

Enquête Ménages Déplacements 2013

Les pratiques de stationnement automobile des habitants de la grande agglomération toulousaine

Le poids de l'histoire

L'avènement de la voiture s'est accompagné d'une offre en stationnement abondante et souvent gratuite.

Ainsi l'installation des zones commerciales en périphérie s'accompagne de la mise à disposition de vastes parkings facteurs attractifs de clientèle. Dans les centralités anciennes où l'offre en stationnement privée est limitée, la largeur des trottoirs diminue pour laisser la place au stationnement. La localisation des zones d'activités est choisie non seulement en fonction de l'accessibilité routière mais aussi de la possibilité de créer des parkings mis à la disposition des employés. Enfin les zones d'habitat pavillonnaire ou collectif développent en général une offre privative. Or, l'offre en stationnement conditionne la mobilité en voiture. Moins l'offre est contraignante, plus la possession et/ou l'usage de la voiture sont importants.

Or, limiter la capacité de stationnement à destination apparaît comme un véritable levier de maîtrise de l'usage de la voiture, qui permet de diminuer la congestion et la pollution, d'offrir un meilleur partage de l'espace public avec des aménagements qualitatifs en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière.

Une politique de stationnement qui porte ses fruits notamment dans le centre-ville de Toulouse

La demande en stationnement est loin d'être uniforme dans les différents territoires et varie en fonction de la journée. Depuis 2005, le Plan Local de Stationnement (PLS) a été instauré progressivement dans le centre-ville de Toulouse. Il réglemente le stationnement sur voirie

au profit des résidents et de l'activité commerciale. Dans certains centres-villes de l'agglomération et certains coeurs de quartiers toulousains, des zones bleues ont été mises en places.

Les résultats de l'EMD 2013 sont plutôt encourageants sur les évolutions des pratiques de stationnement depuis 2004, ils montrent notamment que :

- le taux de motorisation baisse sur l'ensemble des territoires de la grande agglomération toulousaine, en particulier dans le centre-ville de Toulouse ;
- le stationnement pour le motif travail reste prépondérant dans le centre-ville de Toulouse, mais il a chuté, au profit de celui pour le motif achat ;
- le stationnement au domicile dans Toulouse s'effectue davantage dans la rue qu'en périphérie, mais il est en baisse, alors qu'il croît ailleurs dans l'agglomération ;
- la bonne accessibilité en transport en commun, l'offre en parcs relais et les aménagements en faveur des modes doux permettent de faire baisser de -36%, le nombre de voitures dans le centre-ville de Toulouse.

CHIFFRES CLÉS

Les habitants de la grande agglomération toulousaine utilisent **633 000 voitures**

qui génèrent

1,84 million de trajets dans la journée et autant de besoin de stationnement

L'analyse des pratiques de stationnement à travers les résultats de l'EMD, réalisée par l'aua/T, a été demandée et pilotée par Toulouse Métropole.

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD)

L'analyse des pratiques de stationnement résulte principalement de l'exploitation de la 5^e EMD réalisée dans l'agglomération toulousaine par Tisséo-SMTC, avec le concours de l'Etat, d'octobre 2012 à avril 2013. Cette enquête a permis de recueillir les pratiques de déplacements d'un échantillon représentatif de la population de près de 7 000 ménages résidant dans un périmètre de 179 communes.

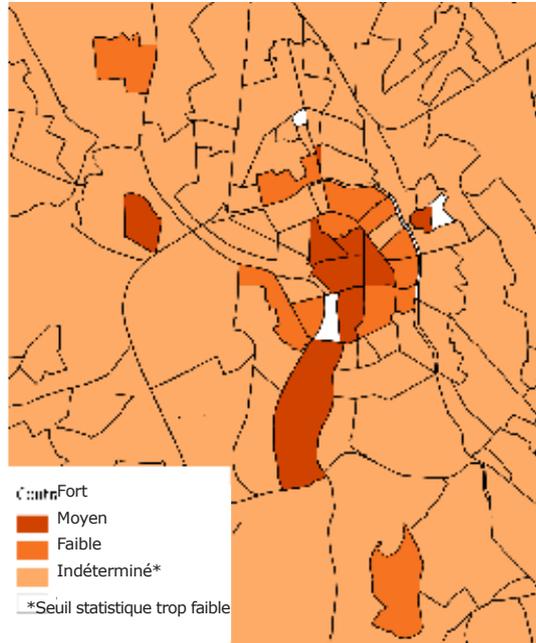
Par mesure de simplification, le territoire enquêté a été découpé en quatre grands secteurs :

- le centre-ville de Toulouse, qui est soumis au Plan Local de Stationnement
- le reste de Toulouse ;
- la périphérie proche ;
- la périphérie éloignée.

Mai 2015

Dans la grande agglomération toulousaine, un stationnement globalement peu contraignant ...

