

CERTU

Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie

*Quelle acceptabilité
pour les mesures de tarification?*

■
T R A N S P O R T E T M O B I L I T É

LES PREMIERES MISES EN PLACE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

**QUELLE ACCEPTABILITE POUR LES MESURES
DE TARIFICATION ?**

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire :		
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9 rue Juliette Récamier 69006 Lyon Tel : 04 72 74 58 00 Fax : 04 72 74 59 00		
Titre :		
Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie		
Sous-titre :	Date d'achèvement :	Langue :
Quelle acceptabilité pour les mesures de tarification ?	Août 2000	Français
Rédacteurs ou coordonnateurs :	Relecteur assurance qualité :	Organisme auteur :
Marie COUVRAT DESVERGNES Thierry DU CREST (Certu)	Jacques LEGAIGNOUX	Certu
Résumé :		
<p>En se basant sur quatre villes françaises (Amiens, Lyon, Nice et Paris), l'étude retrace les grands traits de la mise en place du stationnement payant sur voirie en France. Les 4 villes retenues ont été parmi les premières à mettre en place cette mesure impopulaire de gestion du stationnement.</p> <p>L'étude est basée sur des articles de presses et des bulletins municipaux de la fin des années 60, ainsi que sur des entretiens avec des spécialistes. De nombreux aspects sont abordés pour comprendre les choix qui ont été faits, les difficultés rencontrées, les jeux d'acteurs.</p> <p>Il est assez facile à partir de ces 4 exemples de faire apparaître des aspects communs à l'introduction du stationnement payant dans les différentes villes. Plusieurs points sont ainsi abordés : l'historique de la mise en place (de la zone bleue au stationnement payant proprement dit) ; les différentes modalités du stationnement payant (technologie, tarif, contrôle, etc.) ; le point de vue des différents acteurs de l'époque.</p>		
Remarques complémentaires :		
<p>Cette étude sur le stationnement payant a été lancée par analogie avec la tarification des déplacements automobiles. De nombreuses questions soulevées à l'époque de l'introduction du stationnement payant, ressortent avec la même actualité lorsqu'on évoque la tarification des déplacements : droit au transport, équité, efficacité, etc. Les parallèles sont donc nombreux et instructifs en matière d'acceptabilité et de processus de mise en place de mesures impopulaires.</p>		
Mots clés :	Diffusion :	
Stationnement sur voirie, péage urbain, tarification, stationnement payant, acceptabilité, parcmètre, horodateur, Nice, Lyon, Paris, Amiens	Libre	
Nombre de pages :	Confidentialité :	Bibliographie :
40 p + 22 p (annexes)	non	oui

ABSTRACT

TITLE: The first implementations of on-street parking fees in France

SUBTITLE: The acceptance of pricing measures

SUMMARY:

Focusing on the study of 4 French cities (Amiens, Nice, Lyon and Paris), this document deals with the implementation of on-street parking fees in France. The 4 cities were among the first towns, which implemented this unpopular measure of parking management.

Based on press articles, minutes of the municipal councils of the late 60's, and interviews with specialists, numerous aspects are highlighted to understand the choices made, the difficulties faced and the stakeholders' reactions.

From those 4 experiences, it is rather easy to bring out common traits of parking fees introduction in France. The document deals with: the history of implementation (from 'blue zone' to parking fees); the various modalities of parking fees in terms of technology, tariffs, control, etc.; and the stakeholders' point of view.

This study was launched considering road pricing acceptance issues. Numerous questions were brought out when introducing parking fees that are brought out now for road pricing such as mobility rights, fairness, efficiency, etc. Parallels can easily be made and are extremely interesting in terms of decision processes and acceptability of such an unpopular measure.

KEY WORDS: on-street parking, road pricing, parking fees, acceptance, parking meter, Nice, Lyon, Paris, Amiens

SOMMAIRE

1.	Préface - Tarification des déplacements automobiles et stationnement payant	1
2.	Introduction - du XIX^{ème} siècle aux années 60	3
3.	De la zone bleue au stationnement payant sur voirie	5
3.1	La zone bleue et ses insuffisances	5
3.1.1	Définition	5
3.1.2	Évolution	5
3.1.3	Les insuffisances de la zone bleue	5
3.2	La mise en place du stationnement payant	6
3.2.1	La situation problématique de la circulation et du stationnement	6
3.2.2	Les arguments pour et contre le stationnement payant	7
3.2.3	La mise en place progressive du stationnement payant	12
4.	Les différentes modalités du stationnement payant et leur perception par les usagers	14
4.1	Le matériel - parcmètre, horodateur, carte de stationnement	14
4.2	L'évolution de la tarification au cours du temps	17
4.2.1	Du tarif horaire pour les visiteurs...	17
4.2.2	... à la demi-journée pour les pendulaires...	17
4.2.3	... au tarif préférentiel pour les résidents	17
4.2.4	Stationnement payant sur voirie et en ouvrage	17
4.3	Le contrôle du stationnement : un élément clé	17
4.4	Le bilan positif réalisé après l'introduction	19
4.4.1	Les premiers résultats	19
4.4.2	Les effets secondaires	20
4.4.3	L'évolution du système	20
5.	L'acceptabilité du stationnement payant selon les acteurs	21
5.1	Les politiques	21
5.1.1	Le pouvoir du maire	21
5.1.2	L'attitude du Parti Communiste	22
5.1.3	Le stationnement payant, un enjeu politique ?	23
5.1.4	Une communication institutionnelle rare	24
5.2	Les citoyens	25
5.2.1	Les milieux automobiles	25
5.2.2	Les commerçants	26
5.2.3	Les visiteurs	28
5.2.4	Les résidents	28
5.2.5	Les pendulaires et professionnels	28
5.2.6	Le vandalisme et la fraude	28
5.2.7	Une acceptabilité par type de ville ?	29
5.3	Les entreprises du stationnement	29
5.4	Le rôle des médias	30
5.4.1	La presse nationale	30
5.4.2	La presse locale	31

5.4.3	La presse spécialisée	31
5.4.4	Le vocabulaire	32
5.4.5	La télévision et la radio	33
6.	Conclusion	34
7.	Bibliographie	35
8.	Annexes	37
8.1	Le point de vue juridique depuis 1851	37
8.2	Amiens - 1967	41
8.3	Nice - 1967	44
8.4	Lyon - 1970	48
8.5	Paris - 1971	54
8.6	Liste des personnes rencontrées	58

1. Préface - Tarification des déplacements automobiles et stationnement payant

La question est sur beaucoup de lèvres depuis une dizaine d'année : fera-t-on un jour payer les voitures qui circulent en ville ? La difficulté qui se pose réside bien sûr dans la faible acceptabilité de la tarification des déplacements automobiles, dont une forme est le péage urbain que nous connaissons en France.

Pour alimenter le débat, il nous a semblé judicieux de faire un parallèle avec l'introduction du stationnement payant dans les villes françaises. Les mêmes questions de droit à la mobilité, d'espace public gratuit, d'équité sociale et spatiale se posent ; et on peut s'attendre aux même réactions face à l'introduction d'une nouvelle forme de tarification. Les arguments contre sont en tous cas les mêmes : l'automobiliste 'vache à lait', le retour de l'octroi, la sélection par l'argent ; le risque pour l'économie de la ville. Certains n'hésitent d'ailleurs pas à parler de " péage " pour qualifier le stationnement payant.

Depuis 30 ans que le stationnement payant a fait son introduction en France, personne n'imagine le supprimer, en sera-t-il de même de la tarification des déplacements automobiles dans 30 ans ? L'opinion reconnaît aujourd'hui à l'autorité publique le droit de réglementer le stationnement ; il semble que l'on ne soit pas au même niveau de reconnaissance pour ce qui est de la circulation proprement dite. L'instauration des zones bleues avant le stationnement payant, a probablement joué un rôle important dans cette prise de conscience.

On peut retenir de ce travail sur l'introduction du stationnement payant quelques idées fortes :

- ◆ L'introduction a toujours été progressive, la zone bleue d'abord, la création de parcs de stationnement ensuite, puis le stationnement payant sur quelques places et terre-plein à l'essai, puis la généralisation aux problématiques et enfin aujourd'hui la définition de plusieurs zones tarifaires.
- ◆ Le stationnement payant a été perçu comme la seule solution de court terme à la situation anarchique du stationnement.
- ◆ Les enjeux financiers ont, de toute évidence, persuadé les élus ; en particulier le fait que le stationnement payant finance les frais d'aménagement, d'entretien et de contrôle.
- ◆ Le jeu d'acteur a été complexe ; la pression d'un lobby indépendant du pouvoir, en l'occurrence celui des commerçants du centre-ville, a été cruciale.
- ◆ La communication institutionnelle sur les objectifs du stationnement payant a été quasiment inexistante et n'est pas un exemple à suivre. Aujourd'hui encore, le public ne connaît pas les enjeux de rotation du stationnement payant.
- ◆ Aspect juridique. Il n'y a pas eu de débat national sur la question, par le biais d'un débat au parlement, puisqu'une loi de 1884 autorise le stationnement payant. Pour autant les difficultés juridiques n'ont pas manqués. On peut retenir que la légalité du stationnement payant est acquise lorsque les difficultés de la circulation le justifient, et que d'autres mesures moins contraignantes comme la zone bleue ou le stationnement alterné ont prouvé leur inefficacité. Une municipalité ne peut donc pas justifier l'instauration du stationnement payant pour des raisons financières.

- ◆ Les montants perçus étaient faibles au démarrage ; l'importance était donnée à une tarification d'appel : 0,20 F les 20 minutes ; 1 F/h¹. Notons également que 20 c ou 1 F sont également des pièces que chacun a dans son porte-monnaie.
- ◆ Les élus s'engageaient parfois à ce que les recettes soient dédiées à la construction de parcs de stationnement, sans que pour autant ceci consiste en une obligation - les recettes n'étant pas affectés. On peut penser que ceci a sans doute facilité l'acceptation des mesures. On reprochait alors à l'État d'engranger une partie des recettes des contraventions des zones bleues. On fait aisément le parallèle avec le débat d'aujourd'hui sur la TIPP²...
- ◆ Le motif du déplacement joue un rôle important dans l'acceptabilité : entre l'utilisateur régulier qui connaît bien les tarifs, et qui saura calculer un "budget" de ses déplacements, et l'utilisateur occasionnel qui ne connaît le tarif qu'au moment de payer.

D'un point de vue économique, on peut retenir que le principe d'une tarification pour la gestion d'une ressource rare qu'est l'espace en ville a été finalement une solution efficace et réaliste. Le débat sur la tarification de ce même espace occupé par la circulation automobile s'en trouve ainsi éclairée.

¹ Soit environ 1,20 F/20 min. ; 6 F/h en francs d'aujourd'hui.

² Taxe Intérieure sur les Produits Pétrolier qui va directement dans les caisses de l'État. Depuis plus de 20 ans, les élus locaux demandent à ce qu'une partie de la TIPP soit affectée aux transports publics.

2. Introduction - du XIX^{ème} siècle aux années 60

La réglementation du stationnement est apparue en France dès le XIX^{ème} siècle avec l'article 2 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques qui introduit une réglementation du stationnement pour les voitures ne servant pas au transport de personnes. Le stationnement était considéré alors comme un encombrement de la voie. Avant guerre, il deviendra une liberté ; et dans les années 50-60 une liberté sous contrainte de gestion de la circulation. La perception du stationnement a donc suivi la pénétration de la voiture dans les ménages français et l'accroissement des besoins et difficultés de circuler.

En tout état de cause, c'est au milieu des années 1950 que l'idée d'une gestion du stationnement va émerger en France. Cette gestion s'est traduite par une notion de limitation de la durée de stationnement sur voirie. L'outil le plus simple a fait son apparition en 1955 sous la forme de la zone bleue et s'est affirmé pour une grande partie des villes au début des années 1960 comme un moyen efficace de réglementation. Cette politique, que l'on peut aujourd'hui qualifier de " douce " a duré longtemps et perdure toujours dans certaines villes.

Les États-Unis sont les premiers à instaurer une politique de gestion du stationnement ; ainsi, les premiers parcmètres sont apparus avant la guerre³. " L'entrave à la circulation et la pénurie d'espace dans les villes ne sont, alors, plus seules à l'origine de la réglementation du stationnement. Les Français, quant à eux très soucieux de préserver leurs droits et leurs acquis, ne voient dans cette initiative américaine que des mesures purement capitalistes ne visant que le profit " ⁴.

En France, le stationnement payant sur voirie s'est développé pour résoudre la situation anarchique qui régnait dans les centres urbains, et pallier les insuffisances de la zone bleue. Le stationnement payant est apparu de manière significative dans les premières villes autour de 1967. Il est vraisemblable que le stationnement payant a commencé à faire parler de lui à la fin des années 50 puisque l'Auto-Journal titrait " Pas de ça chez nous ! " en 1956 (en parlant du stationnement payant à Paris), et que le Conseil d'État a émis un avis en 1963, stipulant la possibilité pour le maire d'instaurer de telles redevances.

Le maire s'est ainsi emparé d'une possibilité qui lui était offerte par la loi du 5 avril 1884⁵ (!) sur l'organisation municipale. L'article de loi est d'ailleurs toujours le même en l'an 2000.

L'installation du stationnement payant a été effectuée de diverses façons s'adaptant au mieux aux contextes des villes et répondant aux spécificités de chacune d'elles : la taille, les caractéristiques culturelles, les tendances politiques, ... Ainsi, chaque ville à sa propre histoire, sa propre évolution et ses propres problèmes que le stationnement payant devait prendre en compte afin de faire accepter l'opération à une population réticente à toute nouvelle forme de " taxation ".

- ◆ Quand et comment s'est mis en place le stationnement payant sur voirie ?

³ A Oklahoma City, les premiers parcmètres ont été installés en 1935. Thèse de Muriel Dreifuss, Le stationnement des véhicules automobiles dans les centres urbains, la genèse d'un service public, 1995.

⁴ La voiture à sa juste place, le livre blanc du stationnement en France, Parkopolis, mai 1997.

⁵ Voir en annexe pour plus d'information.

- ◆ Quelles ont été les positions des principaux intéressés dans les villes de province et dans la capitale ?
- ◆ Quelles réactions le stationnement payant a-t-il suscitées ?

Voilà quelques questions auxquelles cette étude va tenter de répondre⁶. En effet, avec l'apparition d'une forme de taxation du domaine public qui, en France, est toujours considéré comme gratuit aux yeux de la majorité de la population, on pouvait s'attendre à ce que le stationnement payant sur voirie soulève de nombreux questionnements et mécontentements de la part des différents acteurs concernés.

C'est ainsi qu'il nous a paru intéressant d'étudier 4 villes de France, Lyon, Nice, Amiens et Paris⁷, pour recenser les arguments avancés, comprendre les obstacles rencontrés et les processus utilisés pour faire adopter le stationnement payant sur voirie. L'étude fait également référence à d'autres villes lorsque ces exemples nous semblent pertinents (Grenoble, Oullins, Clamart, Saint Denis...).

Les plus petites villes, moins affectées par les problèmes liés à la montée de l'automobile, ont mis en place le stationnement payant plus récemment. Elles donnent une idée plus vague sur l'acceptabilité du système étant donné que le stationnement payant était déjà connu du grand public.

⁶ Il s'agit d'une recherche historique ; le Certu n'est certainement pas coutumier de ce genre d'exercice. Pour autant le plus grand soin a été porté à la précision et à l'exactitude des informations recueillies.

⁷ Rennes, Montpellier et St-Raphaël auraient mis en place le stationnement payant ou tenté de le faire avant 1967. Strasbourg l'aurait même introduit dès 1955. Les 4 villes d'Amiens (1967), Nice(1967), Lyon (1970) et Paris (1971) que nous avons seules pu étudier dans ce document, sont en tout cas parmi les premières. Grenoble, Toulon, Chartres, Valence et Nantes auraient mis en place leur stationnement payant avant décembre 1969.

3. De la zone bleue au stationnement payant sur voirie

Retracer l'histoire du stationnement payant sur voirie donnera quelques indications sur les méthodes employées pour la mise en place de ce système et les contraintes auxquelles se sont heurtés les acteurs de la décision. Cette partie a pour but de donner une vue d'ensemble de l'introduction du stationnement payant sur voirie en se référant aux 4 villes étudiées (Amiens, Lyon, Nice et Paris) et aux entretiens effectués.

On ne s'attardera pas ici sur les causes de l'augmentation du nombre et de l'usage de l'automobile observée dès les années 1960, ni sur les problèmes précis qu'elle engendre mais plutôt sur un descriptif des systèmes de gestion du stationnement à la fin de la décennie 1960 en identifiant les spécificités marquantes de chacune des villes étudiées.

3.1 La zone bleue et ses insuffisances

3.1.1 Définition

La zone bleue a été le premier outil utilisé pour réguler le stationnement en ville. Encore d'actualité, les véhicules, munis d'un disque de stationnement, peuvent être garés dans une zone déterminée. La durée maximum varie de 1 h 30 à 2 h selon les villes. Le disque ne peut être tourné une seconde fois ; et au-delà de la durée autorisée, le véhicule doit être déplacé sous peine d'amende.

Mesure appliquée vers 1955 afin de favoriser la rotation des véhicules, la zone bleue est aujourd'hui encore en vigueur, surtout dans les petites et moyennes villes où les problèmes de stationnement sont effectifs mais ne nécessitent pas la mise en place d'un système plus lourd.

3.1.2 Évolution

Au début des années 1960, les problèmes de stationnement sont devenus préoccupants. En réponse à ce constat, les villes ont eu, dans un premier temps, le réflexe d'étendre la zone bleue.

La fraude de la zone bleue à Nice.

La ville de Nice, en 1963, a voulu mettre en zone bleue certaines rues contiguës du centre. Mais se trouvant en face d'un problème manifeste de fraude, elle a dû renoncer à ce projet. En effet, des mendiants s'improvisaient " gardiens d'autos " et tournaient, avec l'accord du propriétaire du véhicule, les disques de stationnement.

3.1.3 Les insuffisances de la zone bleue

Ce système a bien fonctionné dans les premières années de son application. En effet, le système était innovant et la surveillance des zones, géographiquement restreintes au début, était effective.

Au fur et à mesure, ce système souple a été livré à lui-même à cause principalement d'une carence importante des services de police, qui se sont vu attribuer d'autres tâches, et un manque de civisme de la part des automobilistes décrié par les élus locaux. M. Machino, élu lyonnais a affirmé que " la carence des pouvoirs publics et l'égoïsme de nos concitoyens ont signé l'arrêt de mort de la zone bleue " ⁸. Les dépassements d'horaire et le stationnement illicite sont devenus des opérations courantes et ont contribué au déclin progressif de la zone bleue.

La zone bleue, qualifiée de " stationnement payant gratuit " par le préfet de Police de Paris M. Grimaud en 1969, est alors, petit à petit, tombée en désuétude pour la majorité des villes françaises. Certains la considèrent même comme " un système archaïque ", ce qui semble toutefois loin d'être le cas pour toutes les villes françaises.

L'impossibilité d'autofinancement de la zone bleue est un reproche souvent évoqué par certaines collectivités. En effet, il n'existe pas d'équilibre budgétaire entre les recettes des amendes et les frais de contrôle. De plus le montant des amendes attribuées au stationnement illicite est reversé à l'État qui en reverse à son tour une partie aux collectivités locales selon un mécanisme complexe. Comme le dit M. Médecin, maire de Nice, " l'État encaisse toutes les recettes émanant de l'automobile, y compris les contraventions pour stationnement illicite. La moitié de la somme va à la ville de Paris et l'autre moitié est répartie entre tout le reste de la France " ⁹.

