

## IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

### Diagnostic

Le stationnement des véhicules particuliers est associé à deux importants défis que sont l'utilisation de l'espace public et l'utilisation de la voiture particulière. A ce titre, il constitue l'un des principaux leviers pour inciter au report modal.

En effet, l'offre globale de stationnement, sa réglementation et les tarifs qui y sont associés, sont des paramètres clefs dans la décision des usagers de prendre ou non la voiture, plutôt qu'un autre mode lorsque celui-ci est disponible. Sur les territoires où l'offre de transports en communs est dense, la politique de stationnement peut inciter les utilisateurs de la voiture particulière à choisir un autre moyen de transport que la voiture.

Le stationnement peut également favoriser les transports en commun par la mise en place de places de stationnement dédiées au rabattement sur les modes de transports collectifs lourds (parkings relais), facilitant les correspondances entre modes.

Enfin, l'espace dédié au stationnement peut, à certains endroits être réaffecté à d'autres usages, tels que la circulation des transports collectifs ou les modes doux (vélos et piétons), pour des réaménagements paysagers, ou pour des usages urbains.

Par ailleurs, la dépenalisation des amendes de stationnement payant a été adoptée par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Elle est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le montant de la redevance est fixé par la collectivité locale. Cette compétence constitue un levier d'action important pour définir une politique de mobilités.



### Liste des objectifs

- 4.1 Rechercher une cohérence dans la réglementation en matière de stationnement
- 4.2 Inciter au report modal vers les transports collectifs

## IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

### IV.1 Rechercher une cohérence dans la réglementation en matière de stationnement

#### Constat

- Les politiques de stationnement ne sont pas homogènes d'une commune à l'autre sur le territoire de l'agglomération.
- Trop de véhicules stationnent en dehors des zones de stationnement identifiées et réglementées.
- L'offre de stationnement en rabattement vers les gares et pôles d'échange est globalement insuffisante ou inadaptée à la demande et aux usages.

#### Objectifs

- Encourager les bonnes pratiques de stationnement
- Limiter le stationnement sauvage.

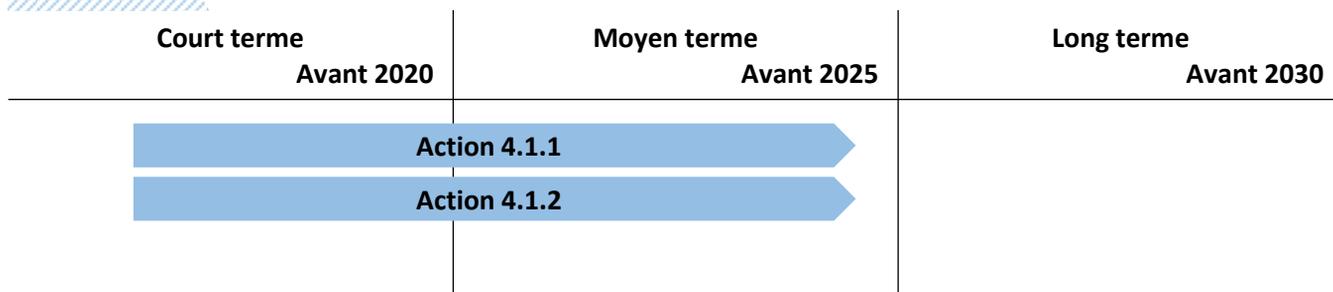
#### Critères d'évaluation

- Nombre de verbalisations

#### Liste des actions

- 4.1.1** Rechercher une cohérence de la politique de stationnement liée à l'intermodalité et aux pôles gares
- 4.1.2** Travailler avec les communes pour améliorer le contrôle du stationnement sur voirie

#### Calendrier



## IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

### IV.1 Rechercher une cohérence dans la réglementation en matière de stationnement

#### Action 4.1.1

#### Rechercher une cohérence de la politique de stationnement liée à l'intermodalité et aux pôles gares

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : Communes

**Coût** : AMO

**Calendrier** : moyen terme

**Constat** : Sur le territoire, 18 parkings de rabattement permettent aux voyageurs de laisser leur véhicule et poursuivre le trajet en transports en commun.

