

STATIONNEMENT PAYANT À STRASBOURG

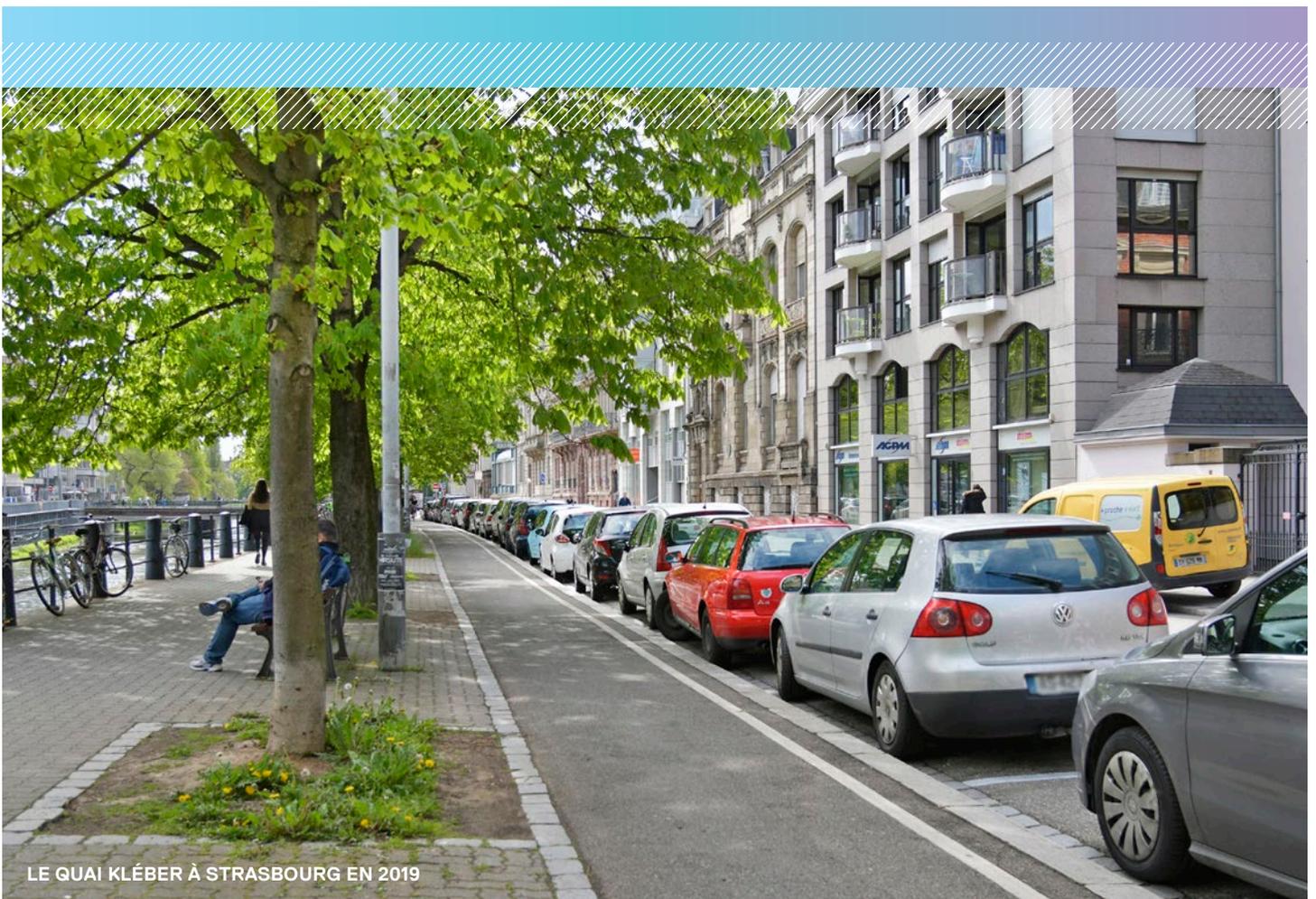
QUELS EFFETS SUITE À LA RÉFORME DE 2023 ?

