



HAL
open science

Faut-il renforcer la répression du stationnement frauduleux ?

Romain Petiot

► **To cite this version:**

Romain Petiot. Faut-il renforcer la répression du stationnement frauduleux ?. *Transports : économie, politique, société*, 2002, 413, pp.180-186. halshs-01401487

HAL Id: halshs-01401487

<https://shs.hal.science/halshs-01401487>

Submitted on 23 Nov 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

FAUT-IL RENFORCER LA RÉPRESSION DU STATIONNEMENT FRAUDULEUX?

PAR ROMAIN PETIOT

Chargé d'études au Laboratoire d'Économie des Transports
Université Lyon 2, École Nationale des Travaux Publics de l'État, CNRS, Lyon

Dans le cadre de la politique de modération de l'usage de la voiture en ville, l'action sur le stationnement a un rôle privilégié. Une des interventions plébiscitées par les pouvoirs publics est la tarification du stationnement sur voirie qui ne doit cependant son efficacité qu'au respect de la législation par les usagers. Or, un des dysfonctionnements de la politique du stationnement est la persistance d'un niveau de fraude considérable. Face à un tel constat, l'augmentation de l'amende est généralement présentée comme une solution radicale pour dissuader les fraudeurs. L'objectif de cet article est de montrer qu'il n'existe aucune réflexion économique solide permettant de légitimer cette proposition. Les résultats théoriques d'une analyse économique du comportement de fraude au stationnement payant relativisent par ailleurs les vertus du renforcement de la répression.

INTRODUCTION

Lorsque les citoyens sont interrogés sur leur vécu des déplacements en ville, une large majorité se dégage pour citer le stationnement comme le véritable problème du transport urbain. Un sondage de la SOFRES montre par exemple que pour 72 % des Français, le stationnement pose des problèmes plus importants que la pollution ou les encombrements (1). De surcroît, d'après le même sondage, plus de la moitié de la population urbaine estime que les conditions de stationnement se dégradent. À en croire donc l'avis des citoyens, le stationnement constitue un réel obstacle

aux déplacements qui entrave la réalisation des échanges et la production de richesses.

Un paradoxe du transport apparaît ici dans ce que la faculté première du déplacement, qui est d'offrir la capacité de mouvement pour franchir un espace, est entravée par l'état d'immobilité inévitable du moyen de transport à un moment donné du déplacement. L'immobilité est pourtant un état intrinsèque de la mobilité qui, déjà sous l'empire romain, oblige la cité antique de Pompéi à contraindre le stationnement des litières et des chars ou qui amène Jules César à promulguer à Rome les premières lois sur le stationnement (2).

Selon les termes de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, le devoir de la puissance publique est d'assurer au plus grand nombre les meilleurs moyens de déplacement aux « conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ». En milieu urbain, cet objectif apparaît d'autant plus crucial que les déplacements se heurtent à la rareté de l'espace, en particulier, la rareté de l'espace public circulatoire. Par conséquent, mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer l'ensemble de ces conditions implique

(1) CETUR.

(2) LAY M.G.

que la puissance publique recoure, le cas échéant, à réguler l'usage de l'espace disponible et, par exemple, à contraindre le stationnement. En termes économiques, les outils classiques de limitation d'usage d'une infrastructure publique sont la réglementation et la tarification.

Face à l'application des outils réglementaires ou tarifaires, deux types de comportements de l'usager du stationnement peuvent se manifester. Soit l'usager réagit à l'incitation en respectant les règles. Il exprime alors sa demande de stationnement à un niveau acceptable pour les objectifs que poursuit la puissance publique. Soit l'usager ne respecte pas ces règles. La mission du décideur public est alors, d'une part, de savoir dans quelle mesure la fraude est susceptible d'entraver la politique du stationnement, d'autre part, de mettre en œuvre une politique répressive qui respecte les objectifs de régulation de la demande de déplacements.

En la matière, le discours consensuel prescrit l'augmentation systématique de la répression, notamment l'augmentation de l'amende pour non-paiement du stationnement (3). Cependant, force est de constater qu'aucune analyse économique rigoureuse ne permet d'argumenter sérieusement en faveur de l'application d'une telle mesure dans le cadre de la politique des déplacements. De ce constat naît donc la nécessité de mener une réflexion économique sur la pertinence des actions publiques qui visent à dissuader la fraude au paiement du stationnement, face à l'exigence socio-économique de réguler la mobilité urbaine.