Contraintes de stationnement



Un stationnement essentiellement gratuit

- 97% pour le motif domicile
- 78% pour les autres motifs

Des difficultés concentrées dans le centre-ville

Le Cerema a mis au point une méthode mesurant la difficulté à obtenir une place de stationnement quel que soit le motif pour une voiture dans un lieu donné, à partir de 6 indicateurs issus de l'enquête ménages déplacements (temps de recherche d'une place de stationnement sur voirie, temps de marche à pied entre la place de stationnement et son lieu de destination,...)

Sur la grande agglomération toulousaine, les quartiers à fortes contraintes de stationnement se situent essentiellement dans le centre-ville de Toulouse, ou en continuité immédiate. Ils concernent également quelques secteurs pourvus d'équipements majeurs d'agglomération, dont notamment l'Hôpital Purpan, la gare Matabiau, le parc des expositions/ stadium lors de manifestation.

Il est à noter que la durée moyenne de recherche d'une place dans ces secteurs est inférieure à 3 min. Cette démarche a été menée également dans d'autres agglomérations. On retrouve le même lien fort entre centralités urbaines et contraintes de stationnement.

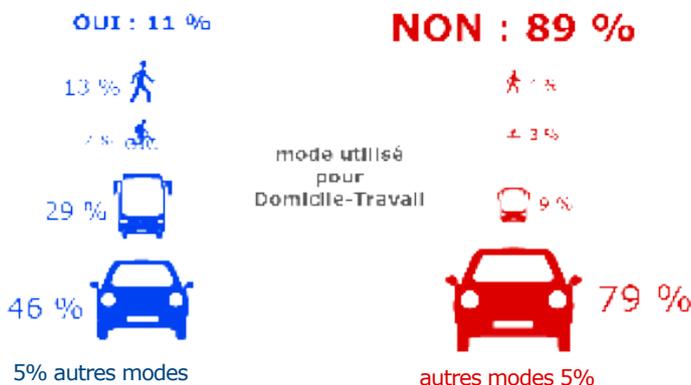
Un lien entre stationnement et l'usage de la voiture

Plus le stationnement au lieu de destination est aisé, en particulier pour le motif travail, plus l'usage de la voiture est majoritaire.

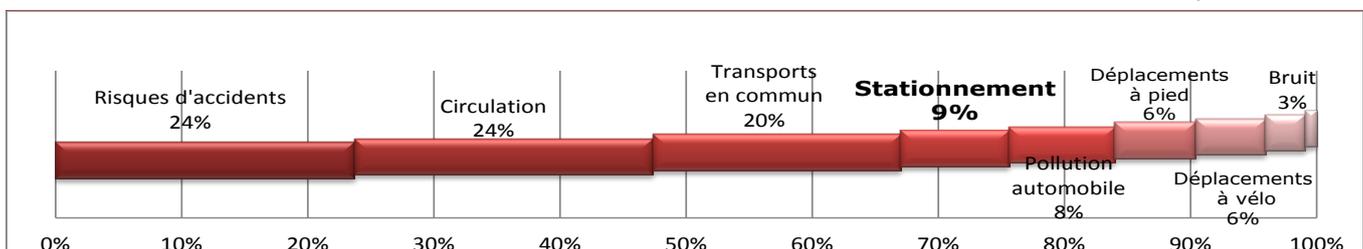
A l'échelle de la grande agglomération toulousaine, 89% des actifs ne rencontrent pas de difficultés pour stationner sur leur lieu de travail. Lorsqu'on observe l'usage des différents modes de transport pour aller travailler, on note que ceux qui n'ont pas de problème pour stationner sur leur lieu d'emploi utilisent très majoritairement la voiture.

Toutefois, ceux qui expriment des difficultés de stationnement travaillent tous dans le centre-ville de Toulouse, où il existe non seulement une bonne accessibilité en transport en commun mais aussi des espaces publics en faveur des modes actifs.

Avez-vous un problème de stationnement sur votre lieu d'emploi ?



Préoccupation «transport» des habitants



... mais des pratiques de stationnement résidentiel différentes en fonction des territoires

Des ménages moins motorisés qu'en 2004

En 2013, dans la grande agglomération toulousaine, les habitants possèdent en moyenne 763 voitures pour 1 000 adultes, ce qui correspond à un taux élevé qui révèle l'importance de l'étalement urbain.