347

SEPTEMBRE 2025



MOBILITÉ



Depuis le 3 avril 2023, le tarif horaire a augmenté sur le périmètre de stationnement payant de Strasbourg et certains secteurs ont changé de zone tarifaire avec des prix plus élevés.

Cette réforme du stationnement payant à Strasbourg a pour objectifs de rééquilibrer l'usage de la voirie, d'inciter les usagers qui ont des alternatives à se passer de la voiture individuelle, d'encourager au report vers les parkings-relais et les parkings en ouvrage, et de favoriser le stationnement en voirie

pour les usages de moindre durée dans les secteurs les plus actifs de la ville.

Naturellement, cette réforme induit des effets sur les usages du stationnement plus globalement, y compris dans les parkings-relais (P+R) ou les parkings en ouvrage.

Cette note analyse les effets de cette réforme sur les pratiques de stationnement des usagers en s'appuyant prioritairement sur les données de fréquentation.

La réforme de 2023, un renforcement des réformes historiques de stationnement

D'anciennes politiques de stationnement qui pénalisaient l'attractivité du centre-ville

Le plan de déplacements urbains (PDU) de 2000 tire les conséquences des précédents politiques « maximalistes des infrastructures routières ». L'aménagement de l'hypercentre ayant été pensé, dans les années 80, pour favoriser l'écoulement et le stationnement des flux automobiles, on constate une augmentation de 20 % du nombre de véhicules dans le centre, entre 1981 et 1991. Or, cette augmentation nuit au fonctionnement du centre-ville, où on observe « une dégradation des conditions de déplacement, une baisse de l'attractivité du centre-ville, des temps de parcours en voiture longs, des difficultés de stationnement grandissantes, ainsi qu'un partage inégal de la voirie entre les piétons, les deux-roues, les voitures particulières et les transports publics »¹.

Rééquilibrer l'usage du stationnement en voirie dans le PDU 2000

Pour remédier à ces dysfonctionnements, la mise en place d'« une politique de stationnement volontariste » se traduit dans le PDU. Elle s'axe autour des enjeux suivants : assurer un service aux résidents, permettre la fréquentation commerciale et inciter au report modal des pendulaires vers les transports collectifs pour éviter qu'ils ne stationnent pendant de longues heures dans les

secteurs les plus denses et actifs de la ville, limitant ainsi la rotation des véhicules.

Des parkings-relais (P+R) sont construits et des places de stationnement, initialement utilisées pour de la longue durée sont converties en places de stationnement résidant et/ou courte durée. Cette politique vise à réorienter l'usage des places de stationnement : la voirie du centre-ville pour un stationnement de l'ordre de l'heure (achats, démarches, ...) et le parking en ouvrage pour les usagers nécessitant un stationnement de plus longue durée. Les résidents, ayant des contraintes et besoins différents des usagers occasionnels, peuvent prétendre à un tarif spécifique pour stationner leur véhicule.

La réforme de 2023, un changement d'intensité

La réforme d'avril 2023 poursuit ces objectifs historiques en accentuant les leviers pour éviter le stationnement longue durée par les « voitures ventouses ». L'espace public peut, en effet, être utilement redistribué vers d'autres fonctions urbaines (végétalisation, pistes cyclables, stationnement vélo, mobilier urbain, élargissement des trottoirs, etc.). La politique de stationnement s'inscrit alors comme une politique de mobilité et de transformation des espaces publics à part entière. Les objectifs de la réforme de 2023 se déclinent comme suit :

- Inciter à se passer de la voiture individuelle (révolution des mobilités) ;
- Inciter au stationnement le plus en amont possible du centre-ville élargi

(via les P+R notamment, des parkings-relais tram) ;

