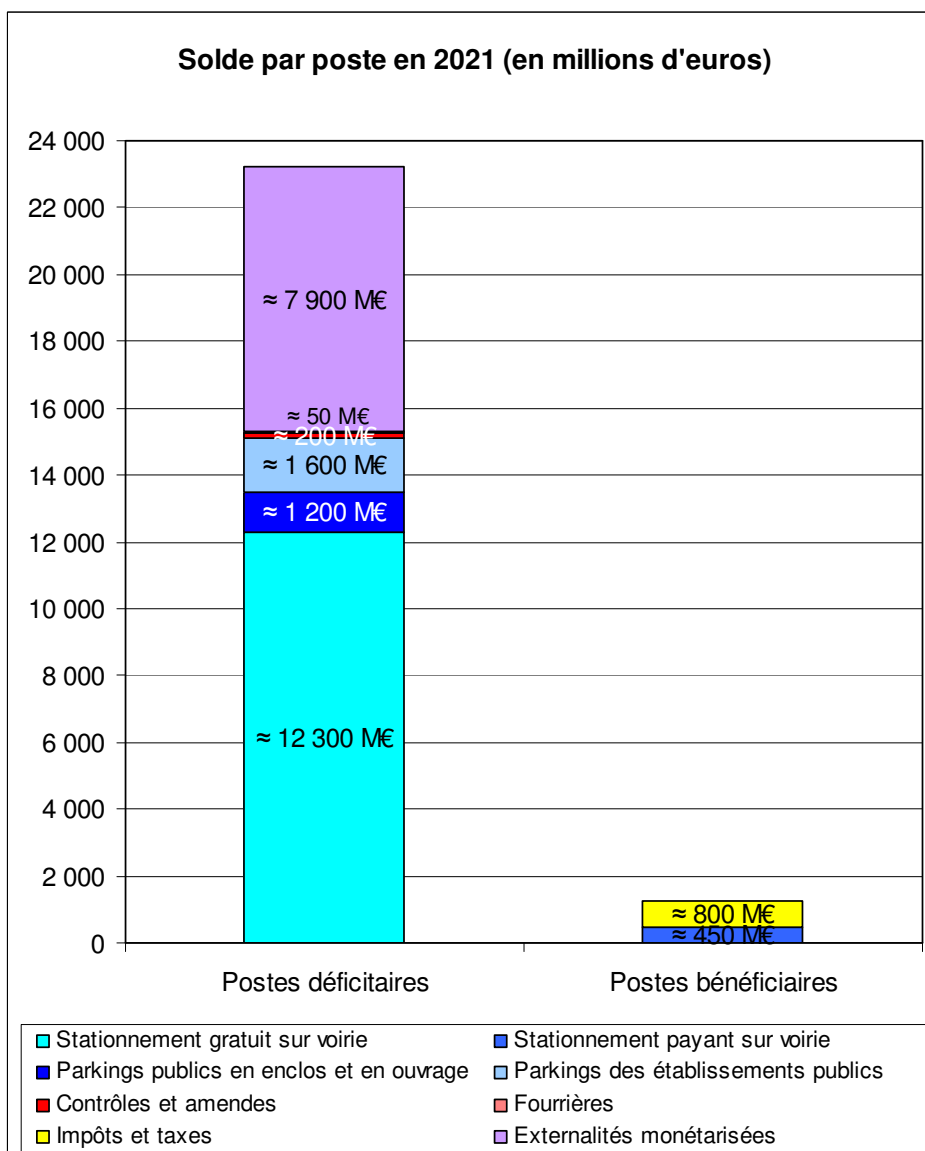


Association Qualité Mobilité

LE COUT DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE POUR LES FINANCES PUBLIQUES

Rapport d'expertise



Mars 2023



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04.73.65.94.24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

Site internet : www.adetec-deplacements.com

Etude réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour le compte de l'association Qualité Mobilité.
© Mars 2023

SOMMAIRE

Résumé	5
Introduction	8
1.1. Objet de l'étude	8
1.2. Eléments méthodologiques	8
1.3. Remerciements	9
2. Stationnement sur voirie	10
2.1. Définition	10
2.2. Contexte.....	10
2.3. Stationnement gratuit	12
2.4. Stationnement payant géré par horodateurs	19
2.5. Solde.....	25
3. Parkings publics en enclos et en ouvrage	30
3.1. Définitions	30
3.2. Nombre de places et répartition	30
3.3. Charges	31
3.4. Recettes.....	34
3.5. Solde.....	35
4. Places de stationnement des employeurs publics et privés	36
4.1. Stationnement des employés	36
4.2. Stationnement des visiteurs	38
4.3. Coût pour les finances publiques.....	39
4.4. Manques à gagner	41
4.5. Synthèse	43
5. Contrôle et amendes	45
5.1. Préambule.....	45
5.2. Charges	45
5.3. Recettes.....	47
5.4. Solde.....	48
6. Fourrières automobiles	49
6.1. Contexte.....	49
6.2. Estimation financière	49
7. Impôts et taxes.....	52
7.1. Fiscalité locale générale	52
7.2. Taxes propres à l'Île-de-France.....	57
7.3. Total.....	59
8. Externalités	61
8.1. Externalités monétarisées	61
8.2. Externalités non monétarisées	66
9. Synthèse.....	72
9.1. Charges et recettes annuelles	72
9.2. Manques à gagner	78
10. Comparaison avec 4 modes de déplacement	80

10.1. Introduction méthodologique	80
10.2. Dépenses publiques nettes, hors externalités	81
10.3. Monétarisation des émissions de gaz à effet de serre	82
10.4. Dépenses publiques nettes + monétarisation des émissions de gaz à effet de serre	84
11. Conclusion	85
Annexe	86
Bibliographie.....	87
Glossaire	91

RESUME

Introduction

L'étude porte sur les dépenses publiques occasionnées par le stationnement automobile en France métropolitaine.

Les montants financiers sont exprimés en euros 2021. Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit. Les recettes publiques sont déduites.

En l'absence de certaines données, certaines valeurs ont été estimées sur la base d'hypothèses que nous avons voulues les plus sérieuses possibles. Pour les valeurs faisant l'objet d'une forte incertitude, nous avons pris des hypothèses basses. Les résultats doivent donc être considérés comme des ordres de grandeur d'une part, des minima d'autre part.

Pour garder un certain degré de précision, les arrondis sont faits à la fin.

Stationnement sur voirie

Le stationnement sur voirie est constitué d'environ 70 millions de places gratuites et 750 000 places payantes.

Il occupe une surface totale d'environ 875 km².

Le coût public annuel des places gratuites est d'environ 12 300 M€, dont environ 4 860 M€ pour la mise à disposition du foncier, 3 230 M€ pour l'amortissement des aménagements et 4 210 M€ pour l'entretien.

Pour les places payantes, les dépenses publiques annuelles sont d'environ 442 M€ et les recettes d'environ 891 M€, soit un bénéfice d'environ 449 M€ (≈ 600 € par place). Ce bénéfice ne représente que 4 % des dépenses pour le stationnement sur voirie, places gratuites incluses : le stationnement public sur voirie est donc largement déficitaire. Par ailleurs, les non-paiements génèrent un manque à gagner de 384 M€.

Parkings publics en enclos et en ouvrage

Il y a environ 150 000 places en enclos, 163 000 en élévation et 887 000 en souterrain, soit au total 1 200 000 places en enclos et en ouvrage.

Les dépenses publiques afférentes sont d'environ 1 918 M€ et les recettes d'environ 745 M€, soit un déficit d'environ 1 173 M€ (≈ 980 € par place).

Parkings des employeurs

Les parkings des établissements publics coûtent environ 1 608 M€ par an.

Bien que la Cour de Cassation considère la mise à disposition d'une place de parking comme un avantage en nature pour les employés, celle-ci n'est soumise ni à l'impôt sur le revenu ni aux cotisations sociales. Le manque à gagner est d'environ 3 313 M€, dont 852 M€ pour l'Etat et 2 461 M€ pour l'URSSAF.

Contrôle et amendes

Le coût du contrôle est d'environ 312 M€ et les recettes des amendes d'environ 129 M€, soit un déficit d'environ 183 M€.

Le manque à gagner lié au non paiement des amendes est d'environ 186 M€. Si toutes les amendes étaient payées, elles couvriraient le coût du contrôle.

Fourrières automobiles

Les fourrières automobiles ont un coût net d'environ 49 M€ par an.

Impôts et taxes

Les impôts et taxes sur le stationnement rapportent environ 804 M€ par an, dont 234 M€ pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, 272 M€ pour la taxe d'habitation, 173 M€ pour la cotisation foncière des entreprises (CFE) et 125 M€ pour deux taxes spécifiques à l'Ile-de-France.

Le manque à gagner est d'environ 108 M€, dont quelque 100 M€ pour la sous-déclaration des espaces de stationnement aux services fiscaux et 8 M€ pour la non-déclaration de la transformation de garages en pièces de vie.

Externalités

En incluant la circulation automobile induite, les émissions de gaz à effet de serre liées au stationnement public sont d'environ 10,3 Mt (millions de tonnes), pour un coût d'environ 1 060 M€.

5 autres externalités liées à la circulation induite font l'objet d'un chiffrage : congestion, usure des routes, pollution, accidents et bruit. Le coût total des 6 externalités monétarisées est d'environ 10 780 M€.

Si l'on déduit les recettes publiques liées à la circulation induite (TICPE, principalement), le coût net est d'environ 7 900 M€.

De nombreuses externalités ne sont en revanche pas monétarisées, en particulier :

- le coût du foncier routier,
- les impacts du stationnement sur l'usage des autres modes de déplacement,
- la plupart des impacts environnementaux : consommation de matière premières, d'eau, d'énergie, artificialisation et imperméabilisation des sols...
- les impacts sanitaires, liés notamment à la sédentarité.

Synthèse

	Charges annuelles	Recettes annuelles	Solde
Stationnement gratuit sur voirie	≈ 12 300 M€		≈ - 12 300 M€
Stationnement payant sur voirie	≈ 442 M€	≈ 891 M€	≈ + 449 M€
Parkings publics en enclos et en ouvrage	≈ 1 918 M€	≈ 745 M€	≈ - 1 173 M€
Parkings des établissements publics	≈ 1 608 M€		≈ - 1 608 M€
Contrôle et amendes	≈ 312 M€	≈ 129 M€	≈ - 183 M€
Fourrières	≈ 53 M€	≈ 4 M€	≈ - 49 M€
Impôts et taxes		≈ 804 M€	≈ + 804 M€
Total charges et recettes directes	≈ 16 633 M€	≈ 2 573 M€	≈ - 14 060 M€
Externalités monétarisées	≈ 10 780 M€	≈ 2 880 M€	≈ - 7 900 M€
Total général	≈ 27 413 M€	≈ 5 453 M€	≈ - 21 960 M€

Le coût annuel net est d'environ 14 milliards d'euros sans les externalités monétarisées et 22 milliards avec celles-ci. Plusieurs de nos calculs étant basés sur des hypothèses basses, il s'agit de valeurs minimales.

Le coût hors externalités est très majoritairement à la charge des collectivités locales (13,1 Md€), principalement les communes.

De son côté, le manque à gagner est d'environ 4 milliards d'euros, au détriment de l'URSSAF (2,5 Md€), de l'Etat (1,1 Md€) et des collectivités locales (0,5 Md€).

Comparaison avec 4 modes de déplacement

Les dépenses publiques nettes en faveur du stationnement automobile sont du même ordre de grandeur que pour les transports conventionnés urbains (Ile-de-France + province), 1,5 à 2 fois plus élevées que celles des transports conventionnés interurbains et plusieurs dizaines ou plusieurs centaines de fois plus élevées que pour les autres modes.

Conclusion

Au-delà de son coût pour la collectivité, le stationnement sur voirie pose la question de l'usage de l'espace public. Il s'agit en effet du seul usage privé bénéficiant d'une telle part d'espace public, le plus souvent gratuitement. Or, la demande croît avec la hausse du parc automobile et il n'est pas possible de suivre cette croissance. Plutôt que de créer toujours davantage de places, l'espace public pourrait être redistribué de manière beaucoup plus utile pour la collectivité dans son ensemble et pour l'environnement : trottoirs élargis, aménagements cyclables, couloirs de bus, plantations, bancs, espaces de convivialité, jeux pour enfants, terrasses de cafés et de restaurants...

Connaissant par ailleurs le rôle essentiel de l'offre de stationnement automobile sur l'usage de la voiture au détriment des modes de déplacement plus vertueux (marche, vélo, transports collectifs), l'argent public qui lui est consacré apparaît particulièrement contreproductif.

Se pose donc un véritable choix de société, à la fois économique et politique, au sens noble du terme. Nous espérons que la présente étude contribuera à en faire prendre conscience.

INTRODUCTION

1.1. OBJET DE L'ETUDE

L'étude porte sur les dépenses publiques occasionnées par le stationnement automobile.

Elle a été réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour le compte de l'association Qualité Mobilité, dont la présentation figure en annexe. La démarche développe et approfondit celle mise en œuvre dans deux études comparables sur les dépenses publiques liées au covoiturage et aux services librement organisés d'autocars (cars Macron), également réalisées par Bruno CORDIER pour Qualité Mobilité, en 2017 et 2018.

1.2. ELEMENTS METHODOLOGIQUES

La présente étude porte sur la France métropolitaine.

Les montants financiers sont exprimés en euros 2021.

Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les recettes publiques spécifiques, par exemple les recettes du stationnement payant et le produit des amendes liées au stationnement, sont déduites. En revanche, les recettes découlant des règles générales (TVA par exemple) ne sont pas prises en compte, sauf en cas de régime différent du droit commun (la différence avec ce dernier est alors comptabilisée). Ce choix s'applique dans toutes les études socio-économiques comparables. Il se justifie notamment par le fait que des recettes du même ordre pourraient être générées par des activités concurrentes ou de substitution (report de la consommation sur d'autres postes de dépenses).

Malgré le soin extrême apporté à la recherche et au traitement des données, cette étude présente certaines imperfections, en raison de l'absence de certaines données. Certaines valeurs ont été estimées sur la base d'hypothèses que nous avons voulues les plus sérieuses possibles. Pour les valeurs faisant l'objet d'une forte incertitude, nous avons pris des hypothèses basses. Les résultats doivent donc être considérés comme des **ordres de grandeur** d'une part, des **minima** d'autre part.

Pour garder un certain degré de précision, les arrondis sont faits à la fin. Nous allons l'expliquer à travers un exemple. $27 \text{ M€} + 16 \text{ M€} = 43 \text{ M€}$, qui s'arrondit à 40 M€ si l'on ne garde qu'un chiffre significatif. Si l'on avait arrondi chacun des deux nombres avant de les additionner ($27 \rightarrow 30$ et $16 \rightarrow 20$), on aurait trouvé $30 \text{ M€} + 20 \text{ M€} = 50 \text{ M€}$, qui aurait été plus éloigné du résultat non arrondi.

1.3. REMERCIEMENTS

L'auteur de cette étude tient à remercier l'ensemble des personnes ayant apporté leur contribution :

- Les personnes ayant fourni des données et informations, avec une mention particulière pour :
 - Olivier ASSELIN (Métropole Européenne de Lille et AITF),
 - Luc BRIÈRE (DGCL, Direction Générale des Collectivités Locales),
 - Luc DUPONT (société IPS, Ingénierie Parking et Stationnement),
 - François DE FLEURIAN (urbaniste et ingénieur transport),
 - Gérard FORGEOT (DGFIP, Direction Générale des Finances Publiques) et ses collègues,
 - Frédéric HERAN (Université de Lille),
 - Mathieu RABAUD (Cerema).
- Les membres de l'association Qualité Mobilité et de son conseil scientifique pour leur intérêt et leur confiance.

2. STATIONNEMENT SUR VOIRIE

2.1. DEFINITION

On distingue traditionnellement le stationnement sur voirie et le stationnement en ouvrage.

Le stationnement sur voirie, traité dans ce chapitre, inclut le stationnement sur voirie au sens strict du terme et les parkings de surface accessibles sans barrière.

Le stationnement en ouvrage, traité dans le chapitre suivant, regroupe les parkings barriérés de surface (parkings en enclos) et les parkings en ouvrage au sens strict du terme (parkings souterrains ou en élévation).

2.2. CONTEXTE

2.2.1. Une appropriation de l'espace public à des fins privées

S'il est gratuit, le stationnement sur l'espace constitue une appropriation de celui-ci à des fins privées, qui n'a pas toujours eu cours et a même été interdite voici un siècle.

Stationnement des véhicules.

Art. 11. — Il est interdit de laisser sans nécessité un véhicule stationner sur la voie publique.

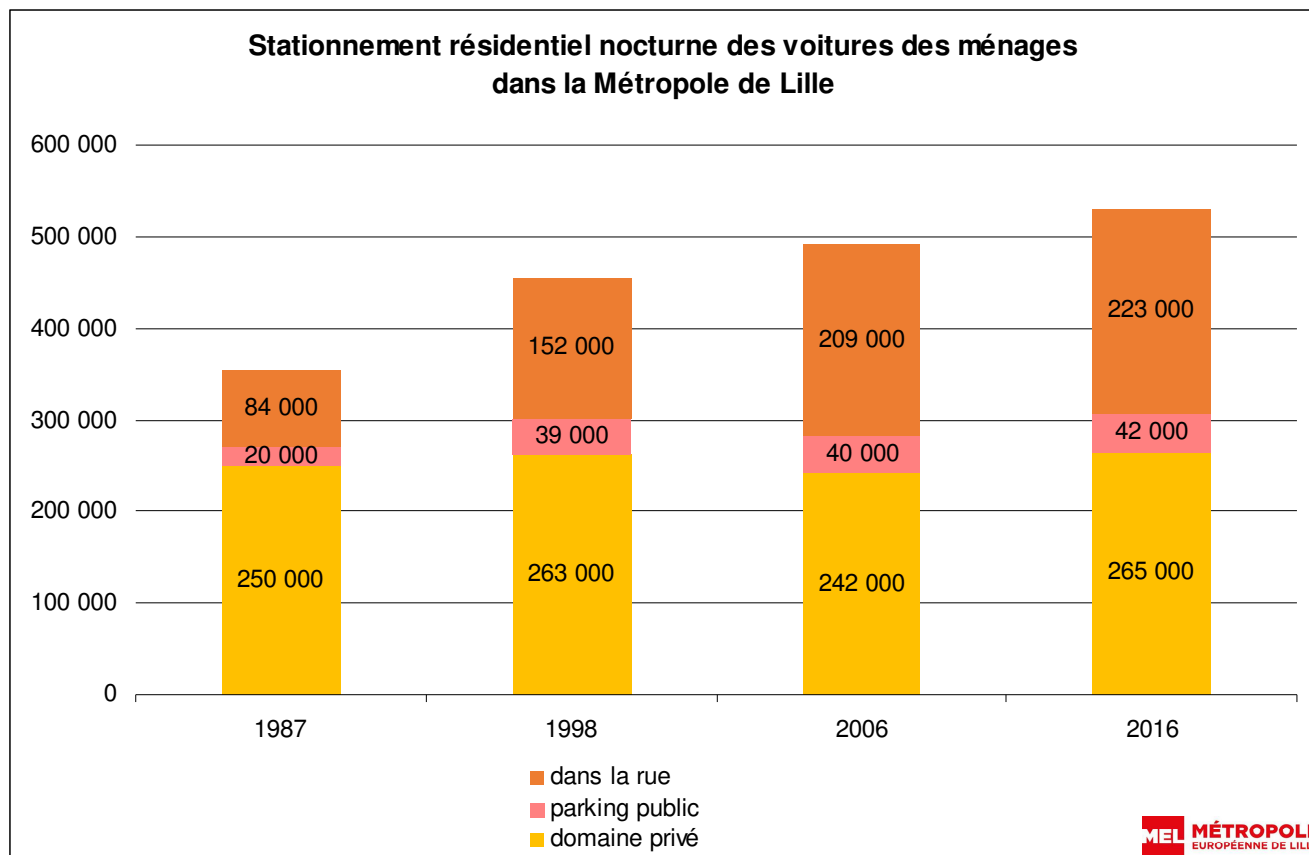
Extrait de l'article 11 du Code de la route (1922)

Sous la pression croissante de la demande de stationnement, cet article et notamment sa première phrase ont progressivement évolué. L'expression « sans nécessité » a été remplacée dès 1928 par « sans motif légitime ». En 1954, seul le stationnement « abusif » devient interdit, autorisant de fait tout stationnement non abusif.

A contrario, au Japon, les voitures standard continuent de ne pas pouvoir stationner sur l'espace public. De nombreuses communes japonaises, dont les villes de plus de 100 000 habitants, les préfectures et les communes situées à moins de 30 km de Tokyo, y interdisent même le stationnement de toutes les voitures. Les autres y autorisent uniquement le stationnement des petites voitures (maxi 3,40 m de long, 1,48 m de large, 2 m de haut et 660 cm³ de cylindrée). Il faut justifier que l'on dispose d'une place de parking pour acheter une voiture quelle qu'en soit la taille ou une voiture standard suivant les communes.

2.2.2. Une demande en forte augmentation

La demande de stationnement sur l'espace public croît au fil du temps, comme en témoignent les chiffres de la Métropole Européenne de Lille.



Entre 1987 et 2016, le parc automobile des ménages est passé de 354 000 à 530 000, soit une hausse de 176 000 voitures (+ 50 %).

Pour le stationnement nocturne, la rue a absorbé l'essentiel de la hausse (84 000 ⇒ 223 000 voitures, soit + 139 000 et un quasi triplement), loin devant les parkings publics (+ 22 000, doublement) et surtout le stationnement sur domaine privé (+ 15 000 et seulement + 6 %).

Les évolutions sont probablement encore plus marquées dans les villes moyennes et petites et les zones périurbaines et rurales, où la hausse de la motorisation ne s'est pas ralentie comme dans les grandes villes.

2.3. STATIONNEMENT GRATUIT

2.3.1. Foncier

Espaces publics affectés au stationnement

Espaces publics explicitement affectés au stationnement

Les espaces publics explicitement affectés au stationnement automobile sont ceux faisant l'objet d'un marquage (photo ci-dessous à gauche), signalés par des panneaux (photo ci-dessous à droite) et/ou dans un espace délimité (banquette, encoche..., 3^e photo ci-dessous).



Stationnement avec marquage



Stationnement signalé par des panneaux



Stationnement en encoche

La Métropole Européenne de Lille est la collectivité française disposant des données les plus fiables en la matière. Cette métropole présente en outre l'intérêt de compter des communes très variées, comme le montre le tableau ci-dessous. Le détail par type de communes donne les résultats suivants :

	Nombre de communes	Surface de stationnement public par habitant (en m ² par habitant)
Communes rurales	0	/
Communes périurbaines	7	8,0 m ² /hab.
Unité urbaine de 2 000 à 5 000 habitants	9	11,9 m ² /hab.
Unité urbaine de 5 000 à 10 000 habitants	0	/
Unité urbaine de 10 000 à 20 000 habitants	9	8,6 m ² /hab.
Unité urbaine de 20 000 à 50 000 habitants	0	/
Unité urbaine de 50 000 à 100 000 habitants	5	10,2 m ² /hab.
Unité urbaine de 100 000 à 200 000 habitants	0	/
Unité urbaine de 200 000 à 500 000 habitants	6	7,7 m ² /hab.
Unité urbaine de 500 000 à 2 000 000 habitants	59	8,5 m ² /hab.
Total	95	8,6 m²/hab.

Ces chiffres incluent tous les stationnements publics, y compris les parkings relais, les aires de livraison et les places affectées à des véhicules spécifiques (taxis, autopartage...).

On observe une grande homogénéité des valeurs de la dernière colonne, qui tournent toutes autour de la valeur moyenne de 8,6 m²/hab., y compris dans les communes périurbaines (8,0 m²/hab.) et les plus urbaines (8,5 m²/hab. pour l'unité urbaine de Lille).

Si l'on applique la valeur moyenne calculée sur la Métropole de Lille à l'ensemble du territoire national, hors Paris et sa petite couronne (départements 75, 92, 93 et 94), le calcul donne 8,6 m²/hab. x 58 202 000 hab. ≈ 500,5 km² d'espace public explicitement affectés au stationnement automobile.

Pour la petite couronne parisienne (départements 92, 93 et 94), nous prenons un ratio moitié moindre que le ratio lillois, soit 4,3 m²/hab. Le calcul donne 4,3 x 4 675 000 ≈ 20,1 km² d'espace public explicitement affectés au stationnement automobile.

Pour Paris, la surface explicitement affectée au stationnement automobile est de 1,45 km² (donnée Ville de Paris, 2017¹).

Le total est alors de 500,5 + 20,1 + 1,45 ≈ 522 km².

Autres espaces publics utilisés par le stationnement

Très souvent, le stationnement ne fait l'objet d'aucun marquage ni panneau, comme sur la photo ci-dessous. Cela est particulièrement le cas dans les petites villes et les villages ainsi que dans les quartiers périphériques des villes moyennes et grandes.

¹ Source : *Evolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public* (APUR, 2019).



Stationnement sans marquage ni panneau

Les quelques villes faisant un recensement de la répartition de l'espace public (Métropole de Lille, Métropole de Lyon, Paris, Saint-Nazaire) n'affectent pas ces espaces au stationnement mais, selon leur localisation, à la chaussée, au trottoir, aux places publiques, etc. Leur superficie n'est de ce fait pas connue.

Nous supposons que 60 % des places sont explicitement affectées au stationnement et que 40 %, en hypothèse basse, entrent dans cette seconde catégorie. La superficie totale de ces dernières est alors d'environ $40 / 60 \times 522 \approx 348 \text{ km}^2$.

Superficie totale en France

Au total, la superficie d'espace public affectée au stationnement est d'environ $522 + 348 \approx 870 \text{ km}^2$.

Nombre de places et répartition

Une place sur ou en bord de chaussée fait en moyenne 10 m^2 et une place en parking 25 m^2 , accès et espace de dégagement compris. En supposant que 85 % des places de surface se trouvent sur ou en bord de chaussée et 15 % dans des parkings, une place de stationnement public fait en moyenne $0,85 \times 10 + 0,15 \times 25 \approx 12,25 \text{ m}^2$.²

870 km^2 représentent donc environ $870\,000\,000 / 12,25 \approx 71$ millions de places, dont 85 % sur ou en bord de chaussée, soit 60,35 millions, et 15 % dans des parkings, soit 10,65 millions. Puisque nous avons pris une hypothèse basse pour les espaces non explicitement affectés au stationnement automobile, ces chiffres doivent être considérés comme des minima.

Sachant qu'il y a 38,3 millions de voitures, cela représente en moyenne quelque $71 / 38,3 \approx 1,85$ place de stationnement public par voiture. On est proche du ratio de 2 places par voiture estimé dans certains ouvrages.

Parmi ces 71 millions de places, 750 000 sont des places payantes sur voirie (voir calcul page 19) et 150 000 des places payantes en enclos (voir calcul page 30). Il y a donc environ $71 - 0,75 - 0,15 \approx 70,1$ millions de places gratuites sur voirie.

La superficie totale des places en enclos (traitées au chapitre suivant) est d'environ $150\,000 \times 25 \text{ m}^2 \approx 3,75 \text{ km}^2$.

² Avec respectivement 90 % et 10 %, le calcul aurait donné $11,5 \text{ m}^2$. Avec 80 % et 20 %, il aurait donné 13 m^2 . Ces valeurs sont proches de la précédente.

Il reste donc $870 - 3,75 \approx 866 \text{ km}^2$ à répartir entre les places gratuites et les places payantes sur voirie. Si l'on suppose que la répartition entre places sur ou en bord de chaussée et places dans des parkings est la même pour les deux catégories, la superficie est d'environ $866 \times 70,1 / 71 \approx 857 \text{ km}^2$ pour les places gratuites sur voirie et d'environ $866 \times 0,75 / 70,85 \approx 9,2 \text{ km}^2$ pour les places payantes sur voirie.

La proratisation donne enfin :

- pour les places gratuites : environ 59,6 millions de places sur ou en bord de chaussée et environ 10,5 millions dans des parkings non barriérés,
- pour les places payantes : environ 638 000 places sur ou en bord de chaussée et environ 112 000 dans des parkings non barriérés.

Coût du m²

Le coût du foncier est le même pour l'espace public et le bâti

Le coût du m² d'espace public est le même que celui du m² affecté au bâti, conformément aux recommandations du rapport Boiteux 2, entre autres (voir encadré ci-dessous).

La valeur de l'espace public et celle de l'espace bâti sont donc étroitement liées¹. C'est pourquoi, on peut considérer que leurs valeurs sont semblables ou, qu'en d'autres termes, le coût du foncier est le même qu'il s'agisse d'immeubles ou de voirie, que les voiries soit nouvelles ou anciennes. Pour les voiries nouvelles, le coût d'expropriation est d'ailleurs proche des coûts sur le marché foncier. Pour les voiries anciennes, pour lesquelles les évaluations sont pratiquement impossibles², mais qui jouent le même rôle que les voiries nouvelles, il apparaît logique de considérer que leur valeur est également proche des coûts sur le marché foncier. C'est aussi la conclusion du « rapport Boiteux 2 » (2001, p. 71) :

« Ainsi, si l'on suppose que le foncier est complètement fongible à long terme entre ses différentes utilisations (voirie, bâti, espace récréatif, etc.), on peut considérer que le prix du foncier révèle le prix de l'espace en ville quelle que soit son affectation. »

(La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain, Hérin Frédéric, Ravalet Emmanuel, 2008).

