

Séminaire

Vies Collectives

*organisé grâce aux parrains
de l'École de Paris :*

Air France
Algoé2
ANRT
Arcelor
Areva2
Cabinet Regimbeau1
Caisse des Dépôts et Consignations
CEA
Chaire "management de l'innovation"
de l'École polytechnique
Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris
CNRS
Conseil Supérieur de l'Ordre
des Experts Comptables
Danone
Deloitte
École des mines de Paris
EDF
Entreprise & Personnel
Fondation Charles Léopold Mayer
pour le Progrès de l'Homme
France Télécom
FVA Management
Roger Godino
Groupe ESSEC
HRA Pharma
IDRH
IdVectoR1
La Poste
Lafarge
Ministère de l'Industrie,
direction générale des Entreprises
PSA Peugeot Citroën
Reims Management School
Renault
Royal Canin
Saint-Gobain
Schneider Electric Industrie
SNCF1
Thales
Total
Unilog
Ylios

1 pour le séminaire
Ressources Technologiques et Innovation
2 pour le séminaire Vie des Affaires

(liste au 1er juin 2007)

RÉDUIRE LA CIRCULATION AUTOMOBILE PAR LA GESTION DU STATIONNEMENT

par

Patrick CARLES

Directeur général de SARECO

Séance du 15 mars 2007

Compte rendu rédigé par Élisabeth Bourguinat

En bref

Le dérèglement climatique lié aux émissions de CO₂ et les problèmes de santé publique provoqués par la pollution automobile conduisent de nombreuses grandes villes à s'efforcer de restreindre la circulation automobile. À côté de la réduction des voies de circulation, de l'augmentation de l'offre de transports en commun ou de l'instauration de péages urbains, la gestion du stationnement offre, en milieu urbain dense, des possibilités méconnues mais redoutablement efficaces : dans la décision d'effectuer un trajet en voiture, les conditions de stationnement sur le lieu d'arrivée comptent tout autant que la fluidité de la circulation. Dans le détail, cependant, les liens de cause à effet entre les différents types de stationnement et le volume de circulation généré sont souvent contre-intuitifs. Patrick Carles, riche d'une expérience de trente-cinq ans de conseil dans ce domaine, nous en dévoile les secrets.

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse
des comptes rendus ; les idées restant de la seule responsabilité de leurs auteurs.
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

EXPOSÉ de Patrick CARLES

À ma sortie des Ponts et Chaussées, j'ai été embauché par la société SETEC Parking, et pendant six ans, j'ai appris mon métier dans un univers où le problème du stationnement était à peine naissant. Cependant, un expert dominait déjà le sujet, Pierre Léon-Dufour. Après avoir exercé une autre activité pendant deux ans pour ne pas faire concurrence à mon ancien employeur, j'ai fondé avec un ami, Jean Delcroix, notre propre société, la SARECO, en 1976. Notre objet social offre une grande latitude pour nos activités, mais 90 % de notre chiffre d'affaires concerne aujourd'hui l'ingénierie du stationnement. Nos clients sont des collectivités locales qui veulent mettre en place une politique de stationnement ; des aménageurs, établissements publics ou sociétés d'économie mixte, qui réalisent des ensembles urbains nouveaux ou des rénovations urbaines et doivent y intégrer du stationnement ; ou encore, des sociétés privées qui demandent des audits d'exploitation ou des prévisions de recettes.

Un verrou dans la régulation de la circulation

Si, ayant l'intention de vous rendre quelque part en voiture, vous acquérez la conviction que vous ne pourrez pas stationner près de votre point de destination, vous changez d'avis et vous recourez à un autre moyen de transport. Le stationnement constitue donc un verrou très efficace dans la régulation de la circulation automobile.

Ce verrou peut même être total si le stationnement est absolument impossible dans une zone donnée ; son inconvénient est alors d'être arbitraire. Tout l'enjeu est de parvenir à le desserrer plus ou moins en fonction des différentes catégories d'utilisateurs de la voiture, afin de favoriser les usages les plus souhaitables de ce mode de transport. Ces catégories sont au nombre de trois : les résidents, les migrants, les visiteurs ; un même conducteur peut revêtir ces différents statuts à tour de rôle.

