

**AXE IMAGE**

*La communication publique*

## **ENQUETE AMGVF-PARKOPOLIS**

Mai 2007

**AMGVF : ASSOCIATION DES MAIRES DE GRANDES VILLES DE FRANCE**

---

**PARKOPOLIS : 8EMES RENCONTRES INTERNATIONALES DU  
STATIONNEMENT, 20 ET 21 JUIN 2007, PALAIS DES CONGRES A PARIS**

## SOMMAIRE

Remarques préliminaires .....	p 3
1. Les objectifs de l'enquête .....	p 3
2. Les caractéristiques de l'enquête .....	p 3
<b>1<sup>re</sup> partie</b>	
Identification des compétences et des responsables, élus et dirigeants territoriaux .....	p 4
1. Compétence des collectivités locales.....	p 5
2. Pilotage du stationnement sur le plan politique.....	p 8
3. Pilotage du stationnement sur le plan administratif.....	p 8
<b>2<sup>e</sup> partie</b>	
Enquête et analyse des réponses .....	p 9
1. Offre de stationnement des collectivités territoriales .....	p 10
2. Pilotage de la politique de stationnement .....	p 11
3. Mode de gestion du stationnement .....	p 15
4. Appréciation du parc de stationnement .....	p 16
5. Critères d'amélioration du stationnement.....	p 19
6. Esquisse de portait du gestionnaire de stationnement .....	p 24
7. La tarification du stationnement comme instrument de gestion des flux d'automobilistes .....	p 25
8. Le respect du stationnement payant sur voirie .....	p 28
Conclusions .....	p 28
<b>Annexe</b>	
Questionnaire de l'enquête .....	p 29

## REMARQUES PRELIMINAIRES

### 1. Objectifs de l'enquête

Dans le cadre des débats sur le stationnement à l'occasion des Rencontres Parkopolis, 8<sup>es</sup> Rencontres internationales du stationnement, une étude a été menée auprès des 94 collectivités, membres de l'Association des maires des grandes villes de France, avec pour objectifs :

- analyser les pratiques des grandes villes dans la gestion des parcs de stationnement de centres ville et notamment identifier les compétences du stationnement dans ces collectivités.
- dégager les tendances qui marqueront à l'avenir, le stationnement des grandes villes de France.
- au delà de la gestion du stationnement, repérer le degré d'adhésion des responsables du stationnement sur les nouveaux concepts de mobilité.

### 2. Caractéristiques et fiche technique de l'enquête

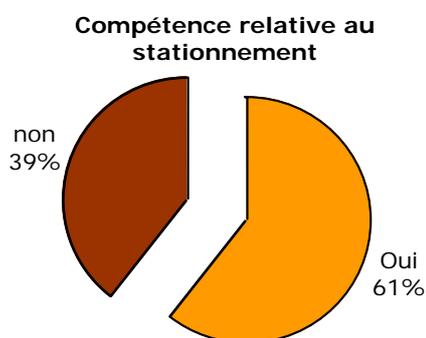
L'étude, confiée à la société Axe Image, a été réalisée par téléphone du 13 avril au 9 mai 2007. Cette enquête, compte tenu de ses objectifs et des informations recueillies a été menée auprès d'un nombre de personnes suffisamment conséquent pour constituer un échantillon significatif et donner lieu à des pourcentages fiables et à des graphes.

Parmi les 94 collectivités membres de l'AMGVF (Association des Maires de Grandes Villes de France), sur 57 collectivités qui ont déclaré avoir une compétence en matière de stationnement, 40 ont répondu à l'enquête, soit un taux de 70,17% de participation.

**1<sup>RE</sup> PARTIE :**  
**IDENTIFICATION DES COMPETENCES ET DES RESPONSABLES,**  
**ELUS ET DIRIGEANTS TERRITORIAUX**

## 1. COMPETENCE DES COLLECTIVITES LOCALES

Sur les 94 collectivités locales, membres de l'Association des maires des grandes villes de France : 57 soit 61% ont déclaré leur compétence concernant le stationnement payant, et 37 soit 39% ont déclaré ne pas avoir de compétence en matière de stationnement.



Sur les 57 collectivités locales compétentes en matière de stationnement payant :

- 47, soit 82% détiennent une compétence pour tous les parkings (TP)
- 5, soit 9% une compétence concernant les parkings centraux (PC)
- 5, soit 9% une compétence concernant les parkings relais (PR)



## Liste des collectivités locales avec leur compétence

• Amiens	TP
• Angers	TP
• Argenteuil	TP
• Avignon	TP
• Besançon	TP
• CU Bordeaux Métropole	TP
• Boulogne-Billancourt	TP
• CU Brest Métropole Océane	TP
• Caen	TP
• Cannes	TP
• CA de Cergy-Pontoise	TP
• Dijon	TP
• Dunkerque	TP
• CA Evry Centre Essone	TP
• CA du Haut Val de Marne	TP
• Le Havre	TP
• CU Le Mans métropole	TP
• CU Lille Métropole	TP
• Limoges	TP
• Lyon	TP
• CU du Grand Lyon	TP
• CU Marseille Provence Métropole	TP
• Metz	TP
• Montpellier Agglomération	TP
• Montreuil	TP
• Mulhouse	TP
• Nancy	TP
• CU Nantes Métropole	TP
• Nimes	TP
• Pau	TP
• Paris	TP
• Perpignan	TP
• Poitiers	TP
• Reims	TP
• CA Rennes Métropole	TP
• Roubaix	TP
• Rouen	TP
• Saint-Denis de la Réunion	TP
• Saint-Etienne	TP