Cet article envisage d'aborder quelques éléments de cette réflexion. Il montre en quoi le caractère systématique de la proposition s'avère inadapté lorsque la question de la fraude est envisagée dans une perspective globale de régulation des déplacements. En substance, une approche économique fondée sur l'analyse du comportement de fraude en fonction des caractéristiques tarifaires

et répressives du stationnement, du niveau de congestion du stationnement et des caractéristiques propres à la structure des déplacements montre que l'augmentation systématique de l'amende ne constitue pas la panacée en la matière.

Un premier temps du raisonnement dresse un bilan de la fraude. Il permet de souligner l'importance d'aborder le problème dans le cadre de la politique des déplacements. Un deuxième temps consiste à discuter de la pertinence de l'intervention publique traditionnellement proposée. Cette discussion conduit à la conclusion que le consensus ressort d'une stricte logique financière. Il repose sur une absence réelle de considération économique du problème. Dans un troisième temps, on propose une analyse économique dont les premiers résultats théoriques plaident en faveur d'une certaine modestie quant à la prévision du comportement des usagers.

I. — L'ÉTENDUE DU PHÉNOMÈNE

En France, la Gendarmerie nationale et la Police nationale comptaient en 1990 un peu plus de 14 millions d'infractions aux règles de circulation routière. La fraude au stationnement, prise dans son ensemble, représentait 63,4 % des infractions routières. En 1988, à Paris, à tout moment de la journée, on estimait que 100 000 véhicules stationnaient illégalement sur la voie publique (4). Peu ou prou, un huitième des véhicules en stationnement à Paris était donc en situation de fraude.

De manière générale, le taux de fraude en France, c'est-à-dire la part de véhicules stationnés en infraction sur un espace de stationnement payant, se situe entre 60 et 70 % (5). En 1993, à Lyon, si le taux de paiement se situait aux alentours de 50 %, plus de 80 % des véhicules en infraction

étaient des véhicules pour lesquels le stationnement n'avait pas été payé (6).

À ce jour cependant, force est de constater la relative pauvreté du nombre de données permettant d'estimer empiriquement l'impact spécifique du non-paiement du tarif de stationnement sur la mobilité. Si le regard porté sur la fraude paraît légitime, il reste néanmoins difficile de conclure à la lumière des faits que l'analyse de la fraude au paiement du tarif de stationnement constitue une priorité de la politique des déplacements. Bien que relativement anciens, un certain nombre de travaux fournissent cependant quelques éclairages.

À Londres, à la fin des années 70, la fraude au stationnement participait pour moitié à la réduction des vitesses de transport en ville tous modes confondus (7). Dans l'hypothèse d'une répression totale de la fraude, la réduction du nombre de kilomètres parcourus se serait élevée à 20 %. Une autre étude britannique réalisée au milieu des années 80 a montré que la fraude au stationnement induisait un niveau de trafic plus élevé et un surcroît de congestion (8). Il a par ailleurs été prouvé que la congestion induite pénalisait la qualité de service des transports collectifs (9). La fraude au stationnement a donc un impact réel sur la mobilité. La question reste de savoir quels sont les déterminants qui conduisent les usagers à frauder.

En première analyse, quelques chiffres semblent apporter une réponse. À Paris,

(3) PERRIERE F. (1998).

(4) BARBERO A.

(5) CARLES P.

(6) LPA.

(7) ELLIOTT J.R. et BURSEY N.C.

(8) MAY A.D. (1985).

(9) RIGBY J.P.R.

9 % des véhicules en infraction au stationnement sont verbalisés (10). À Lyon, 6 % des véhicules pour lesquels le stationnement n'a pas été payé sont verbalisés (11). Ces chiffres sont confirmés par la baisse en France d'environ 25 % du nombre de procès-verbaux pour infraction au stationnement par place et par mois de 1985 à 1995. À première vue, cette baisse s'explique par l'augmentation sur la même période d'environ 20 % du nombre de places par surveillant (12). Il paraît donc *a priori* aisé de lier l'importance de la fraude à une dégradation du niveau de répression. Si l'objectif est de dissuader la fraude pour assurer la réussite de la politique des déplacements, il semble bien qu'il faille relever le niveau de répression lorsque celui-ci paraît trop faible pour que les usagers éprouvent un avantage à s'acquitter du tarif de stationnement.

