



Constats & Conseils pour la gestion du stationnement

Park4SUMP - La gestion du stationnement change la donne pour la mobilité urbaine

Park4SUMP vise à aider les villes à intégrer des solutions innovantes en matière de gestion du stationnement dans des Plans de mobilité urbaine durable (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) pour une meilleure mobilité et une meilleure qualité de vie.

Le projet vise à encourager davantage l'innovation dans la gestion du stationnement et à faire en sorte que les politiques de stationnement ne soient plus réactives et opérationnelles comme aujourd'hui, mais deviennent plus stratégiques, efficaces et holistiques.

Seize villes européennes se sont associées à nos six partenaires techniques et trois organisations de recherche et de stationnement pour démontrer et transférer les avantages d'une gestion stratégique et intelligente du stationnement dans une mobilité urbaine durable.

La présente publication a été développée par de propres travaux de recherche, mais aussi en recueillant des informations à partir d'études et de publications existantes (p. ex. du projet précédent Push&Pull) par des partenaires du projet et des tiers, en reformulant des textes le cas échéant et en ajoutant du texte supplémentaire. Nous vous invitons à utiliser et à copier le contenu de cette brochure. Lorsque vous utilisez et diffusez du matériel issu de cette brochure, nous vous prions de faire référence au site web park4sump.eu

Auteurs:

Robert Pressl et Tom Rye

Contact:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Édition :

janvier 2020

ÉDITORIAL



Robert PRESSL



Tom RYE

La première édition de la brochure « 16 bonnes raisons de mettre en place une politique de stationnement » a été un grand succès, et on nous a demandé à maintes reprises quand une deuxième édition serait publiée. En 2020, cinq ans après la première édition et dans le cadre du projet Park4SUMP financé par H2020, nous sommes ravis de partager cette nouvelle version avec vous. Nous avons actualisé les arguments les plus importants et les plus puissants de la première édition et en avons ajouté plusieurs

nouveaux. Par ailleurs, nous avons décidé non seulement de fournir des arguments pour la gestion du stationnement, mais aussi d'utiliser la publication pour accroître la connaissance de nos lecteurs des principes de base en matière de gestion des places de stationnement.

Une fois encore, cette brochure fournit les connaissances requises pour développer des arguments politiques solides en faveur de l'utilisation de la gestion du stationnement afin d'atténuer les problèmes liés au stationnement et, ce faisant, de soutenir le transport durable. Elle est censée renforcer la position des politiciens, des décideurs et des multiplicateurs d'opinion tels que les journalistes dans le processus de prendre ce qui peut être a priori impopulaire, mais qui constitue en fait des décisions rationnelles et durables pour gérer le stationnement sur rue ou en dehors.

L'un de nos principaux objectifs est de mettre en évidence le rôle et le potentiel de la gestion du stationnement pour influencer la planification de la mobilité et le comportement en matière de déplacements, changeant ainsi la donne dans la planification de la mobilité urbaine. Notre objectif principal est de démontrer que la gestion du stationnement constitue l'un des piliers de la planification de la mobilité urbaine durable (SUMP). Il existe un besoin vital de faire passer le stationnement d'une tâche purement opérationnelle à une approche de planification bien plus stratégique. Il est essentiel de garder à l'esprit que la gestion du stationnement offre un excellent rapport qualité-prix. La mesure est peu coûteuse (très souvent sans coûts d'infrastructure élevés), peut être mise en œuvre rapidement et génère des revenus pour s'autofinancer, tout en soutenant d'autres mesures telles que les transports en commun et la marche pour apporter du changement dans les comportements en matière de déplacements.

Nous espérons que cette brochure vous fournira de nouvelles façons d'envisager la gestion du stationnement et vous expliquera ses avantages pour vos villes.

Robert PRESSL et Tom RYE

1 GERER LA MOBILITE URBAINE!

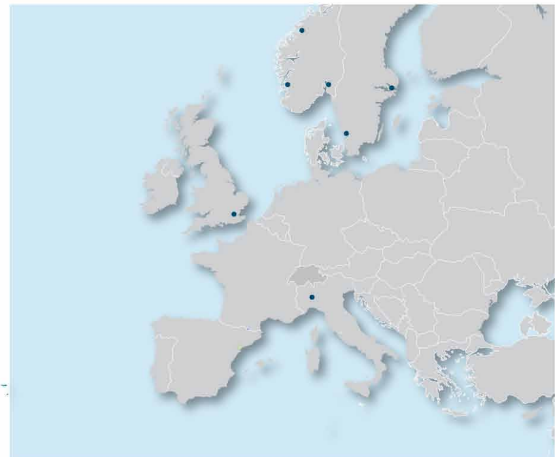
Comparaison des mesures dissuasives

La gestion du stationnement



- Bien acceptée
- Mise en œuvre rapide
- Peu d'investissements

Tarification routière/ péage urbain



- Politique controversée
- Mise en œuvre à mi-parcours
- Investissements significatifs

Constat: La gestion de stationnement est la clef de la gestion de la mobilité urbaine.

Tout trajet en voiture est susceptible de se terminer sur une place de stationnement.

En conséquence, la gestion de places de stationnement induit la gestion de la demande d'usage de la voiture et des embouteillages. En comparaison d'autres politiques de transport visant à gérer l'usage de la voiture, le stationnement présente deux avantages évidents :

- » La gestion du stationnement ne nécessite généralement pas de gros investissements, comme de nouvelles routes ou l'augmentation de l'offre de transport public ; il peut être réalisé habituellement en peu de temps
- » Certaines formes de gestion du stationnement existent dans presque toutes les grandes villes européennes. L'acceptabilité de la gestion du stationnement est ainsi plus importante que de nouvelles approches de la gestion de l'usage de la voiture, comme par exemple un dispositif fiscal lié aux embouteillages.



Photo FGM-AMOR

Conseil: face à un nombre apparemment trop limité de places de stationnement, il est préférable de tenter d'améliorer la gestion du stationnement sur rue avant d'augmenter l'offre.

On attribue souvent le chaos du stationnement et les longues recherches de stationnement à un nombre insuffisant de places de stationnement. Une réponse commune est que la ville devrait fournir un nouveau stationnement hors rue. Cependant, la gestion du stationnement existant est très souvent l'approche plus intelligente et plus rentable, car le stationnement hors rue existant à proximité est souvent sous-utilisé. Des stratégies et des mesures appropriées de gestion du stationnement sur rue peuvent souvent résoudre le problème, déplaçant ainsi la demande de stationnement sur rue au stationnement hors rue, et seront nettement meilleur marché qu'une augmentation de l'offre. Ces stratégies peuvent inclure des limites de temps, une tarification adéquate et/ou une amélioration de la mise en application. En outre, l'amélioration des modes alternatifs est recommandée. Rotterdam illustre bien le passage du stationnement sur rue au stationnement hors rue.



Constat: faisons de nos villes des endroits où nous voulons être

Les exigences de stationnement généreuses pour les nouveaux bâtiments et l'accent mis sur l'offre d'un nombre de places de stationnement sur rue « suffisant » rendent la ville conviviale pour les voitures, mais pas pour les personnes : une accessibilité en voiture, mais pas à pied. Comme l'écrivait Jane Jacobs (1962, 19), « plus le centre-ville est fragmenté et entrecoupé de parkings et de garages, plus il devient terne et meurtrier, et il n'y a rien de plus répulsif qu'un centre-ville mort ». De grandes zones de l'espace de stationnement sur rue, en particulier dans les centres-villes, peuvent avoir le même impact. Nous voulons plus de nos rues que juste de l'espace de circulation et de stationnement gratuit. Nous voulons aussi la prospérité économique, la sécurité, la santé, la facilité de marche et un environnement agréable. Cela signifie qu'il faut remettre en question le principe d'offre d'un nombre de places de stationnement « suffisant » et que les autres priorités des plans de mobilité urbaine durable, comme la qualité de vie et de l'espace pour d'autres modes, doivent être reflétées dans la politique de stationnement.



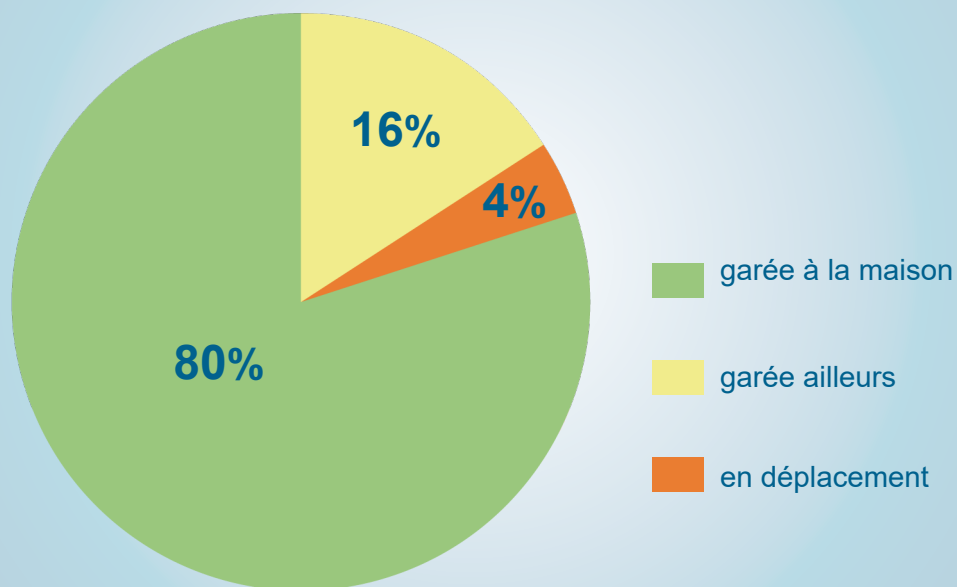
Photo FGM-AMOR

Constat: la répartition de l'espace public est souvent biaisée en faveur du stationnement

Augmenter le nombre de places dans l'espace public dans nos villes n'est ni facile ni bon marché, en particulier en période d'austérité, lorsque les pouvoirs publics ont peu d'argent pour acheter davantage de terrain. Cette situation met l'accent sur la nécessité de répartir plus équitablement cet espace public qui existe déjà – dont une quantité disproportionnée est actuellement consacrée au stationnement. Dans les villes modernes et intelligentes, il est assez impopulaire de prendre l'espace des parcs, des aires de jeux ou des aires de rencontre et d'échanges. Par ailleurs, les véhicules – mobiles et stationnaires – bénéficient d'un espace plus important qu'ils ne le devraient en tenant compte des parts modales relatives. Il existe de nombreux exemples de la manière dont une redistribution de l'espace en dehors des voitures garées a été associée à des améliorations de l'économie locale : la ville de Gand en Belgique en est un bon exemple, car elle est en tête sur ses villes concurrentes dans la région malgré ou peut-être à cause de changements au niveau de sa politique de stationnement pour réduire le nombre de places de stationnement sur rue.