• CA Saint-Quentin en Yvelines	TP
• San de Sénart	TP
• Strasbourg	TP
• Toulon	TP
• Toulouse	TP
• Tourcoing	TP
• Tours	TP
• Versailles	TP
• Aix-en-Provence	PC
• Clermont-Ferrand	PC
• Grenoble	PC
• Nice	PC
• Orléans	PC
• CA Pays d'Aix en Provence	PR
• CA Clermont Communauté	PR
• CA Grenoble Alpes métropole	PR
• CA Nice Côte d'Azur	PR
• CA Orléans Val de Loire	PR

## **2. PILOTAGE DU STATIONNEMENT SUR LE PLAN POLITIQUE**

Pour les élus, la politique de stationnement est un domaine important dans la gestion de la ville ou du groupement de communes.

Sur 39 villes compétentes, la mission est assurée par :

- 3 maires
- 5 premiers adjoints
- 31 maires adjoints.

Sur 18 structures intercommunales, la mission est assurée par :

- 1 président de communauté d'agglomération
- 1 premier vice-président
- 16 vice-présidents.

## **3. PILOTAGE DU STATIONNEMENT SUR LE PLAN ADMINISTRATIF**

Sur le plan administratif, les responsabilités en matière de stationnement sont très variées. Elles peuvent être rattachées à la direction des services techniques ou à celle des transports, des déplacements, de la circulation, de la voirie, de l'espace public, du stationnement, ou au pôle de mobilité mais aussi à la direction des infrastructures ou du patrimoine bâti ou enfin à la direction des affaires juridiques.

Parfois les compétences sont réparties entre plusieurs services : affaires juridiques pour l'administration des délégations de service public et déplacement pour la gestion de la politique de stationnement...

Les niveaux de responsabilités, également très divers, se répartissent ainsi dans les 57 collectivités locales :

- 5 directeur général adjoint (DGA)
- 2 directeur général des services techniques (DGST)
- 17 directeurs
- 2 directeurs adjoints
- 9 chefs de services
- 4 ingénieurs
- 19 responsables stationnement, parking ou DSP.

**2<sup>E</sup> PARTIE :**  
**ENQUETE ET ANALYSE DES REPONSES**

## 1. OFFRE DE STATIONNEMENT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

**Q1. Quelle est l'offre de stationnement public de votre ville ou de votre structure intercommunale ?**

*Nombre de places payantes sur voirie ?*

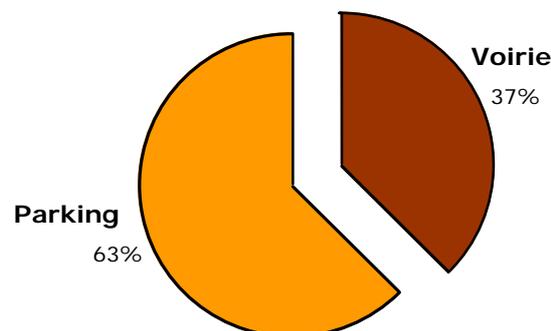
*Nombre de parkings hors voirie ?*

*Nombre de places de stationnement payantes hors voirie ?*

Les parkings pris en compte dans les réponses suivantes sont les parkings dont la gestion est placée sous l'autorité de la collectivité territoriale, en régie, concession ou affermage, quel que soit le gestionnaire.

- L'offre de stationnement sur voirie est en moyenne de 3 220 places par collectivité territoriale interrogée.
- Les collectivités territoriales interrogées disposent en moyenne de 12 parkings hors voirie.
- Le stationnement payant hors voirie s'élève à 5 397 places par collectivité territoriale interrogée soit une moyenne de 465 places par parking.
- Le nombre de places payantes hors voirie est quasiment deux fois plus élevé (62,64%) que celui du parking payant sur voirie (37,36%).

**Offre de stationnement public payant**



## 2. PILOTAGE DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

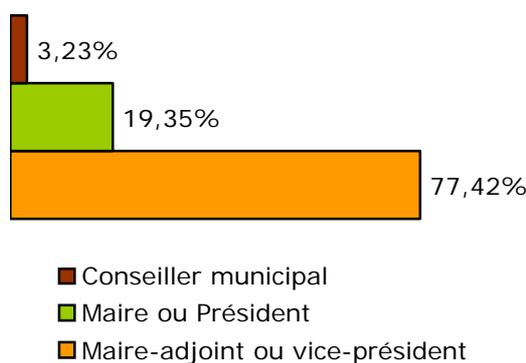
### Q2.1. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan politique ?

- *Le maire, le président ?*
- *Un adjoint, un vice-président ?*
- *Un conseiller municipal ou intercommunal ?*
- *Autre ?*

La politique du stationnement dans la collectivité territoriale est jugée suffisamment importante pour être gérée :

- Directement par le maire de la ville ou le président de la structure intercommunale dans près d'une collectivité territoriale interrogée sur cinq (19,35%).
- Par un maire-adjoint de la ville ou un vice-président de la structure intercommunale dans plus des trois quarts des collectivités territoriales interrogées (77,42%). A noter que le maire-adjoint délégué à cette mission est le premier adjoint dans 10,41% des villes interrogées.
- Par un conseiller municipal en association avec le maire-adjoint dans 3,23% des villes interrogées.