Les causes de la baisse des zones bleues parisiennes, selon le Préfet Grimaud.

(d'après Le Monde 08 juil. 1967)

À Paris, la zone bleue ne remplit plus son office :

- Elle a recréé aux frontières extérieures de la zone les encombrements et les abus du stationnement.
- Elle pouvait être efficace si chaque préposé ne devait surveiller que 300 mètres de voie publique. Mais en 1967, 260 km de zone bleue étaient surveillés par 380 contractuels.
- Le montant des amendes (10 F) avait perdu son caractère dissuasif.

Pour la ville de Lyon, plusieurs facteurs sont responsables de cette perte de vitesse. La croissance rapide du nombre de véhicules est une cause à ne pas négliger ainsi que le mode de gestion même de la zone bleue. Certains affirment que l'extension trop rapide de la zone et dans des proportions trop importantes ont entraîné une mauvaise surveillance en décourageant les services de police et rendant, par la même, la réglementation inefficace.

3.2 La mise en place du stationnement payant

3.2.1 La situation problématique de la circulation et du stationnement

Les insuffisances caractéristiques des zones bleues ont eu pour conséquence directe la désorganisation et le laisser-aller du stationnement dans les centres villes. La situation est problématique en 1965 dans les agglomérations françaises où la circulation se fait de plus en plus difficile et où les places de stationnement se font rares. L'offre ne satisfait plus la

⁸ Le Progrès du 26.05.1970.

⁹ L'Auto-Journal 04.12.1969

demande grandissante car de nombreux foyers français s'équipent d'une automobile. On assiste alors à une certaine anarchie du stationnement, l'étouffement guette les centres villes et ses commerces, et on parle parfois d'asphyxie du centre.

À Lyon, il n'est pas rare de voir des voitures garées en double ou même triple file dans les rues de la presqu'île¹⁰. Dans l'urgence, les municipalités dressent pour la plupart un bilan de la situation pour tenter de remettre de l'ordre dans le stationnement, comme à Nice (voir encadré).

La situation niçoise en 1964.

Nice a élaboré un document, destiné à la population, les informant des problèmes de circulation et de stationnement en ville et des programmes entrepris depuis 1957. Les premiers moyens d'action ont été la mise en place d'une réglementation (sens unique...) et d'une signalétique accompagnant, entre autres, l'arrivée de la zone bleue.

Le rapport différencie 4 types de stationnement et leur assigne des priorités.

- le stationnement " garage " qui ne doit plus se pratiquer sur la voie publique en journée et dans le centre.
- le stationnement " travail ", les voitures doivent se garer dans des parkings.
- le stationnement " visite ou occasionnel ", seul ce stationnement peut subsister dans le centre.
- le stationnement de " desserte ".

Le bilan financier annonce que la collectivité ne peut pas supporter à elle seule les frais du programme de parkings et encourage ainsi les initiatives privées et lance des concours pour la construction des parkings. Le frein financier est très important et le rapport demande à l'État une aide financière.

Le rapport dresse des perspectives d'évolution de l'automobile (1975 et 1985) et met l'accent sur les difficultés encourues si la situation ne change pas. Nice est une ville touristique qui ne peut plus admettre un nombre trop élevé de voitures dans son centre.

3.2.2 Les arguments pour et contre le stationnement payant

Les objectifs

Les objectifs du stationnement payant sont sensiblement les mêmes d'une ville à l'autre. Ils portent sur l'aération du centre-ville. La population souhaiterait en général trouver de la place plus aisément pour se garer.

On demande donc au stationnement payant qu'il favorise la rotation des véhicules, une rotation de courte durée pour favoriser également la situation économique des centres villes. Les " voitures ventouses " sont les premières visées.

L'objectif est également financier pour certaines villes. Il serait un bon outil pour accroître les recettes budgétaires, en particulier pour financer la surveillance et l'aménagement des emplacements et des parkings en ouvrage.

Quelles catégories d'usagers veut-on privilégier ?

¹⁰ Le Progrès, 22.05.70

- ◆ Pour répondre favorablement à ces objectifs, le stationnement payant doit alors privilégier la catégorie des visiteurs. Ce sont les usagers occasionnels qui ne stationnent pas plus de deux heures pour leurs achats ou leurs visites.
- ◆ Les pendulaires sont ceux que l'on veut écarter des centres. L'objectif est qu'ils stationnent dans les parkings prévus à cet effet, soit parkings en ouvrage, soit parkings à la périphérie des villes, ou qu'ils utilisent les transports en commun.
- ◆ De manière générale, on peut dire que la catégorie des résidents est "le laissé pour compte" dans cette nouvelle gestion du stationnement. Aucune tarification spécifique n'est en effet adoptée. Les résidents ne sont parfois même pas évoqués dans les débats.

Nice a évoqué la question des résidents, contrairement aux autres villes. Mais il s'agissait pour la ville de voir disparaître le stationnement des résidents au bénéfice des pendulaires dans le centre-ville. " Les efforts des pouvoirs publics devront tendre à ce qu'il ne se pratique plus sur la voie publique, dans la journée tout ou moins, et plus particulièrement dans la zone centrale de la ville où l'intensité de la circulation réclamera, de plus en plus, pour elle seule, l'usage de la voie publique. " (Bulletin Municipal Officiel de Nice, BMO déc. 1964)

Les arguments POUR

Les partisans du stationnement payant avancent certains arguments en faveur du paiement d'une redevance, mais ils émettent également quelques réserves face à ce sujet qu'ils qualifient de " délicat ".

Le stationnement payant va pouvoir remettre de l'ordre à l'anarchie régnante du stationnement dans les centres :

- ◆ Il permettra de privilégier une rotation plus rapide et le partage de l'espace public entre les automobilistes désireux de stationner.
- ◆ Il améliorera les conditions de circulation et d'accès aux centres villes. En particulier par la diminution de la circulation liée à la recherche de place libre.
- ◆ Il permettra une meilleure surveillance des zones soumises à la perception de la taxe et facilitera le contrôle.
- ◆ Le stationnement payant est également évoqué comme le remède à la concurrence des centres commerciaux qui font leur apparition. Les commerçants ont peur de la concurrence imminente entre le centre-ville et les grandes surfaces de périphérie. Si aucune mesure n'est envisagée, la fuite des clients sera fort probable (Oullins).
- ◆ L'autofinancement du système est un argument avancé par de nombreuses municipalités. Le stationnement payant est un système nettement plus économique que le disque qui requiert environ trois fois plus de personnel¹¹.
- ◆ Le stationnement payant créera des places. En effet, les recettes recueillies pourront être affectées à la construction de parkings en ouvrage et augmenter les places à offrir à la population (Nice). Le maire de Nice précise que les habitants aiment connaître la destination de leur argent et accepteront de payer plus facilement s'ils savent que l'argent sera destiné à la construction de parkings. Cet

¹¹ M. Gaymard, Revue des Collectivités Locales " stationnement payant ou non ?", N° 147, 1968, p9-11.

“ argument de vente ” est le plus souvent mis en avant par d’autres municipalités (Lyon) même si les recettes rentrent dans le budget global communal sans affectation particulière. Ces revenus doivent alors contribuer au financement des aménagements prévus dans le cadre de la politique urbaine de la collectivité. Cet argument est très fort pour la Ville de Nice. Le stationnement payant est même devenu une condition à la construction de parkings en ville pour la commune d’Oullins. Il était reproché à l’État de ne pas aider les collectivités à construire des parcs de stationnement.

- ◆ La protection de l’espace est également évoquée. Le stationnement payant servira à lutter contre l’invasion du stationnement anarchique sur certaines parcelles vides et permettra de préserver l’espace public. À Oullins, la destruction d’un îlot dans le centre a initié cette réflexion alors que le stationnement sauvage se développait à travers la ville.
- ◆ Pour certaines villes, le stationnement payant est le dernier moyen avant des mesures plus contraignantes encore, comme l’interdiction de circuler.

Le stationnement payant a sûrement été considéré comme le seul outil valable et efficace pour ordonner le stationnement à court terme. Les réflexions n’ont, semble-t-il, pas été très poussées dans certaines villes prises au dépourvu et pressées par l’urgence.

Pour le stationnement payant, M. Grimaud, préfet de Paris.

Le Monde 14-15 déc. 1969

La citation de M. Grimaud dans *Le Monde*, résume bien les arguments en faveur du stationnement payant.

“ Le préfet a ensuite développé ses arguments en faveur du stationnement payant :

“ les avantages de ce système sont si évidents qu’il s’est imposé à toutes les grandes agglomérations modernes aux prises avec les problèmes que nous connaissons à Paris, a précisé le préfet de police. Tout d’abord, il apporte de la clarté dans la confusion créée par le stationnement gratuit. Étant plus facile à contrôler, le système est plus efficace que celui de la zone bleue. Il s’ensuit une bien meilleure rotation et, de ce fait, une satisfaction des besoins d’un nombre plus élevé d’automobilistes, bien que le nombre de places offertes soit moindre.

“ d’autre part, a souligné M. Grimaud, le produit du stationnement payant entrera intégralement dans les caisses de la ville. Après les expériences des grandes villes étrangères, cette recette laisse un bénéfice net de l’ordre de 1 000¹² francs par an et par place. ”

Puis le préfet a répondu aux critiques visant le stationnement payant : *“ La première attaque vient des milieux de l’industrie automobile qui laissent entendre qu’en adoptant cette mesure à Paris, on va leur porter un coup redoutable. Ni les États-Unis, ni l’Angleterre, ni la Suède, n’ont vu périliter le moins du monde leur industrie automobile après l’application du stationnement payant et M. Ford n’a jamais eu l’idée de faire campagne contre l’adoption d’une telle mesure dans les villes américaines ”, a constaté M. Grimaud.*

¹² 1 000 F 1969 = 5 530 F d’aujourd’hui

S'agit-il d'une mesure anti-démocratique ? M. Grimaud répond : “ *De quoi s'agit-il : de demander une somme modeste de l'ordre de 0,50 F à 1 F par heure, selon les secteurs à quelqu'un qui a estimé qu'il devait prendre sa voiture pour venir dans le centre actif de Paris, plutôt que d'utiliser le métro ou l'autobus. Ce monsieur ou cette dame ; propriétaire d'une voiture qui lui a coûté de 6 000 à 15 000 francs en moyenne, qui paie une prime d'assurance de 800 à 1 200 francs par an, plus son essence, son garage, ses réparations, voudrait sérieusement prétendre que, si on lui demande 0,50 francs ou 1 franc par heure pour garder sa voiture à portée de la main s'il fait une course, on lui impose une inadmissible sélection par l'argent ! S'il y a sélection par l'argent dans notre société, elle se fait au niveau de l'achat de la voiture* ”.

Les arguments CONTRE

- ◆ Les automobilistes sont déjà surtaxés, un nouvel impôt ne ferait qu'alourdir le poids financier qui pèse sur les usagers de la route. Les tarifs sont trop élevés pour occuper un espace gratuit auparavant.
- ◆ Pour L. Pradel, maire de Lyon, le stationnement payant irait à l'encontre d'une politique, développée depuis 10 ans, de multiplication des emplacements gratuits sur les trottoirs et terres pleins. Un retournement de situation ne serait pas “ juste ” pour les automobilistes.
- ◆ Pour la gestion du système, l'affectation de gardiens de contrôle des parcmètres serait impossible alors que l'unité d'agents soumise à la sécurité publique est déjà réduite, un transfert ne pourrait être envisageable (Lyon).
- ◆ L'instauration d'une taxe pour stationner va faire fuir les clients du centre qui se reporteront sur les commerces de périphérie (Lyon).
- ◆ L'argument esthétique a souvent été évoqué pour écarter ou retarder l'emploi du stationnement payant et de ses parcmètres, mais souvent cet argument n'a eu qu'un poids relativement faible compte tenu du nombreux panneaux et plaques qui encombraient déjà l'espace public (Oullins).
- ◆ Du fait du manque de textes juridiques, certains affirment que le stationnement payant est illégal. En effet en 1967, le Syndicat des Automobilistes estime illégale l'instauration du stationnement payant dans le centre-ville de Montpellier et demande son annulation devant le tribunal administratif de la Ville ; le jugement en faveur de la ville sera confirmé en Conseil d'État en 1969.
- ◆ La sélection par l'argent est un argument souvent cité et partagé par de nombreuses personnes comme celui de la surcharge fiscale. Le stationnement payant est une nouvelle taxe qui s'abat sur l'automobiliste déjà accablé par le poids fiscal (essence, vignette...) très lourd en France. Cette sélection par l'argent est un argument souvent repris par la Fédération des Clubs Automobiles¹⁵ ainsi que par les élus du Parti Communiste.

¹³ Le Monde du 23.05.1967

Les autres solutions

Lors des débats des séances de conseil municipal, les élus des villes étudiées ont envisagé d'autres possibilités avant d'appliquer une solution aussi lourde de conséquences que celle du stationnement payant.

- ◆ Réactiver la zone bleue. Elle est, selon les centristes siégeant au Conseil de Paris, une discrimination positive entre l'automobiliste qui veut stationner et celui qui ne veut pas. Elle favorise celui qui a un besoin professionnel et non le "conducteur du dimanche".
- ◆ Une nouvelle réglementation de la circulation et du stationnement serait envisageable. C'est le cas notamment de Nice qui débattait d'une éventuelle mise en sens unique ou l'interdiction stricte de stationnement dans certaines rues niçoises.
- ◆ L'automobiliste devra s'imposer une discipline. Des moyens pourraient être mis en œuvre pour l'informer.
- ◆ Faire aboutir le projet d'étalement des horaires de travail et celui d'étalement des vacances pour réduire les pointes d'intensité à certaines heures et pendant le mois d'août (Nice).
- ◆ Surtout faire appel à l'État pour qu'il prenne conscience des problèmes et qu'il consente à majorer les crédits routiers, Nice accuse l'État d'avoir volontairement ignoré la question.
- ◆ Création de parkings, solution proposée par toutes les municipalités.
- ◆ L'installation d'une zone orange qui interdit le stationnement dans une zone déterminée et pendant une période précise. Généralement une grande rue est concernée pendant une durée d'une heure. Ce système permet d'enlever les voitures ventouses, mais demande à tous les usagers, résidents, visiteurs et pendulaires, d'intervenir en même temps (Lyon).
- ◆ Le changement de règlements d'urbanisme. Certains immeubles de bureaux ne possèdent qu'un nombre infime de places de stationnement destiné aux travailleurs. Les mesures pourraient être révisées afin de fournir un plus grand nombre de places de stationnement et d'alléger le stationnement sur voirie (Lyon).

Les politiques d'accompagnement

Le stationnement payant s'est, dans tous les cas, accompagné de projet de parkings en ouvrage. Que ce soit des parkings aériens, souterrains ou des parkings dits de dissuasion (les parcs relais d'aujourd'hui), toutes les municipalités ont accompagné la mise en place du stationnement payant par des constructions d'ouvrages. Mais les programmes, demandant un financement important, étaient longs à mettre en œuvre et ne pouvaient avoir un impact immédiat sur la situation.

C'est à Paris que les politiques d'accompagnement ont certainement été les plus réfléchies. Le stationnement payant devait être suivi d'un développement significatif des transports en commun qui comprenait notamment la multiplication des lignes de métro et de couloirs de bus réservés. À Lyon, le métro a été envisagé.

Le stationnement payant s'est également inséré dans une politique plus globale de circulation de la ville (rues piétonnes, sens unique...). Une réflexion plus générale a alors été menée en prenant en compte d'autres enjeux. Ces "plans de circulation" ont été appliqués

plus récemment dans les villes périphériques ou les villes moyennes au cours des années 1980.

3.2.3 La mise en place progressive du stationnement payant

Pour les 4 villes étudiées (Lyon, Nice, Amiens et Paris), les municipalités ont adopté le stationnement payant à titre d'essai. Les pouvoirs locaux ont eu peur des réactions du public et ont pris beaucoup de précautions. Ils ont annoncé aux usagers qu'il ne s'agissait que d'une expérience qui ne serait pas suivi d'une adoption définitive si elle ne rencontrait pas le succès escompté. Ainsi, le quotidien lyonnais *Le Progrès* a souligné dans les articles consacrés à ce sujet le caractère d'essai de l'opération¹⁴.

Très prudentes, les collectivités locales ont observé les multiples expériences réalisées dans les villes françaises et étrangères notamment celles des États-Unis et de Grande Bretagne afin de se trouver " dans la moyenne ".

Les périodes d'essai se sont étalées de 3 mois pour Amiens à 1 an et demi pour Lyon et les municipalités ont initié des phases d'applications. Lyon a découpé sa mise en place en 3 phases d'environ 400 places à 1 mois d'intervalle, opération qui a débuté le 1 octobre 1970. À Nice, ce sont 300 parcmètres qui ont été mis en place à titre d'essai en avril 1967.

En règle générale, des parkings en ouvrage payants ont d'abord été mis en place avant le stationnement payant sur voirie publique. Ceux-ci ont certainement participé à l'acceptation du stationnement payant sur voirie. Une relation était ainsi faite entre le fait de stationner et le fait de payer. Tout comme la zone bleue avait dû faire évoluer les mentalités : réglementer le stationnement sur une zone bien délimitée était devenu légitime.

Les emplacements concernés par la tarification ont d'abord été localisés au centre-ville puis étendus, plus ou moins rapidement, aux quartiers où l'activité commerciale était dominante.

Les villes de province sont les premières à avoir adopté le stationnement payant sur voirie alors que Paris a hésité plus longuement avant de mettre en place le sien. La Ville de Paris a été extrêmement prudente et a joué le rôle d'observateur avant de s'impliquer réellement.

La mise en place progressive du stationnement payant à Paris.

Le Conseil de Paris a pris très à cœur le sujet du stationnement payant dans la capitale. En effet, il a été sujet à de nombreux débats et a fait l'objet de multiples mémoires par messieurs les Préfets de Police et de Paris. M. Grimaud dès son arrivée à la préfecture de Police en 1967 a annoncé clairement sa position favorable à l'installation de ce système, mais s'est heurté à une opposition vigoureuse marquée par le refus catégorique de tout système de paiement par les élus de la gauche minoritaire, et par une partie de la droite.

L'installation du stationnement payant a été longue et précédée par de multiples propositions et opérations aboutissant au fur et à mesure à l'adoption du système. Les propositions pour remédier aux problèmes de stationnement ont débuté vers 1967 :

¹⁴ *Le Progrès* du 26.05.1970 " Expérience à la rentrée ".

Le Progrès du 29.09.1970 " Première expérience à Lyon du stationnement payant... à partir du 1^{er} octobre sur huit places publiques du pied de la Croix-Rousse à Saint-Nizier ".

Le Progrès du 01.10.1970 " La première expérience de stationnement payant à Lyon commence aujourd'hui ".

Le Progrès du 06.10.1970 " Stationnement payant : une durée prolongée à l'étude ".

- 1967, diffusion de plaquettes “ mode d’emploi ” sur la localisation et la tarification des divers parkings de la Ville.
- 1968, proposition votée par le Conseil qui permettrait d’aménager des “ parcs de stationnement gardés et rémunérés ” et soumis au paiement sur les places, terre-pleins et contre-allées. Malgré plusieurs protestations, la décision a été votée et 16 places publiques seront aménagées. Néanmoins, l’utilisation des parcmètres et du stationnement payant généralisé sera rejetée.
- 1968, proposition d’établissement d’une taxe mensuelle de 60 F pour tous les automobilistes stationnant de jour comme de nuit sur la voirie. Proposition rejetée.
- 1968, proposition d’appliquer une tarification différentielle dans les parkings selon 3 zones, en zone bleue, en zone résidentielle et en zone intermédiaire. Proposition rejetée.
- 1969, création d’une commission mixte afin d’étudier les conditions et les méthodes pour installer le stationnement payant dans la capitale.
- Il faut attendre juillet 1971 et un ultime mémoire des Préfets pour que le Conseil de Paris adopte enfin le stationnement payant en bordure de plusieurs trottoirs.