Un autre exemple est la ville espagnole de Vitoria-Gasteiz, qui a réussi à réduire de 36 % à 24 % la part d'utilisation de la voiture et où la réaffectation de l'espace public comptait parmi les principaux objectifs de sa politique de stationnement.

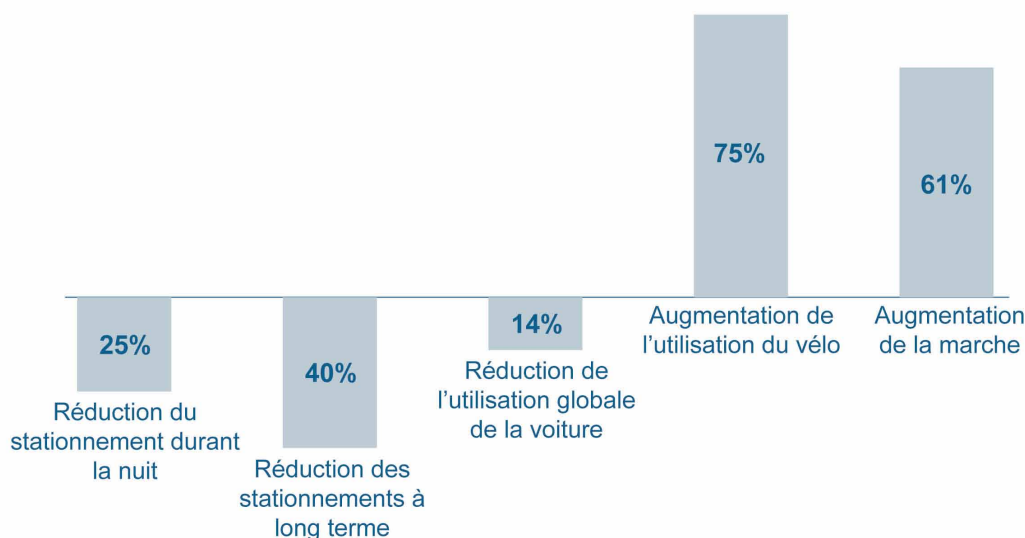
Routine quotidienne d'une voiture moyenne



Constat: une seule voiture nécessite plusieurs places de stationnement. Il s'agit d'une utilisation inefficace d'espace limité

En moyenne, les voitures particulières sont garées 80 % du temps chez leur propriétaire, 16 % ailleurs et ne sont réellement en déplacement qu'environ 4 % du temps – et bien sûr, le stationnement est assuré à presque toutes les destinations. Le stationnement soutient donc une utilisation remarquablement inefficace des ressources. La réduction de la disponibilité des places de stationnement incite les gens à utiliser la mobilité partagée (transports en commun, covoiturage) aux endroits où les véhicules sont utilisés beaucoup plus souvent, ou à marcher ou à prendre le vélo : autant d'utilisations bien plus efficaces de l'espace urbain.

Résultats de la gestion active du stationnement à Munich



Source: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Constat: La gestion du stationnement contribue à un meilleur choix modal et donc contribue à l'amélioration de la qualité de la vie.

Une politique d'offre de stationnement excessive contribue à l'encombrement du trafic et entrave l'accessibilité pour tous : piétons, cyclistes, usagers des transports publics ou des automobilistes. Malgré l'augmentation de l'offre dans les villes pendant de nombreuses années, les embouteillages se sont aggravés ; cela démontre clairement la nécessité d'une gestion du stationnement. Les stratégies de gestion du stationnement efficaces constituent une façon pertinente pour répondre à l'accessibilité limitée et à la rareté de l'espace public.

Dans le début des années 90, Munich (Allemagne) commença à se préoccuper de la gestion du stationnement comme un moyen de réduire l'utilisation de la voiture dans le centre-ville. A cette époque, les embouteillages et les voitures ventouses à long terme ont été reconnus comme des éléments clés affectant la qualité de vie. Plusieurs mesures ont été introduites ; deux quartiers résidentiels notamment ont été sélectionnés pour réduire la « chasse à la place » (circulation liée à la recherche d'une place de stationnement). Après avoir étudié attentivement l'équilibre pertinent entre stationnement résidentiel et horaire, la gestion active du stationnement a été introduite. Un an plus tard, les résultats ont été étonnants : une réduction de 25% du stationnement de nuit, une réduction de 40% du stationnement de longue durée, tandis que la « chasse à la place » et le stationnement illégal ont pratiquement été éradiqués. En 2008, après presque une décennie de gestion active du stationnement, dans l'ensemble, l'utilisation de la voiture en centre-ville a été réduite de 14%, l'utilisation du vélo a augmenté de 75% et la marche de 61% (Kodransky et Hermann, 2011, ITDP).

7 VOUS AVEZ DÉJÀ ASSEZ D'ESPACE DE STATIONNEMENT



Photo FGM-AMOR

Conseil: nous devons garer nos voitures quelque part, mais cela signifie-t-il que nous avons toujours besoin de plus de places de stationnement ?

L'une des plaintes les plus souvent entendues dans les centres-villes, en particulier émanant des commerçants et des propriétaires de petites entreprises, est qu'il n'y a pas « assez » d'espace de stationnement sur rue, et qu'il faut une offre d'espace de stationnement sur rue et en dehors plus importante et meilleur marché. Cependant, il est important de voir si tel est réellement le cas avant de proposer une offre de stationnement plus importante et/ou meilleur marché, notamment parce que le stationnement supplémentaire encouragera l'utilisation accrue de la voiture, comme démontré précédemment.

Une enquête sur le rythme de stationnement démontrera l'occupation réelle des places les jours de semaine et le week-end, et donnera une bonne indication de qui (navetteurs, habitants, acheteurs, commerçants proprement dits) stationne à quelles places et combien de temps. Elle démontrera où la demande est très forte et où il y a – souvent très près – des places de stationnement vides. Des mesures de gestion telles que la modification des prix ou des durées de séjour peuvent dès lors être mises en place pour redistribuer la demande, et les personnes peuvent être sensibilisées aux places de stationnement vides à quelques pas. Il est également important d'établir un lien entre les prix dans les parkings hors rue et le stationnement sur rue, car le stationnement hors rue payant peut souvent être sous-utilisé parce que les prix sont plus bas sur rue et que les automobilistes préfèrent y chercher une place libre.

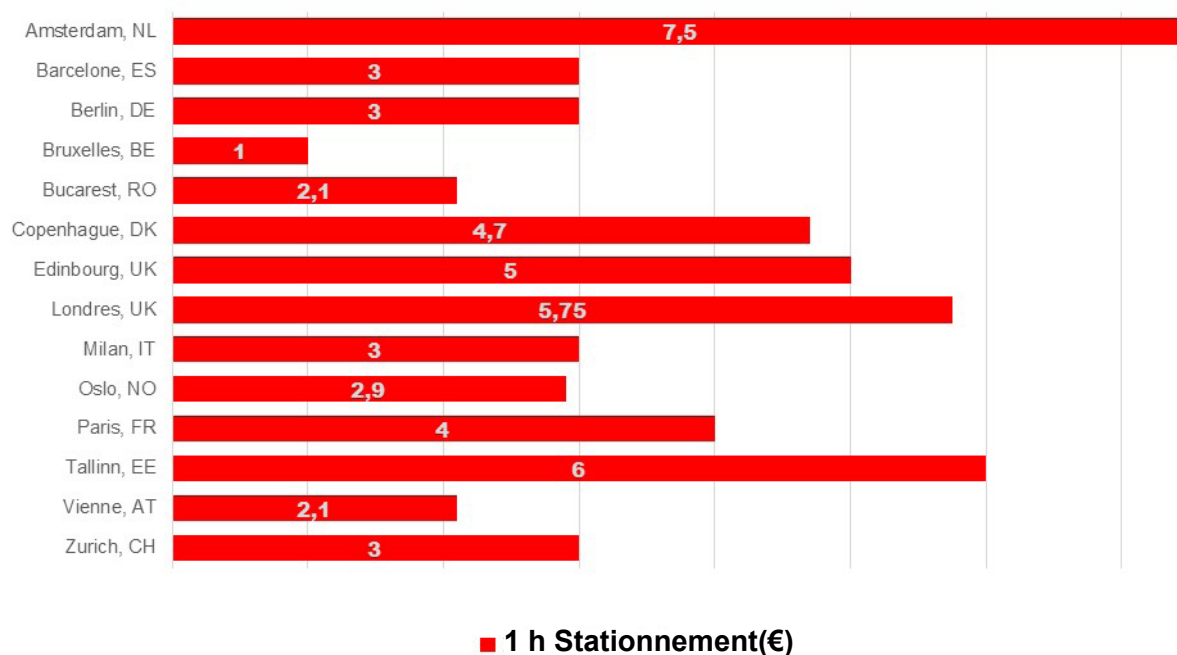


Photo : Intervention paradoxale du projet Métamorphose.

