

Université Jean Jaurès

Master 1 Urbanisme et Aménagement
Parcours Transports et Mobilités (TransMob)

Le stationnement, un outil majeur de transformation d'une ville et de ses usages : quelle politique dans la ville de Budapest.

Mémoire présenté par Manon COUPRY

Année de soutenance : 2026

Directeur de mémoire : Philippe DUGOT

Tuteur de stage : Csaba TÓTH

Avant-propos

Le mémoire qui va suivre a été réalisé dans le cadre de mon Master de première année en Transport et Mobilités à l'Université Jean Jaurès de Toulouse.

Ma structure d'accueil, Levegő Munkacsoport, est une ONG environnementale hongroise basée à Budapest, qui œuvre depuis 1988 pour la qualité de l'air, la mobilité durable et la protection de l'environnement urbain, et qui propose principalement des stages de recherche. Ma mission principale a consisté en un travail de documentation sur un sujet précis : le stationnement des voitures de fonction et des véhicules professionnels dans les villes francophones. J'ai par la suite élargi ce sujet et me suis investie sur des projets et des actions annexes de l'association, pas directement reliés à ma thématique de stage.

Ce mémoire porte donc sur la thématique du stationnement de manière globale, avec une focale sur Budapest et une ouverture à l'international, tout en explorant le contexte historique de la Hongrie afin de comprendre les décisions et les comportements actuels.

Remerciements

Je tiens à remercier chaleureusement Levegő, ma structure de stage, pour son accueil. J'adresse une reconnaissance particulière à András Lukács, qui a été un tuteur formidable, je n'aurais pas pu rêver mieux. Sur le plan académique, j'ai appris énormément de choses sur les transports et le système politique hongrois. À travers divers événements, lui et l'ONG m'ont permis de me mettre en relation avec de nombreux acteurs travaillant à l'échelle hongroise ou européenne dans les domaines environnementaux et urbanistiques.

Arriver dans un nouveau pays n'est pas simple, et *András* nous a permis de nous immerger dans la culture hongroise en nous faisant assister à des événements culturels tels que des musées, des festivals ou des manifestations. Nous avons également créé une relation d'équipe en participant à des événements en dehors du cadre du stage, et je lui en suis très reconnaissante.

Je tiens également à remercier du fond du cœur *Csaba Tóth*, qui a été mon tuteur sur ma problématique liée aux voitures de fonction. Malgré une période de convalescence

consécutive à une chute, il s'est toujours montré disponible pour m'aider dans mon travail et répondre à mes nombreuses questions, grâce à son expertise sur le sujet.

Je remercie également mes collègues stagiaires, avec qui ces trois mois de stage ont été très appréciables : Jade, Ethel, Philip et Sarah, ainsi que les volontaires. Je remercie aussi l'intégralité de l'équipe avec qui j'ai pu échanger et travailler.

Je tiens également à remercier Philippe Dugot, qui m'a accompagné tout au long de ces trois mois avec beaucoup d'attention. Construire mon plan n'a pas été simple au début, et il m'a permis d'y voir plus clair.

Ce stage m'a ouvert les portes du monde associatif à travers les ONG et m'a également permis de m'immerger au cœur d'un contexte européen. J'envisage de travailler au sein d'une institution européenne dans le futur afin d'y développer des projets de mobilité, l'Europe centrale et de l'Est m'attirant tout particulièrement.

Pour finir, je suis extrêmement reconnaissante pour ce stage, qui m'a appris énormément sur une thématique qui m'était initialement peu familière : le stationnement ainsi que les voitures de fonction.

Sommaire

Avant-propos.....	1
Remerciements.....	1
Sommaire.....	3
Introduction.....	4
Partie 1 - Stationnement, héritage historique et mobilité - cas générique et budapestois..	6
1.1 - Cadre théorique du stationnement.....	6
1.2 - Présentation du territoire hongrois et sa capitale : Budapest.....	13
1.3 - L'influence du passé sur la mobilité actuelle.....	15
1.4 - État des lieux des mobilités à Budapest.....	22
Partie 2 - Le stationnement à Budapest, l'impact des voitures de fonction et mesures de régulation en Europe.....	30
2.1- Politique de stationnement à Budapest.....	30
2.2 - Présentation de la structure d'accueil : Levegő Munkacsoport.....	42
2.3 - Les voitures de fonction à Budapest : diagnostic et enjeux.....	44
2.4 - Profil et impact environnemental des voitures de fonction et SUV.....	47
Conclusion.....	54
Table des figures et illustrations.....	56
Bibliographie.....	59
Annexes.....	64
Synthèse des entretiens.....	68
1. Entretien avec Péter Biczók : Responsable de la mobilité urbaine, aménagement de la voirie, mise en œuvre de programmes et politiques publiques - Membre du comité, mairie de Budapest.....	69
2. Entretien avec Derek Chamos, professeur d'urbanisme à l'Université de Debrecen.....	70
3. Entretien avec Szaló Péter Tamás, Chargé de développement urbain - Mairie du 8e arrondissement de Budapest (Józsefváros).....	72
4. Entretien avec Eszter Nagy, Conseillère locale du 2e arrondissement de Budapest et présidente de l'Union des fédéralistes européens (née en 1972).....	74
5. Entretien avec András Szele, expert en chef à Mobilissimus (né en 1975).....	77
6. Entretien avec András Lukács, président de l'ONG Levegő (né en 1951).....	79
7. Entretien avec Floris Tack, directeur de parking.brussels.....	80
8. Entretien avec Norbert Keller-Mayaud, directeur de la mobilité urbaine à la municipalité de Lyon.....	83
Résumé.....	86

Introduction

Pour introduire mon travail de recherche sur la problématique du stationnement, je souhaite mentionner l'ouvrage *Paved Paradise: How Parking Explains the World*, de Henry Grabar, car il traite avec brio une thématique qui, dans l'esprit du grand public, paraît difficilement intéressante. Cet ouvrage, paru en 2023, peut être considéré comme une version actualisée et plus accessible de la référence historique en la matière, *The High Cost of Free Parking*, de Donald Shoup. Le succès populaire du livre de Grabar se mesure au grand nombre d'articles qui lui ont été consacrés dans la presse généraliste américaine, comme le *New York Times* ou le *Los Angeles Times*, ainsi que sur des plateformes dédiées à la critique littéraire.

Ce livre, qui traite la question avec beaucoup de finesse et d'humour, nous plonge dans une réalité américaine où la montée de l'automobile a transformé le pays, puis le monde entier, jusqu'à faire de certains endroits de véritables parkings à ciel ouvert. Il revient sur l'origine historique de ce phénomène, à travers les choix de planification de l'époque ayant mené à cette sur-urbanisation de l'espace, sur les dérives comportementales liées à la recherche d'une place de stationnement, ou encore sur l'économie cachée du stationnement et les démarches actuelles de reconquête de l'espace public, notamment des trottoirs. C'est donc une très bonne entrée en matière vers notre sujet, avant de nous plonger au cœur des enjeux de stationnement hongrois, et plus particulièrement au sein de sa capitale, Budapest.

Ma problématique porte spécifiquement sur la ville de Budapest, qui a constitué mon terrain d'étude durant ces trois mois de stage. Ma mission portant sur le stationnement des voitures de fonction, j'ai choisi d'orienter mon mémoire vers la thématique plus large du stationnement comme enjeu de mobilité urbaine. Le fait d'avoir travaillé à l'étranger a enrichi ce travail, dans la mesure où j'ai dû m'imprégner de la culture du pays et m'immerger dans sa politique de planification urbaine et de mobilité pour en comprendre les usages.

Ainsi, ce mémoire interroge dans quelle mesure la politique de stationnement budapestoise, façonnée par les héritages du passé, parvient aujourd'hui à répondre aux nouveaux enjeux de mobilité urbaine, et quelles perspectives elle ouvre pour l'avenir de la ville.

Tout au long de ce mémoire, je vais mobiliser de nombreuses citations issues d'entretiens réalisés avec des experts en mobilité hongrois et européens, parmi lesquels Péter Biczók, Derek Chamos, Szaló Péter Tamás, Eszter Nagy, András Szele,

András Lukács, Floris Tack et Norbert Keller-Mayaud. Ils travaillent pour la mairie de Budapest en cabinet d'étude, à l'université ou au sein d'ONG. Je vais également beaucoup me référer à mon tuteur de stage, Csaba Tóth, qui a réalisé un travail conséquent sur le stationnement à Budapest. Pour la bonne compréhension du texte, j'ai décidé de traduire l'intégralité de ces huit entretiens et je vais utiliser ces sources via des citations et extraits des synthèses, que vous pourrez retrouver en annexes. Cependant, les ressources utilisées conserveront leurs titres en anglais dans la bibliographie et en annotation, à l'exception des titres hongrois ayant été traduits en français pour plus de clarté.

Ayant par ailleurs effectué mon stage à l'étranger, je vais mobiliser de nombreuses ressources hongroises ou anglophones. J'ai rencontré des difficultés quant à la mobilisation de certaines données historiques, et j'ai dû parfois me reposer grandement sur mes entretiens. La production de données cartographiques a été pratiquement impossible : la Hongrie ne partage en effet que très peu de données nationales en libre accès, pourtant nécessaires à des outils comme QGIS.

La première partie débute par un rappel théorique de ce qu'est le stationnement et son importance puis se concentre sur la Hongrie et son histoire récente, du socialisme à aujourd'hui, afin de comprendre les enjeux et les problèmes actuels liés au stationnement. Un tour d'horizon des mobilités à Budapest y est ensuite proposé.

La seconde partie explique en détail la politique de stationnement actuelle, en croisant décisions politiques et modes de gouvernance afin de mieux comprendre l'enjeu de mon sujet de stage, autour du stationnement des voitures de fonction. Afin d'expliquer le contexte de cette mission, un retour sur l'enjeu en Hongrie et en Europe est proposé, ainsi que sur les problématiques liées au stationnement, en illustrant le combat mené par mon ONG d'accueil. Le travail de recherche se poursuit ensuite autour de la thématique des SUV, à travers une documentation menée à l'échelle de différentes villes européennes.

Partie 1 - Stationnement, héritage historique et mobilité - cas générique et budapestois

1.1 - Cadre théorique du stationnement

1.1.a - Le stationnement, un levier sous-estimé de la mobilité urbaine

Au sens de l'aménagement du territoire, le stationnement peut être défini comme la gestion spatiale et réglementaire de l'immobilisation des véhicules qui structure l'espace public, influe sur la multimodalité et s'inscrit dans les enjeux de transition écologique et de partage de la voirie.

Le stationnement constitue un sujet à la fois clivant et déterminant, qui demeure pourtant trop souvent relégué au second plan derrière d'autres thématiques liées aux mobilités douces. Il représente en réalité un levier d'action primordial pour réduire la domination de l'automobile en ville. Trois logiques permettent de saisir l'ampleur de cet enjeu et structurent l'analyse qui suit. La première est comportementale : la disponibilité, le prix et l'emplacement d'une place de stationnement déterminent directement le choix du mode de transport. La seconde est redistributive : le stationnement, loin d'être le coût excessif perçu par les automobilistes, constitue en réalité une subvention massive et largement invisible, financée par l'ensemble de la collectivité. La troisième est spatiale : le stationnement entre en concurrence directe avec d'autres usages possibles de l'espace public, au détriment du logement, du commerce ou des mobilités actives.

De nombreux leviers sont activables sur le stationnement afin d'agir sur les mobilités et l'utilisation de l'espace public. Le Cerema, organisme public référent en matière d'aménagement du territoire, propose un panel d'actions de gestion du stationnement¹ : augmenter ou réduire l'offre de stationnement, réglementer le stationnement (zones bleues, stationnement payant pour les véhicules légers et les deux-roues motorisés, règles spécifiques pour les résidents et les professionnels), développer les parcs-relais pour permettre un report vers les transports en commun et la suppression de places en

¹ Cerema, Le stationnement sur l'espace public : une boîte à outils du Cerema. 2021

centre-ville, fixer des normes de stationnement privé, encourager le stationnement des vélos en développant l'offre, et étudier le stationnement des autres modes selon le contexte et leurs incidences sur le trafic, qu'il s'agisse des deux-roues motorisés, des taxis, des autocars de tourisme, du covoiturage ou des véhicules électriques.

Ces leviers ne relèvent pas de la seule théorie : plusieurs études empiriques en démontrent l'efficacité concrète. Une étude de 1998, reprise par l'Association européenne du stationnement (EPA), analyse le choix modal des automobilistes selon qu'une place de stationnement leur est garantie ou non à destination². Le résultat est sans appel : quelle que soit la ville étudiée, la garantie ou non d'une place de stationnement modifie considérablement le choix modal. À Besançon, l'usage de la voiture passe ainsi de 90 % à seulement 48 % lorsque la place de stationnement n'est pas assurée. Rendre le stationnement moins évident apparaît donc comme l'un des leviers les plus efficaces pour réduire l'usage de l'automobile.

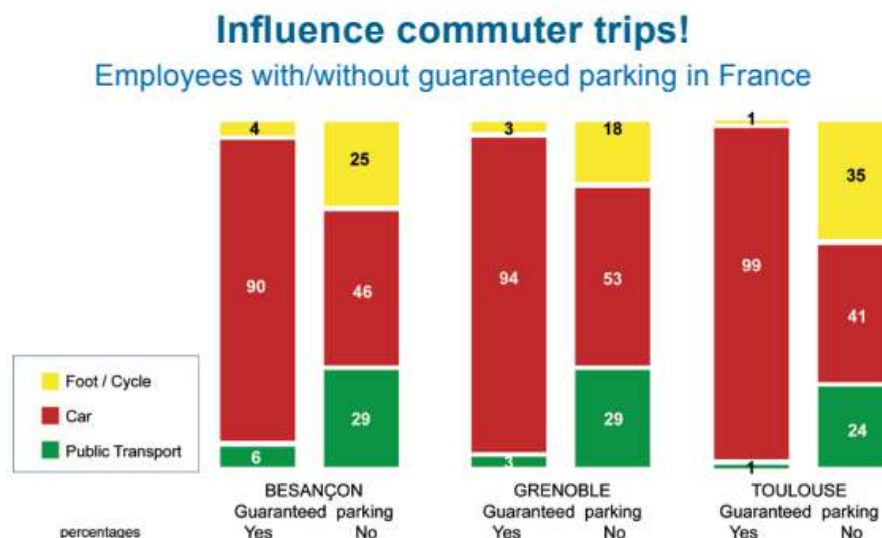


Figure 1 : Influence du stationnement sur le choix modal. Source : Jean-Marie Guidez et Vincent Kaufmann, "Les citoyens face à l'automobilité : étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne".

Cette sur-utilisation de la voiture entraîne l'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore d'une ville, la congestion, ainsi que l'insécurité pour les autres usagers de la route. C'est particulièrement vrai en milieu urbain, où les voitures cherchant une place

² European Parking Association : 16 good arguments for parking management. 1998

de stationnement constituent environ 10 % du trafic dans certaines rues, selon une étude des chercheurs américains Hampshire et Shoup.³

1.1.b - Le coût caché du stationnement gratuit

Moins une ville applique de restrictions et de régulations sur le stationnement, plus ses habitants ont tendance à se motoriser. Une étude norvégienne le confirme, établissant que l'accès à une place de stationnement privée ou réservée triple la probabilité de posséder une voiture.⁴

Cette thématique est par ailleurs généralement perçue de manière négative par les automobilistes, en particulier en milieu urbain. Plusieurs chiffres illustrent cette perception chez les Français, qui passent en moyenne 17 heures par an à chercher une place, une situation qui, en plus de générer pollution et congestion, engendre stress et frustration. Un sentiment largement répandu chez les automobilistes concerne également le prix du stationnement, jugé trop élevé par 87 % des Français.⁵

Or, comme nous allons le voir, c'est précisément l'inverse qui se vérifie : le stationnement n'est pas assez coûteux, et reste largement subventionné de manière indirecte. Cette perception erronée résulte de décennies de politiques urbaines ayant favorisé l'automobile, et par extension le stationnement. La hausse de la tarification constitue d'ailleurs un point essentiel de toute politique de stationnement, dans la mesure où elle permet de fluidifier le trafic et de favoriser le report modal.

Le stationnement constitue par ailleurs un coût non seulement pour les usagers, qui considèrent leur place de stationnement onéreuse, mais surtout pour les collectivités, et indirectement pour les non-usagers également. D'après une étude menée par Bruno Cordier, du bureau ADETEC, le stationnement automobile représente un coût net d'environ 14 milliards d'euros par an pour les finances publiques.⁶ 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. Avec environ 12,3 Md€, le stationnement gratuit sur voirie représente de loin le premier poste de dépenses, ce qui illustre à quel point le stationnement gratuit, loin d'être neutre, pèse sur les finances publiques au même titre que des politiques sectorielles majeures.

³ Robert Cornelius Hampshire, Donald Shoup, *What Share of Traffic is Cruising for Parking*. Journal of Transport Economics and Policy, 2018

⁴ Petter Christiansen, Nils Fearnley, Jan Usterud Hanssen, Kåre Skollerud. "Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership" *Institute of Transport Economics*, 2017

⁵ Saton. *Enquête exclusive : les français et le stationnement*. 2017

⁶ Carfree.fr, *Le coût faramineux du stationnement automobile pour la collectivité*. 2023

	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€

Figure 2 : Tableau détaillé des charges et recettes annuelles générées par le stationnement.
Source : Bruno Cordier, ADETEC.

1.1.c - Une emprise spatiale disproportionnée

Dans l'imaginaire collectif des automobilistes, une place de stationnement devrait par défaut être gratuite ou peu onéreuse, ce qui résulte de plusieurs décennies de politiques laxistes ayant privilégié le stationnement en voirie. Ce dernier est ainsi favorisé au détriment de l'espace public et d'autres usages possibles, tels que le logement, le commerce ou les espaces culturels. L'infographie suivante permet de mesurer concrètement à quel point la voiture empiète sur l'espace public et les autres mobilités : une place de stationnement équivaut à l'emprise d'un studio parisien, d'une

table accueillant quinze personnes, de dix vélos ou encore de cinq motos garées côte à côte.⁷

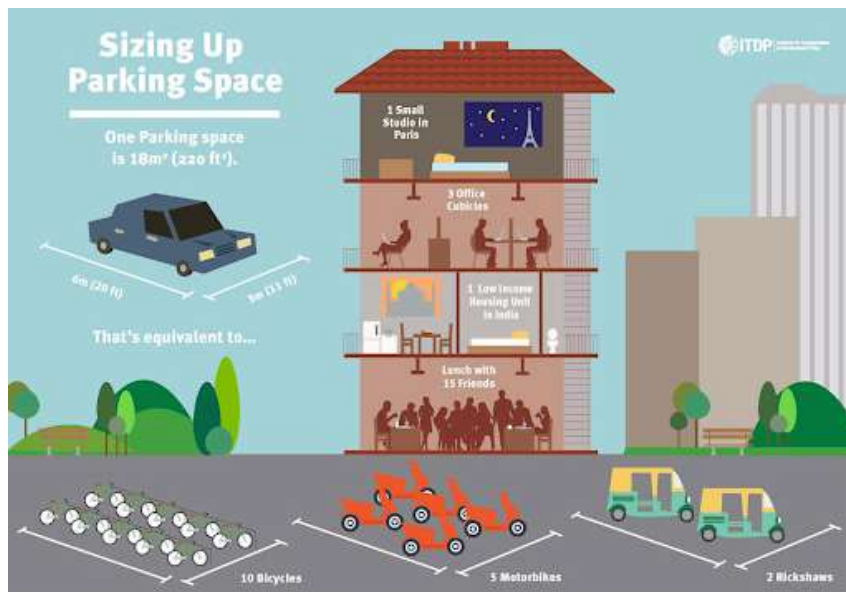


Figure 3 : Schéma représentant l'emprise spatiale d'une place de stationnement en comparaison avec d'autres usages. Source : ITDP (Institute for Transportation and Development Policy), 2025.

Cette emprise spatiale se double d'une emprise temporelle tout aussi déséquilibrée. Des chercheurs britanniques, John Bates et David Leibling, ont compilé plusieurs chiffres sur le stationnement au Royaume-Uni ⁸ : en moyenne, une voiture est garée à domicile 80 % du temps, ailleurs 16 % du temps, et n'est en mouvement que 4 % du temps. Or 94 % du stationnement hors domicile y est gratuit, et sur les 6 % de stationnement payant, près de la moitié coûte moins d'une livre sterling. Hors frais de stationnement résidentiel, les coûts annuels de stationnement pour une voiture s'élèvent ainsi à 42 livres, contre 1 600 livres de carburant consommés en moyenne sur la même période. Ce déséquilibre entre un bien rare, l'espace public, et son coût quasi nul pour l'utilisateur illustre bien la logique redistributive évoquée plus haut.

Le projet européen PARK4SUMP, mené par l'initiative CIVITAS, démontre que les politiques de stationnement à bas prix profitent avant tout aux propriétaires de véhicules les plus aisés. À l'inverse, les coûts liés à l'entretien de ces espaces sont supportés de manière inéquitable par l'ensemble de la population : les résidents ne possédant pas de voiture financent ainsi indirectement les frais d'exploitation, de maintenance et de contrôle d'un espace public dont ils n'ont aucun usage.⁹

Ce constat rejoint les conclusions du projet PUSH&PULL, développé par l'Union européenne et l'Association européenne du stationnement (EPA). Ce programme vise à optimiser la mobilité urbaine en combinant des mesures de dissuasion, la gestion du stationnement, dites « Push », et des mesures d'incitation, le développement d'alternatives durables, dites « Pull ». Dans sa brochure de référence, qui compile seize arguments clés pour une gestion efficace, le projet PUSH&PULL souligne qu'ajuster une politique de stationnement présente l'avantage majeur de ne nécessiter aucune infrastructure lourde et coûteuse. Cette approche s'avère donc plus économique et plus rapide à déployer qu'une politique de transport classique. De plus, les recettes issues du stationnement payant permettent de financer directement des alternatives durables, telles que le déploiement de vélos en libre-service ou la création d'aménagements cyclables.¹⁰

Nous sommes face à une urbanisation croissante, 55 % de la population mondiale vivait en zone urbaine en 2019, une proportion qui devrait atteindre 68 % en 2050, entraînant encore davantage de pollution et de congestion.¹¹ En réponse, de nombreuses villes européennes ont engagé des politiques de transport visant à réduire la place de l'automobile, à travers des couloirs de bus, des zones apaisées, la promotion du vélo, des zones piétonnes et une gestion plus stricte du stationnement. Ce dernier ne doit

⁸ RAC Foundation, *Espace perdu : perspectives sur les politiques de stationnement*. 2012

⁹ CIVITAS, *Parking management as a game changer for urban mobility*. 2018

¹⁰ European Parking Association : *16 good arguments for parking management*. 1998

¹¹ Nation Unis, *68% of the world population is projected to live in urban areas by 2050*. 2018

ainsi plus être considéré uniquement comme une question d'aménagement du territoire, mais comme un véritable outil de transformation urbaine, dans la mesure où il constitue un levier d'action central pour repenser le partage de la voirie.

Améliorer la gestion du stationnement constitue ainsi un outil permettant aux villes de limiter les impacts négatifs de la voiture, d'offrir de meilleures alternatives de mobilité, et de créer des environnements urbains plus agréables à vivre. Le stationnement influence en effet considérablement l'aspect, l'expérience et l'accessibilité de chaque rue. Il est plus agréable, pour un habitant comme pour un visiteur, d'évoluer dans un espace qui n'est pas pensé prioritairement pour l'automobile. Ce dessin, issu de la thèse de Csaba Tóth, illustre par ailleurs bien l'inconfort que provoque la domination automobile au sein d'une ville, où les autres usagers se retrouvent en quelque sorte piégés dans un environnement hostile, un exemple repris plus en détail dans la suite du mémoire.