**Pilotage politique du stationnement**



**Q2.2. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan administratif ?**

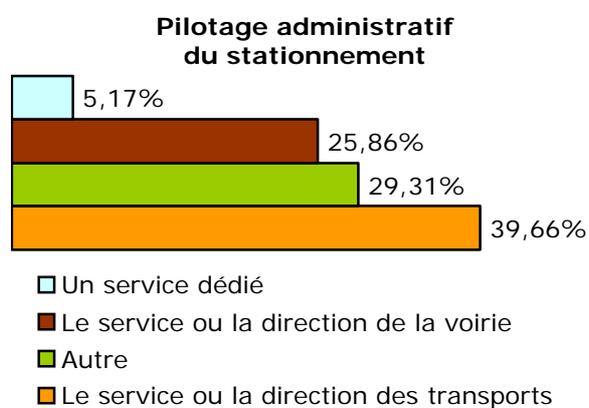
- *Le service ou la direction des transports ?*
- *Le service ou la direction de la voirie ?*
- *Un service dédié ?*
- *Autre ?*

Sur le plan administratif, le pilotage de la politique de stationnement est assez diversifié.

- Dans les collectivités territoriales interrogées, il existe encore peu de service dédié exclusivement au stationnement (5,17%).
- Les services ou directions des transports arrivent en tête des services en charge du pilotage de la politique de stationnement (39,66%). Suivant les collectivités territoriales interrogées cette dénomination peut être variée. Ont été mis sous cette rubrique : les services ou directions des déplacements urbains, de la circulation, de la circulation et du stationnement, les pôles de mobilité... Parfois cette mission est directement confiée au syndicat mixte des transports en commun qui intervient pour/ et en lieu et place de la collectivité territoriale.
- Dans 29,31% des collectivités territoriales interrogées, le pilotage du stationnement hors voirie peut aussi être éclatée en plusieurs services :
  - la direction des affaires juridiques ou le contrôle de gestion quand les parkings sont en délégation de service public ;
  - les directions générales des services techniques, les services « exploitation », ceux des bâtiments, du patrimoine bâti, des infrastructures, ou des études et travaux pour l'aspect construction des parkings ;
  - la direction de l'urbanisme ou du développement urbain pour une vision globale de la ville ou de l'agglomération.
- Enfin, le service ou la direction de la voirie, dénommée parfois « espace public » intervient dans le domaine du stationnement pour un quart des collectivités territoriales interrogées (25,86%).

La dénomination du service administratif correspond, de façon générale à la délégation de l' élu, toutefois les missions de celui-ci peuvent être plus globales ou recouvrir celles de plusieurs directions ou services.

Au niveau hiérarchique, la politique du stationnement au niveau administratif peut dépendre d'un directeur général adjoint ou d'un directeur général (12,06%), d'un directeur (29,31%), d'un chef de service (15,78%) ou d'un directeur-adjoint, d'un ingénieur, d'un responsable de « », ou d'un chargé de mission pour le reste des cas (42,85%), ces derniers étant plus des gestionnaires et se référant à leur direction pour les prises de décision.

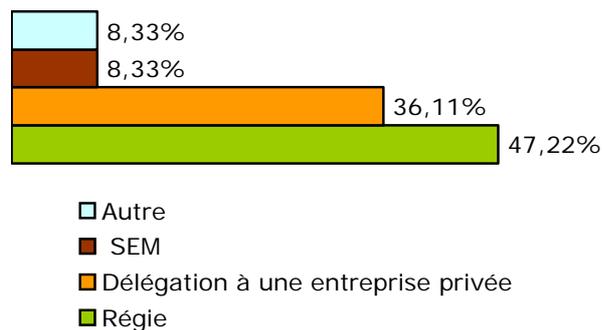


### 3. MODE DE GESTION DU STATIONNEMENT

*Q 3.1. Quel est le mode de gestion du stationnement sur voirie dans votre ville ou dans votre structure intercommunale ?*

- Régie ?
  - SEM ?
  - Délégation à une entreprise privée ?
  - Autre ?
- Le stationnement sur voirie est majoritairement géré en régie intégrée (47,22%), principalement en ce qui concerne la collecte des fonds. Le matériel, tels les horodateurs, et son entretien pouvant parallèlement être sous-traité sous forme de marchés de service.
  - La délégation de service public représente plus du tiers (36,11%) du stationnement sur voirie.
  - Les SEM (Sociétés d'économie mixte) ne gèrent que 8,33% de celui-ci.
  - A égalité (8,33%) la gestion du stationnement public est sous-traitée sous forme de marché de prestation de service.

Mode de gestion du stationnement sur voirie

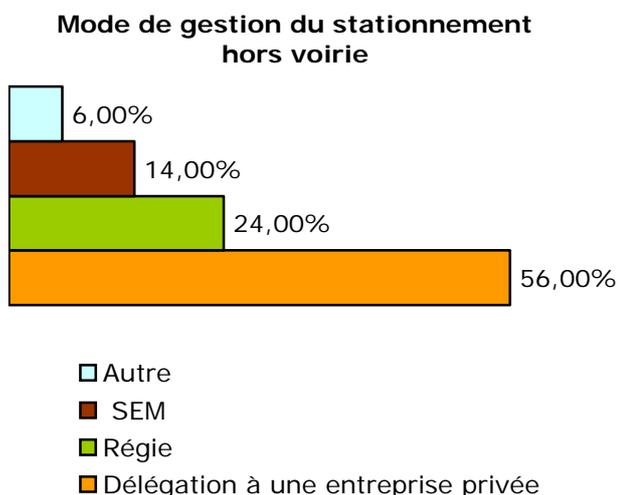


**Q 3.2. Quel est le mode de gestion du stationnement hors voirie dans votre ville ou dans votre structure intercommunale ?**

- Régie ?
- SEM ?
- Délégation à une entreprise privée ?
- Autre ?