Données sources

Le coût du foncier dans les villes et les villages est connu pour l'essentiel à travers les ventes de terrain à bâtir. Les statistiques immobilières des notaires (<https://immobilier.statistiques.notaires.fr/>) fournissent, à différentes échelles géographiques, le 1^{er} quartile, la médiane et le 3^e quartile³ du prix du m² de terrain à bâtir pour les transactions effectuées au cours des deux dernières années.

Premier redressement

Les prix au m² des terrains à bâtir ne sont pas transposables aux surfaces de stationnement car ils sont situés dans des quartiers moins centraux et ont donc une valeur au m² moins élevée. Il nous faut donc trouver un premier coefficient de redressement.

Nous avons trouvé des chiffres intéressants dans *Le marché des terrains à bâtir - Analyse*

³ Le 1^{er} quartile est la valeur en dessous de laquelle se trouve le quart d'un groupe statistique, la médiane la moitié et le 3^e quartile les trois quarts.

exploratoire à l'échelle de l'inter-SCoT⁴ (UrbaLyon, 2019). Pour les terrains à bâtir ayant donné lieu à la construction de logements, les chiffres sont les suivants :

Type de logements	% des terrains ayant fait l'objet d'une transaction et donné lieu à la construction de logements	Prix moyen au m ²
Logements en diffus	≈ 96 %	85 €/m ²
Lotissements	≈ 2 %	107 €/m ²
Immeubles collectifs	≈ 2 %	304 €/m ²
Moyenne pondérée		$0,96 \times 85 + 0,02 \times 107 + 0,02 \times 304 \approx 90 \text{ €/m}^2$

En France, 56 % des résidences principales sont des maisons et 44 % des appartements. En supposant une répartition équivalente pour les surfaces de stationnement public et que les 56 % de maisons se répartissent entre 16 % de logements diffus et 40 % de logements groupés, le tableau ci-dessous montre que la valeur moyenne du m² de stationnement est 2,12 fois plus élevée que le prix de vente du m² de terrain à bâtir :

Type de secteur	% des surfaces de stationnement automobile sur l'espace public	Prix moyen au m ²
Logements en diffus	16 %	85 €
Lotissements	40 %	107 €
Immeubles collectifs	44 %	304 €
Moyenne pondérée stationnement		$0,16 \times 85 + 0,40 \times 107 + 0,44 \times 304 \approx 190 \text{ €/m}^2$
Rapport stationnement / logement		$190 / 90 \approx 2,12$

Nous appliquons ce coefficient à tous les départements, sauf pour Paris et les départements de sa petite couronne (75, 92, 93 et 94), qui sont presque totalement urbanisés, pour lesquels nous prenons un coefficient de 1,5.

Second redressement

Rapporté à la population, il y a davantage de ventes de terrains à bâtir dans les communes périurbaines et rurales que dans les communes urbaines et a fortiori dans les grandes villes, où le foncier est devenu rare. Il nous faut donc trouver un second coefficient de redressement.

Nous avons redressé les statistiques immobilières des notaires, en tenant compte du poids démographique des intercommunalités dans 5 départements représentatifs : rural (Mayenne), ville moyenne et département frontalier (Ain), ville de plus de 100 000 habitants (Calvados), grande métropole (Haute-Garonne) et Ile-de-France (Yvelines). Les coefficients de redressement calculés pour ces 5 départements ont ensuite été appliqués aux 91 autres. Par exemple, le coefficient de la Mayenne a été appliqué au Lot, celui du Calvados au Puy-de-Dôme, celui de la Haute-Garonne au Rhône, etc.

⁴ L'inter-SCoT de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne couvre un territoire de 13 000 km², à cheval sur 6 départements, et compte 3,4 millions d'habitants.

Résultats

Valeur du foncier public dévolu au stationnement

Pour la période de juillet 2021 à juin 2022, nos calculs donnent une valeur totale de 509 milliards d'euros pour l'ensemble des espaces publics sur voirie affectés au stationnement automobile en France.

Le coût moyen par place est d'environ 509 milliards / 70,85 millions \approx 7 200 €. Le coût moyen par m² est d'environ 509 milliards / 870 millions \approx 585 €.

Les places payantes, situées dans le centre-ville des grandes villes, des villes moyennes et des communes touristiques, sont beaucoup plus coûteuses. En l'absence de données, nous prenons pour base une valeur foncière unitaire de 30 000 € par place (ce qui fait une moyenne de 2 450 €/m²). Sur ces bases, les 900 000 places payantes ont une valeur foncière de l'ordre de 750 000 x 30 000 \approx 22,5 milliards d'euros pour les places payantes sur voirie et 150 000 x 2 450 x 25 \approx 9,2 milliards d'euros pour les places en enclos.

Par soustraction, on en déduit que les 70,1 millions de places gratuites ont une valeur foncière de 509 - 22,5 \approx **486,5 milliards d'euros**, soit en moyenne **6 940 € par place**.

21 départements (06, 13, 31, 33, 34, 35, 38, 44, 59, 67, 69, 74, 75, 77, 78, 83, 91, 92, 93, 94 et 95), hébergeant 47 % de la population nationale, représentent 80 % de la valeur des espaces publics affectés au stationnement automobile. Les 75 autres départements n'en représentent que 20 %.

Estimation du coût annuel de mise à disposition du foncier public

Les chiffres précédents correspondent à une valeur patrimoniale, pas à un flux monétaire. Pour pouvoir les comparer aux autres chiffres de ce rapport, il faut estimer le coût annuel du service rendu aux automobilistes par la mise à disposition de places de stationnement sur l'espace public.

En supposant que le coût de location annuel représente 1/100^e de la valeur foncière, le coût annuel total est d'environ **4,86 milliards d'euros** pour les places gratuites, soit en moyenne **69 € par place**.

Pour les places payantes sur voirie, le coût annuel total est d'environ 225 millions d'euros, soit en moyenne 300 € par place.

Pour les places payantes en enclos, le coût annuel total est d'environ 92 millions d'euros, soit en moyenne 612 € par place.

2.3.2. Aménagement

Pour les parkings de surface, différentes sources, dont le bureau d'études IPS (Ingénierie Parking et Stationnement) et la Métropole de Lille, indiquent un coût moyen d'aménagement de 4 000 € TTC par place. Peut s'y ajouter dans certains cas un coût de déconstruction (destruction d'immeuble vétuste par exemple) voire de dépollution, pouvant porter le total jusqu'à 12 000 € par place. Nous gardons toutefois la valeur de 4 000 €, la déconstruction et la dépollution étant des dépenses qui auraient pu avoir lieu en dehors de tout projet de parking.

Le coût d'aménagement des places sur ou en bord de chaussée est en revanche peu documenté, car rarement dissocié des coûts d'aménagement de la voirie dans son ensemble. Nantes Métropole indique un coût moyen d'aménagement de 2 000 € TTC par place, qui paraît cohérent avec le chiffre précédent au vu des surfaces respectives des deux types de places (25 m² et 10 m²).

Le coût total des aménagements est donc de $2\,000 \times 59,6 \text{ millions} + 4\,000 \times 10,5 \text{ millions} \approx$ **161,4 milliards d'euros**.

En supposant un amortissement sur 50 ans, le coût total d'amortissement des aménagements des places gratuites est d'environ $161,4 / 50 \approx$ **3,23 milliards d'euros par an**.

2.3.3. Entretien

En matière d'entretien des places de stationnement non payantes, le bureau d'études IPS indique un coût moyen de 60 € par place.

Le coût total d'entretien des places gratuites est donc de $60 \times 70,1 \text{ millions} \approx$ **4,21 milliards d'euros par an**.

2.3.4. Produit des amendes

Les amendes de stationnement sont traitées au chapitre.

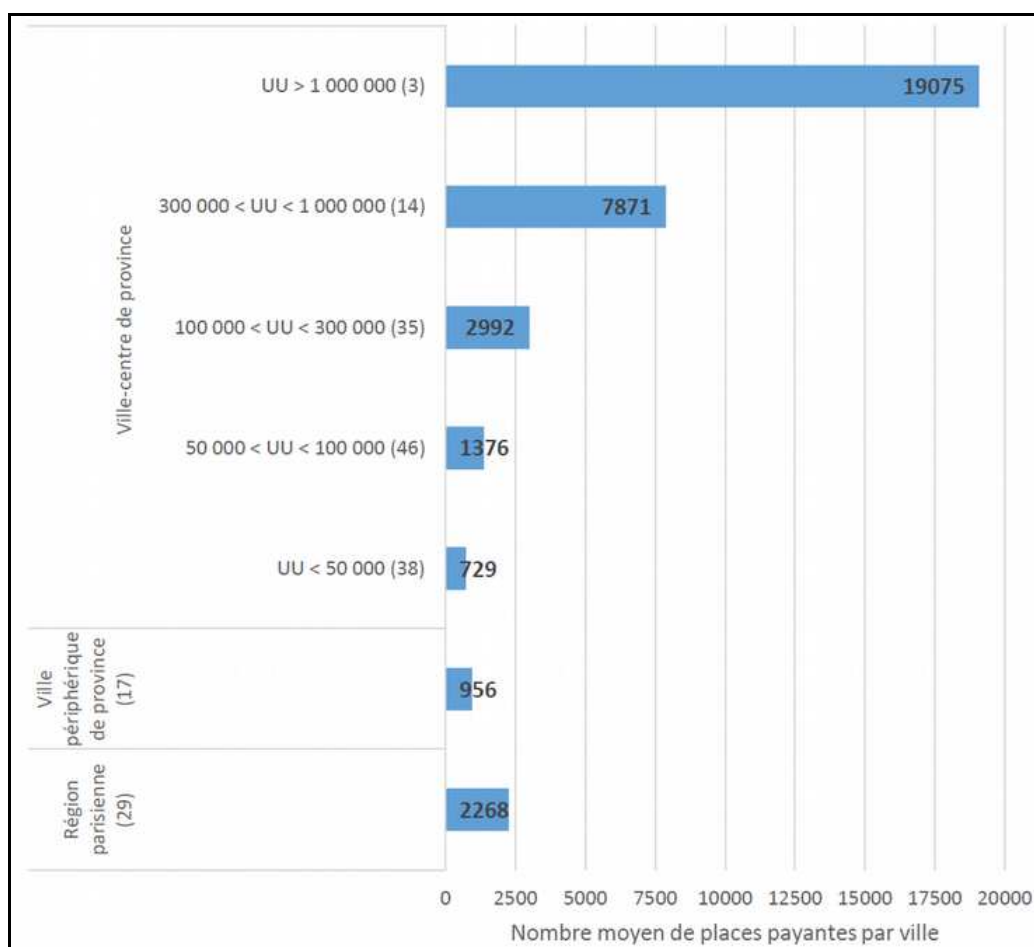
2.4. STATIONNEMENT PAYANT GERE PAR HORODATEURS

2.4.1. Préambule

Nous traitons ici uniquement les places payantes gérées par horodateurs. Les parkings en enclos (i.e. parkings barriérés de surface) et les parkings en ouvrage sont traités au chapitre suivant.

2.4.2. Nombre total de places payantes

L'ouvrage *Panorama du stationnement public sur voirie - enseignements de l'enquête 2015* (Cerema, 2018) donne, pour les villes ayant répondu à l'enquête, le nombre moyen de places de stationnement payant par catégorie de villes, que voici :



En extrapolant les chiffres du graphique à l'ensemble des villes de chaque catégorie et en y ajoutant les chiffres de Paris (130 000 places), on arrive à un total d'environ 750 000 places payantes en 2015.

L'enquête n'ayant pas été renouvelée depuis 2015, nous gardons cette valeur pour nos calculs.

2.4.3. Dépenses

Foncier

Le coût annuel total de mise à disposition du foncier public a été calculé page 17. Il est d'environ **225 millions d'euros**, soit en moyenne 300 € par place.

Aménagement et entretien généraux

Nous faisons figurer ici l'aménagement et l'entretien commun à toutes les places, qu'elles soient gratuites ou payantes. Les coefficients ont été calculés pages 17-18. Les charges spécifiques au stationnement payant sont présentées au paragraphe suivant.

Nous considérons que les places payantes se répartissent, comme les places gratuites, entre 85 % de places sur chaussée, soit environ 638 000 places, et 15 % de places dans des parkings, soit environ 112 000 places. Sur la base des ratios des pages 17-18, le coût total d'amortissement des aménagements courants des places payantes est donc de $40 \times 638\,000 + 80 \times 112\,000 \approx$ **35 millions d'euros** par an.

De son côté, le coût total d'entretien courant des places payantes est d'environ $60 \times 750\,000 \approx$ **45 millions d'euros** par an.

Dépenses des collectivités locales spécifiques au stationnement payant

Coût moyen par place

Pour le stationnement payant, le bureau d'études IPS (Ingénierie Parking et Stationnement) indique un coût moyen de 400 € par place pour les aménagements et équipements annexes (horodateurs principalement). En supposant un amortissement sur 15 ans, cela donne un coût moyen de 27 € par an.

Toujours selon le bureau d'études IPS, le coût de fonctionnement est en moyenne de 115 € par place et par an.

Le coût total est donc en moyenne de 142 € par place et par an.

Charges totales

Le coût total des 750 000 places payantes est d'environ $142 \times 750\,000 \approx$ **106 M€**.

Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP)

Créée en 2018, la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) est la juridiction administrative nationale chargée de juger les litiges portant sur le stationnement payant.

En 2021, son budget est de **15 millions d'euros**.

Traitement des FPS majorés (ANTAI)

Créée en 2011, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) est

l'établissement public qui a en charge le traitement automatisé des infractions faisant l'objet d'une amende forfaitaire et, depuis 2018, des FPS majorés.

En 2021, ses dépenses ont été de 134,5 millions d'euros.

Nous imputons aux FPS majorés (204 M€, voir page 23) une part de ce budget égale à leur part dans le montant total des amendes de circulation et de stationnement (1 709 M€), ce qui donne : $204 / 1\,709 \times 134,5 \approx 16$ millions d'euros.

2.4.4. Recettes

Recettes directes

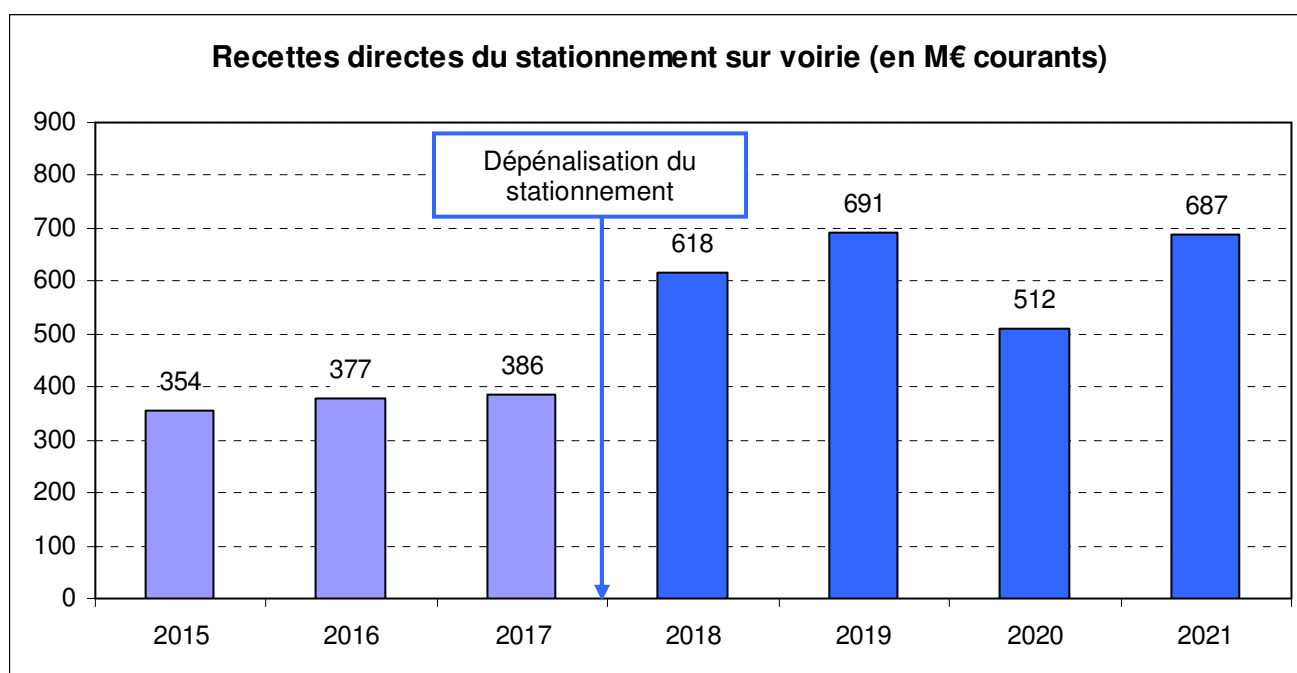
Sources :

- pour les années 2019 à 2021 : *Recettes des redevances de stationnement et des forfaits post-stationnement* (Direction générale des collectivités locales, 2019, 2020 et 2021),
- pour les années 2015 à 2018 : *Horodateurs et PV... : combien le stationnement payant rapporte-t-il à votre commune ?* (Le Progrès, 2021).

Depuis 2018, le forfait post stationnement (FPS) remplace l'amende de 17 € en cas de stationnement non payé ou insuffisamment réglé. Le montant du FPS varie d'une commune à l'autre et peut varier entre différents secteurs d'une même commune. Il est perçu par la collectivité locale compétente (la commune en général). Lorsque le FPS n'est pas payé dans un délai de 3 mois, son montant est majoré de 50 €, on parle alors de FPS majoré. Le FPS majoré est recouvré par l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions).

Les données communiquées par la Direction générale des collectivités locales (DGCL) sont issues des balances comptables des collectivités locales. Elles sont exhaustives. Elles incluent les redevances de stationnement et les FPS. Les calculs ont été effectués par nos soins.

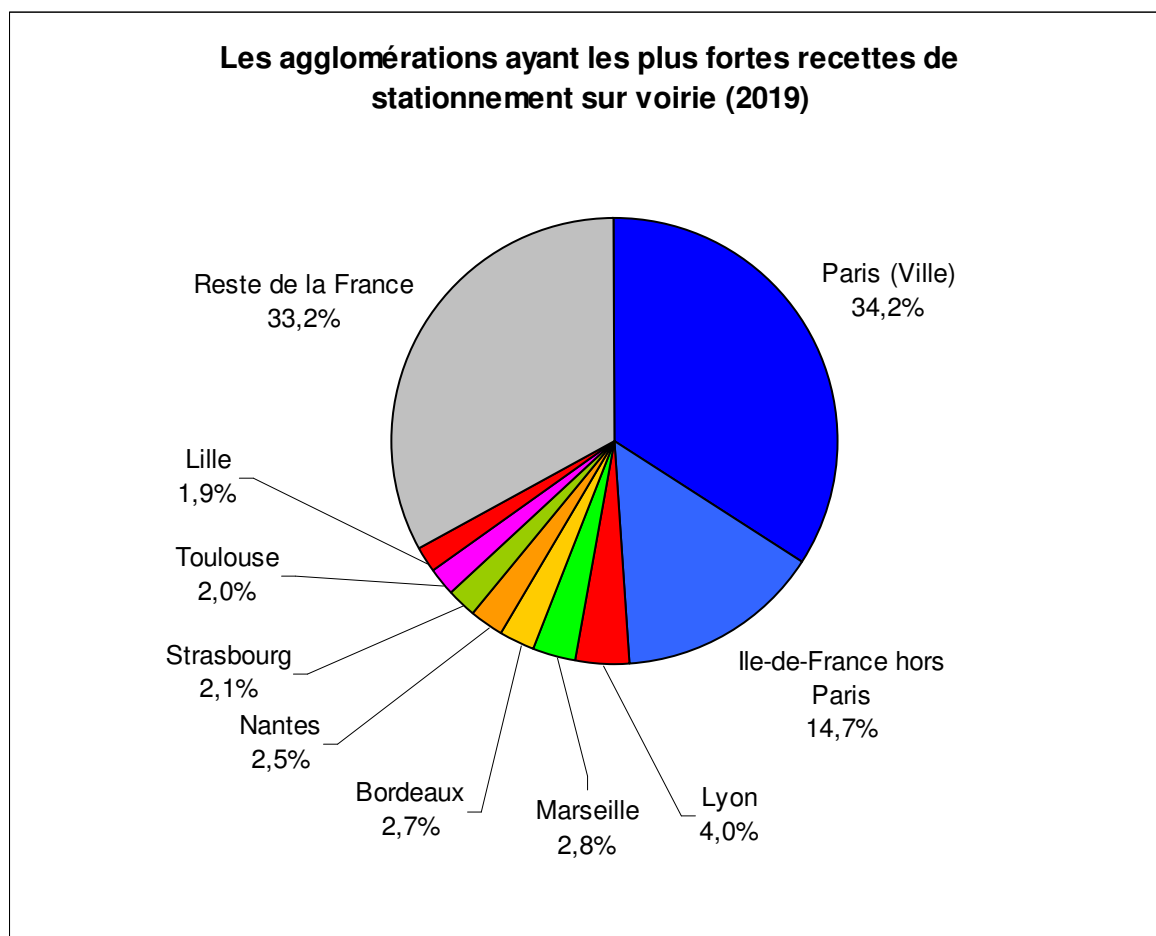
Les recettes des 7 dernières années sont les suivantes. Sont pris en compte les redevances de stationnement et, à partir de 2018, les FPS.



La dépenalisation du stationnement, en 2018, a généré une forte hausse des recettes (+ 60 %) due à un meilleur paiement spontané du stationnement, aux recettes du FPS et, dans une moindre mesure, à la hausse des tarifs dans certaines villes.

En théorie, à partir de 2018, la comptabilité distingue les recettes des redevances de stationnement de celles des FPS. Toutefois, certaines collectivités imputent l'ensemble des sommes dans un seul des deux comptes. Il n'est donc pas possible de connaître la répartition précise entre les deux postes.

Comme le montre le graphique de la page suivante, la Ville de Paris représente à elle seule 34 % des recettes, le reste de l'Île-de-France 15 % (soit au total 49 % pour l'Île-de-France), 7 grandes agglomérations de province (Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Toulouse et Lille) 18 % et le reste du pays 33 %.



Produit des FPS majorés

Le *Rapport de la mission d'évaluation des conséquences de la dépenalisation du stationnement* (2013) a estimé le produit des amendes liées au stationnement payant à 195,7 M€ en 2012, dont 116 M€ pour les amendes forfaitaires⁵ et 79,7 M€ pour les amendes forfaitaires majorées.

Le produit des amendes liées au stationnement payant n'est pas connu pour les années 2013 à 2017. Nous allons l'estimer par une règle de 3, en supposant que sa part dans le produit total des amendes hors contrôle automatisé (connu sur toute la période) est restée la même qu'en 2012 (21,9 %) et que la répartition des amendes liées au stationnement payant entre amendes forfaitaires et amendes forfaitaires majorées est restée la même qu'en 2012 (59 % et 41 %). Voici les résultats, en M€

⁵ Amendes d'un montant de 17 €.

courants :

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total amendes hors contrôle automatisé	893,2	889,2	822,7	818,7	897,6	965
Amendes liées au stationnement payant	195,7	≈ 194,8	≈ 180,3	≈ 179,4	≈ 196,7	≈ 211,4
<i>Dont amendes forfaitaires</i>	116	≈ 115,5	≈ 106,9	≈ 106,3	≈ 116,6	≈ 125,3
<i>Dont amendes forfaitaires majorées</i>	79,7	≈ 79,3	≈ 73,4	≈ 73,1	≈ 80,1	≈ 86,1

Pour les années 2018 à 2021, il faut tenir compte de la décentralisation du stationnement payant, avec l'instauration du FPS majoré. Le total des amendes hors contrôle automatisé (stationnement payant + autres infractions) a connu l'évolution suivante :

	2014	2015	2016	2017		2018	2019	2020	2021
Total amendes hors contrôle automatisé	822,7	818,7	897,6	965		886,6	889,3	683	851
Amendes forfaitaires	527,8	534,9	597,5	673,8		534,4	507,9	n.c.	442
Amendes forfaitaires majorées (2014-2021) et FPS majorés (2018-2021)	294,9	283,8	300,1	291,2		352,2	381,4	n.c.	409

Le produit des amendes forfaitaires majorées apparaît quasi stable entre 2014 et 2017. Il augmente brusquement en 2018 (+ 61,1 M€ en 1 an) puis continue d'augmenter, mais moins vite, entre 2018 et 2021 (+ 29,2 M€ en 2019, + 27,6 M€ sur les deux années suivantes). On peut donc estimer que la hausse observée depuis 2018 est imputable aux FPS majorés. Le montant de ces derniers est d'environ $86,1^6 + 61,1 \approx 147,2$ M€ en 2018, $147,2 + 29,2 \approx 176,4$ M€ en 2019 et $176,4 + 27,6 \approx 204$ M€ en 2021.

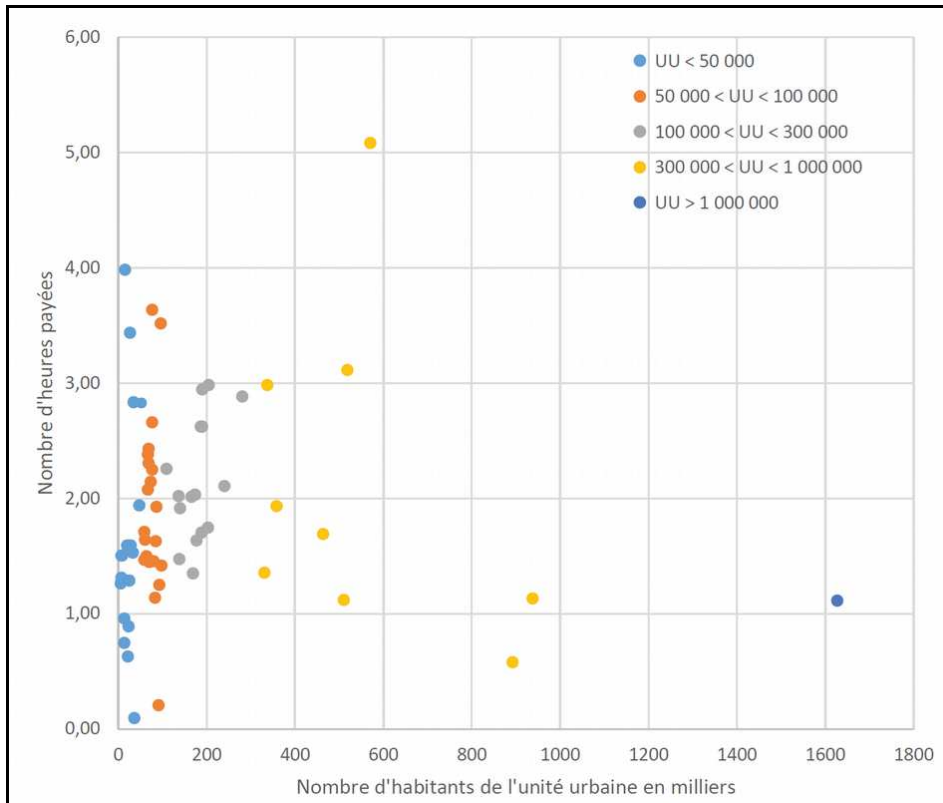
Toujours en 2021, les amendes hors contrôle automatisé sont affectées à 48,6 % aux collectivités territoriales et à 51,4 % à l'Etat. Cela leur fait donc respectivement 99 et 105 M€ de recettes.

2.4.5. Manque à gagner

L'enquête nationale réalisée par le Cerema en 2015 fait apparaître une moyenne inférieure à 2 heures payées par jour dans les zones payantes les plus chères des villes-centres (graphique page suivante), alors qu'on pourrait attendre un ratio de 5 à 6 heures payées.

⁶ Montant des amendes forfaitaires majorées de stationnement payant en 2017, voir tableau page précédente.

Nombre d'heures payées par place et par jour dans la zone la plus chère sur voirie dans les villes-centres par catégorie d'agglomérations



Source : Cerema

Le paiement est probablement moindre dans les secteurs payants moins centraux, qui sont généralement moins contrôlés, et peut-être aussi dans les villes de banlieue. Faute de données spécifiques, nous leur appliquons toutefois le même taux de paiement, 35 %. Le résultat qui suit doit donc être considérée comme une valeur minimale.