C'est dans le centre-ville de Toulouse et dans les villes et quartiers les plus denses (Blagnac, Colomiers Muret, Toulouse) que la possession d'un véhicule est moindre. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène :

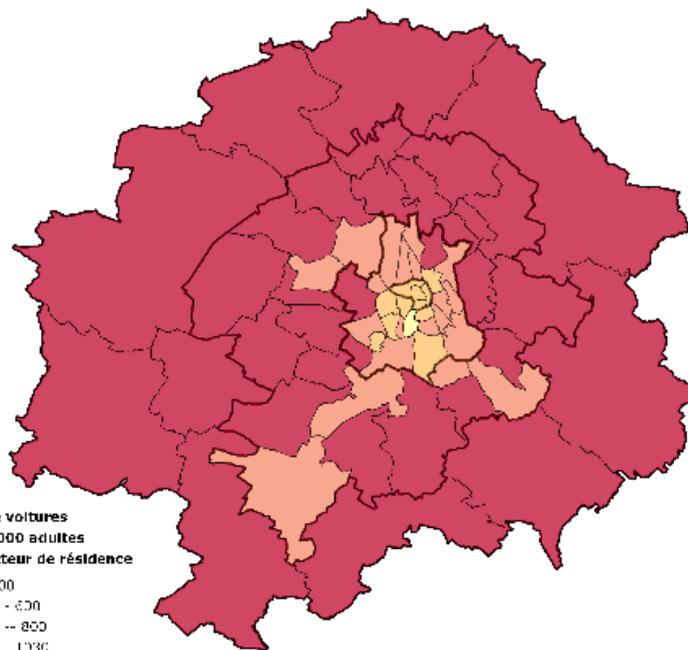
- les centralités qui accueillent une mixité d'équipements, de commerces et d'habitat, réduisant ainsi les besoins de se déplacer en voiture ;
- des formes urbaines limitant l'offre de stationnement publique et privée ;
- Des territoires denses, bien desservis en transport en commun ;
- Une typologie de populations moins motorisées (étudiants, personnes âgées, faibles revenus,...)

Entre 2004 et 2013, le taux de motorisation baisse dans l'ensemble des territoires, et de manière marquée dans le centre-ville de Toulouse avec une augmentation de 11 points du nombre de ménages sans voiture et une baisse pratiquement équivalente du nombre de ménages avec une seule voiture.

Des usages différents sur l'espace public

Entre 2004 et 2013, les habitants de Toulouse et en particulier ceux du centre-ville utilisent moins l'espace public pour stationner près de leur domicile (moins 13 points), tandis qu'en périphérie proche et éloignée, le stationnement dans la rue augmente. La pression du stationnement dans le centre-ville de Toulouse amène les habitants à trouver un emplacement réservé pour garer leur voiture. Tandis qu'en périphérie, l'absence de réelle contrainte de stationnement incite de plus en plus d'habitants à stationner dans la rue.

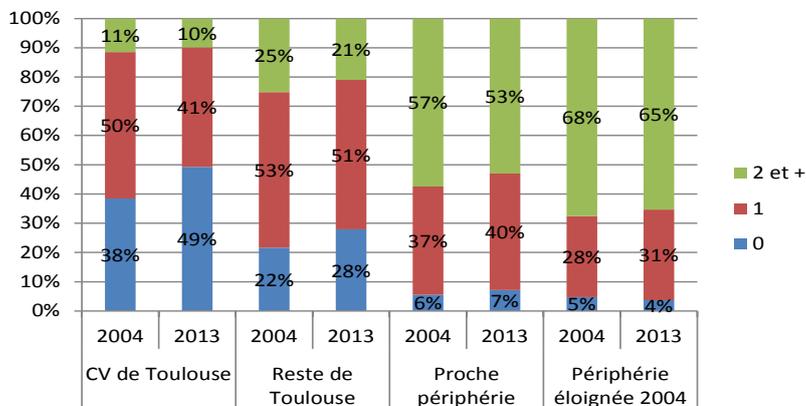
Même en ayant une place de stationnement privée, certains habitants stationnent la nuit dans la rue. C'est dans Toulouse, hors centre, que cette part est la plus forte.



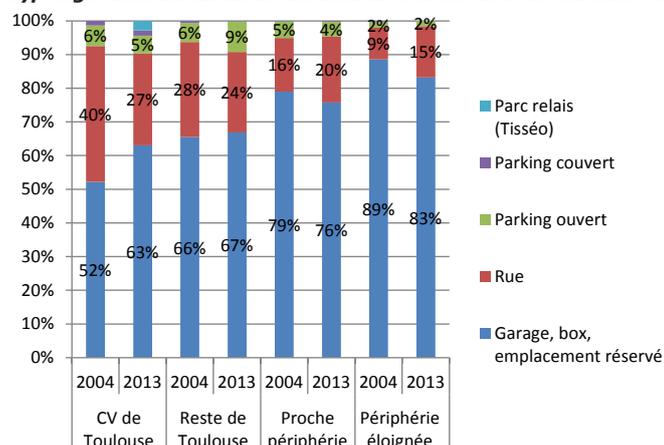
Nombre moyen de voitures par ménage sur la grande agglomération toulousaine