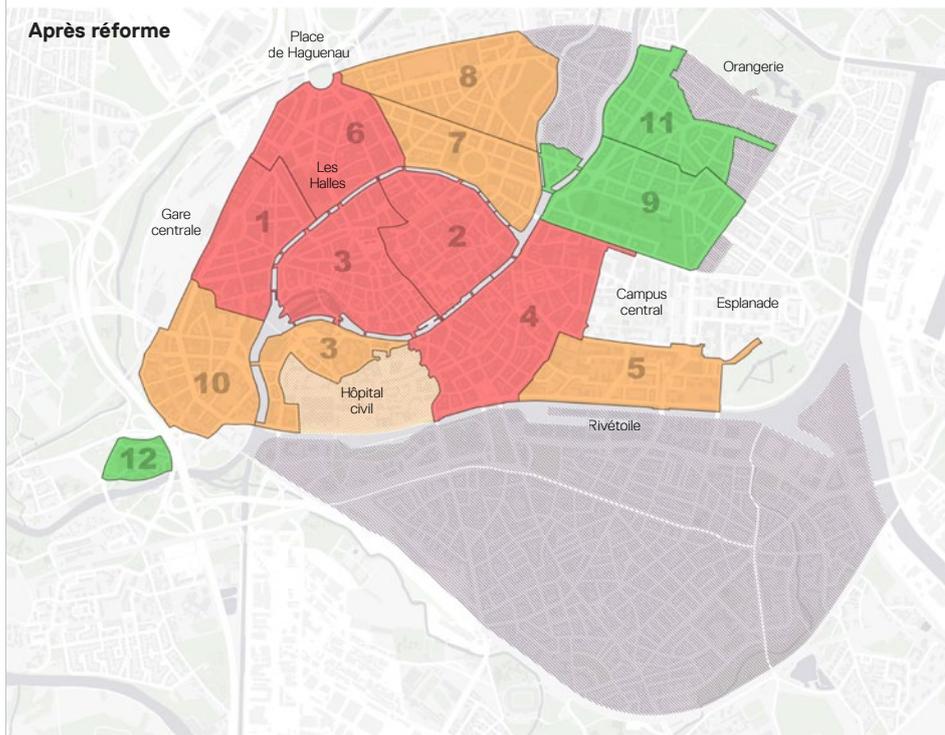
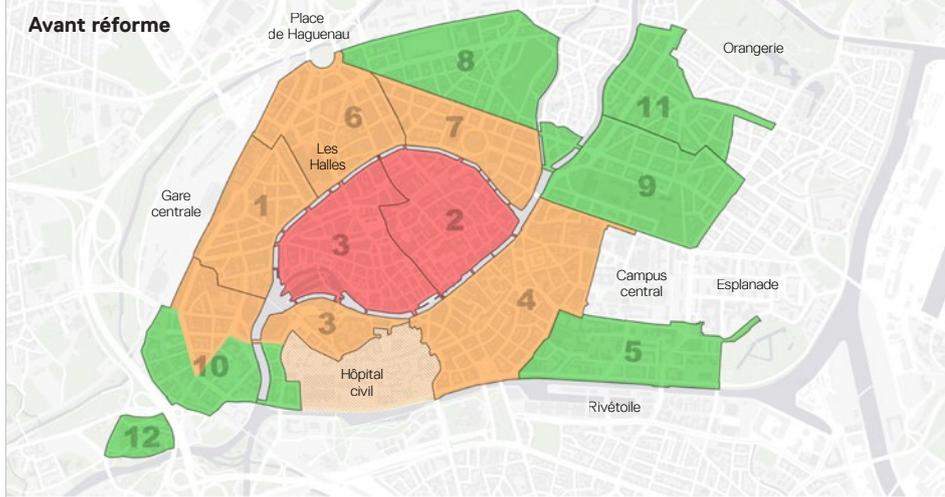
- Inciter à stationner dans les parkings en ouvrage du centre-ville plutôt qu'en voirie ;
- Faciliter le stationnement utile en voirie (par exemple le stationnement nécessitant un arrêt ponctuel en voirie et permettant la rotation pour des achats, des services, des démarches administratives et de santé).

Ces objectifs affirment la vision ensemblière des offres de stationnement : la voirie ne peut être pensée indépendamment des parkings en ouvrage. Par ailleurs, en août 2023, des places « violettes » à 1 € l'heure, ont été expérimentées et pérennisées pour favoriser la rotation à proximité des commerces et des services dans l'hypercentre.

C'est à la lumière des objectifs précédemment listés que nous allons analyser l'impact de cette évolution du stationnement payant en voirie sur le système global du stationnement.