Pour stationnement hors voirie, le mode de gestion est plus différencié.

- La délégation de service public des parkings arrive en tête avec plus de la moitié (56%) des collectivités territoriales interrogées soit 19,89% de plus que le stationnement sur voirie.
- La régie ne représente plus que 24% de gestion des parkings : en baisse de la moitié (-23,22%) par rapport au stationnement sur voirie.
- Les SEM (14%) sont plus nombreuses également : +,567% par rapport au stationnement sur voirie.
- Les autres moyens de gestions, peu nombreux, (6%) relèvent essentiellement de la passation de marchés publics.



#### 4. APPRECIATION DU PARC DE STATIONNEMENT

**Q 4.1. L'équipement des parcs centraux de votre ville ou de votre structure intercommunale vous paraît-il :**

*Très satisfaisant ?*

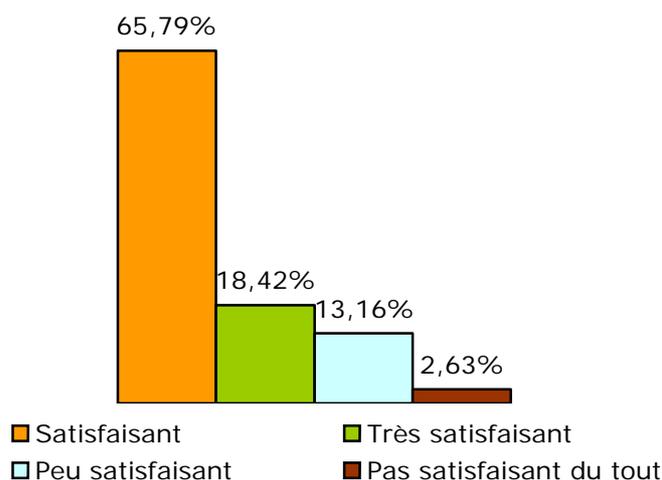
*Satisfaisant ?*

*Peu satisfaisant ?*

*Pas satisfaisant du tout ?*

- Pour une grande majorité des collectivités territoriales interrogées, les parcs centraux sont satisfaisants (61,54%) et très satisfaisants (18,42%). En additionnant ces deux items, le taux de satisfaction s'élève à 84,21% tant sur le plan du nombre de places mises à disposition en centre ville que sur celui de la qualité de réalisation ou de gestion des parkings.
- A contrario, le nombre de « peu satisfaisant » (13,16%) ou « très peu satisfaisant » (2,63%) révèle un taux d'insatisfaction global de 15,79% seulement : il s'agit pour l'essentiel d'anciens parkings qui demandent à être renouvelés pour être mis au niveau des services publics attendus actuellement.