Pour établir une politique de stationnement efficace, il est primordial de bien connaître le comportement de ces différents types d'usagers de la voiture, leurs réactions, les priorités qui les déterminent : alors seulement on pourra prendre des mesures pour moduler efficacement le stationnement et, par ce biais, la circulation.

Les résidents

Les résidents sont les conducteurs qui laissent leur voiture à proximité de leur logement, soit parce qu'ils rentrent chez eux, soit parce qu'ils ont quitté leur logement pour se rendre à d'autres activités avec un autre moyen de transport.

Pourquoi possèdent-ils une voiture ? L'automobile est avant tout considérée comme un facteur de liberté. Si votre femme est près d'accoucher, vous prenez votre voiture et vous partez immédiatement. Si vous voulez rendre visite à des amis à 40 kilomètres de Paris et que vous n'avez pas de voiture, vous serez contraint sur l'heure à laquelle vous rentrerez. Ce lien tellement fort entre voiture et liberté fait de la possession d'une automobile un objectif très important dans tous les pays du monde, auquel peu de gouvernants osent s'opposer. Je ne connais qu'un seul pays qui limite autoritairement et fortement la possession de voiture pour lutter contre les problèmes de circulation, Singapour : les taxes peuvent y représenter jusqu'à 400 % du prix du véhicule.

Paris est la ville dont le taux de motorisation est le plus faible (après Singapour), avec moins d'un véhicule pour 2 ménages (0,47 %). En revanche, ce taux atteint 2 véhicules par ménage en zone rurale. Avec un rapport de 1 à 4, ce facteur de possession d'une voiture est d'une élasticité relativement faible.

Une autre caractéristique des résidents est leur capacité à payer pour garer leur voiture. À Paris, certaines places de parking sont vendues 70 000 euros. J'habite dans le centre de Paris et je paie 300 euros par mois pour un box.

Pour garer leur véhicule, les résidents acceptent facilement d'aller sous terre, surtout si le parking se trouve sous leur immeuble. La peur traditionnelle de descendre dans le sous-sol est atténuée par l'avantage de s'abriter des intempéries, et l'utilisation du parking souterrain facilite le fait de retrouver la voiture quand plusieurs membres de la famille l'utilisent : chaque véhicule dispose d'une place numérotée ou d'un box.

Cela dit, lorsqu'un résident disposant d'un stationnement hors voirie trouve une place libre en surface, il préfère souvent la prendre plutôt que de descendre en sous-sol.

Les migrants

Les migrants sont des conducteurs qui prennent leur voiture pour aller travailler. L'utilisation de leur véhicule est généralement liée à des motifs de confort ou de plaisir.

Le principal de ces motifs est que le temps passé dans la voiture n'est pas vraiment considéré comme du temps de travail. La voiture a une odeur familière, elle contient de nombreux éléments personnels : un petit gadget suspendu au rétroviseur, un jouet d'enfant oublié sur le siège arrière, un CD qu'on aime bien écouter, etc. Quand on quitte son travail et que l'on entre dans son véhicule, on est immédiatement chez soi.

Un autre facteur de plaisir est le sentiment de puissance que procure la conduite d'une automobile. Nous vivons dans une société contraignante et stressante, où chacun de nous doit supporter les ordres de ses supérieurs, les relations difficiles avec ses collègues, les mauvaises notes de ses enfants, la fatigue de son conjoint, etc. Votre voiture est un objet puissant, fiable, docile, qui fait exactement ce que vous lui demandez : vous tournez la clef, elle démarre ; vous appuyez sur l'accélérateur, elle avance. Ceci explique la frustration suprême qu'éprouvent les automobilistes quand ils sont coincés dans un embouteillage ou que quelqu'un leur fait une queue de poisson.

La dimension du confort est tellement importante pour le migrant que paradoxalement, il accepte de marcher beaucoup à pied pour rejoindre sa voiture. À Saint-Germain-en-Laye, les gens qui prennent leur voiture pour rejoindre le RER et aller travailler se garent dans un rayon de 700 mètres autour de la gare.