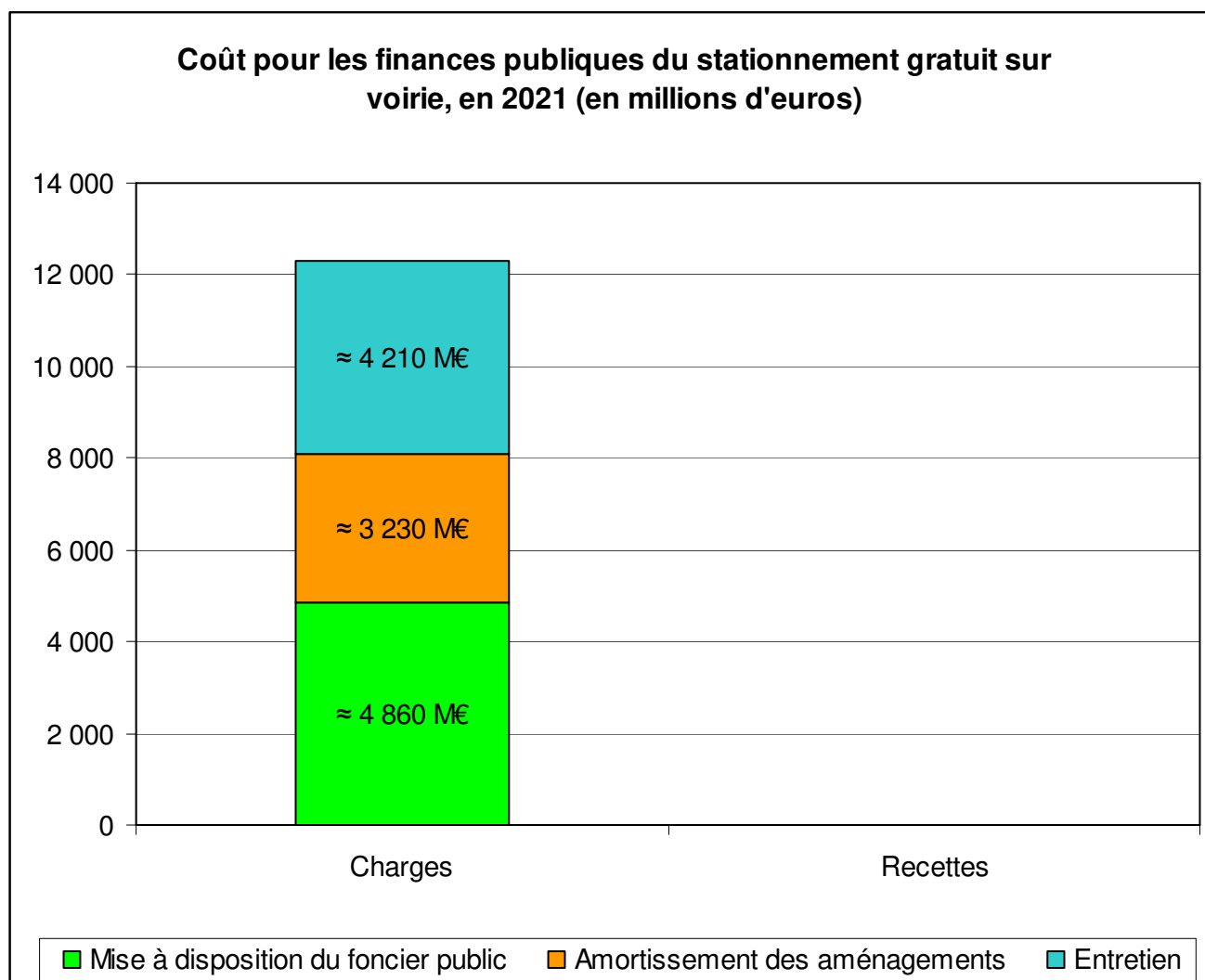
Pour l'année 2015, où les recettes ont été de 354 M€, elles auraient dû être de l'ordre de $354 / 0,35 \approx 1\,011$ millions d'euros. Le manque à gagner est donc de l'ordre de $1\,011 - 354 \approx 657$ M€.

En 2021, en supposant les recettes théoriques inchangées (1 011 M€) et en tenant compte de l'inflation, qui porte le total à 1 071 M€, le manque à gagner est d'environ l'ordre de $1\,071 - 687 \approx 384$ M€.

2.5. SOLDE

2.5.1. Stationnement gratuit

	Charges annuelles	Recettes annuelles
Mise à disposition du foncier public	≈ 4 860 M€	
Amortissement des aménagements	≈ 3 230 M€	
Entretien	≈ 4 210 M€	
Total	≈ 12 300 M€	0 M€
Solde	≈ - 12 300 M€	



Le stationnement gratuit de surface représente une dépense annuelle d'environ 12,3 milliards d'euros, principalement supportée par les communes et moindrement par les intercommunalités. Puisque nous avons pris une hypothèse basse pour les espaces non explicitement affectés au stationnement automobile, ce chiffre doit être considéré comme un minimum.

Le coût annuel moyen par place est d'environ 175 €, dont environ 69 € pour le foncier, 46 € pour l'amortissement des aménagements et 60 € pour l'entretien.

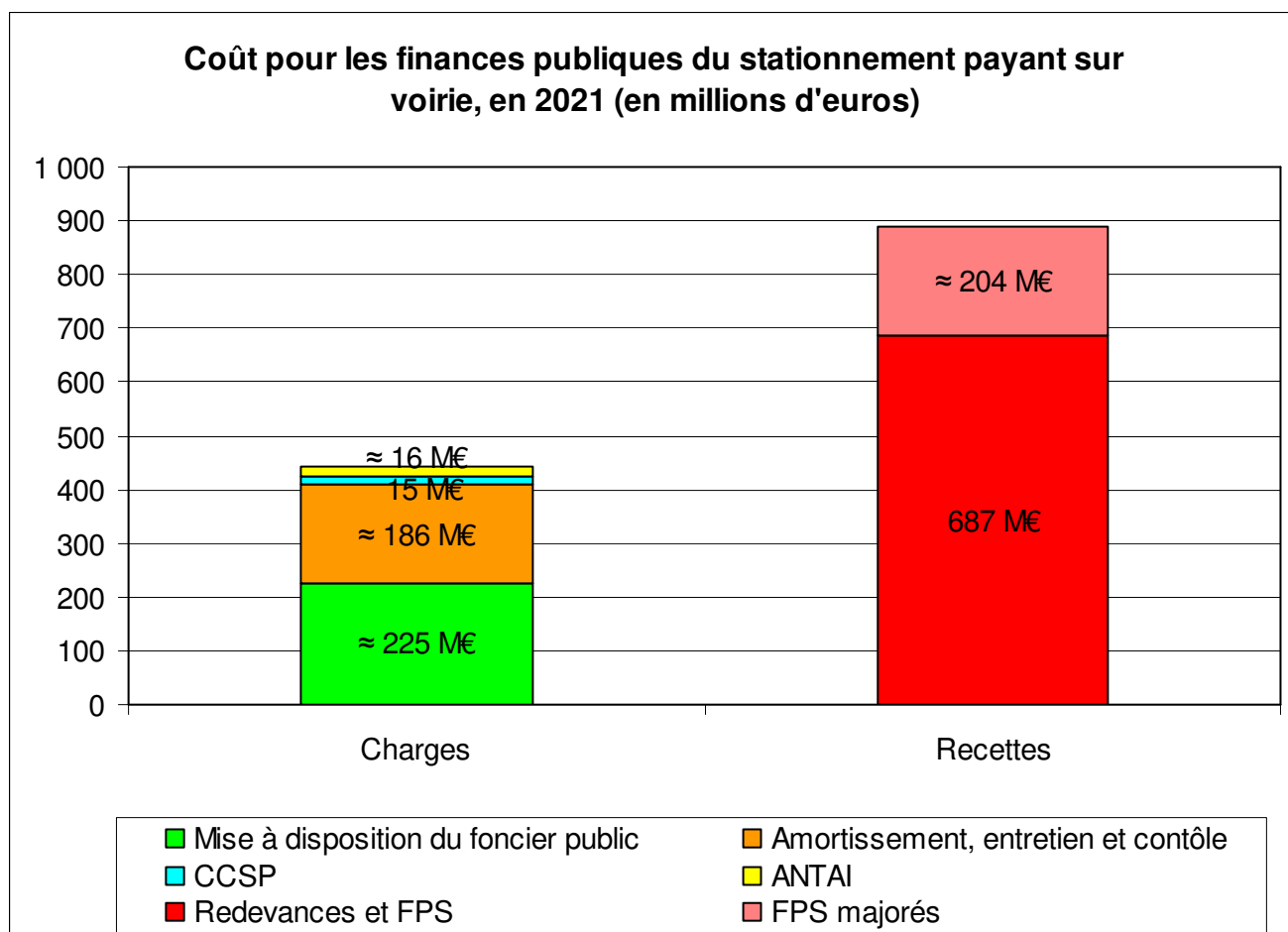
Pour le stationnement sur chaussée, le coût annuel moyen par place est d'environ 157 €, dont environ 57 € pour le foncier, 40 € pour l'amortissement des aménagements et 60 € pour l'entretien.

Pour les parkings, le coût annuel moyen par place est d'environ 283 €, dont environ 143 € pour le foncier, 80 € pour l'amortissement des aménagements et 60 € pour l'entretien.

Enfin, le coût annuel moyen par m² est d'environ 14,4 €, dont environ 5,7 € pour le foncier, 3,8 € pour l'amortissement des aménagements et 4,9 € pour l'entretien.

2.5.2. Stationnement payant

	Charges annuelles	Recettes annuelles
Mise à disposition du foncier public	≈ 225 M€	
Amortissement des aménagements des places de stationnement (hors ceux spécifiques au stationnement payant)	≈ 35 M€	
Entretien des places de stationnement (hors entretien spécifique au stationnement payant)	≈ 45 M€	
Charges spécifiques au stationnement payant pour les collectivités locales (aménagement, entretien et exploitation)	≈ 106 M€	
Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP)	15 M€	
Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI)	≈ 16 M€	
Redevances + FPS (forfaits post-stationnement)		687 M€
FPS majorés		≈ 204 M€
Total	≈ 442 M€	≈ 891 M€
Solde	≈ + 449 M€	



Les recettes des places payantes sur voirie représentent un peu plus du double des dépenses

publiques afférentes (environ 891 vs 442 millions d'euros). Le bénéfice est d'environ 449 millions d'euros.

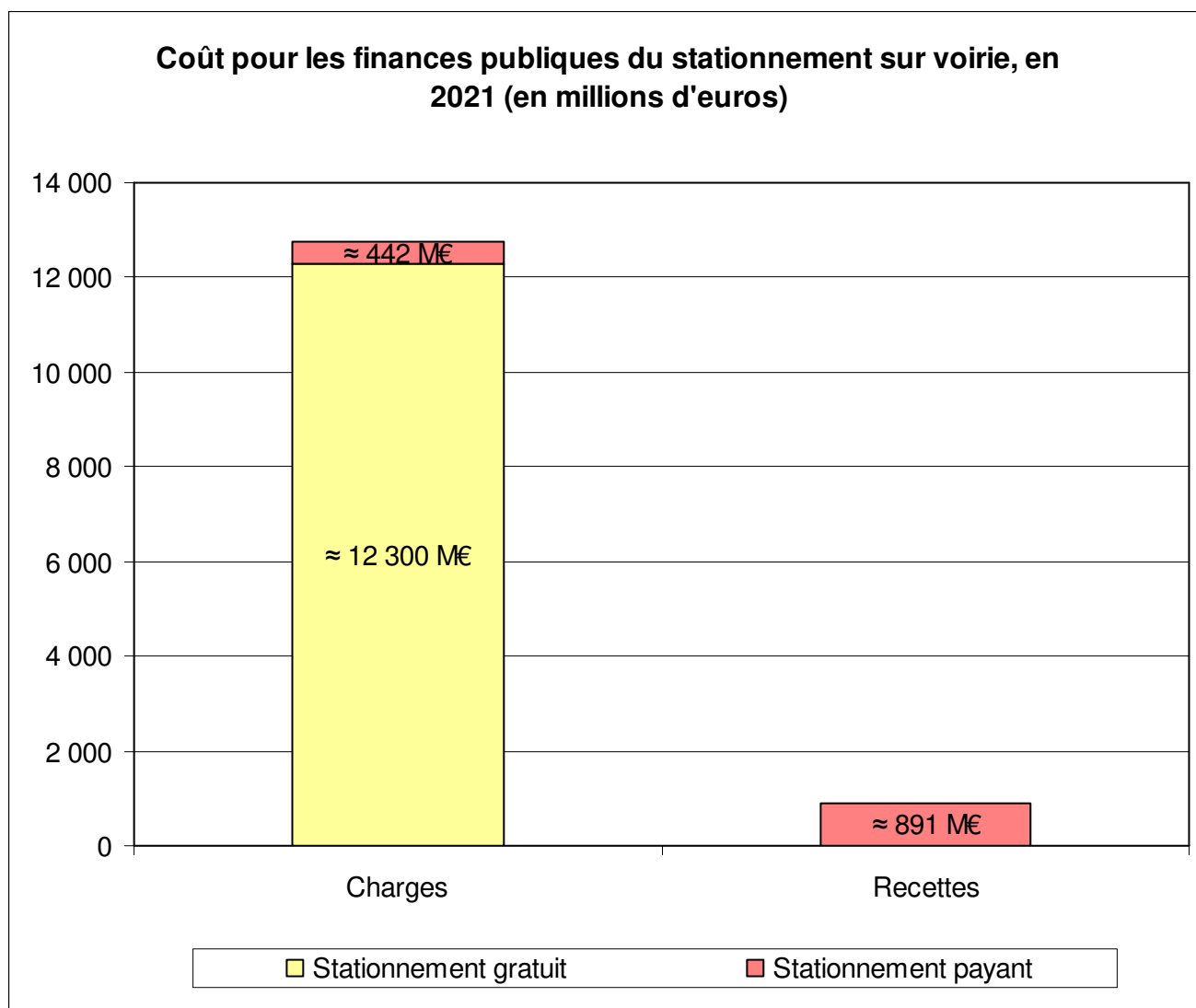
Ce bénéfice doublerait quasiment si la réglementation était respectée, puisque le manque à gagner découlant du non-respect de la réglementation est d'environ 384 M€.

Sachant qu'il y a au total 750 000 places payantes sur voirie, les valeurs annuelles moyennes par place sont de :

- charges \approx 590 €/place,
- recettes \approx 1 190 €/place,
- bénéfice \approx 600 €/place,
- manque à gagner \approx 510 €/place.

2.5.3. Total

	Charges annuelles	Recettes annuelles	Solde
Stationnement gratuit	≈ 12 300 M€	0 M€	≈ - 12 300 M€
Stationnement payant	≈ 442 M€	≈ 891 M€	≈ + 449 M€
Total	≈ 12 742 M€	≈ 891 M€	≈ - 11 851 M€



Le stationnement de surface représente une dépense annuelle nette d'environ 12,3 milliards d'euros. Le bénéfice fait sur les places payantes est très loin de compenser le coût des places gratuites, il en représente seulement 4 %.

3. PARKINGS PUBLICS EN ENCLOS ET EN OUVRAGE

3.1. DEFINITIONS

Le stationnement en ouvrage, traité dans ce chapitre, regroupe les parkings barriérés de surface (parkings en enclos) et les parkings en ouvrage au sens strict du terme (parkings souterrains ou en élévation).

3.2. NOMBRE DE PLACES ET REPARTITION

3.2.1. Nombre de places

Les *Chiffres clés* de la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS) indiquent un total de 840 153 places en ouvrage gérées par ses adhérents. Ce chiffre n'intègre pas la quasi totalité des régies ni quelques SEM (sociétés d'économie mixte) et SPL (sociétés publiques locales) qui ne sont pas adhérentes de la FNMS.

Le *Panorama du stationnement public sur voirie - Enseignements de l'enquête nationale de 2015* (Cerema, 2018) indique de son côté que 28 % des places sont gérées en régie et 72 % par d'autres acteurs. On peut donc estimer que les places gérées par des adhérents de la FNMS représentent environ 70 % du total.

A partir de ces chiffres, on obtient un total d'environ $840\,000 / 0,70 \approx 1\,200\,000$ places en ouvrage.

3.2.2. Répartition

Les villes ayant répondu à l'enquête nationale sur le stationnement de 2015 ont donné le détail pour un peu plus de 323 000 places en ouvrage. 12,5 % d'entre elles sont en enclos, 13,6 % en élévation et 73,9 % en souterrain.

En appliquant ces ratios à l'ensemble des 1 200 000 places en ouvrage, on trouve qu'il y a **environ 150 000 places en enclos, 163 000 places en élévation et 887 000 places en souterrain.**

3.3. CHARGES

3.3.1. Foncier

Pour les parcs en enclos, sur la base d'une valeur foncière unitaire de 61 200 € par place (voir page 17), la valeur foncière totale est d'environ $150\,000 \times 61\,200 \approx 9,19$ milliards d'euros.

Pour les parcs en élévation, en supposant une moyenne de 3 étages par parc et en prenant la même valeur foncière unitaire que pour les parcs en enclos, la valeur foncière totale est d'environ $163\,000 \times 2\,450 \times 25 / 3 \approx 3,33$ milliards d'euros.

Pour les parcs souterrains, le calcul est le suivant. L'enquête nationale de 2015 donne une moyenne de 416 places par parc souterrain. Les 887 000 places en souterrain correspondent donc à environ $887\,000 / 416 \approx 2\,130$ parcs. En supposant que les entrées et sorties occupent en moyenne 150 m² d'espace public par parc⁷, la surface totale occupée est d'environ $2\,130 \times 150 \approx 319\,500$ m². Enfin, en prenant la même valeur foncière unitaire que pour les parcs en enclos et en élévation, la valeur foncière totale de ces espaces est d'environ $319\,500 \times 2\,450 \approx 0,78$ milliard d'euros.

Au total, la valeur foncière des parcs en enclos et en ouvrage est d'environ $9,19 + 3,33 + 0,78 \approx 13,30$ milliards d'euros.

Ce chiffre correspond à une valeur patrimoniale, pas à un flux monétaire. Pour pouvoir le comparer aux autres chiffres de ce rapport, il faut estimer le coût annuel du service rendu aux automobilistes par la mise à disposition d'espaces publics. En supposant que ce coût représente 1/100^e de la valeur foncière (voir page 17), le coût de mise à disposition d'espaces publics pour ces parkings est d'environ **133 millions d'euros par an**.

3.3.2. Construction

Pour les parkings en enclos, différentes sources, dont le bureau d'études IPS (Ingénierie Parking et Stationnement) et la Métropole de Lille, indiquent un coût moyen d'aménagement de 4 000 € TTC par place pour le parking lui-même et de 400 € par place pour les aménagements et équipements annexes (barrières, bornes de paiement...). Pour le parking lui-même, peut s'ajouter dans certains cas un coût de déconstruction (destruction d'immeuble vétuste par exemple) voire de dépollution, pouvant porter le total jusqu'à 12 000 € par place. Nous gardons toutefois la valeur de 4 000 €. En supposant un amortissement sur 50 ans pour le parking lui-même et sur 20 ans pour les aménagements et équipements annexes, le coût moyen est d'environ $4\,000/50 + 400/20 \approx 80 + 20 \approx 100$ €/place/an. Le coût total d'amortissement des 150 000 places en enclos est donc d'environ $100 \times 150\,000 \approx 15$ millions d'euros par an.

Pour les parkings en élévation, le coût moyen de construction indiqué par différentes sources (IPS, Nantes Métropole, Bordeaux Métropole...) tourne autour de 17 000 € par place. En supposant un amortissement sur 50 ans, le coût moyen est d'environ 340 €/place/an. Le coût total d'amortissement des 163 000 places en élévation est donc d'environ $340 \times 163\,000 \approx 55$ millions d'euros par an.

Pour les parkings souterrains, le coût moyen de construction indiqué par différentes sources (IPS, Nantes Métropole, Bordeaux Métropole...) tourne autour de 27 000 € par place quand il n'y a pas de contraintes particulières et de 38 000 € par place quand il y a des contraintes fortes (eau, rocher...).

⁷ Ce chiffre peut varier entre $8 \times 5 = 40$ m² pour les parcs ayant une seule voie d'entrée et une seule voie de sortie et plusieurs centaines de m² pour ceux ayant plusieurs entrées et sorties et des trémies. Le résultat final (0,78 Md€) étant nettement inférieur aux coûts fonciers des parkings en enclos et en élévation, un ratio différent (par exemple 100 ou 200 m²) aurait peu d'influence sur le total.

Dans certaines villes, par exemple à Lyon, les parkings avec des contraintes fortes sont majoritaires ; dans d'autres villes, les contraintes sont faibles. Faute de données sur la répartition nationale entre les deux catégories, nous supposons qu'il y a 75 % de parkings souterrains sans contraintes particulières et 25 % avec de fortes contraintes, ce qui donne un coût moyen d'environ 30 000 € par place. En supposant un amortissement sur 50 ans, le coût moyen est d'environ 600 €/place/an. Le coût total d'amortissement des 887 000 places souterraines est donc d'environ 600 x 887 000 ≈ 532 millions d'euros par an.

Au total, le coût total d'amortissement de la construction des parkings en enclos et en ouvrage est d'environ 15 + 55 + 532 ≈ **602 millions d'euros par an.**

3.3.3. Exploitation

Pour les parkings en enclos, le coût moyen d'exploitation indiqué par différentes sources (IPS, Nantes Métropole...) tourne autour de 400 € par place et par an. Le coût total d'exploitation des 150 000 places en enclos est donc d'environ 400 x 150 000 ≈ 60 millions d'euros par an.

Pour les parkings en élévation, le coût moyen d'exploitation indiqué par les mêmes sources tourne autour de 900 € par place et par an. Le coût total d'exploitation des 163 000 places en élévation est donc d'environ 900 x 163 000 ≈ 147 millions d'euros par an.

Pour les parkings souterrains, le coût moyen d'exploitation indiqué par les mêmes sources tourne autour de 1 100 € par place et par an. Le coût total d'exploitation des 887 000 places souterraines est donc d'environ 1 100 x 887 000 ≈ 976 millions d'euros par an.

Au total, le coût total d'exploitation des parkings en enclos et en ouvrage est d'environ 60 + 147 + 976 ≈ **1 183 millions d'euros par an.**

3.3.4. Total

	Enclos	Elévation	Souterrain	Total
Foncier	≈ 92 M€	≈ 33 M€	≈ 8 M€	≈ 133 M€
Construction	≈ 15 M€	≈ 55 M€	≈ 532 M€	≈ 602 M€
Exploitation	≈ 60 M€	≈ 147 M€	≈ 976 M€	≈ 1 183 M€
Charges totales	≈ 167 M€	≈ 235 M€	≈ 1 516 M€	≈ 1 918 M€

Les charges annuelles sont au total d'environ 1 918 M€, dont environ 167 M€ pour les parkings en enclos, environ 235 M€ pour les parkings en élévation et environ 1 516 M€ pour les parkings souterrains.

3.3.5. Moyenne par place

	Enclos	Elévation	Souterrain	Moyenne
Foncier	≈ 610 €/place	≈ 200 €/place	≈ 10 €/place	≈ 110 €/place
Construction	≈ 100 €/place	≈ 340 €/place	≈ 600 €/place	≈ 500 €/place
Exploitation	≈ 400 €/place	≈ 900 €/place	≈ 1 100 €/place	≈ 990 €/place
Charges moyennes par place	≈ 1 110 €/place	≈ 1 440 €/place	≈ 1 710 €/place	≈ 1 600 €/place

Les charges annuelles par place sont en moyenne d'environ 1 110 € pour les parkings en enclos, 1 440 € pour les parkings en élévation et 1 710 € pour les parkings souterrains et 1 600 € pour l'ensemble.

3.4. RECETTES

3.4.1. Recettes totales

Afin d'estimer les recettes des parkings en enclos et en ouvrage, nous avons fait différents.

Le premier calcul se base sur un chiffre de 2012 que l'on retrouve dans plusieurs sources (Caisse des Dépôts et Consignations, Fédération des Villes Moyennes). Le chiffre d'affaires du stationnement en enclos et en ouvrage était alors d'environ 600 M€. Si l'on actualise ce chiffre avec l'inflation, on arrive à un total d'environ 659 M€ en valeur 2021. Si l'on tient compte de l'augmentation du nombre de places en enclos et en ouvrage pendant cette période (+ 15 %), on arrive à une recette totale d'environ $659 \times 1,15 \approx 758$ M€.

Le deuxième calcul se base sur les chiffres de la FNMS (Fédération Nationale des Métiers du Stationnement), les comptes annuels de la société Indigo, premier opérateur du stationnement payant en France, l'enquête nationale sur le stationnement public de 2015 (Cerema) et des chiffres de la Caisse des Dépôts et Consignations. Il donne une recette totale d'environ 805 M€.

Le troisième calcul se base sur d'autres données des mêmes sources. Il donne une recette totale de 857 M€.

Ces trois résultats sont proches. Pour la suite de nos calculs, nous retenons leur moyenne, soit 807 M€.

3.4.2. Part revenant aux collectivités locales

28 % des places en enclos et en ouvrage sont gérées en régie et 72 % par des opérateurs privés ou semi-privés (source : enquête nationale sur le stationnement public, Cerema).

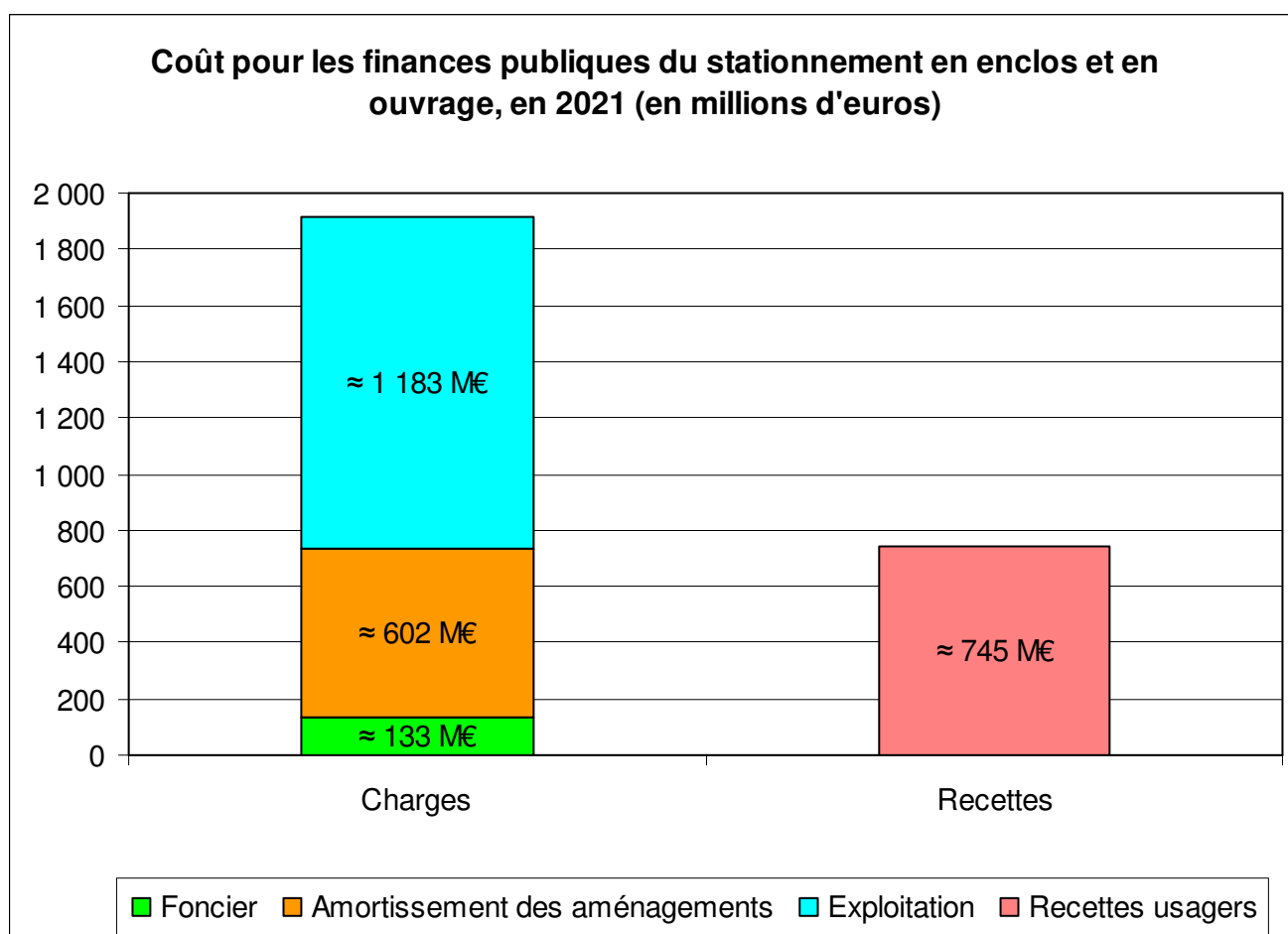
Le chiffre d'affaires des régies est donc d'environ $28 \% \times 807 \approx 226$ M€ et celui des opérateurs privés ou semi-privés d'environ $72 \% \times 805 \approx 581$ M€.

Il faut maintenant estimer la part des recettes des opérateurs privés revenant aux collectivités locales. La marge de la société Indigo, principal opérateur des parkings payants, était en moyenne de 10,6 % sur les années 2017, 2018, 2019 et 2021. Les comptes et donc les marges des autres gros opérateurs n'étant pas en libre accès, nous retenons pour nos calculs la marge d'Indigo. Sur cette base, sur les 581 M€ de chiffre d'affaires des opérateurs privés ou semi-privés, $581 \times (1 - 0,106) \approx 519$ M€ reviennent aux collectivités locales.

Les parkings en enclos et en ouvrage rapportent donc environ $226 + 519 \approx 745$ millions d'euros de recettes publiques.

3.5. SOLDE

	Charges annuelles	Recettes annuelles
Foncier	≈ 133 M€	
Amortissement des aménagements	≈ 602 M€	
Exploitation	≈ 1 183 M€	
Recettes auprès des usagers		≈ 745 M€
Total	≈ 1 918 M€	≈ 745 M€
Solde	≈ - 1 173 M€	



Pour les collectivités locales, les parkings en enclos et en ouvrage sont très déficitaires : les recettes ne couvrent que 39 % des charges et le déficit annuel est proche de 1,2 milliard d'euros.

Sachant qu'il y a au total 1 200 000 places en enclos et en ouvrage, les valeurs annuelles moyennes sont de :

- charges : $1\,918 / 1,2 \approx 1\,600$ € par place,
- recettes : $745 / 1,2 \approx 620$ € par place,
- déficit : $1\,173 / 1,2 \approx 980$ € par place.