**Equipement des parcs centraux**



**Q 4.2. L'équipement des parcs relais de votre ville ou de votre structure intercommunale vous paraît-il :**

*Très satisfaisant ?*

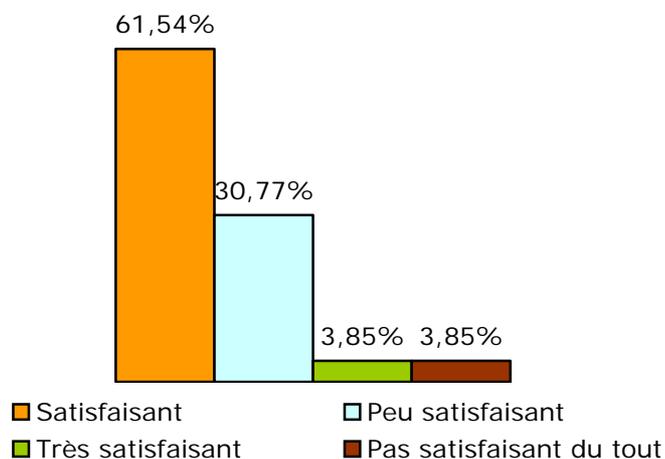
*Satisfaisant ?*

*Peu satisfaisant ?*

*Pas satisfaisant du tout ?*

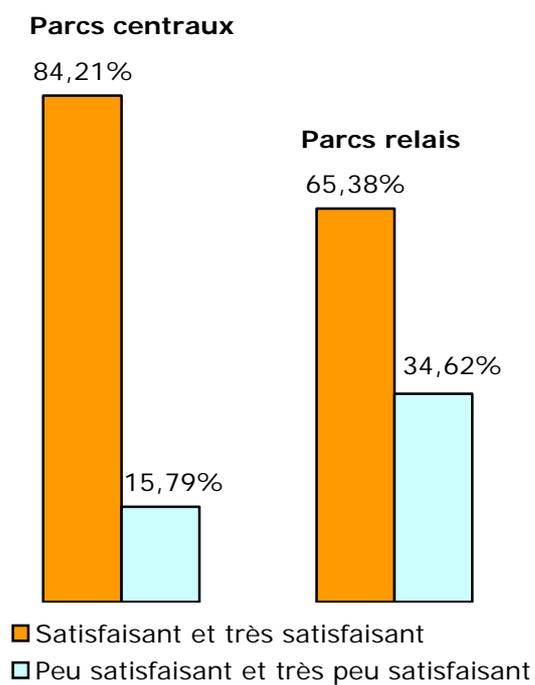
- Le degré de satisfaction de l'équipement des parcs relais est moins unanime: avec 61,54% de « satisfaisant » mais seulement 3,85% de « très satisfaisant », le taux de satisfaction global s'élève encore à 65,38% des collectivités territoriales interrogées.
- Mais le nombre de « peu satisfaisant » 30,77% et celui des « pas satisfaisant du tout » 3,85% monte le taux d'insatisfaction au tiers (34,62%) des collectivités territoriales interrogées. En ce domaine, ce n'est pas tellement la qualité des parcs relais qui semble faire défaut, mais le nombre d'équipements disponibles.

**Equipement des parcs relais**



Le différentiel de satisfaction globale entre les parcs centraux et les parcs relais s'élève ainsi à 18,33% au détriment des parcs relais.

### Comparaison de la satisfaction globale de l'équipement des parcs



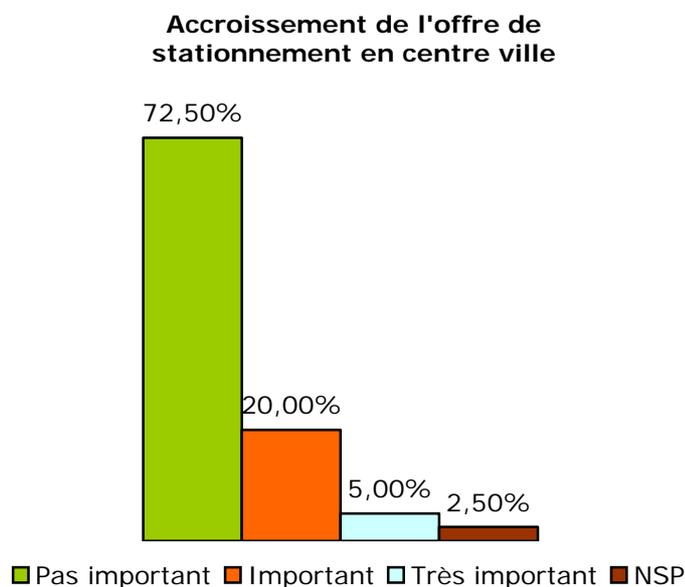
## 5. CRITERES D'AMELIORATION DU STATIONNEMENT

*Q 5. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :*

*Q 5.1. L'accroissement de l'offre de stationnement en centre ville ?*

*Pas important, important, très important ?*

- En regard de la question précédente sur la satisfaction de l'équipement des parc centraux, il n'est pas étonnant que pour la majorité (72,50%) des collectivités territoriales interrogées, l'amélioration du stationnement ne passe pas par l'accroissement de l'offre de stationnement en centre ville.
- Toutefois, 20% des collectivités territoriales interrogées estiment ce critère « important » et 5% « très important ». Pour celles-ci, ce n'est pas tant l'augmentation quantitative de l'offre qui est déterminante mais le lieu où cette offre peut être mise à disposition : dans un quartier en cours de rénovation ou à proximité d'une ligne de tramway nouvellement créée...



**Q 5. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

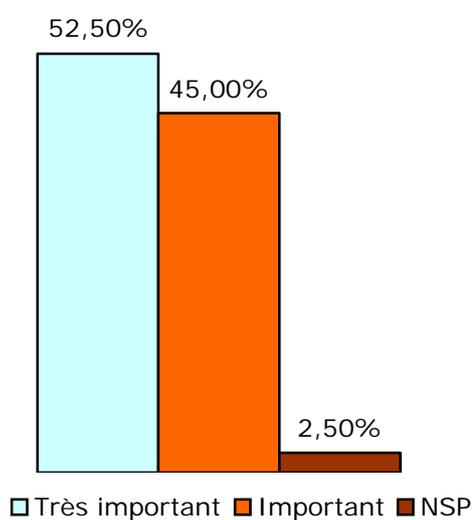
**Q 5.2. La création de parcs relais ?**

*Pas important, important, très important ?*

Toujours en regard de la question précédente sur le degré d'insatisfaction de l'équipement des parcs relais, il n'est pas surprenant non plus que la quasi unanimité (97,50%) des collectivités territoriales interrogées, estiment que l'amélioration du stationnement passe par la création de parcs relais : 52,50% jugeant ce critère « très important » et 45,00% « important ».

Pour accentuer le caractère massif de cette demande de création de parcs relais, il est à noter qu'aucune collectivité territoriale interrogée n'a répondu à cette question par l'item « pas important ».