- 1,26 en 2013
- 1,33 en 2004

Nombre de véhicules par ménage



Typologie du stationnement au domicile selon le lieu de résidence du conducteur

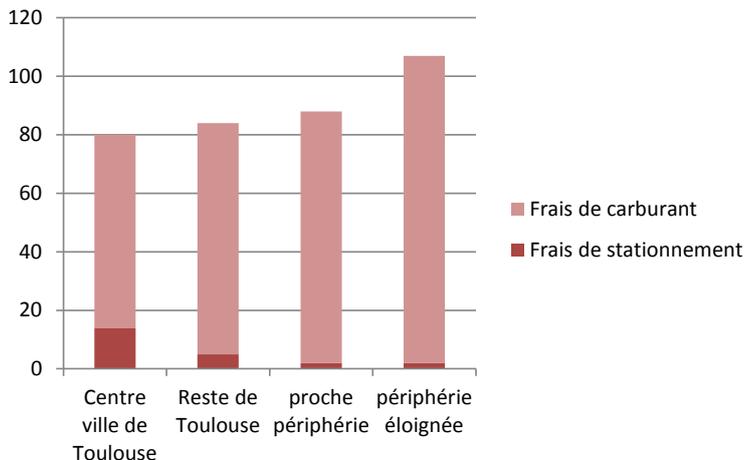


Proportion des ménages ayant une place de stationnement privée liée au logement qui se garent la nuit sur la voirie

	CV de Toulouse	Reste de Toulouse	Proche périphérie	Périphérie éloignée	Ensemble
Dans la rue, parking ouvert	8 %	16 %	15 %	10 %	14 %

Des coûts moyens de stationnement annoncés faibles

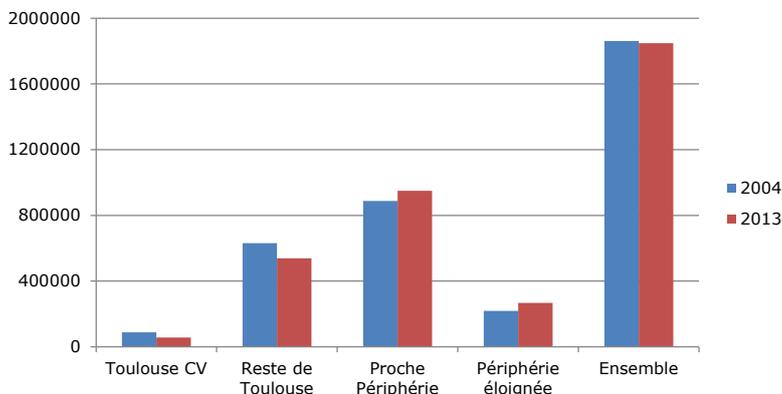
Montant moyen déclaré des frais mensuels de stationnement et de carburant par voiture et par ménage pour les résidents en 2013



Si les frais mensuels de stationnement sont nettement plus élevés dans le centre-ville de Toulouse, ils sont largement compensés par les frais mensuels de carburant dans les autres territoires, où l'usage de la voiture est plus intensif.

Des pratiques spécifiques en fonction du lieu de destination du stationnement

Nbre de trajets quotidiens effectués par les habitants en tant que conducteur de voiture selon la destination

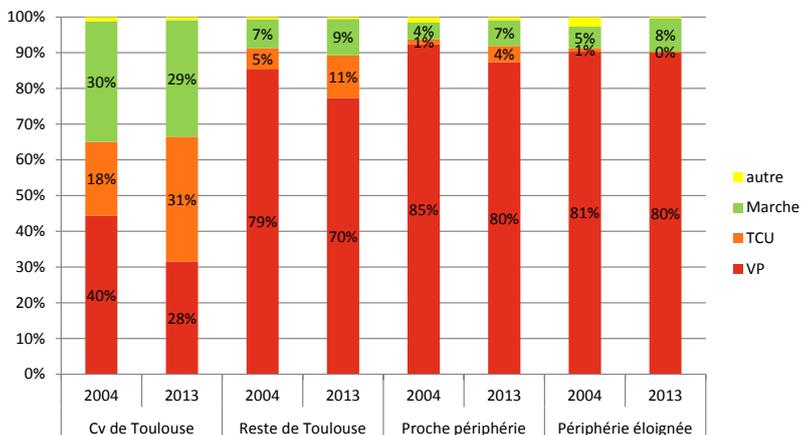


Une baisse de l'usage de la voiture dans Toulouse

Pour la première fois, depuis près de 20 ans, le nombre de voitures en circulation des habitants de la grande agglomération toulousaine a stagné, malgré un constat de croissance démographique sur l'ensemble des territoires.

Des disparités territoriales apparaissent. Si de moins en moins de voitures ont pour destination le centre-ville (-36%) et le reste de Toulouse (-15%), le nombre de voitures à destination de la périphérie proche (+7%) ou éloignée (+23%) augmente.

Répartition modale pour les déplacements à destination pour le motif travail



Une baisse de l'usage de la voiture pour aller travailler

Entre les deux dernières enquêtes ménages, la part de l'usage de la voiture particulière pour aller travailler a fortement diminué au profit de l'usage des transports en commun.