Constat: le stationnement bénéficie de l'espace public – un bien qui n'est pas gratuit

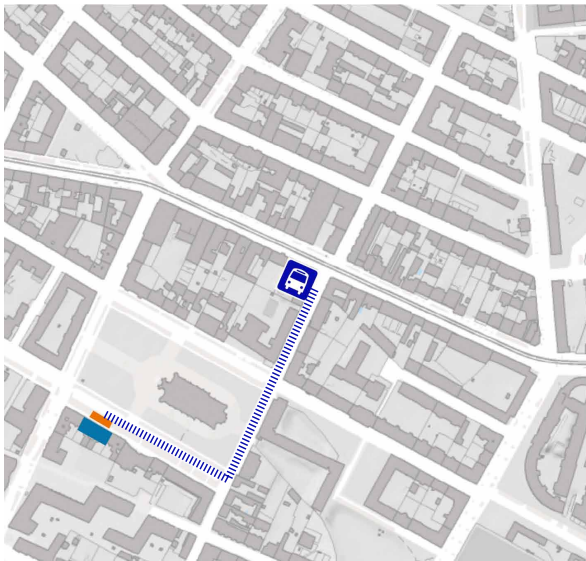
« Tout stationnement a un coût, même s'il n'y a pas de frais d'utilisation pour les automobilistes – l'espace utilisé pourrait être servir à autre chose (coût d'opportunité) et les places de stationnement doivent être exploitées et entretenues. Si les automobilistes ne paient pas le stationnement, le coût est, au lieu de cela, partagé par tous dans une ville, soit à travers des loyers généraux (et donc des prix) plus élevés pour les boutiques d'un centre commercial, soit éventuellement par des taxes locales plus élevées, lorsqu'une commune a subventionné un nouveau parking. C'est de l'argent qui aurait souvent pu générer des bénéfices plus élevés s'il avait été dépensé ailleurs. » Tom Rye explique : « En général, le stationnement est perçu comme un bien public et, à ce titre, quelque chose que les automobilistes (surtout) pensent devoir être gratuit ». Le stationnement sur rue utilise l'espace public, mais comme le souligne à plusieurs reprises la politique de stationnement de la ville de Groningue (Pays-Bas), lorsqu'une place est occupée par une voiture garée, elle est effectivement privatisée par l'automobiliste qui s'y est garé, et personne d'autre ne peut l'utiliser. De même, les passages (rampes d'accès) sur les trottoirs pour l'accès des véhicules aux propriétés ne peuvent être utilisés que par le propriétaire et ses hôtes, et privatisent donc à nouveau l'espace public. Tout cela démontre la nécessité pour les SUMP de déterminer si le stationnement est la meilleure utilisation de l'espace public ou s'il existe des utilisations à plus forte valeur, valorisant les personnes plutôt que les voitures.

Frais pour 1 heure de stationnement sur rue dans la partie la plus chère de la ville

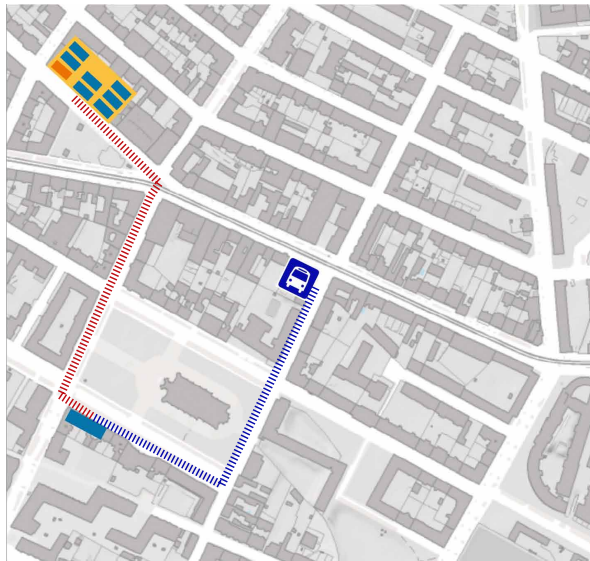


Constat: ce que nous facturons pour le stationnement ne reflète souvent pas sa véritable valeur

La figure illustre les prix maximaux pour 1 heure de stationnement sur rue dans les centres-villes dans un échantillon de villes européennes. Si l'on considère qu'une place de parking fait environ 15 mètres carrés de terrain, un supplément de 1 euro par heure se traduit par un « loyer » de 6,7 centimes par mètre carré par heure, ou 67 centimes pour dix heures par jour (une période à laquelle des frais s'appliquent généralement) ou 200 euros par mètre carré par mois en supposant une occupation similaire pendant 30 jours par mois. La plupart des bâtiments dans les zones centrales ont plusieurs étages, ce qui rapporte beaucoup plus de loyer pour chaque mètre carré de surface au sol. Lorsque des structures de stationnement hors rue sont prévues, les coûts d'investissement s'ajoutent au montant devant être facturé si le coût réel de la fourniture de stationnement doit être récupéré auprès de l'utilisateur – mais ce n'est souvent pas le cas, bénéficiant plutôt d'une subvention de la commune pour maintenir le prix « bas » à 4 – 5 € par heure.



Stationnement directement devant la maison.
La distance jusqu'à l'arrêt de transports en commun est 30 fois plus longue
PRIVILÈGE POUR LES AUTOMOBILISTES



Le stationnement devant la maison est interdit, mais possible dans un garage collectif à la même distance que l'arrêt de transports en commun
ÉQUITABLE POUR LES MODES ALTERNATIFS

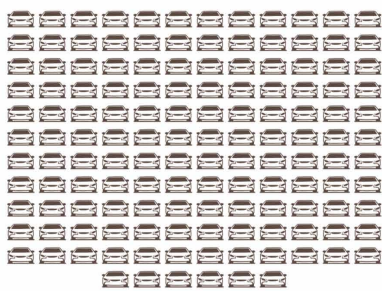
Constat: l'offre d'installations de stationnement influencera négativement le choix des modes alternatifs, encouragera les gens à utiliser leur voiture et augmentera ainsi les embouteillages.

Depuis la publication du rapport du ministère britannique des Transports « Roads and the Generation of Traffic » (1994), des recherches ont démontré que la fourniture de nouvelles capacités routières augmente les niveaux de trafic et souvent les embouteillages. Il existe également une relation très claire entre l'offre de stationnement et l'utilisation de la voiture – lorsque les niveaux de stationnement sont plus élevés, une proportion plus élevée de trajets est effectuée en voiture. Enfin, il est également clair que les villes dont les niveaux d'embouteillages comptent parmi les plus faibles, comme Vienne et Zurich, mènent depuis de nombreuses années une politique de tarification du stationnement et de réduction de la disponibilité des places de stationnement dans les nouveaux bâtiments. La ville de Nottingham en Angleterre, qui taxe les places de stationnement hors rue prévues pour le personnel des grands employeurs de la ville, a moins d'embouteillages que les villes de comparaison qui n'ont pas une telle taxe. Ainsi, si la réduction des embouteillages est un objectif du SUMP, la gestion du stationnement doit être au cœur du plan. Si les villes ne réglementent pas le stationnement en même temps qu'elles améliorent les modes alternatifs, tous les efforts pour encourager les gens à utiliser les transports en commun, la marche ou le vélo seront nettement moins efficaces ; au lieu de cela, une approche « Push and Pull » classique est nécessaire.

Réduction des coûts de construction en remplaçant les places de stationnement individuelles par appartement par des places de covoiturage

138 appartements

138 places de stationnement –
1 par appartement



Utilisation de l'espace : 3450m²

Coût : 307.000 €

10 places de covoiturage



Utilisation de l'espace : 250m²

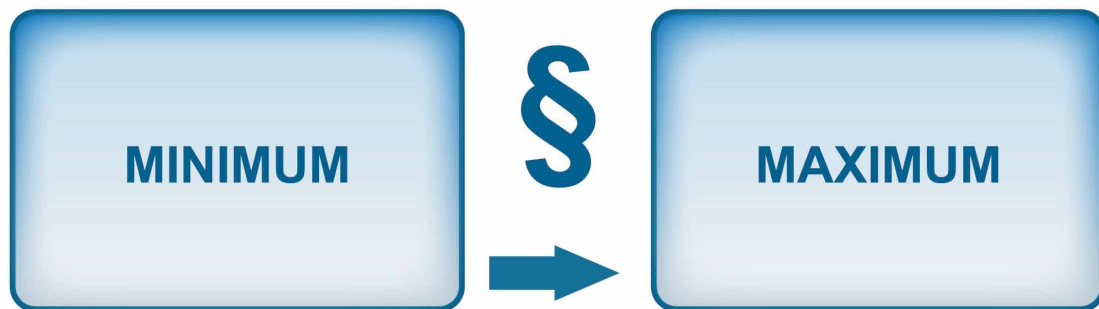
Coût : 15.000 €

Source : Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Graphique adapté par FGM-AMOR)

Conseil: il est plus intelligent de proposer aux nouveaux résidents un éventail d'options de mobilité que de simplement exiger un nombre minimum de places de stationnement à prévoir.

De nombreuses villes exigent toujours le même nombre de places de stationnement à prévoir pour les nouveaux appartements, indépendamment de leur emplacement ou des futurs résidents. Cela entraîne une hausse des coûts de construction et des exigences de terrain, et donc du prix des nouveaux logements. Une approche flexible où l'offre de stationnement est liée à l'accessibilité par les transports en commun, le vélo et la marche, à des contrôles de stationnement sur rue et au revenu des personnes qui représentent le marché cible des appartements peut conduire à une offre plus efficace de places de stationnement et de logements plus abordables. Le graphique ci-dessus montre clairement le coût de l'offre de stationnement individuel dans un projet par rapport à l'offre de stationnement uniquement pour les voitures partagées.

Les standards des parkings



Constat : Les normes des parkings peuvent avoir un effet positif sur les logements et d'autres projets immobiliers.

Les prix de construction d'une place en ouvrage en infrastructure varient habituellement entre 20 000€ et 40 000€. Les parkings jouent un rôle important dans de nombreux projet de développement ou de redéveloppement urbain, particulièrement du point de vue de la possibilité ou non, pour raison financière, de réaliser le projet. Les exigences que les parkings doivent satisfaire – aussi connues comme les standards ou normes des parkings – sont un problème fondamental pour les agents immobiliers et sont la clé pour sécuriser le lien entre la rénovation urbaine et la mobilité viable. Un maximum de normes pour les zones de stationnement devrait être mises en place, au lieu du minimum, en particulier dans les zones où les contrôles en voirie sont efficaces.