**Création de parcs relais**



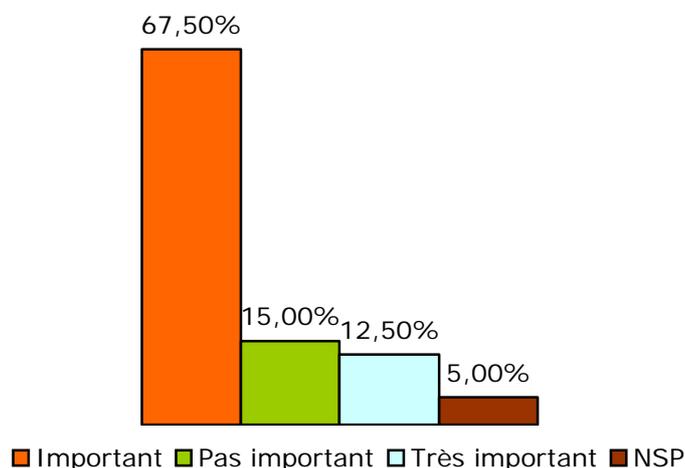
**Q 5. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

**Q 5.3. La création ou l'augmentation de l'offre d'auto partage ?**

*Pas important, important, très important ?*

- La création ou l'augmentation de l'offre d'auto partage est un critère adopté également par une forte majorité (80%) des collectivités territoriales interrogées : 67,50% l'estiment « important » et 12,50% « très important ». Le contexte environnemental et la médiatisation du taux de CO2 provoquant le réchauffement de la planète, outre la saturation de la circulation en centre ville, ne sont pas étrangers à ce taux de réponses positives.
- Toutefois 15% des personnes interrogées répondent que ce critère n'est « pas important ». Certains commentent leur réponse en expliquant : « On a déjà essayé, ça ne marche pas. » ou encore, « Le public n'est pas encore prêt, l'amélioration sera minime. »

**Création ou augmentation  
de l'offre d'auto-partage**



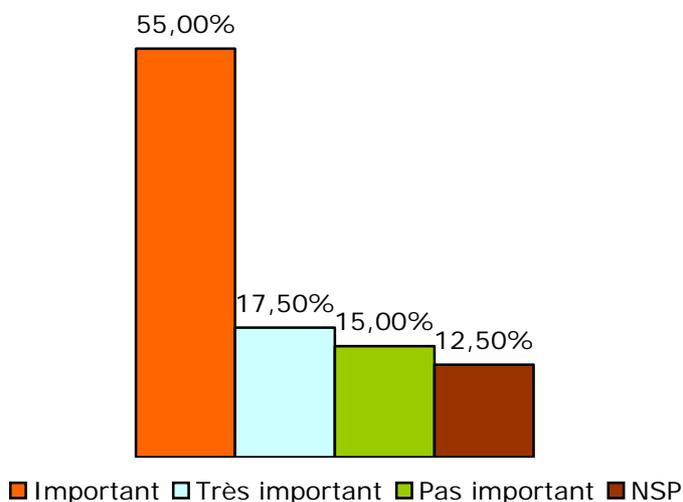
**Q 5. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

**Q 5.4. La création de centrales de mobilité dans les parkings ?**

*Pas important, important, très important ?*

- Une importante majorité (72,50%) des responsables du stationnement sont favorables à la création de centrales de mobilité dans les parkings : 55% estimant ce critère « important » et 17,50% « très important ».
- Parmi les 15% des personnes interrogées répondant que ce critère n'est « pas important ». Certains s'interrogent : « Pourquoi, dans les parkings ? »
- Enfin, certaines personnes interrogées ne comprennent pas le terme « centrale de mobilité » ce qui peut expliquer le taux plus important (12,50%) de NSP.

**Création de centrales de mobilité  
dans les parkings**

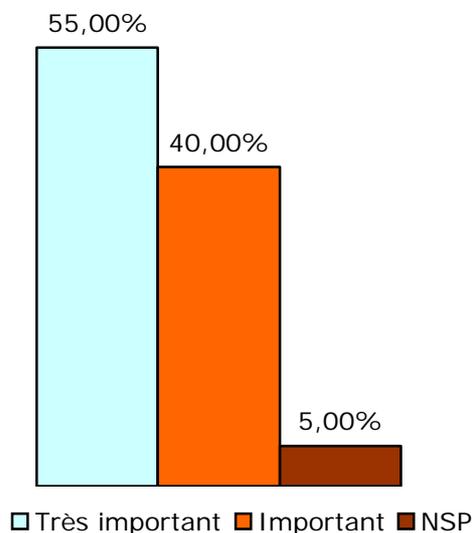


**Q 5. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**  
**Q 5.4. La création d'une tarification combinée parkings / transports en commun ?**

*Pas important, important, très important ?*

- Comme pour la création des parcs relais la réponse à la tarification combinée parkings / transports en commun est proche du plébiscite (95%) : 55% estimant ce critère « très important » et 40,00% « important » pour l'amélioration du stationnement. Certaines personnes interrogées ajoutent que cette politique est déjà mise en place avec succès dans leur collectivité territoriale.
- Comme pour les parkings relais, il est intéressant de noter que la tarification combinée parkings / transports en commun ne recueille aucune réponse négative.

**Création d'une tarification combinée parkings / transports en commun**



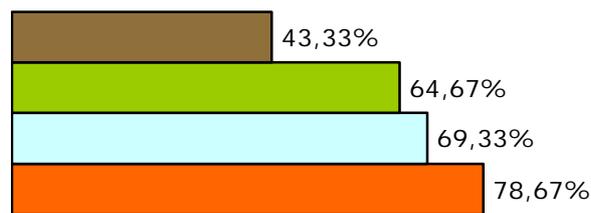
## 6. ESQUISSE DE PORTRAIT DU GESTIONNAIRE DE STATIONNEMENT

### Q6. Pour vous le gestionnaire du stationnement doit-il être ?

- Créateur de nouveaux services pour la ville
- Auxiliaire des transports en commun
- Acteur de la mobilité
- Fournisseur d'informations sur la pratique automobile

- Dans le classement des rôles types attribués au gestionnaire du stationnement, celui d' « acteur de la mobilité » arriverait en tête avec 78,67% des réponses.
- Le second rôle, avec plus des deux tiers des réponses, pourrait être accordé à celui de « créateur de nouveaux services pour la ville ».
- Assez proche, avec 64,67% des réponses, viendrait celui d' « auxiliaire des transports en commun ».
- Avec moins de la moitié des réponses (43,33%), arriverait en dernier, celui de fournisseur d'informations sur la pratique automobile.