¹. Communauté urbaine de strasbourg, plan de déplacements urbains, p.18, 2000

LES ÉVOLUTIONS DE ZONE ET ÉVOLUTIONS TARIFAIRES



- zone résidente
- zone tarifaire rouge
- zone tarifaire orange
- zone tarifaire verte
- secteur Hôpital civil
- extension du périmètre payant (tarif vert en 2024)

N

sources : PARCUS, INDIGO GROUP, CTS et Eurométropole de Strasbourg (2023)
réalisation : Adeus, juillet 2025

	Zone verte		Zone orange		Zone rouge		Places violettes
	avant réforme	après réforme	avant réforme	après réforme	avant réforme	après réforme	
1h00	0,5 €	1,0 €	1,7 €	2,5 €	2,1 €	3,5 €	1,0 €
2h00	1,0 €	2,0 €	3,4 €	3,5 €	4,2 €	8,0 €	Durée limite de stationnement d'1h30 (FPS = 35€)
3h00	1,0 €	4,5 €	9,1 €	10,0 €	Durée limite de stationnement de 3h (FPS = 35€)		
4h00	7,3 €	10,0 €	Durée limite de stationnement de 4h (FPS = 35€)				
5h00	Durée limite de stationnement de 5h (FPS* = 35€)						
5h et plus							

*FPS : Forfait de post-stationnement

Inciter au stationnement vers les P+R et parkings en ouvrage : un objectif en voie de concrétisation

L'usage des parkings-relais en augmentation...

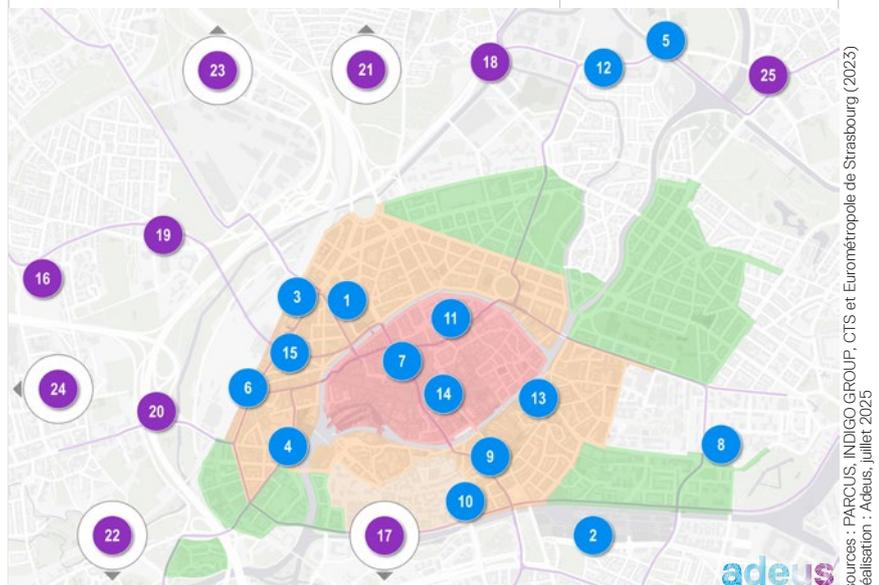
La réforme du stationnement vise d'abord à inciter au stationnement le plus en amont du centre-ville élargi, pour diminuer la pression sur le parking de surface. Outre les possibilités de stationner à proximité des gares du REME (Réseau express métropolitain européen), les dix parkings-relais de l'Eurométropole de Strasbourg permettent l'accès au centre-ville quasiment sans coupure, en empruntant le tram ou la ligne G après y avoir stationné son véhicule. Le stationnement en P+R représente une pratique en pleine croissance sur le territoire de l'Eurométropole.

Cette offre de stationnement a, en effet, attiré 450 000 usagers occasionnels (c'est-à-dire ne disposant pas d'un abonnement CTS). Cela représente 80 000 entrées de plus qu'en 2022, soit une augmentation de 22 % entre 2022 et 2023, à nombre de P+R constant. Le parking-relais le plus fréquenté en 2023 est celui de Rotonde, avec plus de 100 000 usagers occasionnels. Le P+R d'Illkirch Baggersee arrive en deuxième position avec près de 80 000 usagers occasionnels. Par ailleurs, la durée moyenne de stationnement a également augmenté entre 2022 et 2023.