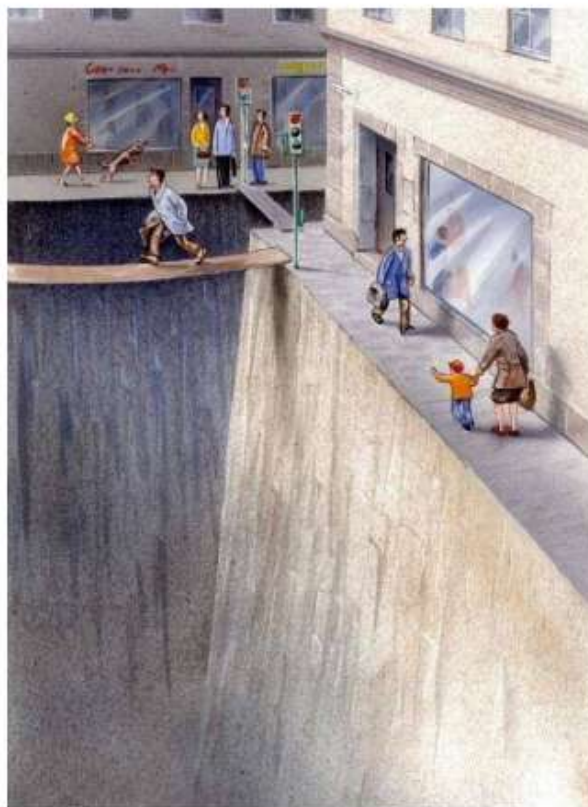


Figure 4 : Illustration de l'inaccessibilité des espaces dédiés à la voiture pour les piétons.
Source : Csaba Tóth, Mobility subsidies and distributive justice - case study of Budapest, 2021.

Les villes en tête du Global Liveability Index 2025 de l'Economist Intelligence Unit sont Copenhague, en première position, et Vienne, en seconde, deux villes qui affichent parmi les parts modales de la voiture les plus basses d'Europe, avec 25 % à Vienne et 28 % à Copenhague. La planification urbaine et la qualité du système de transport figurent en effet parmi les critères essentiels de cet indice de qualité de vie.¹²

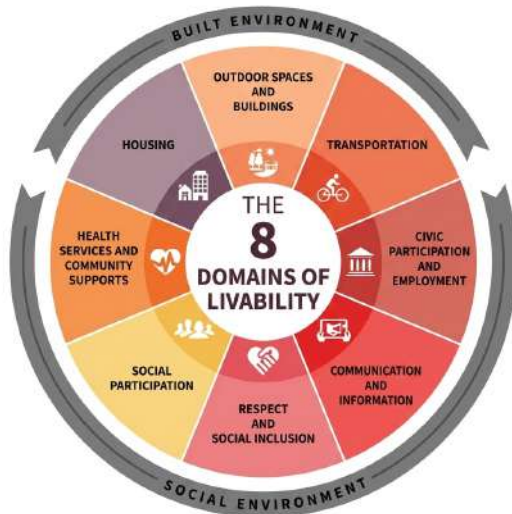


Figure 5 : Indice de qualité de vie. Source : Futura Mobility, « L'importance de l'urbanisme et de la planification de la mobilité à Vienne, Autriche ».

Il est donc primordial de partager l'espace disponible entre l'ensemble des usagers, puisque les bus, les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite ont eux aussi besoin de cet espace, tout comme les commerces, le logement ou les espaces verts.

Ces trois logiques, comportementale, redistributive et spatiale, ne relèvent donc pas seulement de la théorie : elles trouvent une traduction concrète et particulièrement marquée dans le cas budapestois, où l'héritage socialiste, la gouvernance fragmentée et la suburbanisation récente leur donnent une acuité particulière. C'est ce cas que nous allons analyser en détail dans la suite de cette première partie.

¹² Futura Mobility, L'importance de l'urbanisme et de la planification de la mobilité à Vienne, Autriche. 2026

1.2 - Présentation du territoire hongrois et sa capitale : Budapest

Après avoir posé le sujet du stationnement, il convient désormais de présenter le territoire d'étude de ce mémoire : la Hongrie. Située en Europe centrale, elle compte 9,6 millions d'habitants ; sa capitale, Budapest, regroupe près d'un cinquième de la population hongroise. Les autres villes majeures sont Debrecen, Szeged ou encore Győr, mais leur population reste modeste face à l'hégémonie démographique de Budapest. Depuis le 9 mai 2026, le pays est dirigé par le Premier ministre Péter Magyar, président du parti centriste Tisza, après des élections historiques ayant suscité un retentissement considérable au sein du pays et de l'Europe tout entière.



Figure 6 : Carte de la Hongrie. Source : Bardocz Peter;

Budapest est une ville pleine de charme et d'histoire, surnommée “la perle du Danube” en raison du fleuve la traversant. En 2023, elle compte 1 702 297 habitants, et son aire métropolitaine 3 067 751, ce qui en fait la deuxième ville la plus peuplée d'Europe centrale après Berlin¹³. Elle est gouvernée par le maire Gergely Karácsony, membre du parti écologiste de centre-gauche Dialogue pour la Hongrie (Párbeszéd). Élu en 2019, il effectue actuellement son deuxième mandat, jusqu'en 2029.

¹³ Eurostat, *Population on 1 January by age groups and sex - functional urban areas*. 2023



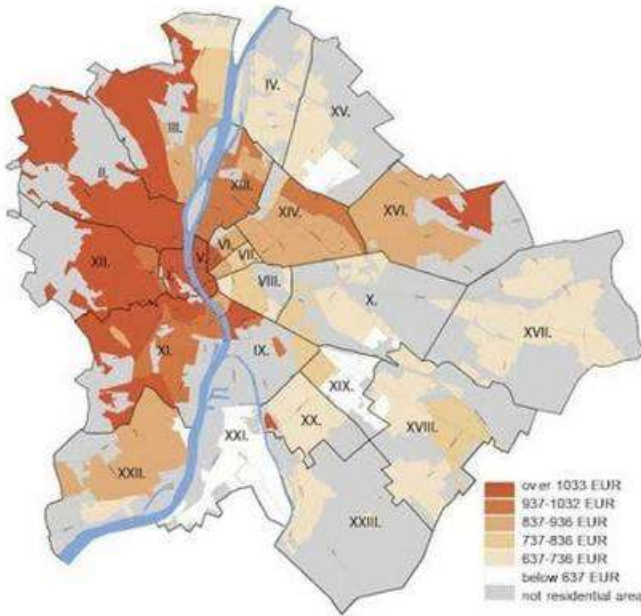
Figure 8 : Vue de Budapest depuis Buda. Crédit : Manon Couprie, 2026.

Budapest est née en 1873 après le regroupement de trois villes : Buda, sur la rive droite du Danube, Pest, sur la rive gauche, et enfin Óbuda, au nord, souvent oubliée, devenue cité-dortoir après l'héritage communiste. Aujourd'hui encore, la fracture entre les deux rives est très marquée et visible, en premier lieu topographiquement. Buda est située sur les hauteurs des collines, tandis que Pest s'est construite sur les plaines. Budapest est une ville très étendue, avec ses 525 km², soit cinq fois la superficie de Paris, mais environ six fois moins densément peuplée. Ces éléments géographiques ont un fort impact sur la mobilité et les choix modaux de ses habitants. Buda et Pest sont régulièrement opposés sociologiquement et économiquement, le prix moyen du mètre carré par arrondissement permettant d'illustrer cette fracture.

Comme le montre la carte ci-dessous, la différence est assez nette : les habitants les plus aisés ont tendance à résider à Buda.

Figure 7 : Carte du prix moyen au mètre carré à Budapest en 2013. Source : Office central des statistiques hongrois (KSH).

Average Square Meter Prices in BUDAPEST



Budapest étant une capitale macrocéphale, elle constitue le véritable cœur économique, politique, industriel et culturel de la Hongrie. En matière de mobilité, cela se traduit concrètement par son réseau de transport ferroviaire et routier, où Budapest concentre une grande majorité des infrastructures nationales.

1.3 - L'influence du passé sur la mobilité actuelle

1.3.a - Une automobilisation tardive

Afin de mieux comprendre les enjeux de mobilité actuels de Budapest, à savoir la dépendance automobile, un réseau de transport central et une forte périurbanisation, nous allons revenir sur le passé socialiste du pays, qui a fortement influencé la ville que l'on connaît aujourd'hui.

La Hongrie est marquée par une histoire récente complexe, en tant que membre du Bloc de l'Est sous occupation soviétique de 1945 à 1989. Cette politique socialiste a profondément influencé le pays, son économie, son urbanisme et, comme nous allons le voir, son système de transport.¹⁴ L'une des conséquences les plus marquées du socialisme fut la difficulté pour les habitants d'accéder à la propriété de biens de consommation, et notamment à la voiture. Avant 1958, les particuliers ne pouvaient pas posséder de véhicule ; seuls quelques privilégiés y avaient accès.¹⁵

¹⁴ Universalis, *La Hongrie sous le communisme (1945-1989)*. 2026

¹⁵ Pest Buda, *Il y a soixante ans, Budapest était à la croisée des chemins - les transports de la capitale dans les années 1960*. 2022

L'URSS ayant démantelé l'industrie automobile hongroise, les citoyens devaient importer leurs voitures d'Allemagne de l'Est, de Roumanie (Dacia) ou d'URSS (Lada, alors commercialisée sous le nom de Zsiguli), à des prix exorbitants : une Zsiguli coûtait 80 000 forints, soit l'équivalent de sept années de salaire moyen¹⁶.

Ainsi, après 1958, posséder une voiture n'était pas interdit, mais restait très peu accessible en raison des longues listes d'attente et des prix pratiqués. Cela explique les chiffres extrêmement bas du parc automobile hongrois durant cette période, d'autant plus lorsqu'on les compare avec les chiffres du parc français, comme le montre le graphique ci-dessous.¹⁷

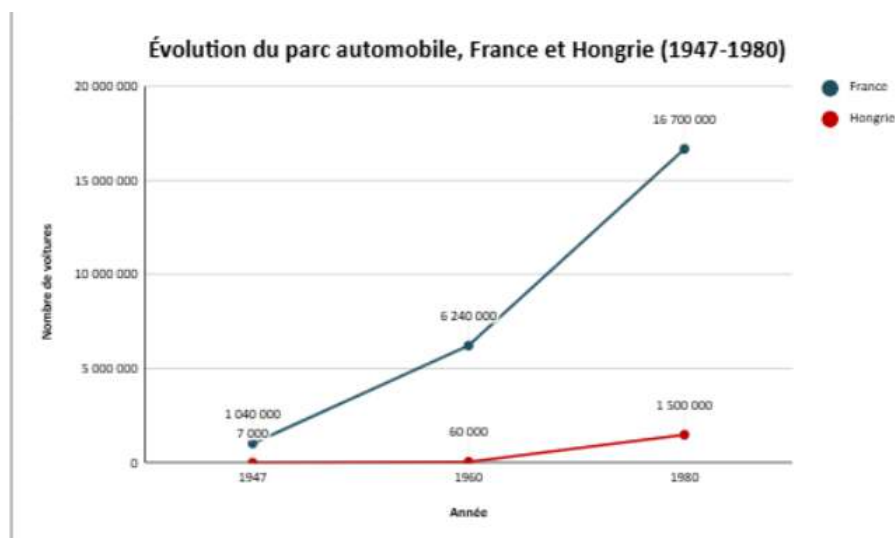


Figure 9 : Evolution du parc automobile français et hongrois, de 1947 à 1980 Crédit : Manon Coupry, 2026.

En rapportant ces données au nombre d'habitants, la France était 23 fois plus motorisée que la Hongrie en 1960, contre seulement 2,3 fois plus en 1980, ce qui traduit un rattrapage rapide mais tardif. Le tableau ci-dessous montre le nombre d'habitants en France et en Hongrie sur les périodes précédemment citées.

¹⁶ Vezess.hu, *Les Lada montrent à quel point la hausse des prix a été brutale en Hongrie*. 2025

¹⁷ Hungarian National Digital Service, *Cars in the socialist bloc*.
Wikipédia, *Parc automobile français*.

Indicateur	France 1947	Hongrie 1947	France 1960	Hongrie 1960	France 1980	Hongrie 1980
Population (habitants)	40 400 000	9 076 041	46 620 000	9 980 000	55 254 000	10 700 000
Parc automobile (voitures)	1 040 000	7 000	6 240 000	60 000	16 700 000	1 500 000
Voitures / 1 000 habitants	25,7	0,77	133,8	6,0	302,2	140,2

Figure 10: Tableau comparatif de la motorisation française et hongroise de 1947 à 1980 Crédit : Manon Coupry, 2026.

Cette automobilisation tardive est confirmée par les témoignages recueillis lors des entretiens menés dans le cadre de ce mémoire. Selon Péter Biczók, membre du comité environnemental de Budapest, “la première génération qui a eu une voiture en Hongrie, c’était dans les années 1970, et ce sont les gens riches en Hongrie. Je suppose que la France a au moins vingt ou trente ans d’avance sur nous” (voir entretien n°1). Eszter Nagy, élue du deuxième arrondissement de Budapest, confirme également : “ce n’était pas possible d’acheter une voiture comme ça. Il fallait attendre des années. Il y avait peu de voitures, et on pouvait acheter des voitures seulement provenant du bloc soviétique” (voir entretien n°4).

Quelques années après la révolution hongroise de 1956, la libéralisation progressive a entraîné une hausse de la consommation de biens, dont la voiture, dans une période parfois surnommée le “communisme du goulasch”¹⁸. Cette acquisition restait cependant coûteuse : une expression populaire, “kicsi vagy kocsi” (“un bébé ou une voiture”), évoquait bien la difficulté économique de l’achat d’un véhicule. Malgré cela, la Hongrie avait la réputation d’être “la caserne la plus drôle du bloc de l’Est”, les importations y étant davantage tolérées qu’ailleurs. Ainsi, l’aspect symbolique de la possession d’une voiture, marqueur fort de réussite et d’accomplissement social, particulièrement pour les classes populaires, demeure aujourd’hui encore profondément ancré dans les mentalités.

¹⁸Wikipédia, Goulash Communism

1.3.b - Un urbanisme pensé pour la voiture

À partir des années 1930 et jusqu'aux années 1960, l'urbanisme de Budapest s'est centré sur la voiture, perçue comme un symbole de modernité, et ce particulièrement du point de vue de l'Est. Budapest s'est ainsi construite autour de l'automobile.¹⁹

Dans les années 1960, de nombreux projets urbains voient le jour : la création de voies express urbaines sur le pont Elisabeth, reconstruit après sa destruction durant la guerre, et sur la route Rákóczi, axe majeur de Pest, ainsi que le projet d'autoroute sur le boulevard Hungária, axe de treize kilomètres traversant une partie de la ville.



Figure 11 : L'ancien pont Elisabeth, ouvert en 1903, vu depuis la colline Gellért en 1913, et le nouveau pont inauguré en 1964. Source : PestBuda, " Budapest autrefois et aujourd'hui : découvrez en 5 photos à quel point la ville a changé en un siècle ", 2021.

L'objectif de l'époque était clair : maximiser le trafic aux intersections clés, fluidifier les grands axes, rendre la traversée du Danube accessible et rapide. C'est dans cette même logique que sont construits les autoponts de Baross tér en 1969 et de Nyugati tér en 1981.²⁰

Selon Péter Biczók (voir entretien n°1), l'omniprésence de la voiture à Budapest s'explique également par des choix d'aménagement pris durant les 19e et 20e siècles. Des axes comme le Nagykörút, axe majeur de Pest, se sont par ailleurs inspirés du modèle haussmannien parisien. À l'origine à double sens, la majorité des rues situées à proximité sont devenues à sens unique au cours du 20e siècle, non par logique

¹⁹ PestBuda, *Motorways through the city – Fifty years ago prioritising cars was a modern choice*. 2020

²⁰ LIBERTY.EU, *When Institutions Fail Cities: Case of Budapest's Transport*. 2026

d'urbanisme, mais pour absorber l'afflux de voitures stationnées qui bloquaient la circulation.²¹

Parallèlement à ces grands projets routiers, l'État a investi massivement dans les transports en commun, nécessaires pour transporter la population non motorisée. C'est une caractéristique partagée avec d'autres pays ex-soviétiques, qui ont fortement misé sur leur réseau de transport, à l'inverse de l'Europe occidentale, qui a démantelé de nombreuses lignes au profit de l'automobile dans les années 1960 et 1970. Péter Biczók souligne également cet héritage post-soviétique : "c'est un peu une attitude post-communiste, que tout le monde devrait utiliser les transports en commun. (...) Mais c'est un fardeau énorme pour les contribuables. Presque la moitié de tout le budget de Budapest va aux subventions des transports en commun. "La deuxième ligne de métro a ouvert en 1970, suivie de la troisième en 1976, structurant ainsi le réseau actuel."²²

Vers 1980, le système était tellement axé sur les transports collectifs qu'environ 80 % des déplacements motorisés s'effectuaient en transport public (voir entretien n°5). Le graphique ci-dessous montre l'évolution de cette répartition modale : les transports en commun ne sont plus aujourd'hui hégémoniques, la part de la voiture ayant augmenté avant de connaître une légère baisse plus récente.

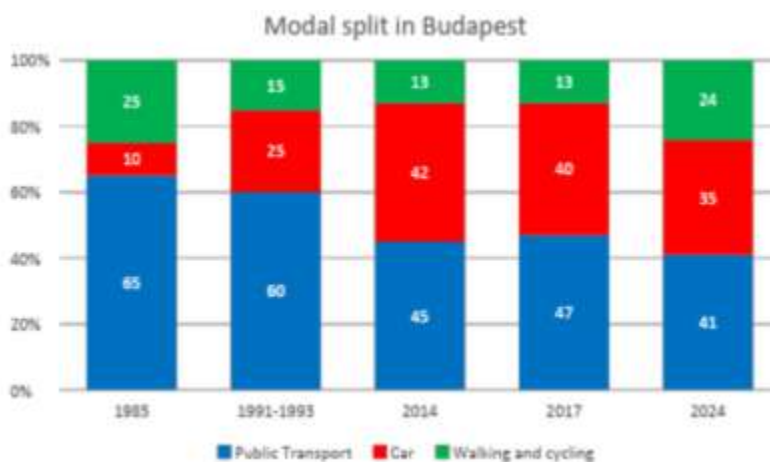


Figure 12 : Évolution de la répartition modale à Budapest selon les années.
Source : LIBERTY.EU, « When Institutions Fail Cities: Case of Budapest's Transport ».

Le problème s'est donc situé du côté du stationnement : les urbanistes de l'époque n'avaient pas anticipé la motorisation de masse à venir. Sous le régime communiste, lorsqu'une part importante de la population rurale a migré vers Budapest, ce sont les

²¹ PestBuda, Inspired by the boulevards of Paris - in 1876 the present-day Andrassy Avenue was handed over. 2021

²² PestBuda, Metro 2 was completed 50 years ago - Construction was started with spades and shovels.2022

grands ensembles d'habitation de la périphérie qui ont absorbé cette croissance. Comme l'achat d'une voiture exigeait des années d'attente, les aménageurs ont largement sous-estimé le nombre de places de stationnement nécessaires pour ces quartiers ; ce type de réglementation n'existait alors simplement pas, comme l'explique Eszter Nagy : "il y a des voitures maintenant partout, car ils n'ont pas créé de places pour tous les appartements, parce que ce n'était pas nécessaire. Ces quartiers sont vraiment inondés de voitures, parce que les gens peuvent désormais se permettre d'en acheter, et il n'y a pas suffisamment de stationnement" (voir entretien n°4).

Figure 13 : Photo de voitures stationnées dans un grand ensemble à Óbuda dans le 3e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026.



Les rues étroites du centre-ville ont fini par être saturées, reléguant les piétons sur des trottoirs très étroits. Les autorités municipales ont alors pris conscience de la nécessité de réserver de l'espace aux piétons. Dès 1964, la rue Váci est fermée à la circulation, devenant la première rue piétonne de Budapest, et reste aujourd'hui l'une des rues les plus emblématiques de la ville. ²³Suivant cette même logique, en 1977, plusieurs rues sont fermées à la voiture : Kígyó, Haris, Pilvax, Párisi, Régiposta, ainsi que la place Kristóf. Les 20 000 habitants concernés possédaient environ 2 550 véhicules : le stationnement résidentiel était déjà un véritable casse-tête à cette époque.

Les deux photographies suivantes sont prises dans le quartier d'Angyalföld, en banlieue, situé dans le 13^e arrondissement, au nord-est de Budapest. Elles appartiennent à l'Office télégraphique hongrois (MTI), qui a consacré une exposition à la transformation et à l'urbanisation des banlieues de Budapest sur une soixantaine d'années. On y observe nettement l'évolution de l'urbanisation du quartier, laissant une place croissante à la voiture sur l'espace urbain, au détriment des habitants.

²³ PestBuda, Il y a quarante-cinq ans, les voitures étaient bannies des rues populaires du centre-ville. 2022



Gergely Győző utca

1967



2023

Figure 14 :
Photographies
montrant l'évolution
du quartier
d'Angyalföld. Source
: Árpád Kiss-Kuntler,
rédacteur photo,
Office télégraphique
hongrois (MTI).

Après le changement de régime en 1989, une grande partie de l'industrie s'est effondrée, et de vastes zones sont devenues des friches industrielles en déclin. Parallèlement, le taux de motorisation a fortement augmenté, porté par le niveau de vie atteint après la fin du régime, qui a tout à la fois permis, encouragé et contraint l'exode des habitants de Budapest vers des lieux de vie jugés plus agréables aux abords de la ville.²⁴

Face à la saturation automobile et à la pollution, les villes d'Europe de l'Ouest ont voulu changer de paradigme dès les années 1980 : limitation de la voiture, développement des transports en commun, piétonnisation, parcs relais en périphérie. Cependant, l'utilisation de l'automobile restait importante, par exemple, en 1982, la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail en France était de 55 % selon une enquête nationale de Transports et déplacements.²⁵

À l'inverse, le bloc de l'Est, s'étant motorisé plus tardivement, n'a pas immédiatement pris le même virage.²⁶ C'est en raison de ce retard structurel que Budapest dispose encore aujourd'hui de voies rapides en plein centre historique, qui incitent à l'usage de la voiture. Un changement de paradigme s'est néanmoins opéré au tournant du 21^e siècle, comme le souligne Szaló Péter Tamás, agent de développement urbain à Budapest : "dans les années 2000, la principale réponse à la congestion était de construire davantage de routes. (...) Autour de 2010, le tournant s'est opéré : nous ne

²⁴ KeletiParking, How We Can Make Budapest More Liveable: Transportation, Parking, and the Role of KeletiParking.hu

²⁵ Yoann DEMOLI, Pierre LANNOY, III. *Déplacements quotidiens et usages de l'automobile*. 2019, p.41-57

²⁶ LIBERTY.EU, When Institutions Fail Cities: Case of Budapest's Transport. 2026

voulions plus davantage de voitures, et nous avons commencé à réduire le nombre de places de stationnement dans l’espace public“ (voir entretien n°3).

Nous allons maintenant établir un état des lieux de la mobilité à Budapest, en analysant son réseau de transport ainsi que la situation automobile actuelle.

1.4 - État des lieux des mobilités à Budapest

Pour comprendre pourquoi la voiture individuelle gagne du terrain à Budapest malgré l’existence d’un excellent réseau de transport public, il faut analyser l’organisation spatiale et économique de la métropole. Budapest est avant tout une ville particulièrement monocentrique : les emplois de bureau, les grands établissements d’enseignement, les centres de santé, les principaux équipements culturels et les infrastructures se concentrent presque exclusivement dans l’hypercentre. Cette configuration provoque une fracture entre un centre-ville dense, où les transports en commun occupent une place importante, et une périphérie étendue, fortement dominée par l’automobile.²⁷

1.4.a - Répartition modale

L’agglomération de Budapest dispose d’un réseau de transport dense, maillant l’ensemble du territoire.

En 2014, la répartition était à l’avantage des transports en commun, suivis par la voiture ; les modes actifs ne représentaient qu’une part marginale de ces déplacements.



Figure 15 : Évolution de la répartition modale à Budapest de 2014 à 2021. Source : Budapesti Mobilitási Terv 2030.

μ

²⁷ Csaba TOTH, *Mobility subsidies and distributive justice - case study of Budapest*. 2021

On constate par ailleurs que les pays d'Europe centrale comme la Hongrie, la Tchéquie, la Slovaquie et l'Autriche affichent des chiffres de parts modales de l'automobile plus faibles que la plupart des pays d'Europe de l'Ouest et de l'Est.