Cependant, bien que la question du stationnement payant soit largement abordée dans la littérature portant sur les transports urbains, il convient de souligner le manque de connaissances du comportement des usagers dans un environnement de stationnement payant. Notamment, le manque de travaux traitant spécifiquement de l'élasticité de la demande de stationnement frauduleux au prix du stationnement et au niveau de répression est regrettable. Cette lacune ne permet pas d'avancer si aisément que l'augmentation du niveau de répression est un argument suffisant pour dissuader la fraude. En dépit du fait que cette solution semble *a priori* évidente et facile à mettre en œuvre, *nul ne peut affirmer que le comportement des usagers face au renforcement de la répression est de frauder moins*. C'est la raison pour laquelle certains réclament une meilleure connaissance de la réaction des individus à la répression, de manière à adapter une politique répressive compatible avec les objectifs de la politique des déplacements (13). En outre, *il n'existe aucune réflexion permettant de conclure que le renforcement de la répression a un effet positif sur*

la mobilité puisqu'il n'existe pas d'analyse de la relation entre le niveau de fraude, le niveau de répression et la mobilité.

II. — RENFORCER LA RÉPRESSION: UNE FAUSSE BONNE RÉPONSE

Le raisonnement classique est de considérer le comportement frauduleux comme une déviance comportementale par rapport aux règles instituées. Le principe de régulation de la demande de stationnement par la tarification étant d'amener la demande à s'exprimer à un niveau socialement optimal sur le marché du stationnement, il convient alors de contraindre le fraudeur de telle sorte que son comportement soit compatible avec les règles posées dans le cadre de la politique du stationnement.

En outre, un argument relatif au manque à gagner que génère la fraude pour le gestionnaire de l'offre de stationnement contribue à asseoir, *a priori* de manière incontestable, la lutte contre la fraude. Une enquête effectuée en 1995 sur 131 villes françaises a ainsi montré que le taux moyen de paiement du stationnement se situe entre 200 et 900 heures payées par place et par an (14). Or, d'après les auteurs de l'enquête, « une exploitation fonctionnant à l'optimum devrait rapporter environ 1 200 heures payées par place et par an » (15). Ce critère d'efficacité suppose un taux de remplissage de l'offre de stationnement viaire proche de 90 %. En réalité, seulement 50 % des places de stationnement seraient jugés rentables. Ce constat est corroboré par un certain nombre d'analyses théoriques qui montrent qu'il existe bien une dynamique d'effondrement du respect du paiement du stationnement lorsque le niveau de contrôle s'infléchit (16).

Plusieurs remarques conduisent toutefois à remettre en question la pertinence globale

de ce raisonnement. Tout d'abord, il n'y a pas de raison de penser que le critère de rentabilité financière du stationnement soit un argument suffisant pour justifier que la dissuasion de la fraude soit un instrument efficace de la politique du stationnement. Certes, il est raisonnable d'avancer que le gestionnaire du stationnement a un avantage légitime à ce que la production du stationnement soit rentable. Cependant, *du point de vue de la régulation de la mobilité*, la recherche de la rentabilité maximale du stationnement payant ne constitue pas un argument suffisant pour prétendre que la lutte contre la fraude a un impact positif sur la modération de l'usage de la voiture. Ceci est d'autant plus contestable que l'hypothèse d'efficacité retenue suppose un taux de remplissage de l'offre de stationnement de 90 % ce qui, en termes strictement économiques, rend compte d'une mauvaise allocation des ressources. *D'un point de vue économique*, un raisonnement sur l'efficacité du marché du stationnement ne peut se satisfaire d'une hypothèse de sous-utilisation de l'offre de stationnement.

Une deuxième remarque vient du parallélisme que l'on peut faire entre les effets de l'augmentation du tarif de stationnement et les effets du renforcement de la répression. Une analyse théorique montre que l'augmentation du tarif de stationnement, *dans un état de très forte congestion du stationnement*, peut paradoxalement provoquer un accroissement de la congestion de

(10) DUPUY G.

(11) LPA.

(12) PERRIERE F. (1997).

(13) MAY A.D. (1982).

(14) SARECO.

(15) BERNARD C, CARLES P.

(16) ADIV A, WANG W. et ELLIOTT J.R, WRIGHT C.C.

la circulation (17). L'augmentation du tarif de stationnement induit en effet un accroissement de la rotation des véhicules en stationnement, ce qui contribue *in fine* à créer une offre nouvelle, donc à révéler une demande supplémentaire. Sur la base d'un tel résultat, on ne peut plus prétendre que le renforcement du niveau de répression conduit automatiquement à la réduction, d'une part, du niveau de fraude, d'autre part, de l'usage de la voiture particulière. Une analyse rigoureuse doit donc non seulement considérer le tarif de stationnement et le niveau de répression comme variables influençant le comportement de fraude, mais il doit également considérer le niveau de service de l'offre de stationnement.