La date prévue pour l’installation des parcmètres a été repoussée en raison d’une forte grève des transports en commun en octobre 1971. Le mouvement se durcissant, la Préfecture de Police a préféré attendre quelques semaines que la grève s’achève.

Dans l’installation du stationnement payant à Paris, deux éléments sont revenus souvent et marquent l’histoire de cette mise en place. Tout d’abord, l’expression “ **parcs de stationnement gardés et rémunérés** ” que l’on retrouve fréquemment à travers les coupures de presse et les débats au conseil de Paris, est une formule très prudente pour parler d’une contribution financière au droit de stationner sur la voie publique. Elle évite de prononcer les mots “ défendus ” et permet de faire une distinction entre ces parkings et le stationnement payant sur voirie. Le second élément notable est le refus systématique de l’utilisation des **parcmètres**, par tous les élus. Le parcmètre est le symbole du stationnement payant et a une connotation très négative ; il sera finalement mis en place en 1971.

4. Les différentes modalités du stationnement payant et leur perception par les usagers

4.1 Le matériel - parcmètre, horodateur, carte de stationnement

Le parcmètre, la carte de stationnement et l'horodateur sont les trois premiers outils servant à contrôler le stationnement. Bien que l'horodateur soit apparu un peu plus tard, au début des années 1970, il est intéressant de le mentionner car les commentaires allaient également bon train sur cet appareil.

Le tableau ci-dessous, extrait d'une "étude sur la mise en œuvre de politique de stationnement", CETUR 1980, donne une définition sommaire des dispositifs de contrôle et retrace les points de vue des acteurs concernés. Certaines définitions des divers outils du stationnement payant peuvent parfois sembler surprenantes mais servaient d'arguments à l'époque.

LE PARCMÈTRE	L'HORODATEUR	LA CARTE DE STATIONNEMENT
Le parcmètre ou parcomètre est un appareil de contrôle du temps passé par un usager et de perception du péage ; il est constitué d'un mécanisme d'horlogerie dont la mise en route est provoquée par l'introduction de pièces de monnaie. Un cadran indique le temps restant disponible ; lorsque ce temps est épuisé, un voyant se lève. Le parcmètre est attaché à une place de stationnement.	L'horodateur est une sorte de parcmètre collectif. Une horloge imprime sur demande et après paiement de l'usager, un ticket à placer derrière le pare brise du véhicule. Ce ticket indique le prix perçu et l'heure limite de stationnement. L'appareil permet de délivrer des titres aux véhicules stationnés à moins de 50 mètres. S'il s'agit d'une rue en stationnement unilatéral, le nombre de places est de 10, s'il s'agit d'un parc de surface, on peut contrôler 200 places.	La carte est dérivée du disque pour les zones bleues. Elle consiste en un support qui est apposé derrière le pare brise, et qui permet le stationnement pour la durée indiquée. Un système de validation par l'usager est prévu permettant de vérifier que le support n'est utilisé qu'une fois et que le délai d'utilisation est respecté. Les cartes sont vendues par des distributeurs agréés.
Point de vue de la municipalité		
<ul style="list-style-type: none"> • La pose des parcmètres est très simple et très rapide. Prévoir la délimitation de l'emplacement contrôlé et la signalétique à installer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le coût de l'investissement à la place est moins élevé que le parcmètre à partir de 25 places desservies. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le système peut être mis en place très rapidement, presque aucun délai. • Peut être interrompu très vite.

<ul style="list-style-type: none"> • Dissuasion d'actes de vandalisme par les résidents ou commerçants, retrouve plus facilement les auteurs. • Nuisance visuelle et fonctionnelle. • Ils sont assez fragiles. Les moyens de sabotage sont très nombreux. • Si mise hors service de l'appareil, pas de contrôle ni de perception du péage. Perte de recette et diminution de l'offre de places de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation plus souple dans la gestion du stationnement. • Pas de marquage au sol donc augmentation de l'offre, l'horloge peut être placée au mieux, possibilité de changements de tarifs pour s'adapter aux modifications. • Le délai de pose des appareils est important. • Le gabarit de l'appareil est important, il faut choisir méticuleusement son emplacement. • Investissement élevé si l'implantation se fait dans des rues simples. • Sabotage d'un appareil rend toute une zone non soumise à la redevance. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avec la carte, la fraude semble plus facile • Les cartes périmées risquent d'être jetées par terre. • La lecture des cartes est plus difficile et donc le contrôle plus fastidieux.
--	--	---

Point de vue de l'utilisateur

<ul style="list-style-type: none"> • La majorité des usagers préfèrent les parcmètres. • Utilisation très simple et proche de la voiture. • Possibilité d'utiliser le temps non écoulé de l'utilisateur précédent. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'horodateur est conçu pour effectuer des reports de crédit. • Ticket vaut un justificatif de paiement pour le remboursement des frais. • La sélection des pièces est plus élaborée. • Le ticket est valable dans une zone et n'interdit pas les petits déplacements à l'intérieur de la zone. • L'utilisation de l'électricité à une tension dangereuse pour le corps humain. • Le trajet à pied est parfois trop important. 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de payer à l'avance son stationnement, justificatif de remboursement, la même carte peut servir en plusieurs points de la zone. • Fraude facile en ne déclarant pas l'heure d'arrivée exacte. • L'achat des cartes est une démarche supplémentaire. • Le système peu accessible à l'utilisateur étranger à la ville. • L'achat des cartes se fait obligatoirement par carnet.
---	--	---

Point de vue du gestionnaire

<ul style="list-style-type: none">• Les appareils peuvent être changés sans difficulté.• Aucune formation spécifique pour le personnel d'entretien.• Le prix de remplacement est faible à l'unité.	<ul style="list-style-type: none">• Appareil plus performant (collecte plus rapide que le parcmètre)• Ils sont plus viables• Nécessite moins de personnel.• Les changements de tarifs se font plus aisément.	<ul style="list-style-type: none">• Pas de sabotage de matériel.• Pas de tâche d'entretien ni de surveillance des fonds.• Problème de vente des cartes (qui ?).• Difficulté pour écouler le stock quand il y a un changement de tarifs.
--	---	--

Les parcmètres ont été le moyen le plus employé. Les horodateurs, simplifiant les démarches et permettant, entre autres, d'augmenter le nombre d'emplacements, se sont par la suite développés au début des années 1970. Le premier horodateur a été installé à Lyon en 1972.

La fiche de stationnement pour Lyon.

Pour l'expérience du stationnement payant, Lyon a mis en service des cartes de stationnement le 1er septembre 1970. Peu répandues sur l'hexagone (seules Lyon et Metz les ont introduites à l'époque), ces cartes étaient plus fréquemment utilisées à l'étranger et leur fonctionnement était mal connu.

Le maire refusait l'installation des parcmètres jugés trop onéreux, disgracieux, facilement exposés au vandalisme, encombrant les trottoirs, et imposant une surface aux emplacements donc réduisant le nombre de véhicules pouvant stationner. Cependant, les cartes étaient exposées à une fraude importante.

Un système d'appareil unique sur certains parkings avait été envisagé mais s'était avéré trop coûteux. Il était alors nécessaire d'employer une personne à la sortie pour récolter l'argent, de plus les terre-pleins de l'axe nord-sud étaient fractionnés et rendaient donc l'appareil peu rentable.

La fiche de stationnement s'avérait souple, elle permettait de se garer à plusieurs endroits avec le même carton. L'investissement était minime et en cas d'échec le système était facilement retirable. Les cartes pouvaient s'acheter à l'unité ou en carnet de dix et certains commerçants pouvaient les distribuer gratuitement. Par contre, il n'existait que des cartes de 1 h 30 de stationnement pour 1 F 50. Les cartes de ½ h n'étaient pas rentables.

Finalement, la fiche de stationnement restait assez difficile à utiliser, et sera rapidement remplacée par les horodateurs en 1972.

D'autres moyens rarement cités permettent de maîtriser le stationnement dans une zone, c'est le macaron, la rue parking (une ou plusieurs rues se trouvent "bouclées" par des bornes distribuant des tickets à l'entrée et un caissier percevant les taxes à la sortie) qui sont apparus par la suite au début des années 1980 mais sans véritablement connaître d'engouement.

4.2 L'évolution de la tarification au cours du temps

4.2.1 Du tarif horaire pour les visiteurs...

Les tarifs déterminés aux débuts des démarches ne s'adressaient qu'à une seule catégorie de personnes : les visiteurs. Selon les outils utilisés, les tarifs allaient de 1,50 F pour 1h30 à Lyon, à 20 centimes pour 20 minutes dans les villes qui avaient recours aux parcmètres.

Pour certaines villes moyenne comme Oullins, qui ont adopté le stationnement payant plus tard, et Paris, le tarif était de 1 F/h. C'était un tarif d'appel à Oullins qui prouvait aux usagers qu'il était là pour favoriser la rotation et non pour récolter de l'argent.

Plusieurs mesures tarifaires ont été employées pour améliorer l'acceptabilité comme la première heure de stationnement offerte ; dans ce cas, bien sûr, la rotation rapide des voitures n'est plus assurée.

4.2.2 ... à la demi-journée pour les pendulaires...

Après s'être préoccupé des visiteurs en leur facilitant l'accès au centre-ville, des tarifs adaptés aux pendulaires sont très vite apparus avec des tarifs à la demi-journée (5 F la demi-journée au début des années 1970). Ils ont tout d'abord été appliqués en province à la périphérie des zones centrales avant de faire leur apparition à Paris forts de leur succès.

La hiérarchisation des tarifs par zones géographiques est beaucoup plus récente. Aujourd'hui encore, certaines villes en sont au premier stade.

4.2.3 ... au tarif préférentiel pour les résidents

Un arrêté préfectoral de novembre 1976 à Paris a institué le tarif préférentiel "résident" dans la capitale. Enfin Paris prend l'initiative d'une mesure novatrice. En effet, pressée par les nombreux actes de vandalisme de la part des résidents, la ville a été contrainte d'expérimenter un nouveau système tarifaire, avenue de Versailles. Cette mesure s'est ensuite étendue à toutes les zones résidentielles et, au début des années 1980 aux villes de province. L'extension du "stationnement mixte" a été rapide.

Cependant, les décideurs se posaient la question de la légalité d'un tarif privilégiant une catégorie de population. Certaines villes ont ainsi hésité avant de l'appliquer.

4.2.4 Stationnement payant sur voirie et en ouvrage

Une politique tarifaire joue sur les différentes catégories d'usagers. C'est ainsi que, dans la logique, au début de l'installation du stationnement payant, les tarifs appliqués sur voirie devaient être plus chers que ceux appliqués en ouvrage. Ils auraient ainsi reporté le stationnement des pendulaires et des résidents dans les parkings. Or il n'en est rien, dans un souci d'acceptabilité, très clairement affiché pour Paris, le prix du stationnement était moins cher sur les emplacements sur voirie que dans les parkings en ouvrage spécifiquement. Aujourd'hui, il en reste de même, il semble que très peu de villes aient adopté une véritable politique tarifaire.

4.3 Le contrôle du stationnement : un élément clé

Le manque de contrôle de la zone bleue a été, nous l'avons vu, un des premiers arguments avancé pour justifier la perte de vitesse de cet outil. Par conséquent, le stationnement

payant a été considéré, selon certains, comme un bon moyen d'en financer la gestion et le contrôle qui devait également jouer un rôle important pour faciliter l'efficacité du système.

Voici en quelques lignes les grands traits du contrôle du stationnement payant lors de son instauration dans les villes françaises au début des années 1970. Cependant, il est à noter que c'est avec une certaine réserve que nous écrivons ce paragraphe faute d'informations précises à ce sujet.

Il est tout d'abord nécessaire de différencier les amendes dressées au titre du stationnement illicite et les amendes dressées pour un stationnement abusif (dépassement horaire, non-paiement).

En 1970, le produit des amendes pour stationnement illicite allait à l'État et était ensuite redistribué *grosso modo* pour moitié à la Ville de Paris et pour l'autre moitié aux autres municipalités françaises. Cette pratique a souvent été regrettée par les maires et notamment par le maire de Nice qui est parti " en guerre " contre l'État en dénonçant plus généralement son manque de participation aux projets d'amélioration de la circulation et du stationnement des villes. L'Association des Maires de France a alors demandé une redistribution plus équitable des sommes recueillies pour stationnement illicite.

Le contrôle du stationnement payant était tout autre avant 1970 : les recettes et les amendes dressées pour stationnement abusif étaient directement encaissées par la commune. D'ailleurs certains élus locaux annonçaient que le produit du stationnement payant sur voirie devait servir à financer des opérations destinées à améliorer le stationnement. Rien ne les obligeait, en fait à le faire, puisque l'argent entrant dans le budget de la collectivité sans affectation particulière. Cette non-affectation des recettes incitera par la suite la création de SEM par les villes pour exploiter le stationnement payant sur voirie. Le produit des contraventions dressées pour le stationnement abusif était lui aussi destiné à contribuer aux financements de ces projets.

Au tout début, il semble que le contrôle a été effectué par des volontaires (personnes à la retraite ?) qui apposaient des " papillons " sur les pare-brises des véhicules en cas d'infraction. Les automobilistes devaient alors payer l'amende auprès des percepteurs qui contrôlaient tout un quartier. Le montant de l'amende était déterminé par arrêté municipal et non défini à l'échelle nationale comme aujourd'hui. C'est ainsi que l'amende était de 6 F par période dépassée de 2 h indivisibles à Amiens ; de 5 F à Lyon ; ou encore pour Nice de 1 F pour un dépassement inférieur à ½ h, de 2 F pour un dépassement entre 1 h et 2 h et atteignant 5 F pour un dépassement supérieur à 2 h.

Mais ce système de paiement a souvent été critiqué car peu commode, c'est ainsi que le Bulletin Municipal de Nice écrit en 1968 ; " La critique était d'ailleurs particulièrement justifiée quand la taxe s'accroissait du fait des difficultés rencontrées pour payer cette taxe, lorsque le percepteur n'était pas immédiatement trouvé par l'automobiliste ". Pour remédier à cette situation, la Ville de Nice a été contrainte de renforcer ses équipes de surveillance et de créer un poste fixe et permanent de perception des amendes où l'automobiliste pouvait se rendre dès qu'il était frappé par la taxe ou même le lendemain.

C'est au début des années 1970 que la verbalisation du stationnement payant est passé du civil au pénal avec l'apparition du timbre amende. C'est ainsi que les amendes pour stationnement abusif passent maintenant par le même circuit que les amendes pour stationnement illicites (État puis redistribution aux communes).

Dès l'instauration du stationnement payant à Paris, un corps d'auxiliaire féminin a été créé, le 1 juillet 1971, pour s'occuper de la surveillance. Plus communément appelées " pervenches " ou " aubergines ", ces contractuelles avaient en charge environ 3000 places

payantes. Les effectifs n'ont cessé de se renforcer jusqu'en 1976 pour ensuite se réduire et l'on pouvait compter, en 1985, un surveillant pour 130 places¹⁵.

4.4 Le bilan positif réalisé après l'introduction

4.4.1 Les premiers résultats

Après une courte période d'essai, toutes les villes constatent l'efficacité du système et évoquent comme première conséquence la baisse notable des voitures ventouses dans les centres-villes. Les résultats immédiats sont rarement quantifiés. Pour la Ville de Lyon, ils semblent probants (voir encadré).

Les premiers résultats à Lyon.

(d'après Le Progrès 3 oct. 1970)

Pour M. Marque, président de la commission circulation au sein de la municipalité lyonnaise, au soir du 2ème jour, l'essai du stationnement payant est déjà concluant : les voitures ventouses ont été chassées. Il dresse un bilan rapide.

- ◆ 1 200 fiches de stationnement ont été vendues place Tolozan.
- ◆ Déjà des amendes ont été données pour abus de stationnement.
- ◆ Le personnel de surveillance, en nombre insuffisant, a reçu de nouvelles recrues dans les 48 h.
- ◆ Certains se sont plaints de la durée de stationnement trop insuffisante, les services municipaux envisagent un stationnement prolongé. Probablement sur l'axe nord-sud.
- ◆ A terme, le manque de personnel pour le contrôle est le premier problème soulevé.

Plusieurs conséquences directes du stationnement payant sont évoquées par les services des municipalités des différentes villes étudiées afin de montrer son efficacité :

- ◆ Les parcmètres apportent des recettes directes aux collectivités.
- ◆ Augmentation sensible de la vitesse moyenne des voitures particulières.
- ◆ Gain de temps.
- ◆ Accélération de la vitesse des transports en commun de surface.
- ◆ Augmentation du taux de fréquentation, c'est-à-dire du taux de rotation, donc rentabilité financière du système.

Le respect de la réglementation par les usagers a connu différentes périodes :

- ◆ Au début de sa mise en place, le stationnement payant était un système innovant. On ne connaissait pas tous les rouages, ainsi par crainte d'être dans l'illégalité, on le payait.
- ◆ Le " papillon ", ancêtre du timbre amende, était une amende civile (5 à 10 F) et le contrôle était effectué, le plus souvent, de manière spontanée sans réel suivi. Avec l'apparition du timbre amende au début des années 1970, le système a

¹⁵ TEC n° 79-80, nov-déc 1986, jv-fév 1987.

basculé du civil au pénal, et a redonné de la vigueur au contrôle. Cette nouvelle mesure a donné au stationnement payant une image de performance et de modernité. Les usagers ont eu peur de ce changement et ont de nouveau payé le stationnement.

- ◆ Par la suite, les usagers quotidiens (les pendulaires) connaissaient le système de contrôle (les passages des contractuels...) et ne payaient plus. Le système reposait alors entièrement sur les visiteurs car ils ne connaissent pas le fonctionnement et avaient peur de l'amende.

Dans l'ensemble le stationnement payant s'est révélé être un moyen efficace pour lutter contre l'anarchie du stationnement.

4.4.2 Les effets secondaires

Comme avec tous nouveaux outils de gestion, des effets secondaires se sont produits dont voici les principaux :

- Un effet le plus fréquemment cité est celui de la désertification des parkings en ouvrage. Les automobilistes retrouvant des places grâce au taux de rotation plus élevé ont délaissé les parkings pour stationner sur la voirie, stationnement beaucoup plus apprécié par les visiteurs. Cet effet secondaire a renforcé la grogne des concessionnaires de parkings qui étaient concurrencés sur le plan de la tarification. Cette désertification a posé, à Amiens comme à Paris, des problèmes de déficit.
- Le stationnement payant aurait augmenté la circulation dans la ville.
- Certains affirment que le problème de l'équité sociale a été réel, mais les arguments s'y associant sont très vagues et ne permettent pas de le démontrer.
- Le problème du report du stationnement aux franges de la zone soumise au stationnement payant a été observé dans certaines villes.
- Très vite, les commerçants retrouvant de la place devant leurs magasins ont saisi l'occasion pour stationner leur véhicule durant toute la journée. La Ville de Lyon, en octobre 1970, c'est-à-dire 1 mois après l'instauration du stationnement payant, a appelé les commerçants à jouer le jeu afin de réserver aux visiteurs des places devant leurs commerces.