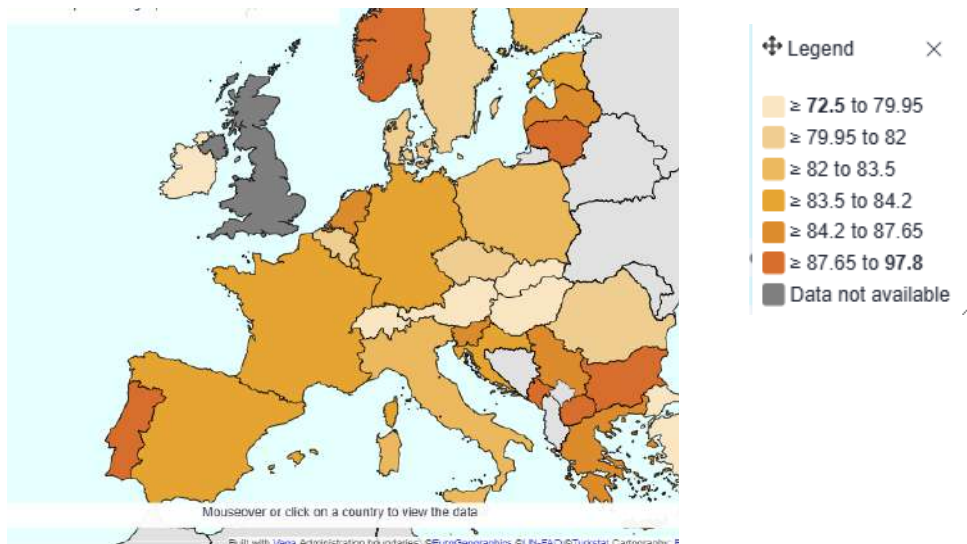


Figure 16 : Part modale de la voiture dans les pays de l'Union européenne. Source : Eurostat, 2023.

En 2019, l'Assemblée Générale de Budapest a adopté le nouveau Plan de Mobilité de Budapest, (BMT 2030) en vigueur jusqu'en 2030, établi en adéquation avec les impulsions et les objectifs de durabilité de l'Union européenne. En 2014, BKK a présenté la répartition modale projetée pour 2030, avec une diminution de la part modale de la voiture estimée à 12 points..

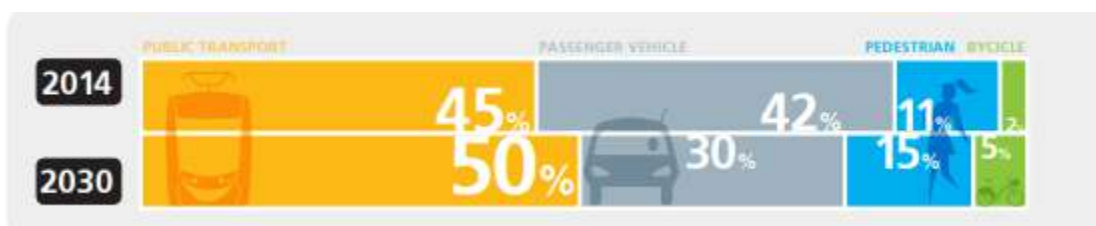


Figure 17 : Répartition modale de Budapest projetée pour 2030. Source : Budapest Mobility Plan 2030.

1.4.b - Un réseau de transport performant

Le réseau de transport de Budapest est assuré par la compagnie hongroise Budapesti Közlekedési Központ Zrt (BKK), fondée en 2011 par l'Assemblée municipale de Budapest²⁸. En plus d'assurer le fonctionnement du réseau, elle regroupe certaines missions du service des transports de la mairie, de la société des transports de Budapest (BKV Zrt.), de la direction municipale chargée de la surveillance de l'espace public, ainsi que l'ensemble des activités de Parking Kft. et de la société municipale d'exploitation des stations de taxis. Pour la zone périphérique, les transports en commun de l'agglomération sont coordonnés avec le réseau BKK, notamment les lignes de banlieue HÉV, les bus et les trains de banlieue.

Le réseau de transport de l'agglomération bénéficie d'une plutôt bonne réputation : il est considéré comme de qualité, avec des véhicules ponctuels et un haut niveau de service. Il est également très abordable pour la population hongroise, avec des tarifs spéciaux pour les retraités, les étudiants, les personnes en situation de handicap, les demandeurs d'emploi ou encore les familles.

En 2026, l'abonnement mensuel en plein tarif s'élève à 8 950 Ft, environ 25 €, ce qui reste relativement bas en comparaison d'autres capitales européennes (voir annexe n°1). Les tarifs mensuels réduits pour les étudiants, les familles ou les retraités sont extrêmement avantageux, avoisinant en moyenne 3 450 Ft, environ 10 €. Les demandeurs d'emploi et les enfants bénéficient quant à eux d'une gratuité totale. Cette tarification solidaire a été mise en place afin de rendre les transports populaires : la gratuité accordée aux enfants de moins de quatorze ans a notamment incité les parents à les utiliser également. La popularité grandissante des transports en commun a toutefois eu un impact négatif sur la part modale du vélo, sans pour autant réduire celle de la voiture (voir entretien n°6).

Le réseau comporte un métro maillé très performant, avec quatre lignes, ainsi qu'un réseau de tramways desservant l'ensemble du territoire avec trente-quatre lignes. La desserte plus fine est assurée par un nombre conséquent de lignes de bus, environ trois cent vingt, ainsi que par seize lignes de trolleybus.

²⁸ BKK "Réseau de Transport de Budapest". Consultable à l'adresse : <https://bkk.hu/en/>

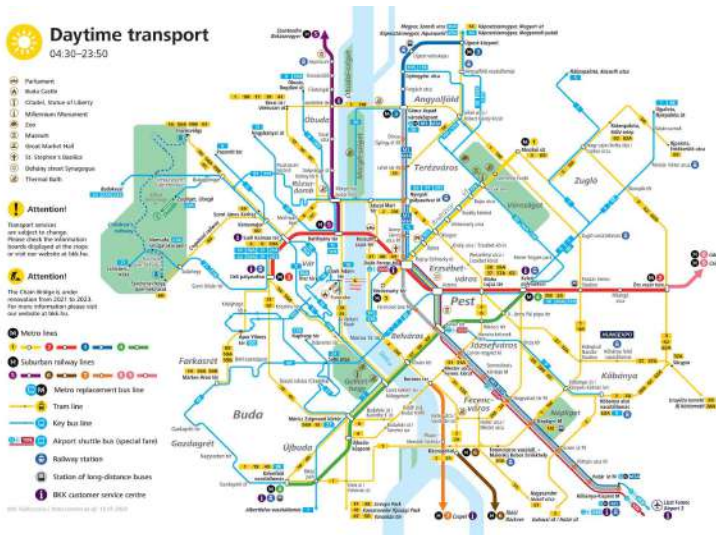


Figure 18 : Plan du réseau de transport de Budapest. Source : BKK.

Selon une étude de l'Union internationale des transports publics (UITP) portant sur l'année 2018, Budapest possède le réseau de tramway le plus fréquenté au monde, avec environ 430 millions de passagers cette même année. (voir annexe n°2). Les deux lignes de tramways les plus empruntées de la ville sont les lignes 4 et 6, qui relient Buda et Pest et sont très appréciées pour leur fonctionnement 24h/24.



Figure 19 : Photo des tramways des lignes 4 et 6 à la station Oktogon. Crédit : Manon Coupry, 2026.



Un service de vélos en libre-service est par ailleurs assuré par l'entreprise MOL Bubi, qui dispose d'environ cent soixante-dix stations réparties dans toute la ville. La part modale du vélo reste tout de même faible, représentant seulement 2 % des déplacements en 2021²⁹, un chiffre qui était quasiment nul vingt ans plus tôt (voir entretien n°5). De nombreux points de micromobilités sont installés dans Budapest afin d'encourager la pratique du vélo.

Figure 20: Photo d'une station de vélos MOL Bubi dans le 2^e arrondissement. Crédit : Manon Couprie, 2026.

Cela peut s'expliquer par la place dominante des infrastructures routières et par un réseau cyclable encore en développement, qui rendent l'usage du vélo peu confortable.

La rive ouest du Danube, où se situe Buda, est par ailleurs entourée de collines et se révèle particulièrement vallonnée, ce qui constitue un frein majeur (voir annexes n°3 et n°4) Selon András Szele, "la plupart des agglomérations sont assez vallonnées, donc le vélo n'est pas vraiment une solution " (voir entretien n°5).

1.4.c - Une domination automobile liée à la suburbanisation

D'après András Szele, la part des transports en commun dépasse aujourd'hui 50 % des déplacements à Budapest, mais cette part se dégrade d'année en année. Plusieurs raisons l'expliquent, la principale étant l'attractivité grandissante des communes périphériques : leurs habitants effectuent des trajets plus longs et sont davantage enclins à se déplacer en voiture. András Szele y voit ainsi une attractivité croissante de la voiture individuelle : "les jeunes empruntent les transports, mais les générations plus âgées sont de plus en plus orientées vers l'utilisation de la voiture. Le résultat général, c'est un déclin des transports en commun " (voir entretien n°5). Durant la dernière décennie, le nombre de voitures à Budapest a ainsi augmenté de près de 100 000 entre 2012 et 2018, soit une hausse de 17 % pour atteindre 660 000 véhicules.

Les données suivantes, qui montrent une répartition modale détaillée selon la zone géographique (centre-ville, périphérie du centre-ville, quartiers périphériques, limites municipales de Budapest, agglomération), font apparaître une domination progressive de l'automobile à mesure que l'on s'éloigne du centre et de sa périphérie immédiate,

²⁹ EuroCities : *Budapest wins European urban mobility awards, 2024.*

traduisant un problème structurel entre la ville et les communes proches (voir entretien n°5).

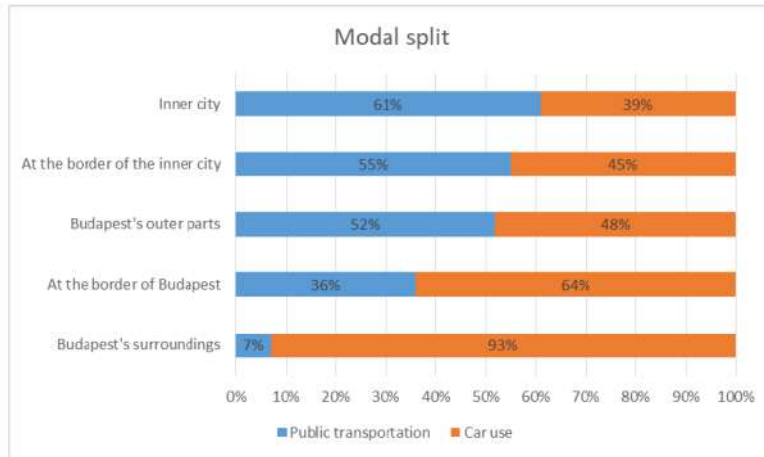


Figure 21 : Répartition modale détaillée à Budapest selon la zone géographique. Source : Budapest Mayor's Office, 2011. Crédit : Csaba Tóth, 2021

Cette tendance à la suburbanisation est bien réelle : le graphique ci-dessous montre l'évolution démographique de l'aire métropolitaine de Budapest, en comparant la ville-centre et sa périphérie. La hausse de 20 % du prix du logement observée en 2025 constitue un facteur supplémentaire poussant les habitants à déménager en périphérie.³⁰

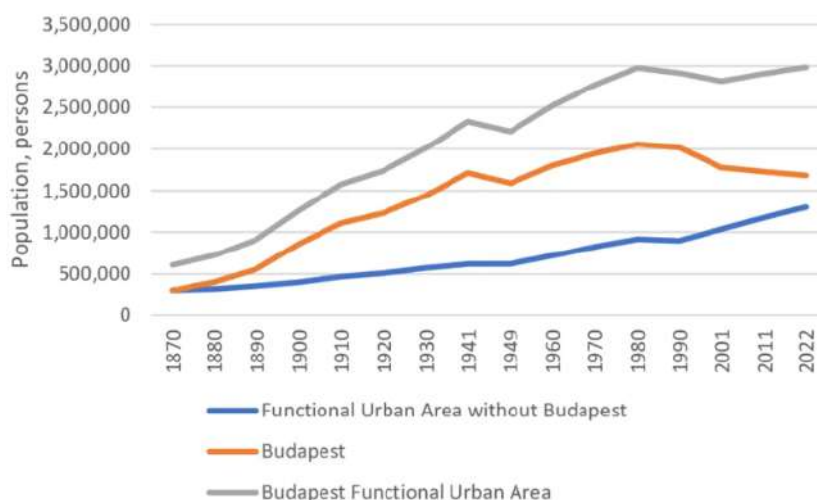


Figure 22 : Évolution de la population de Budapest et de son agglomération de 1870 à 2022. Source : Office central des statistiques de Hongrie.

³⁰ Budapest Business Journal, *The Suburban Dream in Hungary Hits a Housing-driven 30 km Ceiling*. 2026

La répartition modale confirme ce problème structurel : si les transports en commun sont efficaces au centre, la domination de l'automobile devient quasi totale dès que l'on sort des limites municipales. S'il est tentant de réduire Budapest à son centre historique dense et bien desservi, comme le rappelle András Szele, expert chez Mobilissimus, "quand on parle de Budapest, on pense surtout au centre-ville, (...) mais si on regarde la carte, la plus grande partie de Budapest est suburbaine".

Cette dépendance automobile n'est pas accidentelle, mais structurelle. Selon András Szele, "ces banlieues sont basées sur la voiture, sans voiture elles ne peuvent pas exister", un constat renforcé par la topographie vallonnée de la région, qui rend le vélo peu praticable. Le phénomène se double d'une dimension générationnelle et sociale marquée, ces quartiers étant majoritairement peuplés de "cols blancs", des habitants très diplômés et aisés, parfois propriétaires de trois ou quatre voitures par foyer (voir entretien n°5).

Ce décalage a des conséquences évidentes sur les transports. Une commune de banlieue peut approuver de grands projets immobiliers pour attirer des résidents et générer des recettes fiscales locales, mais ces résidents effectueront ensuite leurs trajets vers Budapest en voiture. Le paradoxe est là : les routes de Budapest sont principalement saturées par les habitants de la banlieue, mais c'est la ville de Budapest qui doit seule assumer les coûts de leur entretien.

1.4.d - Une tendance à la piétonnisation

Cependant, Budapest œuvre de plus en plus pour la piétonisation de certains espaces, de manière définitive ou temporaire. Comme mentionné précédemment, la rue Váci, située dans le 5^e arrondissement, est toujours restée interdite aux voitures. De même, depuis sa rénovation en 2023, le Pont des Chaînes est désormais fermé à la circulation automobile privée à la suite d'une consultation citoyenne, seuls les bus, taxis, motos et vélos y demeurant autorisés, une décision majeure au vu de la portée symbolique du plus ancien pont de la capitale. (voir entretien n°4) Par ailleurs, la circulation automobile est restreinte sur le quai inférieur de Pest, entre le pont Margaret et la rue Közraktár, les week-ends et en soirée de mai à octobre, permettant aux piétons, coureurs et touristes de se réapproprier cet espace et d'en faire un lieu de vie apprécié. ³¹

³¹ budapest.com, Enjoy a Car-Free Danube Promenade in Budapest, 2025.

Depuis le 22 juin 2025, le centre du 7^e arrondissement de Budapest (Belső-Erzsébetváros) teste un nouveau plan de circulation : plusieurs rues (Kazinczy utca, une partie de Dob utca, Csányi utca) sont réservées aux piétons et cyclistes, Akácfa utca l'est la nuit, certaines rues ne sont accessibles qu'avec un permis, et plusieurs sens de circulation ont été modifiés. Le stationnement a aussi été réorganisé, avec de nouvelles places résidentielles et le maintien du nombre de places pour les riverains. L'objectif est de rendre le quartier plus vivable, plus sûr et moins pollué.³² Les premiers résultats du test sont encourageants. Par rapport à la même période en 2024, le trafic automobile et la congestion auraient nettement diminué, et les transports en commun traversant le quartier sont devenus plus rapides et plus fiables.

³² *BudAPPest, Budapest's District VII Gets Greener: New Pedestrian Zones Transform Inner-Erzsébetváros, 2025*

Partie 2 - Le stationnement à Budapest, l'impact des voitures de fonction et mesures de régulation en Europe

2.1- Politique de stationnement à Budapest

En Hongrie, la gouvernance du stationnement repose sur un monopole public strict, hérité d'une volonté de réguler des tarifs auparavant fixés librement par des opérateurs privés. En effet, selon Derek Chamos, professeur d'urbanisme à l'université de Debrecen, "en Hongrie, seules les sociétés détenues par l'État ou les collectivités locales peuvent gérer le stationnement sur voirie publique". Autrefois, de nombreuses entreprises privées avaient le contrôle du stationnement mais suite à une politique de tarification jugée déraisonnable dans certaines zones de Debrecen et de Budapest "le gouvernement les a exclus du système afin de réguler les prix"(voir entretien n°2).

D'après Floris Tack, directeur de parking.brussels, l'agence de stationnement de la capitale belge, lorsque l'entreprise Indigo gérât les parkings, la municipalité recevait seulement 10 % en valeur réelle, or ces recettes ont été multipliées par 15 après la reprise en gestion publique (voir entretien n°7).

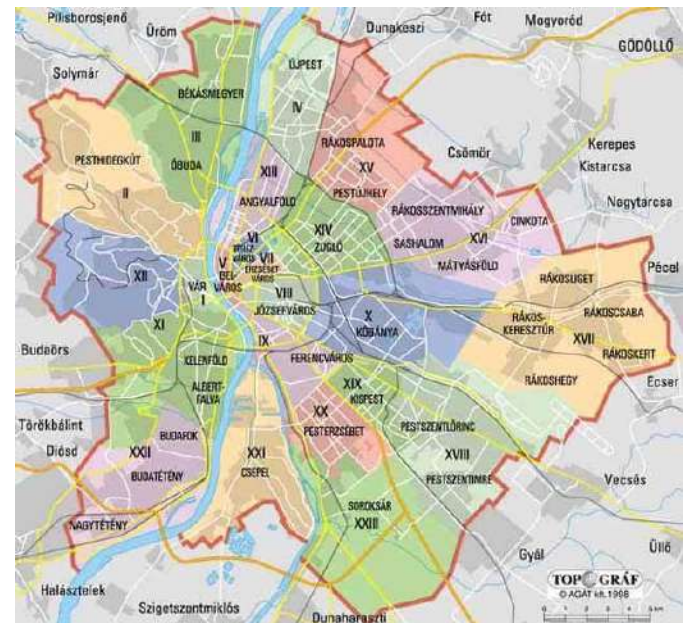


Figure 23 : Carte des arrondissements de Budapest. Source : Topograf.

À Budapest, le stationnement est réglementé à deux niveaux distincts : celui de la capitale et celui des arrondissements. Le décret de l'Assemblée municipale détermine la réglementation du stationnement des visiteurs et fixe les règles de base du stationnement résidentiel, tandis que les vingt-trois municipalités d'arrondissement précisent ces règles via leurs propres arrêtés. Cette régulation à deux niveaux

engendre d'importantes disparités locales : selon Péter Biczók, membre du comité environnemental de Budapest, elle se traduit sur le terrain par « un manque total de standardisation, avec plus de dix à vingt types différents de délimitations et de marquages au sol selon les zones ». Cette fragmentation, qui structure l'ensemble de la politique de stationnement budapestoise, illustre concrètement la dimension spatiale identifiée dans le cadre théorique : l'absence d'harmonisation se traduit par une gestion inégale de l'espace public selon les arrondissements (voir entretien n°1).

2.1.a - Tarification faible et réforme du stationnement

Budapest figure parmi les capitales européennes pratiquant les tarifs de stationnement les plus bas, tant pour les abonnements que pour la tarification horaire. (voir annexe n°5)

Indéniablement, le problème structurel majeur de la politique de stationnement de Budapest réside dans le niveau tarifaire, bien trop bas. Alors que des capitales comme Paris, Vienne ou Bucarest font payer le stationnement presque partout, Budapest ne taxe que 15 à 20 % de son territoire ; ces places de stationnement payant représentent environ 150 000 emplacements. Le stationnement reste gratuit les week-ends, les jours fériés et durant la nuit.³³

En 2022, Budapest a adopté une réforme qui a profondément modifié le système de stationnement en divisant la ville en quatre zones, contre vingt-sept précédemment.³⁴ Les zones ont été délimitées selon l'attractivité et la proximité de chaque arrondissement avec le centre-ville, les arrondissements 1, 5, 6 et 7 étant les plus coûteux. Ce changement a permis de simplifier un fonctionnement auparavant complexe pour les automobilistes et de fluidifier l'occupation des places en augmentant les tarifs. Plus récemment, en novembre 2024, Budapest a acté une nouvelle réforme augmentant davantage les tarifs du stationnement sur la voie publique.

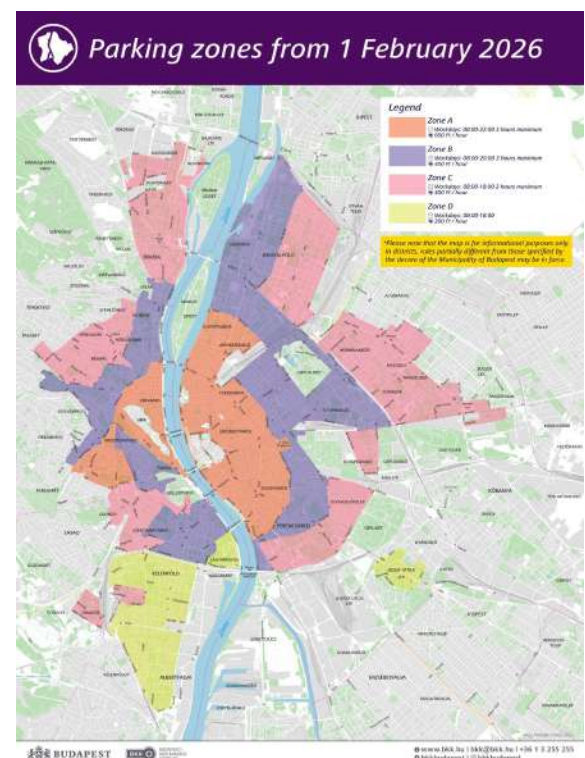


Figure 24 : Zones de stationnement payant à Budapest. Source : BKK.

³³ Parking regulation in Budapest. Consultable à l'adresse : [Budapest_parking](#)

³⁴ BKK, *The parking reform in Budapest and their results*. 2025

Zone	Tarifs actuels	A partir de juillet 2026	Durée maximum de stationnement autorisé
Zone A	600 Ft/ heure (1,70€)	800 Ft/ heure (2,25€)	3 heures
Zone B	450 Ft/heure (1,27€)	600 Ft/ heure (1,70€)	3 heures
Zone C	300 Ft/heure (0,85€)	400 Ft/ heure (1,13€)	3 heures
Zone D	200 Ft/heure (0,56€)	300 Ft/ heure (0,85€)	Illimité

Figure 25 : Tableau du tarif de stationnement par zone. Source : BKK, 2026. Crédit : Manon Coupry, 2026.



Ces tarifs vont à nouveau augmenter à partir de juillet 2026, avec une hausse de 33 à 50 % selon les zones. Les horodateurs seront progressivement supprimés, dans un objectif de réduction des coûts de fonctionnement, une réforme plutôt bien perçue puisque plus de 90 % des usagers paient déjà via leur téléphone.

Figure 26 : Photo d'un panneau annonçant une zone de stationnement dans le 5e arrondissement Crédit : Manon Coupry, 2026.