4. PLACES DE STATIONNEMENT DES EMPLOYEURS PUBLICS ET PRIVÉS

4.1. STATIONNEMENT DES EMPLOYÉS

4.1.1. Un avantage en nature pourtant non soumis à l'impôt et aux cotisations sociales

La jurisprudence considère que la mise à disposition ou le paiement d'une place de stationnement sur le lieu de travail constitue un avantage en nature. A ce titre, la Cour de cassation a considéré comme une sanction pécuniaire la suppression d'une place louée dans un parking par une entreprise pour un salarié⁸.

Or, cet avantage en nature n'est, dans la plupart des cas, pas considéré comme tel par l'URSSAF et les services fiscaux et n'est donc, à ce titre, pas soumis à l'impôt et aux cotisations sociales.

Tout d'abord, l'employeur peut mettre à disposition de ses employés venant en voiture une place de stationnement. Cette somme n'est pas soumise à l'impôt et aux cotisations sociales, y compris s'ils ont une autre solution que la voiture pour venir travailler.

Par ailleurs, en l'absence de mise à disposition d'une place de parking, l'employeur peut rembourser les frais de parking des salariés qui utilisent leur véhicule personnel. Cette somme n'est pas soumise à l'impôt et aux cotisations sociales si cet usage de la voiture découle de contraintes liées à leurs horaires de travail ou à leur lieu de résidence et non de convenances personnelles.

4.1.2. Nombre d'actifs bénéficiant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail

Nombre d'actifs allant travailler en voiture

En 2019, date du dernier recensement, il y a 29 535 000 actifs ayant un emploi, dont 5 949 000 dans le public et 23 587 000 dans le privé (INSEE).

70,5 % d'entre eux, soit 20 822 000, vont travailler en voiture (INSEE), dont 95,5 %, soit 19 885 000, en tant que conducteurs (Enquête mobilité des personnes, 2019). En supposant que la proportion est la même dans le public et le privé, on obtient 4 005 000 employés conducteurs de voiture dans le public et 15 880 000 dans le privé.

⁸ Arrêt de la Cour de cassation, Chambre sociale, 22 juin 2011, 08-40.455.

Places payées par les employeurs

Il existe très peu de données sur le nombre d'actifs bénéficiant d'une place de stationnement automobile payée par leur employeur dans un parking proche. A notre connaissance, les seuls chiffres disponibles à une certaine échelle sont ceux de l'enquête déplacements de Lille de 2006.

En moyenne, dans cette enquête, tous motifs de déplacement confondus, 95,5 % des places utilisées par les personnes interrogées sont gratuites, 0,7 % interdites, 3,3 % payantes à leur charge et 0,4 % payantes à la charge d'une autre personne. Le détail par motif de déplacement n'est pas connu. Nous supposons que ce taux est un peu plus élevé pour les déplacements domicile-travail, avec 0,6 % de places payantes à la charge d'une autre personne, en l'occurrence l'employeur.

S'agissant d'une grande ville et de son aire urbaine, nous ne pouvons pas appliquer ces chiffres tels quels à l'ensemble du pays. Nous supposons donc que la moyenne nationale est deux fois moindre, soit 0,3 %. Nous supposons enfin que la proportion est identique pour les emplois publics et privés.

Au final, on trouve que le nombre d'employés allant au travail en voiture conducteur et ayant une place de stationnement payée par leur employeur est d'environ :

- $0,03 \times 4\,005\,000 \approx 120\,000$ employés dans le public,
- $0,03 \times 15\,880\,000 \approx 476\,000$ employés dans le privé,
- soit au total environ 596 000 employés.

Places mises à disposition par les employeurs

83,3 % des actifs allant au travail en voiture conducteur avaient une place de stationnement à disposition sur leur lieu de travail en 2008 (calcul réalisé par nos soins à partir des données de l'Enquête nationale transports et déplacements). La question n'a pas été posée dans la dernière enquête de ce type (Enquête mobilité des personnes, 2019) ; nous supposons ce taux en légère baisse, à 82 %. Nous supposons par ailleurs qu'il est légèrement moins élevé pour les emplois publics (81,7 %), davantage situés dans les villes-centres, que pour les emplois privés (83 %).

Nous soustrayons ensuite les places louées dans un parking extérieur, soit 0,3 %. Il en résulte que 81,4 % des employés du public et 82,7 % de ceux du privé venant en voiture ont une place mise à disposition par leur employeur.

Au final, on trouve que le nombre d'actifs allant au travail en voiture conducteur et ayant une place de stationnement mise à disposition par leur employeur est d'environ :

- $0,814 \times 4\,005\,000 \approx 3\,260\,000$ employés dans le public,
- $0,827 \times 15\,880\,000 \approx 13\,133\,000$ employés dans le privé,
- soit au total environ 16 393 000 employés.

4.2. STATIONNEMENT DES VISITEURS

Seul le stationnement des visiteurs des établissements publics a un coût pour les finances publiques. Le stationnement des visiteurs des établissements privés est à la charge de ces derniers.

Il n'existe aucune donnée nationale sur le nombre de places de stationnement mises à disposition des visiteurs des administrations. Nous sommes donc obligés de faire des hypothèses sur lesquelles règne une forte incertitude.

Nous supposons, en hypothèses basses, que les places à disposition des visiteurs représentent 25 % des places occupées par les employés pour le stationnement en surface et 5 % pour le stationnement en ouvrage.

4.3. COUT POUR LES FINANCES PUBLIQUES

4.3.1. Secteur public

Stationnement des employés

Nous supposons que 85 % des places mises à disposition par les employeurs publics sont dans des parkings de surface (soit 2 771 000 places) et 15 % en ouvrage (soit 489 000 places).

Pour les places en surface, nous nous basons sur le coût annuel moyen calculé pour les parkings gratuits sur l'espace public, soit 280 € par place (chapitre 2). Le coût annuel total est alors d'environ $2\,771\,000 \times 280 \approx 776$ M€.

Pour les places en ouvrage, nous ne pouvons pas prendre les ratios des parkings payants (1 440 €/place pour les parkings en élévation et 1 710 €/place pour les parkings souterrains, cf. page 33) car une partie des coûts de construction et d'exploitation sont liés au paiement. Nous prenons pour nos calculs un coût moyen de 1 200 € par place. Le coût annuel total est alors d'environ $489\,000 \times 1\,200 \approx 587$ M€.

Enfin, pour les places louées dans des parkings n'appartenant pas à l'employeur, nous supposons un coût moyen de 50 € par mois⁹. Le coût annuel total est alors d'environ $120\,000 \times 50 \times 12 \approx 72$ M€.

Au total, le coût pour les employeurs publics est d'environ $776 + 587 + 72 \approx 1\,385$ M€ par an.

Stationnement des visiteurs

Comme indiqué page précédente, nous supposons, en hypothèses basses, que les places à disposition des visiteurs représentent 25 % des places occupées par les employés pour le stationnement en surface et 5 % pour le stationnement en ouvrage.

Le coût indicatif du stationnement des visiteurs pour les administrations est alors d'environ $776 \times 0,25 \approx 194$ M€ pour le stationnement de surface et d'environ $587 \times 0,05 \approx 29$ M€ pour le stationnement en ouvrage, soit au total environ 223 M€. Puisque nous avons pris des hypothèses basses, ce chiffre doit être considéré comme un minimum.

Total

Le coût total des parkings des établissements publics est d'environ $1\,385 + 223 \approx 1\,608$ M€ par an.

Les parkings payants et les recettes afférentes sont traités au chapitre.

Répartition par type de fonction publique

Les effectifs de fonctionnaires se répartissent entre les fonctions publiques de l'Etat (45 %), territoriale (34 %) et hospitalière (21 %).

Si l'on suppose une répartition au prorata des effectifs de chaque fonction publique¹⁰, le coût est

⁹ A titre d'exemple, dans une ville comme Limoges, l'abonnement mensuel est à 45 ou 49,50 € par mois suivant les parkings.

¹⁰ Les emplois de la fonction publique de l'Etat sont, en proportion, davantage situés en Ile-de-France et dans

d'environ 723 M€ pour la fonction publique d'Etat, 547 M€ pour la fonction publique territoriale et 338 M€ pour la fonction publique hospitalière.

4.3.2. Secteur privé

Les dépenses de parking des employeurs privés sont par nature à la charge de ceux-ci et n'ont donc aucune incidence sur les dépenses publiques.

les grandes villes de province, donc disposent, en proportion, de moins de places de parking. Mais ces parkings sont davantage des parkings en ouvrage, donc plus coûteux. Nous supposons que ces deux facteurs s'équilibrent.

4.4. MANQUES A GAGNER

4.4.1. Secteur public

Manque à gagner fiscal

En langage courant, on dit qu'un foyer est « dans la tranche à x % » si la partie supérieure de son revenu est dans cette tranche. De manière plus rigoureuse, on parle de « taux marginal d'imposition ». Ce taux marginal s'applique à la partie haute du revenu ainsi qu'à tout éventuel revenu supplémentaire. A ce titre, il s'appliquerait donc à la mise à disposition et au paiement d'une place de stationnement.

Les données fiscales montrent que 33 % des foyers fiscaux sont dans la tranche à 0 %, 49,7 % dans celle à 11 %, 16 % dans celle à 30 %, 1,1 % dans celle à 41 % et 0,2 % dans celle à 45 %. Le taux marginal d'imposition des ménages français est donc en moyenne de $0,497 \times 0,11 + 0,16 \times 0,30 + 0,011 \times 0,41 + 0,002 \times 0,45 \approx 0,108 \approx 10,8 \%$.

Les actifs ayant un emploi ont, en moyenne, des revenus plus élevés que la moyenne de la population, notamment les inactifs et les chômeurs. Leur taux marginal d'imposition moyen est donc supérieur à cette moyenne nationale, mais le chiffre n'est pas connu. Nous supposons qu'il est de 13 %.

De son côté, l'ensemble des avantages en nature représente au total environ 1 385 M€ (voir page 39).

Sur cette base, le manque à gagner fiscal est d'environ $1\,385 \times 0,13 \approx 180$ M€.

Manque à gagner sur les cotisations sociales

Les avantages en nature des fonctionnaires ne sont pas soumis aux cotisations employeurs.

Concernant les cotisations salariales, ils sont soumis uniquement à la CSG et au CRDS, dont le taux est de 9,70 % pour les revenus bruts annuels supérieurs à 14 664 € (soit 1 222 € bruts par mois) et de 9,53 % pour ceux inférieurs à 14 664 €. La grande majorité des fonctionnaires étant au-dessus de ce seuil, nous appliquons un taux de 9,68 %.

Au final, le manque à gagner pour l'URSSAF est d'environ $1\,385 \times 0,0968 \approx 134$ M€.

4.4.2. Secteur privé

Quantification de l'avantage en nature

Les emplois privés étant un peu moins situés dans le cœur des villes que les emplois publics, nous supposons que 90 % des places mises à disposition par les employeurs privés sont dans des parkings de surface et 10 % en ouvrage (contre 85 et 15 % pour les emplois publics). Cela représente au total 11 820 000 places en surface et 1 313 000 places en ouvrage.

Nous appliquons ensuite les mêmes ratios que pour les établissements publics, soit 280 € par an par place mise à disposition en surface, 1 200 € par an par place mise à disposition en ouvrage et 600 € par an par place louée dans un parking.

Pour les places mise à disposition en surface, le coût annuel total est d'environ $11\,820\,000 \times 280 \approx 3\,310$ M€.

Pour les places mise à disposition en ouvrage, le coût annuel total est d'environ $1\,313\,000 \times 1\,200 \approx 1\,576$ M€.

Pour les places louées dans des parkings, le coût annuel total est d'environ $476\,000 \times 600 \approx 286$ M€.

Au total, l'avantage en nature pour les employés du privé est d'environ $3\,310 + 1\,576 + 286 \approx 5\,172$ M€ par an.

Manque à gagner fiscal

En supposant, comme pour les fonctionnaires, un taux marginal d'imposition moyen de 13 %, le manque à gagner fiscal est d'environ $5\,172 \times 0,13 \approx 672$ M€.

Manque à gagner sur les cotisations sociales

Sur la base des taux de cotisation de droit commun (URSSAF) et en tenant compte de toutes les particularités liées au salaire (plafonnement d'une partie des cotisations d'assurance vieillesse), à la taille de l'entreprise (aide au logement à partir de 50 salariés), à son implantation (versement mobilité dans les agglomérations d'une certaine taille), aux CDD, etc., nous avons calculé que le taux moyen de cotisations sociales est d'environ 27,3 % pour les employeurs et environ 17,7 % pour les salariés, soit au total environ 45 %.

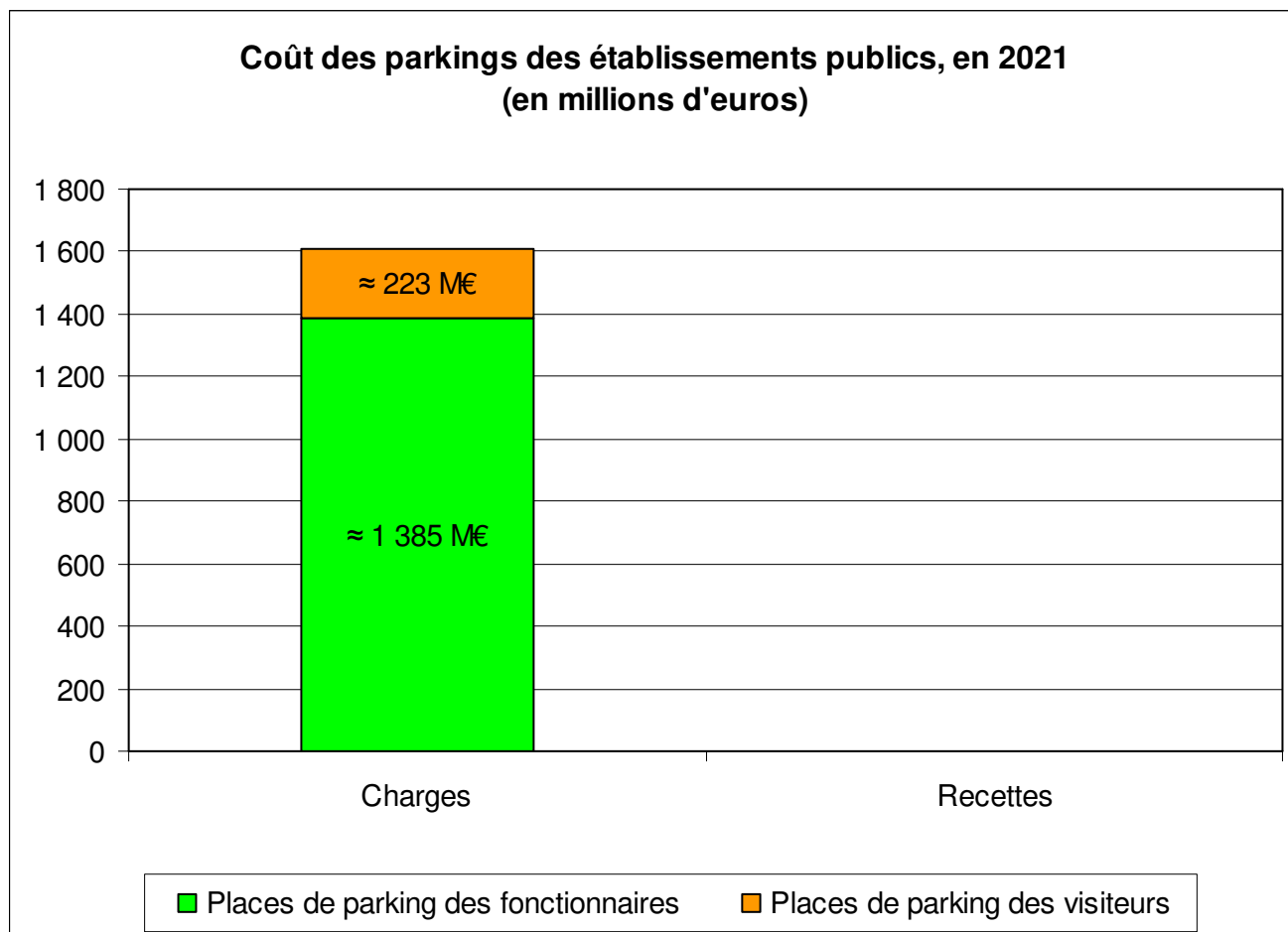
Les avantages en nature sont soumis à l'ensemble de ces cotisations.

Le manque à gagner sur les cotisations sociales liées à la mise à disposition ou à la location de parkings est donc d'environ $5\,172 \times 0,45 \approx 2\,327$ M€.

4.5. SYNTHÈSE

Dépenses

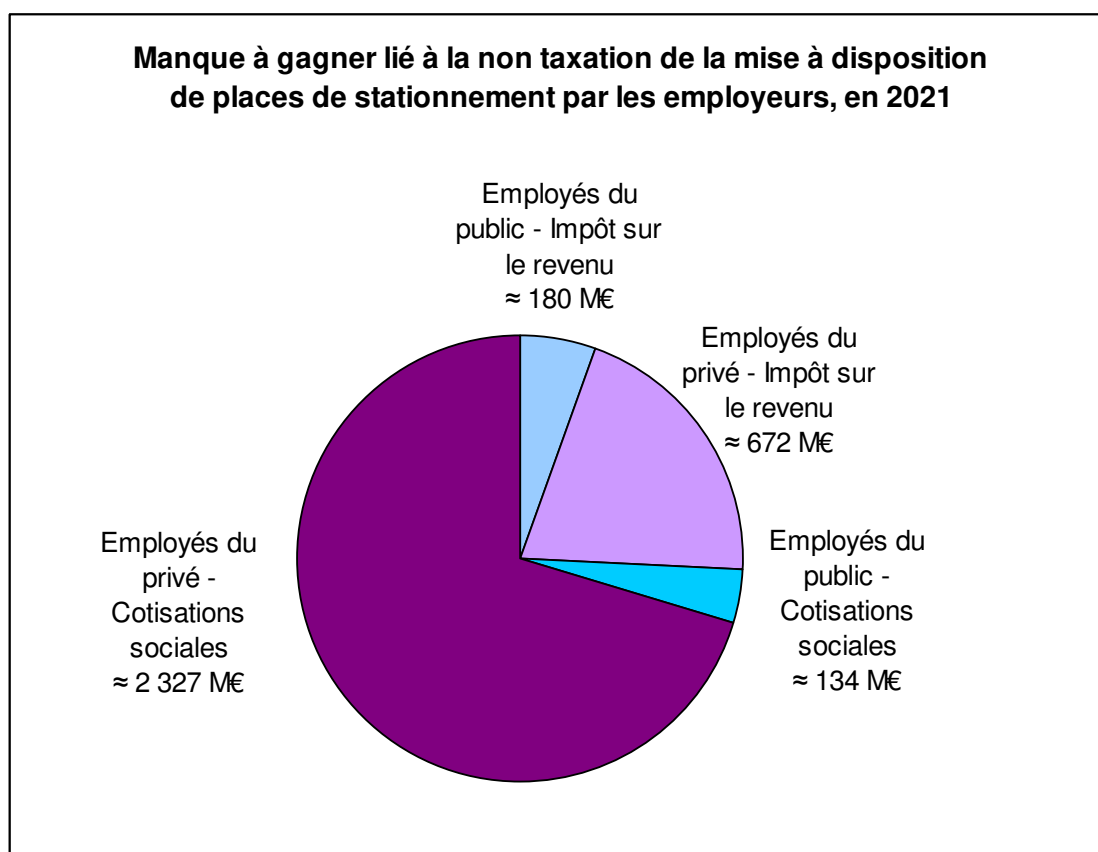
	Employés du public	Employés du privé	Visiteurs	Total
Parkings des établissements publics	≈ 1 385 M€	/	≈ 223 M€	≈ 1 608 M€



La mise à disposition ou la location de places de parking pour les employés et les visiteurs a un coût annuel d'environ 1,6 milliard d'euros pour les établissements publics.

Manque à gagner

	Employés du public	Employés du privé	Visiteurs	Total
Manque à gagner sur l'impôt sur le revenu	≈ 180 M€	≈ 672 M€	/	≈ 852 M€
Manque à gagner sur les cotisations sociales	≈ 134 M€	≈ 2 327 M€	/	≈ 2 461 M€
Total	≈ 314 M€	≈ 2 999 M€	/	≈ 3 313 M€



Le fait que la mise à disposition ou la location de places de parking pour les employés ne soit ni imposée ni soumise à cotisations sociales génère un manque à gagner d'environ 3,3 milliards d'euros, dont plus de 0,8 milliard d'euros sur l'impôt sur le revenu et près de 2,5 milliards d'euros sur les cotisations sociales.

5. CONTROLE ET AMENDES

5.1. PREAMBULE

Nous étudions dans ce chapitre les amendes de stationnement. Les FPS (forfaits post-stationnement) et FPS majorés liés au stationnement payant sont traités au chapitre.

5.2. CHARGES

5.2.1. Contrôle

En 2014, l'*Evaluation de la politique de sécurité routière - Rapport de diagnostic*, menée par des hauts fonctionnaires de plusieurs administrations, avait chiffré le coût des effectifs affectés au contrôle de la circulation et du stationnement à 1,567 milliard d'euros, avec le détail suivant :

	Equivalents temps plein (2014)	Coût (2014)
Gendarmerie Nationale (sécurité routière)	11 359	957 M€
Police Nationale (sécurité routière)	8 762	587 M€
Police Nationale (officiers de ministère public ¹¹)	656	23 M€
Total	20 777	1 567 M€

Ce rapport précise que les effectifs affectés à la sécurité routière ne se consacrent pas uniquement au contrôle. Ils peuvent également effectuer des actions pédagogiques (intervention dans des établissements scolaires, par exemple) ou de circulation. Nous supposons pour nos calculs que le contrôle représente 95 % de leur temps de travail total.

Inversement, les polices municipales, non prises en compte dans ce tableau, travaillent pour partie sur le contrôle des infractions routières. Nous supposons pour nos calculs que ce domaine représente 10 % de leur temps de travail total.

En 2021, les chiffres sont les suivants :

	Equivalents temps plein (2021)	Ratio	Effectif pris en compte pour les calculs
Gendarmerie Nationale (sécurité routière)	10 103	95 %	9 598
Police Nationale (sécurité routière)	6 832	95 %	6 490
Police Nationale (officiers de ministère public)	512 ¹²	100 %	512
Polices municipales (total)	23 621	10 %	2 362

¹¹ Rentraient dans cette catégorie les fonctionnaires de la Police Nationale en charge du traitement des amendes de circulation et de stationnement des 4 premières classes (11 à 135 €).

¹² Faute de données précises, nous avons supposé une évolution comparable à celle des fonctionnaires de la Police Nationale affectés à la sécurité routière.

Nous supposons ensuite que les dépenses ont évolué comme les équivalents temps plein, majorés de l'inflation (6,2 % entre 2014 et 2021). A titre d'exemple, pour la Gendarmerie Nationale, le calcul donne : $9\,598 / 11\,359 \times 1,062 \times 957 \text{ M€} \approx 859 \text{ M€}$. Pour les polices municipales, nous appliquons le coût par équivalent temps plein de la Police Nationale. Le tableau suivant présente les résultats :

	Equivalents temps plein (2021)	Coût (2021)
Gendarmerie Nationale (sécurité routière)	9 598	859 M€
Police Nationale (sécurité routière)	6 490	462 M€
Police Nationale (officiers ministère public)	512	19 M€
Polices municipales	2 362	168 M€
Total	18 962	1 508 M€

En 2021, près de 19 000 gendarmes, policiers et policiers municipaux sont affectés au contrôle des infractions routières, pour un coût total d'environ 1 508 M€.

En supposant, en hypothèse basse, que le contrôle du stationnement (hors stationnement payant) représente 20 % de leur activité, le coût afférent est d'environ $1\,508 \times 0,20 \approx 302 \text{ M€}$.

5.2.2. Traitement des amendes (ANTAI)

L'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) est présentée page 21.

En 2021, ses dépenses ont été de 134,5 M€.

Nous imputons aux amendes de stationnement une part de ce budget égale à leur part dans le montant total des amendes de circulation et de stationnement (129 M€, voir page suivante, sur un total de 1 709 M€), ce qui donne un montant d'environ $134,5 \times 129 / 1\,709 \approx 10 \text{ M€}$.

5.3. RECETTES

5.3.1. Produit des amendes

Nous avons vu à la page 23 qu'en 2021 le montant des amendes hors contrôle automatisé est de 851 M€ et celui des amendes et FPS majorés d'environ 204 M€. Par soustraction, on obtient un montant de $851 - 204 \approx 647$ M€ pour les amendes de circulation hors radars et de stationnement hors stationnement payant.

Malgré nos recherches poussées et la sollicitation de nombreux services et administrations, la répartition entre les amendes de circulation hors radars d'une part et de stationnement hors stationnement payant d'autre part ne semble pas connue. En supposant, en hypothèse basse comme à la page précédente, que les amendes de stationnement hors stationnement payant représentent 20 % du total des amendes de circulation hors radars et de stationnement hors stationnement payant, cela donne un montant d'environ $647 \times 0,20 \approx 129$ M€ en 2021.

Toujours en 2021, les amendes hors contrôle automatisé sont affectées à 48,6 % aux collectivités territoriales et à 51,4 % à l'Etat. Cela donne donc 63 M€ de recettes pour celles-là et 66 M€ pour celui-ci.

5.3.2. Manque à gagner lié au non-paiement

Le taux de paiement des amendes de circulation hors radars et de stationnement hors stationnement payant figure dans les rapports de la Cour des comptes *Compte d'affectation spéciale du contrôle de la circulation et du stationnement routier - Note d'analyse de l'exécution budgétaire*. Ce taux de paiement connaît une baisse quasi continue. Il a évolué comme suit :

	Juillet 2016 - juin 2017	Juillet 2017 - juin 2018	Juillet 2018 - juin 2019	Juillet 2019 - juin 2020	Juillet 2020 - juin 2021
Amendes forfaitaires	63,2 %	57,8 %	56,6 %	n.c.	53,2 %
Amendes forfaitaires majorées	29,5 %	25,8 %	27,4 %	n.c.	n.c.

Comme le montant des amendes, le taux de paiement n'est pas détaillé par type d'infraction. Nous appliquons donc les chiffres ci-dessus aux amendes de stationnement. Nous prenons les chiffres les plus récents soit 53,2 % de paiement pour les amendes forfaitaires (AF) et 27,4 % pour les amendes forfaitaires majorées (AFM), ce qui signifie que 46,8 % des amendes forfaitaires et 72,6 % des amendes forfaitaires majorées ne sont pas payées.

Nous considérons ensuite que la part estimée des amendes de stationnement (20 % en hypothèse basse, cf. ci-dessus) est identique au sein des amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées. Pour 2021, les chiffres sont alors les suivants :

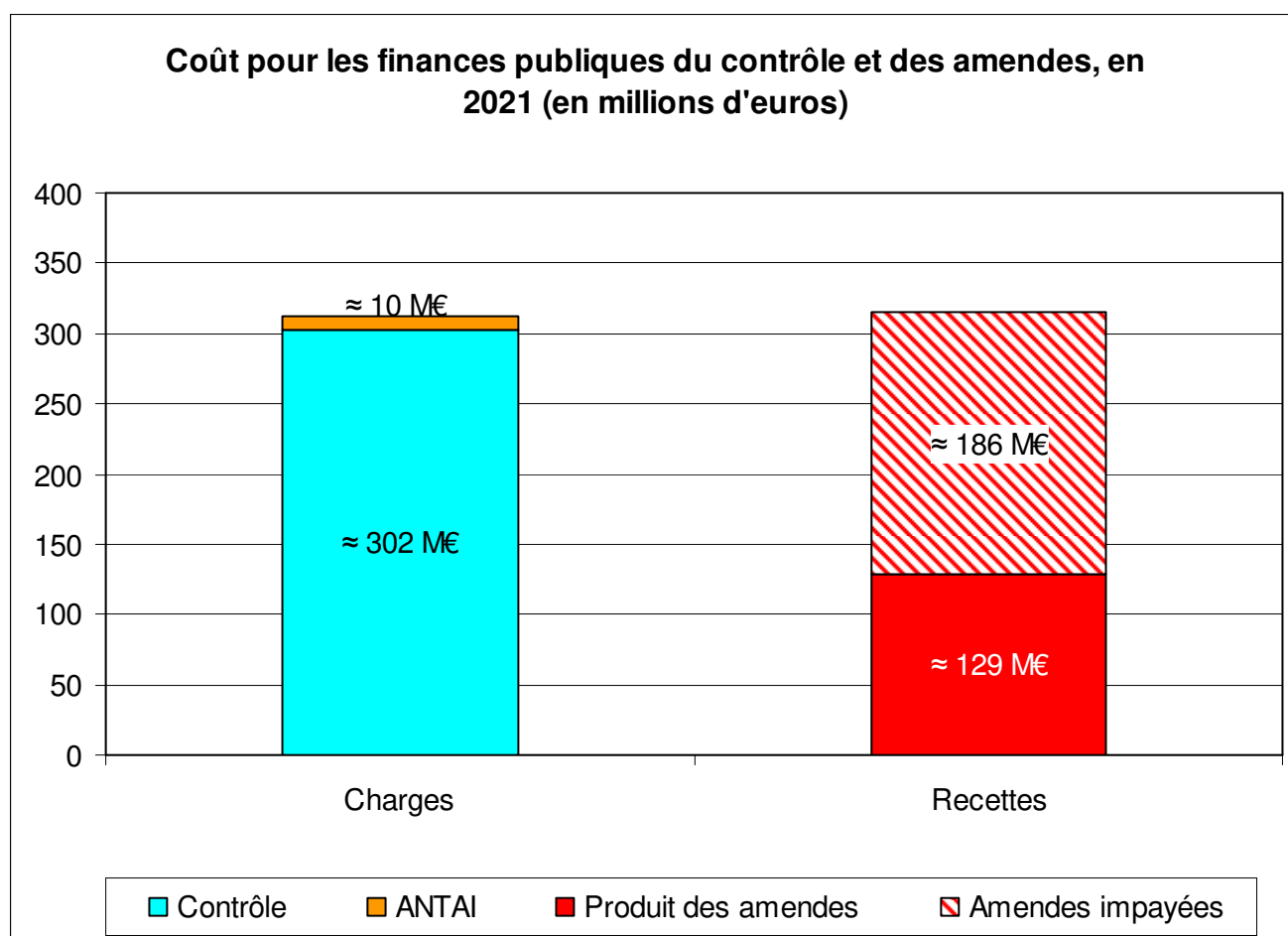
	Circulation + stationnement	Stationnement (20 %)
Amendes forfaitaires	442	$\approx 88,4$
Amendes forfaitaires majorées	205,1	≈ 41

Le manque à gagner est donc d'environ $88,4 \times 0,468 / 0,532 \approx 77,8$ M€ pour les amendes forfaitaires de stationnement et d'environ $41 \times 0,726 / 0,274 \approx 108,6$ M€ pour les amendes majorées.