#### Esquisse de portrait du gestionnaire de stationnement



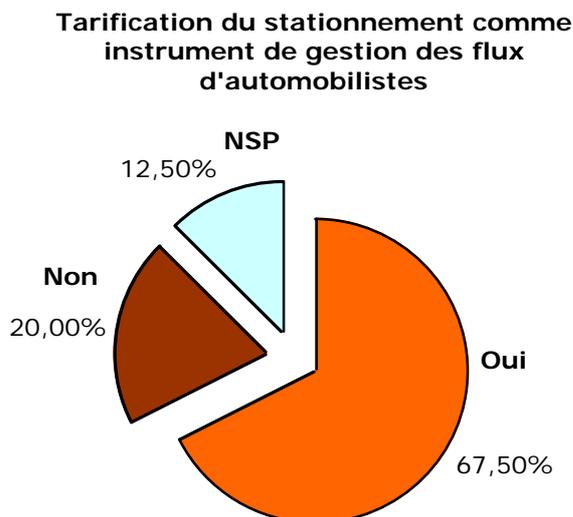
- Fournisseur d'informations sur la pratique automobile
- Auxiliaire des transports en commun
- Créateur de nouveaux services pour la ville
- Acteur de la mobilité

## 7. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT COMME INSTRUMENT DE GESTION DES FLUX D'AUTOMOBILISTES

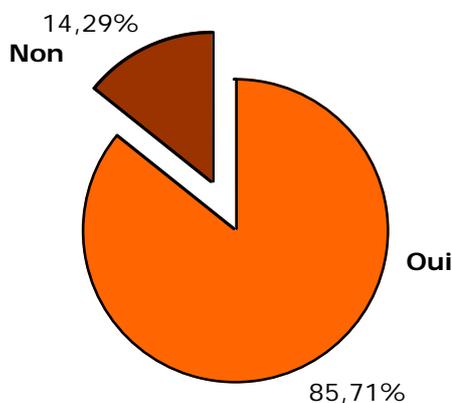
*Q7.1. Utilisez-vous la tarification du stationnement comme un instrument de gestion des flux d'automobilistes ?*

*Q7.2. Si oui, pensez-vous que cet instrument soit efficace ?*

La tarification du stationnement est utilisée comme instrument de gestion des flux d'automobilistes par 67,50% des collectivités territoriales interrogées. Parmi elles, 85,71% jugent cet instrument efficace et 14,29% non.



### La tarification du stationnement est un instrument efficace

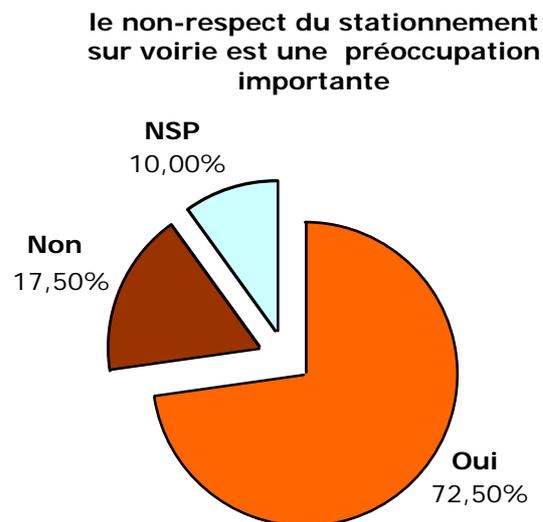


## 8. LE RESPECT DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

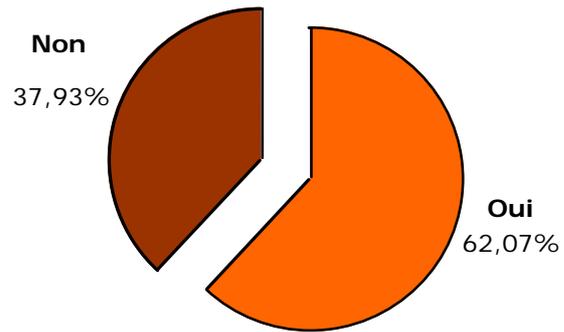
*Q 8. 1. Dans de nombreuses agglomérations le non-respect du stationnement payant sur voirie (absence ou insuffisance de paiement) est une préoccupation importante des collectivités. Est-ce le cas pour vous ?*

*Q 8. 2. Si oui, pensez-vous que la dépenalisation du stationnement payant sur voirie constitue un remède efficace à cette insuffisance ?*

- Le non-respect du stationnement payant sur voirie est une préoccupation importante pour 72,50% des collectivités territoriales interrogées.
- Parmi elles, 62,07% se prononcent en faveur de la dépenalisation. 37,93% jugent au contraire qu'il faut renforcer les brigades de contrôle sinon les automobilistes ne respectent aucun règlement en matière de stationnement.
- Le terme de dépenalisation ne paraît pas bien identifié par un certain nombre de personnes interrogées.