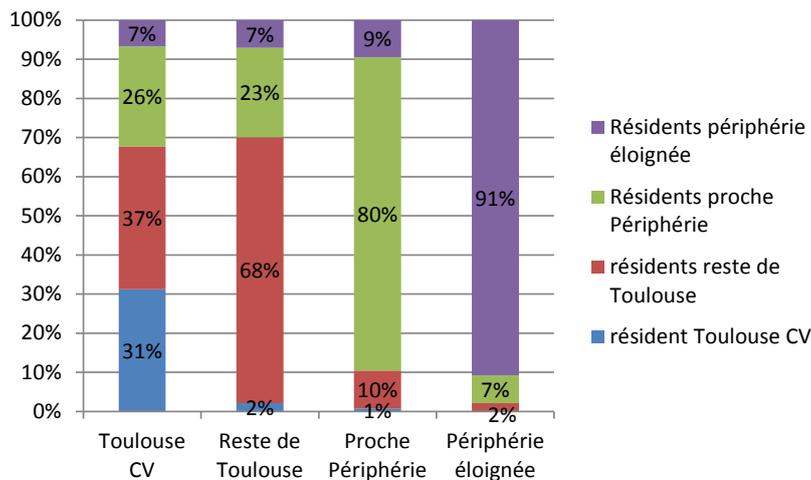
Plus on s'éloigne du centre-ville, où la contrainte de stationnement est la plus forte et où l'accessibilité en transport en commun est la meilleure, moins le report modal est important.

Le centre-ville de Toulouse, une aire de chalandise importante

Le centre-ville de Toulouse attire des automobilistes de l'ensemble des territoires et notamment des autres quartiers toulousains (37%).

Ailleurs, les voitures particulières stationnées concernent essentiellement des déplacements de résidents.

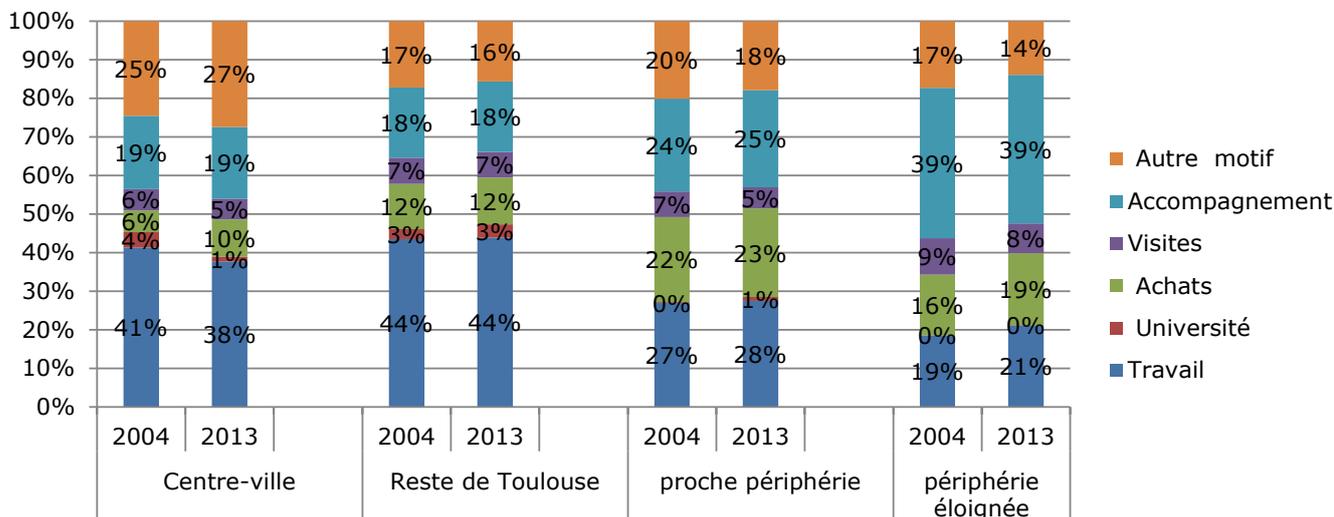
Selon le lieu de destination du trajet, répartition des voitures par zone de résidence du conducteur en 2013 (y compris motif domicile)