En termes opératoires, le renforcement de la répression devrait se manifester par la réévaluation du montant de l'amende forfaitaire. En effet, l'amende en vigueur en France équivaut à 10 heures de stationnement en 1995 alors qu'elle était équivalente à 20 heures de stationnement en 1985 (18). En se référant au mécanisme qui permet de fixer le niveau de l'amende dans les transports publics parisiens à 24 fois le prix moyen du ticket sur le réseau parisien, Perrière suggère que la même logique préside au calcul de l'amende pour non-paiement du stationnement. De 11 euros, l'amende passerait donc à 30,49 euros, soit peu ou prou 24 fois le prix d'une heure de stationnement. Il doit être opposé à cette proposition qu'il n'existe *a priori* aucune raison permettant de confondre le marché du stationnement urbain sur voirie avec le marché des transports collectifs parisiens. En aucune manière les conditions d'offre et de demande caractérisant ces deux marchés ne peuvent être comparées. Rien ne permet de conclure par exemple que l'élasticité de la fraude au niveau de répression y est identique. En outre, cette proposition ne peut pas tenir tant que ne sont pas connues les réactions comportementales des usagers à une telle modification du niveau de répres-

sion et leurs conséquences sur la mobilité. En effet, il n'est pas certain, loin s'en faut, qu'un accroissement du niveau de l'amende entraîne les effets positifs avancés sur le comportement de fraude des usagers. Si tant est qu'une augmentation de l'amende puisse effectivement provoquer ces effets, il n'est pas certain non plus que ces effets soient négatifs sur le niveau d'usage de la voiture. On ne peut donc pas conclure que l'augmentation de l'amende est dissuasive si l'avantage que procure le stationnement frauduleux aux usagers n'est pas pris en compte. Pour preuve, à Lyon (19), le nombre d'infractions, à niveau de répression constant, est moindre en zone de stationnement de longue durée (40 %) qu'il ne l'est en zone de courte durée (60 %). En revanche, le taux de respect du stationnement résidentiel est de l'ordre de 70 %. Cet exemple montre que le niveau de fraude, *toutes choses égales par ailleurs*, n'est pas uniquement fonction du niveau de répression, mais s'exprime également, entre autres, en fonction du motif du déplacement et des caractéristiques de l'offre de stationnement.

Dès lors, *si rien ne permet d'affirmer que le renforcement de la répression produit un effet négatif sur le niveau de fraude au stationnement, rien ne conduit à penser qu'il produit un effet contraire*. En outre, *si rien n'amène à conclure que le renforcement de la répression a un impact sur la mobilité, en l'état des connaissances sur le comportement de fraude, rien ne permet, d'une part, de soutenir le contraire, d'autre part, de prévoir le sens de cet impact*.

III. — RECONSIDÉRER LA QUESTION DE LA FRAUDE AU STATIONNEMENT

L'absence de réponses claires à ces interrogations vient du fait que le comportement de fraude au stationnement n'est jamais envisagé comme *le résultat d'un calcul éco-*

nomique rationnel de la part des usagers. L'idée n'est pas de vouloir réduire la question du choix pour la fraude au stationnement comme la résultante d'un unique calcul économique. Cependant, si l'on prétend s'intéresser sérieusement à la dimension économique du problème, il est raisonnable de considérer le choix pour la fraude comme le produit d'un *calcul rationnel* plutôt que de postuler que le comportement du fraudeur résulte d'une déviance comportementale.

Une telle analyse économique conduit à supposer que, face au risque de contrôle, l'utilisateur effectue un calcul coût-avantages dont le résultat l'amène, *ceteris paribus*, à frauder ou à respecter la loi. Pour lier le comportement de fraude à la demande de déplacements, ce calcul doit tenir compte à la fois des variables qui caractérisent le stationnement – *i.e.* tarif et niveau de répression – et des variables propres au déplacement qui génère ce stationnement.

Pour formaliser le comportement de fraude au stationnement payant (20), on se fonde sur les principes de *l'analyse économique du crime* initiée par Gary Becker, prix Nobel d'économie en 1992. L'analyse suppose que les agents économiques répondent à des incitations qui motivent leur décision de transgresser la règle. Les agents évaluent donc les coûts et les avantages de l'ensemble des actions possibles, y compris de l'action délictueuse, et arrêtent leur choix

(17) GLAZERA, NISKANEN E.