En revanche, les migrants ne sont pas prêts à payer pour leur stationnement ; celui-ci est souvent subventionné par les employeurs, qui achètent ainsi à petit prix la paix sociale. Une enquête réalisée il y a une vingtaine d'années par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) avait montré que le taux d'usage de la voiture chez ceux qui bénéficiaient d'une place de parking offerte ou subventionnée par leur employeur était de 60 %, tandis qu'il n'était que de 40 % pour ceux qui devaient stationner à leurs frais.

J'ai mené une enquête dans la zone A de La Défense, il y a quelques années, dans plusieurs tours qui accueillent chacune environ un millier de personnes. Selon que les entreprises accordaient ou non une aide au stationnement, le taux d'abonnements à un parking allait de 25 à 5 pour 1 000 m² de bureau. Le seuil au-dessus duquel les gens refusent de payer un abonnement sur leurs propres deniers est d'environ 100 euros par mois. Il y a donc là un levier d'action très important : si les employeurs refusent d'aider leurs salariés, ceux-ci se détournent très vite de leur voiture.

Dans les quatre arrondissements centraux de Paris, où le stationnement est extrêmement contraint, le taux d'usage de la voiture par les migrants ne dépasse pas 5 %. Dans des zones où, à l'inverse, le stationnement et la circulation sont libres et faciles, ce taux peut s'élever à

85 %, comme il y a quelques années dans le secteur du jardin public de Bordeaux, à 200 mètres de l'hyper-centre. Bien sûr, la densité des transports en commun constitue un facteur non négligeable pour inciter les gens à renoncer à leur voiture, mais ce rapport de 1 à 17 entre les arrondissements centraux de Paris et l'hyper-centre de Bordeaux indique une grande souplesse de comportement des migrants vis-à-vis de l'usage de la voiture en fonction du taux de contrainte sur le stationnement.

Les visiteurs

La catégorie des visiteurs comprend tous les conducteurs qui ne sont ni des résidents ni des migrants. En d'autres termes, ce sont des personnes qui utilisent leur voiture pour un autre motif que se rendre à leur travail ou à leur domicile : visite à des amis, démarche administrative, déplacement professionnel, courses du samedi...

La raison pour laquelle ils utilisent leur voiture est souvent fondée : objectivement, ce mode de transport est le plus performant, même sur le plan du coût, lorsque vous vous déplacez avec votre femme et vos trois enfants dont un bébé, ou lorsque vous devez rapporter un plein caddie de courses. Les visiteurs sont donc très peu élastiques sur le choix de leur mode de transport. Ils espèrent toujours pouvoir se garer à proximité immédiate de leur lieu de destination, et même après avoir accumulé les expériences d'embouteillages ou de recherche de stationnement pendant une demi-heure, ils gardent le souvenir du jour miraculeux où ils ont trouvé en quelques secondes une place devant le restaurant où ils allaient dîner.

En revanche, ils sont relativement élastiques en ce qui concerne leur destination. S'il s'agit de faire renouveler une pièce d'identité, ils doivent forcément se rendre à la préfecture, mais pour un commerce ou un restaurant, ils peuvent se déterminer en fonction des possibilités de stationnement. Les commerçants l'ont très bien compris : « *No parking, no business* ».

Les visiteurs acceptent volontiers de payer pour stationner. Nous avons mené l'enquête auprès d'automobilistes qui venaient de se garer sur une place payante : « *Savez-vous quel est le tarif horaire de cette place ?* » La moitié d'entre eux déclaraient ignorer le tarif, et la moitié de ceux qui pensaient le connaître annonçaient un chiffre faux. Aux États-Unis, le tarif horaire peut atteindre 14 ou 15 dollars, et à Londres, plus de 5 livres, soit l'équivalent de 7 ou 8 euros. En revanche, les visiteurs n'aiment pas descendre en sous-sol : ils y sont mal à l'aise, désorientés et parfois ils y ont peur. Leur évolution sur ce point est lente.

La pénurie d'espace urbain

Face à ces différents profils d'automobilistes, il faut maintenant dessiner le paysage urbain du stationnement. On trouve d'un côté des générateurs de stationnement, c'est-à-dire des immeubles d'habitation ou des équipements dans lesquels se trouvent des personnes qui sont venues en voiture et ont donc garé cette dernière à proximité, et de l'autre des offres de stationnement, que ce soit en surface ou en sous-sol.

L'espace urbain peut se structurer selon trois grands modèles.