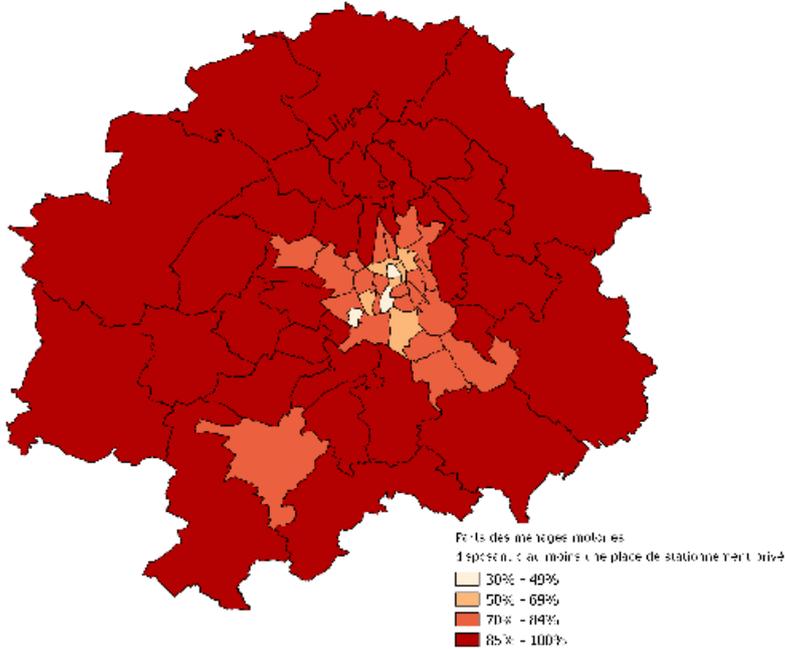
Peu d'évolution dans les motifs de stationnement, sauf dans le centre-ville

Entre 2004 et 2013, la répartition des motifs de stationnement au lieu de destination a peu évolué, à l'exception du centre-ville. En effet, à destination du centre-ville, une baisse du stationnement pour le motif travail s'observe au profit du motif achat et «autre»; même, si le motif travail reste dominant (hors motif domicile).

Part des motifs de stationnement selon la destination du conducteur (hors motif domicile)



Les emplacements de stationnement liés au domicile en 2013



Des logements souvent équipés d'un emplacement de stationnement

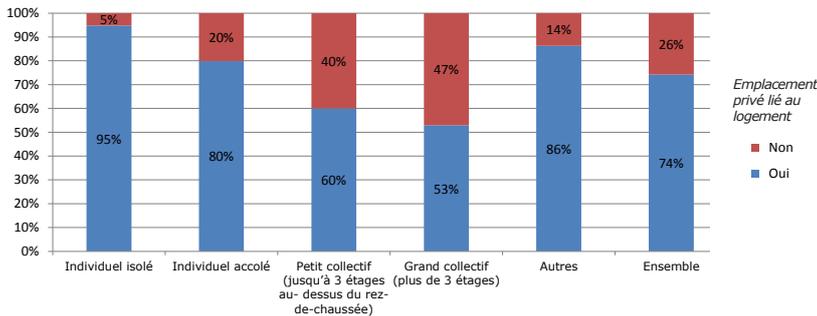
82% des ménages motorisés de la grande agglomération toulousaine disposent d'au moins un emplacement réservé lié à leur domicile, 51% dans le centre-ville de Toulouse, 74% dans le reste de Toulouse et 91% en proche et lointaine périphéries.

Pour autant, l'EMD ne permet pas de connaître :

- le nombre exact d'emplacements concernés ;
- si l'emplacement n'a pas été transformé pour un autre usage ;
- si l'emplacement est véritablement loué avec le logement.

Dans le centre-ville, le stationnement sur voirie compense pour partie le manque d'offre de stationnement privé au domicile. 75% des places de stationnement sur voirie dans le centre-ville sont occupées la nuit par des riverains.

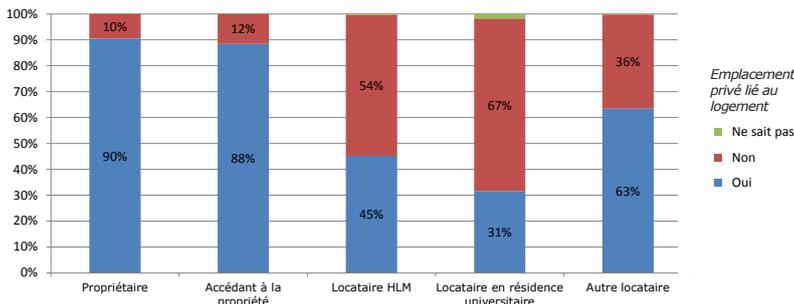
Part des emplacements privés selon le type d'habitat



Des disparités importantes

Plus de 80% des logements individuels (y compris les accolés) possèdent au moins un emplacement de stationnement. Cette part baisse fortement pour le logement collectif (entre 53% et 60% des logements). Dans la grande agglomération toulousaine 50% des ménages résident dans un logement individuel isolé ou accolé.