(18) PERRIERE F. (1997).

(19) LPA.

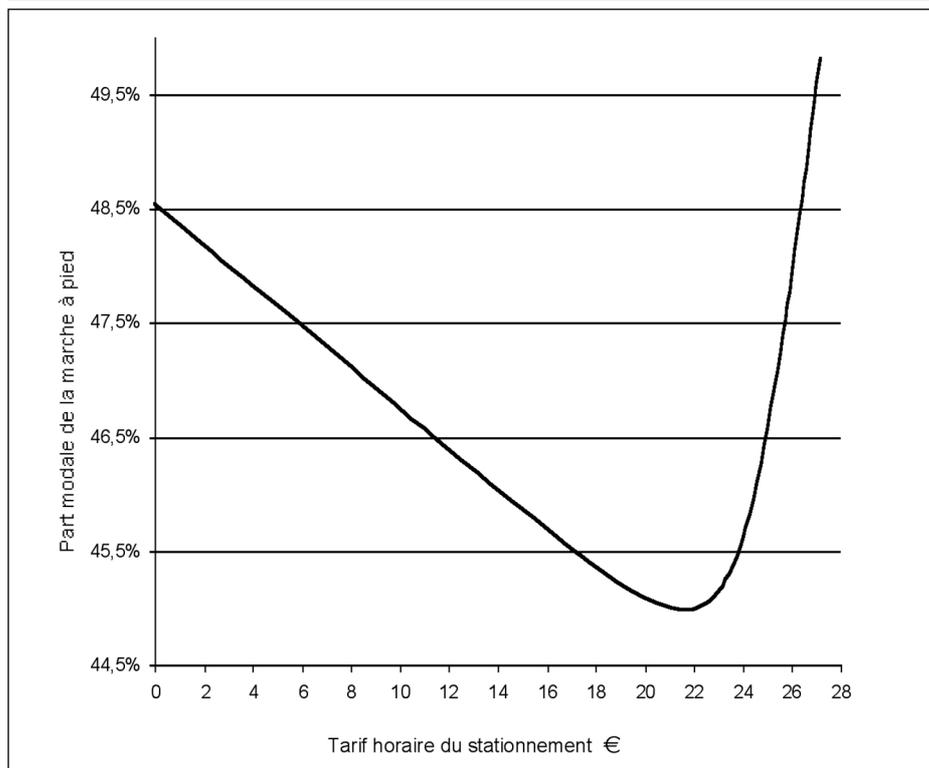
(20) PETIOT R.

en fonction du bilan économique de chacune des actions (21).

La formalisation repose sur une représentation originale du comportement de stationnement (22) qui, en substance, met en relation les conditions d'offre de stationnement et, d'une part, deux variables individuelles de décision de déplacement – *i.e.* l'acceptation du déplacement et le choix modal (23) – d'autre part, une variable individuelle de décision de stationnement – *i.e.* la distance de recherche d'une place vacante. L'utilisateur affecte des valeurs aux différentes variables lorsque se présente une opportunité de déplacement, pour une durée de stationnement donnée. Son objectif est de minimiser le temps total de déplacement, ou encore, pour un avantage monétaire relatif à l'activité et un tarif horaire de stationnement, de minimiser le coût total de déplacement. Du choix de ces valeurs résultent un niveau de mobilité, un partage modal, un régime de congestion du stationnement, un temps effectif moyen de recherche d'une place, une distance effective moyenne de marche à pied du lieu de stationnement à la destination finale, un temps effectif moyen de stationnement et un temps total moyen de déplacement.

En cas d'hypercongestion du stationnement, en excluant tout d'abord la possibilité de frauder, les simulations numériques du modèle montrent que l'augmentation du tarif horaire de stationnement favorise dans un premier temps l'usage de la voiture. La courbe de la figure 1 représente, pour chaque niveau d'hypercongestion, une répartition modale d'équilibre fonction du tarif horaire de stationnement. Pour la partie décroissante de la courbe, l'augmentation du tarif désavantage la part modale de la marche à pied. L'explication est simple. L'augmentation du tarif entraîne une augmentation du coût du déplacement. Cette augmentation est toutefois plus que compensée par l'avantage que procure le gain de temps de déplacement que l'utilisateur retire en

FIGURE 1: Répartition modale d'équilibre en fonction du tarif horaire de stationnement



choisissant la voiture. L'augmentation du tarif entraîne une réduction du temps moyen de stationnement ce qui se traduit par une augmentation du taux de rotation des véhicules en stationnement, et une réduction du temps total moyen de déplacement. La satisfaction procurée par le temps gagné est supérieure au surcoût de stationnement imposé par l'augmentation du tarif. *In fine*, paradoxalement, plus le tarif de stationnement augmente, plus les usagers éprouvent un avantage à choisir la voiture (24). Le phénomène perdure jusqu'au niveau de tarif qui minimise le temps total moyen de déplacement. On retrouve au-delà une situation classique. La perte de satisfaction provenant de l'augmentation du tarif n'est plus compensée par le gain de satisfaction issu de la baisse du temps de stationnement.