Au total, le manque à gagner lié au non-paiement des amendes de stationnement est d'environ **186 M€** en 2021.

5.4. SOLDE

	Charges annuelles	Recettes annuelles
Contrôle	≈ 302 M€	
Traitement des amendes (ANTAI)	≈ 10 M€	
Produit des amendes		≈ 129 M€
Total	≈ 312 M€	≈ 129 M€
Solde	≈ - 183 M€	



Le produit des amendes ne couvre que 44 % du coût du contrôle et du traitement. Le solde est négatif de 183 M€.

Le solde serait légèrement positif (+ 3 M€) si toutes les amendes étaient payées, puisque le manque à gagner découlant du non-paiement est d'environ 186 M€.

Nos calculs sont basés sur une part estimée de 20 % du stationnement dans les amendes et le contrôle. Tout autre ratio donnerait également un solde réel négatif et un solde potentiel légèrement positif si toutes les amendes étaient payées, puisque ce ratio de 20 % s'applique à l'ensemble des chiffres.

6. FOURRIERES AUTOMOBILES

6.1. CONTEXTE

La fourrière est, suivant les cas, de compétence communale ou intercommunale. Sa gestion est généralement confiée à une entreprise privée.

Les mises en fourrière font l'objet de tarifs réglementés. Pour les voitures particulières, les montants maximaux sont les suivants :

	Paris	Marseille, Lyon et Toulouse	Reste du territoire
Immobilisation matérielle (pose d'un sabot métallique avant le déplacement en fourrière)	7,60 €	7,60 €	7,60 €
Opérations préalables	15,20 €	15,20 €	15,20 €
Enlèvement	150 €	126 €	121,27 €
Garde journalière	29 €	10 €	6,42 €

6.2. ESTIMATION FINANCIERE

6.2.1. Données disponibles

Une recherche sur internet nous a permis de recueillir des données pour 2 intercommunalités et 3 villes de taille diverse :

- Sète Agglopolie Méditerranée (Hérault, 126 000 hab.),
- Communauté de communes Cœur Côte Fleurie (Calvados, 21 000 hab.),
- Ville de Lyon (516 000 hab.),
- Ville du Mans (143 000 hab.),
- Ville d'Aucamville (Haute-Garonne, 9 000 habitants).

Certaines données sont complètes et détaillées (Communauté de communes Cœur Côte Fleurie), d'autres très parcellaires (Lyon et le Mans). En outre, malgré leur relative homogénéité, il n'est pas certain qu'elles soient représentatives de l'ensemble des collectivités concernées.

Dans les 5 cas, les entreprises délégataires fonctionnent aux risques et périls, c'est-à-dire qu'elles gardent les recettes perçues auprès des usagers et ne touchent aucune subvention de la collectivité. Celle-ci prend à sa charge uniquement les frais liés aux véhicules hors d'usage (« épaves ») ou dont le propriétaire est inconnu, introuvable ou insolvable.

Certaines collectivités perçoivent des recettes. La Communauté de communes Cœur Côte Fleurie

mentionne la vente des véhicules hors d'usage à un ferrailleur et les villes de Lyon et du Mans une redevance payée par le délégataire. Les montants en sont indiqués pour les deux premières, mais pas pour le Mans.

6.2.2. Charges

Contrôle

En supposant que le temps consacré par les polices municipales aux fourrières automobiles représente 2 % de leur temps de travail total, soit 20 % du temps passé aux stationnements gênants ou très gênants (10 %, voir page 45), le coût afférent est d'environ $168 \times 0,20 \approx 34$ M€.

Véhicules hors d'usage et assimilés

La somme payée au délégataire pour les véhicules hors d'usage (« épaves ») ou dont le propriétaire est inconnu, introuvable ou insolvable est connue pour Sète Agglopol Méditerranée, la Communauté de communes Cœur Côte Fleurie et la Ville d'Aucamville. Le montant est en moyenne de 0,44 € par habitant.

Si l'on extrapole ce chiffre à l'ensemble des pôles urbains de plus de 10 000 habitants (dont la population totale est de 44 000 000 habitants), on obtient une charge totale d'environ $0,44 \times 44\,000\,000 \approx 19$ M€.

6.2.3. Recettes

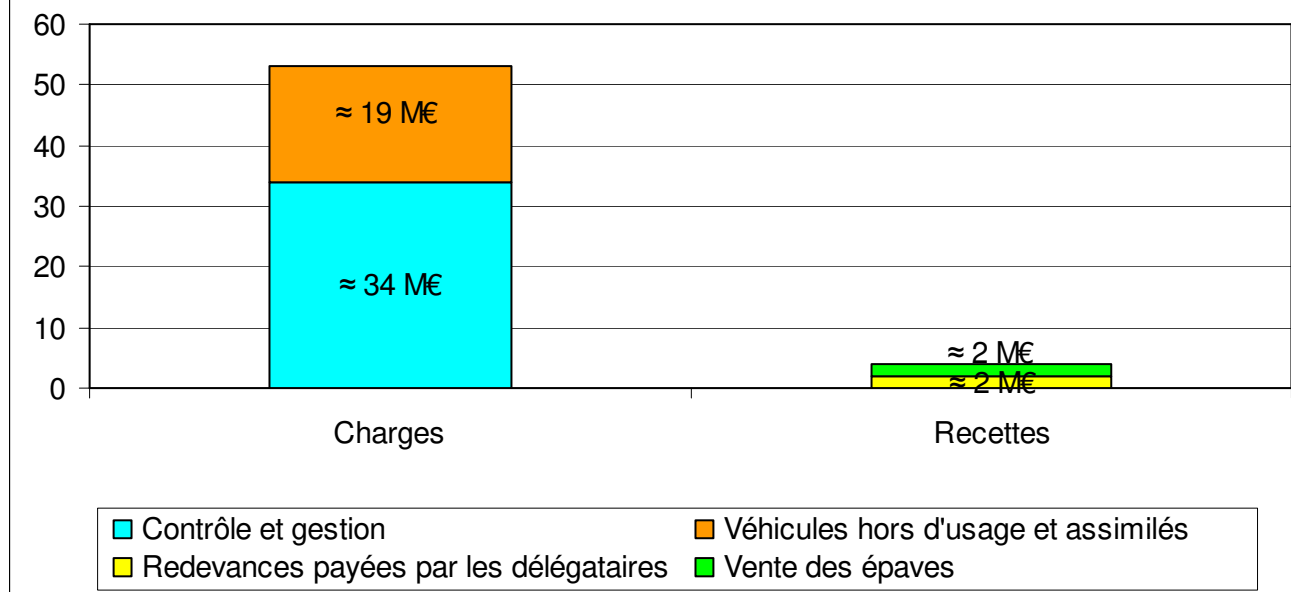
La redevance payée par le délégataire a rapporté 101 000 € à la Ville de Lyon, en 2017, soit 106 000 € en valeur actualisée, soit 0,21 € par habitant. Si l'on extrapole ce chiffre à l'ensemble des villes de plus de 100 000 habitants (dont la population totale est de 10 000 000 habitants), on obtient une recette totale d'environ $0,21 \times 10\,000\,000 \approx 2$ M€.

De son côté, la vente des épaves a rapporté 0,21 € par habitant à la Communauté de communes Cœur Côte Fleurie. Si l'on suppose que 20 % des collectivités appartenant à des pôles urbains de plus de 10 000 habitants disposent de cette ressource, on obtient une recette totale d'environ $0,21 \times 0,20 \times 44\,000\,000 \approx 2$ M€.

6.2.4. Solde

	Charges annuelles	Recettes annuelles
Contrôle et gestion	≈ 34 M€	
Véhicules hors d'usage et assimilés	≈ 19 M€	
Redevances payées par les délégataires		≈ 2 M€
Vente des épaves		≈ 2 M€
Total	≈ 53 M€	≈ 4 M€
Solde	≈ - 49 M€	

Coût pour les finances publiques des fourrières, en 2021 (en millions d'euros)



Les fourrières automobiles génèrent une dépense nette d'environ 49 M€ pour les collectivités locales.

7. IMPOTS ET TAXES

7.1. FISCALITE LOCALE GENERALE

7.1.1. Taxe foncière sur les propriétés bâties

Sources :

- *Fichier de taxation - Taxe foncière sur les propriétés bâties* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021).
- *Brochure pratique Impôts locaux* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021).

La taxe foncière sur les propriétés bâties est payée par les propriétaires et usagers des locaux d'habitation, professionnels, commerciaux et industriels et des parkings, au profit des communes et intercommunalités.

Par rapport aux bâtiments, les surfaces de stationnement font l'objet d'un coefficient de pondération de 0,5 pour les surfaces couvertes et de 0,2 pour celles à ciel ouvert.

En 2021, les recettes liées aux espaces de stationnement sont les suivantes :

	Recette totale (2021)
Espaces de stationnement couverts	150 M€
Espaces de stationnement à ciel ouvert	84 M€
Total espaces de stationnement	234 M€
<i>Total tous locaux (pour information)</i>	<i>9 449 M€</i>

Les espaces de stationnement génèrent **234 M€** de taxe foncière, soit 2,5 % des recettes totales de celle-ci (9 449 M€).

7.1.2. Taxe d'habitation

Sources :

- *Fichier de taxation - Taxe d'habitation* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021).
- *Brochure pratique Impôts locaux* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021).
- *Rapport économique, social et financier* (République Française, 2022 et 2023)

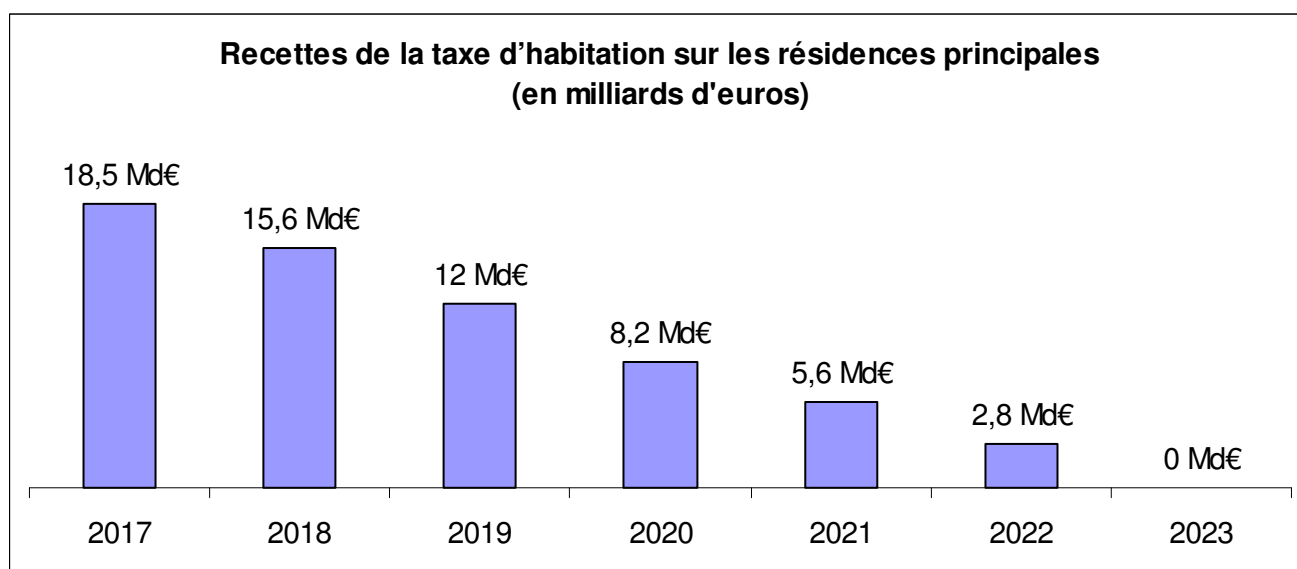
Modalités

Comme pour la taxe foncière, les surfaces de stationnement font l'objet d'un coefficient de pondération de 0,5 pour les surfaces couvertes et de 0,2 pour celles à ciel ouvert.

Un impôt partiellement supprimé

La taxe d'habitation fait l'objet d'une suppression progressive pour les résidences principales. Pour 80 % des foyers fiscaux, elle a été allégée de 30 % en 2018 et de 65 % en 2019 puis supprimée en 2020. Pour les 20 % restants, elle a été allégée de 30 % en 2021 et de 65 % en 2022 et sera supprimée en 2023.

L'évolution des recettes de la taxe d'habitation sur les résidences principales est la suivante :



En revanche, la taxe d'habitation va continuer de s'appliquer aux résidences secondaires.

Recettes liées aux espaces de stationnement

En 2021, les recettes liées aux espaces de stationnement ont été de 272 millions d'euros, dont 129 M€ pour les résidences secondaires.

7.1.3. Cotisation foncière des entreprises (CFE)

Sources :

- *Fichier de taxation - Cotisation foncière des entreprises* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021).
- *Brochure pratique Impôts locaux* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021).

Comme pour la taxe foncière, les surfaces de stationnement font l'objet d'un coefficient de pondération de 0,5 pour les surfaces couvertes et de 0,2 pour celles à ciel ouvert.

En 2021, pour les locaux ayant fait l'objet d'une révision de leur valeur locative, les recettes liées aux espaces de stationnement sont les suivantes :

	Recette totale pour les locaux ayant fait l'objet d'une révision de leur valeur locative (2021)
Espaces de stationnement couverts	46 M€
Espaces de stationnement à ciel ouvert	68 M€
Total espaces de stationnement	114 M€
<i>Total CFE</i>	<i>9 790 M€</i>

Les locaux ayant fait l'objet d'une révision de leur valeur locative représentent 66 % de la valeur locative brute totale. On peut donc estimer que les espaces de stationnement génèrent environ 114 / 0,66 \approx **173 M€** de CFE.

7.1.4. Manques à gagner

Manque à gagner lié à la sous-déclaration des espaces de stationnement

La Métropole de Lille a fait réaliser une étude par son agence d'urbanisme (ADUL) et le Cerema afin d'estimer la sous-déclaration des parkings et le manque à gagner fiscal qui en résulte.

Ce travail, dont les résultats restent confidentiels, a mis en évidence une bonne déclaration de la part des particuliers et une assez forte sous-déclaration de la part des professionnels. En extrapolant les chiffres que nous avons pu obtenir à l'ensemble territoire national, le manque à gagner pourrait être **de l'ordre de 100 M€**.

Manque à gagner lié à la transformation de garages en pièces de vie

Les garages, qui bénéficient d'un coefficient de pondération de 0,5, sont deux fois moins imposés que les pièces de vie. Il est donc nécessaire de déclarer à l'administration fiscale la transformation d'un garage en pièce de vie.

Dans la pratique, de nombreux propriétaires n'informent pas l'administration quand ils transforment leur garage en pièce de vie. Il est toutefois difficile de quantifier le phénomène car très peu de données sont disponibles et celles qui existent sont très partielles.

L'Observatoire de l'habitat Leroy Merlin a chiffré à 35 % la part des possesseurs de garages n'y garant pas leur(s) voiture(s). En matière de stationnement, cela fait autant de voitures en plus sur l'espace public. La part de ces 35 % ayant transformé leur garage en pièce de vie n'est pas connue.

En supposant que 5 % des garages ont été transformés en pièces de vie et que la moitié des propriétaires concernés, soit 2,5 % du total, n'ont pas déclaré cette transformation à l'administration fiscale, le manque à gagner fiscal est d'environ $2,5 \% \times 150 \text{ M€} \approx 4 \text{ M€}$ pour la taxe foncière et de $2,5 \% \times 174 \text{ M€} \approx 4 \text{ M€}$ pour la taxe d'habitation, soit au total environ **8 M€**.

7.1.5. Participation pour non-réalisation d'aires de stationnement (supprimée)

Les PLU (plans locaux d'urbanisme) et PLUi (plans locaux d'urbanisme intercommunaux) fixent des obligations pour les permis de construire en matière de construction de places de stationnement.

Jusqu'en janvier 2015, si le titulaire d'un permis de construire ne pouvait pas réaliser, pour des raisons techniques, les places requises par le PLU sur le terrain d'implantation du projet ou sur un terrain situé dans l'environnement immédiat ni acquérir des places dans un parc privé ou obtenir une concession dans un parc public, les communes ou les intercommunalités pouvaient percevoir une taxe afin de financer la construction de parcs publics de stationnement, taxe nommée participation pour non-réalisation d'aires de stationnement.

En 2012, cette taxe a généré une recette totale de 19 M€ au niveau national (source : Inspection Générale des Finances). Elle a été supprimée le 5 janvier 2015.

La taxe d'aménagement, instaurée en 2012, la remplace pour partie, tout en couvrant un champ beaucoup plus large. Elle permet en effet de financer les actions et opérations contribuant à la réalisation des objectifs des schémas de cohérence territoriale (SCoT) par exemple la création ou l'extension d'équipements (routes, assainissement, écoles...) induits par l'urbanisation. Cette majoration est payée pour tous les permis de construire, y compris ceux ayant le nombre de places de stationnement imposé par le PLU, et n'est pas forcément affectée à la construction de parcs publics de stationnement. Il ne s'agit donc plus d'une recette liée au stationnement.

7.2. TAXES PROPRES A L'ILE-DE-FRANCE

Sources :

- *Code général des impôts,*
- *Code général des collectivités territoriales,*
- *Brochure pratique Impôts locaux* (Direction Générale des Finances Publiques, 2021),
- *Annexe au projet de loi de finances 2022 - Evaluation des voies et moyens - Tome 1* (République Française),
- *Annexe au projet de loi de finances 2021 - Evaluation des voies et moyens - Tome 1* (République Française),
- *Annexe au projet de loi de finances 2020 - Evaluation des voies et moyens - Tome 1* (République Française),
- *Compte administratif 2021 Région Ile-de-France - Avis du CESER* (Conseil Economique, Social et Environnemental d'Ile-de-France),
- *Rapport annuel 2021* (Société du Grand Paris).

7.2.1. Taxe sur les surfaces de stationnement en Ile-de-France

En Ile-de-France, une taxe sur les surfaces de stationnement s'applique aux surfaces de stationnement qui font l'objet d'une exploitation commerciale ou sont annexées aux biens entrant dans le champ d'application de la taxe précédente. Elle s'applique aux surfaces de stationnement supérieures ou égales à 500 m². Ses taux 2021 sont les suivants :

	Paris et Hauts-de-Seine	Autres communes de l'unité urbaine de Paris	Autres communes d'Ile-de-France
Taux général	4,50 €/m ²	2,60 €/m ²	1,32 €/m ²
Taux transitoire pour les surfaces annexées aux locaux faisant l'objet d'une exploitation commerciale	3,38 €/m ²	1,95 €/m ²	0,99 €/m ²

La recette est affectée à la Région Ile-de-France, en vue de financer les investissements dans les transports en commun. Au-delà de 67 M€, le reliquat est affecté à la Société du Grand Paris¹³, jusqu'à un maximum de 28 M€. Au-delà, le reliquat éventuel est affecté au Fonds National d'Aide au Logement.

En 2021, les recettes ont été de **80 M€**, dont 67 M€ pour la Région Ile-de-France et 13 M€ pour la Société du Grand Paris.

¹³ La Société du Grand Paris est un établissement public à caractère industriel et commercial, chargé de concevoir et réaliser le réseau de transport public du Grand Paris connu sous le nom de Grand Paris Express, de conduire les opérations d'aménagement ou de construction liées à celui-ci, de porter son financement et d'organiser les relations avec les autres acteurs concernés par le projet.

7.2.2. Taxe sur les locaux à usage de bureaux, commerciaux et de stockage et les surfaces de stationnement

La taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement est perçue en région Ile-de-France. Diverses exonérations sont prévues, notamment pour les zones franches urbaines et les associations.

En matière de stationnement, cette taxe s'applique, comme la précédente, aux surfaces de stationnement supérieures ou égales à 500 m². En 2021, les taux pour celles-ci¹⁴ sont les suivants :

	Paris et Hauts-de-Seine	Autres communes de l'unité urbaine de Paris	Autres communes d'Ile-de-France
Taux pour les surfaces de stationnement ≥ 500 m ²	2,63 €/m ²	1,41 €/m ²	0,73 €/m ²

N'ayant pu obtenir les recettes précises de la part de la Région Ile-de-France, nous avons pu en faire une estimation fiable. Voici le détail de nos calculs.

Le rapport entre le taux de cette taxe et celui de la précédente varie très peu au sein des trois sous-territoires franciliens. Il est en effet de :

- $2,63 / 4,50 = 0,58$ pour Paris et les Hauts-de-Seine,
- $1,41 / 2,60 = 0,54$ pour les autres communes de l'unité urbaine de Paris,
- $0,73 / 1,32 = 0,55$ pour les autres communes d'Ile-de-France,

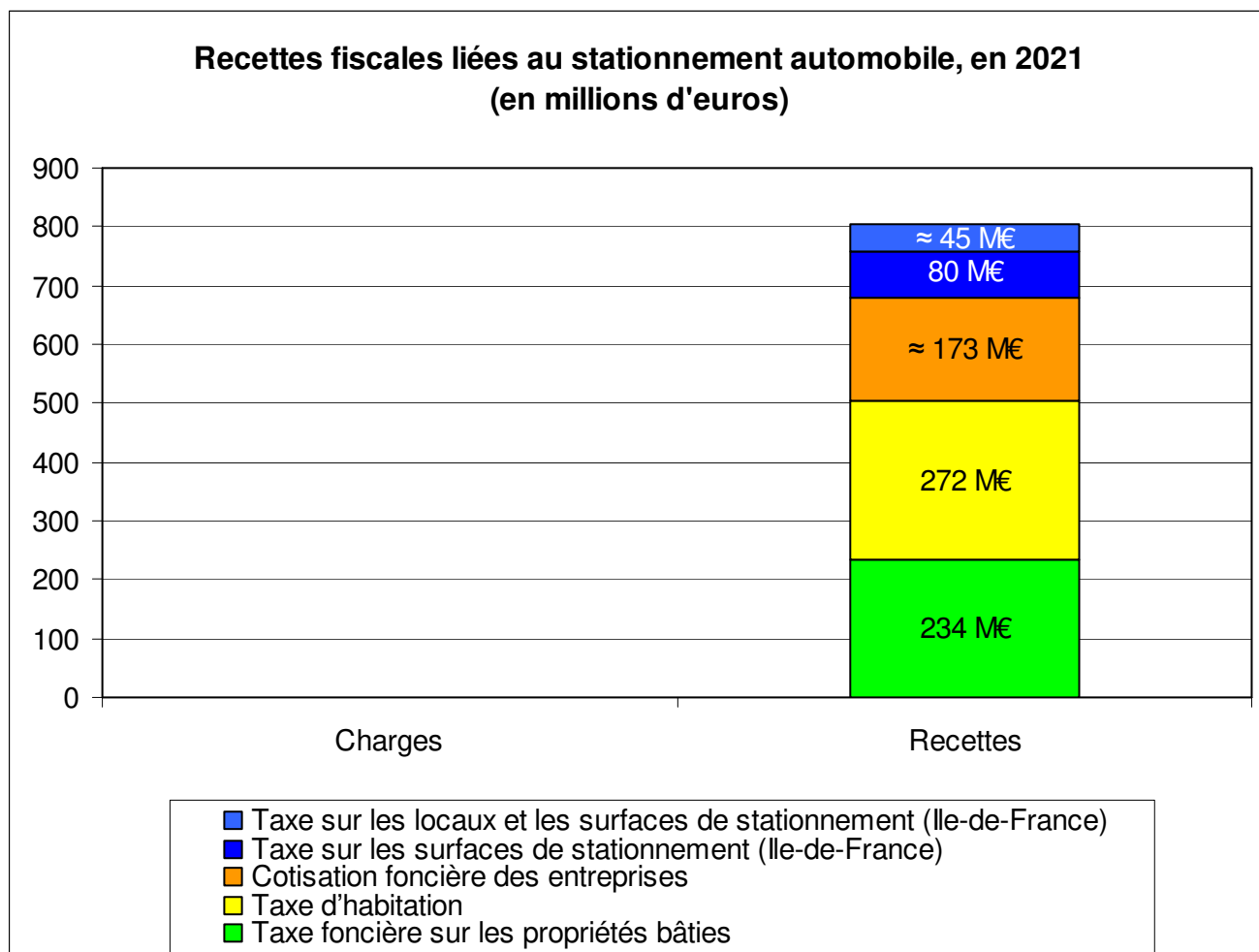
Le rapport moyen est donc de 0,56 et la recette de cette taxe d'environ $0,56 \times 80 \text{ M€}$ (recette de la taxe précédente) **≈ 45 M€**.

¹⁴ Les taux sont différents pour les bureaux (4,67 à 23,32 €/m²), les locaux commerciaux (2,10 à 7,99 €/m²) et les locaux de stockage (1,08 à 4,15 €/m²).

7.3. TOTAL

7.3.1. Recettes

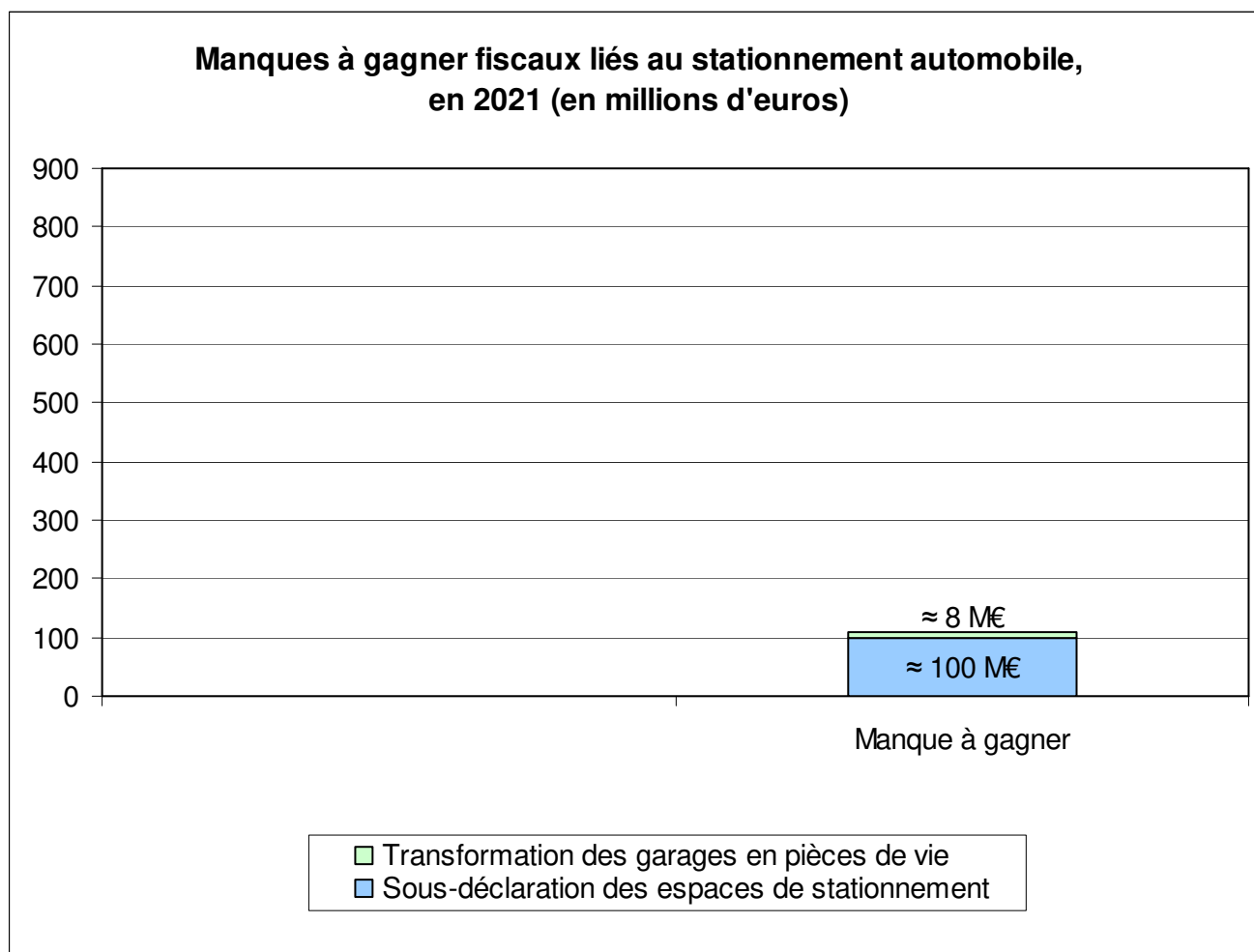
	Bénéficiaires	Total
Taxe foncière sur les propriétés bâties	Communes et EPCI	234 M€
Taxe d'habitation	Communes et EPCI	272 M€
Cotisation foncière des entreprises	Communes et EPCI	≈ 173 M€
Taxe sur les surfaces de stationnement (Ile-de-France)	Région Ile-de-Fr. et Société du Grand Paris	80 M€
Taxe sur les locaux et les surfaces de stationnement (id.)	Région Ile-de-France	≈ 45 M€
Total		≈ 804 M€



Les taxes sur le stationnement représentent une recette totale d'environ 800 M€ par an.