4.4.3 L'évolution du système

Au fur et à mesure du temps, le stationnement payant a subi des évolutions soit au niveau de la tarification, de son outil ou bien encore dans sa gestion. Les évolutions étaient propres aux villes et l'on ne peut pas faire de généralités ; à l'exception peut être de la suppression du paiement entre 12 h et 14 h qui a été accordées dans toutes les villes. En effet, cette modification d'horaires a été demandée par certains corps de métiers : restaurateurs, cafetiers, coiffeurs.

5. L'acceptabilité du stationnement payant selon les acteurs

Nous venons de retracer brièvement les différentes mises en place du stationnement payant dans les villes d'Amiens, Lyon, Nice et Paris. Ces villes ont adopté différents procédés correspondant à leurs particularités. Le stationnement payant a été décidé assez rapidement pour les villes d'Amiens et de Nice alors que Lyon et surtout Paris ont été plus lentes dans le processus décisionnel.

Les pouvoirs politiques ont porté une attention toute particulière au sujet car il était considéré comme très délicat et concernait toute la population, souvent réfractaire aux changements.

Nous venons de voir que les réactions des usagers diffèrent selon l'outil utilisé ; le parc-mètre restant, par exemple, l'image symbolique du stationnement payant.

Cette partie est consacrée aux attitudes des groupes d'acteurs concernés par le stationnement payant. Afin de conserver leurs propres intérêts, les différentes catégories de population ont manifesté leur mécontentement. Cette partie est toujours fondée sur les exemples des villes d'Amiens, Lyon, Nice et Paris et également sur les sentiments exprimés par les personnes interviewées ce qui en fait une partie plus subjective.

5.1 Les politiques

La décision d'instaurer le stationnement payant dans une ville émane d'un arrêté municipal qui est transmis pour avis au préfet. Mais qui a réellement pris cette décision dans les villes étudiées ? Le stationnement payant a, sans aucun doute, été un système qui a fait couler beaucoup d'encre ; il a été beaucoup plus politisé à Paris que dans les villes de province. Les élus se sont toujours lancés timidement dans cette affaire, comme le montrent les extraits ci-dessous.

“ Pour la majorité des élus et la quasi-totalité de la population, le stationnement payant n'est qu'un impôt supplémentaire et voire une brimade. Je pense que le débat ainsi schématisé est spéculaire. L'institution du stationnement payant est un bouleversement des mœurs qui risque d'être mal compris et qui doit être amorcé avec la plus extrême prudence. Il s'agit d'une entreprise nouvelle qui touche, sinon aux intérêts mais aux habitudes –ce qui est beaucoup plus grave- de millions de concitoyens ”. Jacques Dominati, B.M.O. de Paris, 12 décembre 1970.

“ Et qui vous dit qu'au cours de manifestations - elles sont fréquentes dans notre pays- il n'y aura pas de destructions massives des installations ? Des sabotages sont à prévoir. Il y en a eu à Marseille où il a fallu refaire toute une partie des parcmètres ” M. Frédéric Dupont, B.M.O. de Paris 19 décembre 1969.

5.1.1 Le pouvoir du maire

Le stationnement payant étant une décision du maire, la mise en place s'est faite plus ou moins rapidement selon les situations et les personnalités. Une exception est à noter, à Paris, c'est le préfet de Police qui a la compétence en matière de circulation et de stationne-

ment en 1970. Dans l'ensemble, tous auraient certainement préféré construire des parcs en ouvrage, mais les contraintes budgétaires étant ce qu'elles sont...

À Nice et à Amiens, l'approbation s'est faite assez rapidement, sans trop tergiverser. Pour la ville de Grenoble, il semble que le processus soit aller encore plus rapidement car on ne retrouve aucune trace de débat, ni de délibération dans les bulletins municipaux de la ville. Dans ce cas précis, il se peut qu'aucune opposition au sein du conseil municipal n'ait entravé le déroulement de la mise en place du stationnement payant.

Certains maires ont, quant à eux, exprimé une nette opposition à ce projet, mais contraints à mettre de l'ordre dans l'anarchie ambiante, ont cédé aux diverses pressions qui s'exerçaient.

C'est le cas de Lyon, où le maire, M. Pradel (ancien concessionnaire automobile), refusait catégoriquement l'installation de parcmètres prétextant que cette politique de stationnement payant irait à l'encontre de celle menée depuis 10 ans qui consistait à multiplier les places gratuites sur les trottoirs et le long des avenues de la ville. "S'il ne doit exister qu'une ville où le stationnement sera gratuit, je m'emploierai de toutes mes forces à ce que ce soit Lyon."¹⁶. Cette détermination du maire lyonnais a été bien connue et a également été relatée dans la presse nationale. Dans *Le Monde* du 29 janv. 1970, M. Pradel affirme "La Ville de Lyon sera la dernière à adopter le stationnement payant dont on imagine assez qu'il puisse être irritant pour les automobilistes, appelés déjà, par des taxes sur l'essence ou la vignette, à participer d'une manière amplement suffisante".

5.1.2 L'attitude du Parti Communiste

On ne peut pas dire qu'une couleur politique était pour ou contre le stationnement payant, à l'exception du parti communiste. Le problème, auquel étaient confrontées les municipalités, était tel qu'une solution urgente devait être envisagée, indépendamment de considérations idéologiques.

Toutefois, l'opposition politique a été très marquée à Paris où la Droite était plus favorable à cette mesure que la Gauche. En effet, l'URP (le parti des républicains) a très vite exprimé un avis favorable au stationnement payant. Les centristes se sont, quant à eux, après quelques hésitations, rangés auprès de l'URP pour adopter ce système en 1971. À l'opposé le parti communiste, appuyé par le parti socialiste alors minoritaire, réfutait ce genre de solution.

Le refus du PC dans les villes était systématique et pesait lourd sur la décision et sur la gauche en générale du fait de sa forte représentativité à l'époque. Il rejetait donc sans appel ce système ; l'échec d'Amiens en 1971 sous mandat communiste ayant joué le rôle de prise de conscience (voir encadré et également en annexe le cas de Paris).

L'échec du Parti Communiste.

L'expérience d'Amiens fut décisive dans la prise de position du Parti Communiste en France, à propos d'une mesure qui obligeait les habitants à payer un système gratuit auparavant - M. Lamps, communiste, a été élu maire d'Amiens en 1971, succédant à M. Vast (Parti Social Démocratique).

¹⁶ L'Auto Journal, 04 décembre 1969

Mis en place en 1967, le stationnement payant, après une première phase concluante, a connu un échec. Dès 1968, des difficultés financières se font sentir dans la gestion du stationnement payant et ne cessent de croître malgré le changement de concessionnaire et la réduction du pourcentage de recettes que perçoit la ville. Les actes de vandalisme accroissent ce malaise financier et les parcmètres sont retirés en juin 1971. La Société Parco Amiens est obligée de déposer son bilan, et intente une action envers la Ville devant le Tribunal Administratif pour manquement aux obligations résultant des contrats entre le concessionnaire et la Ville. L'affaire est portée devant le Conseil d'État qui condamne la ville à verser 400 000 F. Cette série d'événements a donné corps à l'attitude du Parti Communiste en France.

Le Parti Communiste votera contre tous les projets de stationnement payant et il faudra de nombreuses années pour que certaines villes communistes l'adoptent. Par exemple, la ville de Calais a mis en place le stationnement payant en 1992 et Saint-Denis au début des années 1980 avec une prudence manifeste qui a conduit à un "stationnement payant modulé". C'était un système beaucoup plus souple et confortable pour les usagers en y associant une nouvelle réglementation afin d'éviter le caractère arbitraire de la répression dans les dépassements d'horaire. Il se traduit par l'installation d'un procédé permettant de connaître le temps de dépassement. Si celui-ci est inférieur à une heure, les contrôleurs font preuve d'indulgence, au-dessus de cette limite, l'automobiliste est passible d'une amende de 50 F (amende normale de l'époque).

Néanmoins, qu'ils soient de Droite ou de Gauche, les élus ont installé le stationnement payant avec une certaine résignation, contraints de mettre en application une mesure impopulaire. La situation suivante de M. Frédéric Dupont, rapporteur au Conseil de Paris de juillet 1971, résume assez bien le climat qui régnait le jour du vote du stationnement payant à Paris : "C'est donc le cœur meurtri, avec le sentiment d'une véritable injustice, après la constatation du fait qu'une certaine politique a abouti à nous forcer la main en refusant de surveiller la zone bleue, que nous sommes aujourd'hui, le dos au mur, obligés d'accepter une solution qui est contraire à ces principes que nous avons toujours défendus".

5.1.3 Le stationnement payant, un enjeu politique ?

Cause réelle de frustration et de mécontentement des automobilistes, le stationnement payant a été au sein de nombreux débats et discussions. Mais a-t-il pour autant coûté les élections aux maires ?

Il est bien sûr impossible de répondre dans l'absolu à cette question. Sur les 4 villes étudiées, seule Amiens a changé de couleur politique entre les élections de 1965 et 1971, comme le résume le tableau ci-dessous

Ville	Élection 1965	Élection 1971
Amiens	Maurice Vast (SFIO puis PSD)	M. Lamps (PC)
Lyon	Louis Pradel	Louis Pradel
Nice	Jean puis Jacques Médecin	Jacques Médecin
Paris	Conseil de Paris à majorité droite et centriste (M. Chavagnac URP)	Idem (M. Chérioux UDR)

On ne peut guère que se faire échos de bruits qui disent que l'annonce de la mise en place du stationnement payant dans certaines villes a, peut être, été un élément déclencheur de la perte de certaines municipalités ; que dans l'imaginaire des gens, en 1981, l'annonce de M. Barre d'annuler l'amnistie sur les contraventions, lors du changement de gouvernement, a vraisemblablement dû avoir des répercussions non négligeables sur la chute de ses sympathisants. Des images comme celles-ci sont nombreuses dans l'esprit de la population.

Le stationnement payant ne semble donc pas être un élément déterminant de la popularité d'un maire, mais c'est un thème qui déclenche les passions et devient sans doute un sujet que les gens retiennent très facilement. On peut donc penser qu'il n'est pas directement un enjeu politique mais qu'il doit avoir une certaine influence.

5.1.4 Une communication institutionnelle rare

La communication institutionnelle sur le stationnement payant n'a, semble-t-il, pas été fréquente aux débuts des investigations. Seules des réunions avec les commerçants ont eu lieu, plus pour débattre sur l'éventualité d'une mise en place du stationnement payant que sur une réelle information (Lyon, Amiens).

Les premières villes ayant mis en place le stationnement payant, ne semblent pas avoir organisé une communication institutionnelle pour clarifier et expliquer le projet à la population. Les entretiens que nous avons réalisés le confirment.

Paris aurait été une des premières villes à avoir fait des efforts en matière de communication auprès de ses habitants. Il semblerait qu'elle ait été également une ville pionnière dans le domaine de la publicité sur le stationnement. La communication diffusée auprès des parisiens a été plutôt informelle et ponctuelle que véritablement organisée avec des interviews radiophoniques et parfois télévisées, ce qui fut peu apprécié par certains élus. En effet, les élus socialistes et radicaux n'ont pas été favorables aux communiqués de presse donnés par le Préfet de Paris et à l'exposé du point de vu du Préfet de Police au cours d'une émission de télévision en fin d'année 1969. À cause de ces interventions " l'opinion publique avait déjà été alertée avant que ne s'ouvrent les débats "17.

Le dialogue avec la population à Clamart¹⁸.

À Clamart, commune de la région parisienne qui a mis en place le stationnement payant en 1991, le dialogue avec la population s'est noué autour des réunions de quartier. C'est également par cette voie que s'est mis en place le plan de stationnement initié par la municipalité. Un dialogue s'est alors construit avec les élus d'une part et la population d'autre part.

Les entreprises, les professions libérales, les commerçants ou toutes autres personnes impliquées dans la vie locale ont pu donner leur avis et partager leurs souhaits sur le projet en cours. Ils ont ensuite été informés les premiers de l'état d'avancement du projet et ont joué un rôle de diffusion de l'information auprès des citoyens.

La presse a également été un " partenaire fidèle " en diffusant l'information avant et après l'introduction du stationnement payant.

¹⁷ Bulletins Municipaux Officiels de Paris de décembre 1969.

¹⁸ Revue TEC n°106-107, 1991

Cependant, les petites villes ayant installée plus tardivement le système auraient fait un effort pour informer la population sur ce thème, comme le montre l'exemple de Clamart (voir encadré). Dans la ville de Conflans-Saint-Honorine, le lancement d'une campagne d'information auprès des usagers insistait particulièrement sur :

- ◆ L'existence d'un projet de parkings et de stationnement payant sur voirie publique,
- ◆ les aspects positifs du stationnement payant : disparition des voitures ventouses et amélioration des conditions de stationnement, affectation des recettes à la réalisation d'un parking,
- ◆ et le souci de la rigueur de la municipalité avec la vérification de l'utilité du stationnement payant par l'exécution d'enquêtes sur la voie publique, avant et après son instauration¹⁹.

Chacun sait que cette phase de communication dans une politique de gestion du stationnement doit prendre une place importante. Elle se traduit généralement par la distribution de plaquettes et dépliants informant la population de la localisation de parkings disponibles et des tarifs associés. Mais est-elle suffisante pour sensibiliser les acteurs ?

5.2 Les citoyens

La réaction de monsieur tout le monde au stationnement payant n'a pas laissé beaucoup de traces, si ce n'est lorsque des actes de vandalismes ont eu lieu. On peut toutefois citer Le Monde du 08 sept. 1967 qui mentionne un sondage IFOP : 53 % des personnes interrogées se sont déclarées opposées au stationnement payant ; 30 % se sont déclarées favorables.

Cependant, les réactions ne sont bien évidemment pas identiques selon les groupes de personnes, nous verrons ici comment ils ont réagi. Les milieux de l'automobile et celui des commerçants ont été des acteurs très puissants et se sont heurtés en premier aux pouvoirs publics.

De manière générale, relevons ici quelques citations caractérisant le climat qui régnait dans les villes étudiées après la mise en service d'un moyen de contrôle du stationnement.

À Amiens, la municipalité déclare que *“ le stationnement payant n'a pas soulevé les protestations auxquelles la municipalité aurait pu s'attendre. Bien plus les commerçants ont demandé son extension sur l'ensemble de la place ce qui correspond à 33 places ”* (B.M.O. d'Amiens, 1967).

L'Administration municipale niçoise a créé des parkings payants : *“ après une période d'adaptation et de mauvaise humeur inévitable, cette initiative a pratiquement été unanimement acceptée ”* (B.M.O. de Nice, 1967).

5.2.1 Les milieux automobiles

La voiture est un symbole de liberté. Le stationnement payant réduit ce sentiment de liberté en faisant payer aux automobilistes un service qui était auparavant gratuit. Ainsi, en toute logique, les milieux de l'automobile ont été des fervents défenseurs des droits des automobilistes et ils ont contesté le stationnement payant.

¹⁹ Etude sur la mise en œuvre de la politique de stationnement CETUR.

Les premières attaques sont venues de l'industrie automobile qui affirmait que l'introduction du stationnement payant aurait des conséquences directes sur l'industrie française. Les Préfets parisiens ont répondu à cette attaque par des exemples étrangers. En effet, aux États-Unis, en Allemagne, en Suède ou en Grande Bretagne, les industriels n'ont pas connu de répercussions négatives à cause de la mise en place du stationnement payant dans les villes.

La Fédération des Clubs Automobiles était déjà un lobby très présent à cette époque. Dès le début, la Fédération décrie le caractère illégal du stationnement payant et demande l'annulation d'un arrêté municipal instituant le système dans la ville de Rennes. Elle interprète alors l'avis du Conseil d'État du 23 avril 1963. Selon elle, " la voirie est utilisée normalement pour circuler et s'arrêter. On ne peut donc considérer que le stationnement y 'excède l'usage normal du domaine'. En outre, dit la Fédération, si le stationnement sur certaines voies publiques est une gêne pour la circulation, il y a peut être lieu de la supprimer ou de le réduire, mais certainement pas de le taxer "20.

L'Automobile Club est la première à dénoncer le caractère " antisocial " du système et des charges qui pèsent injustement sur les automobilistes. M. Grimaud, Préfet de Police de Paris, répond aux attaques concernant cette mesure considérée comme " antisociale " et " antidémocratique " en désignant le stationnement payant comme le seul moyen permettant de rétablir une situation acceptable dans les centres-villes (voir également les arguments de M. Grimaud dans l'encadré p 9). Finalement, certains clubs régionaux se sont parfois rangés du côté des partisans du système non sans exprimer certains regrets.

M. Gérondeau. *Le Monde*, 23 mai 1967

Les citations de M. Gérondeau, actuel président des automobiles clubs de France, dans *Le Monde* au moment des vives discussions sur l'introduction du stationnement payant, en étonneront certainement plus d'un. Encore faut-il savoir qu'il était, à l'époque, ingénieur chargé de la circulation et du stationnement au Ministère de l'Équipement.

" Pour justifier le péage [par le stationnement payant], les services officiels disent que celui-ci existe déjà, mais sous forme de perte de temps (Chaque minute passée à la recherche d'une place de stationnement accroît la circulation de 8 %). « *Le choix ne se situe donc pas entre absence de péage et péage, explique M. Gérondeau, il ne porte que sur la forme de ce dernier* ».

Or, pour M. Gérondeau, « *le péage en temps est anti-économique parce qu'il favorise finalement les usagers qui ont le plus de temps à perdre, c'est-à-dire ceux dont la valeur pour la société est la plus faible* ». Il est donc juste, ajoute-t-il d'accorder les places de stationnement à ceux qui attribuent eux-mêmes à leur temps, les valeurs les plus élevées : bref à ceux qui veulent ou peuvent payer. "

5.2.2 Les commerçants

La catégorie des commerçants a eu une influence et un impact des plus importants sur les décisions politiques en matière de stationnement payant. Regroupés le plus souvent en associations, les commerçants savent défendre leurs droits et ont réagi très violemment lors des premiers projets de stationnement payant. Dans la capitale, dès 1963, une pétition a été formulée par la Chambre Syndicale Nationale de la Représentation Commerciale relative à

²⁰ *Le Monde*, 5-6.02.1967

la situation du stationnement dans la capitale²¹. Toujours à Paris, lorsque des suppressions de places et des propositions de limitation importante de la durée du stationnement des véhicules utilitaires ont été faites en octobre 1965 sur l'avenue des Champs Elysées, les réactions ont été vives. Les commerçants ont manifesté avec une campagne d'affichage sur les devantures de magasins, des pétitions et une grève de la lumière²².

Au fur et à mesure, les problèmes de circulation se sont aggravés dans les centres villes et les commerçants constatant des répercussions sur leurs clientèles ont changé petit à petit d'avis. Et le plus souvent, ils ont finalement demandé la mise en place du stationnement payant, comme se fut le cas pour Lyon (voir encadré).

Mobilisation des commerçants à Lyon.

La situation de la presqu'île de Lyon était telle que les commerçants ont dans un premier temps, à la fin de l'année 1969, adressé une pétition au maire, réfractaire à tout système de paiement, demandant d'instaurer le stationnement payant. À cette même époque, l'association le Cœur de Lyon a ensuite organisé un référendum au sein de sa structure. Le résultat fut sans appel : 450 personnes ont voté pour et seulement 2 contre. D'autres associations se sont ralliées aux idées de cette dernière, l'Union des commerçants et la Chambre de Commerce. Face aux multiples et pressantes demandes, le maire a du céder aux commerçants.