Les normes pour les parkings peuvent être liées à la possibilité d'accès à une zone, au moins par l'utilisation des transports publics. Si une zone est très bien desservie par les transports publics, alors le nombre de personnes utilisant leur voiture pour s'y rendre diminuera. Les exigences minima auxquelles les parkings sont soumis peuvent également être supprimées, dans le but de stimuler une croissance durable. Mesure dernièrement prise par la ville de Sao Paulo (ITDP, 2014) à l'instar d'Amsterdam, de Zurich, de quelques quartiers de Paris ou dans une grande partie du Royaume-Uni, qui fonctionnent de cette manière depuis plusieurs années déjà.



Photo: Martin Rojak

Conseil: réduire les émissions de CO₂ au lieu de les augmenter.

Atténuer les effets du changement climatique dans les villes devient un sujet brûlant – en particulier, les villes cherchent des moyens de réduire l'impact des températures élevées sur leurs habitants. Cependant, convertir le stationnement sur rue en espace vert avec des arbres pourrait aussi aider à atténuer le changement climatique en changeant un espace qui contribue à l'utilisation des voitures, et donc aux émissions, en un espace qui agit comme un puits de CO₂. Si une voiture moyenne roule 35 km par jour et qu'en supprimant une place de parking, on obtient une réduction de ce kilométrage quotidien de 7 km, avec un niveau d'émissions moyen de 180 g de CO₂/km, on obtient une réduction de 1,26 kg de CO₂ par jour. En attendant, en supposant que les arbres plantés viennent s'ajouter et que deux puissent être plantés à chaque ancienne place de stationnement, ils absorberont jusqu'à 6400 kg de CO₂ par jour (en fonction du type d'arbre et compte tenu de la photosynthèse). En outre, chaque arbre (de 20 m de haut et comptant environ 600 000 feuilles) produit en moyenne 4,6 tonnes d'oxygène : de quoi combler les besoins d'une dizaine de personnes.

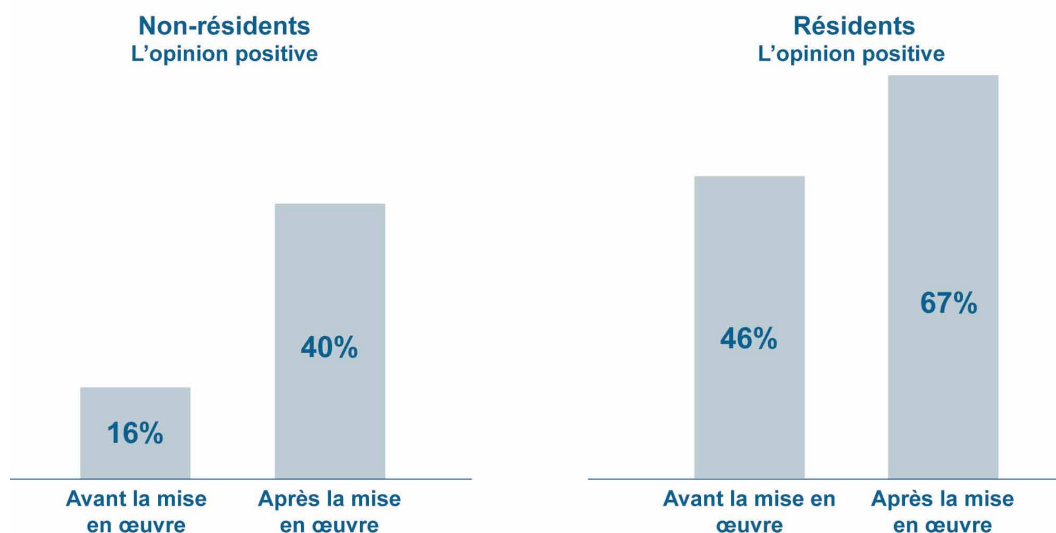


Conseil: le soutien politique ne disparaît pas avec la mise en place de la gestion du stationnement.

Si les mesures de gestion du stationnement sont planifiées avec soin, qu'elles sont équitables et que l'affectation de l'argent est transparente et, surtout, qu'elles améliorent la ville et la situation du stationnement, elles ne font pas perdre les élections aux politiciens : en réalité, de nombreuses villes constatent qu'une fois qu'un quartier a mis en place la gestion du stationnement, elle fonctionne si bien que de nombreux autres quartiers la demandent également.

L'acceptabilité de la gestion de l'espace de stationnement

Vienne, districts 6-9



Source: COST 342, 2005

Constat: En général, les automobilistes se plaignaient avant l'introduction de la nouvelle gestion du stationnement mais l'opposition initiale se transforma en soutien quand ils réalisèrent son impact.

La gestion du stationnement améliore la qualité de vie dans les villes, et bien que les citoyens puissent être critiques avant son introduction, ils l'apprécieront après. Les villes comme Amsterdam, Copenhague, Munich, Londres, Gand, Zurich, Strasbourg, Barcelone, et d'autres, ont une longue tradition de la mise en œuvre de la gestion de stationnement et les citoyens bénéficient de cette politique.

« Les impacts de ces politiques de stationnement ont été impressionnants : les centres villes revitalisés et prospères ; une réduction significative du nombre de trajet en voiture ; une réduction de la pollution de l'air ; et généralement une amélioration de la qualité de vie » (Kodransky et Hermann, 2011, ITDP). Cette citation – de chercheurs américains étudiant l'approche européenne de la gestion de stationnement - résume parfaitement le potentiel de la gestion de parking pour créer des meilleures villes. A Vienne, une enquête « avant-après » montre les différences d'attitudes avant et après l'instauration de la gestion de parking. En résumé, l'acceptabilité après la mise en œuvre était considérablement plus élevée qu'avant. Parmi les non-résidents, la proportion des réticents a diminué de 68 % à 54 %, tandis que celle des satisfaits a augmentés de 16% à 40%. Après la mise en œuvre, la satisfaction des résidents a augmenté jusqu' à 67 % (de 46% avant), même si les réticents ont diminués de 34% à 30% (COST 342, 2005).

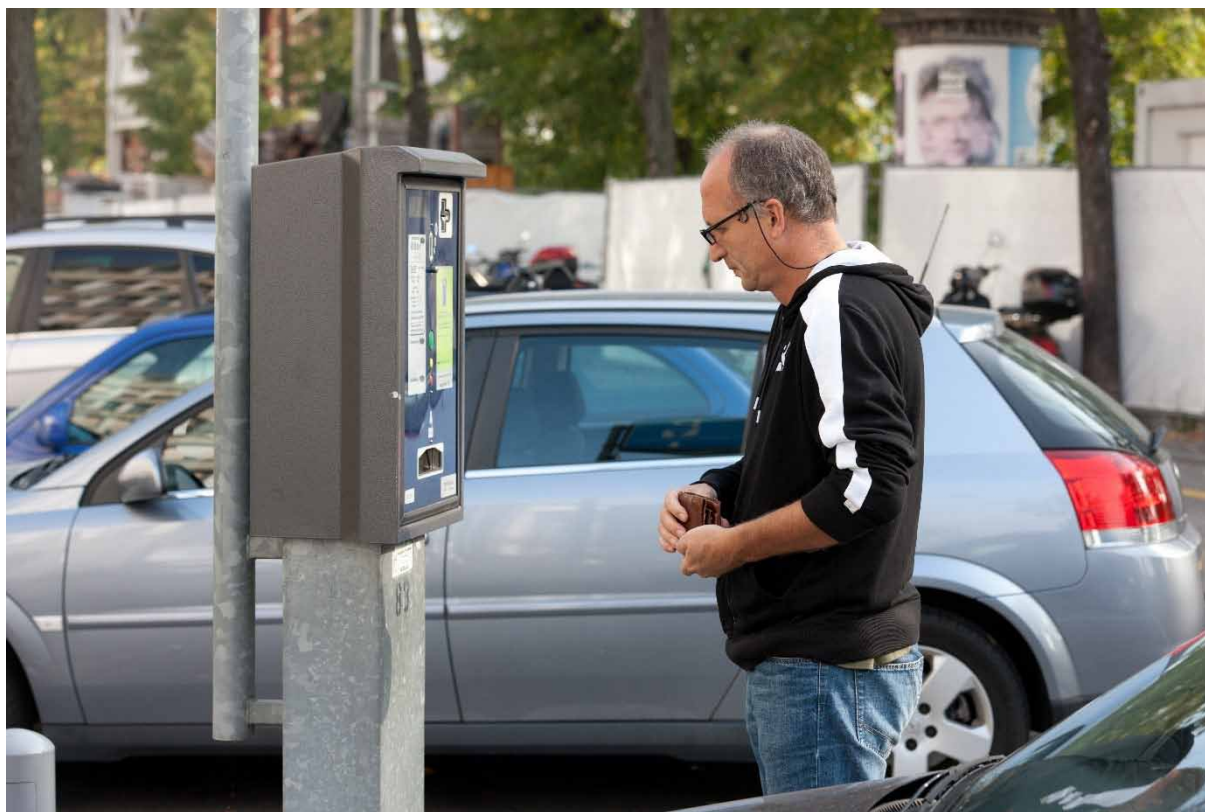
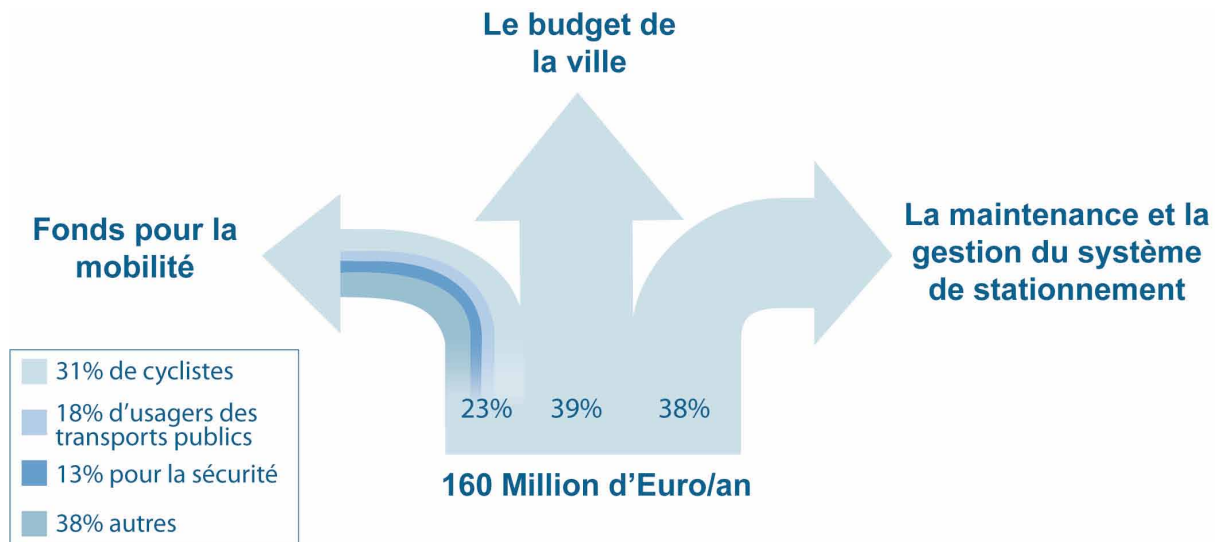


Photo: FGM-AMOR

Conseil: les budgets de districts comme incitants pour augmenter l'acceptation du stationnement payant.