... là où celui des parkings en ouvrage est stable

Orienter le stationnement de moyenne durée vers les parkings en ouvrage plutôt qu'en voirie, pour destiner le stationnement de surface à d'autres usages, est également un des objectifs de la réforme du stationnement de 2023. On observe une stabilité dans la fréquentation des parkings en ouvrage entre 2022 et 2023, avec 3,9 millions d'entrées horaires. Juger de la complétude de cet objectif dépend des indicateurs choisis : on n'observe pas de hausse dans la fréquentation horaire de ces parkings, mais il faut garder à l'esprit que les parkings en ouvrage représentent, en matière d'usage, la première offre

LES PARKINGS (OUVRAGE ET P+R) ÉTUDIÉS DANS LE CADRE DE L'OBSERVATOIRE



de stationnement payante sur le territoire (parmi les offres de stationnement observées dans le cadre de l'observatoire du stationnement). Les parkings en ouvrage les plus fréquentés sont ceux des Halles (Halles P1, P2, P3) qui comptabilisent 900 000 entrées horaires. Les autres parkings particulièrement fréquentés sont Rivetoile P1 et Gare Courte Durée (environ 500 000 usagers horaires pour chacun des parkings). La durée moyenne de stationnement en parking en ouvrage entre 2022 et 2023 est également en augmentation.

À l'instar des parkings-relais, la fréquentation des parkings en ouvrage montre des variations similaires d'une année sur l'autre, avec un pic lors du Marché de Noël, et un creux lors des vacances d'été. Bien que la vue d'ensemble masque des variations journalières et par parking, on observe qu'il existe encore une capacité de stationnement dans les parkings en ouvrage du cœur de métropole qui permet d'accompagner les réformes du parking de surface.

1. Halles (P1+P2+P3)
2. Rivetoile P1
3. Wodli
4. Centre historique - Petite France
5. Coubertin
6. Sainte-Aurélie
7. Kléber
8. Esplanade (P1+P2)
9. Austerlitz
10. Saint-Nicolas
11. Opéra Broglie
12. Europe Wacken
13. Bateliers
14. Gutenberg
15. Gare Courte Durée
16. Ducs d'Alsace
17. Baggersee
18. Rives de l'Air
19. Rotonde
20. Parc des Romains
21. Hoenheim Gare
22. Elsau
23. Espace Européen
24. Poteries
25. Boecklin

Une évolution des pratiques de stationnement parmi les usagers occasionnels

Une diminution de la fréquentation en voirie

En 2023, environ 4 millions de tickets ont été vendus sur le périmètre de la voirie payante à Strasbourg, ce qui représente 3,1 millions de stationnements (si l'on fait abstraction des usagers qui prennent plusieurs tickets par jour pour prolonger leur stationnement). La fréquentation en voirie diminue d'environ 17 % entre 2022 et 2023. Cette évolution est à mettre en parallèle des nouveaux usages. Certains usagers se sont dirigés vers de nouvelles offres de stationnement correspondant davantage à leurs besoins : parking en ouvrage, parking privé, report vers d'autres modes de déplacement, ... Par ailleurs, en libérant des places de stationnement, on constate un meilleur taux de rotation, qui permet de desservir davantage d'usagers.

Un nouvel usage du stationnement en voirie

La limitation du temps de stationnement sur certaines zones, liée au changement de zones tarifaires, induit de nouveaux usages : les durées de stationnement ont baissé de 21 % en moyenne. Les usagers stationnent désormais 1h23 en moyenne, contre 1h44 en 2022, ce qui permet de favoriser un meilleur taux de rotation. La répartition des durées de stationnement montre également que les usagers ont adapté leurs pratiques : en 2022, 7 % des usagers stationnaient moins de 30 minutes, et cette proportion double après la réforme.

En parallèle, on observe que la durée moyenne de stationnement dans les parkings en ouvrage et P+R augmente. Ainsi, chaque offre de stationnement se retrouve davantage dans sa « zone de pertinence » : la voirie est privilégiée pour du stationnement de courte durée tandis que les usagers qui souhaitent stationner plus longtemps s'orientent vers des offres de stationnement en ouvrage.