Le premier est le modèle californien, avec des villes très étalées, un prix du foncier assez bas et une grande partie de l'espace urbain réservée à la voiture.

Le second est le modèle rhénan, avec des villes organisées autour d'une voie ferrée qui sert de colonne vertébrale, notamment pour les transports du domicile vers le travail, les déplacements complémentaires étant effectués en voiture ou à pied.

Le troisième est le modèle saint-simonien, qui domine aujourd'hui en France : il fonctionne par couches concentriques, comme des pelures d'oignon, avec un péricentre, un centre et un hyper-centre. Plus on se rapproche de l'hyper-centre, plus la densité de population et le prix du foncier augmentent, et plus la pénurie d'espace urbain devient aiguë. Le stationnement sur

voirie entre alors en concurrence avec les transports en commun, la circulation automobile, les terrasses de café, la circulation des piétons, ou encore la place réservée aux arbres, et il appartient aux élus d'arbitrer sur le partage de l'espace entre ces divers thèmes, puis ensuite entre les différentes demandes de places de stationnement.

Trois types de sélection

Il existe trois grandes méthodes pour cela : la sélection par l'argent (le tarif des places de stationnement), par le privilège (certains usagers seulement ont le droit de se garer) ou par la queue (le premier arrivé est le premier servi).

La sélection par la queue est la pire des trois méthodes, car elle aboutit généralement à priver de stationnement ceux qui ont le plus de raisons objectives de circuler en voiture : les visiteurs. Le matin, les résidents s'en vont et libèrent leurs places. Les migrants viennent travailler et s'en emparent. Alors seulement, arrivent les visiteurs, ceux qui font tourner le commerce et animent la ville : ils ne trouvent plus de places de stationnement et se garent n'importe où, comme ils peuvent.

Dès les années 1960, des formules de péage ont été inventées pour remédier à cette situation. L'instauration du stationnement payant a joué un rôle de tri très efficace : payer 50 centimes d'euros pour une heure de stationnement ne dérange pas un visiteur, mais un migrant n'acceptera pas de payer 5 euros par jour, soit environ 100 euros par mois. À la fois le niveau de tarif et le paiement à l'heure permettent d'évincer les migrants et les résidents au profit des visiteurs.

Quand ces dispositifs ont été mis en place, il y a une quarantaine d'années, les migrants se sont inclinés et sont allés se garer plus loin, car ils acceptent de marcher jusqu'à 700 mètres à pied. Les résidents, en revanche, se sont révoltés, et l'on a vu de bons bourgeois des quartiers chics du XVI^e arrondissement, généralement respectueux de l'ordre, saboter les parcmètres à coups de marteau ou de peinture.

La ville de Paris a alors innové en créant le tarif préférentiel pour les résidents, ce qui relève de la sélection par le privilège. On a également créé d'autres privilèges : pour les voitures de La Poste, pour les services de nettoyage, les médecins, etc. Peu à peu, le dispositif s'est étoffé avec des ajustements selon la situation de chaque quartier. La ville de Paris a lancé récemment une nouvelle étude sur les "usagers prioritaires". Tout l'enjeu est de nuancer la sélection par l'argent en y ajoutant des privilèges fondés sur l'analyse des besoins des gens.

Des phénomènes contre-intuitifs

Il est relativement facile d'étudier la fluidité de la circulation à un carrefour. Vous affectez par exemple le coefficient 1 à un véhicule qui va tout droit ; 1,3 à un véhicule qui tourne à droite avec une flèche orange ; 1,6 à un véhicule qui tourne à gauche ; 2 à un poids lourd ; vous faites des comptages et vous parvenez à avoir une bonne image de la densité et des flux, et donc du nombre de voies à prévoir.

Évaluer la qualité du stationnement est beaucoup plus compliqué, car le bon sens est souvent pris en défaut. Beaucoup de policiers estiment que ne pas payer son stationnement est une faute plus grave que n'en payer qu'une partie. En conséquence, ils ont tendance à verbaliser ceux qui n'ont pas payé du tout et à faire cadeau de la contravention à ceux qui ont payé un peu. Or, ceux qui paient un peu sont généralement des résidents ou des migrants : habitués du quartier, ils ont vite fait de comprendre à quel tarif minimum ils peuvent s'acquitter du péage. Ceux qui ne paient pas du tout sont des visiteurs qui soit ne savaient pas que le stationnement était payant, soit n'avaient pas de monnaie sur eux. En pénalisant les visiteurs plutôt que les migrants ou les résidents, on revient au système pervers initial de la sélection par la queue.