7.3.2. Manques à gagner

	Entités lésées	Total
Sous-déclaration des espaces de stationnement aux services fiscaux	Communes et EPCI	≈ 100 M€
Transformation des garages en pièces de vie	Communes et EPCI	≈ 8 M€
Total		≈ 108 M€



Le manque à gagner fiscal est d'environ 100 M€ par an.

8. EXTERNALITES

8.1. EXTERNALITES MONETARISEES

8.1.1. Impacts directs

Emissions de gaz à effet de serre

Construction des places de stationnement

L'ouvrage *Le stationnement sur l'espace public - Stratégies et préconisations pour aménager* (Cerema, 2022) indique que les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction des places de stationnement sont approximativement les suivantes :

Parc en surface	0,9 tonnes CO ₂ éq par place
Parc aérien	6,6 tonnes CO ₂ éq par place
Parc souterrain	10,6 tonnes CO ₂ éq par place

Il manque dans cette étude les places sur chaussée. Celles-ci étant 2,5 plus petites que dans les parcs en voirie (10 m² vs 25 m²), on peut considérer que leur empreinte carbone diminue en proportion, et qu'elle est donc de 0,36 tonne CO₂ éq par place.

En considérant un amortissement sur 50 ans, les émissions annuelles liées à la construction d'une place sont les suivantes :

	Emissions par place et par an
Place sur chaussée	7,2 kg CO ₂ éq
Parc en surface	18 kg CO ₂ éq
Parc aérien	132 kg CO ₂ éq
Parc souterrain	212 kg CO ₂ éq

Multiplions maintenant ces valeurs unitaires par le nombre total de places (cf. chapitres) :

	Emissions par place et par an (kg CO ₂ éq)	Nombre de places	Emissions totales par an (tonne CO ₂ éq)
Places sur chaussée	7,2	60 350 000	≈ 435 000
Parc en surface	18	10 800 000	≈ 194 000
Parc aérien	132	163 000	≈ 22 000
Parc souterrain	213	887 000	≈ 189 000
Total	/	72 200 000	≈ 839 000

En considérant un amortissement sur 50 ans, les émissions annuelles liées à la construction des 72,2 millions de places de stationnement publiques sont d'**environ 839 000 de tonnes de CO₂ éq.**

En 2021, la valeur tutélaire du carbone est de 106 € par tonne (calculs ADETEC, d'après France Stratégie, 2019).

Le coût total est donc d'environ $106 \times 839\,000 \approx$ **89 millions d'euros**.

Exploitation

Concernant l'exploitation, l'étude *Qu'est-ce qu'une politique de stationnement économe en gaz à effet de serre ?* (Sareco 2008) chiffre les émissions liées à la consommation d'électricité dans les parkings en ouvrage, qui sont de 65 kg CO₂ éq par place pour un éclairage permanent et 26 kg CO₂ éq par place pour un éclairage qui « colle au client » (sic). En prenant une moyenne de 60 kg CO₂ éq par place, cela représente, pour les 1 050 000 places en souterrain et en élévation, un total de 63 000 tonnes.

Les émissions de gaz à effet de serre liées aux autres postes, notamment au nettoyage et à l'entretien, qui concernent aussi bien les places sur voirie que les parkings en ouvrage, ne sont pas chiffrées. En supposant qu'elles sont en moyenne de 10 kg CO₂ éq par place, cela fait un total de l'ordre de 721 000 tonnes de CO₂ éq pour les 72,05 millions de places de stationnement publiques.

Au total, l'exploitation des places de stationnement publiques génère l'émission d'**environ 784 000 tonnes de CO₂ éq**.

Le coût correspondant est d'environ $106 \times 784\,000 \approx$ **83 millions d'euros**.

Total

	Emissions par an (tonne CO ₂ éq)	Coût par an
Construction	≈ 839 000	≈ 89 M€
Exploitation	≈ 784 000	≈ 83 M€
Total	≈ 1 623 000	≈ 172 M€

La construction et l'exploitation des places de stationnement publiques génèrent l'émission d'**environ 1,62 million de tonnes de CO₂ éq** pour un coût total d'**environ 172 millions d'euros**.

8.1.2. Impacts sur l'usage de la voiture

Véhicules-kilomètres générés

Le *Bilan annuel des transports en 2021* (Ministère de la transition écologique) indique le nombre total de kilomètres parcourus par les voitures françaises et permet d'estimer ceux des voitures étrangères. Les chiffres sont les suivants :

	Circulation voitures françaises	Circulation voitures étrangères	Circulation totale voitures
Voitures diesel	267,3 Md véh-km	≈ 17,6 Md véh-km	≈ 284,9 Md véh-km
Voitures essence	135,0 Md véh-km	≈ 8,9 Md véh-km	≈ 143,9 Md véh-km
Voitures essence + diesel	402,3 Md véh-km	≈ 26,5 Md véh-km	≈ 428,8 Md véh-km

De son côté, l'ouvrage *Le stationnement sur l'espace public - Stratégies et préconisations pour aménager* (Cerema, 2021) indique que 25,0 % des stationnements se font dans la rue. D'après nos chiffres des pages 14 et 30, il y a 70,85 millions de places sur voirie et 1,2 million dans des parkings publics en ouvrage payants. Par conséquent, environ $25 \times (70,85 + 1,2) / 70,85 \approx 25,4$ % des stationnements se font sur des emplacements publics.

Une partie des stationnements se font sur la voie publique par commodité, alors que les automobilistes disposent d'une place privée, mais moins pratique ou moins rapide d'accès (garage ou portail à ouvrir, parking souterrain, etc.). Cela est particulièrement le cas au domicile et pour les stationnements de courte ou moyenne durée. En l'absence de stationnement public, les automobilistes utiliseraient ces places privées. Toujours en l'absence de stationnement public, d'autres déplacements changeraient de destination ; par exemple, certains achats se feraient dans des commerces équipés de parkings privés. Inversement, d'autres déplacements se feraient avec un autre mode ou seraient raccourcis ou supprimés. Supposons qu'en l'absence de places de stationnement publiques, la moitié des kilomètres correspondants, soit 12,7 % de l'ensemble des véhicules-kilomètres en voiture, seraient supprimés. Sur ces bases, le stationnement public génère environ $428,8 \times 0,127 \approx 54,46$ milliards de véhicules-kilomètres en voiture.

Consommation d'énergie

Le *Bilan annuel des transports en 2021* (Ministère de la transition écologique) permet de calculer la consommation d'énergie des voitures françaises et étrangères sur le sol français. Celle-ci est de 245,7 TWh (térawatts-heures) ou encore, si l'on prend une autre unité, de 21,13 Mtep¹⁵ (millions de tonnes d'équivalent pétrole).

La consommation d'énergie générée par la circulation induite par le stationnement public est donc d'environ $245,7 \times 0,127 \approx 31,2$ TWh ou encore 2,68 Mtep.

Emissions de gaz à effet de serre

Le *Bilan annuel des transports en 2021* (Ministère de la transition écologique) indique les émissions de gaz à effet de serre des voitures françaises et étrangères sur le sol français. Celles-ci sont de 67,7 Mt CO₂ éq (millions de tonnes d'équivalent CO₂).

Les émissions de gaz à effet de serre générées par la circulation induite par le stationnement public sont donc d'environ $67,7 \times 0,127 \approx 8,6$ Mt CO₂ éq.

¹⁵ 1 TWh = 0,086 Mtep.

Coût net de 6 externalités

L'étude *Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ?* (Direction générale du Trésor, 2021) quantifie le coût de 6 externalités (usure des routes, congestion, émissions de gaz à effet de serre, pollution, bruit et accidents) et le compare aux prélèvements effectués sur les usagers de la route (TICPE¹⁶, péages, taxe sur les contrats d'assurance, taxe sur les véhicules de société, cartes grises, malus, bonus et prime à la conversion - ces derniers étant comptés comme des prélèvements négatifs -).

Cette étude n'inclut pas certains postes, en particulier le coût du foncier dont nous avons vu qu'il s'agit du premier poste pour le stationnement automobile. Les coûts sont donc largement sous-estimés.

Coût brut

Pour les voitures, les coûts unitaires par véh-km sont les suivants (en c€/véh-km, données 2015) :

	Congestion	CO ₂	Pollution	Accidents	Usure	Bruit	Total
Voitures diesel	11,0	0,8	2,6	3,1	0,8	< 0,1	18,3
Voitures essence	11,1	0,9	0,7	3,1	0,7	< 0,1	16,5

Le coût total, pour les voitures, des 6 externalités étudiées par la Direction générale du Trésor était de 18,3 centimes par km pour les voitures diesel et 16,5 centimes par km pour les voitures essence. A titre de comparaison, les prélèvements effectués sur les automobilistes étaient respectivement de 5,6 et 7,5 centimes par km. Ils couvraient donc seulement 30 et 45 % des coûts des 6 externalités.

En multipliant les chiffres du tableau ci-dessus par ceux de la dernière colonne du tableau de la page précédente, on obtient les coûts suivants pour la circulation automobile :

	Congestion	CO ₂	Pollution	Accidents	Usure	Bruit	Total
Voitures diesel	31,3 Md€	2,3 Md€	7,4 Md€	8,8 Md€	2,3 Md€	< 0,1 Md€	52,1 Md€
Voitures essence	16,0 Md€	1,3 Md€	1,0 Md€	4,5 Md€	1,0 Md€	< 0,1 Md€	23,7 Md€
Total voitures	47,3 Md€	3,6 Md€	8,4 Md€	13,3 Md€	3,3 Md€	< 0,1 Md€	75,9 Md€

En reprenant le chiffre du milieu de la page précédente (12,7 % des véh-km en voiture ne se feraient pas en l'absence de places de stationnement publiques), la part affectable au stationnement en 2015 est la suivante :

Congestion	CO ₂	Pollution	Accidents	Usure	Bruit	Total
6,01 Md€	0,46 Md€	1,07 Md€	1,69 Md€	0,42 Md€	< 0,01 Md€	9,65 Md€

Il faut maintenant actualiser ces coûts en valeur 2021. Pour le CO₂, nous multiplions les émissions calculée à la page précédente (8,6 Mt CO₂ éq) par la valeur tutélaire en 2021 (103 €/tonne). Pour les 5 autres externalités, nous actualisons les coûts sur la base de l'inflation (+ 5,9 % entre 2015 et 2021). En 2021, le coût total, pour la voiture, des 6 externalités étudiées est d'**environ 10,61 milliards d'euros**, avec la décomposition suivante :

¹⁶ Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Congestion	CO ₂	Pollution	Accidents	Usure	Bruit	Total
6,36 Md€	0,89 Md€	1,13 Md€	1,79 Md€	0,44 Md€	< 0,01 Md€	10,61 Md€

Recettes afférentes

Pour les voitures, les recettes unitaires par véh-km sont les suivants (en c€/véh-km, données 2015) :

	TICPE	Péages	Autres recettes	Total	Total hors péages
Voitures diesel	3,6	1,3	0,7	5,6	4,3
Voitures essence	5,6	1,1	0,8	7,5	6,4

Les péages sont perçus par les concessionnaires autoroutiers, qui sont des acteurs privés. Les recettes publiques sont donc de 4,3 c€/véh-km pour les voitures diesel et 6,4 c€/véh-km pour les voitures essence en valeur 2015, soit 4,55 et 6,8 c€/véh-km en valeur 2021. En multipliant ces chiffres par ceux de la dernière colonne du tableau de la page 63, on obtient les recettes publiques suivantes pour la circulation automobile, en 2021 :

	Recettes publiques unitaires (c€/véh-km)	Circulation (Md véh-km)	Recettes publiques totales (Md€)
Voitures diesel	≈ 4,55	≈ 284,9	≈ 13,0
Voitures essence	≈ 6,8	≈ 143,9	≈ 9,8
Total voitures	/	≈ 428,8	≈ 22,7

En reprenant le chiffre de la page 63 (12,7 % des véh-km en voiture ne se feraient pas en l'absence de places de stationnement publiques), la part des recettes publiques de la route affectables au stationnement en 2021 est d'environ $22,7 \times 0,127 \approx 2,88$ milliards d'euros. Ces recettes ne couvrent que 27 % du coût des externalités monétarisées (10,61 milliards d'euros).

8.1.3. Solde

	Charges stationnement	Charges routières	Recettes routières	Solde
Congestion		≈ 6 360 M€		
Emissions de gaz à effet de serre	≈ 172 M€	≈ 890 M€		
Pollution		≈ 1 130 M€		
Accidents		≈ 1 790 M€		
Usure des chaussées		≈ 440 M€		
Recettes routières afférentes			≈ 2 880 M€	
Total	≈ 172 M€	≈ 10 610 M€	≈ 2 880 M€	≈ - 7 900 M€
	≈ 10 780 M€			

Les externalités monétarisées ont un coût annuel total d'environ 10,8 milliards d'euros.

Une fois déduites les recettes routières afférentes, il reste un déficit d'environ 7,9 milliards d'euros.

8.2. EXTERNALITES NON MONETARISEES

8.2.1. Impacts sur les autres modes de déplacement

Impact de la contrainte de stationnement

Stationnement à destination

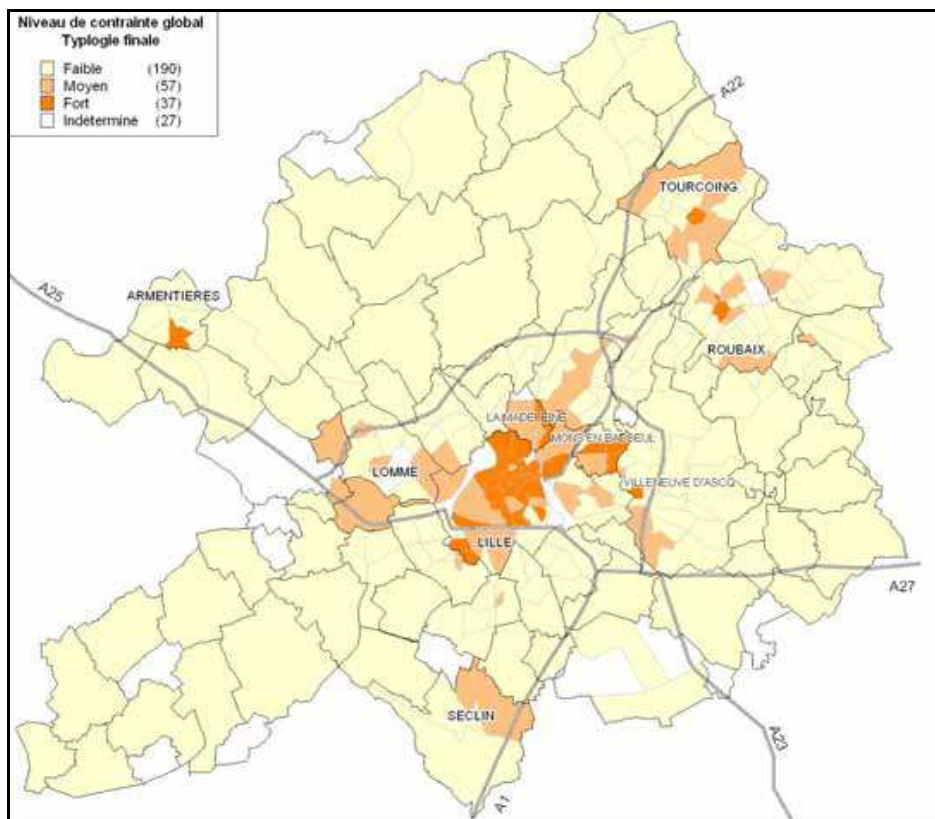
La seule étude sur le rôle du stationnement à destination, tous motifs de déplacement confondus, a été menée par le Certu en 2009. Intitulée *Contraintes de stationnement et pratiques modales. Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier*, elle s'appuie sur les résultats des enquêtes déplacements de 2006 (Lille et Lyon) et 2003 (Montpellier).

Le Cerema définit la contrainte de stationnement en croisant 6 indicateurs :

	Niveau faible	Niveau moyen	Niveau fort
Proportion de déplacements dont le temps de marche à pied entre le lieu de stationnement et la destination finale est non nul	0 à 40 %	40 à 60 %	60 à 100 %
Pour le stationnement sur voirie, temps moyen de marche à pied entre le lieu de stationnement et la destination finale	0 à 1 min	1 à 2 min	> 2 min
Proportion de déplacements dont le temps de recherche d'une place de stationnement est non nul	0 à 15 %	15 à 30 %	30 à 100 %
Pour le stationnement sur voirie, durée moyenne de recherche d'une place de stationnement	0 à 0,6 min	0,6 à 1,5 min	> 1,5 min
Proportion de déplacements dont le stationnement à destination est payant ou interdit	0 à 10 %	10 à 30 %	30 à 100 %
Proportion d'actifs, étudiants et scolaires déclarant rencontrant des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études	0 à 20 %	20 à 40 %	40 à 100 %

Pour que la contrainte globale soit considérée comme forte, il suffit qu'il y ait 3 indicateurs classés comme forts ou 2 forts + 1 moyen ou 1 fort + 4 moyens. Le niveau de contrainte n'est donc pas forcément très élevé, même pour les zones classées comme fortement contraintes.

Malgré cela, le nombre de zones où la contrainte est considérée comme forte est limité. A titre d'exemple, voici la cartographie de l'aire d'enquête de Lille par niveau de contrainte de stationnement :



L'analyse porte sur les parts modales des déplacements à destination des zones classées comme fortement contraintes, avec une comparaison avec les parts modales générales, en distinguant les déplacements de moins de 2 km (domaine de pertinence de la marche) et de plus de 2 km, qui représentent à peu près 50 % des déplacements chacun. Sont pris en compte les déplacements depuis leur domicile des personnes ayant le permis et dont le ménage dispose d'au moins une voiture, que celle-ci leur soit attribuée ou non.

Voici tout d'abord les résultats pour les déplacements de moins de 2 km :

		Voiture	Marche	Transports collectifs	Deux-roues ¹⁷
Lille	Contrainte forte	30 %	64 %	2,7 %	3,3 %
	Ensemble	55 %	42 %	0,5 %	2,1 %
	Ecart	- 25 pts	+ 22 pts	+ 2,2 pts	+ 1,2 pt
Lyon	Contrainte forte	22 %	67 %	7,0 %	4,0 %
	Ensemble	42 %	52 %	3,2 %	2,9 %
	Ecart	- 20 pts	+ 15 pts	+ 3,8 pts	+ 1,1 pt
Montpellier	Contrainte forte	28 %	59 %	3,3 %	8,6 %
	Ensemble	62 %	33 %	0,9 %	3,5 %
	Ecart	- 34 pts	+ 26 pts	+ 2,4 pts	+ 5,1 pts

Pour les déplacements de moins de 2 km vers les secteurs où le stationnement est contraint, la part modale de la voiture est inférieure de 20 à 34 points à sa valeur toutes destinations confondues. Les écarts se font principalement au bénéfice de la marche (+ 15 à 26 points).

Nous retenons les valeurs moyennes pour nos calculs : - 26 points pour la voiture, + 21 points pour la marche, + 2,8 points pour les transports collectifs et + 2,5 point pour les deux-roues.

Pour les déplacements de plus de 2 km, les résultats sont les suivants :

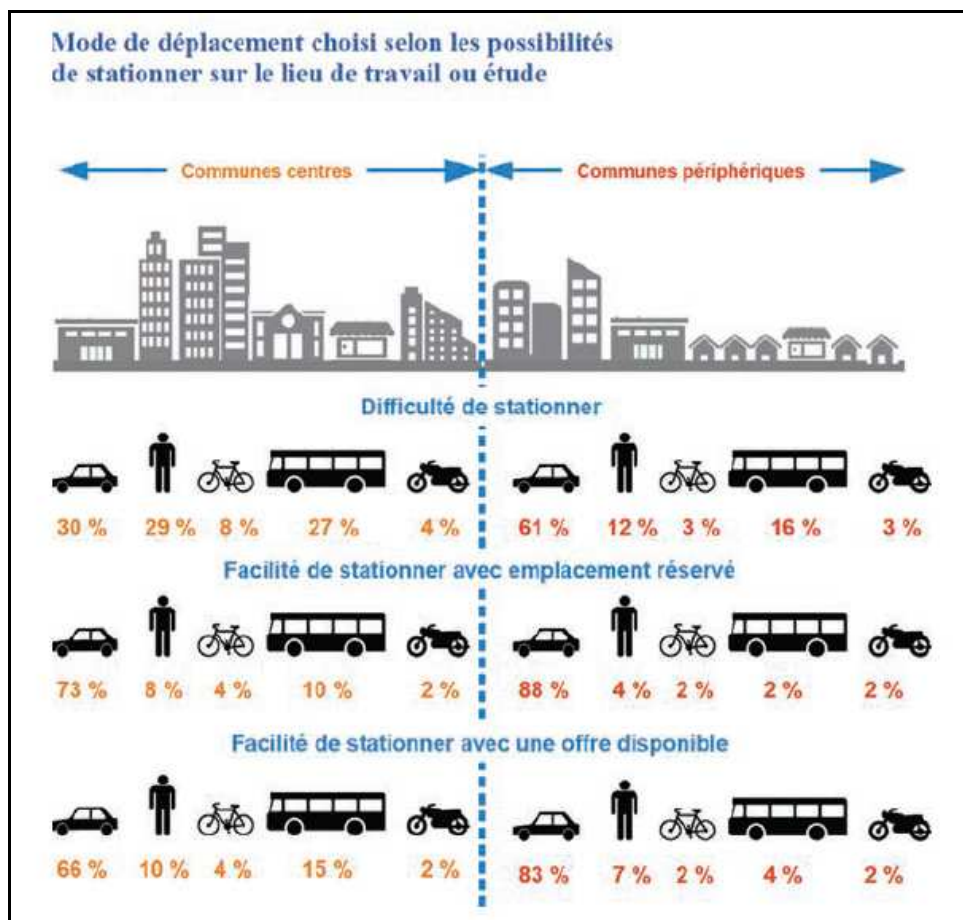
¹⁷ L'étude du Cerema ne fait pas de distinction entre le vélo et les deux-roues motorisés.

		Voiture	Transports collectifs	Deux-roues	Marche
Lille	Contrainte forte	79 %	15 %	2,2 %	3,4 %
	Ensemble	91 %	5 %	1,7 %	2,7 %
	Ecart	- 12 pts	+ 10 pts	+ 0,5 pt	+ 0,7 pt
Lyon	Contrainte forte	65 %	30 %	3,0 %	1,4 %
	Ensemble	83 %	13 %	1,9 %	1,6 %
	Ecart	- 18 pts	+ 17 pts	+ 1,1 pt	- 0,2 pt
Montpellier	Contrainte forte	75 %	18 %	3,0 %	2,9 %
	Ensemble	89 %	5 %	3,2 %	1,9 %
	Ecart	- 14 pts	+ 13 pts	- 0,2 pt	+ 1,0 pt

Pour les déplacements de plus de 2 km vers les secteurs où le stationnement est contraint, la part modale de la voiture est inférieure de 12 à 18 points à sa valeur toutes destinations confondues. Les écarts se font principalement au bénéfice des transports collectifs (+ 10 à 17 points).

Stationnement sur le lieu de travail ou d'étude

Dans son ouvrage *Le stationnement sur l'espace public - Stratégies et préconisations pour aménager* (2021), le Cerema présente la répartition modale moyenne en fonction de la possibilité de stationner sur le lieu de travail ou d'étude, par type de territoire (communes-centres et communes périphériques). Les chiffres sont des moyennes calculées à partir des enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²).



Lecture du graphique : dans les communes-centres, quand il est difficile de stationner sur le lieu de travail ou d'étude, 30 % des actifs et étudiants viennent en voiture, 29 % à pied, 8 % à vélo, 27 % en transports collectifs et 4 % en deux-roues motorisés.

Le choix du mode de déplacement pour aller travailler ou étudier est fortement corrélé aux conditions de stationnement à destination, surtout dans les villes-centres. Dans celles-ci, seulement 30 % des actifs et étudiants viennent en voiture si le stationnement est difficile contre 66 % s'il est facile et 73 % s'ils ont une place réservée. Dans les communes périphériques, les chiffres sont respectivement de 61 %, 83 % et 88 %.

Stationnement au domicile

Les conditions de stationnement au domicile influent sur les choix modaux. Par exemple, plus la voiture est garée loin du domicile, moins on l'utilisera, notamment pour les petits trajets. De même, plus il est difficile de la garer, plus on hésitera à l'utiliser de peur de ne pas trouver une aussi bonne place au retour.

Ces facteurs n'ont fait l'objet d'aucune analyse chiffrée à une échelle permettant d'envisager des extrapolations (au minimum une ville).

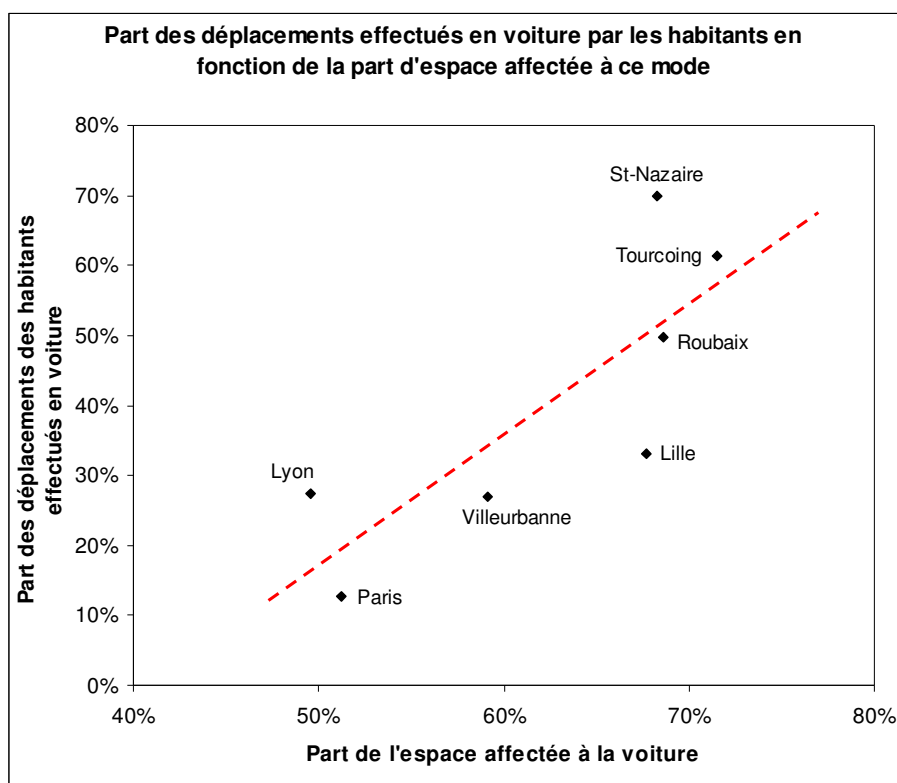
Des reports modaux et donc des impacts économiques non chiffrables

Les études, quand elles existent, montrent une corrélation entre l'offre de stationnement et les pratiques modales mais ne permettent pas de quantifier des reports modaux, car l'analyse n'est pas menée « toutes choses égales par ailleurs ». Or, le choix modal dépend de nombreux autres facteurs, étudiés dans *Les déplacements dans les grandes villes françaises - résultats et facteurs de réussite* (ADETEC, 2022).

Il n'est donc pas possible de chiffrer les impacts économiques du stationnement automobile sur les autres modes de déplacement, par exemple sur les recettes des transports publics.

Impacts de la part d'espace public affectée au stationnement

L'étude *Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises* (ADETEC, 2021) a montré qu'un partage de l'espace favorable à la voiture (circulation + stationnement) favorise l'usage de ce mode au détriment de la marche, des transports collectifs et du vélo :



Comme les deux précédentes, cette étude ne permet pas de mesurer les reports modaux selon la part d'espace public affectée au stationnement, car l'analyse n'est pas menée « toutes choses égales par ailleurs ».

Il n'est donc, là encore, pas possible de chiffrer les impacts économiques du stationnement automobile sur les autres modes de déplacement.

Impacts des stationnements interdits ou gênants

Le stationnement dans les couloirs de bus, sur les trottoirs, les passages piétons, les aménagements cyclables... a des impacts négatifs sur l'usage de ces modes.

Ces impacts n'ont toutefois fait l'objet d'aucune étude et ne peuvent donc être quantifiés ni, a fortiori, monétarisés.