Le fait de donner une partie de l'argent généré par le stationnement payant au conseil communautaire d'une zone locale pour décider de son affectation peut augmenter l'acceptation du stationnement payant à titre de mesure, car la façon dont l'argent est dépensé devient évidente et les riverains et entreprises locales ont le sentiment d'avoir plus de contrôle. Bien sûr, l'argent ne doit pas être affecté à des mesures de transport, mais pourrait servir à d'autres fins pour améliorer l'environnement local, les aires de jeux, etc.

L'utilisation des recettes du stationnement à Amsterdam



Source: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Constat: la gestion du stationnement permet d'accroître les ressources financières des collectivités mobilisables pour encourager la mobilité durable

Très souvent, une grosse partie du budget des villes dépend du gouvernement. Depuis quelques années, une grande partie des villes ont subi une réduction de ces budgets. La taxe foncière est, dans beaucoup de villes, une des principales sources locales de ressources. A l'exception d'un petit nombre de villes, la valeur immobilière a, en général, baissé en Europe, ce qui a eu pour impact la diminution des revenus locaux. La gestion du stationnement ou d'une manière plus appropriée, l'approche de PUSH&PULL peut contribuer à redresser le revenu municipal sans augmenter – ni même réduire – la pression fiscale sur les résidents et en même temps améliorer la qualité des alternatives à l'utilisation des voitures. Ces revenus devraient (au moins partiellement) être alloués au financement de la mobilité durable.

Par exemple, à Amsterdam, en 2012, le revenu brut du stationnement payant s'est élevé à environ 160 millions d'euros. 38% de ce total ont été alloués à la gestion et la maintenance de la politique de stationnement, 39% ont été affectés au budget général de la ville et 23% ont été attribués à la mobilité (31% pour les cyclistes, 18% pour les transports publics, 13% pour les améliorations pour la sécurité, etc). Cela a financé la politique de mobilité d'Amsterdam. D'autres villes ont suivi cette approche : Gent, Barcelone, Graz, Nottingham (avec la taxe sur le stationnement au bureau).



Photo FGM-AMOR

Conseil: trois instruments puissants pour la gestion de l'espace de stationnement : la durée, les frais et les permis.

Dans des lieux où la demande de stationnement dépasse l'offre, au lieu de répondre automatiquement par une offre plus importante d'espace de stationnement, on peut utiliser des outils de gestion pour prioriser qui obtient l'accès à l'espace limité. Les instruments clés sont la limitation de la durée du séjour, la tarification et la délivrance de permis (parfois à un coût) pour certains types d'utilisateurs comme les riverains afin de leur donner un accès préférentiel à l'espace. Il est préférable de commencer dans les zones où la demande est la plus forte avec des restrictions minimales (prix bas, limites maximales de séjour généreuses) pour obtenir l'acceptation du principe. Les prix peuvent être augmentés à une date ultérieure, ou les longueurs de séjour réduites.

Les tarifs dépendent de la politique en vigueur et de ses objectifs

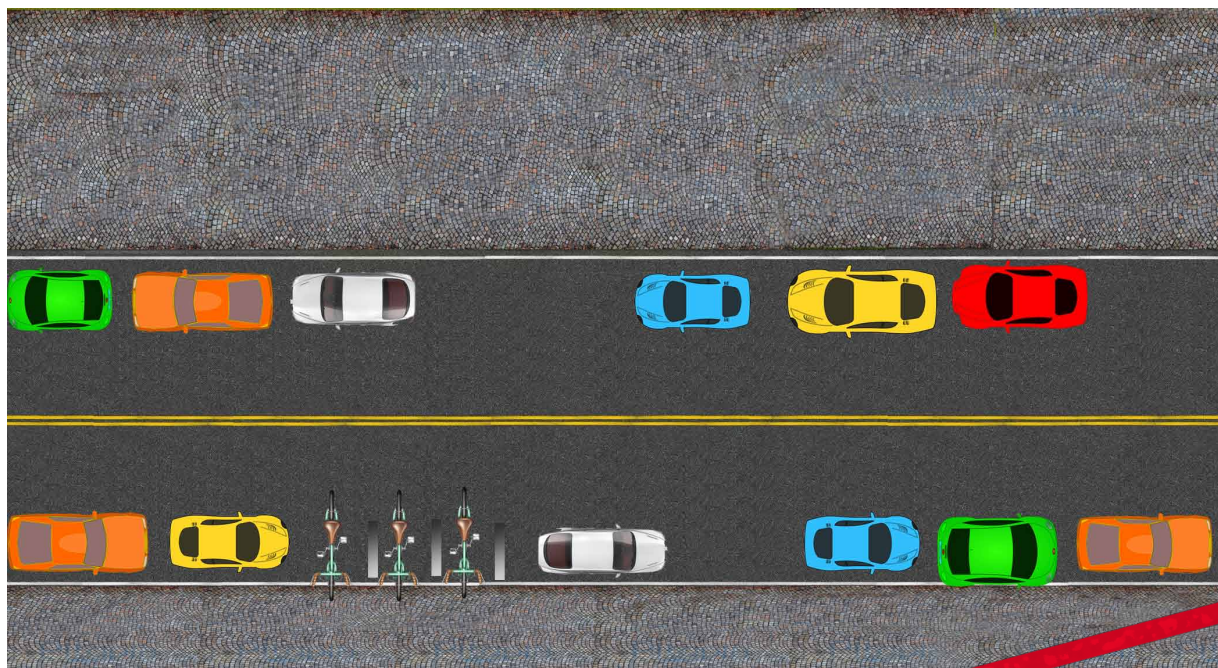


Source of Photo: ©iStock.com/faberfoto_it

Constat: des taux, prix et amendes cohérents sont les clés du succès de la gestion du stationnement.

Les investissements sur le long terme pour les parcs de stationnement – qu'ils soient privés ou publics – sont, dans la plupart des cas, l'aspect central de politiques de stationnement dans de nombreuses zones. En théorie, la tarification du stationnement en ouvrage devrait être cohérente avec la tarification en voirie. Cependant, cette cohérence n'est pas la même dans toutes les villes. Certaines villes appliquent des prix plus importants pour le stationnement en voirie ; d'autres le font pour le stationnement en ouvrage. D'une manière générale, une tarification sur voirie plus coûteuse qu'en ouvrage réduit le temps de recherche de place sur voirie et rend le stationnement en ouvrage plus compétitif. C'est une stratégie très importante lorsqu'il s'agit de négocier avec des investisseurs privés pour la construction de nouveaux parcs.

Voir aussi l'argumentaire « Reducing parking search traffic ».



**85 %
D'OCCUPATION**

Conseil: assurez-vous que les utilisateurs prioritaires trouvent facilement une place

Si la gestion du stationnement cherche peut-être à réduire l'offre globale de stationnement, il peut y avoir certains automobilistes pour qui les élus locaux veulent « faciliter » la recherche d'une place. Il peut s'agir de riverains et/ou d'acheteurs. (Dans les dernières étapes de l'élaboration de la politique de stationnement dans certaines villes, l'accent mis sur le stationnement des acheteurs peut diminuer, mais lorsque la gestion du stationnement est d'abord mise en place, elle est souvent considérée comme un problème clé, et dans de nombreuses villes, elle le reste – même si le trafic des acheteurs/récréatif peut bien évidemment aussi causer des embouteillages et de la pollution.)

Une règle empirique suivie par de nombreux professionnels du stationnement est que l'occupation maximale ne devrait pas être autorisée à dépasser 85 % et si tel est le cas, les prix devraient être augmentés. La « règle » des 85 %, si elle est respectée, signifie que le trafic à la recherche d'une place de stationnement (et les embouteillages qui en résultent) est minimisé. Certains commentateurs ont suggéré que le respect de la « règle » des 85 % pourrait entraîner une offre excédentaire et certainement qu'elle devrait s'appliquer uniquement au stationnement sur rue, où l'offre est fixe, et non pas pour calculer le nombre de places de stationnement à prévoir avec les nouveaux bâtiments.



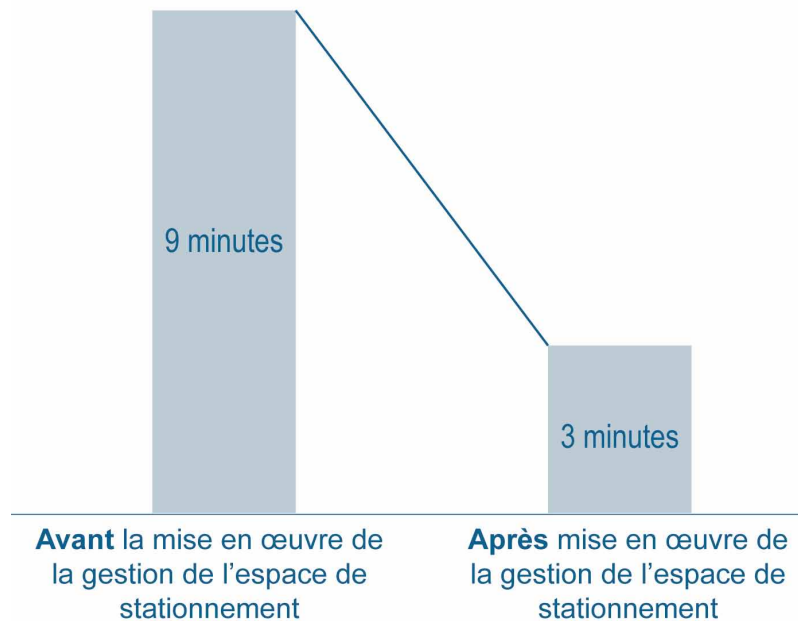
Photos: Stadt Zürich

Conseil: le plafond de l'offre de stationnement de Zurich – Pour chaque nouvelle place de stationnement de garage, il faut supprimer une place de stationnement sur rue

Le plafond de l'offre de stationnement visait à trouver un équilibre entre les demandes pour plus de piétonnisation et les demandes des entreprises pour une offre continue de places de stationnement. Par conséquent, un équilibre direct est atteint : lorsqu'un nouvel espace de stationnement hors rue est construit, il y a une réduction égale du nombre de places de stationnement sur rue. L'espace sur rue est plutôt utilisé pour des installations cyclables, des zones piétonnes et des zones vertes.