En envisageant à présent la possibilité de frauder, on suppose que le choix de l'utilisateur vient de la comparaison entre la satisfaction qu'il est certain d'obtenir en payant le stationne-

(21) Becker exclut de l'analyse toute prédisposition biologique au comportement de criminalité. Certes, la nature, l'importance des crimes et la réaction à la répression varient d'une personne à l'autre, mais le recours à l'hypothèse de comportements criminels guidés par l'unique rationalité permet de dresser, en termes économiques, un processus de décision type des actes délictueux.

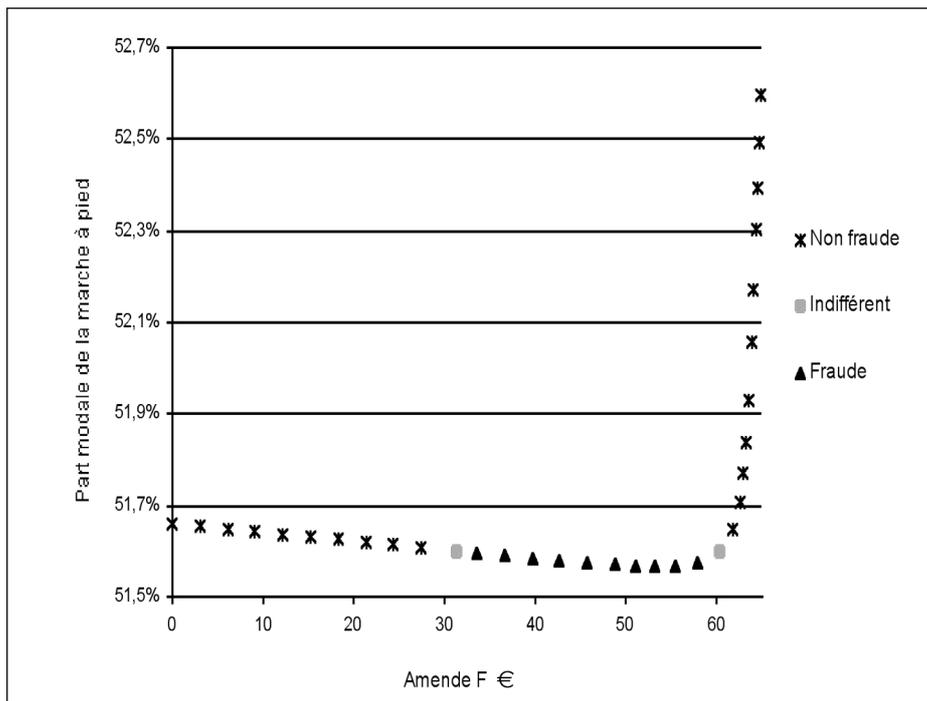
(22) ARNOTT R., ROWSE J.

(23) Par souci de simplification, le modèle ne considère que deux modes concurrents - *i.e.* la voiture particulière et la marche à pied.

(24) En hypercentre urbain, lorsque le stationnement est gratuit, l'offre est saturée de véhicules en stationnement de longue durée (la gratuité favorise les « voitures-ventouses »). Il est quasiment impossible de trouver une place libre. Le cas échéant, il convient de changer de mode de déplacement, voire de renoncer au déplacement. L'introduction de la tarification du stationnement entraîne une réduction du temps moyen de stationnement. Plus le tarif augmente, plus le temps moyen de stationnement diminue, plus la chance de trouver une place est forte, plus il est avantageux de choisir la voiture pour se déplacer. Au global, l'augmentation du tarif contribue indirectement à augmenter la demande de stationnement, donc le niveau d'usage de la voiture.