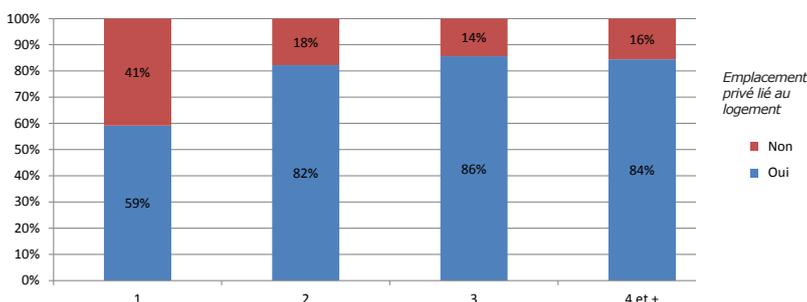
Part des emplacements privés selon le statut d'occupation



Près de 90% des propriétaires ou accédants disposent d'au moins un emplacement réservé avec leur logement. Dans la grande agglomération toulousaine, 53% des ménages sont propriétaires ou accédants à la propriété de leur logement principal.

La part des ménages locataires disposant d'un emplacement réservé à leur domicile est nettement plus faible, seulement 63% pour les ménages locataires dans le privé et 45% dans le public. Cela peut s'expliquer en partie par le coût de la location d'une place de stationnement.

Part des emplacements privés selon la taille des ménages



Pour les ménages de plus d'une personne, 80% des logements ont au moins un emplacement réservé. 39% des ménages de la grande agglomération toulousaine sont composés d'une seule personne, et 53% vivent dans la commune de Toulouse.

Les pratiques de stationnement dans le centre-ville de Toulouse, soumis au Plan Local de Stationnement (PLS)

Un taux de motorisation qui a baissé par rapport à 2004

Entre les deux enquêtes ménages, le taux de motorisation dans les quatre quartiers PLS a diminué. La typologie des ménages (présence importante de petits ménages), l'attractivité du centre-ville, l'offre limitée de stationnement et une bonne accessibilité en transport en commun sont autant de facteurs explicatifs de ce faible taux.

Il est d'ailleurs à noter qu'entre 2004 et 2013, un report modal de la voiture conducteur vers les transports en commun urbains s'est opéré pour accéder au centre-ville (- 10 points).

Un « multi-usages » de l'offre sur voirie

Dans le centre-ville de Toulouse, pour les motifs autres que le domicile, le stationnement dans la rue est le plus représenté et a fortement augmenté. La mise en place du Plan Local de Stationnement (PLS) a permis une meilleure rotation des places avec l'éviction du stationnement pendulaire.

La nuit, 62% des résidents des quartiers PLS ayant une voiture stationnent sur un emplacement réservé et seulement un quart dans la rue. Ces derniers occupent alors 75% de l'offre en place de stationnement sur voirie.

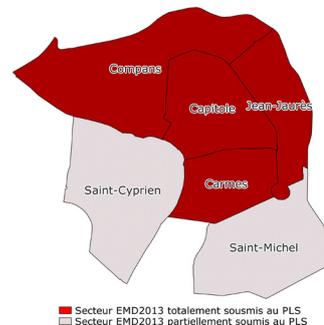
Par ailleurs, l'observatoire du stationnement de Toulouse Métropole montre une tension vers 20h00, les habitants ayant plus de difficulté à trouver du stationnement disponible sur voirie.

9% des ménages habitant les quartiers PLS disposent d'un abonnement résidentiel sur voirie (source observatoire du stationnement) ; pour les ménages motorisés, cela représente 17%.

La mise en place du PLS a facilité le stationnement résidentiel et a favorisé une meilleure rotation des places de stationnement permettant alors d'accueillir plus de visiteurs notamment pour les commerces.

Enfin, le PLS a permis de baisser de 11 points la part du stationnement gratuit entre les deux enquêtes ménages déplacements. Toutefois, en 2013, le stationnement gratuit reste majoritaire y compris pour les automobilistes à destination du centre-ville pour un autre motif que le domicile.

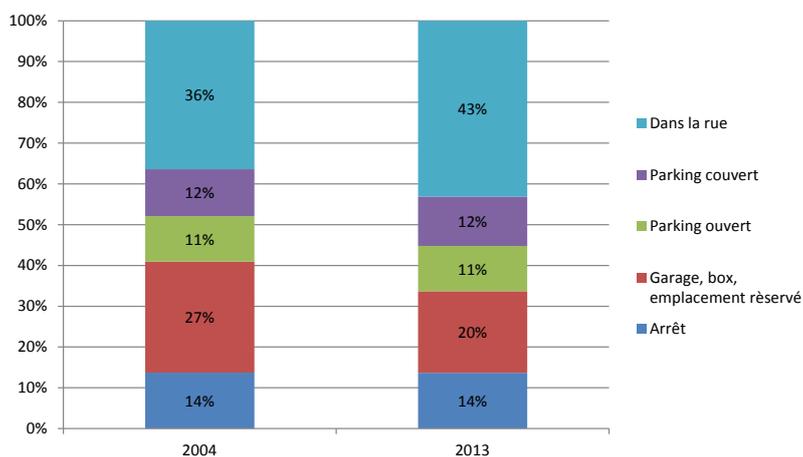
Avertissement:
Quartiers PLS ou centre-ville correspondant aux quatre quartiers en rouge sur la carte ci-contre