On peut comprendre cette dérive des surveillants, car leur métier est très ingrat : ils se font prendre à partie en permanence, en particulier par les migrants et les résidents, qui veillent de loin sur leur véhicule. Un surveillant de vingt ans d'expérience m'a expliqué sa stratégie : « *Moi, mon métier n'est pas de mettre des PV mais de faire payer. Alors je passe une première fois ; puis une deuxième fois ; à ce moment-là, ceux qui n'ont pas payé, ils l'ont voulu : j'aligne !* » Il m'a même précisé : « *Vous voyez, Alfred le coiffeur : s'il n'a pas payé, je tape au carreau, et il vient aussitôt.* » Alfred sait compter : il se contente de mettre 10 centimes d'euro à chaque rappel et il bénéficie d'un abonnement à 4 euros par mois. Le taux de respect du péage du quartier ne dépassait pas 15 %. Je donne parfois des cours à des assemblées d'une quarantaine de policiers, et je leur lance : « *Bien entendu, vous connaissez toutes les voitures des migrants et des résidents de votre quartier ?* » Jamais aucun n'a protesté : c'est une évidence méconnue, mais qu'on ne peut pas nier face à quelqu'un qui a bien analysé ces phénomènes de contournement.

Inversement, si l'on applique correctement les sanctions, on peut obtenir des résultats surprenants. J'en ai fait l'expérience à Saint-Denis de la Réunion : en passant de 13 à 5 surveillants, mais en leur demandant de verbaliser sans pitié les résidents et les migrants, le taux de respect du péage est passé de 25 à 48 %. Dans le même temps, le nombre de places de stationnement a été réduit de 500 places sur 1 500 ; pourtant le taux de vide, qui était de 20 % au départ, est resté le même. Cette politique a réussi à dissuader 400 ou 500 personnes, essentiellement des migrants ou des résidents, de stationner à cet endroit.

Quelques suggestions de mesures à prendre

Mon travail consiste à proposer aux décideurs des éventails de mesures pour actionner le levier du stationnement ; à eux de choisir en fonction de leurs choix politiques de partage de la voirie.

Pour les résidents

Pour limiter l'encombrement de la voirie par les voitures des résidents, on peut créer des parcs de stationnement dédiés avec des tarifs très bas. À Paris, les résidents ne sont pas suffisamment incités à se servir des parkings existants : environ 30 000 places sont inutilisées.

On peut aussi moduler les tarifs en fonction de l'usage qui est fait de la voiture : le tarif de base est très faible, et chaque fois qu'un conducteur prend sa voiture, il paie une somme supplémentaire. Les outils informatiques permettent d'affiner encore : si vous prenez votre voiture le matin et que vous la ramenez le soir, vous êtes un migrant, et le tarif doit donc être élevé ; si vous la prenez à sept heures du soir et que vous rentrez à deux heures du matin, vous êtes un visiteur, et le tarif de cette sortie peut être plus faible.

Le simple fait de construire des parcs de stationnement à 100 ou 200 mètres des habitations plutôt que des parcs sous immeuble limite l'usage de la voiture par les résidents. Des personnes qui prendraient le volant pour aller acheter du pain ne le feront pas si la boulangerie est à la même distance que le garage.

Pour les migrants

Pour les migrants, on peut recourir à des mesures fortes, car très peu d'entre eux sont de véritables usagers captifs de l'automobile. Nous avons interrogé des personnes utilisant leur voiture pour aller travailler à Paris. Nous leur demandions si elles prenaient leur voiture par confort ou par nécessité. La moitié répondait que c'était par nécessité, mais un interviewé sur deux admettait qu'en cas de panne, il pourrait prendre le métro, et qu'il n'aurait personne à prévenir en particulier. Les autres, au contraire, expliquaient qu'ils devraient prendre un taxi ou une voiture de service, prévenir leur secrétaire ou leur responsable, etc. Seuls ces derniers, c'est-à-dire environ un quart des migrants venant en voiture, peuvent être considérés comme de vrais usagers captifs de la voiture.