ment et la satisfaction espérée qu'il éprouve en fraudant. En effet, s'il fraude, il encourt le risque d'être contrôlé. Il fait donc face à une incertitude quant à l'issue de sa décision. La satisfaction espérée du fraudeur est donc la somme, d'une part, de la satisfaction qu'il retire s'il est verbalisé pondérée par la probabilité de contrôle, et d'autre part, de la satisfaction qu'il retire s'il n'est pas verbalisé pondérée par la probabilité complémentaire. Considérons une variation du montant de l'amende. La courbe de la figure 2 rend compte, pour chaque niveau d'hypercongestion du stationnement, d'une part, du partage modal d'équilibre en fonction du montant de l'amende, et d'autre part, du choix d'un usager supposé neutre au risque entre le paiement du tarif de stationnement et la fraude. Dans un premier temps, le gain espéré en termes de temps de déplacement est plus important que le coût espéré de déplacement lorsque le montant de l'amende augmente. On retrouve là le principal résultat du modèle d'Arnott et Rowse (figure 1) qui s'explique par l'évolution opposée et dissymétrique du gain en temps de déplacement et du coût de stationnement. En outre, l'individu éprouve un avantage à payer le stationnement, ce qui signifie que la satisfaction espérée en cas de fraude est inférieure à la satisfaction certaine en cas de paiement du stationnement. En revanche, à partir d'un certain niveau d'amende, non seulement l'augmentation de l'amende favorise toujours l'usage de la voiture, mais de plus, il devient avantageux pour l'agent de frauder. En substance, la satisfaction espérée du fraudeur est supérieure à la satisfaction certaine du non-fraudeur. En d'autres termes, pour le fraudeur, le gain de temps espéré est plus important que le coût espéré de stationnement, et ce gain net est supérieur au gain net perçu par le non-fraudeur. Le phénomène perdure jusqu'au niveau d'amende qui minimise le temps total moyen de déplacement. À partir de ce niveau d'amende, la satisfaction espérée du fraudeur n'est plus compensée par le gain provenant de la baisse du temps de déplacement.

FIGURE 2: Répartition modale d'équilibre en fonction du montant de l'amende pour non-paiement du tarif de stationnement sur voirie



Cette analyse permet d'affirmer qu'il n'est pas raisonnable de prétendre que l'augmentation de l'amende dissuade systématiquement la fraude. Certes, le modèle résumé ici rend compte d'une représentation imparfaite de la réalité. Il n'en demeure pas moins qu'en admettant cette représentation, on met en avant des situations extrêmes de congestion du stationnement pour lesquelles, paradoxalement, l'augmentation de l'amende avantage la fraude. Si l'amende peut être effectivement augmentée, la mesure doit alors être le fruit d'une réflexion rigoureuse. En effet, la figure 2 montre que si les pouvoirs publics fixent l'amende à des niveaux très élevés, s'ils évitent de surcroît de fixer l'amende dans un intervalle de valeurs pour lesquelles la fraude est avantageuse, l'augmentation de l'amende dissuade la fraude. Il existe cependant une « trappe vers la fraude » qui, si elle n'est pas clairement identifiée, peut mettre à mal la politique des déplacements. La figure montre en outre que le choix du niveau de l'amende n'est pas neutre sur le partage modal.

In fine, l'analyse remet en cause le consensus sur le sens que devrait prendre la politique répressive du stationnement. Le principal résultat est de montrer que le comportement de fraude ne réagit pas seulement aux caractéristiques tarifaires et répressives de la politique du stationnement, mais qu'il dépend également du niveau de congestion du stationnement, du partage modal et du niveau de mobilité. Il convient donc de lier le comportement de fraude aux caractéristiques de l'offre de stationnement et d'envisager l'impact de la politique répressive sur l'évolution de la congestion du stationnement et sur l'état de la mobilité.

CONCLUSION

Si le stationnement en milieu urbain semble poser de réels problèmes pour la réalisation des déplacements, la solution est d'intégrer la politique du stationnement à la politique de régulation de la demande de

déplacements. L'outil économique privilégié est la tarification du stationnement. Pour en assurer l'efficacité, le décideur public doit veiller à ce que l'application de la tarification soit respectée au risque, dans le cas contraire, de voir les objectifs de régulation de la mobilité urbaine remis en cause. La politique répressive du stationnement frauduleux doit par conséquent s'inscrire dans le cadre de la politique des déplacements. Or, l'analyse relativement simple évoquée dans cet article montre que la réaction des usagers au renforcement de la répression ne va pas systématiquement dans le sens de la modération de l'usage de la voiture particulière. À l'extrême, les conditions d'offre de stationnement peuvent même conduire le renforcement de la répression à inciter les usagers à frauder. La conclusion est certes provocatrice, mais elle

montre que le choix d'une politique publique en la matière doit reposer sur une analyse économique rigoureuse.