Temps moyen pour trouver une place de parking

Vienne, districts 6-9



Source: COST 342, 2005

Constat: la gestion de parking entraine une réduction du temps de recherche d'une place de parking

La « chasse à la place » (temps de recherche d'une place de stationnement) n'engendre pas seulement des coûts additionnels pour les conducteurs (temps supplémentaire et essence) mais aussi des externalités négatives pour la société comme l'augmentation de la pollution, du bruit et des accidents. Kodransky et Hermann, 2011, ITDP, estiment que 50 % des embouteillages sont causés par des conducteurs recherchant des places de parking à des prix abordables. Cette indication suggère que la gestion efficace du stationnement avec des mécanismes économiques harmonise le prix du stationnement en voirie et en ouvrage pouvant réduire considérablement la recherche d'une place.

Une évaluation « avant-après » dans le district 6-9 de Vienne montre une diminution du temps de recherche pour une place de parking de 10 millions de passagers/km/ans à 3.3 millions de km, soit les 2/3. Avant l'introduction de la gestion de parking, la recherche d'une place de stationnement représentait 25 % du volume de trafic total, pour seulement 10 % aujourd'hui. Il a été démontré que le temps moyen pour trouver une place de stationnement, dans les districts 6 à 9, a été réduit de 9 à 3 minutes après la mise en œuvre de la gestion du stationnement (COST 342, 2005).

Voir aussi l'argumentation « Striking the right balance is what brings success ! »



Photo: Stadt Freiburg

Conseil: planifiez la surface au sol nécessaire pour un garage, mais ne le construisez qu'en cas de besoin réel, sur la base de la demande observée et non prévue. En attendant, utilisez l'espace à d'autres fins.

Le principe consiste à anticiper la demande de stationnement prévue, à avoir un plan pour y faire face, mais à ne pas construire d'espace de stationnement pour répondre à toute la demande prévue jusqu'à ce que le projet fonctionne et que la demande de stationnement réelle puisse être observée. Toujours dans le quartier Vauban de la ville de Fribourg, cette approche a été adoptée : premièrement, de l'espace a été réservé pour un garage de stationnement (mais il n'a pas été construit) ; deuxièmement, l'espace a été utilisé, « temporairement » pour une aire de jeux ; troisièmement, la demande réelle de stationnement a été observée et s'est avérée ne pas nécessiter de garage de stationnement supplémentaire. En outre, le fait que l'espace soit désormais utilisé comme aire de jeux rend plus difficile, du point de vue de l'acceptabilité publique, sa conversion en stationnement.



Photo FGM-AMOR

Conseil: la mise en application du stationnement est nécessaire parce que les règlements de stationnement améliorent la situation de stationnement

Les outils de gestion du stationnement ne fonctionneront que s'ils sont appliqués. Lorsque quelque chose qui était auparavant gratuit pour tous devient réglementé et/ou tarifé, et que la mise en application est introduite, il y aura souvent des réactions négatives. Comment donc maintenir ces réactions à un minimum ? Tout d'abord, rendez les règlements et la mise en application équitables : par exemple, augmentez l'amende lorsque le stationnement entrave un autre trafic, et assurez-vous que tout le monde court le même risque de recevoir une amende en cas d'infraction d'une règle. Dans la phase d'introduction, n'infligez pas une amende pour la première ou la deuxième infraction : donnez juste un avertissement. Faites savoir aux gens où et comment l'argent recueilli est dépensé. Et formez les agents d'exécution pour qu'ils puissent aider les gens sur le stationnement et d'autres questions, et pas uniquement infliger des amendes.



Photo FGM-AMOR

Conseil: expérimentez de nouveaux usages pour les places de parking ; si cela ne fonctionne pas, vous pouvez toujours revenir en arrière !

Il est souvent difficile pour les gens d'imaginer des changements dans le paysage urbain ; cela signifie qu'ils peuvent réagir de manière excessive – souvent négative – face à de nouvelles propositions. Tel est particulièrement le cas pour les personnes qui sont des participants « typiques » à des activités de consultation/participation publique.

Mais une place de parking sur rue est une chose pouvant être changée temporairement et à laquelle on peut revenir si nécessaire. Cela permet aux gens de voir plus facilement que le changement peut facilement être intégré à leur vie, voire leur être profitable. La ville de Rotterdam a utilisé cette approche dans de nombreuses rues, en transformant temporairement des places de parking en terrasses de restaurants, en espaces publics ou en parkings à vélos pour montrer aux gens que cela peut fonctionner et pour obtenir l'acceptation d'un changement ultérieur, permanent.



Photo: Hr. Schön

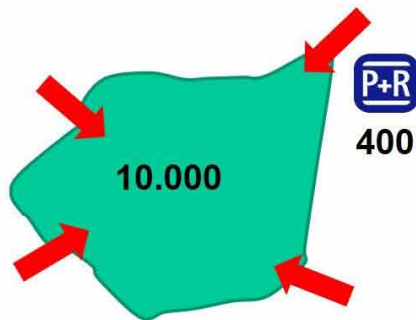
Conseil: des garages de stationnement partagés comme moyen de soutenir un comportement de transport plus durable

Plutôt que chaque bâtiment ait son propre parking, construisez un parking plus grand séparé à une certaine distance pour desservir tous les bâtiments dans le projet.

Il est courant que chaque nouvelle maison ou chaque nouvel immeuble à appartements ait son propre garage de stationnement. Un dispositif alternatif qui réduit les coûts de construction, libère de l'espace immédiatement autour des bâtiments pour des espaces verts, et encourage les gens à utiliser des modes durables consiste à construire un seul grand garage de stationnement pour desservir l'ensemble du projet, mais à une certaine distance des logements. L'un des pionniers de cette approche est le célèbre projet Vauban dans la ville de Fribourg en Allemagne, où les résidents peuvent monter dans leur immeuble à appartements pour charger et décharger leur voiture, mais où le parking se trouve dans un grand garage de stationnement à environ 300 mètres de distance. La distance supplémentaire entre le domicile et la voiture garée encourage la marche, le vélo et l'utilisation des transports en commun pour les déplacements locaux et libère de l'espace autour des logements pour des utilisations plus agréables comme des aires de jeux et des cafés.

Le piège

L'offre de stationnement supplémentaire entraîne des trajets supplémentaires en voiture

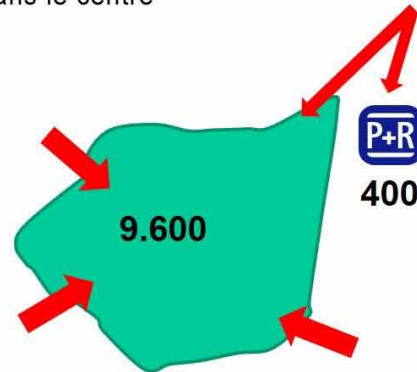


$$10.000 + 400 = 10.400$$

en P&R

C'est vrai

Il faut réduire l'offre de stationnement dans le centre



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

Dans le centre en P&R

Conseil: le Park & Ride doit remplacer le stationnement en centre-ville, et non s'y ajouter.

Le Park & Ride est souvent considéré comme la panacée aux problèmes de stationnement et est évoqué chaque fois que la gestion du stationnement est mise en place dans les centres-villes. Cependant, il y a plusieurs principes importants à garder à l'esprit si l'investissement dans le P&R consiste à soutenir réellement le SUMP de la ville et à fonctionner correctement (et donc à rentabiliser l'investissement et les coûts d'exploitation) :

- » Le nouveau stationnement P&R ne doit pas s'ajouter à l'offre totale de stationnement dans la ville. Si c'est le cas, cela ne fera qu'augmenter l'utilisation de la voiture. Ainsi, 500 nouveaux espaces P&R devraient remplacer 500 espaces en ville, et non s'y ajouter.
- » Dans les villes plus petites, le P&R peut ne pas être intéressant : la demande de déplacements provient en majeure partie du centre-ville et un stationnement gratuit est disponible sur rue à quelques pas de là, les gens ne prenant pas la peine de se garer en bordure de ville et de prendre un bus.
- » Les services de bus, de tram ou de train P&R doivent être attractifs, bon marché et faciles à utiliser.
- » Même un grand système P&R avec, disons, 10 000 places dans une ville de 200 000 personnes ne répondra qu'à une petite partie de la demande totale de déplacements.

Les sites P&R doivent idéalement être situés à proximité des origines des voyageurs, et non à proximité de la destination : cela réduira au maximum les déplacements et les émissions de CO₂, et l'acceptation du passage aux transports en commun est plus élevée si l'on a déjà parcouru en voiture la plus grande partie de son trajet.