« NO PARKING NO BUSINESS », UN PHÉNOMÈNE MINORITAIRE EN VILLE

Les réformes qui contraignent le stationnement suscitent de l'appréhension de la part des commerçants, en partie basée sur l'adage « no parking no business », qu'un économiste des années 1950 avait prononcé au sujet de la grande distribution. Pourtant, cette citation n'est pas fondée en cœur de métropole.

Le centre-ville de Strasbourg est la destination de nombreux déplacements mais seuls 1/4 d'entre eux concernent des achats ou du loisir tandis que les 75 % restants sont effectués pour rentrer à son domicile, aller sur son lieu de travail ou d'étude, ou pour d'autres motifs comme des démarches par exemple. Gérer et concilier ces usages variés, voire concurrents, est l'un des objectifs de la politique de stationnement : il s'agit par exemple d'orienter les usagers de longue durée vers les parkings en ouvrage plutôt qu'en voirie, afin de laisser les places en surface pour des usagers qui fréquentent le centre-ville pour le commerce ou pour des démarches ponctuelles.

Par ailleurs, des études menées dans différentes métropoles de France, montrent que les commerçants ont tendance à fortement surestimer la part de clients automobilistes. Par exemple, dans le centre-ville de Nancy, les commerçants pensaient que 77 % de leurs clients étaient venus en voiture alors qu'ils n'étaient que 35 % en réalité à avoir utilisé ce mode de déplacement. Au contraire, les commerçants estimaient que 11 % de leur clientèle était venue à pied alors qu'il s'agissait de 39 % dans les faits. Enfin, les études¹ montrent que les principaux consommateurs des centres-villes sont des locaux ou des touristes, qui disposent d'alternatives à la voiture pour se rendre au centre-ville. Les habitants des périphéries ou des villes alentours ont plutôt tendance à consommer au quotidien dans leur « centralité ».

1. Cerema, Mobilité et commerces : Quels enseignements des enquêtes déplacements ?, 2020

L'émergence de nouvelles pratiques parmi les utilisateurs habituels

Une baisse de l'usage de la voirie par les usagers très fréquents

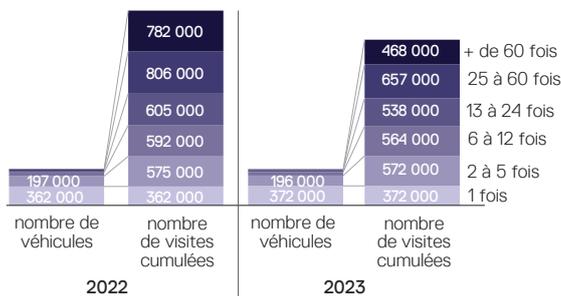
Un des objectifs de la réforme du stationnement est d'encourager au report de la voiture vers d'autres modes de déplacement, et à la suite de la mise en place de la réforme, de nouveaux usages se dessinent.

À travers l'analyse des fréquences de venues, on observe que la baisse de l'usage du stationnement en voirie est portée par les usagers les plus réguliers. C'est cette petite minorité d'usagers qui, en réduisant son usage fréquent, libère de fait de l'espace public pour d'autres usagers ou d'autres usages. Le graphique ci-contre montre que parmi les 700 000 véhicules qui se sont stationnés à Strasbourg, près de la moitié d'entre eux ne stationnent qu'une fois dans l'année en zone payante. A contrario, seul 1 % de ces 700 000 véhicules stationnent plus de 60 fois dans l'année. Or, si l'on met en parallèle ces véhicules avec le volume que représentent leurs visites cumulées (autrement dit le nombre de « stationnements »), on constate que le 1 % de véhicules stationnant plus de 60 fois par an sur le domaine payant représente 31 % du nombre de visites cumulées en 2022, et en sorte 31 % de l'occupation de « l'espace de stationnement ». En 2023 cependant, ces usagers très fréquents ne représentent plus que 15 % de l'occupation de l'espace de stationnement. Cette baisse de fréquentation ne s'est pas observée chez les usagers très occasionnels dont le volume de fréquentation est resté stable.