**La dépenalisation du stationnement  
payant sur voirie est un remède  
efficace**



## **Conclusions**

### **Une politique de stationnement forte et sans ambiguïté**

Pour les collectivités territoriales, les parcs de stationnement constituent un enjeu stratégique des grandes villes, assumé à 77% par un Maire adjoint ou un Vice-président.(Cf. Q2).

L'équipement moyen des parcs de stationnement hors voirie, par collectivité territoriale, est de 12 parkings, totalisant 5 397 places et 465 places par parking. Il est à noter que cet équipement totalise deux fois plus de places que le stationnement sur voirie (Cf Q1).

La DSP apparaît comme le mode de gestion le plus utilisé hors voirie avec 56% (Cf.Q3)

### **Une adhésion importante à la mobilité (Cf. Q5)**

Si les parcs centraux recueillent 84% de satisfaction, l'amélioration du stationnement passe pour 97% par la création de parcs-relais, par l'augmentation de l'offre d'auto-partage (80%), par la création de centrales de mobilité dans les parkings (72%), par une tarification combinée parking/transports en commun (95%). L'enquête révèle par ailleurs (Cf. Q6) que la première qualité d'un gestionnaire de stationnement est d'être un acteur de la mobilité.

### **La tarification du stationnement, un instrument de la gestion des flux en mutation (Q 7), deux tiers des grandes villes prêtes pour la dépenalisation – décentralisation du stationnement (Q 8)**

La politique tarifaire du stationnement est considérée à 67% comme un instrument de gestion des flux de voitures (Cf. Q7)

La dépenalisation et la décentralisation du stationnement (cf Q8) payant sur voirie apparaît pour 62% comme un remède au non-respect du stationnement payant sur voirie.

Cette enquête fait apparaître clairement que le stationnement des grandes villes est en pleine évolution, que transports publics et stationnement sont complémentaires pour développer un nouveau concept de mobilité qui va s'imposer dans les collectivités territoriales et conduire les Maires à une politique de transport encore plus ambitieuse pour répondre aux nouvelles attentes de qualité de vie de leurs concitoyens.

**ANNEXE:**  
**QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE**

## Questionnaire de l'enquête Parkopolis-AMGVF

<b>Q1. Quelle est l'offre de stationnement public de votre ville.</b> Ne sont à prendre en compte que les parkings dont la gestion est placée sous l'autorité de la collectivité, en régie, concession ou affermage, quel que soit le gestionnaire.	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Nombre de places payantes sur voirie	
Nombre de parkings hors voirie	
Nombre de places de stationnement payantes hors voirie	
<b>Q2.1. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan politique ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Le maire ?	
• Un adjoint ou un vice-président quel est son titre ?	
• Un conseiller municipal ?	
• Autre, préciser	
<b>Q2.2. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan administratif ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Le service ou la direction des transports ?	
• Le service ou la direction de la voirie ?	
• Un service dédié, préciser le nom	
• Autre, préciser	
<b>Q 3.1. Quel est le mode de gestion du stationnement <u>sur</u> voirie dans votre collectivité</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Régie	
• S.E.M	
• Délégation à une entreprise privée	
• Autre, préciser	
<b>Q 3.2. Quel est le mode de gestion du stationnement <u>hors</u> voirie dans votre collectivité</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Régie	
• S.E.M	
• Délégation à une entreprise privée	
• Autre, préciser	
<b>Q 4.1. L'équipement des <u>parcs centraux</u> de votre ville vous paraît-il</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Très satisfaisant	
Satisfaisant	
Peu satisfaisant	
Pas satisfaisant du tout	
<b>Q 4.2. L'équipement des <u>parcs relais</u> de votre ville vous paraît-il :</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Très satisfaisant	
Satisfaisant	
Peu satisfaisant	
Pas satisfaisant du tout	

<b>Q 5. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :</b>	
<b>Q 5.1. L'accroissement de l'offre de stationnement en centre ville ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Pas important	
Important	
Très important	
<b>Q 5.2. La création de parcs relais ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Pas important	
Important	
Très important	
<b>Q 5.3. La création ou l'augmentation de l'offre d'auto partage</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Pas important	
Important	
Très important	
<b>Q 5.4. La création de centrales de mobilité dans les parkings</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Pas important	
Important	
Très important	
<b>Q 5.5. La création d'une tarification combinée parkings / transports en commun</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Pas important	
Important	
Très important	
<b>Q6. Pour vous le gestionnaire du stationnement doit-il être ? Classer de 1 à 4</b>	<b>1 étant le plus important</b>
• Créateur de nouveaux services pour la ville	
• Auxiliaire des transports en commun	
• Acteur de la mobilité	
• Fournisseur d'informations sur la pratique automobile	
<b>Q7.1. Utilisez-vous la tarification du stationnement comme un instrument de gestion des flux d'automobilistes ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
<b>Q7.2. Si oui, pensez-vous que cet instrument soit efficace ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
<b>Q 8. 1. Dans de nombreuses agglomérations le non-respect du stationnement payant sur voirie (absence ou insuffisance de paiement) est une préoccupation importante des collectivités.</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Est-ce le cas pour vous ?	
<b>Q 8. 2. Si oui, pensez-vous que la dépenalisation du stationnement payant sur voirie constitue un remède efficace à cette insuffisance ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>