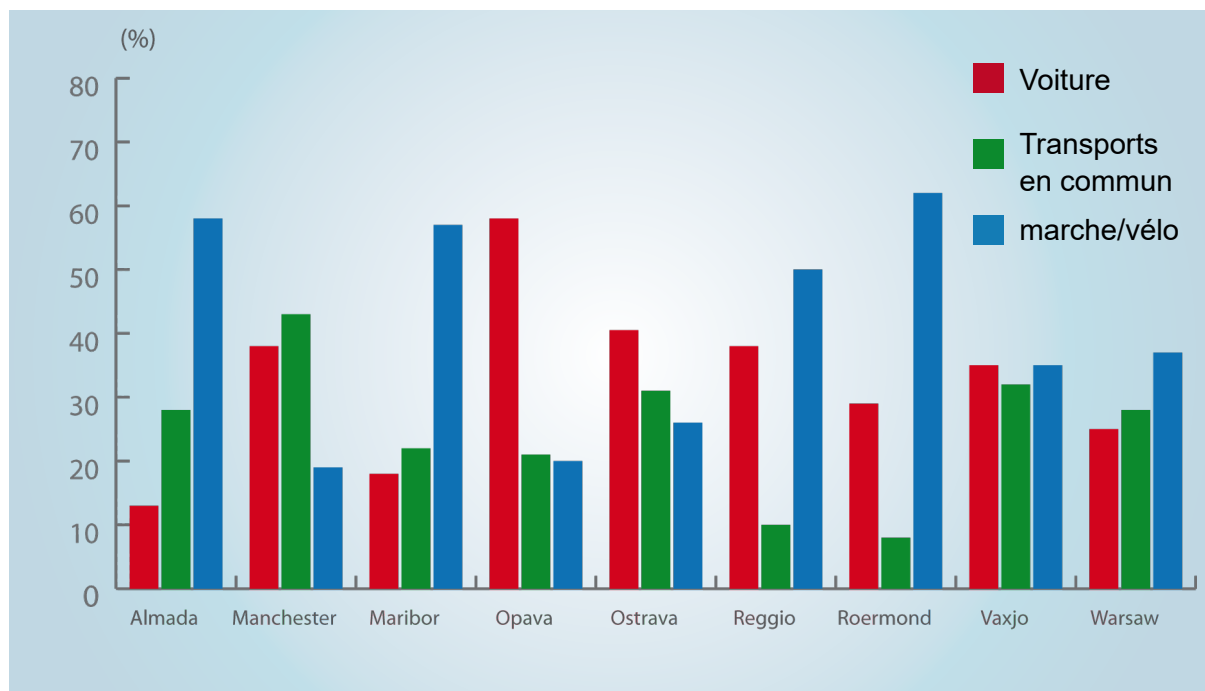
Photo FGM-AMOR

Conseil: usages multiples d'espace de stationnement limité pour libérer d'autres espaces publics

Les places de parking sont vides la plupart du temps – par exemple, les parkings des supermarchés sont rarement occupés la nuit et seulement presque pleins aux heures de pointe. L'utilisation multiple de ces places peut réduire la demande de stationnement dans d'autres zones, en la libérant pour d'autres usages et/ou réduire les coûts d'investissement dans le nouveau stationnement hors rue. La ville belge de Saint-Nicolas a mis en œuvre le concept de stationnement partagé dans une rue appelée « Vijfstraten », l'un des principaux axes menant au centre-ville. La ville voulait créer des voies cyclables séparées sur la Vijfstraten, mais ne pouvait le faire qu'en supprimant des places de stationnement sur rue actuellement utilisées par les résidents. La ville a conclu un accord avec un supermarché situé le long de la rue pour permettre aux riverains de la Vijfstraten de se garer sur le parking du supermarché plutôt que sur la rue. Le pic de demande de stationnement des riverains ne coïncidant pas avec le pic de demande des acheteurs, il y a suffisamment de places de stationnement pour tout le monde.

La ville de Saint-Nicolas a mis en œuvre une autre approche intelligente à la suite de l'utilisation multiple de l'espace public limité pour le stationnement. Les zones de chargement et de déchargement sur la Stationsstraat sont utilisées comme des aires de stationnement pour vélos en dehors des heures où le chargement et le déchargement sont autorisés.

Dépenses moyennes en achats par trajet x part modale x fréquence des visites par an



Source: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Constat: les clients automobilistes ne sont souvent pas les meilleurs clients

Il arrive souvent qu'un lien automatique soit établi, en particulier par les commerçants et les élus locaux, entre le nombre de places de stationnement destinées aux acheteurs et le succès des commerces de proximité. Or, tout indique que la réalité est bien plus complexe. Les acheteurs apprécient l'éventail de boutiques et l'environnement commercial, et il n'existe pas de lien clair entre, d'une part, le succès du commerce de détail et, d'autre part, le nombre de places de stationnement prévues et le coût éventuel du stationnement. Cette complexité se reflète également dans les résultats de l'étude menée auprès de huit villes d'Europe du Nord, du Sud, de l'Est et de l'Ouest – l'outil RESOLVE M&E – Enquête menée auprès des consommateurs et des détaillants (2017 et 2018) (voir graphique) – qui démontre clairement que, dans la plupart des villes, les automobilistes ne sont pas les personnes qui contribuent le plus à l'économie de détail. D'où l'importance de fournir ce que les acheteurs qui n'arrivent pas en voiture exigent, à savoir souvent un environnement commercial de haute qualité, convivial, non dominé par le trafic. Pour les personnes qui voyagent en voiture, il peut être important de leur faciliter le stationnement (même si ce n'est pas forcément sans coût), ce qui signifie des frais et des limites de temps pour que les places de stationnement à proximité des boutiques ne soient pas occupées par des personnes qui restent garées longtemps.

Les voitures en stationnement aussi à l'origine de risques !



Photo: Robert Pressl

Constat: La gestion du stationnement contribue à la sécurité routière !

En raison de leur petite taille, les enfants sont plus susceptibles d'avoir des accidents aux intersections ou sur les passages piétons où les véhicules sont garés trop près – même à petite vitesse dans les zones résidentielles, avec des emplacements de stationnement de chaque côté de la route. La gestion du stationnement, et plus particulièrement les réglementations qui y sont liées, contribuent fortement à la sécurité routière, en assurant aux piétons une bonne visibilité aux passages piétons et à tous les usagers de la route aux carrefours. Dans les quartiers résidentiels à forte densité à la fin du XX^e siècle, où beaucoup trop de voitures stationnent, mêmes les sapeurs pompiers demandent le contrôle et la verbalisation des véhicules pour garantir leur accès en cas d'incendie.

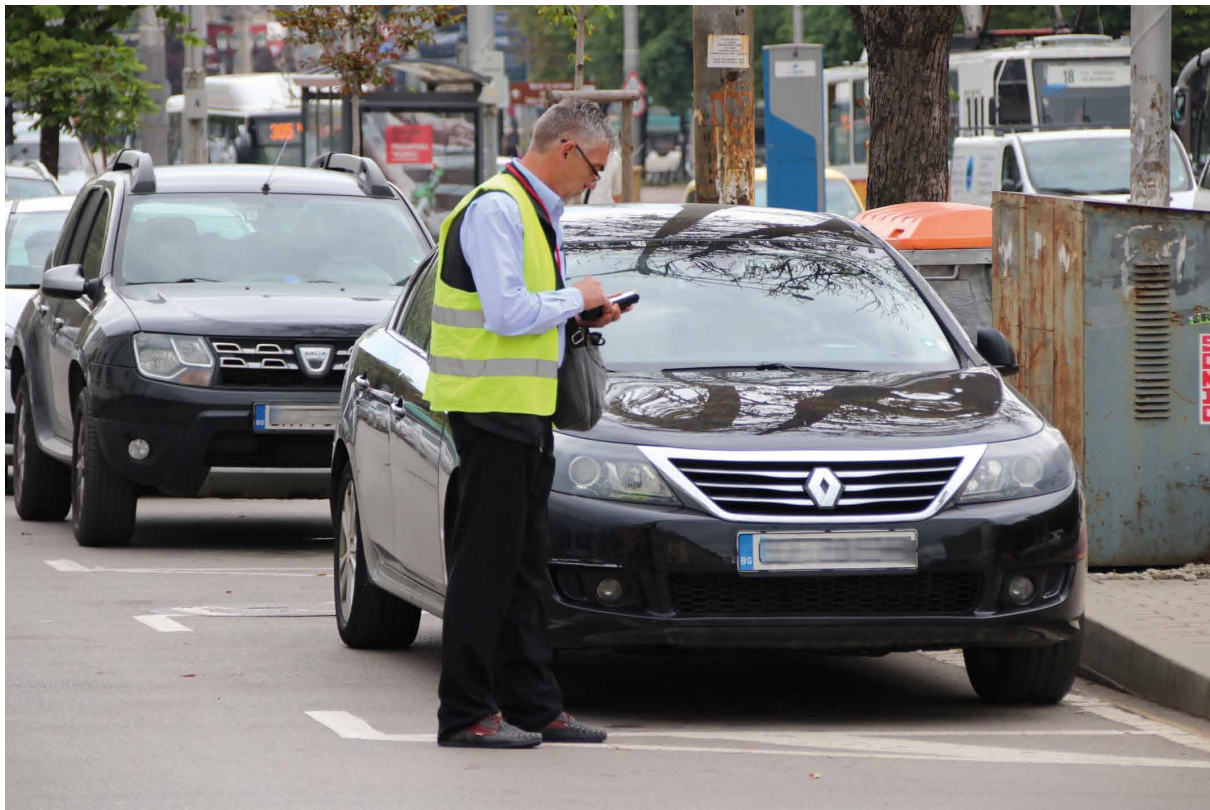


Photo FGM-AMOR

Constat: même lorsque la mise en application existe sur papier, elle n'est souvent mise en œuvre que partiellement parce que le mauvais personnel se voit confier la tâche.

La mise en application est souvent répartie entre différentes organisations. Alors que la police s'occupe souvent des infractions de stationnement, des entités communales ou privées contrôlent le stationnement payant. Ces dernières travaillent pour la plupart efficacement, mais la police manque souvent de temps et a des tâches plus importantes à accomplir que le contrôle des infractions au stationnement. Une solution souvent employée dans ce cas de figure consiste à transférer la responsabilité des activités de mise en application de la police aux entités communales ou privées. Elles contrôlent toute infraction de stationnement et la transmettent à la police, qui inflige l'amende proprement dite.

Un pas de plus consiste à décriminaliser complètement l'infraction de stationnement afin que le personnel non policier puisse assurer seul la mise en application. Un avantage majeur offert par cette solution est que les revenus générés par les anciennes amendes sont désormais des revenus pour la ville plutôt que pour l'État.