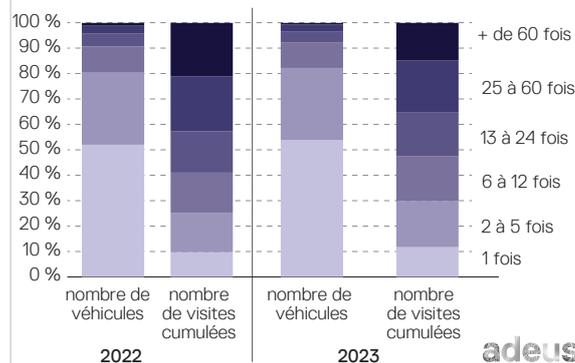
Un recours aux offres dédiées pour les usagers réguliers

Ces usagers habituels, qui fréquentent avec assiduité le centre-ville de Strasbourg, ont pu se tourner vers d'autres offres. On constate, en effet, une augmentation des abonnements ainsi que des entrées (+9 %) dans les parkings en ouvrage entre 2022 et 2023, pour atteindre 600 000 entrées abonnés dans l'ensemble des parkings étudiés. Dans les parkings-relais, la tendance est la même avec une augmentation de 14 % des entrées par rapport à 2022 pour un total de 260 000 entrées

COMPARAISON DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DE VISITES CUMULÉES ENTRE 2022 ET 2023
EN VOLUME, EN MILLIERS



EN POURCENTAGE



Source : INDIGO GROUP, 2022-2023

sur les P+R de l'Eurométropole de Strasbourg. Les usagers très réguliers du stationnement en voirie ont ainsi pu avoir recours à d'autres solutions de stationnement répondant mieux à leurs usages et plus adaptés aux objectifs de la collectivité.

En ce qui concerne les résidents, s'ils souhaitent bénéficier du stationnement en voirie, ils doivent demander l'obtention d'un titre de résident (gratuit) puis s'acquitter d'un abonnement mensuel. On observe ainsi, entre 2022 et 2023, un meilleur ratio abonnements mensuels sur le nombre de titres demandés, signe que des résidents se sont tournés vers ces offres.

Même effet du côté des professionnels, qui se sont tournés vers les forfaits dédiés, du fait de leurs besoins particuliers en stationnement : 1 500 forfaits professionnels ont été souscrits en 2023, soit un doublement par rapport à 2022.

Le maintien du rayonnement métropolitain

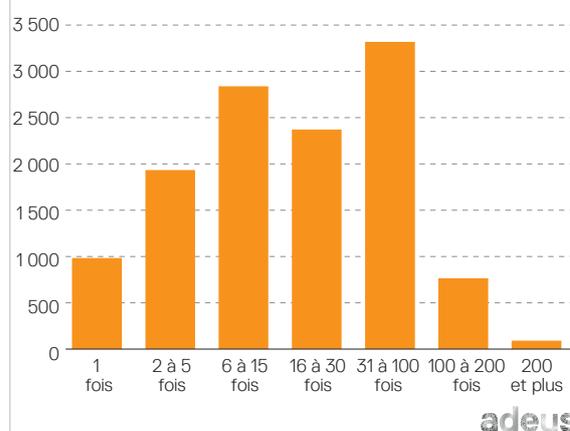
Autant de « visiteurs uniques » en 2022 qu'en 2023

À travers l'analyse des fréquences de stationnement en zone payante sur Strasbourg il est possible de déterminer le nombre de « visiteurs uniques », c'est-à-dire les usagers qui ne se sont stationnés qu'une seule journée dans l'année – qu'ils prennent un ou plusieurs tickets sur la journée. Un des effets, indésirable, de la réforme aurait pu être la diminution des venues de ces visiteurs uniques. Or, entre 2022 et 2023, on compte quasiment le même nombre de visiteurs uniques (environ 360 000 entre 2022 et 370 000 en 2023), signe que la réforme du stationnement n'a pas diminué le rayonnement du cœur de métropole.