Evolution du taux de motorisation 2004 - 2013

	2004	2013
Centre-ville de Toulouse / Quartiers PLS (Carmes, Capitole, Compans, Jean Jaurès)	0,74	0,61
Saint-Michel	0,97	0,78
Saint-Cyprien	0,94	0,83
Toulouse	1,02	0,89

Nombre de VP en stationnement dans les quartiers PLS et selon la nature du stationnement (hors retour au domicile)



Les 4 quartiers concernés totalement par le PLS (en rouge sur la carte ci-dessus) :

- disposent de 8 624 places de stationnement sur voirie ;
- attirent 43 600 VP/jour hors domicile dont 43% stationnent sur voirie ;
- attirent 13 600 VP/jour pour le motif domicile dont 27% stationnent sur la voirie ;
- auxquelles s'ajoutent, les véhicules stationnés qui n'ont pas circulés les jours de l'enquête.

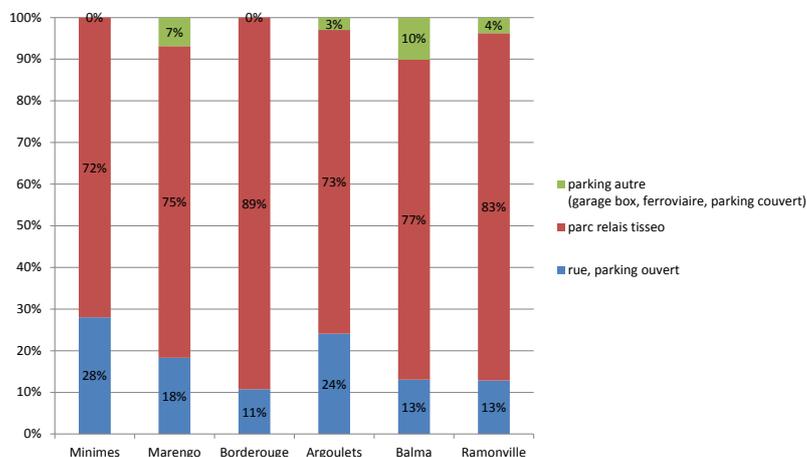
Les pratiques de stationnement dans le centre-ville de Toulouse, soumis au Plan Local de Stationnement (PLS)

Les parcs relais Tisséo libèrent quotidiennement le centre-ville de 7 000 voitures en stationnement

22% des automobilistes non-résidents du centre-ville et qui ont pour destination finale les 4 quartiers PLS se garent ailleurs, en particulier dans les quartiers qui disposent d'un parc relais de Tisséo.

Ainsi, près de 7 000 véhicules par jour sont stationnés dans les parcs relais de Tisséo, alors que leurs propriétaires se rendent dans le centre-ville de Toulouse.

Nombre de voitures à destination des quartiers PLS, dont le lieu de stationnement se situe dans des secteurs différents (secteurs les plus fréquentés)



Des temporalités qui évoluent

En 2013, le nombre de véhicules fréquentant le centre-ville a diminué (-36%), ainsi le volume maximal de véhicules arrivant dans le centre-ville est moindre qu'en 2004.

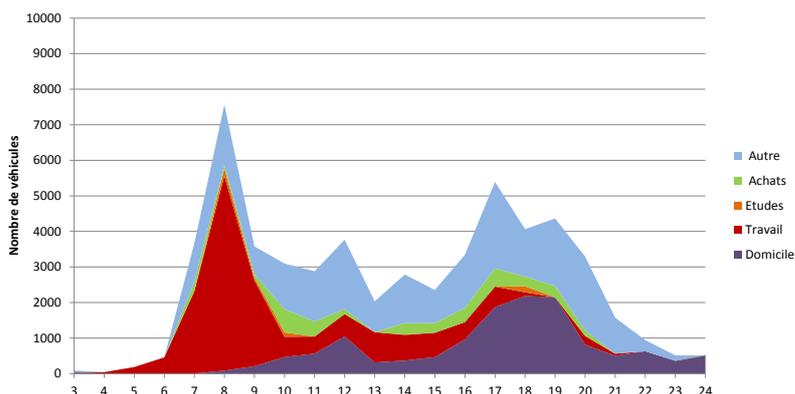
Le matin, en 2013, les phénomènes d'heure de pointe liés au motif travail perdurent en particulier celle du matin entre 7h00 et 10h00.

On observe une forte diminution des arrivées pour stationner le midi tant pour le motif travail que pour le motif domicile traduisant le développement de la « journée continue ».

Les véhicules qui viennent stationner dans le centre-ville pour le motif « autre » (visites amis, médecins, accompagnement, cinéma, restaurant) sont importants. En 2013, ils ont augmenté (+9 points) et rentrent dans le centre-ville tout au long de la journée.

Les résidents se déplacent moins en voiture particulière en 2013.

Heure d'arrivée pour stationner en 2013



Heure d'arrivée pour stationner en 2004