8.2.2. Autres impacts non monétarisés

Le stationnement automobile a de nombreux autres impacts n'ayant, à ce jour, fait l'objet d'aucune monétarisation.

En voici une liste non exhaustive :

- Consommation de matières premières, notamment pour la construction.
- Consommation d'eau pour la construction et l'entretien.
- Consommation d'énergie pour la construction et l'entretien.
- Artificialisation des sols.
- Imperméabilisation des sols.
- Contribution aux îlots de chaleur urbains.
- Dégradation de la qualité paysagère de l'espace public.
- Augmentation de la sédentarité et de ses impacts sanitaires (obésité, maladies cardiovasculaires...).
- Réduction des espaces verts, des aménagements paysagers et des espaces de convivialité.
- Diminution de la densité urbaine.
- Réduction de la biodiversité.

S'y ajoute la part non monétarisée des impacts de la circulation automobile générée, notamment :

- Coût du foncier.
- Consommation de matières premières, d'énergie et d'eau pour la construction et l'entretien.
- Artificialisation et imperméabilisation des sols.
- Contribution aux îlots de chaleur urbains.
- Dégradation de la qualité paysagère de l'espace public.
- Augmentation de la sédentarité et de ses impacts sanitaires (obésité, maladies cardiovasculaires...).
- Réduction des espaces verts, des aménagements paysagers et des espaces de convivialité.
- Diminution de la densité urbaine.
- Réduction de la biodiversité.

9. SYNTHÈSE

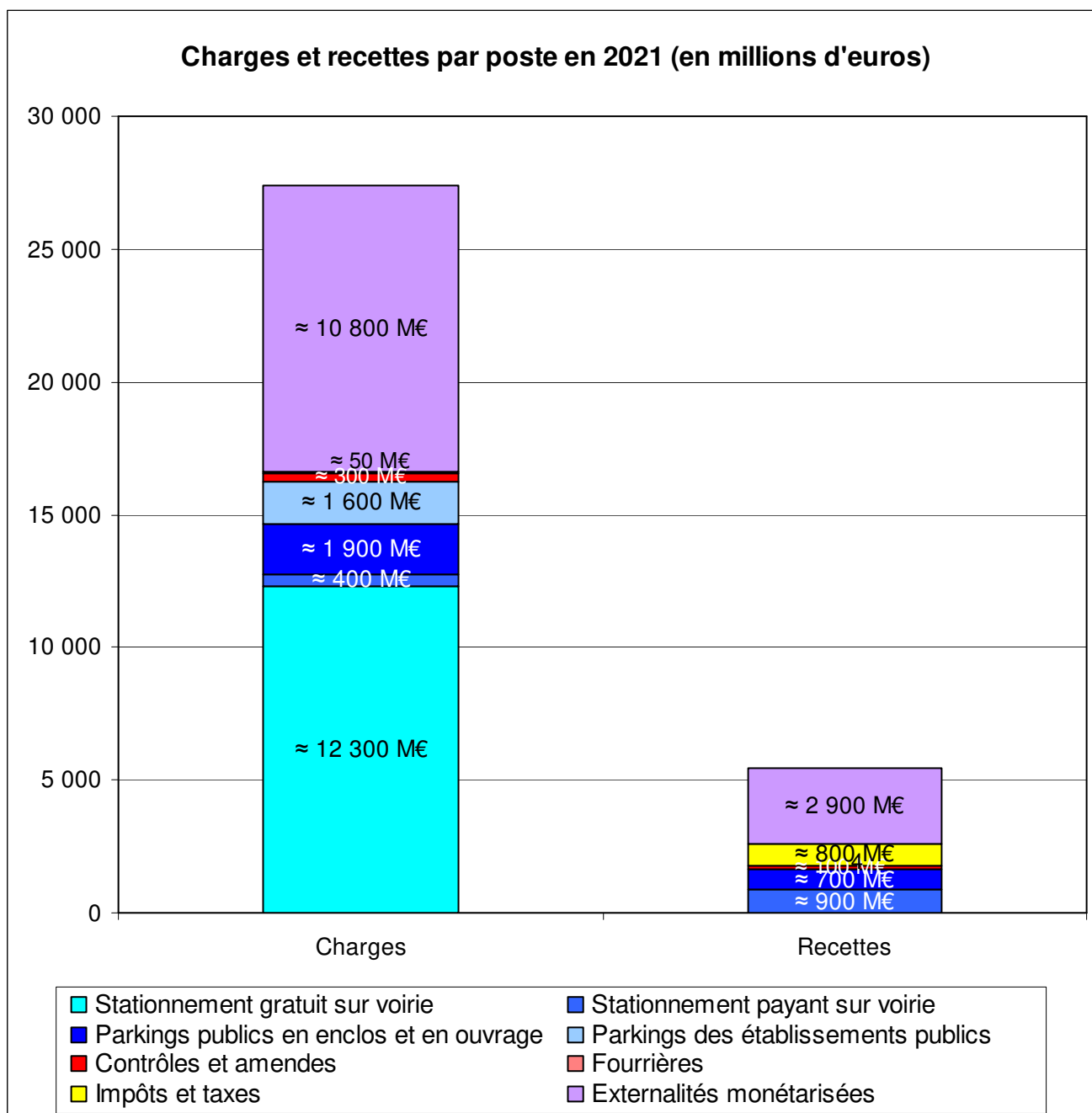
9.1. CHARGES ET RECETTES ANNUELLES

9.1.1. Répartition par poste

	Charges annuelles	Recettes annuelles	Solde
Mise à disposition du foncier public	≈ 4 860 M€		
Amortissement des aménagements	≈ 3 230 M€		
Entretien	≈ 4 210 M€		
Stationnement gratuit sur voirie	≈ 12 300 M€		≈ - 12 300 M€
Mise à disposition du foncier public	≈ 225 M€		
Amortissement des aménagements et entretien	≈ 186 M€		
CCSP	15 M€		
Traitement des FPS majorés (ANTAI)	≈ 16 M€		
redevances + forfaits post-stationnement (FPS)		687 M€	
FPS majorés		≈ 204 M€	
Stationnement payant sur voirie	≈ 442 M€	≈ 891 M€	≈ + 449 M€
Foncier	≈ 133 M€		
Amortissement des aménagements	≈ 602 M€		
Exploitation	≈ 1 183 M€		
Recettes		≈ 745 M€	
Parkings publics en enclos et en ouvrage	≈ 1 918 M€	≈ 745 M€	≈ - 1 173 M€
Places de parking des fonctionnaires	≈ 1 385 M€		
Places de parking des visiteurs des administrations	≈ 223 M€		
Parkings des établissements publics	≈ 1 608 M€		≈ - 1 608 M€
Contrôle	≈ 302 M€		
Traitement des amendes (ANTAI)	≈ 10 M€		
Produit des amendes		≈ 129 M€	
Contrôle et amendes	≈ 312 M€	≈ 129 M€	≈ - 183 M€
Contrôle et gestion	≈ 34 M€		
Véhicules hors d'usage et assimilés	≈ 19 M€		
Redevances payées par les délégataires		≈ 2 M€	
Vente des épaves		≈ 2 M€	
Fourrières	≈ 53 M€	≈ 4 M€	≈ - 49 M€
Taxe foncière sur les propriétés bâties		234 M€	
Taxe d'habitation		272 M€	
Cotisation foncière des entreprises		≈ 173 M€	
Taxe sur les surfaces de stationnement (Ile-de-Fr.)		80 M€	
Taxe sur les locaux et les surfaces de stationn ^t (id.)		≈ 45 M€	
Impôts et taxes		≈ 804 M€	≈ + 804 M€

	Charges annuelles	Recettes annuelles	Solde
Total charges et recettes directes	≈ 16 633 M€	≈ 2 573 M€	≈ - 14 060 M€
Congestion	≈ 6 360 M€		
Emission de gaz à effet de serre	≈ 1 060 M€		
Pollution	≈ 1 130 M€		
Accidents	≈ 1 790 M€		
Usure des chaussées	≈ 440 M€		
Recettes routières afférentes		≈ 2 880 M€	
Externalités monétarisées	≈ 10 780 M€	≈ 2 880 M€	≈ - 7 900 M€
Total général	≈ 27 413 M€	≈ 5 453 M€	≈ - 21 960 M€

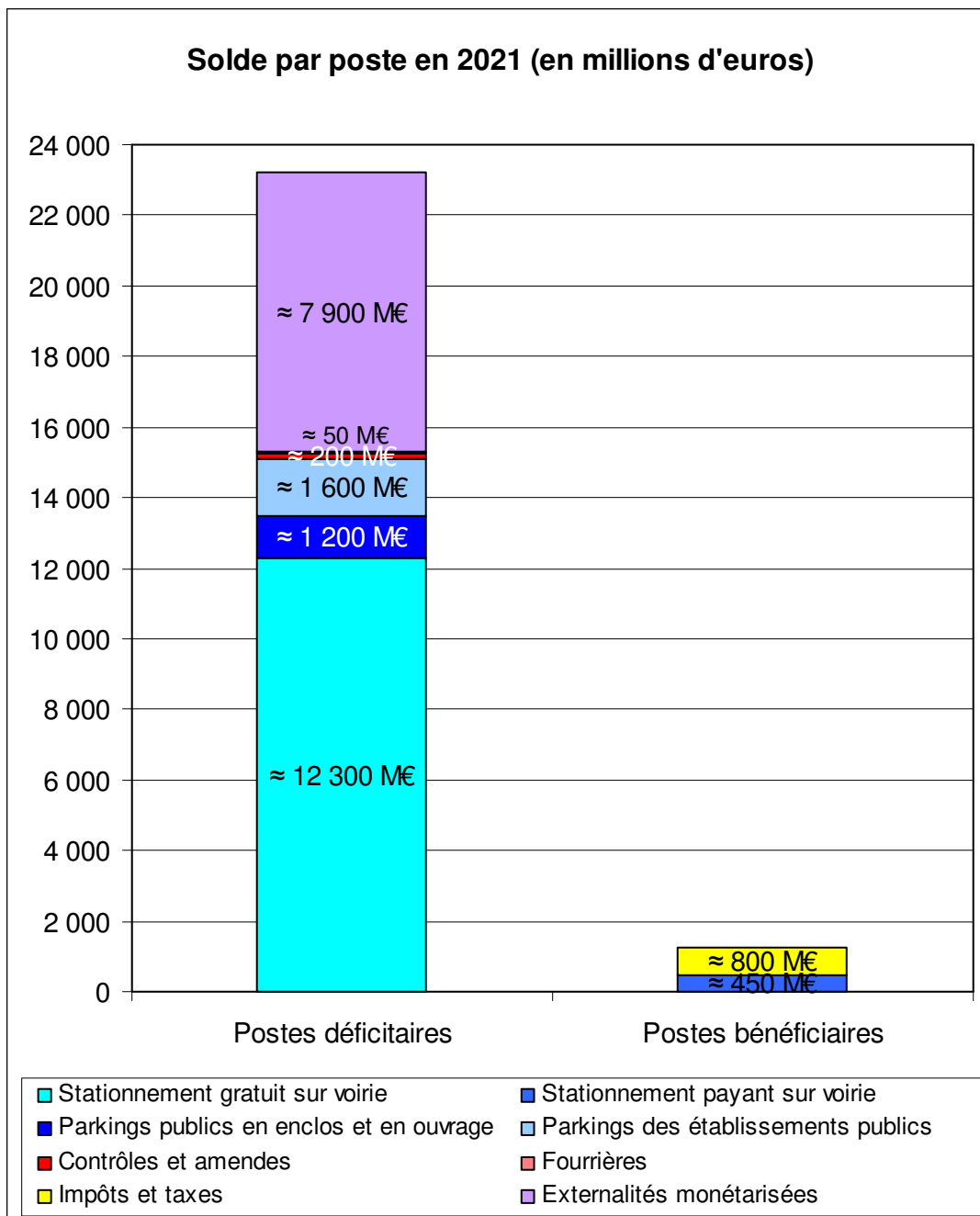
Charges et recettes par poste en 2021 (en millions d'euros)



Les dépenses publiques liées au stationnement automobile sont d'environ 16,6 milliards d'euros, les recettes d'environ 2,6 milliards d'euros et le déficit d'environ 14 milliards d'euros. Rappelons que plusieurs de nos calculs sont basés sur des hypothèses basses ; il s'agit donc d'une valeur minimale.

Si l'on prend en compte les externalités monétarisées, le stationnement représente une charge annuelle totale d'environ 27,4 milliards d'euros, pour une recette annuelle d'environ 5,5 milliards d'euros, soit un déficit d'environ 22 milliards d'euros. Il s'agit là encore d'une valeur minimale.

Le solde par poste est le suivant :



	Solde
Stationnement gratuit sur l'espace public	≈ - 12 300 M€
Stationnement payant sur l'espace public	≈ + 449 M€
Parkings publics en enclos et en ouvrage	≈ - 1 173 M€
Parkings des établissements publics	≈ - 1 608 M€
Contrôle et amendes	≈ - 183 M€
Fourrières	≈ - 49 M€
Impôts et taxes	≈ + 804 M€
Total charges et recettes directes	≈ - 14 060 M€
Externalités monétarisées	≈ - 7 900 M€
Total général	≈ - 21 960 M€

Le solde négatif vient principalement du stationnement gratuit sur voirie (environ 12,3 Md€).

Les externalités monétarisées représentent le deuxième poste de coût (environ 7,9 Md€).

Contrairement aux idées reçues, les parkings en ouvrage sont également déficitaires (environ 1,2 Md€) et le montant des amendes ne couvre pas le coût du contrôle (déficit de quelque 0,2 Md€).

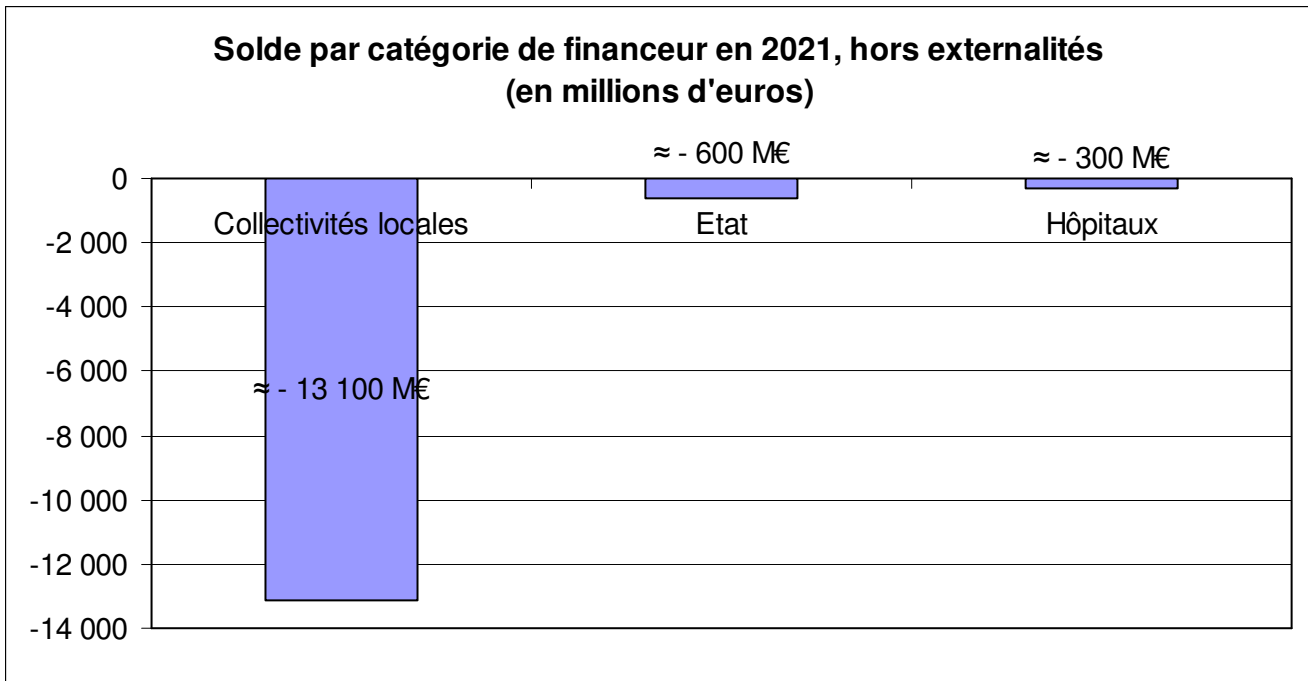
Seuls deux postes sont bénéficiaires, les impôts et taxes (environ 0,8 Md€) et le stationnement payant sur voirie (environ 0,45 Md€), mais leur bénéfice est faible par rapport au déficit des autres postes.

9.1.2. Répartition par catégorie de financeurs

Le tableau ci-dessous présente les chiffres hors externalités.

	Collectivités locales	Etat	Hôpitaux
Mise à disposition du foncier public	≈ - 4 860 M€		
Amortissement des aménagements	≈ - 3 230 M€		
Entretien	≈ - 4 210 M€		
Station^t gratuit sur l'espace public	≈ - 12 300 M€		
Mise à disposition du foncier public	≈ - 225 M€		
Amortissement et entretien	≈ - 186 M€		
CCSP		- 15 M€	
Traitement des FPS majorés (ANTAI)		≈ - 16 M€	
Redevances + FPS	+ 687 M€		
FPS majorés	≈ + 99 M€	≈ + 105 M€	
Stationnement payant sur l'espace public	≈ + 375 M€	≈ + 74 M€	
Foncier	≈ - 133 M€		
Amortissement des aménagements	≈ - 602 M€		
Exploitation	≈ - 1 183 M€		
Recettes	≈ + 745 M€		
Parkings publics en ouvrage	≈ - 1 173 M€		
Parkings des établissements publics	≈ - 547 M€	≈ - 723 M€	≈ - 338 M€
Parkings des établissements publics	≈ - 547 M€	≈ - 723 M€	≈ - 338 M€
Contrôle	≈ - 302 M€		
Traitement des amendes		≈ - 10 M€	
Produit des amendes	≈ + 63 M€	≈ + 66 M€	
Infractions et amendes	≈ - 239 M€	≈ + 56 M€	
Contrôle et gestion	≈ - 34 M€		
Véhicules hors d'usage et assimilés	≈ - 19 M€		
Redevances perçues auprès des délégataires	≈ + 2 M€		
Vente des épaves	≈ + 2 M€		
Fourrières	≈ - 49 M€		
Taxe foncière sur les propriétés bâties	+ 234 M€		
Cotisation foncière des entreprises	+ 173 M€		
Taxe d'habitation	+ 272 M€		
Taxe sur les surfaces de stationnement (Ile-de-Fr.)	+ 80 M€		
Taxe sur les locaux et les surf. de station ^t (Ile-de-Fr.)	≈ + 45 M€		
Impôts et taxes	≈ + 804 M€		
Total hors externalités	≈ - 13 129 M€	≈ - 593 M€	≈ - 338 M€

Les externalités monétarisées sont à la charge d'acteurs divers : sécurité sociale (accidents, pollution...), ménages et employeurs (congestion...), Départements (accidents, usure des routes...), communes et intercommunalités (usure des routes...), etc. Faute d'études spécifiques, il n'est pas possible d'en faire la répartition.



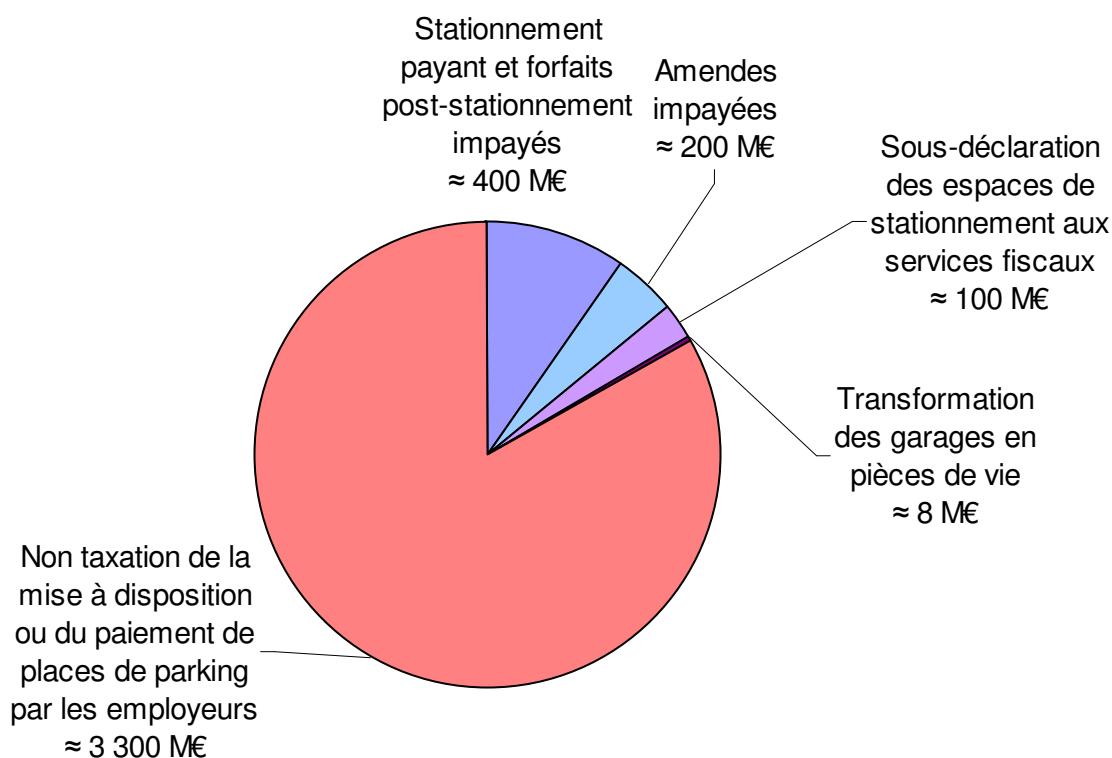
Hors externalités, le stationnement est très majoritairement à la charge des collectivités locales, principalement les communes (environ 13,1 milliards d'euros). Suivent, loin derrière, l'Etat (environ 0,6 milliard) et les hôpitaux (environ 0,3 milliard).

9.2. MANQUES A GAGNER

9.2.1. Répartition par poste

	Manque à gagner
Stationnement payant et forfaits post-stationnement impayés	≈ 384 M€
Amendes impayées	≈ 186 M€
Mise à disposition ou paiement de places de parking par les employeurs	≈ 3 313 M€
Sous-déclaration des espaces de stationnement aux services fiscaux	≈ 100 M€
Transformation des garages en pièces de vie	≈ 8 M€
Total	≈ 3 991 M€

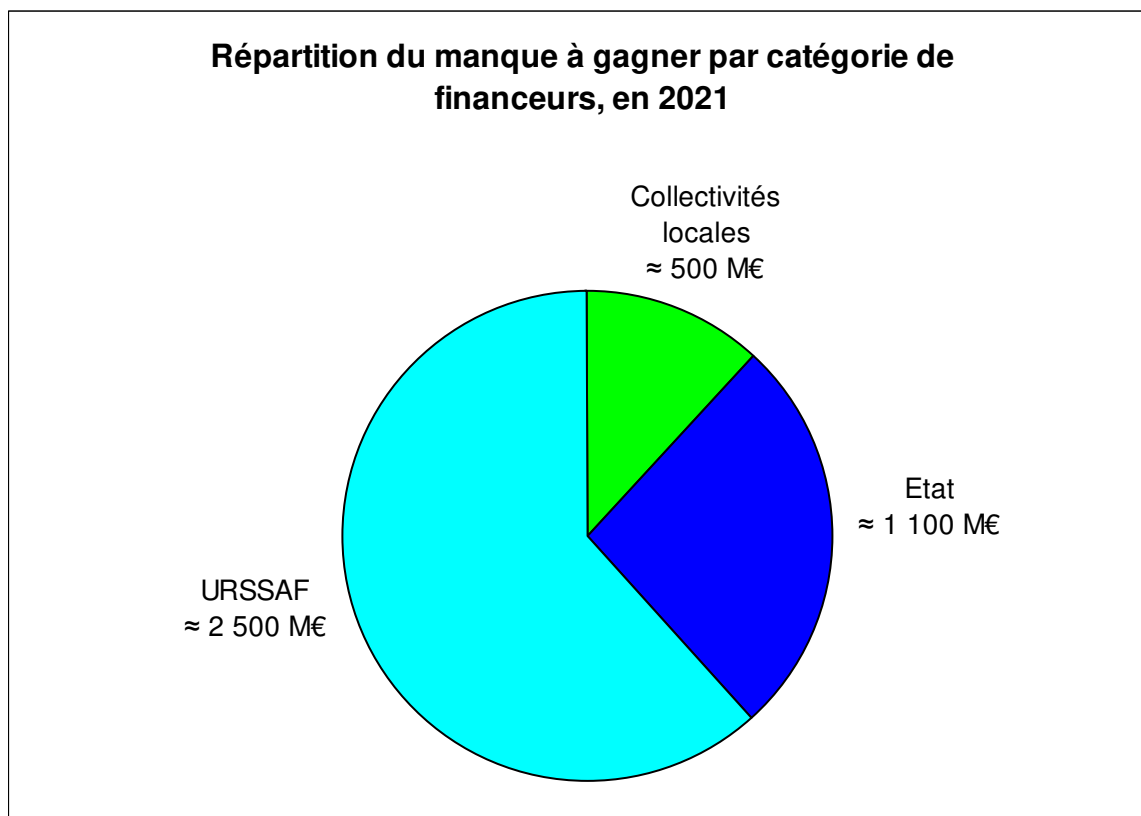
Répartition du manque à gagner par poste, en 2021



Les différents manques à gagner représentent un total d'environ 4 milliards d'euros, dont environ 3,3 milliards d'euros dus à l'absence de taxation de l'avantage à nature que constitue la mise à disposition d'une place de parking sur le lieu de travail, près de 0,6 milliard d'euros liés au non-paiement du stationnement payant et des amendes et environ 0,1 milliard d'euros aux fraudes fiscales.

9.2.2. Répartition par catégorie de financeurs

	Collectivités locales	Etat	URSSAF
Stationnement payant non payé	≈ 384 M€		
Forfaits post-stationnement et amendes impayés	≈ 90 M€	≈ 96 M€	
Sous-déclaration des espaces de stationnement		≈ 100 M€	
Transformation des garages en pièces de vie		≈ 8 M€	
Mise à disposition de parkings par les employeurs		≈ 852 M€	≈ 2 461 M€
Total	≈ 474 M€	≈ 1 056 M€	≈ 2 461 M€



Le manque à gagner concerne principalement l'URSSAF (près de 2,5 milliards d'euros). Suivent l'Etat (près de 1,1 milliard d'euros) et les collectivités locales, principalement les communes (près de 500 millions d'euros).

10. COMPARAISON AVEC 4 MODES DE DEPLACEMENT

10.1. INTRODUCTION METHODOLOGIQUE

Sources :

- *Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocars* (ADETEC, 2018).
- *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC, 2017).

Ce chapitre traite tous les modes de déplacements pour lesquels des données sont disponibles, en l'occurrence les transports interurbains conventionnés (trains grandes lignes, trains et cars TER, autres cars régionaux), les transports urbains conventionnés (Ile-de-France et province), le covoiturage, les services librement organisés (SLO) d'autocars (cars « Macron ») et le vélo.

Pour la voiture, seuls les chiffres liés au stationnement public, objet de cette étude, et à ses impacts sur l'usage de la voiture, sont pris en compte. Il ne s'agit donc pas d'une comparaison entre modes, au sens strict du terme. Rappelons par ailleurs que plusieurs de nos calculs ont été basés sur des hypothèses basses et que le résultat doit être regardé comme un minimum.

Pour les autres modes de déplacement, la plupart des dépenses sont prises en compte (certaines dépenses ne le sont pas, principalement le coût du foncier, mais celui-ci est beaucoup plus faible que pour le stationnement automobile), ainsi que la totalité des recettes et les émissions de CO₂.