On peut donc pousser très loin la dissuasion. Un moyen très efficace serait de substituer aux abonnements mensuels ou annuels des cartes d'entrée avec un mécanisme financier progressif. Rares sont les migrants qui ont besoin de prendre leur voiture tous les jours. Certains accompagnent leurs enfants à l'école en allant travailler, mais au moins le mercredi, jour sans école, ils pourraient prendre le métro. Un abonnement permettant un accès permanent et gratuit à un parking est une incitation forte à utiliser la voiture même les jours où l'on pourrait s'en passer. On pourrait imaginer des abonnements gratuits pour 10 jours par mois, avec un coût progressif pour chaque jour supplémentaire : un euro pour le 11^{ème} jour, 2 euros pour le 12^{ème}, etc.

Pour les visiteurs

La régulation du stationnement des visiteurs est beaucoup plus délicate. Nous avons cependant réalisé sur les grands centres commerciaux des enquêtes dont les résultats nous ont étonnés. On pense généralement que tous les clients de ces centres s'y rendent en voiture, mais dans un grand centre commercial parisien, nous avons constaté que c'était le cas de moins de 20 % des clients. Bien sûr, lorsqu'il faut transporter 40 kg de courses alimentaires, on préfère généralement l'automobile, mais certains hypermarchés se dotent de galeries commerciales où l'on vend tout autre chose que de l'alimentaire, et une partie de leurs clients pourraient venir en transports en commun si des arrêts de bus ou de métro étaient prévus à proximité.

Un outil au service d'un choix politique

En conclusion, une politique de stationnement combinant péages, privilèges, dissuasion et répression peut contribuer de manière redoutablement efficace à la régulation de la circulation automobile, et donc à un meilleur partage de l'espace public. Il ne suffit cependant pas de prendre des mesures adaptées : il faut aussi les suivre, s'assurer de la façon dont elles sont mises en œuvre concrètement, et savoir les faire évoluer en même temps que le comportement des usagers.

DÉBAT

Le Plan de déplacement de Paris

Un intervenant : *Que pensez-vous du Plan de déplacement de Paris (PDP) récemment adopté ?*

Patrick Carles : Deux points concernant le stationnement me semblent poser problème. Le premier est la décision de créer une place de parking pour 100 m² de logement, alors que le taux de motorisation des ménages à Paris est de 0,47 % et qu'il existe déjà 30 000 places inutilisées. Cela représente à la fois un gaspillage et une incitation pour les possesseurs de garages à les louer à des migrants. Le second est le principe du stationnement résidentiel à 2,50 euros par semaine. Il est clair que lorsqu'on a trouvé une place à ce tarif, on est peu enclin à déplacer sa voiture, ce qui est positif, mais d'un autre côté la voirie a d'autres vocations que d'accueillir des résidents à un prix si faible. On aurait pu, par exemple, recenser les résidents de chaque quartier et étudier quelles étaient les possibilités de les accueillir hors voirie, puis supprimer les places de stationnement correspondantes pour élargir les trottoirs ou planter des arbres.

Int. : *On peut regretter que le PDP ait été conçu au niveau parisien et non pas francilien : l'essentiel des migrants se garant à Paris viennent de la banlieue.*

P. C. : L'une des difficultés vient de ce que le contrôle du stationnement relève des pouvoirs de police des maires, qui ne peuvent pas les transférer. De plus, les péages prélevés sur le stationnement peuvent représenter des sommes non négligeables, et c'est une ressource dont une commune n'envisage pas facilement de se dessaisir. Dans la mesure où les recettes du stationnement reviennent à Paris et les dépenses de création de parcs de rabattement au STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) et aux communes de banlieue, on comprend qu'il soit difficile d'instaurer une politique commune.

Rendre les centres villes aux piétons

Int. : *Que pensez-vous de l'objectif de rendre à terme le centre de Paris entièrement piétonnier ?*

P. C. : C'est un projet intéressant. Près de 70 villes italiennes se sont dotées, dans leurs centres, de zones à circulation contrôlée. C'est fait "à l'italienne", c'est-à-dire avec un certain nombre de passe-droits, mais la différence est sensible : au centre de Bologne, qui compte 600 000 habitants, le piéton est désormais prioritaire et le transfert de la voiture vers la marche à pied est bénéfique pour tout le monde.