Photo FGM-AMOR

Constat: l'utilisation de l'espace public ne devrait jamais être gratuite, pas même pour les véhicules propres.

Certaines villes accordent la préférence ou des avantages aux conducteurs de véhicules zéro émission en offrant un stationnement à tarif réduit, voire gratuitement, dans des zones où d'autres véhicules doivent payer pour se garer. Mais est-ce vraiment le bon moyen de gérer l'espace public limité ? Un véhicule électrique utilise toujours le même espace qu'un véhicule traditionnel.

Un autre exemple d'une telle utilisation de l'espace public est l'installation sur le trottoir de bornes de recharge, qui sont ensuite souvent réservées au stationnement et à la recharge de véhicules électriques. Même les chargeurs rapides ou les hyperchargeurs dans l'espace public devraient être placés sur la route même ou dans des zones complètement superflues. Les installations de recharge standard sont mieux placées dans des zones de stationnement hors rue.



Photo FGM-AMOR

Conseil: ayez pour accent principal de la politique de stationnement la gestion du stationnement, et non la génération de revenus, et communiquez ce principe au public.

Réfléchissez aux problèmes/buts que vous souhaitez aborder, par exemple :

- » souhaitez-vous lutter contre les embouteillages ou réduire l'occupation des places de stationnement ; ou
- » souhaitez-vous protéger l'accès des riverains au stationnement ; ou
- » voulez-vous soutenir les entreprises/commerces de proximité ; ou
- » voulez-vous éviter un stationnement toute la journée pour les navetteurs ; ou
- » voulez-vous libérer l'espace public des voitures garées et les pousser vers le stationnement hors rue, etc.

Les frais de stationnement sont principalement un outil de gestion pour piloter les comportements en matière de mobilité, gérer l'occupation et la saturation de stationnement, et équilibrer la part modale.



Photo FGM-AMOR

Conseil: les normes ne sont pas éternelles. Des normes maximales pour le stationnement des voitures et des normes minimales pour les vélos sont recommandées.

Afin de faciliter davantage la transition vers moins de dépendance à la voiture et vers davantage de modes actifs, les villes devraient revoir les normes pour le stationnement traditionnel ET pour le stationnement pour vélos. Conformément aux recommandations de la Fédération cycliste européenne, il faudrait moderniser les projets existants sans stationnement pour vélos,

soit en convertissant les places de stationnement en stationnement pour vélos, soit en mettant à disposition des installations de stationnement à proximité des/adjacents aux bâtiments, sur rue et en dehors. Il faudrait installer un nombre adéquat de prises de courant pour la recharge des vélos électriques.

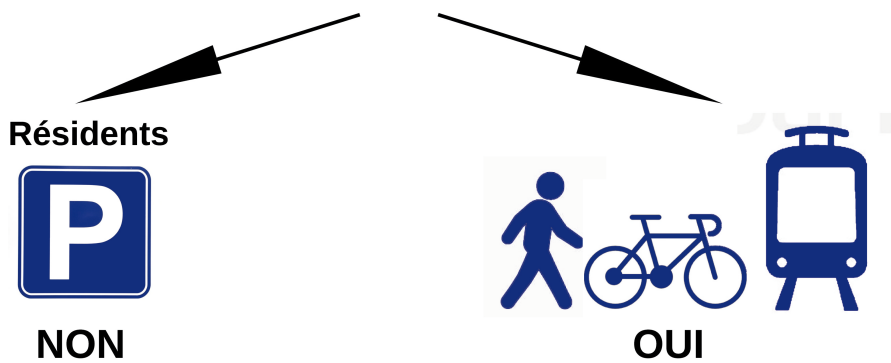
Principes sur les normes :

- » Appliquez un maximum de normes pour le stationnement des voitures dans la mesure du possible
- » Appliquez des normes axées sur la zone, sur la base de différents profils d'accessibilité (SUMP) des villes (centre-ville, intérieur de la ville, périphérie, agglomération, de taille moyenne, métropolitain, commercial, résidentiel, usage mixte...)
- » Appliquez des normes minimales pour le stationnement pour vélos (p. ex. logement, magasins, etc.), p. ex. 1/chambre + 10 % pour les vélos spéciaux dans des installations de stationnement pour vélos partagées (p. ex. apt)
- » Contrôlez et modifiez régulièrement les normes en fonction de l'évolution des schémas de mobilité et des tendances de répartition modale.

La combinaison des deux normes est une approche moderne, appropriée et économe en énergie pour influencer le comportement en matière de mobilité. Une prochaine étape pourrait consister à opter pour une norme de mobilité intégrale pour les nouveaux projets, dans laquelle le stationnement payant et les alternatives au stationnement peuvent faire l'objet de négociations pour répondre aux objectifs de mobilité. La ville belge de Gand est un bon exemple de normes axées sur la zone. Sur la base des directives de la ville en matière de stationnement pour vélos, les résidents disposent désormais de places de stationnement pour vélos à moins de 100 m de leur seuil dans des zones où les normes ont été mises en œuvre.



Les recettes devraient jouer le rôle d'une subvention



Conseil: les permis de stationnement résidentiel ne devraient pas bénéficier de subventions croisées.

Les villes ont souvent le sentiment de devoir fournir des places de stationnement à leurs résidents, plus comme s'il s'agissait d'un devoir que de l'offre d'un service ayant une valeur. Mais il faut bel et bien payer la valeur de ce service. Or, dans de nombreux cas, les villes ne tentent pas d'obtenir de leurs résidents les coûts totaux de l'offre de cet accès préférentiel à des places de stationnement. Au lieu de cela, elles subventionnent de manière croisée les coûts administratifs ainsi que les coûts d'entretien et de mise en application en utilisant l'excédent des recettes de stationnement provenant des non-résidents. Le problème est qu'une telle pratique n'influence pas le choix modal des résidents vers un transport durable, en particulier lorsque la zone de stationnement des résidents est grande (dans certaines petites villes, les zones de stationnement des résidents couvrent la ville entière, un résident pouvant ainsi parcourir une certaine distance et profiter d'un stationnement sur rue gratuit à sa destination). Au lieu de cela, ces recettes pourraient être mieux utilisées, en les investissant dans des incitations à la marche, au vélo ou à l'utilisation des transports en commun, conformément au principe Push & Pull appliqué dans de grandes villes comme Amsterdam et Gand.

Idée extraite de « RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT » (Centre for London 2020).

La taxe Workplace Parking Levy

du cercle vicieux au cercle vertueux

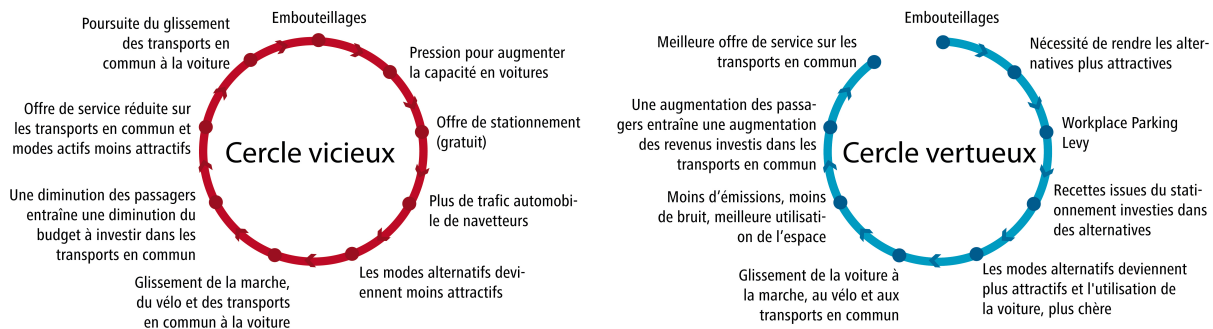


Photo: FGM-AMOR

Conseil: les personnes qui choisissent d'utiliser gratuitement une place de stationnement hors rue devraient contribuer aux coûts que leur conduite impose aux autres

En Grande-Bretagne, la loi permet aux villes d'imposer une taxe sur les places de stationnement mises à disposition hors rue par des employeurs pour leurs travailleurs. Une ville, Nottingham, a utilisé cette loi et impose depuis 2012 une taxe, appelée « Workplace Parking Levy » (WPL) à toutes les entreprises comptant au moins 10 places de stationnement hors rue, étant donné que les navetteurs représentent environ 70 % du trafic de pointe en ville, imposant ainsi des coûts liés aux embouteillages de 160 millions GBP (environ 178 Mio €). Les employeurs paient la taxe, et c'est à eux de répercuter le coût sur leurs employés. Pour 2020/21, il s'élèvera à 424 GBP (environ 460 €) par place. De toute évidence, le comportement des voyageurs n'est influencé que si le personnel travaille pour un employeur qui lui fait payer la taxe en tout ou en partie – mais 8 sur 10 le font.

L'évaluation du WPL par l'Université de Loughborough a démontré que la taxe a réduit les embouteillages à Nottingham par rapport à la situation dans des villes anglaises similaires, et que la croissance économique de Nottingham s'est poursuivie ou accélérée comparativement à celle des villes anglaises concurrentes, après l'imposition du WPL et des améliorations du transport alternatif durable, tandis que le trafic automobile a diminué de 9 % par rapport à 2004. Les revenus issus de la taxe servent à financer des alternatives de transport durables. Bien évidemment, l'imposition d'une taxe de stationnement ne constitue pas une possibilité légale dans la plupart des États membres de l'UE, mais cet exemple tiré de l'Angleterre est utile pour faire valoir dans votre pays ou région le fait que la loi devrait être modifiée pour permettre aux villes d'avoir une taxe de stationnement si elles le souhaitent, comme un outil utile dans leur arsenal de mesures au sein d'un Plan de mobilité urbaine durable.

Chiffres extraits de « RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT » (Centre for London 2020).



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Le contenu de ce flyer ne reflète pas l'opinion officielle de l'Union européenne. La responsabilité des informations et des points de vue exprimés dans le document incombe entièrement aux auteurs.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Ce projet a reçu un financement d'Horizon 2020, programme de recherche et d'innovation de l'Union européenne, dans le cadre de la convention de subvention n° 769072.