En raisonnant à la journée, on peut observer, sur des « jours types de semaine », la part de visiteurs qui stationnent rarement sur le domaine payant dans l'année. Qu'il s'agisse d'un jour de semaine hors vacances scolaires ou d'un samedi, on compte environ 1 000 véhicules qui ne stationneront qu'une fois dans l'année en zone payante sur les 10 000 véhicules quotidiens stationnant sur la voirie payante. En prenant également en compte les véhicules qui viennent entre deux et cinq fois, on constate que cette part d'usagers peu fréquents représente environ 1/3 du total des véhicules stationnés sur un jour type. Ces chiffres mettent en avant l'un des rôles de la politique de stationnement : elle ne sert pas uniquement aux usagers réguliers, mais rend également service à de nombreux usagers très ponctuels qui viennent pour des achats spécifiques, un besoin particulier ou une démarche administrative ou de santé.

La présence des visiteurs uniques est particulièrement forte, sans surprise, lors du mois de décembre (environ 50 000 visites uniques). De manière plus inattendue, on constate que tous les autres mois de l'année, il y a environ 30 000 visiteurs uniques, démontrant le rayonnement particulier de la métropole et son maintien sur les années, indépendamment de la réforme du stationnement.

NOMBRE DE VÉHICULES AYANT STATIONNÉ SELON LEUR NOMBRE DE STATIONNEMENT ANNUELS POUR UN MARDI TYPE DE SEMAINE HORS VACANCES SCOLAIRES



Source : INDIGO GROUP, 2022-2023

adeus



Conclusion et enjeux

Plus de 20 ans après le PDU de 2000, la réforme du stationnement d'avril 2023 sur le périmètre payant à Strasbourg confirme le rôle du stationnement comme outil d'une politique de mobilité et d'aménagement du territoire à part entière. Cette réforme a permis de poursuivre et d'intensifier les réformes précédentes dans le rééquilibrage de l'espace public et a permis de réallouer chaque offre de stationnement à sa « zone de pertinence ».

Les objectifs de cette réforme étaient d'utiliser le stationnement en voirie pour, d'une part limiter le stationnement de voitures ventouses, et d'autre part continuer, dans le cadre de la « révolution des mobilités », à diminuer la pression de la voiture sur l'espace public et dans les secteurs denses de la ville. En incitant à l'usage des parkings-relais et des parkings en ouvrage, la voirie remplit son objectif : favoriser le stationnement ponctuel en voirie pour les commerces, les usages de courte durée et permettre un stationnement de proximité dans les secteurs contraints et pour les usagers n'ayant pas d'alternatives. À la lumière des analyses sur les données de fréquentation, la réforme de 2023 semble avoir rempli

ses objectifs : la baisse du taux de fréquentation en voirie, s'est accompagnée d'une hausse de fréquentation dans les P+R ainsi que d'une hausse du nombre d'abonnés dans les parkings-relais et parkings en ouvrage.

Les réformes du stationnement ont, historiquement, été mises au service du rayonnement du centre-ville ; cette réforme y contribue également. Elle n'altère pas l'un des indicateurs du rayonnement métropolitain qui est la fréquentation du centre-ville par des usagers très occasionnels, puisque le nombre d'automobilistes qui stationnaient de rares fois dans le cœur de métropole n'a pas diminué.

Il conviendra, de la même manière, d'analyser prochainement les effets de la réforme de 2024 qui a étendu la zone de stationnement payant de Strasbourg : dès le 1^{er} juin 2024, le stationnement en voirie est devenu payant au Neudorf et dès le 1^{er} septembre 2024 dans le quartier de l'Orangerie et sur l'îlot Sainte Hélène.



Pour aller plus loin :

- L'observatoire en 2023 : évolutions et consolidation d'un « temps 0 », Les expertises de l'Adeus, mobilité, avril 2024 <https://www.adeus.org/publications/observatoire-du-stationnement/>
- « No parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire, La Gazette des communes, mai 2024 <https://www.lagazettedescommunes.com/927687/no-parking-no-business-en-centre-ville-un-mythe-a-deconstruire/>



L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, directeur général**
Responsable éditorial : **Yves Gendron, directeur général adjoint**
Équipe projet : **Aurélia Hild** (cheffe de projet), **Eddy Moubogha**,
Zoé Sommer, Benoit Vimbert
PP 2025 - N° projet : **1.1.8**
Photo : **Anne-Laure Carré** - Mise en page : **Jean Isenmann**

© Adeus - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'Adeus www.adeus.org