Comme l'avaient souhaité les associations, d'autres changements pourraient également intervenir à l'avenir dans le système de stationnement de Budapest, notamment la révision des

avantages accordés aux véhicules électriques et l'introduction d'une tarification différenciée pour certaines catégories de véhicules.³⁵

Plusieurs incitations visent par ailleurs à lier le stationnement à l'usage des transports publics. Ainsi, dès juillet 2026, les détenteurs d'un abonnement mensuel BKK bénéficieront d'une réduction de 25 % sur les tarifs horaires. Les personnes en situation de handicap, les professionnels de santé en mission et les véhicules de gestion de l'espace public conservent une gratuité totale. Les véhicules en autopartage disposent quant à eux d'un régime spécifique fixé à 30 000 Ft, soit environ 85 €, par mois.

Néanmoins, l'impact dissuasif de cette tarification reste limité par deux facteurs. Historiquement opportuniste pour l'automobiliste, la tarification n'ayant débuté qu'au cours des années 1990, la progression des prix du stationnement est restée très faible au regard de l'inflation et de la hausse des salaires sur les trente dernières années (voir entretien n°1) : "c'était pratiquement gratuit de se garer dans le centre-ville il y a dix ans,

on pouvait avoir un pass annuel pour quatre euros ou quelque chose comme ça. "

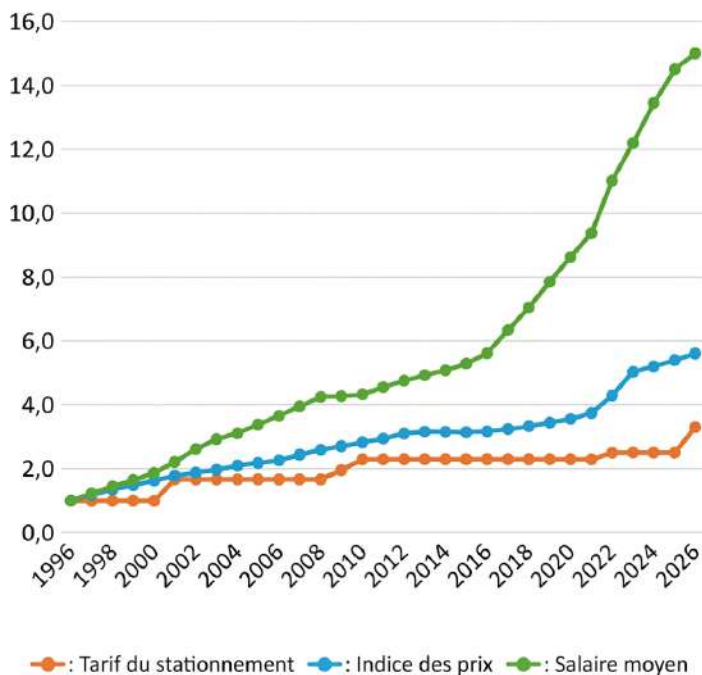


Figure 27 : Évolution des prix du stationnement selon l'indice et le salaire moyen. Source : Levegő Munkacsoport, 2025.

2.1.b - Application de mesures par les arrondissements

Le décret de la capitale stipule que le prix théorique d'un permis résidentiel annuel doit correspondre à 250 fois le tarif horaire de la zone concernée, soit une valeur réelle comprise entre 50 000 et 150 000 Ft par an, environ 139 à 418 €. Or les

³⁵ BKK, Parking on the premises of Budapest by car and also by trucks not exceeding the 3.5 ton weight. 2026

arrondissements font massivement usage de leur droit de réduction, accordant des abattements de 70 % à 100 % pour le premier véhicule du foyer. En moyenne, le coût résiduel pour un résident n'est ainsi que de 15 000 Ft par an³⁶, soit environ 40 €, un montant dérisoire qui encourage directement la possession d'un véhicule (voir entretien n°5).

Cette politique génère des dysfonctionnements majeurs. Le nombre de permis distribués, limité à deux par foyer, dépasse le nombre de places physiques disponibles en voirie. Pour le second véhicule, qui concerne 3 % à 10 % des ménages, les réductions varient de 0 % à 100 % selon les normes environnementales. Certains arrondissements se montrent plus stricts, à l'image du 8e qui n'accorde aucune réduction, tandis que d'autres, comme le 7e, étendent la gratuité à un nombre illimité de véhicules.



Figure 28 : Photo de stationnement en voirie des deux côtés de la rue, dans le 7e arrondissement. Crédit : Manon Couprie, 2026

Dans les arrondissements intérieurs, sur un parc de 50 000 places publiques, 75 % sont occupées gratuitement par des résidents. Selon les données de la thèse de Csaba Tóth, ce système s'apparente à une subvention indirecte massive, estimée à 62 millions d'euros par an³⁷. L'ONG Levegő Munkacsoport dénonce une mesure profondément injuste pour les non-automobilistes, les fonds publics subventionnant l'usage de l'espace public par une minorité de ménages motorisés, statistiquement plus aisés, un

³⁶Taux de change de l'euro au forint réalisé le 26/06/26 : 1€ = 354,72 Ft

³⁷ Csaba TOTH, Subventions à la mobilité et justice distributive, étude de cas de Budapest. 2021

problème de logique redistributive déjà identifié dans le cadre théorique.

Ce phénomène de saturation se retrouve également dans les grands ensembles résidentiels de périphérie. À Zugló, 14^e arrondissement, une consultation citoyenne menée autour du parc Zsivora a révélé les vives tensions opposant les habitants face à la multiplication des stationnements illégaux empiétant sur les aires de jeux et les espaces verts³⁸. Si une majorité de résidents réclame la construction de nouvelles places en voirie, certains rappellent qu'une augmentation de l'offre ne règlera pas le problème de fond ; la mairie envisage néanmoins la construction d'un nouveau parking.



La différence tarifaire entre les deux rives du Danube est flagrante : l'autorisation résidentielle dans le 2^e arrondissement, à Buda, s'élève à 15 000 forints par an, environ 40 €, tandis qu'à Pest, les tarifs sont doubles, voire triples, pour une prestation identique (voir entretien n°3). Parallèlement, le centre historique, 1^{er} arrondissement, maintient une gratuité totale pour le premier véhicule (voir entretien n°1). Ces désaccords politiques bloquent l'évolution des mobilités douces : dans le 2^e arrondissement, le maire s'est opposé fermement au déploiement de voies cyclables par crainte d'irriter l'électorat automobiliste, et donc par "manque de courage politique" (voir entretien n°3).

Figure 29 : Photo d'un axe majeur le long du Danube dans le 2^e arrondissement où piétons et cyclistes doivent se partager le même espace. Crédit : Manon Coupry, 2026

Enfin, l'exemple du 5^e arrondissement, géré par le parti Fidesz, met en lumière l'échec des politiques purement technologiques : des fonds élevés ont été investis dans des capteurs de stationnement intelligents et des parkings en ouvrage, sans résultat probant. Cela démontre que la crise du stationnement ne se résout pas uniquement par l'argent, mais par une réflexion théorique globale et un travail structurel à long terme (voir entretien n°1).

³⁸ Mizu, Concertation avec les habitants au parc Zsivora. 2026

Certains arrondissements ont néanmoins mis en place de bonnes pratiques afin d'améliorer la politique de stationnement, en augmentant les tarifs ou en modifiant certaines réglementations. En 2022, le 8e arrondissement, Józsefváros, a rendu ses permis annuels payants, facturés entre 100 € et 300 €, libérant immédiatement 6 000 places dites "ventouses"³⁹. De nombreux arrondissements refusent par ailleurs désormais de fournir des permis résidentiels à tarif réduit aux habitants des immeubles construits récemment, généralement après la période 2021-2024, s'ils disposent d'un parking privé (voir entretien n°5).



Figure 30 : Photo d'une rue ayant aménagé son espace urbain en supprimant des places de stationnement, dans le 8e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026



Figure 31 : Photo d'une rue ayant aménagé son espace urbain en végétalisant tout en gardant des places de stationnement, dans le 8e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026

Enfin, les politiques de rachat de permis, par lesquelles les municipalités versent entre 100 000 et 750 000 Ft par an, soit environ 280 € à 2 125 €, aux automobilistes acceptant de renoncer à leur place en voirie pour intégrer un parking privé, sont de plus

³⁹ jozsefváros.hu, "Mise en place d'un nouveau système harmonisé de stationnement à Józsefváros à compter du 5 septembre 2022". 2022

en plus contestées, tant pour leur efficacité financière que pour leur iniquité sociale envers ceux qui auraient davantage besoin d'un soutien public direct.

2.1.c - Occupation de l'espace public

Budapest est victime sur certaines zones de la domination de l'automobile qui empiète sur l'espace public et ce, sur de longues durées. Une voiture reste en effet immobile 93,8 à 96,9 % du temps ; or un emplacement peut nécessiter jusqu'à 30 m², ce qui correspond à un espace suffisant pour garer au moins 10 vélos.⁴⁰ La voiture grappille un espace considérable qui pourrait bénéficier aux mobilités douces ou à des commerces et autres restaurants.

Or, à Budapest les restaurateurs paient entre 1 911 et 6 879 euros par an pour 10 m² selon l'arrondissement, alors que le stationnement automobile pour les non-résidents coûte entre 0 et 5 016 euros par an pour la même surface. Une voiture garée occupe ainsi en moyenne le même espace public qu'une terrasse de café, mais l'automobiliste paie souvent bien moins qu'un restaurateur pour une surface équivalente. Cela illustre bien l'incohérence générale des systèmes de tarification de l'espace public, où l'usage automobile reste structurellement sous-valorisé par rapport aux autres usages urbains.

Types d'usage privatif de l'espace public extérieur	5 ^e arrondissement	7 ^e arrondissement	Zones gérées par la capitale
Terrasse d'établissements de restauration (généralement redevance mensuelle, selon l'emplacement)	2 243–3 743 €	1 911–6 879 €	2 020–3 615 €
Stationnement automobile pour les non-résidents, à l'année	2 484–5 016 €	1 393–4 204 €	0–4 204 €

⁴⁰ Csaba TOTH, *Mobility subsidies and distributive justice - case study of Budapest*. 2021

Figure 32 : Comparaison du prix annuel en euro de l'utilisation de 10 m² d'espace public extérieur dans deux arrondissements centraux de Budapest et dans les zones gérées directement par la capitale. Source : Csaba Tóth , 2021. Crédit: Manon Coupry, 2026

Sur les photos ci-dessous, prises dans le 5e arrondissement, on constate l'emprise des automobiles sur l'espace public comme l'espace disponible sur le trottoir ou encore pour les terrasses qui sont, ici, collées à des places de stationnement.



Figure 33 : Photos d'une rue dans le 5e arrondissement, où les voitures occupent l'espace public. Crédit: Manon Coupry, 2026

2.1.d - Périurbanisation et stationnement

Un exemple parlant de cette suburbanisation est celui de Szentendre, ville de 30 000 habitants appartenant à l'aire métropolitaine de Budapest. Elle souffre d'une saturation du stationnement depuis deux décennies, conséquence de la planification urbaine des années 1970⁴¹. Durant l'époque socialiste, de nombreux quartiers ont en effet été construits sans le nombre nécessaire de places de stationnement, faute d'avoir anticipé la motorisation de masse à venir. Au sein d'un des grands ensembles, les 402 places disponibles sont saturées en permanence : 24 % des véhicules présents ne bougent

⁴¹ Interreg, *We do not dare to leave the parking spaces*. 2024

pratiquement jamais, et les voitures partant au travail le matin ne représentent que 2 % de la demande totale.

En conséquence, les habitants se retrouvent parfois bloqués, la citation d'un habitant résumant bien la situation : "nous n'osons pas quitter nos places de stationnement, car au moment où nous revenons, il n'y a plus de place libre ". Le stationnement a également des répercussions négatives en centre-ville, où les espaces verts et piétons entrent en concurrence avec la voiture, et où des équipements comme les écoles, les commerces ou les structures de santé restent saturés en permanence.

Le Plan de Mobilité de Budapest (BMT 2030) recommande la construction systématique de parkings relais P+R (Park and Ride) et B+R (Bike and Ride) en périphérie, à proximité des nœuds stratégiques que sont les lignes de métro et les trains de banlieue. L'ONG Levegő Munkacsoport s'oppose fermement à cette stratégie, notamment au projet de construction d'un P+R de 1 700 places à Mexikói út, dans le 14^e arrondissement. Son président, András Lukács a déclaré lors d'une entrevue sur le sujet : "le P+R n'a rien amélioré, il a seulement détruit un espace vert"; "plus on crée d'espace pour les voitures, plus de voitures viennent" montrant donc sa désapprobation quant à l'intérêt de telles infrastructures. (voir entretien n°6)

Face aux 330 000 entrées quotidiennes dans la ville, contre seulement 5 700 places P+R disponibles, cette stratégie est jugée contre-productive : les P+R agiraient comme de véritables "aspirateurs à voitures" plutôt que de réduire le trafic, un effet que le cabinet du Premier ministre n'a pas été en mesure de réfuter lorsqu'il a été interrogé sur ce point⁴². Avec un coût de 25 000 € par place, cet investissement est dénoncé comme un cadeau fiscal aux automobilistes, coûteux et destructeur d'espaces verts. Levegő préconise une alternative : étendre le stationnement payant aux périphéries et orienter ces fonds vers les transports publics et le B+R, bien plus efficaces en termes d'utilisation spatiale.

La carte suivante présente la répartition actuelle des P+R, en distinguant les emplacements payants des emplacements gratuits.

⁴²Levegő munkacsoport, *A Mexikói úti P+R parkolóházak építése csak növeli a bajt.* 2022

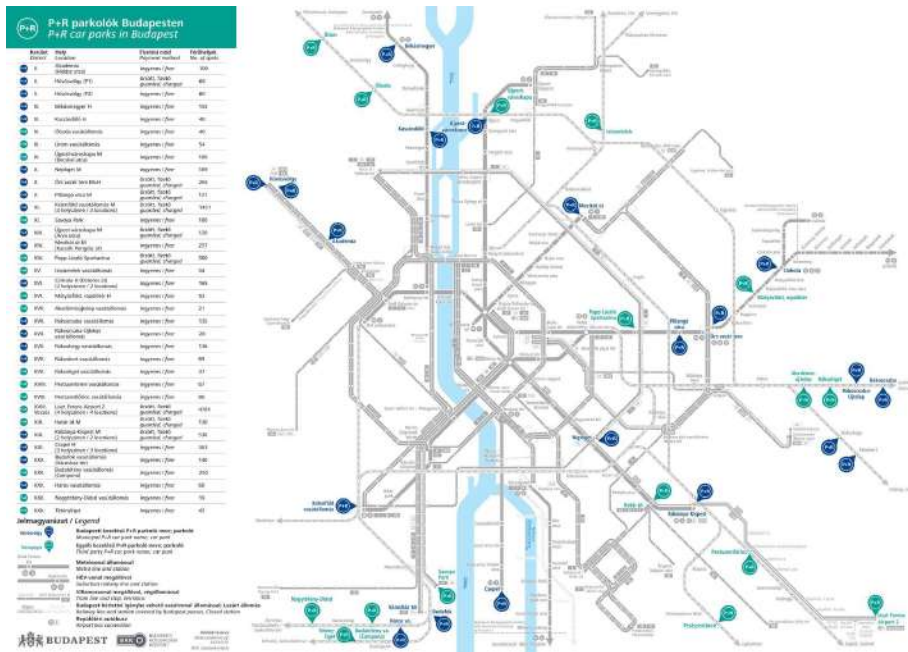


Figure 34 : Carte des parkings relais (P+R) à Budapest. Source : BKK, 2023.

2.1.e - Décisions politiques et gouvernance

La tarification s'impose comme le levier le plus puissant à disposition des collectivités pour agir sur l'usage de la voiture, comme le confirme András Szele : “ le plus grand outil que nous ayons c'est le stationnement payant, si c'est gratuit, c'est vraiment difficile de faire quoi que ce soit” (voir entretien n°5)

Budapest doit aligner sa politique sur les recommandations européennes en basculant vers une vision intégrée à l'échelle métropolitaine. Deux leviers d'action ont été préconisés par certaines organisations environnementales puis validés par l'Assemblée Générale de Budapest, concernant la suppression de la gratuité pour les véhicules électriques et le début d'une tarification au poids.⁴³

Pour Szele, cette réforme concernant les véhicules électriques est intéressante car elle relève une contradiction comportementale fréquente chez les habitants les plus aisés, entre l'achat de véhicules électriques perçus comme durables et le maintien d'un mode de vie structurellement automobile : “j'ai une voiture verte, électrique, je suis durable, d'un autre côté j'ai deux autres voitures”. (voir entretien n°5)

⁴³ InfoStart, *Des changements radicaux vont toucher la capitale, a décidé l'assemblée générale*, 2024.

Levier	Mesure	Calendrier	Justification
Suppression de la gratuité pour les véhicules électriques	Fin de la gratuité du stationnement accordée aux véhicules électriques sauf autopartage	Début 2027	Un véhicule électrique génère la même emprise au sol et la même congestion spatiale qu'un véhicule thermique
Tarif doublé pour les véhicules lourds	Application d'un tarif doublé pour les véhicules de plus de 2 000 kg, SUV en tête	Début 2027	Objectif de sécurité publique : protéger les piétons et restreindre l'emprise des véhicules massifs dans la capitale

Figure 35 : Tableau montrant plusieurs réformes liées au stationnement à Budapest. Source : Infostart / MTI, 2024. Crédit : Manon Coupry, 2026.

Pendant des décennies, la plupart des maires d'arrondissement ont refusé de s'attaquer au problème par peur de perdre les élections, face à des habitants locaux très attachés à leurs places de stationnement (voir entretien n°1). Le 8e arrondissement a pourtant brisé ce tabou en 2022 en rendant le stationnement payant pour les résidents. Les consultations menées auprès des habitants ont montré que ceux-ci étaient prêts à payer un tarif modéré si cela permettait de libérer de l'espace dans les rues, et les élus ont été largement réélus en 2024, prouvant que les craintes des politiciens étaient infondées (voir entretien n°3). Après ce succès, presque tous les autres arrondissements ont suivi le mouvement. Seuls le 1er et le 2e arrondissement maintiennent encore des tarifs dérisoires, par calcul électoral local et pour ménager une population plus aisée.

Le blocage le plus lourd venait de l'ancien gouvernement national, le Fidesz : après la perte de Budapest lors des élections, l'État central a réduit les budgets et les compétences de la capitale afin d'alimenter le récit d'un maire incompetent, rendant ainsi tout partenariat réel impossible (voir entretien n°3).⁴⁴ Cela se traduit notamment

⁴⁴J'ai réalisé cet entretien avant les élections nationales d'avril 2026, qui ont mené à la défaite du Fidesz.

par le non-respect de décisions de justice, à l'image du contentieux de 10 milliards de forints ignoré par l'État (voir entretien n°4), ainsi que par une réorientation des fonds d'investissement vers les zones rurales, destinée à alimenter un conflit politique entre la capitale et la campagne (voir entretien n°5).

À cause des tensions persistantes sur l'État de droit, la Hongrie ne perçoit actuellement que 55 % des fonds européens qui lui sont alloués (voir entretien n°4), ce qui paralyse directement les projets locaux de modernisation des transports en commun et d'extension des pistes cyclables. La réglementation nationale demeure par ailleurs pensée pour soutenir la voiture au détriment de la transition urbaine : l'État incite par exemple les employeurs à financer les trajets automobiles quotidiens de leurs salariés pour se rendre au travail. En parallèle, le gouvernement central se désintéresse totalement de la question du stationnement : il n'existe à ce jour aucune expertise sur le sujet, ni aucun interlocuteur identifié au sein du ministère des Transports (voir entretien n°1).

Une harmonisation de ces réglementations apparaît donc nécessaire. C'est dans ce contexte que la question des voitures de fonction, largement subventionnées, prend tout son sens : la partie suivante analyse en détail cette problématique, ses conséquences, et la manière dont l'ONG Levegő s'en est emparée.

2.2 - Présentation de la structure d'accueil : Levegő Munkacsoport

Ma structure d'accueil de stage, Levegő Munkacsoport, littéralement « Groupe d'action pour la qualité de l'air » en français, est une organisation non gouvernementale hongroise fondée par András Lukács en 1988, qui agit en Hongrie et essentiellement dans l'agglomération de Budapest. (voir organigramme en annexe n°6) Elle est l'une des principales ONG environnementales du pays, et est largement reconnue, ayant reçu le prix de l'ONG hongroise de l'année en 2006⁴⁵. Elle est également en partenariat avec d'autres ONG locales et internationales, et membre de la coalition européenne Climate Action Network.

Figure 36 : Logo de l'ONG Levegő Munkacsoport.



⁴⁵ Levegő Munkacsoport, consultable à l'adresse : <https://www.levego.hu/>

Levegő agit sur différentes thématiques, telles que la protection de l'environnement, les transports durables, la gestion urbaine ou encore la fiscalité verte. Ses principaux objectifs sont de sensibiliser le grand public et les décideurs politiques de tous les niveaux aux divers problèmes et menaces pesant sur l'environnement, et de promouvoir un développement solidaire et démocratique. Elle participe également aux débats politiques en rédigeant des rapports préparatoires à des textes de loi ou de règlement, et exerce à ce titre un travail de lobbying. L'un des grands domaines d'action de l'ONG se concentre autour des transports et de la qualité de l'air. C'est dans ce cadre que j'ai effectué mon stage, en travaillant sur la problématique des voitures de fonction à travers le prisme du stationnement.

Csaba Tóth, mon tuteur de stage, est un spécialiste des politiques environnementales, qui travaille principalement au sein de l'association sur des sujets liés aux transports, au stationnement et aux émissions de méthane. Mon fil conducteur durant le stage a été de travailler sur le stationnement des véhicules de fonction et des voitures utilisées par les professionnels. J'ai d'abord mené des recherches sur le fonctionnement de ce système en Hongrie, puis en Europe, principalement dans les villes francophones. J'ai ainsi réalisé un important travail de documentation, à la fois en ligne et à travers des entretiens avec des professionnels de la mobilité. Cette thématique de recherche s'est parfois révélée complexe, car elle constitue un non-sujet dans la plupart des villes francophones interrogées. J'ai ensuite élargi cette étude aux SUV, en reliant leur monopole croissant parmi les voitures de fonction à leur emprise sur l'espace public, un sujet important pour l'ONG comme nous allons le voir. J'ai également travaillé sur la publicité destinée aux énergies fossiles, sous diverses formes (essence, voitures, appareils), et interrogé de nombreux acteurs de la mobilité à Budapest.

L'activité associative m'a par ailleurs conduite à participer à de nombreux événements destinés à promouvoir les actions de Levegő. J'ai ainsi pris part à des conférences et à des manifestations telles que la Journée de l'Europe ou la Journée de l'environnement, en tenant notre stand avec mes collègues.

Je me suis également rendue au lac Balaton, à Fonyód, en compagnie d'András Lukács, président de l'association, d'autres stagiaires et d'András Tóth, membre d'une commission⁴⁶, afin de protester contre un projet immobilier. Ce projet était largement décrié en raison de son absurdité écologique, détruisant un écosystème situé à proximité d'un lac, mais aussi pour des raisons d'injustice sociale, le projet n'étant pas taxé à la hauteur de ce qu'il aurait dû être. (voir annexe n°7)

Tout au long du stage, je me suis rendue sur le terrain afin d'observer les rues scolaires de Budapest et d'aider ma collègue Jade Devillepois sur la thématique des school streets. Ce travail consistait à observer les rues situées aux abords des écoles, à

46

analyser l'environnement urbain ainsi que les modes de transport utilisés par les enfants et leurs parents. (voir annexe n°8)

Dans le cadre de l'une de ces missions, je me suis rendue avec ma collègue à Piliscsaba, ville de la couronne périurbaine de Budapest, afin d'étudier une situation de conflit née d'un projet urbain. Notre organisation avait en effet été sollicitée car un projet de construction d'un parking en face de l'école élémentaire avait suscité le mécontentement d'une partie des parents d'élèves. Grâce à leur mobilisation, au soutien de Levegő et à notre travail de terrain, le projet a finalement été abandonné. Cet exemple, bien qu'il connaisse une issue favorable, montre que certains territoires hongrois restent fragiles en matière de mobilité, et à quel point la question du stationnement demeure particulièrement clivante, y compris à l'échelle d'une seule école. (voir annexe n°9)

Revenons désormais à ma mission principale, en détaillant le contexte dans lequel elle m'a été confiée.