À Amiens, les commerçants ont également demandé le stationnement payant et se sont impliqués fortement lorsque le système commençait à décliner. Pour tenter de redresser la situation, la Chambre de Commerce a demandé à la municipalité de constituer un syndicat mixte afin de reprendre la concession d'un parking situé au centre de la ville et d'en gérer l'exploitation. Cette demande n'a pas reçu de réponse de la part de la préfecture mais traduit néanmoins l'implication forte des commerçants pour remettre de l'ordre dans le stationnement de la ville.

La demande des commerçants semble s'être également traduite dans les villes secondaires où la concurrence des grands hypermarchés de périphérie commençait à être effective. Les commerçants avaient peur de la fuite de leurs clients vers ces hypermarchés et ont fait la demande du stationnement payant (Oullins).

Cependant, cette demande n'était pas unanime, un nombre important de commerçants refusaient toujours le système sous prétexte qu'il allait faire fuir encore plus vite les clients.

Après quelques mois d'installation, on a pu observer que certains commerçants retrouvant de la place devant leurs boutiques ont investi ces emplacements pour leur propre usage. L'effet attendu du stationnement payant était anéanti par les commerçants eux-mêmes. Dans Le Progrès du 03 octobre 1970, les élus de Lyon les appellent à jouer le jeu du système en se garant dans les parcs de stationnement et en réservant ces emplacements à leurs clients. C'est ainsi que l'on trouve dans les pages du quotidien " Il faut que les commerçants participent activement à cette expérience que nous avons tentée à leur demande et dans leur intérêt ". Ou bien encore une déclaration de M. Marque aux commerçants du comité de défense Berthelot Université le 06 novembre 1970 : " On ne peut rien faire pour le stationnement si chacun n'y met pas un peu du sien ".

²¹ BMO de Paris 4/5 avril 1963.

²² Article du Monde 02.10.1965 et 30.10.1965.

Les commerçants ont également été à l'origine des demandes d'extension du système après quelques mois de mise en place.

5.2.3 Les visiteurs

Pour les autres catégories d'utilisateurs, les réactions sont plus difficiles à obtenir. Les réactions des visiteurs n'ont pas été retranscrites dans les journaux. Il semblerait que les manifestations ont été minimales. Les lendemains de la mise en place des expérimentations, les utilisateurs ont fait "grise mine"²³ devant l'obligation de payer. Globalement, les visiteurs occasionnels semblent ne pas avoir été mécontents de retrouver de la place le temps de faire leurs courses.

5.2.4 Les résidents

Les résidents n'ont pas été pris en compte dans les projets de tarification du stationnement sur voirie. Cependant, même si on ne l'a pas entendue aux débuts, leur opposition a été vive par la suite. En effet, ils sont devenus sensibles à la période de paiement. À Paris, le "ras-le-bol" des résidents est venu avec l'obligation de devoir payer pendant entre 12 h et 14 h, les heures de soirée (entre 18 h et 20 h) et le samedi. Le vandalisme sur les parcmètres a redoublé et plusieurs centaines de parcmètres ont été détériorés par les résidents en une nuit²⁴. Face à ces manifestations répétitives, la Ville de Paris a dû adopter des solutions d'urgence et en 1976, elle a institué une tarification préférentielle pour les résidents. (voir chapitre 4.2.3)

5.2.5 Les pendulaires et professionnels

Tout comme celles des visiteurs, les impressions des pendulaires n'ont pas été retranscrites dans les journaux locaux. Aucun mécontentement particulier n'a, semble-t-il, été relaté. Plus généralement, les phénomènes de mécontentements survenus ne mentionnent pas explicitement cette catégorie de population alors qu'il se peut qu'elle ait été à l'origine de certains mouvements, comme le montrerait l'introduction des tarifs à la 1/2 journée évoqués au chapitre 4.2.2.

Néanmoins, on peut relever les interrogations d'une certaine catégorie de professionnels. En effet, le président d'une association interpelle l'Assemblée parisienne sur les difficultés qu'éprouvent les travailleurs obligés de se déplacer et donc de stationner dans l'exercice de leur profession. Il exprime également ses inquiétudes sur l'éventuelle mise en place du stationnement payant dans la capitale en déclarant "Le salaire d'un représentant ne peut supporter des charges nouvelles qui se trouveraient multipliées par le nombre de stationnements journaliers"²⁵.

5.2.6 Le vandalisme et la fraude

Le vandalisme et la fraude sont deux phénomènes récurrents du stationnement payant.

À Lyon la fraude a dû sévir sur les fiches de stationnement, sûrement l'outil le plus facilement falsifiable. À Nice, ville à parcmètres, la fraude était manifeste. Des jetons métalli-

²³ Le Progrès du 02.10.1970.

²⁴ Source : entretien avec M. Carles.

²⁵ BMO de Paris 17 janvier 1968.

ques étaient insérés à la place des pièces de 1 F, des jugements ont été prononcés et les prévenus, reconnus coupables de fraude, ont été condamnés.

Le vandalisme, sans doute fréquent, a été constaté dans la plupart des villes. À Grenoble tout d'abord, 75 parcmètres ont été "décapités"²⁶ en avril 1969. Amiens a subi le même sort en novembre 1969, ce qui annonçait les problèmes à venir. À Paris le vandalisme a été manifeste et parfois de grande ampleur, nous l'avons vu avec les résidents.

M. Gaymard.

(Revue des collectivités locales n° 148 et 149 ; 1968-1969)

“ La France est un pays individualiste, l'esprit civique est très peu développé. On aura plus de mal qu'ailleurs à développer le stationnement payant pour l'automobiliste moyen.

Le stationnement payant n'est pas un problème technique. La France doit rattraper un long retard, le vrai problème, c'est un problème d'opinion public et de civisme ”.

5.2.7 Une acceptabilité par type de ville ?

Il est possible de faire une différence entre les grandes villes françaises et les autres villes de province. Selon certains, les villes moyennes ont une plus grande sensibilité au péage. Les groupes de pression sont plus facilement mobilisables et donc plus actifs. Les habitants s'intéressent plus souvent à la vie locale et auraient une implication et un pouvoir plus fort pour s'élever contre les choix municipaux.

Une seconde catégorie de villes peut être distinguée, celle des villes historiques et touristiques. Elles auraient accepté plus facilement le système pour préserver l'accessibilité du cœur historique de la ville et également la tranquillité des résidents. La volonté de changement est alors à mettre sur le compte d'une acceptation plus rapide des projets. C'est l'exemple des villes comme Castres où il existait une réelle incompatibilité entre le stationnement et le tourisme.

5.3 Les entreprises du stationnement

Un seul exemple a été retrouvé du rôle actif d'une entreprise dans la mise en place de parcmètre à Amiens ; les jeux d'acteurs dans les décisions politiques difficiles étant toujours importants, le cas mérite d'être noté. La Société Française de Distribution de Compteurs de stationnement (SFDCS) a proposé de “ mettre gratuitement à disposition [de la ville] pendant 3 mois le matériel nécessaire pour effectuer un essai sur vingt emplacements ”²⁷. L'entreprise aménageait gratuitement les emplacements. La municipalité avait le choix au bout de 3 mois, de conserver l'installation ou d'abandonner l'expérience en reversant 10 % de la recette accumulée.

On se rend bien compte que l'action de cette entreprise a certainement facilité la décision de la ville d'Amiens à qui l'expérience ne pouvait que rapporter.

²⁶ Expression reprise par l'Auto Journal

²⁷ BMO Amiens, 27/04/1967

5.4 Le rôle des médias

Dans les années 1970, comment les médias ont-ils présenté et diffusé l'instauration du stationnement payant dans les villes ? Avaient-ils un poids important pour faciliter ou, au contraire, freiner la bonne acceptation du système par la population ?

Ce paragraphe sur le rôle des médias présente simplement l'atmosphère qui régnait autour de l'instauration du stationnement payant. La presse est l'outil d'information qui fournit le plus de renseignements. Il semble important de différencier la presse spécialisée de la presse d'informations générales, qu'elle soit nationale ou locale.

5.4.1 La presse nationale

Le quotidien *Le Monde* a relaté les contentieux qui existaient autour de l'instauration du stationnement payant dans les villes de province, mais s'est surtout attaché à rapporter les événements liés aux problèmes parisiens.

Le Monde a eu un rôle de diffusion simple des débats du Conseil de Paris et a redistribué l'information telle qu'elle se présentait. Il a donc permis de suivre l'évolution des propositions faites au Conseil de Paris et des décisions prises par les élus parisiens tout en apportant des précisions sur la situation de la circulation et le stationnement dans la capitale²⁸. Le quotidien national révèle également le climat de tension qui régnait lors des débats au Conseil de Paris et le sentiment de confusion qui animait les élus.

Restant relativement neutre, le quotidien a informé la population des divers dispositifs de stationnement existants et notamment de la vente de plaquettes d'informations concernant les emplacements et les tarifs des divers parcs de stationnement mis à la disposition des automobilistes. À la suite de cette opération, *Le Monde* n'a pas manqué d'émettre son avis sur cette initiative en mettant le doigt sur la désorganisation du stationnement et sur l'anarchie des tarifs des parkings²⁹.

L'Équipe et le Figaro dans leurs articles consacrés au stationnement payant ont pris la défense de l'industrie automobile et ont affirmé que les mesures prises afin de freiner le transport individuel pourraient avoir de fâcheuses conséquences pour toute l'industrie automobile et pour les industries annexes ce qui représente un total de plusieurs millions de travailleurs et des milliards d'exportations³⁰.

Aux Préfets de conclure que “ *nulle part, sauf en France, on a vu les constructeurs d'automobiles partir en guerre avec cette vivacité contre le stationnement payant. Ni Ford aux USA, ni Mercedes en Allemagne, ni Volvo en Suède ne se sont sentis visés par de telles mesures* ”³¹.

²⁸ cf. annexe sur l'histoire du stationnement payant à Paris.

²⁹ Article du Monde du 27.09.1967 “ Le guide des parcs de stationnement incitera-t-il les automobilistes à respecter la réglementation ? ”

³⁰ L'Équipe du 19 décembre 1969 et le Figaro du 20 décembre 1969 cité au Conseil de Paris

³¹ BMO de Paris décembre 1969.

5.4.2 La presse locale

En province, comme à Paris, la presse quotidienne locale a pris un peu plus part dans cette affaire. Les élus parisiens ont fait l'écho d'articles de journaux où le débat sur le stationnement payant était annoncé comme " explosif " ³².

Outre les retranscriptions des débats dans les différents conseils municipaux sur le stationnement payant, les rédacteurs ont indiqué leurs avis sur les procédés soumis à expérimentation. Ils se sont interrogés et ont ainsi favorisé l'institution d'un débat. C'est alors que Le Progrès du 29 sept. 1970 écrit " *Ces mesures permettront-elles au commerce du centre de survivre ? That is the question. Nous restons, quant à nous, persuadés qu'il ne peut s'agir que d'un palliatif. Le mal est plus grave. Pour résoudre le problème du stationnement, il faudrait d'abord que le maire soit maître chez lui* ".

La presse locale s'est attachée particulièrement à transmettre les sentiments et les mécontentements des citoyens et les actes de vandalisme associés au stationnement payant. Les interrogations sur ce sujet et les réactions sont d'intensités différentes selon les villes qui ont fait, ou non, l'effort d'instaurer un dialogue avec la population et les acteurs concernés. C'est ainsi que Le Progrès n'a pour ainsi dire qu'exposé les faits sans être farouchement opposés au système employé alors que la presse grenobloise à travers le Dauphiné Libéré a été beaucoup plus sarcastique (voir encadré).

Cependant, malgré l'importance d'une telle mesure, il semble que les coupures de presse n'ont été que peu nombreuses et moins polémiques qu'on aurait pu l'imaginer.

Le Dauphiné Libéré ; 4 avril 1969.

" On attendait les hirondelles, les parcmètres sont arrivés.

Les tirelires parcmètres sont entrées en service de la façon la plus discrète qu'il soit. Bien qu'un arrêté avait annoncé la bonne nouvelle, mais sans préciser la date fatidique. C'était le 31 mars, veille du 1 avril, un mauvais jour pour une mauvaise plaisanterie.

Si les automobilistes n'apprécient pas toujours le geste de la municipalité, cette opération fait au moins l'affaire de quelqu'un : le fabricant allemand de ces élégantes boîtes à sous.

Il est trop tôt pour tirer des conclusions de l'expérience déjà faite ailleurs, il est vrai.

Quand toutes les rues de la ville seront ainsi parées et bien pour échapper à la dîme, il ne restera plus qu'à marcher à pied ou aller se garer à la campagne !...

Rappel sur l'utilisation : " il est toutefois inutile d'agiter avant emploi ". Il existait avant des machines à sous dotées d'une loterie. De temps en temps, il y avait un heureux dans les mains de qui la machine vidait son trésor. Ce serait une façon d'encourager les amateurs, qui serait certes la bienvenue et tout à fait propice au développement des relations publiques, très à l'ordre du jour ".

5.4.3 La presse spécialisée

La presse spécialisée telle que l'Auto Journal a été unanime pour condamner le stationnement payant en ne s'attachant qu'à montrer les cotés négatifs du système.

³² BMO de Paris

PAS DE ÇA CHEZ NOUS !

(L'Auto-Journal, 1^{er} juin 1956. Photomontage de parcmètres devant Notre-Dame de Paris)

“ La menace du stationnement payant se précise. Le ralliement à cette formule du préfet de Police ne manquera pas d'inquiéter tous les automobilistes. Tous car si un tel régime entrait en vigueur à Paris, ce désastreux exemple serait suivi par toutes les municipalités.

Que le préfet puisse faire figurer cette formule arbitraire parmi les solutions concrètes du problème de la circulation, nous laisse confondus. Il s'agit là, une fois encore d'une attitude de facilité. Infliger une nouvelle taxe aux automobilistes qui versent déjà 300 milliards d'impôts spéciaux, caractérise l'état d'esprit d'une administration dépourvue de toute imagination et de tout bon sens. Le stationnement payant est la solution des médiocres, elle n'améliore rien, sauf le moral de quelques fonctionnaires dépassés par les événements et les bénéfices des fabricants de compteurs et autres concessionnaires à l'affût d'une opération fructueuse.

Il ne faut guère de courage pour céder aux instances de quelques profiteurs habiles ; il en faudrait certes d'avantages pour imposer D'ABORD des solutions concrètes et efficaces. [...] ”

Même si l'on sent très bien que l'équipe de rédaction ne considère pas le stationnement payant comme le moyen approprié pour résoudre l'anarchie du stationnement, l'Auto Journal a laissé une large place aux avis des lecteurs en leur donnant la parole.

Le journal a organisé un référendum “ POUR ou CONTRE le stationnement payant ” agrémenté d'une longue interview de M. Grimaud, Préfet de Police et de quelques témoignages de maires partisans ou opposants au stationnement payant.

Ce référendum a été très populaire parmi les lecteurs du magazine et 28 630 réponses ont été reçues. Le journal annonce ainsi sans surprise que 82 % des ‘français’ refusent le stationnement payant contre 18 % (il faut lire 82 % des ‘lecteurs de l'Auto-Journal’, bien sûr). L'argument principal avancé est que les Français sont déjà accablés d'impôts (36 %).

Le numéro du 15 janvier 1970 termine par “ *Les Français n'ont donc pas changé depuis 15 ans. On se demande par quel subterfuge le stationnement payant pourrait servir la cause des automobilistes, alors qu'il exclut le principe de la création de nouvelles aires destinées à l'arrêt des voitures ?* ”.

5.4.4 Le vocabulaire

La presse comme les élus locaux ont employé divers termes pour parler des sommes récoltées du stationnement payant. Taxe, redevance, impôt, impôt indirect et même péage, personne n'a su quel mot utiliser. Parfois dans un même article de presse deux termes différents ont été employés.

Certains ont une connotation forte, comme l'impôt, généralement employé par les opposants du système et qui fait réagir les automobilistes.

La redevance est le terme le moins utilisé.

Quant au péage, ce terme est rare mais comme a pu le dire Maurice Carrier, automobiliste de Vienne (courrier des lecteurs de l'auto-journal du 4 déc. 1969) “ *Le stationnement*

payant est une escroquerie. C'est le retour au Moyen Age, en attendant la réinstallation de l'octroi, baptisé 'péage urbain' ”.

5.4.5 La télévision et la radio

La presse n'a bien évidemment pas été le seul moyen de communication. La télévision et la radio ont été des supports pour la diffusion d'informations concernant le stationnement payant. Bien sûr, les extraits sont difficiles à récupérer, néanmoins on sait que M. Grimaud, Préfet de Police a utilisé ces deux moyens de communication pour exposer ses projets. Dès sa nomination à la tête de la préfecture de Police, M. Grimaud a déclaré être partisan du stationnement payant ; ses passages à la télévision et à la radio devaient convaincre les citoyens, peut-être plus rapidement que les élus parisiens, du bien-fondé du système.

Les différentes Commissions qui composent le Conseil de Paris ont estimé nécessaire l'emploi des médias pour agir sur la population ou tout du moins essayer de modifier leur comportement. C'est ainsi que M. Frédéric-Dupont veut faire appel à l'aide des médias comme outil d'information et d'éducation. On peut lire dans le Bulletin Municipal Officiel de Paris du 14 janvier 1970 que *“ ce ne sont pas les structures de nos villes qu'il faut changer, mais ce que j'appellerai les structures mentales de nos concitoyens. Et je pense qu'avec les moyens modernes de la télévision, de la radio, vous pourriez, MM. les Préfets, y contribuer ”*. La deuxième Commission a donc voulu rajouter, à l'article de projet de délibération, l'article additionnel suivant : *“ MM. Les Préfets de Paris et de police sont invités à utiliser le plus largement possible les ondes et tous les moyens d'information et de propagande pour renseigner les Parisiens sur les possibilités de transports en commun, de parkings et de stationnement de nature à les dissuader d'un utilisation abusive de l'automobile ”*.

Dans son article sur le stationnement payant, M. Gaymard résume l'attitude des médias comme suit³³ :

“ Non seulement la grande presse parisienne, les grands quotidiens de provinces, les périodiques automobiles ont publié de nombreux articles parfois violents, dont les auteurs pour condamner les taxes de stationnement font appel à des arguments de valeur très inégale et des affirmation inexacts ”.

Selon lui, les arguments inexacts avancés ont été que le stationnement payant était illégal et que les villes américaines avaient renoncé au stationnement payant, ce qui signifiait que le système n'était pas approprié pour résoudre les problèmes de stationnement.

³³ Revue des collectivités locales, 1968-1969.

6. Conclusion

La zone bleue a été le premier outil mis en place pour la gestion du stationnement. Montrant peu à peu son insuffisance, elle a parfois été remplacée au tout début des années 1970 par le stationnement payant sur voirie, mesure plus radicale et surtout plus incitative.

De cette étude de 4 villes françaises étoffée par d'autres exemples, retenons tout d'abord que le stationnement payant a été introduit dans les villes lorsque la situation était devenue réellement critique ; ce fut en quelque sorte la dernière solution avant d'autres mesures plus draconiennes. De plus, la mise en place a toujours été progressive : les premières zones payantes étaient en générale expérimentale, favorisant l'acceptation par la population. La stratégie géographique - zone limitée puis extension - ainsi que les tarifs appliqués - tarif de 1 F/h ou 20 centimes les 20 minutes³⁴ - ont contribué à un apaisement à la source des éventuelles manifestations des usagers. Le stationnement payant avait un symbole fort mais très négatif, le parcimètre. Symbolisant le paiement, c'était le support matériel auquel on s'est parfois attaqué.