L'objectif de l'article n'était pas de proposer une solution normative à la question du traitement de la fraude au stationnement. En revanche, il apporte des éléments de réflexion qui bousculent quelques vérités. Pour motiver leur choix d'intervention, les pouvoirs publics ne peuvent se satisfaire d'une vision limitée à l'unique rentabilité financière de l'offre de stationnement. Si cette dernière approche est parfaitement légitime, on doit cependant garder à l'esprit que la politique du stationnement est un des outils de régulation de la demande de déplacements en ville. À ce titre, les pouvoirs publics doivent tenir compte d'une approche économique des phénomènes. Une modeste illustration de ce type d'analyse, mobilisant des outils théo-

riques éculés, est présentée dans cet article. Elle ne permet pas de conclure que le niveau de répression du stationnement frauduleux doit ou ne doit pas être renforcé, mais elle conduit à avancer qu'il ne peut pas être affirmé avec certitude que le renforcement de la répression dissuade systématiquement la fraude.

En tout état de cause, une conclusion de l'article est de montrer que le choix d'une politique répressive du stationnement frauduleux doit non seulement tenir compte des conditions de l'offre de stationnement, mais également des caractéristiques de la mobilité. Oublier ce préalable pourrait conduire à négliger l'impact de la réaction des individus à la modification de la répression sur le partage modal et le niveau de mobilité, et pourrait sérieusement perturber la politique des déplacements en ville ■

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ADIV A., WANG W., « On-Street Parking Meter Behavior », *Transportation Quarterly*, 1987, 41, 3, pp. 281-307.

ARNOTT R., ROWSE J., « Modeling Parking », *Journal of Urban Economics*, 1999, 45, 97-124.

BARBERO A., « Réconcilier stationnement et déplacements », *Transports urbains*, 1988, 65, pp. 23-24.

BECKER G.S., « Crime and punishment - An economic approach », *Journal of Political Economy*, 1968, 76, pp. 169-217.

BERNARD C., CARLES P., « L'optimisation de la surveillance du stationnement », *TEC*, 1999, 152, pp. 30-34.

CARLES P., « L'effet de porte », in: PUCA. « Le stationnement résidentiel. Où en est la recherche? » Compte-rendu de la rencontre-débat du 25 janvier 2000, 4-6.

CETUR, « Les déplacements urbains en province. Opinions et pratiques », Fiche d'information 25, 1991.

DUPUY G., « Les territoires de l'automobile ». Paris: Economica, Anthropos, coll. Villes, 1995.

ELLIOTT J.R., BURSEY N.C., « Traffic restraint and the effective use of existing parking controls in London ». Proceedings PTRC Summer Annual Meeting, 1979.

ELLIOTT J.R., WRIGHT C.C., « The collapse of parking enforcement in large towns: some causes and solutions », *Traffic, Engineering and Control*, 1982, 23,6, pp. 304-310.

GLAZER A., NISKANEN E., « Parking fees and Congestion », *Regional Science and Urban Economics*, 1992, 22, pp. 123-132.

JANNET H., « Pour une conception unifiée du plan de stationnement et de sa surveillance », *Transports*, 1996, n° 379, pp. 382-387.

LAY M.G., « Ways of the World: a history of the world's roads and of the vehicles that used them ». Leichhardt: Primavera, 1993.

LPA, Tableau de bord voirie Lyon. Lyon: LPA, 1994.

MAY A.D., « Parking enforcement », *Traffic Engineering and Control*, 1982, 23, 6, pp. 345-347.

MAY A.D., « Parking enforcement: are we making the best use of resources ? ». UTSG Conference paper, 1985.

PERRIERE F., « Ville et stationnement: quelles possibilités d'actions sur le stationnement des pendulaires ». Lyon: LET, mémoire de DEA d'Économie des Transports, 1997.

PERRIERE F., « Comment faire du stationnement un outil efficace pour une politique des déplacements urbains? », *Transports*, 1998, n° 389, pp. 183-189.

PETIOT R. « Répression du stationnement frauduleux et congestion routière urbaine. Une approche théorique ». *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 2, 2002.

RIGBY J.P.R., « Parking control and enforcement: its importance to public transport operations ». Report to LRT, 1983.

SARECO, « La surveillance du stationnement payant sur voirie ». Paris: rapport pour le compte du MELT, DRAST, 1998.