2.3 - Les voitures de fonction à Budapest : diagnostic et enjeux

2.3.a - Diagnostic et enjeux autour des voitures de fonction à Budapest

Une voiture de fonction est mise à la disposition d'un employé pour un usage à la fois professionnel et personnel, constituant ainsi un avantage en nature majeur. À l'inverse, une voiture ou un utilitaire à usage strictement professionnel permet à des professionnels, artisans, soignants, maçons, qui n'ont besoin de leur véhicule que dans le cadre de leur activité, d'exercer leur métier. C'est sur cette distinction que ma structure de stage a fondé ma mission, en orientant les recherches sur le levier du stationnement.

Levegő distingue en effet deux types de voitures de fonction. Le premier est celui que les entreprises fournissent comme avantage, généralement aux cadres, et que les employés utilisent ensuite principalement à des fins privées, bénéficiant souvent au passage d'une carte de carburant gratuite. Ce type pose un double problème pour l'ONG. Premièrement, la possibilité d'utiliser une voiture à moindre coût et de manière pratique, l'entreprise prenant en charge l'entretien et l'assurance, encourage fortement l'usage automobile, qui devient l'option de transport par défaut.

D'autre part, fournir une voiture de fonction entraîne pour l'entreprise une charge fiscale moindre que verser un salaire équivalent qui permettrait à l'employé d'acheter et d'entretenir lui-même un véhicule de même catégorie. Or, si les employés devaient financer eux-mêmes leur voiture, une partie d'entre eux opterait probablement pour des

modèles plus petits et moins consommateurs de carburant. Tout se passe donc comme si les entreprises bénéficiaient d'une subvention publique déguisée en exonération fiscale, ce qui revient à utiliser de l'argent public pour faciliter l'usage automobile des cadres.

Selon les estimations de l'ONG Levegő, ce manque à gagner pour l'État représente environ 400 milliards de forints par an, soit l'équivalent de la moitié du budget national alloué aux transports publics interurbains⁴⁷. Il s'agit là d'un problème à l'échelle européenne, également identifié par l'ONG Transport & Environment, les subventions aux voitures de fonction à essence et au diesel représentant un coût estimé à 42 milliards d'euros par an pour les contribuables⁴⁸.

C'est pourquoi Levegő milite pour une réduction des subventions au stationnement accordées à ce premier type de voitures de fonction, jugées injustes socialement et défavorables sur le plan environnemental. À Budapest, certains arrondissements, les 3e, 8e et 12e, accordent ainsi moins de subventions aux voitures de fonction qu'aux voitures privées, ce qui augmente leur redevance annuelle de stationnement résidentiel.

Le second type de voiture de fonction est celui que les entreprises utilisent directement pour leur activité économique, par exemple pour transporter des marchandises ou visiter des clients. Si ce cas est jugé moins problématique que le précédent, la position de Levegő reste qu'il ne devrait pas non plus être subventionné : accorder un avantage de stationnement à ces véhicules revient à fausser la concurrence au détriment des entreprises ayant fait le choix de mobilités alternatives, comme le vélo-cargo. Pendant longtemps, ce type de véhicule pouvait stationner à moitié prix sur présentation d'un permis de stationnement professionnel. Bien que la municipalité centrale ne délivre plus ce type de permis à l'échelle de la ville, plusieurs arrondissements, les 1er, 2e, 6e, 7e et 11e, continuent de le faire⁴⁹, créant une incohérence dans la gestion de l'espace public.

C'est dans ce cadre institutionnel et réglementaire que j'ai réalisé un travail de documentation sur le stationnement des voitures de fonction et des voitures professionnelles en Europe, que j'ai ensuite élargi aux SUV et aux véhicules lourds.

2.3.b - Le stationnement professionnel : un autre levier de régulation

La question du stationnement des professionnels mobiles ayant un besoin réel de leur véhicule, qu'il s'agisse d'artisans, de soignants ou de dépanneurs, mérite d'être éclairée par les pratiques observées dans d'autres villes européennes.

⁴⁷ Csaba TOTH, *Mobility subsidies and distributive justice - case study of Budapest*. 2021

⁴⁸ Transport & Environment, *Subsidies for petrol and diesel company cars cost EU taxpayers €42 billion every year*. 2024

⁴⁹ rapport Levegő

L'analyse comparée de Lyon, Paris, Bruxelles et Genève révèle d'abord une distinction structurante en matière de gouvernance. Bruxelles et Genève ont fait le choix de confier la gestion du stationnement à un organisme dédié couvrant l'ensemble du territoire, respectivement parking.brussels et la Fondation des parkings, ce qui leur permet d'élaborer une politique cohérente et documentée, comme l'illustre le guide de vingt pages produit par Genève pour les professionnels mobiles. La France, à l'inverse, conserve une gestion éclatée à l'échelle municipale ou métropolitaine : chaque ville définit ses propres règles, ce qui explique que Lyon ait initié un projet d'harmonisation avec Villeurbanne à la demande de la CAPEB, dans l'espoir d'un effet d'entraînement vers d'autres communes.

Sur le plan tarifaire, les écarts sont considérables. Lyon impose une base de 700 euros par an et par véhicule pour les professionnels mobiles, modulée selon le type d'activité, qu'il s'agisse de dépannage urgent, de chantier ou d'artisanat-commerce, et conditionnée à la détention d'une vignette Crit'Air conforme à la zone à faibles émissions. Paris a structuré une offre plus différenciée encore, avec cinq droits distincts selon le type d'activité, sédentaire, mobile ou santé, chacun avec ses propres conditions d'éligibilité et de durée de stationnement autorisée. Bruxelles propose une carte professionnelle régionale dont le tarif annuel varie de 211 à 847 euros selon le nombre de cartes demandées par l'entreprise. Genève, à l'inverse, a opté pour une logique d'usage ponctuel plutôt qu'un abonnement annuel, avec un macaron multizone journalier compris entre 11 et 22 euros selon la durée de l'intervention.

L'entretien mené avec Floris Tack, directeur de parking.brussels, apporte un éclairage complémentaire sur le contexte bruxellois. Pour contenir la pression automobile liée à l'activité professionnelle, la ville a choisi d'agir sur l'offre plutôt que sur la demande, en plafonnant le nombre de places professionnelles autorisées à une place par 50 mètres carrés de bureau, l'excédent devant être supprimé, taxé, ou partagé avec les résidents du quartier. Cette approche structurelle contraste avec la logique plus tarifaire adoptée par les autres villes du panel.

Genève se distingue enfin par la sophistication de son dispositif opérationnel, qui module les tolérances selon la durée de l'intervention : vingt minutes pour les livraisons sur emplacement jaune, extensibles à quarante minutes sur accord de l'agent, au-delà desquelles un macaron multizone payant devient nécessaire. Cette gradation fine, accompagnée de règles spécifiques pour la vieille ville et les zones piétonnes, tranche avec l'approche plus binaire de Lyon, qui distingue surtout les professions par type d'intervention plutôt que par durée de stationnement.

2.4 - Profil et impact environnemental des voitures de fonction et SUV

Le régime fiscal décrit précédemment favorise un renouvellement disproportionné vers des véhicules lourds : si les voitures de société ne représentent que 11 % du parc automobile hongrois global, elles constituent 60 % des véhicules de moins de cinq ans. Il s'agit majoritairement de véhicules puissants et encombrants.⁵⁰

Le Forum Vies Mobiles, institut de recherche et d'étude indépendant français sur la mobilité durable, a mené une étude sur les voitures de fonction en février 2026⁵¹. Selon ce rapport, seuls 5,8 % des travailleurs français bénéficient d'une voiture de fonction. Parmi eux, 50 % sont des cadres ou des dirigeants, et 75 % sont des hommes, ce qui révèle la dimension à la fois sociale et genrée de cet avantage.

Pour de nombreux salariés, disposer d'une voiture de fonction n'est même pas un véritable choix : elle leur est imposée par l'employeur comme un substitut moins coûteux à une augmentation de salaire directe et imposable, ce qui les empêche de recourir à des modes de transport plus écologiques.

Comme les employeurs prennent en charge l'ensemble des frais de fonctionnement, carburant, entretien, stationnement, les conducteurs ont tendance à perdre leur sensibilité au prix, ce qui peut entraîner d'importants changements de comportement : le régime fiscal incite ainsi à un usage plus intensif de la voiture. Les trajets hebdomadaires domicile-travail effectués en voiture augmentent en moyenne de 58,2 kilomètres par rapport aux salariés sans voiture de fonction⁵², selon les recherches d'Alex Van Steenberghe.

Rapportées à leur part dans la flotte globale, les voitures de fonction émettent ainsi deux fois plus de CO₂ que les véhicules particuliers. L'abolition de ces privilèges fiscaux pourrait réduire ces émissions de 7,5 % dans l'ensemble du secteur du transport de voyageurs. En 2024, les flottes d'entreprises ont acheté 70 % des berlines haut de gamme et des SUV de luxe vendus, contre seulement 30 % pour les particuliers, signe d'une polarisation croissante du marché automobile vers les segments les plus lourds via le canal professionnel.

⁵⁰ Csaba TOTH, *subvention pour voiture d'entreprise 2*. 2026 - disponible à l'adresse : [w ceges_auto_tamogatas2.docx](#)

⁵¹ Forum Vies Mobiles, *Synthèse : Pour qui roule la voiture de fonction?* 2026.

⁵² Alex Van Steenberghe, *The fiscal treatment of company cars in Belgium: Effects on car demand, travel behaviour and external costs*. 2016.

2.4.a - L'emprise au sol des SUV

Les SUV représentent un exemple particulièrement clair de la manière dont un véhicule peut être nuisible à son environnement : ils occupent un espace excessif lors de la conduite comme du stationnement, et polluent davantage en raison d'une consommation de carburant plus élevée. Pourtant, ces véhicules continuent d'investir les flottes professionnelles, malgré leurs nombreux inconvénients sociaux et écologiques.

Comme l'illustre le schéma suivant, les SUV occupent plus d'espace public que les véhicules standards, au détriment des autres usagers de la route, en particulier les cyclistes. Cette occupation excessive de l'espace soulève des questions de sécurité et peut dissuader le recours à des solutions de mobilité douce, les usagers se sentant souvent mal à l'aise de partager la route avec des véhicules surdimensionnés.

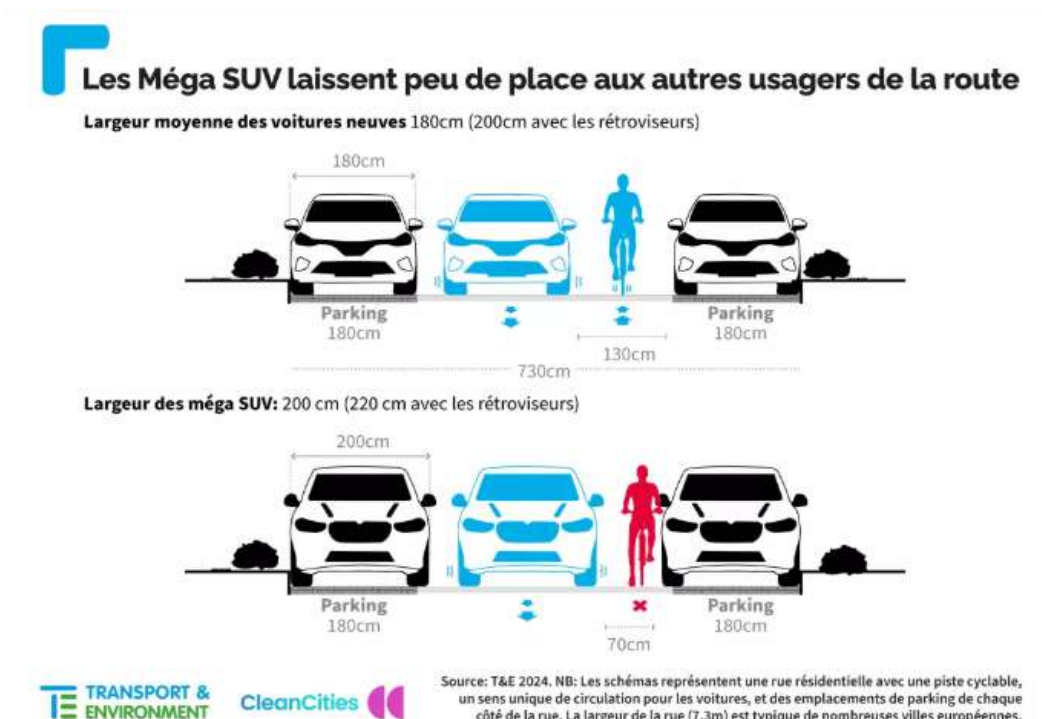


Figure 37 : Occupation de l'espace routier par les SUV. Source : Transport & Environment, 2024.

Un récent rapport de l'ONG Transport & Environment a mis en lumière l'ascension du modèle SUV et l'ensemble de ses externalités négatives.⁵³ Ce phénomène, qualifié de « Car Spreading », ou propagation automobile, se traduit par une croissance annuelle

⁵³ Transport & Environment, Ever-bigger? Car size at a crossroads. 2026

continue des dimensions des véhicules neufs : 1,2 cm pour la longueur moyenne, et 0,5 cm pour la largeur et la hauteur des capots. Lucien Mathieu, directeur du programme automobile de Transport & Environment, résume la situation : *“les constructeurs automobiles ont privilégié une stratégie de véhicules plus grands et plus rentables. (...) Le résultat est que les villes et les communes subissent une pression pour agrandir les places de stationnement, puis sacrifier l'espace public pour compenser les places perdues.”*

Cette domination croissante de véhicules toujours plus volumineux sur l'espace urbain affecte considérablement la capacité de stationnement en voirie. Sans politique de right-sizing, c'est-à-dire un retour strict aux dimensions de 2015, les grandes métropoles européennes pourraient perdre entre 8,5 % et 14 % de leur capacité de stationnement en surface d'ici 2040.

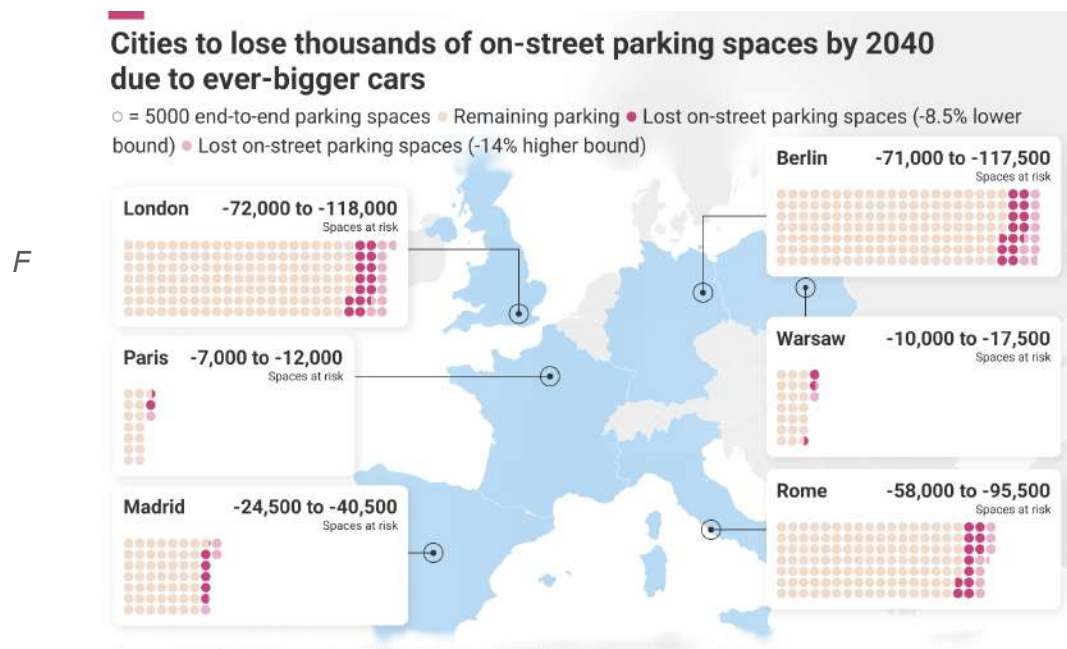


Figure 38 : Infographie représentant la perte de stationnement en voirie dans plusieurs villes européennes d'ici à 2040. Source : Transport & Environment, 2026.

L'industrie automobile investit par ailleurs massivement pour promouvoir les SUV. Ainsi, fin 2019, un temps d'antenne quotidien moyen de huit heures et quarante-cinq minutes était consacré à la promotion des SUV sur la télévision française, auquel s'ajoutent vingt-huit pages de journaux par jour et 318 718 panneaux publicitaires dans l'espace public, selon le WWF France⁵⁴. Or, selon une étude du groupe de réflexion Badvertising, l'exposition aux publicités pour les SUV encourage leur achat : "les participants ayant déclaré être "parfois" exposés aux publicités pour les SUV, par rapport à ceux qui y étaient "rarement" exposés, étaient 71 % plus susceptibles de posséder un SUV plutôt qu'une voiture standard, et 250 % plus susceptibles de posséder un SUV plutôt que de ne posséder aucun véhicule à moteur."⁵⁵

Le graphique suivant montre que l'expansion des SUV les a conduits à occuper la première place de l'ensemble du marché automobile européen dès 2021.

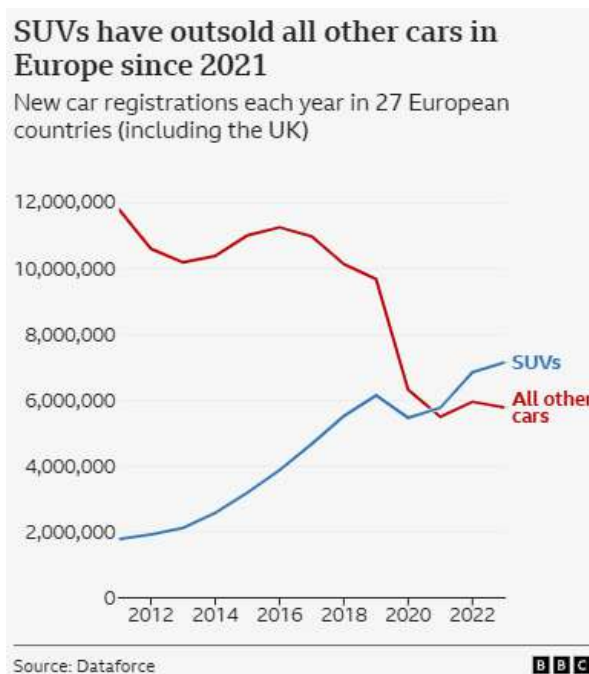


Figure 39 : Nombre de SUV vendus en Europe.
Source : Dataforce, 2025.

⁵⁴ WWF, Publicité automobile : le WWF France alerte sur "l'obsession SUV" et propose une taxe sur les publicités pour véhicules lourds. 2025

⁵⁵ BadVertising, Advertising drives demand for SUVs - new research says. 2021

2.4.b - Le cas hongrois et les limites du cadre juridique européen

Prenons l'exemple hongrois, qui voit également son parc de SUV augmenter. Selon Telex⁵⁶, le pays compte 595 789 voitures à moteur thermique d'un poids total autorisé en charge de 1,6 tonne ou plus, et 6 870 voitures électriques d'un PTAC de 2 tonnes ou plus. Il n'existe pas d'immatriculation spécifique pour les SUV, la seule distinction possible étant celle du poids. À Budapest, ce chiffre s'élève à 228 199 véhicules ; si la réglementation parisienne y était appliquée, 17 % des véhicules immatriculés dans la ville, soit environ un véhicule sur six, seraient concernés. À cela s'ajoutent les véhicules de passage qui font demi-tour en ville et utilisent les places de stationnement publiques.

En l'absence de cadre européen harmonisé, les municipalités régulent de manière autonome les tarifs et les règles de stationnement applicables aux véhicules lourds, polluants et encombrants, dans le but d'en limiter l'usage en ville et de les taxer davantage. Les collectivités locales font cependant face à une fragilité juridique : chaque arrêté municipal reste exposé à un risque de recours devant les tribunaux administratifs, dans un rapport de force jugé déséquilibré entre des constructeurs automobiles dotés de départements juridiques puissants et des villes disposant de moyens bien plus limités pour défendre leurs décisions.

Voici quelques exemples de la manière dont certaines villes françaises, ainsi que Zurich, ont abordé ce problème. À l'échelle européenne, trop peu de villes ont pour l'instant mis en place une politique tarifaire de stationnement spécifique aux SUV. Celles qui l'ont fait ont principalement introduit des tarifs fondés sur le poids du véhicule : pour ne pas employer le terme " SUV ", elles font référence au poids et au type de motorisation. Paris a ainsi introduit ces restrictions à la suite d'un référendum citoyen, le sujet ayant fait l'objet d'un débat important au sein de l'opinion publique. Pour l'instant, la restriction vise principalement les visiteurs, après que les professionnels ont obtenu une modification de la loi en leur faveur.

L'impact de cette régulation a été démontré à Paris, où l'augmentation des tarifs de stationnement en centre-ville et la réduction du nombre de places ont entraîné une

⁵⁶ Telex, "À Budapest, une voiture sur six est aussi lourde que les SUV pour lesquels le tarif de stationnement est triplé à Paris." 2024

baisse de 20 à 25 % du trafic. Ces mesures ciblaient spécifiquement les automobilistes non locaux, tandis que les résidents et les professionnels se voyaient proposer des vignettes de stationnement à tarif réduit.

2.4.c - Cinq villes face au poids des véhicules : Paris, Lyon, Grenoble, Bordeaux et Zurich

À la suite d'un vote citoyen sur la hausse de la tarification spécifique aux véhicules lourds, le Conseil de Paris a approuvé la mesure en mai 2024. Les véhicules ciblés doivent désormais payer trois fois plus cher qu'une voiture standard. Le critère de poids est fixé à 1 600 kg pour les véhicules thermiques et hybrides, et à 2 000 kg pour les véhicules électriques. Les tarifs varient de 12 à 18 euros par heure selon l'arrondissement, avec un plafond fixé à 225 euros en zone 1 et 150 euros en zone 2 après six heures de stationnement. La mesure cible spécifiquement les visiteurs, c'est-à-dire les conducteurs ne disposant d'aucune autorisation de stationnement spécifique, qu'elle soit résidentielle, professionnelle, liée aux basses émissions, ou liée au handicap.

TARIFS DES SUV À PARIS EN 2024



Durée	1 ^{re} au 11 ^e	12 ^e au 20 ^e
1h	18€	12€
2h	36€	24€
3h	72€	48€
4h	117€	78€
5h	171€	114€

Source : Mairie de Paris

Figure 40 : Tarifs de stationnement des SUV à Paris en 2024. Source : Mairie de Paris.

Selon un article publié en février 2025 dans Le Parisien, cette nouvelle surtaxe de stationnement a eu un impact majeur sur le comportement des conducteurs et sur l'occupation des places. Trois mois après le triplement des tarifs, en octobre 2024, Paris a enregistré 25 000 à 35 000 voitures lourdes de moins stationnées dans les rues, soit une baisse de 66 %⁵⁷. L'objectif affiché de la mesure était la sécurité, non le profit : les

⁵⁷ Le Parisien, *Stationnement à Paris : trois mois après la hausse du tarif, "deux tiers de SUV en moins" garés dans les rues*. 2025

recettes totales de stationnement de la ville sont restées stables, les 900 000 euros perdus en raison de la diminution du nombre de véhicules concernés ayant été compensés par le triplement des tarifs appliqués aux véhicules restants.

Le comportement des propriétaires de SUV s'est néanmoins adapté : nombre d'entre eux se sont reportés vers les parkings souterrains et vers des applications de stationnement partagé comme YesPark, qui permettent de payer sa place directement depuis son téléphone. Les associations d'automobilistes signalent par ailleurs une augmentation de la fraude par dissimulation des plaques d'immatriculation face aux véhicules de contrôle automatisé.