Les acteurs de la ville se sont manifestés lors de la mise en place du stationnement payant : les commerçants ont poussé à sa mise en place dans les centres ville ; la population a réagi modérément ; alors que les *lobbies* automobiles ont été réfractaires à toutes formes de paiement.

Après 30 années d'existence, les objectifs du stationnement payant se sont modifiés. Auparavant, favorisant la catégorie des visiteurs, le stationnement payant se tourne aujourd'hui vers les résidents, très souvent négligés autrefois. Des solutions nouvelles sont envisagées par certaines municipalités afin d'améliorer la gestion du stationnement en ville (agents d'accueil, agents encaisseurs), de redonner de la vitalité à la politique du stationnement et de développer un véritable service. On peut se demander dans quelle mesure le stationnement ne redeviendra pas ce qu'il était au XIX^{ème} siècle : une tolérance, avec les velléités actuelles de limiter la voiture en ville.

Et qu'en est-il aujourd'hui de l'opinion publique face à ces mesures ?

Les spécialistes sont unanimes pour dire que la population ne connaît pas, en général, les objectifs de rotation du stationnement payant qui est toujours perçu comme une taxe 'de plus'. Même si elle ne cesse de se développer sous différentes manières, la communication institutionnelle reste le parent pauvre du stationnement d'aujourd'hui ; comme elle l'était lors des premières mises en place du stationnement payant.

En 30 ans, donc, l'acceptabilité a peu évoluée. L'attitude de la population est toujours un mélange de mécontentement modéré, de résignation, de fraude. L'habitude de verser (ou non) les quelques francs dans la machine a toujours occulté l'intérêt de la mesure pour les usagers eux-mêmes.

Pour autant, rien n'a empêché cette mesure impopulaire de devenir un outil classique de la gestion du stationnement en ville. On l'a vu, l'efficacité de la mesure combinée à une mise en œuvre progressive, a été la clef de cette réussite. De la question de l'instauration on est passé à celle de l'optimisation de l'outil aujourd'hui, en terme d'objectif, de service rendu, de contrôle, de tarif, de communication.

³⁴ Soit environ 6 F/h ; 1,20 F/20 min en francs d'aujourd'hui.

7. Bibliographie

Périodiques :

Revue TEC (Transport, Environnement, Circulation)

M. Kerboul, “ une nouvelle politique de stationnement à Clamart ”, n°106-107, mai – juin, juillet – août 1991, p64-66

Dossier Spécial Stationnement, n°25, mai – juin 1982, p9-28, tome 1.

Dossier Spécial Stationnement, n°53/54, juillet – août – septembre, 1982, p10-31, tome 2.

Dossier Spécial Stationnement, n°79/8, nov-déc 1986, janv-fév 1987.

Revue des Collectivité Locales

M. Gaymard, “ Stationnement payant ou non ? ”, n° 147, 1968, p9-11.

M. Gaymard, “ Stationnement payant ou non ? ”, n° 148, 1969, p21-23.

Liaisons

M. Gilles, “ Le stationnement payant à Paris ”, n°242, juin-juillet 1979

Journaux :

Le Monde Articles des années 1967, 1968, 1969

Le Progrès Articles des années 1970 et 1971

L’Auto Journal Articles des années 1969, 1970 et 1971

Le Dauphiné Libéré Articles de l’année 1969

Rapports :

Agence d’urbanisme de la COURLY, “ L’aménagement de la grande rue d’Oullins ”, février 1980, 26-30p.

CETE de Lyon, CERTU, Auxerre, “ Politique globale de stationnement ”, septembre 1999, 23p.

CETE Nord Picardie – DDE du Nord, “ Cambrai, stationnement dans le centre en 1980, comparaison avec la situation de 1973 ”, tome 1, 1980, 22pp.

CETE Nord Picardie – DDE du Nord, “ Cambrai, évolution du stationnement dans le centre 1973 – 1984 ”, tome 2, juillet 1984, 19pp.

CETE Nord Picardie, M. Oblin “ Étude sur le stationnement -aspects juridiques ”, 1998.

CETUR, “ Le stationnement dans la ville ”, tome 1, Aménagement urbain, organisation des déplacements et stationnement, juin 1978.

CETUR, “ Le stationnement dans la ville ”, tome 2, Le cas de 18 villes françaises, juillet 1978.

CETUR, “ Le stationnement dans la ville ”, tome 3, La gestion de l’offre dans les centres, décembre 1981.

CETUR, DRE Ile de France, “ Étude sur la mise en œuvre de politiques de stationnement, cas de communes suburbaines en Ile de France ”, juillet 1980, 128p.

Lyon Parc Auto, “ Villes et stationnement : qui doit investir et gérer ? ”, 18p.

Lyon Parc Auto, ASA Cofrema “ Circulation et stationnement dans la ville de Lyon. Enjeux, attitudes et comportements ”, rapport d’études, avril 1997, 34p.

PELLIARD, CETUR, “ 1er congrès international sur le stationnement à Paris 13-17 juin 1977, le stationnement dans les centres urbains ”, 15pp.

PERRIERE, “ L’offre publique de stationnement : le comportement de ses usagers ”, 1997, 111p. rapport d’études, ENTPE.

SARECO, “ Réactions des usagers au péage pour stationner ”, juin 1994 ;

TAUVERON, Ministère de l’Équipement et du logement “ Pratiques et imaginaires des urbains face à la gestion du stationnement, octobre 1989.

Ouvrages :

PARKOPOLIS, “ La voiture à sa juste place, livre blanc du stationnement en France ”, mars 1997, p.1-6.

Bulletins Municipaux Officiels :

Amiens BMO des années 1967-1977

Lyon BMO des années 1969-1972

Nice BMO des années 1963-1968 et 1971

Paris BMO des années 1969-1971

8. Annexes

8.1 Le point de vue juridique depuis 1851

L'institution juridique de la zone bleue

- ♦ **Le décret 60-226 du 29 février 1960** relatif au dispositif de contrôle de la durée du stationnement dans les agglomérations (J.O. du 13 mars 1960); accompagné de l'arrêté du 29 février 1960 fixant les caractéristiques et les modalités d'agrément du dispositif de contrôle de la durée du stationnement.

Le décret définit les zones bleues et les limites d'application, qui étaient sans doute déjà utilisées, sans avoir d'existence légale. L'arrêté spécifie la forme du disque (avec des dessins!). Le décret commence comme suit :

“ Art. 1er. Lorsque l'autorité municipale décide, par voie d'arrêté, de limiter la durée du stationnement à l'intérieur de tout ou partie de l'agglomération, en prévoyant également l'obligation pour les conducteurs de véhicules d'apposer sur ceux-ci un dispositif destiné à faciliter le contrôle de cette limitation, ce dispositif doit être conforme à un modèle type. ”

La possibilité de mettre en place du stationnement payant

La possibilité de mettre en place du stationnement payant existe depuis 1884 ! L'article de loi se retrouve actuellement dans le code général des collectivités territoriales ; il n'a été modifié que dans sa forme.

- ♦ **Le 2ème alinéa de l'art. L98 de la loi du 5 avril 1884** sur l'organisation municipale (Code administratif, édition 1925, Dalloz)

“ L98. [...] ”

Il [le maire] peut, moyennant le paiement des droits fixés par un tarif dûment établi, sous les réserves imposées par l'art. 7 de la loi du 11 frimaire an VII, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, sur les rivières, ponts et quais fluviaux et autres lieux publics.

[...] ”

- ♦ **L'art. L99 du code administratif du décret 55-657 du 22 mai 1957** portant codification des textes législatifs concernant l'administration communale (J.O. du 2 juin 1957)

“ L99. Il [le maire] peut, moyennant le paiement des droits fixés par un tarif dûment établi (sous réserve qu'il ait été reconnu que cette attribution peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation, la circulation et la liberté du commerce), donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, sur les rivières, ponts et quais fluviaux et autres lieux publics. - Comp. Code des voies navigables, art. 38, 1°.

[...] ”

- ♦ **L'art. L2213-6 de l'actuel code général des collectivités territoriales**

“ L2213-6. Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, sur les

rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation, la navigation et la liberté du commerce. ”

- ◆ **Les difficultés juridiques à l'instauration du stationnement payant au début des années 60.**

Les BMO de Nice nous renseigne sommairement sur les difficultés qui ont eu lieu dans les années 60 sur la légalité du stationnement payant. Nice a ainsi attendu que la jurisprudence soit claire pour installer le stationnement payant sur les voiries publiques bordées d'immeubles privés. Il était alors faisable d'instaurer du stationnement payant sur les terrains acquis par la ville ; par contre la question de la liberté de stationner des habitants des immeubles restait en suspens.

Voir en Annexe l'historique de Nice

- ◆ **Circulaires du ministère de l'intérieur du 7 septembre 1965**

D'après Le Monde du 5-6/02/1967.

“ Le ministère de l'intérieur a autorisé les municipalités à instituer des “ redevances sur le stationnement des véhicules en bordure de la voie publiques ” par une circulaire adressée aux préfets en date du 7 septembre 1965.

Dans cette circulaire, le ministère s'appuyait sur une avis émis, le 23 avril 1963 par le Conseil d'État, lequel disait expressément que les maires pouvaient instituer de telles redevances “ lorsque le stationnement excédait l'usage normal du domaine et notamment en raison des exigences de la circulation³⁵ ”.

- ◆ **Circulaires 69-226 du Ministre de l'intérieur du 9 mai 1969,**

La circulaire précise que “ l'institution du stationnement payant en bordure de voies publiques résulte d'une part, d'une délibération du Conseil municipal approuvant le principe de la redevance et en fixant le taux et d'autre part, d'un arrêté du Maire subordonnant au paiement de cette redevance l'autorisation de stationner ” reprenant les termes de l'avis du Conseil d'État du 23 avril 1963.

La circulaire précise également que les municipalités doivent choisir avec le plus grand soin les emplacements soumis au stationnement payant : “ elles ne sauraient l'imposer sur la totalité du territoire communal, ni même dans la totalité du centre urbain dense ; elles doivent le limiter aux emplacements où il est d'impérieuse nécessité de permettre au plus grand nombre d'usagers de stationner successivement pour de courtes durées (abords des bâtiments administratifs : hôtel de ville, bureaux de poste ; des centre commerciaux, bancaires, etc.) ”

- ◆ **Arrêts du Conseil d'État**

Le Conseil d'État n'admet la légalité du stationnement payant qu'en raison des exigences de la circulation ; et donc que si des mesures moins contraignantes ont été prises mais n'ont pas eu l'effet escompté sur la circulation (zone bleue, stationnement alterné)

Dans son arrêt du 26 mai 1969, par exemple, le Conseil d'État décide qu' “ il résulte des pièces versées au dossier que les embarras de la circulation dans le centre de Montpellier aggravés par le stationnement anormalement prolongé de véhicules le long des voies pu-

³⁵ “ Considérant qu'en application de l'article 99 du code de l'administration communale, le maire peut légalement soumettre au paiement de redevances le stationnement des véhicules le long des voies publiques lorsque le stationnement excède ... ”

bliques nécessitait l'intervention de l'autorité de police et que l'institution d'un régime de stationnement réglementé n'a pas permis, à elle seule, de porter remède à cette situation ; que dans ces conditions, le maire de Montpellier [...] a pu légalement prescrire [...] que les personnes qui feraient stationner leurs véhicules dans certaines des voies du centre de la ville dans certains emplacements délimités et aux heures et jours précisés, seraient assujetties au paiement d'une taxe [...] . ”

◆ **L'art. L113-2 du code de la voirie routière**

“ L113-2 En dehors des cas prévus aux articles L.113-3 à L.113-7, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie³⁶ dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas. Ces autorisations sont délivrées à titre précaire et révocable. ”

(Les articles L.113-3 à L.113-7 ne se rapportent pas aux déplacements)

◆ **Art. L2122-22 du code général des collectivités territoriales**

“ L2122-22. Le maire peut, en outre, par délégation du conseil municipal, être chargé, en tout ou partie, et pour la durée de son mandat : [...]

2° De fixer, dans les limites déterminées par le conseil municipal, les tarifs des droits de voirie, de stationnement, de dépôt temporaire sur les voies et autres lieux publics et, d'une manière générale, des droits prévus au profit de la commune qui n'ont pas un caractère fiscal ; ”

◆ **Art. L2331-4 du code général des collectivités territoriales**

“ L2331-4. Les recettes non fiscales de la section de fonctionnement peuvent comprendre :

3° Le produit des péages communaux³⁷, des droits de pesage, mesurage et jaugeage ; [...]

8° Le produit des permis de stationnement et de location sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics ; [...]

10° Le produit des droits de voirie et autres droits légalement établis ; ”

La réglementation du stationnement sur la voie publique

◆ **Art. 2 et 5 de la loi du 30 mai 1851** sur la police du roulage et des messageries publiques (Bulletin des lois du 8 juin 1851)

“ Art2. Des règlements d'administrations publiques déterminent :

[...]

§2. Pour les voitures ne servant pas aux transports de personnes

[...]

5° les autres mesures de police à observer par le conducteur, notamment en ce qui concerne le stationnement sur les routes [...]

“ Art 5. Toutes contraventions aux règlements rendus en exécution des dispositions des N° 4 et 5 du 2° paragraphe de l'art. 2 est punie d'une amende de 6 à 10 F et d'un emprisonne-

³⁶ Il serait intéressant de savoir dans quelles mesures les voitures en circulation occupent la voirie publique et pourraient être soumises à un “ droit de voirie ”, ce qui donnerait une justification légale à la tarification d'usage de la voirie.

³⁷ Même si les péages ont été abrogés, leurs produits n'ont, en tous les cas, pas été supprimés

ment de 1 à 3 jours. En cas de récidive, l'amende pourra être portée à 15 F et l'emprisonnement à 6 jours. ”

Un jour d'emprisonnement minimum... autres temps autres mœurs !

- ◆ **L'art. 10 du décret du 19 août 1852**, règlement d'administration publique associé à la loi de 1851, dispose qu'“ il est interdit de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non attelée ”
- ◆ **L'art. 11 du décret du 27 mai 1921** concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique (J.O. du 31 mai 1921) supprime la notion d'attelage.

“ Stationnement des véhicules

Art. 11. Il est interdit de laisser sans nécessité un véhicule stationner sur la voie publique. Les conducteurs ne peuvent abandonner leur véhicule avant d'avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident.

Tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation et à ne pas entraver l'accès des propriétés ”

- ◆ **Le décret du 21 août 1928** remplacera “ sans nécessité ” par “ sans motif légitime ” dans l'article 11.
- ◆ **L'art. R1 du code de la route**

“ R1. Le terme arrêt désigne l'immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ;

Le terme stationnement désigne l'immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt. ”

- ◆ **Les art. R36 à R39 du code de la route** spécifie les conditions du stationnement sur la voirie.

À noter que les articles R37, R37-1, et R38 reprennent les formulations de l'art. 11 cité ci-dessus.

8.2 Amiens - 1967

Source BMO ; auto-journal

Amiens a été l'une des premières villes à introduire le stationnement payant, en 1967. Son histoire est caractérisée par un échec ; celui-ci est d'ailleurs plus financier que politique.

L'amorce

En avril 1967, le conseil municipal d'Amiens, face aux difficultés rencontrées dans le centre de la ville, veut se renseigner sur le stationnement payant sur voirie dans les autres villes françaises et notamment Montpellier.

La Société Française de Distribution de Compteurs de Stationnement (SFDCS) propose à la ville de mettre à sa disposition gratuitement tout le matériel nécessaire pendant 3 mois. Un essai sera fait sur 20 emplacements de la Place de l'Hôtel de Ville.

Le tarif appliqué sera de 20 c pour 20 min avec un maximum de 1 h de stationnement.

Au terme de cet essai, soit la ville est satisfaite et acquiert les compteurs, soit elle renonce et verse alors à la Société 10 % des recettes qu'elle a effectué au titre d'amortissement du matériel. Cette mesure est adoptée le 21 septembre 1967.

Résultats

“Le stationnement payant n'a pas soulevé de protestations auxquelles on aurait pu s'attendre. Bien plus, les commerçants ont demandé son extension sur l'ensemble de la place, c'est à dire sur 33 emplacements ”.

Les recettes sur 3 mois ont été de 7 285 F, avec une montée en charge (56,34 F/j en août ; 85,17 F/j en septembre ; 101,33 F/j en octobre), et une stabilisation autour de 100 F/j.

L'expérience est financièrement satisfaisante et les usagers sont satisfaits de pouvoir 'enfin' trouver une place.

Contrôle et gestion

La redevance est de 6 F pour dépassement d'horaire par période indivisible de 2 h.

La SFDCS exploite le stationnement payant sur voirie et le parking souterrain de la Maison de la culture.

Conformément à la réglementation en vigueur, il doit y avoir la création d'une régie de recettes qui régleme les modalités de ramassage des fonds recueillis dans les compteurs et fixe les responsabilités des régisseurs de recettes.

Les effets secondaires

L'extension du stationnement payant (en juillet 68, 4 places publiques étaient soumises au stationnement payant) a créé la désertification des parkings en surface. Donc on demande l'autorisation de prolonger la durée de stationnement sur certains parkings à 3 h et de mettre le tarif à 0,5 F pour 45 min.

En décembre 1968, les usagers se plaignent du stationnement à l'heure du déjeuner. La ville adoptera la suppression du stationnement payant entre 12 h 30 et 14 h 30, en particu-

lier pour ne pas porter préjudice aux restaurateurs, et parce que le besoin de stationnement se fait moins sentir.

Les parkings de la ville connaissent des difficultés ; celui de la Maison de la Culture est mis à 1,50 F pour la ½ journée. La moitié des places est louée par la ville pour 35 F par mois.

Les difficultés

En juin 1969, le document soumis par la Société concessionnaire pour la clôture de l'année 1968, fait ressortir des difficultés dont beaucoup sont dues à une certaine lenteur dans la mise en route du système et au choix des emplacements quelques fois peu judicieux à l'origine.

Le non-paiement entre 12 h 30 et 14 h 30 a contribué à entretenir le malaise financier dont souffre Parco Amiens la Société concessionnaire qui a remplacé la SFDCS au terme d'une année d'exploitation.

Les actes de vandalisme sont très nombreux et n'arrangent en rien le malaise financier. Deux ans après la mise en œuvre des parcmètres, des pétitions ont été faites, accompagnées de réunions de protestations et de tracts contre les parcmètres. Les commerçants condamnent les parcmètres à mesure qu'ils approchent de leurs magasins.

L'augmentation trop massive du nombre de parcmètres semble être la cause de ce mécontentement. En effet, on est passé de 33 parcmètres à environ 300. La première année d'exploitation ayant essuyé un déficit, la mairie en a rajouté 200 de plus.

Pour résoudre ce déficit la Ville baisse le pourcentage de recettes qu'elle perçoit de 50 à 40 % pendant un an.

En juin 1970, les résultats sont toujours aussi mauvais, aussi :

- ◆ La Ville donne une somme forfaitaire de 15 000 F/mois ; le pourcentage des recettes pour la ville passe à 25 % du total ;
- ◆ Réduction à 3 F du montant de la surtaxe ;
- ◆ Contrôle plus rigoureux de l'acquittement des taxes de stationnement par les usagers, assorti de sanctions efficaces. Un gardien est prélevé sur l'effectif du concessionnaire et pris en charge par la Ville en qualité de contractuel jusqu'au terme de la convention (emploi de gardien de parking contractuel).