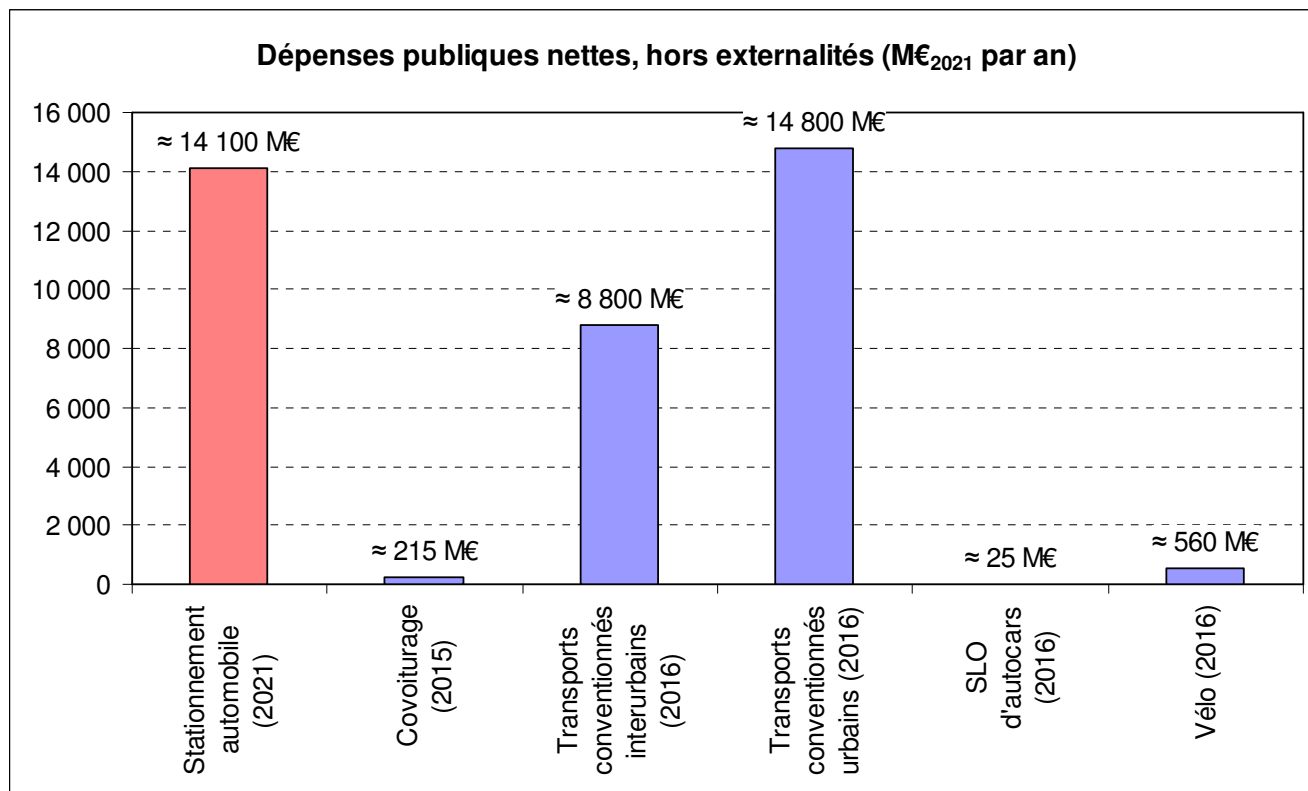
Deux modes de déplacement ne figurent pas sur les graphiques, faute de données : les deux-roues motorisés et la marche à pied, qui font rarement l'objet de budgets spécifiques de la part des collectivités locales.

Les données utilisées pour les calculs datent de 2021 pour le stationnement automobile, 2015 ou 2016 pour les autres modes. Les chiffres de 2015 et 2016 ont été réévalués uniquement sur la base de l'inflation. L'usage du vélo et du covoiturage et les dépenses afférentes ont évolué significativement depuis cette date, mais il ne nous est pas possible de refaire les études correspondantes et, quoi qu'il en soit, l'argent public affecté à ces modes reste très inférieur à celui affecté au stationnement automobile.

Pour toutes ces raisons, les données ne sont pas homogènes. Il faut donc regarder uniquement les **ordres de grandeur**.

10.2.DEPENSES PUBLIQUES NETTES, HORS EXTERNALITES

Les chiffres qui suivent correspondent aux dépenses publiques annuelles nettes (c'est-à-dire recettes déduites), hors externalités. Ils prennent en compte le fonctionnement et l'amortissement des investissements.

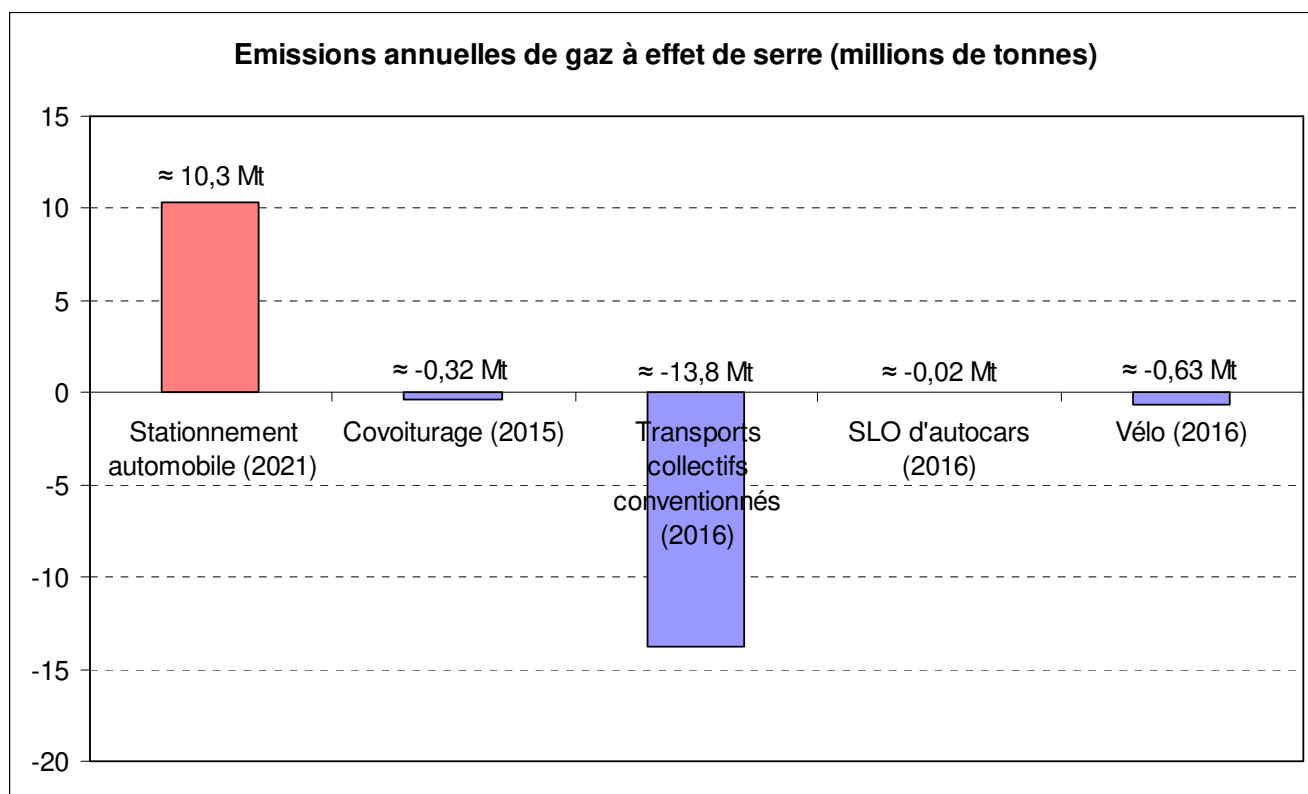


Les dépenses publiques nettes en faveur du stationnement automobile sont du même ordre de grandeur que pour les transports conventionnés urbains (Ile-de-France + province) et 1,5 à 2 fois plus élevées que celles des transports conventionnés interurbains.

Elles sont plusieurs dizaines ou plusieurs centaines de fois plus élevées que pour les autres modes.

10.3. MONÉTARISATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

10.3.1. Emissions annuelles

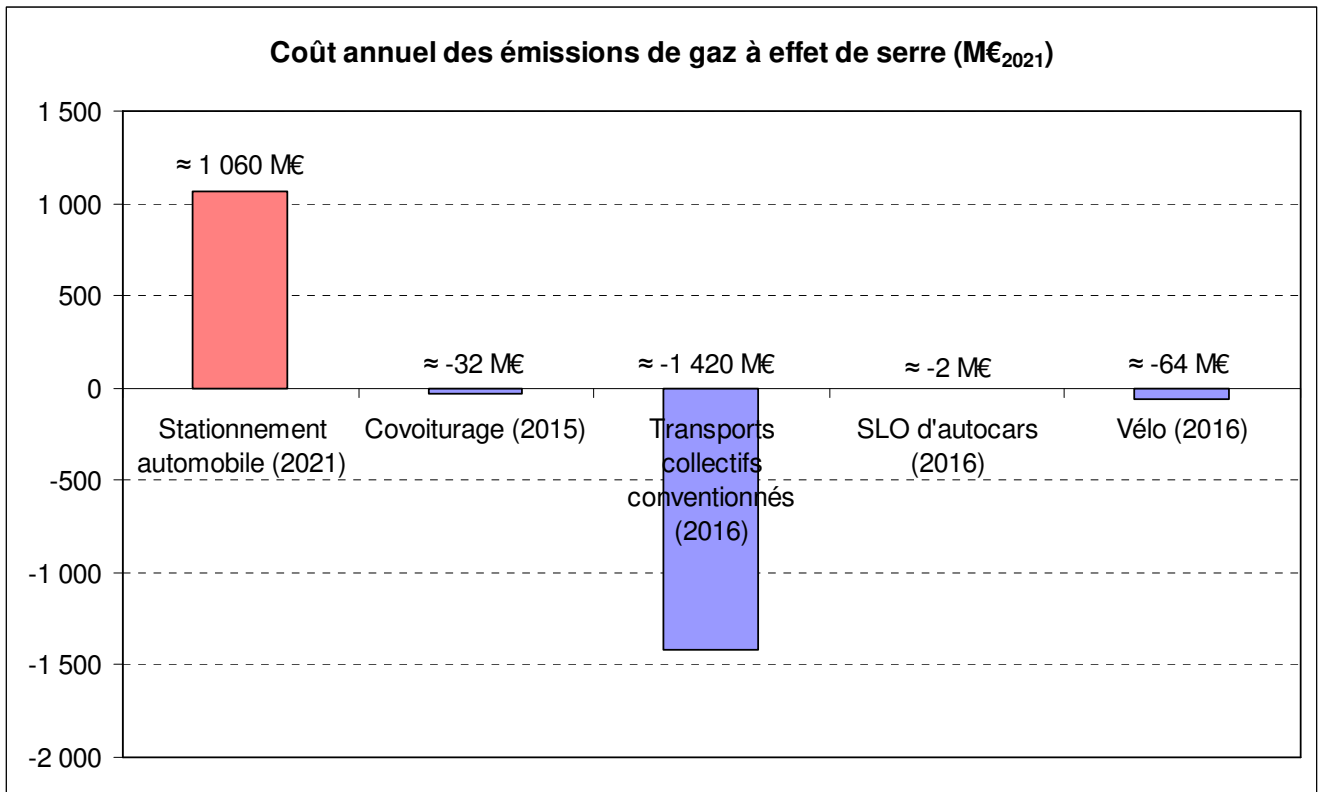


Le stationnement automobile génère une augmentation très forte des émissions de gaz à effet de serre, du fait principalement de son impact sur l'usage de la voiture.

Les 4 autres modes contribuent tous à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, du fait des reports modaux depuis la voiture individuelle.

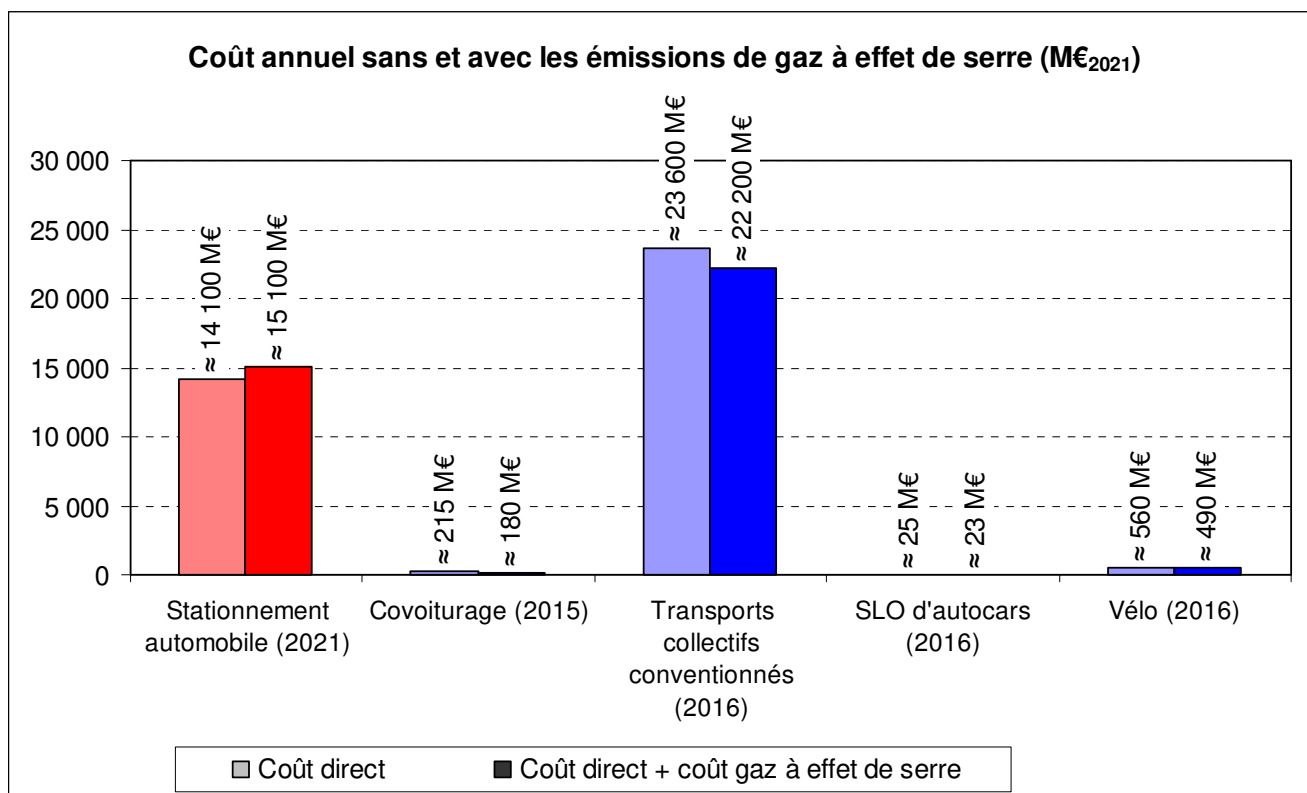
10.3.2. Coût annuel

Les calculs se font sur la base de la valeur tutélaire du carbone en 2021, soit pour rappel 103 € par tonne CO₂ éq.



10.4. DEPENSES PUBLIQUES NETTES + MONÉTARISATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Nous présentons ci-dessous les coûts sans et avec les émissions de gaz à effet de serre. Pour les transports collectifs conventionnés, les émissions de gaz à effet de serre de l'interurbain et de l'urbain sont regroupées.



La monétarisation des émissions de gaz à effet de serre réduit de 2,4 milliards d'euros l'écart entre le stationnement automobile et les transports collectifs conventionnés (9,5 Md€ sans et 7,1 Md€ avec).

11. CONCLUSION

Le stationnement automobile représente un coût net d'environ 14 Md€ (milliards d'euros) par an pour les finances publiques et même 22 Md€ si l'on inclut les externalités monétarisées. Il s'agit de valeurs minimales, plusieurs de nos calculs ayant été effectués sur des hypothèses basses.

C'est davantage que les budgets des ministères de la transition énergétique (13,7 Md€), de la justice (12,5 Md€), de l'agriculture (6 Md€), de la culture (4,4 Md€) ou de la santé (3,4 Md€), par exemple.

Le coût du stationnement pour les finances publiques pourrait être réduit de 4 Md€ en taxant l'avantage en nature que représente le stationnement sur le lieu de travail, en améliorant le paiement des amendes et des forfaits post-stationnement (FPS) et en luttant contre certaines fraudes fiscales.

Avec environ 12,3 Md€, le stationnement gratuit sur voirie représente, de loin, le premier poste de dépenses. Le léger bénéfice fait sur le stationnement payant (0,45 Md€) n'en compense qu'une toute petite partie. Le stationnement sur voirie représente pourtant une appropriation de l'espace public à des fins privées, qui était interdite dans les premières versions du code de la route français et le reste encore largement au Japon. Aucun autre usage privé ne bénéficie d'une telle faveur. Or, la demande croît avec la hausse du parc automobile et il n'est pas possible de suivre cette croissance. Plutôt que de créer toujours davantage de places, l'espace public pourrait être redistribué de manière beaucoup plus utile pour la collectivité dans son ensemble et pour l'environnement : trottoirs élargis, aménagements cyclables, couloirs de bus, plantations, bancs, espaces de convivialité, jeux pour enfants, terrasses de cafés et de restaurants...

Connaissant par ailleurs le rôle essentiel de l'offre de stationnement automobile sur l'usage de la voiture au détriment des modes de déplacement écologiquement, socialement et économiquement plus vertueux (marche, vélo, transports collectifs), l'argent public qui lui est consacré apparaît particulièrement contreproductif.

Au-delà de la simple question financière, se pose un véritable choix de société. Nous espérons que la présente étude contribuera à en faire prendre conscience.

Enfin, il apparaît indispensable d'améliorer la prise en compte du stationnement dans la construction des données publiques, qui permettrait de mener une étude plus précise. En effet, comme indiqué en introduction, une partie des chiffres figurant dans la présente étude reposent sur des hypothèses de calcul, faute de données précises, donc doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

ANNEXE

Annexe - Présentation de l'association Qualité Mobilité

L'association Qualité Mobilité a été créée le 3 juillet 2015.

Elle a notamment pour objet de :

- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement non motorisés de personnes,
- promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions visant à améliorer l'organisation des déplacements et à protéger l'environnement,
- réaliser, faire réaliser, promouvoir et diffuser toute étude et enquête concernant ses domaines d'intervention.

Au démarrage de cette étude, ses membres étaient les suivants :

- Autorités organisatrices de la mobilité : GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), Régions de France, Ile-de-France Mobilités.
- Etablissement public : Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).
- Organisations collectives : UTP (Union des Transports Publics et Ferroviaires), AGIR (Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public), FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs), AFRA (Association Française du Rail), FIF (Fédération des Industries Ferroviaires).
- Opérateurs de transport : Keolis, RATP Groupe, RATP Dev, SNCF Voyageurs, Transdev, SMAT (Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine).
- Gestionnaires d'infrastructures : LISEA (Ligne Sud Europe Atlantique), SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau, TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin).

L'association bénéficie par ailleurs d'un financement de France Mobilités.

Qualité Mobilité est dotée d'un comité scientifique composé de représentants de ses membres et de personnes qualifiées extérieures (Pierre ZEMBRI, Stéphane CHANUT, Pierre-Henri EMANGARD, Bruno GAZEAU, Jean SIVARDIERE).

BIBLIOGRAPHIE

ADEME, 2021 - *Climat, air et énergie - Chiffres clés 2018.*

ADETEC, 2022 - *Les déplacements dans les grandes villes françaises - résultats et facteurs de réussite.*

ADETEC, 2021 - *Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises.*

ADETEC, 2018 - *Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocars (« cars Macron »).*

ADETEC, 2017 - *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers.*

ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise), 2019 - *Stationnement automobile : offres publique et privée, enjeux, cohérence des stratégies.*

ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise), 2017 et 2018 - *Rapport annuel du stationnement.*

AGAM (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise), 2018 - *Observatoire de la mobilité - Bilan du stationnement 2016.*

AGURAM (Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle), 2018 et 2019 - *Observatoire stationnement de la Ville de Metz.*

ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions), 2016 à 2021 - *Rapport d'activité.*

Apur (Atelier parisien d'urbanisme), 2019 - *Evolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public - Volet 1 - Bilan et potentiel d'évolution du stationnement résidentiel. Volet 2 - Evolution des usages de la bande de stationnement. Volet 3 - Evolution des parkings.*

Association pour le développement du service notarial, 2022 - *Statistiques immobilières des notaires.*

at-parking.jp - *Quelle est la norme de taille pour les voitures kei ? Une explication approfondie des avantages de l'achat et des dimensions du stationnement requis.*

A'Urba (Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine), 2014 - *Etat et perspectives du stationnement privé sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux.*

Bulletin officiel de la Sécurité sociale, 2021 - *Avantages en nature.*

Bulletin officiel de la Sécurité sociale, 2021 - *Frais professionnels.*

Cerema, 2022 - *Le stationnement sur l'espace public - Stratégies et préconisations pour aménager.*

Cerema, 2018 - *Enquête nationale sur le stationnement public - Annuaire 2015.*

Cerema, 2018 - *Panorama du stationnement public sur voirie - Enseignements de l'enquête nationale de 2015.*

Cerema, 2018 - *Panorama du stationnement public en parc - Enseignements de l'enquête nationale de 2015.*

Cerema, 2015 - *Décentralisation du stationnement payant sur voirie - Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales.*

Cerema et GART, 2019 - *Réforme du stationnement payant sur voirie - Bilan de la première année de mise en œuvre.*

Certu, 2013 - *Mesure de la consommation d'espace de stationnement rapporté à l'espace urbain.*

Certu, 2009 - *Contraintes de stationnement et pratiques modales. Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier.*

CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) d'Ile-de-France - *Compte administratif 2021 Région Ile-de-France - Avis du CESER.*

CGDD (Commissariat Général au Développement Durable), 2010 - *La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008.*

CGDD (Commissariat Général au Développement Durable), 2010 - *La motorisation des ménages continue de s'accroître au prix d'un vieillissement du parc automobile.*

Chambre régionale des comptes, 2022 - *Les parcs de stationnement souterrains de la Ville de Paris : une attractivité à renforcer - Ville de Paris.*

Chambre régionale des comptes, 2016 - *Gestion du stationnement urbain à Paris - Préfecture de police.*

Chambre régionale des comptes, 2016 - *Gestion du stationnement urbain à Paris - Ville de Paris.*

Commission du contentieux du stationnement payant - *Rapport d'activité 2021.*

Communauté Urbaine de Bordeaux, 2014 - *Etat et perspectives du stationnement privé sur le territoire de la CUB.*

Cour des comptes, 2016 à 2021 - *Compte d'affectation spéciale du contrôle de la circulation et du stationnement routier - Note d'analyse de l'exécution budgétaire.*

Cour des comptes, 2017 - *Le stationnement urbain : un chaînon manquant dans les politiques de mobilité.*

DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques), 2022 - *Impôt sur le revenu (revenus de 2019 et 2020) - Nombre de foyers et montant de l'impôt net par taux marginal de taxation du barème.*

DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques), 2021 - *Fichier de taxation - Taxe foncière sur les propriétés bâties.*

DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques), 2021 - *Fichier de taxation - Taxe d'habitation.*

DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques), 2021 - *Fichier de taxation - Cotisation foncière des entreprises.*

DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques), 2021 - *Brochure pratique Impôts locaux.*

Direction générale du Trésor, 2021 - *Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ?*

Fédération des Villes Moyennes, 2013 - *Stationnement, enjeu de mobilité urbaine.*

Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS), 2022 - *Chiffres clés.*

France Stratégie, 2019 - *La valeur de l'action pour le climat : rapport de la commission présidée par Alain Quinet.*

Héran Frédéric, 2017 - *Supprimer le stationnement automobile dans la rue.*

Héran Frédéric, 2013 - *Le coût de la consommation d'espace par le stationnement.*

Héran Frédéric, 2013 - *Pourquoi tarifer le stationnement ?*

Héran Frédéric et Ravalet Emmanuel, 2011 - *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain - Recherche complémentaire.*

Héran Frédéric et Ravalet Emmanuel, 2008 - *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain - Application au cas de l'Île-de-France.*

Insee, 2022 - *Emploi, chômage, revenus du travail.*

Insee, 2022 - *Résultats détaillés du recensement 2019.*

Insee, 2021 - *L'emploi public civil représente près d'un emploi sur cinq en France.*

Inspection Générale des Finances, 2014 - *Les taxes à faible rendement.*

IPS (Ingénierie Parking et Stationnement) - *Fourchettes de coûts d'investissement et de fonctionnement des différents types de stationnement.*

Légifrance - *Arrêt de la cour de cassation, Chambre sociale, 22 juin 2011, 08-40.455.*

Légifrance, 2023 - *Code général des collectivités territoriales.*

Légifrance, 2023 - *Code général des impôts.*

Légifrance, 2023 - *Code de la route.*

Légifrance, 2023 - *Code des transports.*

Métropole Européenne de Lille, 2017 - *Résultats de l'enquête déplacements de 2016.*

Ministère de la transition écologique, 2022 - *Données sur le parc automobile français au 1^{er} janvier 2021.*

Ministère de la transition écologique, 2022 - *Résultats de l'enquête mobilité des personnes 2019.*

Ministère de la transition écologique, 2022 - *Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?*

Ministère de la transition écologique, 2022 - *Le prix des terrains et du bâti pour les maisons individuelles en 2021.*

Ministère de la transition écologique, 2022 - *Bilan annuel des transports en 2021.*

Ministère de la transition écologique, 2022 - *Chiffres clés du climat - France, Europe et Monde.*

Ministère de la transition écologique, 2021 - *Bilan annuel des transports en 2020.*

Ministère de la transition écologique, 2021 - *Le prix des terrains et du bâti pour les maisons individuelles en 2020.*

Ministère de la transition écologique, 2020 - *Le prix des terrains à bâtir en 2019.*

Ministère de la transition écologique, 2020 - *Bilan annuel des transports en 2019 : les externalités.*

Ministère de la transition écologique, 2020 - *Mobilités - Coûts externes et tarification du déplacement.*

Nantes Métropole, 2016 - *Mobilo'scope n° 2 - Stationnement ? Notions clés et questions pour demain.*

nossenateurs.fr, 2015 - *Question écrite n° 15460 de Jean-Marie Bockel au Ministère du logement.*

Pradel, Benjamin, 2018 - *Les usages du garage ou la domestication du mouvement dans l'habitat, Les Chantiers Leroy Merlin Source n° 27.*

Le Progrès, 2021 - *Horodateurs et PV... : combien le stationnement payant rapporte t-il à votre commune ?*

République Française, 2022 et 2023 - *Rapport économique, social et financier.*

République Française, 2017 à 2023 - *Annexe au projet de loi de finances - Contrôle de la circulation et du stationnement routiers.*

République Française, 2019 à 2022 - *Annexe au projet de loi de finances - Compte 152 - Gendarmerie Nationale.*

République Française, 2019 à 2022 - *Annexe au projet de loi de finances - Compte 176 - Police Nationale.*

République Française 2014 - *Evaluation de la politique de sécurité routière - Rapport de diagnostic - Tome 1.*

République Française, 2013 - *Rapport de la mission d'évaluation des conséquences de la dépenalisation du stationnement.*

Sareco, 2008 - *Qu'est-ce qu'une politique de stationnement économe en gaz à effet de serre ?*

Sénat 2019 - *Rapport d'information sur le recouvrement des amendes de circulation et des forfaits post-stationnement.*

Société du Grand Paris : *Rapport annuel 2021.*

Transports Urbains n° 137, Décembre 2020 - *Stationnement : d'autres regards.*

Transports Urbains n° 134, mars 2019 - *Le stationnement, levier des politiques de mobilité et outil de reconquête des espaces publics.*

UrbaLyon, 2019 - *Le marché des terrains à bâtir - Analyse exploratoire à l'échelle de l'inter-SCoT.*

URSSAF, 2023 - *Les taux de cotisation de droit commun.*

URSSAF, 2023 - *Prise en charge des frais de parking.*

Ville de Lyon et UrbaLyon, 2020 - *Bilan du stationnement résidentiel et potentiel d'évolution des espaces publics à Lyon.*

GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

ANTAI : Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

CCSP : Commission du contentieux du stationnement payant (voir ces termes).

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (auparavant Certu).

Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (ancien nom du Cerema).

c€ : centimes d'euros.

CGDD : Commissariat Général au Développement Durable.

Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) : juridiction administrative nationale chargée de juger les litiges portant sur le stationnement payant.

DGFIP : Direction Générale des Finances Publiques.

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale (ex. : Métropole, Communauté d'agglomération, Communauté de communes).

Espace explicitement affecté au stationnement automobile : faisant l'objet d'un marquage, signalé par un panneau et/ou dans un espace délimité (banquette, encoche...).

FNMS : Fédération Nationale des Métiers du Stationnement.

FPS (forfait post-stationnement) : depuis 2018, le forfait post-stationnement remplace l'amende de 17 € en cas de stationnement non payé ou insuffisamment réglé. Le montant du FPS varie d'une commune à l'autre et peut varier entre différents secteurs d'une même commune. Il est perçu par la collectivité locale compétente (la commune en général).

FPS majoré : lorsque le FPS initial n'est pas payé dans un délai de 3 mois, son montant est majoré de 50 €. Le FPS majoré est recouvré par l'ANTAI.

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport.

M€ : millions d'euros.

Md€ : milliards d'euros.

Médiane : valeur partageant un groupe statistique en deux sous-groupes de même taille : 50 % ont une valeur inférieure et 50 % une valeur supérieure.

Mt CO₂ éq : millions de tonnes d'équivalent CO₂.

Mtep : million de tonnes d'équivalent pétrole.

Parking en enclos : parking barriéré de surface.

Quartile : le 1^{er} quartile est la valeur en dessous de laquelle se trouve le quart d'un groupe statistique, le 3^e quartile celle en dessous de laquelle se trouvent les trois quarts de ce groupe.

Services librement organisés (SLO) d'autocars : services routiers réguliers interurbains visés par la « loi Macron » du 6 août 2015, qui ne nécessitent pas de conventionnement avec une autorité organisatrice de transport pour être ouverts au public. Ils sont couramment appelés « cars Macron ».

SGP (Société du Grand Paris) : établissement public à caractère industriel et commercial, chargé de concevoir et réaliser le réseau de transport public du Grand Paris connu sous le nom de Grand Paris Express, de conduire les opérations d'aménagement ou de construction liées à celui-ci, de porter son financement et d'organiser les relations avec les autres acteurs concernés par le projet.

Stationnement sur voirie : inclut le stationnement sur voirie au sens strict du terme et les parkings de surface accessibles sans barrière.

Stationnement en ouvrage : parkings barriérés de surface (parkings en enclos) ou en ouvrage au sens strict du terme (parkings souterrains ou en élévation).

TICPE : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

TWh : térawatts-heures. 1 TWh = 0,086 Mtep.

UTP : Union des Transports Publics et ferroviaires.