Après une forte contestation de la part des plombiers, électriciens et peintres, qui menaçaient de boycotter les chantiers parisiens ou de répercuter les coûts de stationnement sur leurs clients, la ville est revenue en partie sur sa politique. Un amendement du Conseil de Paris exempte désormais officiellement les véhicules de catégorie N1, c'est-à-dire les fourgonnettes commerciales de moins de 3,5 tonnes utilisées par les artisans, de la tranche tarifaire applicable aux SUV.

Lyon est la première métropole française à pénaliser les véhicules les plus lourds à travers ses critères de stationnement.⁵⁸ Cette tarification progressive, votée en 2024 par le Conseil municipal, prévoit une hausse des prix pour les véhicules thermiques de plus de 1 525 kg, les hybrides rechargeables de plus de 1 900 kg, et les véhicules électriques de plus de 2 100 kg. Pour les résidents concernés, l'abonnement mensuel passe de 20 à 30 euros, avec une surtaxe supplémentaire de 45 euros par mois pour les véhicules dépassant ces seuils. À l'inverse, un tarif réduit de 15 euros par mois reste accessible pour les voitures de moins de 1 000 kg, ainsi que pour les familles nombreuses et les bénéficiaires des minima sociaux.

Depuis mars 2024, le prix des abonnements mensuels pour les vingt-et-un parkings couverts gérés par la Métropole de Grenoble a également augmenté pour les véhicules thermiques pesant plus de 1 500 kg⁵⁹ ou électriques de plus de 1 800 kg, entraînant une hausse de 10 % sur les abonnements de stationnement concernés. Contrairement à Paris, Lyon et Bordeaux, Grenoble cible ainsi exclusivement le stationnement en parking fermé, sans toucher au stationnement en voirie.

À Bordeaux, la « tarification éco-responsable du stationnement » est entrée en vigueur en mai 2025.⁶⁰ Une surtaxe de 30 % s'applique aux voitures thermiques pesant plus de 1 600 kg ainsi qu'aux véhicules hybrides ou électriques de plus de 1 900 kg. Cette mesure concerne à la fois les abonnements résidentiels et les tarifs horaires des

⁵⁸ Ville de Lyon, *Tarification progressive du stationnement*.

⁵⁹ Roule Media, *À Grenoble, les abonnements aux parkings coûtent plus cher pour les véhicules lourds !* 2024

⁶⁰ Ville de Bordeaux, *Délibération cadre relative à la tarification du stationnement*. 2025

visiteurs, mais les abonnements de stationnement professionnels en sont exemptés. La zone tarifaire couvre l'ensemble de la ville pendant les heures standard de stationnement payant, soit de neuf heures à dix-neuf heures, du lundi au samedi.

En septembre 2025, les résidents de Zurich ont approuvé par référendum une nouvelle réglementation pour les permis de stationnement en zone bleue, dont le tarif est désormais calculé en fonction du poids du véhicule.⁶¹ Les propriétaires de véhicules à zéro émission paieront entre 30 et 40 centimes par kilogramme de masse du véhicule, contre 35 à 45 centimes par kilogramme pour les véhicules thermiques. Le prix annuel d'un permis pourrait ainsi passer de 300 à 540 francs suisses. Le système exclut par ailleurs les résidents disposant déjà d'une place de stationnement privée, les niveaux exacts des surtaxes devant être précisés dans les textes réglementaires à venir.

Bien que les seuils de poids varient légèrement d'une ville à l'autre, généralement autour de 1 500 à 1 600 kg pour les véhicules thermiques, les stratégies adoptées divergent sensiblement : Paris privilégie l'aspect dissuasif à l'égard des visiteurs, Lyon, Bordeaux et Zurich misent sur une fiscalité ciblant les résidents, tandis que Grenoble se concentre uniquement sur les parkings fermés, hors voirie.

En conclusion, les villes européennes ont de plus en plus recours à des tarifs de stationnement progressifs pour décourager l'usage des véhicules les plus grands et les plus polluants, sans pour autant les interdire totalement. Si les premiers résultats observés à Paris montrent que cette approche fonctionne, il s'agit de diffuser ce type de réglementation à l'ensemble de l'Europe.

⁶¹ European Transport Safety Council, Zurich and Cardiff to move forward with weight-based parking charges. 2025

Conclusion

Ce mémoire en deux parties a permis de répondre à ma problématique en croisant deux axes: la compréhension du territoire budapestois, de son héritage historique et de son impact sur les mobilités actuelles d'une part ; l'analyse de la politique de stationnement telle qu'elle est mise en œuvre à Budapest d'autre part, afin d'éclairer l'importance de ma mission de stage, axée sur les voitures de fonction.

La première partie a montré que la situation actuelle de Budapest en matière de mobilier ne peut se comprendre sans revenir sur le passé socialiste du pays et son héritage. L'automobilisation tardive de la Hongrie a eu de nombreuses conséquences sur la planification urbaine : de nombreuses infrastructures ont été pensées pour la voiture, en périphérie mais également dans le centre. Cependant, au vu du contexte de l'époque, les aménagements en périphérie n'ont pas pu prédire les besoins actuels en termes de stationnement. D'autres facteurs ont renforcé cette dynamique, comme la perception sociologique de l'achat d'une voiture, qui reste très valorisée en Hongrie, ou les tarifs de stationnement résidentiels extrêmement bas dont ont profité les automobilistes, favorisant l'usage de la voiture. Les trois logiques identifiées dans le cadre théorique trouvent ici leur confirmation : la logique comportementale, à travers des tarifs si bas qu'ils encouragent l'utilisation de la voiture et l'héritage historique montrant l'importance de l'automobile, ici en Hongrie, la logique redistributive, à travers les avantages fiscaux et les subventions cachées dont bénéficient les automobilistes ; et la logique spatiale, à travers la saturation de l'espace public à cause d'une planification ayant voulu encourager la diffusion de l'automobile et d'un autre côté un manque d'anticipation des besoins du stationnement.

La seconde partie a permis d'élargir cette analyse à l'échelle européenne, à travers l'étude du stationnement professionnel et des voitures de fonction entraînant une augmentation de la place des SUV dans le marché. Premièrement, la comparaison entre Lyon, Paris, Bruxelles et Genève révèle différentes gestions de la politique de stationnement mais renvoie à la même conclusion: le stationnement demeure l'un des rares leviers d'action directement utilisables par les collectivités pour agir sur l'usage automobile des professionnels. L'étude du phénomène autour des SUV et des politiques tarifaires ciblant les véhicules les plus lourds, à Paris, Lyon, Grenoble, Bordeaux ou Zurich, confirme que la tarification progressive du stationnement selon le poids ou le gabarit du véhicule est une réponse crédible dont les premiers résultats parisiens, avec une forte baisse du nombre de SUV stationnés en voirie trois mois après la réforme, démontrent l'efficacité. La ville de Budapest a également décidé d'appliquer cette restriction au sein de son territoire.

Ce travail met également en lumière l'impact de la situation politique d'une ville et de son gouvernement sur ses choix de planification. La fragmentation institutionnelle entre les vingt-trois arrondissements et la capitale, l'absence de standardisation réglementaire, ainsi que les tensions politiques avec l'ancien gouvernement Fidesz, qui avait réduit les compétences et les financements de la ville après la perte de la mairie en 2019, ont fortement contraint la marge de manœuvre des acteurs locaux, jusqu'à limiter l'accès de la Hongrie à 55 % des fonds européens qui lui étaient alloués, en raison des tensions sur l'État de droit. Les entretiens menés auprès des élus et des experts montrent toutefois qu'un changement de paradigme est possible même dans ce contexte défavorable : l'exemple du 8^e arrondissement, où l'introduction d'un stationnement résidentiel payant en 2022 a permis de libérer environ six mille places sans coût électoral pour les élus sortants, réélus en 2024, est positif et montre qu'une politique de stationnement juste et non populiste est possible. L'arrivée au pouvoir, en mai 2026, du gouvernement de Péter Magyar laisse envisager une résolution des conflits entre l'État et la capitale, ainsi qu'un déblocage progressif des fonds européens, ressources déterminantes pour accélérer la transition verte. Il est cependant trop tôt pour en mesurer les effets concrets : au moment de la rédaction de ce mémoire, la réglementation nationale héritée de la période précédente, notamment le régime fiscal avantageux accordé aux voitures de fonction, reste en vigueur et continue de favoriser structurellement l'usage automobile.

Également, en parallèle, l'action des collectivités locales, appuyée par le travail d'ONG comme Levegő Munkacsoport, reste un des principaux moteurs du changement. Les réformes tarifaires prévues pour juillet 2026 et 2027, portant respectivement sur la hausse générale des tarifs de stationnement et sur une nouvelle réglementation tarifaire sur les véhicules lourds, s'inscrivent dans la continuité de cette dynamique.

En conclusion, ce travail confirme que le stationnement constitue bien un outil majeur de transformation d'une ville et de ses usages : à Budapest, la politique menée, pendant longtemps fragmentée, s'oriente progressivement vers une tarification plus juste, un équilibre entre les différentes pratiques de mobilité et une reconquête de l'espace public.

Table des figures et illustrations

Liste des figures

Figure 1 : Influence du stationnement sur le choix modal. Source : Jean-Marie Guidez et Vincent Kaufmann, « Les citoyens face à l'automobilité : étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », 1998. p.7

Figure 2 : Tableau détaillé des charges et recettes annuelles générées par le stationnement. Source : Bruno Cordier, ADETEC. p.9

Figure 3 : Schéma représentant l'emprise spatiale d'une place de stationnement en comparaison avec d'autres usages. Source : ITDP, 2025. p.9

Figure 4 : Illustration de l'inaccessibilité des espaces dédiés à la voiture pour les piétons. Source : Csaba Tóth, 2021. p.11

Figure 5 : Indice de qualité de vie. Source : Futura Mobility. p.12

Figure 6 : Carte de la Hongrie. Source : Bardocz Peter. p.13

Figure 7 : Carte du prix moyen au mètre carré à Budapest en 2013. Source : Office central des statistiques hongrois (KSH). p.13

Figure 8 : Vue de Budapest depuis Buda. Crédit : Manon Couprie, 2026. p.14

Figure 9 : Évolution du parc automobile français et hongrois, de 1947 à 1980. Crédit : Manon Couprie, 2026. p.16

Figure 10 : Tableau comparatif de la motorisation française et hongroise de 1947 à 1980. Crédit : Manon Couprie, 2026. p.17

Figure 11 : L'ancien pont Elisabeth (1913) et le nouveau pont inauguré en 1964. Source : PestBuda, 2021. p.18

Figure 12 : Évolution de la répartition modale à Budapest selon les années. Source : LIBERTY.EU, « When Institutions Fail Cities: Case of Budapest's Transport ». p.19

Figure 13 : Photo de voitures stationnées dans un grand ensemble à Óbuda, dans le 3e arrondissement. Crédit : Manon Couprie, 2026. p.20

Figure 14 : Photographies montrant l'évolution du quartier d'Angyalföld. Source : Árpád Kiss-Kuntler, Office télégraphique hongrois (MTI). p.21

Figure 15 : Évolution de la répartition modale à Budapest de 2014 à 2021. Source : Budapesti Mobilitási Terv 2030. p.22

Figure 16 : Part modale de la voiture dans les pays de l'Union européenne. Source : Eurostat, 2023. p.23

Figure 17 : Répartition modale de Budapest projetée pour 2030. Source : Budapest Mobility Plan 2030. p.23

Figure 18 : Plan du réseau de transport de Budapest. Source : BKK. p.25

Figure 19 : Photo des tramways des lignes 4 et 6 à la station Oktogon. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.25

Figure 20 : Photo d'une station de vélos MOL Bubi dans le 2e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.26

Figure 21 : Répartition modale détaillée à Budapest selon la zone géographique. Source : Budapest Mayor's Office, 2011. Crédit : Csaba Tóth, 2021. p.27

Figure 22 : Évolution de la population de Budapest et de son agglomération de 1870 à 2022. Source : Office central des statistiques de Hongrie. p.27

Figure 23 : Carte des arrondissements de Budapest. Source : Topograf. p.30

Figure 24 : Zones de stationnement payant à Budapest. Source : BKK. p.31

Figure 25 : Tableau du tarif de stationnement par zone. Source : BKK, 2026. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.32

Figure 26 : Photo d'un panneau annonçant une zone de stationnement dans le 5e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.32

Figure 27 : Évolution des prix du stationnement selon l'indice et le salaire moyen. Source : Levegő Munkacsoport, 2025. p.33

Figure 28 : Photo de stationnement en voirie des deux côtés de la rue, dans le 7e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.34

Figure 29 : Photo d'un axe majeur le long du Danube dans le 2e arrondissement, où piétons et cyclistes doivent se partager le même espace. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.35

Figure 30 : Photo d'une rue ayant aménagé son espace urbain en supprimant des places de stationnement, dans le 8e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.36

Figure 31 : Photo d'une rue ayant aménagé son espace urbain en végétalisant tout en gardant des places de stationnement, dans le 8e arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.36

Figure 32 : Comparaison du prix annuel de l'utilisation de 10 m² d'espace public extérieur dans deux arrondissements centraux de Budapest et dans les zones gérées directement par la capitale. Source : Csaba Tóth, 2021. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.37

Figure 33 : Photos d'une rue dans le 5e arrondissement, où les voitures occupent l'espace public. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.38

Figure 34 : Carte des parkings relais (P+R) à Budapest. Source : BKK, 2023. p.40

Figure 35 : Tableau montrant les réformes liées au stationnement à Budapest. Source : Infostart / MTI, 2024. Crédit : Manon Coupry, 2026. p.41

Figure 36 : Logo de l'ONG Levegő Munkacsoport. p.42

Figure 37 : Occupation de l'espace routier par les SUV. Source : Transport & Environment, 2024. p.48

Figure 38 : Infographie représentant la perte de stationnement en voirie dans plusieurs villes européennes d'ici à 2040. Source : Transport & Environment, 2026. p.50

Figure 39 : Nombre de SUV vendus en Europe. Source : Dataforce, 2025. p.49

Figure 40 : Tarifs de stationnement des SUV à Paris en 2024. Source : Mairie de Paris. p.52

Bibliographie

Ouvrages, mémoires et publications scientifiques :

BARDOU Lucas, 2025, *La mutualisation du stationnement comme outil d'optimisation de l'espace public urbain : étude et réflexion autour des potentialités de mutualisation du stationnement des organisations montréalaises*, Mémoire de Master 2, Toulouse, Université Jean Jaurès, 108 p.

CHRISTIANSEN Petter, FEARNLEY Nils, HANSSEN Jan Usterud et SKOLLERUD Kåre, 2017, *Household parking facilities : relationship to travel behaviour and car ownership*, Oslo, Institute of Transport Economics. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517306737> ,

GUIDEZ Jean-Marie et KAUFMANN Vincent, 1998, *Les citoyens face à l'automobilité : étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) / ADEME / Union des transports publics.

GRABAR Henry, 2023, *Paved Paradise : How Parking Explains the World*, New York, Penguin Publishing Group, 368 p.

HAMPSHIRE Robert et SHOUP Donald, 2021, « What Share of Traffic is Cruising for Parking? », *Journal of Transport Economics and Policy*. <https://www.researchgate.net/journal/Journal-of-Transport-Economics-and-Policy-0022-5258>

JÓKAY Károly, 2007, *Hongrie - étude de cas sur le secteur de la fabrication automobile / des véhicules*, Bruxelles, European Restructuring Monitor.

SHOUP Donald, 2005, *The High Cost of Free Parking*, Londres, Routledge, 733 p.

TÓTH Csaba, 2021, *Mobility subsidies and distributive justice - case study of Budapest*, Budapest, Central European University. URL : https://www.etd.ceu.edu/2022/toth_csaba_02.pdf

TÓTH Csaba, 2026, *Subvention pour voiture d'entreprise 2*, Budapest, document interne Levegő Munkacsoport. Document communiqué par l'auteur.

VAN STEENBERGEN Alex, 2016, « The fiscal treatment of company cars in Belgium : Effects on car demand, travel behaviour and external costs », *Brussels Studies*. URL : <https://www.researchgate.net/publication/297716209>

*

Rapports institutionnels

- CEREMA, 2021, *Le stationnement sur l'espace public : une boîte à outils du Cerema*.
- CIVITAS, 2018, *Parking management as a game changer for urban mobility*.
- EUROPEAN PARKING ASSOCIATION, 1998, *16 good arguments for parking management*.
- ETSC (European Transport Safety Council), *Zurich and Cardiff to move forward with weight-based parking charges*, 2025, URL : <https://etsc.eu/zurich-and-cardiff-to-move-forward-with-weight-based-parking-charges/>
- FORUM VIES MOBILES, 2026, *Pour qui roule la voiture de fonction ? Synthèse*, Paris.
- INTERREG CENTRAL EUROPE, *We do not dare to leave the parking spaces*, 2024, URL : <https://www.interreg-central.eu/news/we-do-not-dare-to-leave-the-parking-spaces/>
- ITDP, *On-Street Parking Pricing Guide*, 2021, URL : <https://itdp.org/publication/on-street-parking-pricing/>
- ITDP, *Too much urban space is used for parking*, 26 septembre 2024, URL : <https://itdp.org/2024/09/26/too-much-urban-space-is-used-for-parking/>
- ITPD, *Sizing Up Parking Space*, 2025, URL : <https://itdp.org/publication/sizing-up-parking-space/>
- LEVEGŐ MUNKACSOPORT, *Transports et espace public*, mars 2020, URL : https://www.levego.hu/site/assets/files/6187/kozlekedes_kozterulet_2020marc09h.pdf
- LEVEGŐ MUNKACSOPORT, *La construction des parkings-relais P+R de Mexikói út ne fait qu'aggraver le problème*, août 2022, URL : <https://www.levego.hu/hirek/2022/08/a-mexikoi-ut-p-r-parkolohazak-epitese-csak-noveli-a-bajtl>
- LEVEGŐ MUNKACSOPORT, *Parking policies and school streets in Paris and Budapest*, URL : <https://www.levego.hu/egyeb/parking-policies-and-school-streets-in-paris-and-budapest/>
- NATIONS UNIES (DESA), *68% of the world population is projected to live in urban areas by 2050*, 2018, URL : <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-perspects.html>
- RAC FOUNDATION, *Spaced Out : Perspectives on Parking*, 2012, URL : <https://www.racfoundation.org/research/mobility/spaced-out-perspectives-on-parking>
- SETON, *Étude nationale : les Français et le stationnement*, 2017, URL : <https://seton.fr/blog/securite/etude-nationale-les-francais-et-le-stationnement/>
- TRANSPORT & ENVIRONMENT, *Subsidies for petrol and diesel company cars cost EU taxpayers €42 billion every year*, 2024, URL : <https://www.transportenvironment.org/articles/subsidies-for-petrol-and-diesel-company-cars-cost-eu-taxpayers-eur42-billion-every-year>

TRANSPORT & ENVIRONMENT, *Ever-bigger? Car size at a crossroads*, 2026, URL : <https://www.transportenvironment.org/articles/ever-bigger-car-size-at-a-crossroads>

Presse, blogs et articles en ligne :

BADVERTISING, *Advertising drives demand for SUVs — new research says*, 2021, URL : <https://www.badverts.org/latest/advertising-drives-demand-for-suv-new-research-says>

BKK (Budapesti Közlekedési Központ), *Réseau de transport de Budapest*, URL: <https://bkk.hu/en/>

BKK, *Parking on the premises of Budapest by car and also by trucks not exceeding the 3.5 ton weight*, 2026, URL : <https://bkk.hu/en/travel-information/parking/parking-on-the-premises-of-budapest/>

BUDAPEST BUSINESS JOURNAL, *The Suburban Dream in Hungary Hits a Housing-driven 30 km Ceiling*, 2026, URL : <https://bbj.hu/business/real-estate/residential/the-suburban-dream-in-hungary-hits-a-housing-driven-30-km-ceiling/>

CARFREE.FR, *Le coût faramineux du stationnement automobile pour la collectivité*, 2023, URL : <https://carfree.fr/index.php/2023/04/03/le-cout-faramineux-du-stationnement-automobile-pour-la-collectivite/>

FUTURA MOBILITY, *L'importance de l'urbanisme et de la planification de la mobilité à Vienne, Autriche*, 2026, URL : <https://futuramobility.org/fr/limportance-de-lurbanisme-et-de-la-planification-de-la-mobilite-a-vienne-autriche/>

HUNGARIAN NATIONAL DIGITAL SERVICE (MaNDA), *Cars in the socialist bloc*, URL : https://en.mandadb.hu/cikk/1145491/Cars_in_the_socialist_bloc

JÓZSEFVÁROS.HU, *Mise en place d'un nouveau système harmonisé de stationnement à Józsefváros à compter du 5 septembre 2022*, 2022, URL : <https://jozsefvaros.hu/otthon/hirdetotabla/hirek/2022/08/uj-egyseg-es-parkolasi-rendszer-jozsefvarosban-2022-szeptember-5-tol/>

KELETIPARKING.HU, *How We Can Make Budapest More Liveable : Transportation, Parking, and the Role of KeletiParking.hu*, URL : <https://keleti-parking.hu/en/make-budapest-more-liveable/>

LE PARISIEN, 2025, « Stationnement à Paris : trois mois après la hausse du tarif, deux tiers de SUV en moins garés dans les rues », *Le Parisien*, 7 février 2025.

LIBERTY.EU, *When Institutions Fail Cities : Case of Budapest's Transport*, 2026, URL : <https://4liberty.eu/when-institutions-fail-cities-case-of-budapests-transport/>

MIZUGLONK.HU, *Concertation avec les habitants au parc Zsivora*, 2026, URL : <https://mizuglonk.hu/hirek/lakossagi-egyeztetes-a-zsivora-parkban/>

PESTBUDA, 2020, « Motorways through the city — Fifty years ago prioritising cars was a modern choice », *PestBuda*, 13 août 2020. URL : https://pestbuda.hu/en/cikk/20200813_motorways_through_the_city_fifty_years_ago_prioritising_cars_was_a_modern_choice

PESTBUDA, 2021, « Inspired by the boulevards of Paris — in 1876 the present-day Andrassy Avenue was handed over », *PestBuda*, 21 août 2021. URL : https://pestbuda.hu/en/cikk/20210821_inspired_by_the_boulevards_of_paris_in_1876_the_present_day_andrassy_avenue_was_handed_over

PESTBUDA, 2022, « Il y a soixante ans, Budapest était à la croisée des chemins — les transports de la capitale dans les années 1960 », *PestBuda*, 23 avril 2022. URL : https://pestbuda.hu/en/cikk/20220423_sixty_years_ago_budapest_was_at_a_crossroads_the_transport_of_the_capital_in_the_1960s.