Le même dispositif serait tout à fait envisageable pour les quatre premiers arrondissements de Paris, qui sont bien équipés en transports en commun. Cela constituerait une vitrine pour faire évoluer les mentalités : renoncer à la voiture représente une véritable révolution culturelle. D'ores et déjà, seulement 5 % des employés du cœur de Paris utilisent leur voiture pour venir travailler, et plus de 90 % des clients du centre commercial des Halles viennent en transports en commun.

Les parcs de rabattement

Int. : *Ce genre de politique nécessite la création, à la périphérie des villes, de parkings importants bien connectés au réseau de transports en commun. À Milan, cela fonctionne ; à Paris, c'est inenvisageable.*

P. C. : Je ne partage pas votre avis. L'Île-de-France dispose aujourd'hui de 100 000 places de parcs de rabattement, et sur 5 parcs existants, 4 sont gratuits. Les premiers parcs qui ont été construits aux portes de Paris, par exemple à la porte de La Chapelle, ont été un échec car ils étaient trop proches de la capitale : une fois que les gens sont pris dans les embouteillages, ils

continuent jusqu'au bout en voiture. Cette erreur n'est plus commise aujourd'hui : les parcs de rabattement sont implantés avant les zones de congestion.

Le manque de parkings dans l'ouest parisien

Int. : *Les 30 000 places de parking libres que vous évoquez se trouvent dans l'est parisien, alors que les propriétaires de voitures sont plutôt à l'ouest. Jamais les migrants ou les visiteurs de l'ouest n'iront se garer là-bas. Comme les pouvoirs publics ont négligé de créer des parkings dans ces quartiers et que le taux de motorisation y est très important, les gens stationnent dans les rues. Le tarif résidentiel étant très bas, les concessionnaires de parkings ont du mal à louer leurs emplacements, et du coup hésitent à construire de nouveaux parkings. Par ailleurs, les gens répugnent à aller se garer en sous-sol, mais tout le monde s'oppose à la construction de parkings en silos. On arrive pourtant à concevoir de très belles façades de parkings en silo, en Allemagne par exemple, et personne ne se doute qu'il y a des voitures derrière.*

P. C. : Même dans le XVI^e arrondissement, le taux de motorisation est inférieur à une voiture par ménage : beaucoup de personnes âgées résidant dans ces quartiers n'ont pas d'automobile. Quant au fait que les places libres se trouvent à l'est, et les voitures à l'ouest, c'est un problème surmontable. Il existe aujourd'hui des formules d'abonnement "petits rouleurs", pour les personnes qui n'utilisent que rarement leur véhicule et peuvent donc se garer à quelques stations de métro de leur logement. On crée ainsi un cercle vertueux : comme on n'a pas sa voiture sous la main, on s'en sert de moins en moins et peu à peu on se détache de ce mode de transport.

Sur les parkings en silo, vous avez raison : la France est à ma connaissance le seul pays au monde où la culture soit si peu favorable à ce type de parc de stationnement. Là aussi, c'est difficile de faire évoluer les modèles culturels.

Et les transports en commun ?

Int. : *Je suis surpris que vous ne parliez pas des transports en commun. Le maire de Paris ne parle jamais des suppressions de place de stationnement ; il insiste au contraire sur les nouveaux transports en commun, le tramway ou encore les bateaux qui sont censés dissuader les Parisiens de prendre leur voiture polluante et encombrante.*

P. C. : Personne n'admire une ville pour sa politique de stationnement. Ce n'est pas un sujet dont on parle, car le stationnement est un univers de frustrés : les conditions de stationnement n'ont cessé de se dégrader au fil des décennies, sous la double pression de la motorisation croissante et de l'exode rural. Dès que vous abordez la question, tout le monde regrette le bon temps où l'on se garait facilement. Le maire de Paris préfère parler du tramway, du Météor ou encore les vélos en libre service, et il a sans doute raison. Les nouveaux transports en commun sont la "carotte" que l'on offre aux usagers pour les aider à renoncer aux déplacements en voiture. Je regrette cependant qu'il ne communique pas sur le stationnement, bien qu'il soit désagréable d'en parler, car cela pourrait être très efficace.