La fréquentation de ces parkings est inégale.

**Solution proposée** : Réaliser une étude comparative de ces parkings pour optimiser leur gestion et leur utilisation.

Les parkings de rabattement sont localisés principalement le long des modes lourds de transport qui irriguent le territoire de l'agglomération. Leur capacité est variable. L'offre de stationnement est plus importante à Massy, Epinay-sur-Orge et Orsay. Leur tarification est variable : gratuit (le Guichet) ou payant (Vilmorin, Orsay).

Il est proposé la réalisation d'une étude, via une AMO, relative au stationnement et la tarification autour des gares. Le diagnostic permettra de recenser et d'observer l'utilisation actuelle de ces parkings et leur tarification. L'étude travaillera à rechercher une cohérence entre ces différents parkings, afin d'optimiser leur fonctionnement et les tarifs le cas échéant.



*Parking-relais Vilmorin - © CPS – Lionel ANTONI*

## IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

### IV.1 Rechercher une cohérence dans la réglementation en matière de stationnement

#### Action 4.1.2

#### Travailler avec les communes pour améliorer le contrôle du stationnement sur voirie

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : Communes

**Coût** : interne

**Calendrier** : moyen terme

**Constat** : Des zones de stationnement identifiées et réglementées, ainsi que la présence de parkings de rabattement sur le territoire de l'agglomération n'empêchent pas le stationnement sauvage. D'autre part, les politiques de stationnement ne sont pas homogènes à l'échelle de l'agglomération.

**Solution proposée** : Rechercher une convergence des politiques locales de stationnement (par exemple : via des mesures tarifaires homogènes). La CPS pourrait accompagner les communes à veiller au respect de la réglementation, en parallèle des campagnes de communication et de contrôle du stationnement, ainsi le cas échéant, qu'à harmoniser la tarification.

**Un travail interne** pourra être mené à l'échelle de l'agglomération pour examiner les conditions pour faire converger les réglementations et la tarification des stationnements. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay coordonnera cette action entre les communes par la mise en place et l'animation de groupes de travail.

Actuellement, les **forfaits post-stationnement** diffèrent d'une commune à l'autre (de 17 € à 35 €), ce qui incite les automobilistes à favoriser une commune plutôt qu'une autre pour un stationnement à la journée sans payer.

Par exemple, toutes les places de **stationnement sur voirie situées autour des gares RER** devraient avoir le même type de tarification pour permettre une répartition homogène des stationnements autour de toutes les gares. L'offre de stationnement ne devrait pas permettre aux utilisateurs des transports en commun d'utiliser les places sur voirie à proximité des parcs relais et des gares pendant une journée entière.

Des **campagnes de communication et d'information** sur les bonnes pratiques de stationnement pourront être menées par les communes sous la coordination de l'agglomération.

Le contrôle du stationnement sur voirie pourra également être renforcé, avec la mise en place par les communes d'un **dispositif de surveillance adapté** : vidéo-verbalisation, déploiement de moyens humains supplémentaires. Il convient de faire respecter l'accessibilité des différents espaces (trottoirs, espaces piétons, aires de livraisons, arrêts de bus ou cars, véhicules en autopartage, stationnement pour les personnes à mobilité réduite, stations de taxis, aire de stationnement pour vélos...)

Des aménagements spécifiques pourront être envisagés pour protéger ces espaces, dans les secteurs où le stationnement sauvage est particulièrement fréquent.

**Le stationnement sauvage** sur les voies réservées aux transports en commun et sur les artères empruntées par les véhicules de transports en commun, pourra être particulièrement contrôlé pour ne pas pénaliser la circulation des bus.



**Stationnement sauvage à proximité de la gare RER de Massy-Palaiseau (photo : SYSTRA, 2014)**