PESTBUDA, 2022, « Il y a quarante-cinq ans, les voitures étaient bannies des rues populaires du centre-ville », *PestBuda*, 5 janvier 2022. URL : https://pestbuda.hu/cikk/20220105_negyvenot_eve_tiltottak_ki_az_autokat_a_belvaros_nepsze_ru_utcaibol

PESTBUDA, 2022, « Metro 2 was completed 50 years ago — Construction was started with spades and shovels », *PestBuda*, 21 décembre 2022. URL : https://pestbuda.hu/en/cikk/20221221_metro_2_was_completed_50_years_ago_construction_was_started_with_spades_and_shovels

ROOLE MEDIA, *À Grenoble, les abonnements aux parkings coûteront plus cher pour les véhicules lourds !*, 2024, URL : <https://media.roole.fr/transition/territoires/a-grenoble-les-abonnements-aux-parkings-couteront-plus-cher-pour-les-vehicules-lourds>

TELEX, 2024, « À Budapest, une voiture sur six est aussi lourde que les SUV pour lesquels le tarif de stationnement est triplé à Paris », *Telex.hu*, 25 juillet 2024. URL : <https://telex.hu/belfold/2024/07/25/parizs-budapest-parkolas-suv-szigoritas>

UNIVERSALIS, *La Hongrie sous le communisme (1945-1989) : les mutations des années 1989-1990*, 2026, URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/hongrie/4-les-mutations-des-annees-1989-1990/>

VILLE DE BORDEAUX, *Une tarification environnementale pour les véhicules les plus lourds*, 2025, URL :

<https://www.bordeaux.fr/le-mag/une-tarification-environnementale-pour-les-vehicules-les-plus-lourds>

VILLE DE LYON, *Tarification progressive du stationnement*, URL :

<https://www.lyon.fr/tarification-progressive-du-stationnement>

VILLE DE PARIS, *Tarifs « SUV », modalités de contrôle... Ce qui change avec la réforme du stationnement*, 2025, URL :

<https://www.paris.fr/pages/tarifs-suv-modalites-de-controle-ce-qui-change-avec-la-reforme-du-stationnement-2024-27224>

VEZESS.HU, *Les Lada montrent à quel point la hausse des prix a été brutale en Hongrie*, 2025, URL :

<https://www.vezess.hu/magazin/2025/03/05/ez-volt-az-igazi-brutalis-aremelkedes-magyarorszagon/>,

WIKIPÉDIA, *Goulash Communism*, URL : https://en.wikipedia.org/wiki/Goulash_Communism

WIKIPÉDIA, *Parc automobile français*, URL :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_automobile_fran%C3%A7ais

WWF FRANCE, *Publicité automobile : le WWF France alerte sur l' « obsession SUV » et propose une taxe sur les publicités pour véhicules lourds*, 2025, URL :

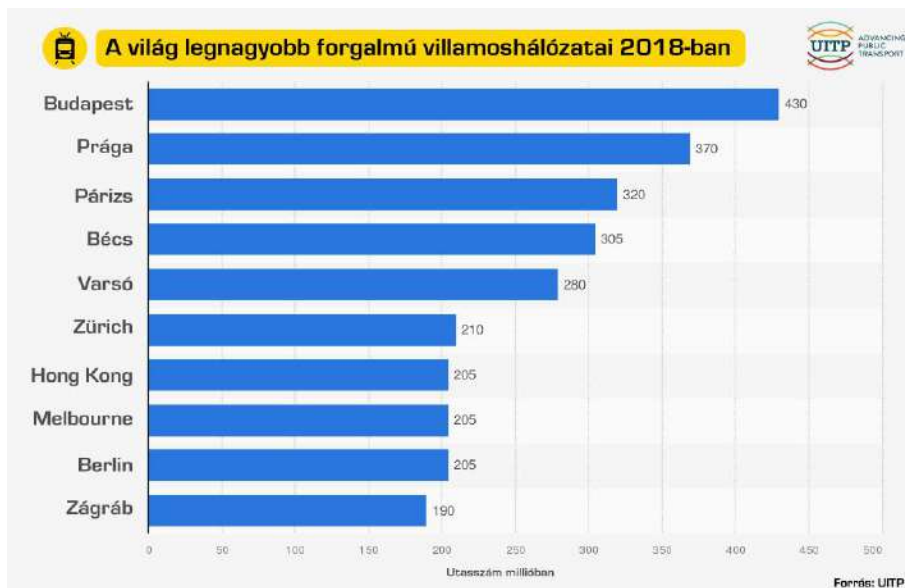
<https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/publicite-automobile-le-wwf-france-alerte-sur-l-obsession-suv-et-propose-une-taxe-sur-les-publicites>

Annexes

Gratuit Entre 0 et 30 € Entre 30 et 50 € Entre 50 et 90 € Supérieur à 90 €

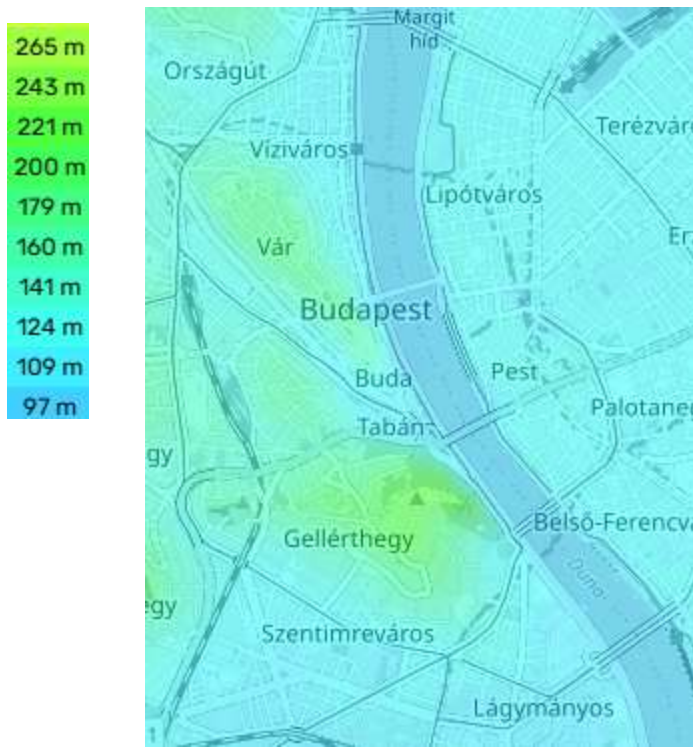


Annexe 1 : Carte des tarifs des abonnements de transport mensuels dans les pays de l'UE. Source : Toute l'Europe, 2025

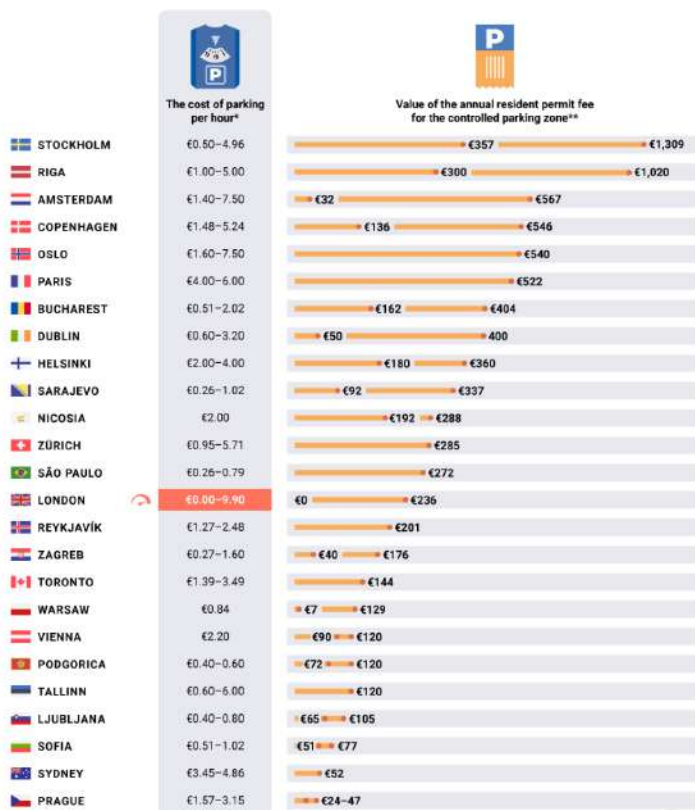


Annexe 2 : Budapest, premier réseau mondial de tramway en fréquentation. Source : UITP, 2022.

Annexe 3 : Carte topographique de Budapest. Source : topographic-map.com



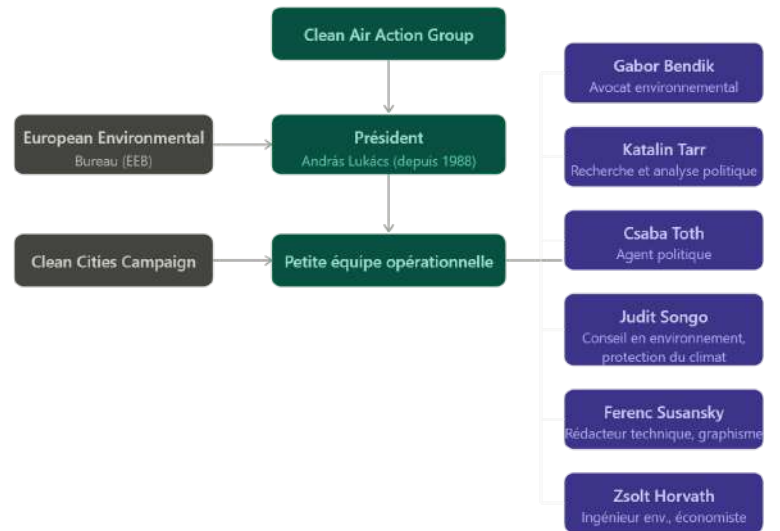
Annexe 4 : Photo d'une rue en pente dans le 1er arrondissement. Crédit : Manon Coupury, 2026



Annexe 5 : Coût du parking sur voirie et permis résidentiel annuel dans différentes capitales. Source : Picodi, 2021.

*

*Annexe 6 : Organigramme de
Levegő Munkacsoport, Source :
Site officiel de l'ONG, 2026.
Crédit : Manon Couprie, 2026.*



*Annexe 7 : Photo prise durant la manifestation au lac Balaton. Crédit : András
Tóth, 2026*



Annexe 8 : Photo d'une "school street" à Budapest dans le 7ème arrondissement. Crédit : Manon Coupry, 2026.

Annexe 9 : Photo du projet de parking en face d'une école primaire à Piliscsaba Crédit: Manon Coupry, 2026.



Synthèse des entretiens

Grille d'entretien type de mes entretiens avec des experts hongrois :

- In what way does parking transform Budapest's public space? (De quelle manière le stationnement transforme-t-il l'espace public de Budapest ?)
- What is the impact on air quality, quality of life, local businesses, and locals/ tourists frequentation? (Quel est l'impact sur la qualité de l'air, la qualité de vie, les commerces locaux, et la fréquentation des habitants/touristes ?)
- Do you have data about parking spot land use in your district? (Avez-vous des données sur l'occupation du sol par les places de stationnement dans votre arrondissement ?)
- Do you plan to restrict the parking regulations in your district, to increase the price for example? (Envisagez-vous de restreindre la réglementation du stationnement dans votre arrondissement, par exemple en augmentant les tarifs ?)
- Do you draw inspiration from other European cities? (Vous inspirez-vous d'autres villes européennes ?)
- How is the future being prepared for? What role do new forms of mobility play, bike parking, electric vehicle charging points, vegetalized parking or parking with different functions? (Comment l'avenir est-il préparé ? Quel rôle jouent les nouvelles formes de mobilité, le stationnement vélo, les bornes de recharge électrique, le stationnement végétalisé ou le stationnement à fonctions multiples ?)
- What role does the European Union play in your projects? (Quel rôle joue l'Union européenne dans vos projets ?)
- A focus on your district and its coherence with other districts, how do you govern the parking policy without unification? And with the government? (Un focus sur votre arrondissement et sa cohérence avec les autres arrondissements, comment gérez-vous la politique de stationnement en l'absence d'unification ? Et avec le gouvernement ?)
- A historical section on the legacy of the end of socialism, how did the car take over Budapest? (Une section historique sur l'héritage de la fin du socialisme, comment la voiture a-t-elle envahi Budapest ?)

1. Entretien avec Péter Biczók : Responsable de la mobilité urbaine, aménagement de la voirie, mise en œuvre de programmes et politiques publiques - Membre du comité, mairie de Budapest

Un héritage des années 1990 et une absence de standardisation

Selon Biczók, la réduction de la friction automobile dans les rues de Budapest remonte aux années 1990, période durant laquelle furent installées les bornes vertes surnommées "bollards Demszky", du nom du maire de l'époque. Il souligne toutefois l'absence de cohérence urbaine : "il y a au moins dix, si pas vingt, différents types de ces bornes", et chaque district gère ses propres rues secondaires tandis que la municipalité gère les grands axes, ce qui aboutit à une situation où "même au sein d'un seul district, on peut probablement trouver trois ou quatre types différents d'aménagement de rue". Ce constat est néanmoins relativisé, l'absence d'harmonisation étant "assez courante dans des villes comme Paris ou Amsterdam".

La place disproportionnée des transports en commun et le sous-financement du vélo

Un paradoxe budgétaire majeur est pointé du doigt : "presque la moitié du budget entier de Budapest va aux subventions des transports en commun", alors que la part modale des transports en commun à Budapest, déjà comprise entre 45 et 50%, place la ville en tête en Europe. Cette priorité est qualifiée de "post-communiste", héritée de l'idée que "tout le monde devrait utiliser les transports en commun". Pour lui, ce choix n'est "pas toujours pleinement justifié", notamment pour les automobilistes qui "ne veulent pas nécessairement changer de mode de vie". À l'inverse, le vélo, qui selon la recherche académique "est ce qui concurrence vraiment la voiture", reste très peu subventionné : "nous ne subventionnons pas du tout le vélo", alors que le report modal vers le vélo serait moins coûteux pour la collectivité que le financement des bus et des chauffeurs. Il insiste par ailleurs sur le fait que les déplacements urbains ne se limitent pas aux trajets domicile-travail : "les enfants doivent aller à l'école, les parents doivent faire les courses", et que le réseau de transport en commun, pensé en étoile vers le centre, ne permet pas de relier efficacement deux quartiers périphériques entre eux sans passer par le centre-ville, ce qui pousse à l'usage de la voiture même pour de courtes distances.

Subventions cachées à l'automobile et au stationnement

Plusieurs mécanismes de subvention implicite à la voiture sont détaillés : les avantages fiscaux pour les voitures de fonction, et surtout la sous-tarification de l'espace public occupé par le stationnement. L'exemple d'un café qui paie un loyer élevé pour son emplacement illustre ce déséquilibre, alors que "les gens qui se garent paient peut-être un dixième de la valeur réelle de l'espace qu'ils occupent". Est également évoquée la gratuité du premier véhicule pour les résidents du premier district, l'un des secteurs les plus centraux de la ville, ce qui crée des conflits avec les entreprises de logistique, les camionnettes de livraison ne trouvant pas de places malgré l'existence de zones de chargement, faute de contrôle réel : "il n'y a pas de vraies restrictions, et personne ne va les sanctionner". Sur le manque de volonté politique, le propos est direct : "les politiciens ont peur de toucher au système parce que les gens s'y sont habitués", et le maire de Budapest est jugé inactif malgré son image écologiste : "le maire dit qu'il est très vert, mais honnêtement, il ne fait rien".

L'exemple réussi du 8e arrondissement (Józsefváros)

Biczók relate son expérience personnelle de travail avec le 8e arrondissement, où un programme d'apaisement de la circulation et un nouveau régime de stationnement résidentiel ont été mis en place : environ cent euros par an pour la première voiture et trois cents euros pour la seconde, soit huit euros par mois pour la première. Le résultat fut spectaculaire : "environ six mille voitures ont disparu des rues", alors même que ce district reste l'un des plus pauvres, certains foyers possédant pourtant jusqu'à trois véhicules garés en voirie. L'argument selon lequel le stationnement serait indispensable aux ménages modestes pour accéder à l'emploi est déconstruit : "ce ne sont pas vraiment ceux qui bénéficient le plus du système actuel", ce sont en réalité les résidents à plus haut revenu. Il plaide enfin pour des alternatives sûres comme les pistes cyclables protégées, qui permettraient à de nombreux automobilistes de basculer vers le vélo, le vélo électrique ou la trottinette, ces modes coûtant moins cher à la société et occupant moins d'espace.

2. Entretien avec Derek Chamos, professeur d'urbanisme à l'Université de Debrecen

Derek Chamos se présente comme coordinateur du master Urban Systems Engineering au sein du département de génie civil de l'Université de Debrecen, avec une approche qu'il qualifie de complexe et multidisciplinaire des villes, mêlant ingénierie, enjeux sociaux, transport et planification écologique.

Explosion du nombre de véhicules et gestion zonale du stationnement

Il rappelle qu'au milieu des années 1990, Debrecen comptait "moins de cinquante mille voitures", contre environ 100 000 aujourd'hui, soit un doublement en trente ans, alors que la ville ne dispose que d'environ cinq mille places de stationnement de surface, complétées par six ou sept parkings souterrains construits dans les zones touristiques et le centre-ville. La conversion de l'espace urbain en stationnement est qualifiée de "l'une des manières les moins efficaces d'utiliser la ville", les voitures occupant ces espaces de façon irrégulière, "parfois occupées, parfois complètement vides". La municipalité a mis en place un système de zonage tarifaire, les prix les plus élevés se trouvant au centre-ville, là où la demande et la densité de commerces, écoles et centres commerciaux sont les plus fortes, les tarifs diminuant progressivement vers la périphérie.

Un monopole public sur la gestion du stationnement

Un point juridique central est mis en avant : en Hongrie, seules les sociétés détenues par l'État ou les collectivités locales peuvent gérer le stationnement sur la voirie publique. Ce n'était pas toujours le cas, explique-t-il : auparavant, des entreprises privées géraient le stationnement public sous contrat, mais elles fixaient des tarifs "de manière déraisonnable" dans certaines zones de Debrecen et de Budapest, ce qui a conduit le gouvernement à les exclure du système afin de réguler les prix. Les centres commerciaux privés conservent en revanche le droit de gérer et tarifier leurs propres parkings, mais ces espaces ne peuvent jamais être intégrés à la politique de stationnement de la collectivité, car celle-ci "ne peut pas compter sur des espaces appartenant à des acteurs privés".

Dépendance automobile

Une analyse du rôle de la publicité et du cycle électoral dans l'entretien de la dépendance automobile est ensuite développée : "avez-vous déjà vu une publicité en Hongrie qui vous dit d'utiliser les transports en commun, de marcher, ou de faire du vélo ?", contre une omniprésence des publicités automobiles. Ce constat est relié à un phénomène de statut social, la voiture devenant un signe extérieur de richesse même pour de courts trajets urbains. Sur le plan électoral, il rappelle que les élections municipales ont lieu tous les cinq ans et "qu'on ne peut pas ignorer les demandes des automobilistes", puisqu'à Debrecen, ville de deux cent mille habitants et cent mille voitures, la moitié de la population est composée d'électeurs automobilistes potentiels.

Industrialisation

L'entretien retrace la transformation économique de Debrecen, historiquement centre culturel et religieux surnommé la Rome calviniste grâce à sa grande université et à son statut de centre de l'Église réformée de Hongrie, devenue ville industrielle avec

l'implantation de l'usine BMW, à environ dix kilomètres du centre, et de plusieurs usines de batteries, dont la plus grande usine du groupe chinois CATL. Les ouvriers de ces usines, en grande majorité des travailleurs en bleu de travail, parmi lesquels de nombreux travailleurs temporaires venus de Chine ou du Vietnam, ne bénéficient pas de voitures de fonction, contrairement aux cadres et ingénieurs, peu nombreux, qui vivent souvent dans des quartiers résidentiels séparés dotés de leurs propres écoles. La société de transport public mène un projet récent financé par l'Union européenne pour mesurer la nature du trafic, privé, professionnel ou public, à proximité des usines.

Normes de stationnement

Est confirmée l'existence d'une obligation réglementaire imposant au moins une place de stationnement par appartement dans les nouvelles constructions, avec des quotas supplémentaires pour les bornes de recharge électrique et les places adaptées aux personnes handicapées, ainsi qu'un garage obligatoire pour les maisons individuelles. Il souligne que les grands ensembles préfabriqués construits dans les années 1970 et 1980, très présents également à Budapest, ont été bâtis avant l'existence de ces règles et souffrent aujourd'hui d'un déficit chronique de places, désormais très difficile à combler.

Contraintes politiques, financement européen et piétonnisation

Interrogé sur la marge de manœuvre du maire de Debrecen, issu du Fidesz, il rappelle que toute politique de réduction du stationnement se heurte à un risque électoral important. Il note cependant des projets de nouvelles lignes de tramway, freinés par l'absence actuelle de financements européens, rappelant qu'une ligne construite il y a une dizaine d'années avait été financée à 90 pour cent par l'Union européenne. Sur le plan urbain, il décrit la piétonnisation progressive et réussie du centre-ville de Debrecen, menée sur deux décennies à partir de la place principale, et insiste sur la nécessité de mesures dites douces, éducatives, en complément des infrastructures : "il est plus important d'éduquer les enfants" que de convaincre les adultes. En conclusion, sa position de chercheur est claire : "créer plus de places de stationnement ne ferait qu'augmenter le problème", car cela répond au symptôme et non à la cause profonde de la dépendance automobile, un principe qu'il dit enseigner directement à ses étudiants.

3. Entretien avec Szaló Péter Tamás, Chargé de développement urbain - Mairie du 8e arrondissement de Budapest (Józsefváros)

Tamás situe le problème central non pas dans Budapest intra-muros mais dans la relation entre la capitale et son agglomération. Il rappelle qu'en 1990 Budapest comptait environ deux millions d'habitants, population aujourd'hui réduite de deux cent mille personnes, tandis qu'environ trois cent mille habitants de l'agglomération font la navette quotidienne vers la ville. Une statistique marquante illustre ce déséquilibre : "à Budapest, trois personnes sur dix utilisent une voiture", contre "cinq ou six sur dix à la frontière de Budapest", un écart qu'il attribue à la morphologie pavillonnaire de l'agglomération, faite de maisons individuelles avec jardins, loin des commerces et des bureaux.

Réforme du stationnement

La chronologie de la politique de stationnement est retracée : un système mis en place à partir de 1990, les premières zones tarifées définies vers 1998 à l'intérieur du grand boulevard et dans le 5^e district, puis un transfert de la gestion aux districts à partir de 2010, avec une première zone tarifée à Józsefváros en 2014. Le mode de calcul du tarif résidentiel est explicité : "le tarif plein pour une année équivaut à environ deux cent cinquante heures de stationnement", les districts pouvant accorder des réductions allant historiquement jusqu'à cent pour cent de gratuité, désormais réduites. Il précise la hiérarchie des zones tarifaires, de la zone A la plus chère, autour de trente mille forints, à des zones plus périphériques autour de vingt-quatre mille forints, avec une surtaxe pour le deuxième véhicule du foyer et, depuis une réforme de 2023, une suppression de toute réduction résidentielle pour les immeubles construits après cette date.

Le tournant politique de 2022 dans les districts centraux

Il témoigne de la manière dont la peur politique de toucher au stationnement résidentiel a longtemps bloqué toute réforme, jusqu'à ce qu'un maire de district décide d'organiser une consultation citoyenne. L'enseignement fut clair : "les gens sont prêts à payer un tarif modéré si cela signifie beaucoup plus d'espace dans les rues". La réforme de 2022 introduisant des tarifs résidentiels a été suivie d'une réélection du maire deux ans plus tard, ce qui a démontré, selon lui, que "les craintes des politiciens étaient infondées", entraînant une généralisation progressive de ce type de régulation dans les autres districts.

Objectifs de mobilité

Est ensuite présenté le Plan de Mobilité de Budapest, (BMT 2030) dont l'objectif est de réduire la part modale de la voiture d'environ 45 à 50 pour cent à 30 pour cent, un objectif fixé depuis 2014 mais resté largement non atteint, la part modale ayant même empiré durant une période de prix du pétrole bas. Il note toutefois un net progrès pour le vélo, désormais autour de 5 pour cent contre un niveau proche de zéro auparavant. Il

évoque également le programme Healthy Streets, inspiré par les travaux de Lucy Saunders à Londres, utilisé comme référentiel d'indicateurs pour des rues favorables aux piétons, ainsi que des financements européens obtenus par appel à projets pour végétaliser l'espace public en remplaçant des places de stationnement par des plantations.

Tensions Budapest et gouvernement central

Un contexte de conflit institutionnel marqué est décrit, le gouvernement central ayant selon lui délibérément orienté les investissements vers les zones rurales après la défaite électorale du Fidesz à Budapest en 2019 : "ils ont dit que l'argent des investissements n'irait pas à Budapest dans les années suivantes, parce qu'ils avaient perdu là-bas". Il dénonce une stratégie narrative consistant à opposer la capitale au reste du pays, qu'il juge fausse sur le fond, estimant que "si Budapest va bien, alors tout le pays va bien".

Comparaisons régionales et internationales

Il situe Budapest dans une comparaison régionale élargie à Varsovie, Prague et Bratislava plutôt qu'à Vienne, jugée trop avancée financièrement pour servir de référence pertinente. Un sentiment de retard relatif est reconnu : "nous avons l'impression que d'autres villes de la région nous ont dépassés". Il cite enfin des inspirations internationales variées : les superblocks de Barcelone, l'urbanisme tactique de Milan, le projet "School Streets" de Paris, ainsi qu'une rencontre récente avec Carlos Moreno à Budapest autour du concept de ville compacte, en plus d'une attention portée au principe Vision Zéro.