Pour la possession et contre l'usage

Int. : *Vous avez cité le cas de Singapour qui a instauré des taxes très lourdes pour dissuader les gens d'acheter des voitures. Ne serait-ce pas la meilleure façon de résoudre le problème ?*

P. C. : Dans leur immense majorité, les villes ont raison de respecter la liberté d'accès à la voiture et de ne pas empêcher les gens d'en posséder : les résidents qui laissent leur voiture au garage en permanence n'encombrent pas les rues. Il s'agit essentiellement d'atténuer l'usage de la voiture en tant que migrants ou visiteurs. Mais interdire aux gens la propriété d'une voiture serait un peu jouer à l'apprenti sorcier : on prendrait des risques importants en s'attaquant de front à un mythe aussi puissant.

Je l'illustrerai par une anecdote. Au cours d'un voyage à Singapour, j'ai voulu voir le célèbre Raffles Hotel et je suis allé y boire une bière. On m'a servi une coupelle de cacahuètes que j'ai décortiquées en déposant les écorces dans le cendrier. La serveuse m'a regardé d'un drôle d'air, a pris mon cendrier et a jeté les écorces par terre, ce qui m'a paru singulier dans un hôtel de ce standing. Pour comprendre le sens de ce geste, il faut savoir qu'à Singapour, un jet de mégot par terre peut vous valoir une amende de 100 euros, d'où l'extrême propreté des rues. En conséquence, le sommet du luxe consiste à pouvoir jeter vos mégots et vos écorces de cacahuètes par terre sans que personne ne vous dise rien. C'était le cas dans cet hôtel, et la serveuse a considéré comme une offense que je n'en profite pas.

Dans le même ordre d'idée, j'ai vu un soir un adolescent donner de grands coups de pied dans les poubelles du boulevard central de Singapour : compte tenu du niveau des amendes, il s'offrait un plaisir substantiel en renversant des milliers de mégots et de papiers sans être pris. J'en ai conclu qu'il faut toujours être très prudent lorsqu'on instaure une politique répressive ou très volontariste, quant aux réactions qui peuvent survenir.

La Smart et les deux-roues

Int. : *J'ai fait l'achat d'une Smart et cela a changé ma vie : je me gare beaucoup plus facilement. Ne serait-ce pas une solution ?*

P. C. : Le problème est qu'on ne peut pas redessiner les places de stationnement pour les adapter à la taille des Smart. En revanche, si la longueur de ces voitures était réduite de 40 cm de plus, elles pourraient se garer en bataille dans les emplacements en créneau ; dans leur format actuel, elles dépassent un peu.

Int. : *Tout le monde se félicite du taux de 0,47 véhicule par ménage à Paris, mais il faudrait le mettre en parallèle avec l'explosion des deux-roues motorisés, dont personne ne sait comment maîtriser le stationnement anarchique.*

P. C. : Personne n'a vu venir le déferlement des deux-roues motorisés auquel on assiste depuis un an et demi, et personne, pour l'instant, ne sait comment le traiter. Ces véhicules présentent un certain nombre d'avantages : en termes de kilomètres parcourus par individu, ils sont moins polluants que la voiture car ils ont un moteur plus réduit ; en revanche, ils posent un problème de nuisance sonore qui devra être résolu. En termes de stationnement, ils sont clairement moins consommateurs d'espace, ce qui facilite le stationnement des résidents et des migrants ; en revanche, le stationnement des visiteurs pose problème, car ils se garent partout de façon anarchique. Il faudrait réévaluer le nombre de places réservées aux voitures et aux deux-roues, et augmenter la part de ces derniers.

Présentation de l'orateur :

Patrick Carles : dirige SARECO qu'il a cofondée en 1976 avec Jean Delcroix ; ingénieur civil des Ponts et Chaussées, il s'est impliqué, avec son associé, à travers SARECO dans le stationnement de plus de deux cents villes (dont Paris depuis trente ans) ; il enseigne également le stationnement à l'Institut d'urbanisme de Paris Créteil, Ponts Formation Édition, Sciences Po Paris... et donne régulièrement des conférences.
www.sareco.fr

Diffusion juin 2007