Les problèmes rencontrés ont amené les commerçants, par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce, à demander à la ville d'être concessionnaire d'un parking souterrain. Demande de création d'un Syndicat Mixte, établissement public disposant d'un budget autonome avec le nom de " Syndicat Mixte de la Ville d'Amiens en matière de stationnement ". L'objet étant d'assurer le fonctionnement et la gestion des équipements nécessaires pour assurer le stationnement des véhicules. Chacune des deux collectivités (Ville et la Chambre de Commerce) participeraient pour moitié aux résultats financiers. Mais la constitution de ce Syndicat n'a pas reçu l'approbation du Préfet.

Le déclin du stationnement payant

Juin 1971, les parcmètres ont été retirés car la situation financière était désastreuse, Parco Amiens a dû déposer son bilan en mai 71 et a été mis en état de liquidation de biens par jugement du Tribunal de Commerce d'Amiens. La société a, par la suite, intenté une action

en justice contre la Ville devant le Tribunal Administratif pour manquement aux obligations résultant des contrats passés entre la Ville et la Société.

En septembre 73 le Tribunal Administratif a estimé que la Ville ne s'était pas conformée aux obligations contractuelles et la considérait comme responsable de la faillite de Parco Amiens. Une demande d'expertise est formulée pour déterminer le montant du préjudice. L'affaire est portée devant le Conseil d'État

La décision du Conseil d'État est rendue le 6 mai 1977 et condamne la Ville à verser la somme de 400 000 F sans intérêt à Parco Amiens.

Les parcmètres n'ont pas été définitivement bannis puisqu'ils ont été par la suite remis en place dans le centre de la ville.

8.3 Nice - 1967

Source : Bulletins Municipaux Officiels, l'Auto Journal

Depuis 1957

Mise en place d'une réglementation de la circulation et création d'une commission de Circulation de 42 membres.

1964

La municipalité envisage, dans un premier temps, d'étendre la zone bleue, mais de la fraude est observée ; la proposition est finalement rejetée. Le contrôle bien fait ne pourra être réalisé que le jour où les parkings seront payants avec une surveillance permanente. Des mendiants s'improvisent " gardiens d'autos ", moyennant finance, et tournent les disques de stationnement ; prélude au stationnement payant.

" Il faut informer honnêtement l'opinion, ne rien lui masquer de la situation réelle, montrer l'effort considérable accompli par la municipalité depuis 1958 "..

Un parking payant de 1000 places dans le centre-ville est envisagé, la municipalité hésite à généraliser les parkings payants car les automobilistes sont déjà chargés de taxes diverses. Un milliard 800 millions d'anciens francs ont été dépensés pour la circulation et la création de parkings. La ville demande à l'État d'intervenir.

Par ailleurs, la création de parkings privés est encouragée par des mesures fiscales, des expériences de création de parcs souterrains sont lancées.

Quelques solutions inévitables pour contrebalancer les effets néfastes de l'augmentation inévitable de l'automobile, sont par ailleurs mentionnées

- ◆ Réglementation de la circulation devra faire paraître quelques restrictions à la liberté de stationner et de circuler.
- ◆ L'automobiliste devra s'imposer une discipline
- ◆ Faire aboutir le projet d'étalement des horaires de travail et celui d'étalement des vacances pour réduire les pointes d'intensité à certaines heures et pendant le mois d'août.
- ◆ Faire appel à l'État pour qu'il prenne conscience des problèmes et qu'il consente à majorer les crédits routiers, Nice accuse l'État d'avoir volontairement ignoré la question.
- ◆ Obligation pour les constructeurs d'immeubles de réserver des garages, mais les conséquences ne seraient pas très importantes à court terme.
- ◆ Servitude pour créer 16 parkings mais leurs localisations seraient trop lointaines, ce qui pousse à vouloir créer des parkings souterrains avec à terme 8 000 places de prévu.

Le frein financier

La question financière est très importante et est le principal moteur des décisions de la ville en matière de stationnement payant. Les recettes envisagées en 1964 pour financer la construction de parking sont :

- ♦ L'augmentation de la taxe sur les constructions nouvelles (prix/ place non construite). Recettes escomptées 2 millions de francs.
- ♦ Les parkings, créés par la municipalité, en dehors des voies de circulation, deviendront payants. Recettes escomptées 2 millions de francs. Cela permettra l'autofinancement des parkings.

1965

Proposition de stationnement payant sur tous les parkings en ouvrage sur le domaine privé de la ville. La législation est imprécise pour ce qui concerne le stationnement sur voirie bordée d'immeubles privés, la ville préfère donc attendre.

La municipalité a décidé de rendre payant des parkings (c'est-à-dire des places publiques où se garent les voitures).

“L'Administration municipale a créé des parkings payants ; après une période d'adaptation et de mauvaise humeur inévitable, cette initiative a pratiquement été unanimement acceptée.

Elle a été prise pour faciliter évidemment le stationnement et chasser les voitures ventouses, mais surtout pour faire admettre le principe de paiement, seul moyen de permettre la rentabilité qui conditionne la construction de parkings par financement privé.”

1967

Création d'un concours pour la fourniture des parcmètres (avril). La ville a acheté 250 parcmètres auprès de 2 fournisseurs afin de juger les qualités respectives.

Un marché d'une durée d'un an sera passé avec une société privée pour l'entretien et la gestion, en régie contrôlée ; la société étant intéressée aux recettes dépassant un certain taux.

Le 16 avril la Ville acquiert 300 parcmètres qui sont installés à titre d'essai sur plusieurs artères principales de circulation. Ils ne sont installés que sur les bordures de voies longeant les propriétés municipales.

Enquête sur le stationnement

Taux de rotation de la zone bleue : 7.9.

86 % des places sont occupées pendant 12 h. Le taux de respect est de 75 %.

58 % du stationnement est en moyenne inférieur à 1 h. Donc il faut privilégier ce stationnement avec des parkings payants et des parcmètres.

En octobre, 645 places sont en cours d'équipement. Les parcmètres ont été demandés par les commerçants et les syndicats de quartier. À ce jour, il n'est toujours pas envisagé de mettre des parcmètres le long des trottoirs bordés d'immeubles et de magasins. Le système pourra être étendu si l'expérience est concluante.

La Municipalité veut faire passer le tarif de 0.5 F/h à 1 F/h dans les parkings du centre-ville pour favoriser le stationnement de courte durée et l'élimination des véhicules de longue durée. De la même manière, le tarif des parcmètres passe à 1 F/h.

Gestion

La Ville a concédé l'encaissement de la totalité des redevances provenant de l'exploitation des parcmètres à la société SEREL, avec un intéressement aux recettes.

1968

En janvier les premières observations du stationnement payant sont concluantes. Il a rempli l'objectif : chasser les voitures ventouses ; on envisage alors l'extension des parcmètres car le succès est important, les commerçants les réclament.

Critiques

- ◆ Les taxes dites de dépassement sont trop onéreuses et complexes. À cela s'ajoutent les difficultés rencontrées pour payer cette taxe, lorsque le percepteur n'était pas immédiatement trouvé par l'automobiliste.
- ◆ Difficulté de répression des abus et fraudes.

Pour répondre à ces remarques, la Ville va augmenter de 2 unités le personnel de contrôle et installant un poste fixe place Masséna. Des demandes d'annulation de la taxe ont été formulées quand le dépassement est inférieur à ½ h.

- ◆ L'obligation de payer 1 F pour 1 h alors que l'on stationne moins est décriée.

Une modification des appareils pour qu'ils acceptent les pièces de 0,5c sera assurée.

Le conseil municipal achète 100 parcmètres doubles supplémentaires.

Diminuer le nombre de places

Le problème de stationnement est lié à celui de la circulation, ainsi pour fluidifier la circulation et absorber le trafic il faut enlever des emplacements de stationnement.

Le nombre de places de stationnement diminuant de plus en plus, il convient que chaque place serve le plus grand nombre possible de fois par jour. Le stationnement payant va permettre cette rotation rapide.

Acceptabilité

Le stationnement payant est inévitable, il rend plus rentable la construction des parkings. Le stationnement payant : " correspond à un service rendu dont l'habitude fait considérer comme naturel la gratuité, il permet de contrôler la circulation et la facilite ".

" Très bien accepté en Suède et en Grande Bretagne, le stationnement payant se heurte encore en France, à un réflexe acquis pendant les 20 dernières années. Lorsque le français comprendra qu'il économisera ses nerfs et son temps, en utilisant un parc payant plutôt que de tourner 10 minutes en voiture ou de sortir de son bureau pour tourner un disque, un grand pas vers un meilleur sens de l'économie sera réalisé " (BMO).

Toujours d'après les élus, le Niçois acceptera plus facilement de payer le stationnement s'il sait que le revenu de ce stationnement sert à la construction de nouveaux parkings.

Tarifs

Les tarifs sont déterminés en fonction de l'emplacement, de façon à rendre le parking le moins cher possible lorsqu'on s'éloigne du centre et pour que les places centrales soient occupées moins longtemps.

1969

C'est une période où la fraude est très répandue avec notamment l'insertion de rondelles métalliques à la place des pièces. Deux fraudeurs sont pris sur le fait ; ils seront condamnés en 1971.

“ l'automobiliste se rappellera que le stationnement est une tolérance et non un droit et que pour le bien de la communauté, il faut accepter certaines exigences qui n'ont qu'un seul but : faciliter la circulation et le stationnement dans le centre-ville ”

8.4 Lyon - 1970

Source : Le Progrès, Bulletins Municipaux Officiels, l'Auto Journal, Le Monde

Le non catégorique

La réflexion sur l'instauration d'une forme de stationnement payant a émergé officiellement en 1970 - certainement plus tôt dans les esprits - par le biais d'une commission de circulation au sein de la municipalité.

Louis Pradel, maire de Lyon et ancien concessionnaire automobile, a toujours refusé l'installation d'une telle contrainte. Avant le début de l'année 1970, la municipalité ainsi que les habitants refusaient catégoriquement le recours aux parcètres pour réguler le stationnement et Louis Pradel affirmait haut et fort que la ville de Lyon serait la dernière à adopter le stationnement payant (Le Monde 29 janv. 1970, L'Auto Journal, 04 déc. 1969).

La première explication du maire contre le stationnement payant est qu'il va à l'encontre de la politique de stationnement gratuite qu'il a développé depuis 10 ans. Il pense qu'un retournement de situation le décrédibiliserait.

En second lieu, il explique l'affectation impossible de gardiens de contrôle des parcètres alors que l'unité d'agents affectée à la sécurité publique est déjà réduite, un transfert devient alors impossible.

L'échec de la zone bleue

Les discussions sur l'éventuelle mise en place du stationnement payant sont les conséquences directes de l'échec de la zone bleue. Tous les politiques s'accordent à dénoncer d'une part l'indiscipline des automobilistes, le manque de civisme et leur égoïsme et d'autre part, la carence des pouvoirs de police qui sont en charge de contrôler le bon fonctionnement de cette zone où le stationnement est à durée limitée.

Plusieurs arguments ont été mis en avant pour expliquer l'échec de la zone bleue. Celle-ci est principalement due à la croissance considérable du nombre de voitures, au manque d'effectif de police et de surveillance et d'une extension de la zone trop rapidement et dans des proportions considérables. Ce qui peut expliquer que, face à cette extension, les services de police ont été découragés et ont été inefficaces tout comme la réglementation.

Ce manque de vigilance se traduit rapidement par une anarchie en matière de stationnement, en particulier sur la presque île (le centre de Lyon). Les voitures se garent à n'importe quels endroits et " il n'est pas rare de constater des voitures en stationnement sur 2, quand ce n'est pas 3 files ", Le Progrès 22 mai 1970, dans le centre de Lyon. Le stationnement commence à devenir un problème et l'on parle même de " l'asphyxie " du centre-ville.

Les acteurs du changement

Face à ce constat, le maire de Lyon a accepté tardivement, en mai 1970, de regarder de plus près le dossier du stationnement dans sa ville.

Les commerçants, les premiers acteurs de la vie économique de la presque île de Lyon, étaient dans un premier temps opposés au stationnement payant. Mais face à l'asphyxie du centre-ville, ils ont révisé leur position et ont demandé le stationnement payant. Une pétition a été adressée au maire et l'association " Le Cœur de Lyon " a organisé un référendum en son sein afin de connaître la proportion de commerçants favorables au stationnement

payant. Le résultat fut probant, 450 personnes ont voté pour et seulement 2 contre. D'autres acteurs ont également pris part à cette revendication comme la Chambre de Commerce, l'Union des Commerçants de la rue de la République.

La Prévention Routière a, quant à elle, suggéré d'autoriser les commerçants à poser, sous leur responsabilité des parcètres dont ils assureraient l'acquisition, la réparation et la perception des taxes. Cette proposition a tout naturellement été rejetée car cette lourde tâche de gestion ne peut nullement incomber aux commerçants.

Enfin, la Commission de Circulation, dans laquelle l'Automobile Club était largement représentée, a également fait savoir qu'elle était favorable au projet de stationnement payant.

La poussée des commerçants a été déterminante et a joué un grand rôle dans le changement de décision de Louis Pradel, qui s'en est expliqué longuement au Conseil municipal.

Les autres possibilités

Tout en étant unanime pour l'instauration d'une forme de stationnement payant sur la presqu'île, certains membres du conseil municipal ont essayé de formuler des propositions alternatives. C'est en particulier le cas d'un élu municipal, qui avant de se prononcer favorablement sur le stationnement payant a rappelé deux solutions possibles afin d'éviter l'inévitable.

- ◆ L'installation d'une zone orange qui interdit le stationnement dans une zone déterminée et pendant une période précise. Généralement une grande rue est concernée pendant une durée d'une heure aux alentours de midi. Ce système permet d'enlever les voitures ventouses, mais demande à tout usager, résidentiel, visiteur et pendulaire, d'intervenir en même temps. Cette solution déjà proposée auparavant a été refusée.
- ◆ Le changement de réglementation. Certains immeubles de bureaux ne possèdent qu'un nombre infime de place de stationnement destiné aux travailleurs. Les mesures pourraient être révisées afin de fournir un plus grand nombre de stationnement afin d'alléger le stationnement sur voirie. Cette mesure pourrait être plus efficace sur voirie que le stationnement payant ; mais il s'agit là d'une mesure de long terme.

Les éventuelles conséquences du stationnement payant

Après avoir rejeté les diverses propositions, les conséquences directes envisageables sur le stationnement payant ont été soulevées.

- ◆ Le stationnement payant ne favorisera-t-il pas les déplacements à la périphérie des villes où les centres commerciaux commencent à se développer avec une capacité importante de stationnement ? La concurrence entre les grands magasins et les commerçants fait son apparition. Cela peut être, en première approche, vrai, mais si on laisse l'anarchie dans les centres les visiteurs, catégorie de personnes que l'on veut privilégier avec le stationnement payant, ne trouvant pas de place se reporteront automatiquement vers les commerces de la périphérie.
- ◆ Une question plus technique se pose : comment faire l'articulation entre les personnes privées qui perçoivent la redevance et la sanction judiciaire du tribunal de police ? Le système de cartes va être confié à un concessionnaire qui sera le perceuteur des recettes locales, comment cela peut-il se faire ?

- ♦ Ne va-t-on pas décourager le public en lui rajoutant à ses achats une taxe supplémentaire de 1 F 50 ?

Les objectifs

Le premier objectif du stationnement payant était d'augmenter la rotation de véhicules. La municipalité voulait ainsi privilégier les visiteurs qui se rendent dans le centre pour y effectuer leurs achats et donc ne dépassent généralement pas les 1 h 30 de stationnement autorisé par le stationnement payant. La rotation journalière a été estimée à 3 200 véhicules pour 445 places lors de la première phase du stationnement payant.

Le choix de l'outil

Les parcmètres : le maire de Lyon a dès le début refusé l'utilisation des parcmètres jugés trop onéreux et par ailleurs imposant une surface maximum aux places pour assurer le stationnement des grandes voitures. Il les a également jugés disgracieux et sujets aux problèmes de vandalisme.

Les cartes de stationnement : les fiches de stationnement sont préférées. Elles sont vendues au détail ou par carnet de 10. En outre, certains commerçants s'ils le souhaitent, en délivreront gratuitement à titre publicitaire à leurs clients.

Seules les voitures particulières pourront stationner sur ces emplacements qui sont délimités par un marquage au sol de couleur rouge orangé.

Les étapes de la mise en place

Le stationnement payant, voté par le Conseil Municipal le 25 mai 1970 et approuvé par le préfet le 2 septembre 1970, a été installé à la rentrée, le 1 octobre 1970.

Ce programme était composé de plusieurs phases de mise en œuvre dans le cadre d'une expérimentation.

Les étapes :

1ère phase : au 1^{er} octobre 1970, 445 places (1/4 des places de la zone bleue) sont concernées par l'utilisation des cartes de stationnement. Elles sont situées sur les places publiques et non sur la voirie.

2ème phase : 1^{er} novembre 1970, elle concerne environ 500 places supplémentaires sur un long terre-plein central.

3ème phase : 1^{er} décembre 1970, elle concerne environ 450 places supplémentaires.

Cette expérimentation du système avait pour objectif de durer jusqu'en décembre 1971, un an et demi après sa première mise en œuvre.

Ce découpage par phases successives a vraisemblablement été imaginé pour améliorer l'acceptation par les usagers et les commerçants.

Ce programme, tel qu'il a été décrit au début, faisait état de la mise en paiement de 1 395 places jusqu'en janvier 1971, il semblerait que des emplacements supplémentaires ont été ajoutés au cours de cette période.

Les horaires et tarifs

Les horaires

Au début la plage horaire soumise au stationnement payant était 7 h - 20 h, mais elle s'est avérée trop restrictive pour les usagers et difficilement applicable pour le concessionnaire. Un nouvel horaire a donc été décidé de 8 h à 19 h, sauf le dimanche, jours fériés et mois d'août.

Les tarifs et amendes

L'achat d'une fiche de stationnement d'1 F 50 (montant minimum et maximum) donne le droit de stationner pendant 1 h 30 dans la zone géographique déterminée. En aucun cas, un même emplacement ne pourra être occupé au-delà de cette durée, même avec la mise en place d'une 2ème fiche, ceci afin de provoquer une rotation effective des voitures. Les emplacements payants concernent exclusivement les voitures particulières. La possibilité d'acheter des cartes d'½ h n'a pas été offerte, car l'impression d'une telle carte aurait coûté 18 centimes.

À noter que M. Collomb réagit au niveau tarifaire qu'il estime trop cher en comparaison des 20 centimes les 20 minutes observées dans d'autres villes.

Progressivement, des tarifs spécifiques (tarif "spectacle" et tarif de nuit) se sont développés sur le parking de surface en centre-ville ainsi qu'une adaptation des tarifs de journée pratiqués par le concessionnaire (0,45 F pour 1 h).

Une amende forfaitaire de 5 F, s'appliquera à chaque tranche de 1 h 30 non payée.

Cette amende de 5 F devait être réglée dans les 24 h aux guichets de perception aménagés. En cas de non-règlement, des poursuites étaient effectuées.

Modification du système

Au fur et à mesure, des modifications du système ont été nécessaires. Elles ont concerné soit les tarifs, soit les emplacements eux-mêmes.

Quelques exemples :

- ◆ Une interruption à l'heure du midi (8 h – 12 h et 13 h 30 – 19 h) a été adoptée.
- ◆ Sur les terre-pleins centraux de l'axe Nord – Sud, la durée maximum de 1 h 30 a été portée à 2 h.
- ◆ En décembre 1970, alors que le conseil municipal avait spécifié que les places payantes concernaient uniquement les emplacements des places publiques, une extension du nombre d'emplacements s'est faite sur la chaussée
- ◆ Juin 1971, aménagement des horaires de certains emplacements payants qui ne sont ni situés en centre-ville, ni même à la périphérie immédiate d'une zone de grande activité. L'utilisation de tels emplacements à la demi-journée pour 1.50 F semblait raisonnable (au lieu de supprimer le stationnement payant) et offrait des possibilités intéressantes aux usagers ayant un emploi dans ce quartier.
- ◆ Mars 1972, l'installation du premier horodateur place Antonin Poncet, permet le stationnement fractionné par tranche d'une demi-heure. En effet, la demande

importante de stationnement de courte durée a été formulée à cet endroit :
50c / ½H.

L'extension de l'horodateur a vivement été souhaitée à tous les emplacements possibles, l'usage des fiches contrôles étant admis jusqu'à épuisement des stocks.

La gestion

La Municipalité avait souscrit avec la Société Laurent SA, déjà concessionnaire de parcs de stationnement en ouvrage, un traité de gré à gré pour l'exploitation d'emplacements payants sur voirie par voie de concession.

Le 1^{er} traité était valable du 1^{er} octobre au 30 novembre 1970, ce qui permettait d'arrêter l'expérience au bout de 2 mois, le cas échéant.

Le 2^{ème} du 1^{er} décembre 1970 au 31 décembre 1971.

Dans ce traité, des dispositions prévoyaient le renouvellement éventuel du contrat d'année en année par tacite reconduction sauf dénonciation par l'une des parties 3 mois avant son expiration.

L'exploitation des emplacements payants, telle qu'elle était assurée par la Société Laurent SA ne donnant pas satisfaction, notamment du fait de l'insuffisance maintes fois constatée du contrôle assuré par le concessionnaire, la Ville de Lyon a dénoncé la convention au 13 septembre 1971.

C'est la SEM Lyon Parc Auto, créée au début des années 1970, qui signe la convention. Elle avait déjà construit et exploité le parc de stationnement de la Halle de Lyon, ainsi que le nouveau parc construit sur l'emplacement de l'ancienne Halle des Cordeliers (700 places). La Ville de Lyon a donc loué pour 60 ans (bail emphytéotique) les parcs de stationnement de la ville pour leur exploitation.

La Ville recevra chaque année une redevance égale à 36 % des recettes brutes d'exploitation (stationnement en parc et sur voirie).

Les résultats

Pour M. Marque, président de la commission de circulation, au soir du 2^{ème} jour, le 03 oct. 1970, l'essai du stationnement payant est déjà concluant : les voitures ventouses ont été chassées.

- ◆ 1 200 fiches ont été vendues place Tolozan.
- ◆ des amendes ont été données pour abus de stationnement
- ◆ le personnel de surveillance, en nombre insuffisant, a reçu de nouvelles recrues dans les 48 h.
- ◆ certains se sont plaints de la durée de stationnement trop insuffisante, les services municipaux envisagent un stationnement prolongé sur l'axe Nord Sud.
- ◆ À terme, le manque de personnel pour le contrôle est le premier problème soulevé.

Réactions

Les réactions sur le stationnement payant ont été vives. Les journaux locaux se sont fait l'écho des réactions des automobilistes mais également de certains commerçants toujours

réfractaires au stationnement payant. En effet c'est cette catégorie de personnes que la presse interviewe en premier car très virulente et très médiatique.

Cependant, cette catégorie de population semble être divisée sur le sujet. Certains commerçants, en particulier ceux de la Martinière, invoquent la fuite des clients comme première conséquence directe du stationnement payant. Les autres affirment le contraire et allaient voir enfin revenir leurs clients. Ils ajoutent que " ces zones payantes sont des rares mesures en faveur du commerce du centre " (le président du Comité des Commerçants de la rue de la Barre).

La municipalité, et surtout le maire, affirme que cette mesure a été prise selon la volonté des commerçants et M. Marque se félicite des résultats obtenus et de l'objectif atteint : trouver des places dans le cœur de Lyon. La municipalité demande aux commerçants mécontents de participer activement à cette opération dans leur propre intérêt en enlevant, par exemple, leurs véhicules des emplacements réservés.

Les automobilistes sont quant à eux peu représentés dans la presse locale, mais jugent la formule un peu cher et font " grise mine " devant ce nouveau système.

Les médias

Le journal Le Progrès reconnaît qu'il existe un problème indéniable de circulation et de stationnement dans la presqu'île de Lyon et déclare effectivement qu'il faut avoir recours à une solution pour enrayer ce problème. Mais le stationnement payant ne lui semble pas être l'outil le mieux adapté pour s'attaquer au fond du problème, ce ne saurait être qu'un palliatif.

Le journal donne lui-même des solutions. Il préconise la construction de parkings de dissuasion qui lui " semble le meilleur moyen de désengorger le centre-ville et de retenir à la périphérie des agglomérations un nombre important de voitures ". Il retient également l'idée que ces parkings permettraient aux conducteurs de se libérer des soucis de la conduite en ville et de recherche d'un emplacement pour stationner. Il donne enfin un élément de réponse aux commerçants pour qu'ils changent leur méthode en s'inspirant du schéma suivant : " acheter dans le centre, nous livrerons aux parkings ! "

" Mais tout de même, l'impression générale est très défavorable " ;

Le journal local a annoncé à ses lecteurs l'instauration du stationnement payant comme l'ultime espoir pour voir s'améliorer la circulation dans le centre-ville, la " solution de la dernière chance " comme l'écrit Le Progrès le 22 mai 1970. Le stationnement payant est envisagé comme une solution extrême avant de passer à la mesure radicale celle de l'interdiction totale du stationnement, voire de la circulation, des véhicules privés dans la presqu'île, ce que personne ne souhaite.

" Les terre-pleins centraux de l'axe Nord Sud ne seront plus accessibles gratuitement. On notera contrairement aux promesses du maire, ce stationnement payant empiète sur certaines portions de rues particulièrement encombrées. Souhaitons qu'il ne s'agisse là que d'exceptions destinées à confirmer la règle ". Le Progrès le 01 déc. 1970.

Notons enfin, que la presse s'attaque tour à tour aux services de police et à ses effectifs de contrôle, au maire et à son rôle de direction au sein de la ville, aux systèmes de contravention...

8.5 Paris - 1971

Source : La Monde, Bulletin Municipaux Officiels, l'Auto Journal

À Paris, le processus de stationnement a été long à venir à maturation en comparaison des villes de province. À partir de 1954, le sujet est évoqué au Conseil de Paris mais sans connaître de réel répondant. Cependant la situation parisienne devenait de plus en plus critique et l'Administration devait trouver des "stratagèmes" afin de régler le plus rapidement possible les problèmes de circulation et de stationnement. Mais Paris, considérant le sujet trop délicat, était prudente face au stationnement payant.

Pas à pas vers le stationnement payant

En 1963, le premier parc de stationnement payant en ouvrage est construit rue de Lutèce.

① Le stationnement payant est devenu une idée forte avec l'arrivée du Préfet de Police M. Grimaud en 1967. Il se déclare partisan du stationnement payant pour la ville, "solution de l'avenir". Le stationnement payant favorisera l'utilisation plus rationnelle de l'auto par les particuliers et permettra de développer les transports en commun. Le projet est présenté dans le rapport de la commission du V^{ème} Plan (il l'était déjà dans le IV^{ème} plan).

Le préfet de Police veut, en parallèle, édifier des parkings aux portes de Paris et instaurer sur certaines voies, un système de stationnement limité à ½ h, à mi-chemin entre la zone bleue et l'interdiction totale.

Le projet a été rejeté au Conseil de Paris. Les socialistes et les communistes sont radicalement contre, alors que ce débat passionné provoque des divisions au sein des groupes centristes et de l'UNR (majorité).

② En 1967, le conseil de Paris demande au Préfet de Paris d'étudier "l'aménagement des places de stationnement sur certains terre-plein et contre-allée et une meilleure rotation des véhicules dans l'occupation des places". Cette formule entre parcs en ouvrage et stationnement sur voirie permettra en 1968 de 'faire passer la pilule'. Le PSU, le PC et les radicaux sont toujours opposés à toute forme de stationnement payant.

③ En 1968, le Conseil de Paris donne un avis favorable pour l'aménagement de 16 places publiques (environ 3 300 emplacements) de "parcs de stationnement gardés et rémunérés" tout en affirmant son opposition au stationnement payant (sous-entendu généralisé). Sur ces places, l'installation des parcmètres a été rejetée ; le principe de la 'chaisière' est retenue (c'est-à-dire un gardien). Il est dit que les tarifs seront étudiés pour réduire la durée de stationnement au minimum et donc accélérer la rotation ; ils sont en fait fixés 'arbitrairement' à 0,50 F/h les 4 premières heures puis 1 F/h ensuite, sans limitation de durée, de 9h à 20h. Le rapport a également envisagé la possibilité d'appliquer diverses tarification dans ces parcs selon que l'on se trouve en zone bleue, en zone résidentielle ou en zones intermédiaire (zones d'activités hors zone bleue).

Des désaccords se font sentir sur le mode de gestion de ces emplacements. L'exploitation de ces nouveaux parcs payants pourrait être confiée à des sociétés privées, mais dans ce cas là, la ville propriétaire abandonnerait une partie des bénéfices qu'elle aurait pu espérer d'une gestion directe.

Les parcs seront aménagés assez lentement jusqu'en 1971 ; fin 1969 seules 450 places avaient été aménagées, pour des raisons de coût et de rentabilité.

④ Les grands débats de décembre 1969 au Conseil de Paris ont fait avancer le dossier du stationnement payant. Une Commission regroupant 8 élus de cette Assemblée, 4 représentants de la Préfecture de Police et 4 de la Préfecture de Paris va réfléchir sur les modalités d'une éventuelle mise en place du stationnement payant.

⑤ Trois mois après ce vote, un nouveau mémoire des Préfets est proposé devant le Conseil de Paris. Les Préfets proposent de mettre à l'essai sur 10 % de la zone bleue le stationnement payant, c'est à dire 2200 places de stationnement grâce au 'chèque de stationnement' (?) de 1 F/h ; les parcmètres n'étant toujours pas souhaité. Le recrutement d'hôtesse d'accueil orientant et rappelant les règles du stationnement payant est également envisagé. Mais ce nouvel essai fut vain.

⑥ Le Conseil de Paris du 1er juillet 1971 vote finalement le lancement du stationnement payant sur voirie, " le dos au mur ". Une nouvelle proposition de stationnement payant est en effet acceptée par le Conseil. C'est avec regret que les différents partis donnent leur accord mais déclarent que cette mesure est nécessaire car la situation est catastrophique. C'est un mal nécessaire que les commerçants eux-mêmes réclament. Le tarif sera de 0,50 F la demi-heure, 1 F l'heure, 2 F l'heure et demie et 3 F les deux heures. Le parcmètre semble préférable à tous autres outils de perception. Il donne les meilleurs résultats au point de vue financier, la Ville peut espérer dégager une recette brute de 2 000 F par place. Ces recettes tomberont dans le budget global de la Ville sans affectation particulière.

Les groupes de droite, tels que " Libertés de Paris ", " Paris – majorité " et les républicains indépendants, ont voté favorablement et le scrutin est de 46 voix pour et 31 contre.

La mise en service du projet, prévue à la rentrée de septembre 1971, a été retardée à cause des grèves prolongées de la RATP et de la SNCF paralysant toute la capitale. Le Préfet de Police a décidé de retarder la mise en place des parcmètres estimant que les Parisiens étaient déjà fortement pénalisés par l'immobilisation totale des transports en commun. Les parcmètres ont du attendre quelques semaines avant d'être installés sur les trottoirs le 4 octobre 1971.

Les argumentaires

Dans les documents étudiés, les arguments sont très soigneusement exposés, en voici quelques-uns.

Argument POUR

- ◆ Pour justifier le péage, certains affirment qu'il existe déjà sous forme de perte de temps.
- ◆ Le stationnement payant a l'avantage de substituer l'ordre à l'anarchie, il s'agit bien sûr de gérer la pénurie de place, et de réduire le stationnement illicite.
- ◆ La capacité de parcage diminue de 30 %, mais l'esthétique urbaine en bénéficie. La redevance du stationnement payant permettrait de couvrir les frais de contrôle de la zone bleue. La zone de stationnement payant couvre par ses ressources les frais d'aménagement (délimitation des emplacements) d'équipement (compteurs) et de fonctionnement (préposés et contrôleurs). Si le système était adopté, on pourrait l'étendre progressivement sans être arrêté par un problème budgétaire. La ressource financière est estimée à environ 1 100 F/an.
- ◆ Le stationnement payant libérerait 10 à 15 % de places utiles, du fait de la rotation.

- ◆ La sélection par l'argent, si désagréable soit-elle, est cependant tolérable si l'on veut rendre vraiment service à la majorité des parisiens.

À noter que les arguments en faveur du commerce, très présents dans les villes de province, sont peu affichés ; les considérations sont plutôt d'ordre général sur la circulation et les difficultés de stationner.

Argument CONTRE

- ◆ Le stationnement payant est une sélection par l'argent.
- ◆ La Ville se heurterait à une certaine méfiance des automobilistes.
- ◆ La Fédération des Clubs Automobile de France rappelle le décalage entre les recettes tirées de la fiscalité routière et les dépenses affectées à la route très important en 1963. L'Automobile Club craint qu'il en soit de même avec les recettes du stationnement payant. Les automobilistes ne seront guère assurés que les recettes iront aux financements de garages.
- ◆ Faire assumer aux automobilistes les frais de rémunération de sociétés privées, ce qui va amener une augmentation des tarifs comme en Grande Bretagne.
- ◆ La gestion est trop coûteuse.
- ◆ Une comparaison avec la Grande Bretagne a été faite, où il y a eu échec car la zone était insuffisamment surveillée et les utilisateurs n'ont, à 95 %, pas d'amende lors de dépassement d'horaires.
- ◆ Les villes ne font pas de bénéfices mais sont souvent en perte.
- ◆ Aux USA, certaines villes ont abandonné les parcmètres.
- ◆ La capacité de parcage diminue de 20 à 30 %.

Autres propositions

Des propositions ont été formulées pour accompagner ce premier projet de planification du stationnement :

- ◆ L'établissement d'une taxe mensuelle de 60 F. Elle devait être payée par tout automobiliste ayant " adopté la rue comme garage permanent de nuit ". Les ressources, non négligeables, attribuées à la ville, pourraient encourager la création de garages et de parcs. Ces nouvelles recettes baisseraient le temps de réalisation du programme de parkings. Cependant, il demanderait surtout une large adhésion de l'opinion. Cette nouvelle taxe réveille les inquiétudes des élus encore nombreux qui redoutent d'aboutir en définitive au stationnement payant généralisé. Selon certains, cette taxe rétablirait la justice auprès des automobilistes qui on fait l'effort d'acheter un garage.
- ◆ La Préfecture envisage également la multiplication des taxis et leur modification ainsi que la création de taxis collectifs.
- ◆ Les usagers pourraient cotiser à une " épargne garage " (1969) sur la base d'une prestation mensuelle à un programme de construction de garages. C'est une cotisation modérée mais progressive pour qu'elle ne soit pas considérée comme un droit d'occupation permanente de la chaussée. Cotisation versée à un compte ouvert au non-automobiliste. Les prestations alimenteront un fond de roulement permettant d'aider une société de promotion à lancer une première tranche de

garages. Lorsque les premiers prestataires prendront possession de garage, leurs sommes seront entièrement remboursées. Grâce à cet apport financier supplémentaire 3 programmes de garages pourront être engagés :

- Programme de garage permanent pour les propriétaires d'automobile habitant Paris.
- Programme de parkings temporaires et horaires.
- Programme de parkings journaliers à la périphérie immédiate de Paris.

Ces principales propositions ont toutes été rejetées par le Conseil de Paris mais on permis d'engager des réflexions sur le stationnement payant.

Les acteurs

L'Automobile Club s'élève vigoureusement contre la proposition du préfet. Selon lui, le stationnement payant sur chaussée n'augmentera pas la surface libre nouvelle. Il est vrai qu'il augmentera la rotation mais la limitation gratuite de la durée de stationnement procure les mêmes avantages. L'automobiliste verse déjà 13 % des recettes fiscales de l'État, le stationnement payant ne fera qu'accabler une fois de plus l'usager de taxes. La formule de stationnement payant s'assimile à un privilège en faveur de certaines personnes ou sociétés ; celles dont le budget ou l'activité permet de couvrir la taxe ce qui n'est pas forcément celles qui ont les meilleurs motifs de stationner.

Estimant que le stationnement payant est illégal, La Fédération a saisi le Conseil d'État en 1965 pour qu'il se prononce sur la question.

Les divisions politiques

Dans cette affaire, Paris s'est différenciée très nettement des villes de province par un débat politique long et très prononcé. Il est vrai que le contexte institutionnel de l'époque et complexe, où l'administration nationale propose ou refuse (Préfet de Paris pour les travaux, Préfet de police pour la circulation) et le Conseil de Paris vote.

Au début des discussions, les élus parisiens étaient hostiles à toute forme de paiement pour stationner. La situation évoluant de façon dramatique, certains partis politiques ont changé de position pour accepter progressivement ce système de gestion du stationnement.

- ◆ **L'URP** : L'URP (union des républicains), parti de la majorité, est le premier parti qui accepte de voir une solution payante régler les problèmes de stationnement. Selon lui, la Ville pourrait avoir recours à certaines modalités de stationnement payant où " l'occupation de la voirie ne peut être tolérée ". À la fin de l'année 1969, le stationnement payant devient alors inéluctable et le parti déclare qu'il faut " prendre des mesures impopulaires. La population nous en voudrait si l'on ne fait rien pour faciliter le stationnement ".
- ◆ **Les centristes** : certains veulent une extension de la zone bleue et demandent une réduction des tarifs dans les parcs de stationnement aménagés. Le stationnement payant généralisé est toujours rejeté, mais le parti accepte la création d'une commission pour définir comment peut être instituer le stationnement payant dans sa pratique. Le groupe centriste reste divisé sur la question et, au fur et à mesure, se rapproche de l'URP et semble d'accord avec leurs textes.
- ◆ **Le Parti Communiste** : s'est toujours opposé au stationnement payant. Pour ce parti, le stationnement payant est vécu comme une nouvelle imposition, une

sélection par l'argent. De plus, il représente un rendement financier faible et ne pourra pas, à lui seul, régler les problèmes de stationnement. Il demande, donc, le prélèvement d'un impôt sur les grandes entreprises afin d'améliorer les transports en commun et la circulation automobile. Les communistes sont également virulents envers l'État qui leur semble être le fautif de la situation car il refuse de donner aux collectivités les moyens de réaliser les opérations d'urbanisme et de développement de transports. Ils préconisent la construction de parkings gratuits à la périphérie et dans le centre de la capitale, le prolongement du métro de banlieue et l'amélioration du confort des transports.

- ♦ **Le PSU, les radicaux et le FGDS** sont proches de l'avis du parti communiste mais adoptent une attitude plus modérée. Seul le Parti Socialiste Unifié est favorable à la mesure proposée à condition que le produit de la taxation soit affecté à l'amélioration des conditions de circulation et les transports en commun. Il se range aux cotés du PC et vote également contre la création de la commission mixte (51 voix pour, 38 contre).

8.6 Liste des personnes rencontrées

M. Carles. Directeur de Sareco, bureau d'études spécialisé en stationnement

M. Darbour. Cete de Lyon. Expert en stationnement

M. Legaignoux. Certu. Expert en stationnement.

M. Saraillon. Ancien élu à Oullins (69), a participé à la mise en place du stationnement payant.