4. Entretien avec Eszter Nagy, Conseillère locale du 2e arrondissement de Budapest et présidente de l'Union des fédéralistes européens (née en 1972)

Nagy explique que le 2e arrondissement, situé du côté de Buda, concentre une population aisée et vieillissante pour laquelle le relief montagneux limite fortement la pratique du vélo : "à cause des montagnes, le vélo c'est un peu questionnable". Elle relie cette richesse à un attrait particulier pour les grands véhicules, certains résidents craignant que des voitures plus petites ne puissent pas gravir les pentes, une crainte qu'elle juge en partie infondée. Elle rappelle que l'ancien gouvernement Orbán avait même soutenu financièrement l'achat de voitures à sept places pour les familles

nombreuses, une mesure qu'elle qualifie d'exagérée, estimant qu'une famille capable d'acheter un grand véhicule "n'a pas besoin de l'État".

Centralisation politique

Une analyse politique des rapports entre gouvernement central et municipalités sous l'ancien régime est développée, marquée selon elle par un retrait systématique des compétences locales, notamment la centralisation du système scolaire, et par une réduction continue des moyens financiers des collectivités : "la municipalité avait de moins en moins de tâches et de moins en moins d'argent". Elle évoque un contentieux persistant autour de dix milliards de forints que le gouvernement central devait à Budapest sans jamais les verser, malgré des décisions de justice favorables à la ville. C'est avec enthousiasme qu'elle revient sur la fermeture définitive du pont des Chaînes à la circulation automobile privée, les bus, vélos, taxis et motos restant autorisés. Elle relie cette mesure à une amélioration de la fluidité pour les ambulances et à un plaisir personnel de traverser le pont à vélo lorsqu'il est dégagé de la circulation automobile. Est également décrite l'opposition frontale du maire de son arrondissement, en poste depuis 2019 et issu d'une longue carrière socialiste, à toute extension du réseau cyclable, y compris pour une portion de rue où une voie aurait pu être convertie sans difficulté technique majeure : "il était absolument contre ça". Elle analyse cette posture comme relevant d'un attachement au statu quo, motivé par la peur de heurter les automobilistes : "il a un peu peur de commencer des conflits et il manque de courage".

Des tarifs de stationnement résidentiel très bas

Le tarif résidentiel de stationnement dans son arrondissement est chiffré précisément à quinze mille forints par an, soit environ quarante euros, un montant qu'elle juge dérisoire, surtout comparé aux tarifs deux à trois fois plus élevés appliqués côté Pest, dans des quartiers pourtant moins favorisés. Elle relève le paradoxe d'un quartier où se trouve un marché disposant de très peu de places, estimant qu'une augmentation du tarif libérerait naturellement de l'espace : "si c'était plus élevé le prix, il y aurait plus de place parce que moins de gens achèteraient".

Le contexte électoral national et le parti Tisza

Elle explique le calendrier électoral hongrois, les élections municipales et législatives étant désormais synchronisées sur un cycle de quatre ans, prochain rendez-vous prévu en 2029, sauf élections anticipées. Elle revient sur la stratégie du parti Tisza, fondé par Péter Magyar en février 2024, qui a choisi de concentrer ses moyens sur les élections européennes de juin 2024, faute de temps pour constituer des listes de candidats crédibles dans l'ensemble des municipalités, obtenant néanmoins 30 pour cent des voix après seulement quelques mois de campagne.

Fonds européens

Un certain optimisme se dégage quant à l'accès futur de la Hongrie aux fonds européens, avec la mention d'un déplacement récent de Péter Magyar à Bruxelles ayant permis un accord sur l'accès à des financements existants, notamment liés au fonds de relance post-Covid, dont l'échéance est proche. Elle rappelle que l'ancien gouvernement n'avait pas réussi à faire valider un plan national recevable, en partie en raison du mécanisme de conditionnalité lié à l'État de droit, limitant la Hongrie à 55 % des fonds qui lui étaient alloués.

Héritage socialiste

Revenant sur l'héritage de la période communiste, elle souligne que les grands ensembles d'immeubles n'avaient pas été conçus avec suffisamment de places de stationnement, car l'achat d'une voiture occidentale était alors impossible, seuls les véhicules du bloc soviétique comme les Lada ou Škoda étant accessibles, après de longues années d'attente. Elle observe qu'aujourd'hui ces mêmes quartiers sont "vraiment inondés de voitures", les habitants peuvent désormais se permettre d'en acheter sans que l'offre de stationnement n'ait suivi. Elle critique par ailleurs la nouvelle obligation réglementaire de construire un garage pour chaque appartement neuf, qu'elle juge contre-productive dans une ville aussi bien desservie par les transports en commun, et coûteuse pour les promoteurs comme pour les futurs habitants.

Voitures de fonction : fiscalité, habitudes et réticence au changement

Interrogée sur les voitures de fonction, elle confirme qu'il s'agit d'un problème réel, lié à un régime fiscal avantageux pour les employeurs, dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre qualifiée qui pousse les entreprises à utiliser ce levier pour attirer et fidéliser leurs salariés. Elle observe que la majorité des bénéficiaires de voitures de fonction n'en ont pas réellement besoin pour leur activité professionnelle quotidienne : "la plupart des gens qui ont des voitures de fonction, ils vont juste au travail et puis rentrent après", ce qui en fait selon elle "juste un petit extra dans les avantages". Elle pointe la difficulté structurelle du changement de comportement : "les habitudes sont un gros problème quand on veut faire des mobilités plus durables".

Comparaisons internationales

Une série de comparaisons issues de ses propres voyages est ensuite livrée. La situation du stationnement à Bucarest lui paraît nettement pire que celle de Budapest, alors que Vienne lui apparaît comme un modèle de dissuasion efficace de l'usage automobile en centre-ville, grâce à un réseau de transport en commun très développé. Elle cite également Linz, ville d'environ deux cent mille habitants, dont les

aménagements cyclables et la faible présence automobile en centre-ville l'ont particulièrement marquée, ainsi que Copenhague, où l'usage du vélo et l'aménagement des berges du canal, avec ponts piétons et cyclables dédiés, lui ont semblé exemplaires. Elle relativise la pertinence de comparer Budapest à des villes plus grandes comme Paris, préférant retenir les meilleures pratiques observées, indépendamment de la taille ou du contexte historique des villes concernées. Pour l'avenir de son arrondissement, elle identifie deux priorités, l'augmentation substantielle des tarifs de stationnement résidentiel et la création de pistes cyclables, ce second point restant bloqué par l'opposition du maire local. Elle insiste sur l'importance de l'éducation des populations les plus aisées, pour qui la voiture demeure "un symbole de réussite". Elle conclut sur une note positive concernant le changement de gouvernement national, mentionnant la création d'un nouveau ministère consacré à l'environnement, dirigé par l'ancien directeur du zoo, qui aurait déjà suspendu certaines coupes forestières. Sur le verdissement du stationnement lui-même, elle précise qu'une végétalisation partielle des bordures en béton a déjà été engagée par sa mairie, mais qu'aucun projet ne vise encore à végétaliser les places de stationnement proprement dites.

5. Entretien avec András Szele, expert en chef à Mobilissimus (né en 1975)

Un cadre réglementaire historiquement favorable à la voiture

András Szele situe la racine des politiques de mobilité hongroises dans l'ancrage rural du parti au pouvoir durant les deux dernières décennies : " le parti Fidesz, l'autre gouvernement, était ancré dans la campagne, pas à Budapest ". Cette orientation s'est traduite par une réglementation nationale largement favorable à l'usage automobile, allant jusqu'à permettre aux employeurs de rémunérer financièrement les trajets domicile travail effectués en voiture personnelle.

La gestion du stationnement à Budapest se répartit entre l'État, qui fixe le cadre général, la municipalité, qui définit les zones tarifaires et gère les grands axes, et les arrondissements, responsables de la gestion quotidienne des rues secondaires. András Szele souligne l'absence totale d'expertise au niveau gouvernemental sur cette question : " il n'y avait pas une seule personne, donc au niveau gouvernemental il n'y a aucune connaissance du stationnement, aucun intérêt pour le stationnement ".

Les banlieues, un territoire structurellement dépendant de la voiture

À travers l'exemple de Biatorbágy, commune aisée de l'ouest de Budapest où des rues pourtant récentes sont déjà entièrement saturées de stationnement, András Szele illustre la dépendance automobile propre aux zones suburbaines : “ ces banlieues sont basées sur la voiture, sans voiture elles ne peuvent pas exister “. Il relève une contradiction comportementale fréquente chez les habitants les plus aisés, entre l'achat de véhicules électriques perçus comme durables et le maintien d'un mode de vie structurellement automobile : “ j'ai une voiture verte, électrique, je suis durable, d'un autre côté j'ai deux autres voitures “.

Avant 1990, le taux d'utilisation des transports en commun à Budapest atteignait 80 pour cent. Bien que ce taux reste aujourd'hui honorable, autour de 50 pour cent, la tendance est au déclin année après année, sous l'effet de dynamiques générationnelles contraires : les jeunes générations se tournent consciemment vers les mobilités alternatives, tandis que les générations plus âgées, à mesure qu'elles s'enrichissent, privilégient davantage la voiture. Le vélo, à l'inverse, progresse nettement, passant d'une utilisation quasi nulle à environ 5 pour cent des déplacements en deux décennies.

Le huitième arrondissement, un exemple de réussite politique

András Szele présente la trajectoire du huitième arrondissement comme la preuve qu'une politique de stationnement plus stricte peut réussir politiquement. Après avoir augmenté progressivement les tarifs résidentiels, les élus locaux ont été réélus, démontrant que la crainte d'une sanction électorale était largement infondée. À l'inverse, le cinquième arrondissement, malgré des investissements importants dans des capteurs de stationnement et des parkings en ouvrage, n'a obtenu aucun résultat probant : « on ne peut pas résoudre le stationnement avec de l'argent, c'est bien plus une question de réflexion théorique et de travail à long terme ».

Les voitures de fonction

Une enquête menée par Mobilissimus dans l'agglomération révèle que 30 pour cent des répondants disposent d'une voiture de fonction à domicile. András Szele souligne qu'en Hongrie, ce type de véhicule peut être utilisé à titre entièrement privé sans aucune restriction : “la plupart des voitures de fonction sont juste des voitures familiales, des voitures familiales gratuites “. Existant depuis trente à quarante ans, ce privilège s'est progressivement banalisé tout en restant un outil de fidélisation des salariés dans un contexte de pénurie de main d'œuvre.

Le stationnement payant comme principal levier d'action

Interrogé sur la mesure la plus efficace pour réduire l'usage de la voiture, András Szele identifie la tarification comme l'outil le plus puissant à disposition des collectivités : “ le

plus grand outil que nous ayons c'est le stationnement payant, si c'est gratuit, c'est vraiment difficile de faire quoi que ce soit ". Il nuance enfin l'image souvent idéalisée de certaines villes européennes, notamment Vienne, dont les réglementations sévères profitent en réalité surtout aux résidents locaux : " ils ne font que défendre les résidents locaux avec ça, donc ils ne sont pas aussi verts que ça en a l'air ".

6. Entretien avec András Lukács, président de l'ONG Levegő (né en 1951)

Un travail de long terme à Budapest

András Lukács présente l'action de son organisation comme un travail mené sur le temps long, ayant influencé plusieurs décisions importantes en matière de mobilité à Budapest. Il cite notamment l'introduction des frais de stationnement dans les années 1990, les redevances appliquées aux poids lourds, ainsi que certaines voies de bus et pistes cyclables obtenues à la suite de campagnes ciblées de l'ONG. Pour lui, l'enjeu principal ne consiste plus tant à convaincre sur le principe qu'à réussir concrètement la mise en œuvre des mesures déjà actées. Il résume cette idée avec clarté : "le problème n'est pas avec la théorie, mais avec l'implémentation".

Un second axe fort de l'entretien concerne la place du stationnement dans la ville. András Lukács défend une position très ferme sur ce point : le stationnement ne doit pas être considéré comme un droit public, et la possession d'une voiture ne doit pas obliger la collectivité à fournir une place gratuite. Il l'affirme sans détour : "si tu achètes une voiture, c'est ton problème, l'État n'a pas à te fournir une place de parking gratuite". Cette conviction l'amène à soutenir une politique de stationnement plus restrictive, fondée sur des tarifs plus élevés et une réduction progressive des espaces dédiés à l'automobile.

Sa critique des parkings relais, ou P+R, se révèle particulièrement nette. Il explique qu'à Budapest, l'offre de P+R reste largement insuffisante face au volume quotidien de voitures entrant dans la ville, et il considère que ces aménagements ont souvent pour effet de consommer du foncier précieux, parfois au détriment d'espaces verts existants. L'exemple de Kelenföld, où un espace vert a été remplacé par un grand parking, illustre selon lui les limites concrètes de cette politique. Il résume ce mécanisme en une formule sans appel : "le P+R n'a rien amélioré, il a seulement détruit un espace vert". Il ajoute que "plus on crée d'espace pour les voitures, plus de voitures viennent", un phénomène qu'il qualifie "d'"induced traffic", soit de trafic induit par l'offre elle-même.

Le décalage entre planification et action

L'entretien met également en évidence un décalage persistant entre la planification théorique et l'action politique concrète. András Lukács explique que les experts ont aujourd'hui largement intégré les principes de mobilité durable, mais que les responsables politiques restent hésitants à imposer de véritables restrictions, en particulier sur le stationnement. Il note que de nombreuses mesures sont déjà connues et acceptées dans les plans officiels, sans pour autant être appliquées à la hauteur des objectifs annoncés. À ses yeux, le problème central n'est donc pas un manque d'idées, mais bien la peur de perdre du soutien politique en les mettant réellement en œuvre.

Le changement climatique renforce encore cette lecture des choses. András Lukács insiste sur le fait que la baisse de la qualité environnementale, la disparition progressive des arbres en ville et la pression thermique croissante obligeront tôt ou tard la ville à agir plus fermement.. Cette urgence place selon lui la réduction de la place de la voiture, la préservation des arbres existants et la rénovation énergétique des bâtiments au centre des priorités à venir.

L'Union européenne comme cadre de pression utile

L'Union européenne apparaît dans son discours comme un cadre de pression et de progrès bienvenu. Il estime que les normes européennes en matière d'air, d'eau et de protection de la nature sont particulièrement utiles, car elles imposent des exigences plus strictes que celles adoptées localement de leur propre initiative. Il considère que la situation hongroise serait "beaucoup plus forte", c'est à dire bien pire, sans cette contrainte extérieure. Des dispositifs européens comme Interreg, LIFE ou Natura 2000 sont ainsi perçus comme des appuis précieux pour faire évoluer durablement les politiques publiques hongroises.

Enfin, l'entretien montre que András Lukács associe étroitement le débat sur la mobilité à une question de tarification et de justice urbaine. Il défend des hausses de frais de stationnement, des taxes plus élevées sur les SUV, ainsi qu'une réallocation des ressources publiques vers les transports en commun, le vélo et les espaces verts. Sa formule la plus synthétique sur ce point résume bien l'ensemble de sa pensée : "je parle surtout d'argent, les frais de parking et les taxes, road pricing".

7. Entretien avec Floris Tack, directeur de parking.brussels

Un modèle de gestion centralisée du stationnement

Bruxelles a développé un modèle original de gestion centralisée du stationnement, dans lequel les décisions politiques relèvent de la Région bruxelloise tandis qu'une entreprise publique est chargée de la mise en œuvre de la politique de stationnement sur l'ensemble du territoire régional. Il y a vingt ans, la situation était pourtant extrêmement fragmentée, avec dix neuf communes gérant chacune son propre système de stationnement de façon indépendante. Pour remédier à cette fragmentation, un cadre unifié a été créé, accompagné d'une société publique chargée de convaincre progressivement les communes de rejoindre un système commun. Depuis 2014, treize communes ont volontairement transféré la gestion de leur stationnement à cette structure régionale, et des négociations sont toujours en cours avec les six communes restantes.

Une décision politique clé a consisté à exclure les entreprises privées de la gestion globale du stationnement à l'échelle communale. Auparavant, les communes manquaient souvent d'expertise en la matière, ne disposant que de quelques agents généralistes chargés de l'ensemble des questions de mobilité, ce qui laissait le stationnement largement négligé. Ce déséquilibre conduisait à des négociations très défavorables face aux opérateurs privés, ainsi qu'à des pratiques de corruption significatives. Aujourd'hui, la transparence s'est nettement améliorée grâce à des outils comme un livre blanc et la suppression de contrats opaques, parfois qualifiés localement de bad banks. Un exemple marquant concerne un parking géré par l'opérateur privé Indigo pendant soixante ans, qui ne générait que 10 pour cent de sa valeur réelle pour la commune. Après reprise en gestion publique, les recettes ont été multipliées par quinze. Les entreprises privées sont désormais cantonnées à des rôles purement techniques.

Voitures de fonction

Le système fiscal fédéral belge encourage fortement le recours aux voitures de fonction. Une fiscalité élevée sur les revenus, pouvant atteindre 55 pour cent, a favorisé le développement d'avantages fiscalement optimisés comme les titres repas et, surtout, les voitures de fonction avec carburant illimité. Entre 600 000 et 700 000 voitures de fonction circulent ainsi en Belgique, représentant environ 15 pour cent des travailleurs du pays. Ces usagers ne disposent d'aucune incitation financière à se reporter vers les transports publics, le stationnement n'étant généralement pas inclus dans leur package salarial, ce qui en fait l'un des seuls leviers d'action réellement disponibles pour la Région bruxelloise.

Pour agir sur ce phénomène, Bruxelles limite le nombre de places de stationnement que les entreprises peuvent proposer, à raison d'une place par 50 mètres carrés de bureau. Les places excédentaires doivent être supprimées, taxées, ou partagées avec

les résidents du quartier. L'objectif poursuivi est d'augmenter le coût du stationnement pour réduire l'attractivité globale de la voiture, même si, en pratique, conduire reste souvent financièrement avantageux même lorsque l'employé doit payer lui-même son stationnement.

Tarification et obstacles politiques

L'un des principaux défis identifiés reste le coût extrêmement faible du stationnement en voirie. Un permis résidentiel coûte 1,25 euro par mois, ou 10 euros pour un second véhicule, alors que le stationnement hors voirie avoisine 140 euros par mois. Cet écart considérable dissuade fortement tout report vers le stationnement hors rue. Augmenter durablement les tarifs de stationnement reste par ailleurs politiquement sensible : seuls les partis de gauche non populiste et les écologistes soutiennent de telles mesures, les autres formations préférant défendre le statu quo. L'espace public demeure ainsi largement occupé par les véhicules.

La complexité institutionnelle et politique belge renforce cette inertie : les partis néerlandophones, principalement écologistes et libéraux, tendent à soutenir la réduction de l'usage automobile, tandis que les partis francophones se montrent plus prudents sur ce terrain. Par ailleurs, 40 à 50 pour cent des ménages à faibles revenus possèdent une voiture, un argument fréquemment utilisé contre les politiques jugées trop restrictives.

Gouvernance et contexte européen

Bruxelles fait face à des défis de gouvernance spécifiques, liés à sa structure fédérale et à sa composition démographique particulière. Seul environ un tiers des résidents en âge de voter possède la nationalité belge, un autre tiers étant composé de citoyens non européens sans droit de vote, et le dernier tiers de citoyens européens ne pouvant pas voter aux élections régionales. Cette configuration complique sensiblement l'élaboration des politiques publiques locales. À l'échelle nationale, la Flandre néerlandophone domine économiquement, produisant 70 pour cent du PIB belge et se montrant pionnière en matière de mobilité durable, tandis que la Wallonie reste en retrait et que Bruxelles demeure contrainte par son système de gouvernance particulièrement complexe. L'Union européenne, de son côté, dispose d'une influence limitée sur ces questions spécifiquement locales.

Benchmark

Des exemples réussis de réduction du stationnement et de report modal se trouvent en Europe du Nord et en Flandre, notamment dans des villes comme Gand. Plusieurs principes clés s'en dégagent : rendre les modes durables moins chers et plus pratiques

que la voiture, utiliser des plans de circulation imposant des détours pour décourager l'usage automobile à moindre coût, augmenter le prix de la conduite et du stationnement, maintenir environ 20 pour cent des places disponibles pour optimiser à la fois l'usage et l'acceptabilité sociale, et commencer par retirer le stationnement dans les zones centrales et symboliques avant d'étendre progressivement la démarche aux rues résidentielles. Ces stratégies montrent que tarification, réglementation et conception urbaine doivent être pensées ensemble pour réduire efficacement la dépendance automobile.

8. Entretien avec Norbert Keller-Mayaud, directeur de la mobilité urbaine à la municipalité de Lyon

Une politique de stationnement différenciée pour les professionnels

Lyon a développé plusieurs dispositifs de stationnement spécifiquement destinés aux professionnels, organisés autour de deux grandes catégories. La première est un régime de dépannage urgent destiné aux artisans comme les plombiers ou les électriciens, offrant un accès simplifié et des tarifs préférentiels pour des interventions courtes. La seconde concerne les chantiers de plus longue durée, avec des abonnements annuels avoisinant 700 euros par véhicule, ce tarif diminuant pour les flottes plus importantes. Ces abonnements simplifient les démarches administratives mais ne garantissent pas pour autant une disponibilité de place. La ville souhaite simplifier encore davantage cet accès en créant un système unifié avec Villeurbanne, permettant aux professionnels de stationner dans les deux communes avec un seul et même permis, l'objectif à terme étant d'étendre ce modèle à d'autres municipalités.

Le stationnement demeure un sujet politiquement sensible, mais Lyon l'aborde de manière pragmatique. La ville cherche depuis longtemps à réduire l'usage de la voiture en centre ville, conformément à ses obligations de planification nationale en matière de mobilité. Pour y parvenir, les transports publics ont été nettement développés, avec de nouvelles lignes de tramway et des bus à haute fréquence, tandis que les infrastructures cyclables, à travers le réseau des Voies Lyonnaises, ont également été renforcées. L'espace public est en outre progressivement transformé pour répondre aux enjeux climatiques, souvent par une réduction du stationnement et de l'espace dédié à la voirie. Des études menées en 2020 et actualisées en 2026 montrent que le stationnement en voirie peut être réduit sans affecter significativement les résidents, ce qui a permis de supprimer de nombreuses places au profit de la végétalisation, de la logistique urbaine et d'améliorations diverses de l'espace public.

Malgré les contestations, l'offre de stationnement reste globalement suffisante à l'échelle de la ville. Certaines zones périphériques de Lyon affichent des taux d'occupation faibles, de l'ordre de 30 à 40 pour cent, et le stationnement souterrain reste lui aussi largement sous utilisé. Le problème relève donc moins d'un manque global de places que d'une mauvaise répartition, les automobilistes privilégiant systématiquement les zones centrales. Les politiques mises en œuvre visent ainsi à réorienter les usagers vers les places disponibles ou vers des modes alternatifs, en s'appuyant notamment sur la réduction de la taille des véhicules pour optimiser l'espace, l'amélioration du contrôle pour augmenter la rotation des places, et l'incitation à utiliser le stationnement périphérique combiné aux transports en commun.

Parkings relais et intégration de la mobilité

Les parkings relais sont considérés comme des outils importants, à condition d'être implantés à l'extérieur de Lyon plutôt qu'à l'intérieur de la ville, où ils sont déjà saturés. Un projet pilote introduit une logique d'accès plus intelligente, réservant certaines places aux usagers habitant le plus loin et donnant la priorité à ceux qui ne peuvent pas facilement accéder au site à vélo ou en transports en commun. Aucune tarification combinée entre stationnement et transports publics n'existe pour l'instant, bien que cette évolution reste envisageable à l'avenir.

Lyon applique une tarification différenciée du stationnement fondée à la fois sur les caractéristiques du véhicule, son poids et son type de motorisation, et sur des critères sociaux. Les ménages à faibles revenus et les familles nombreuses bénéficient ainsi de tarifs réduits, même lorsqu'ils possèdent des véhicules plus volumineux. Les visiteurs, en revanche, sont facturés uniquement sur la base des données du véhicule, les informations sociales n'étant pas disponibles pour cette catégorie d'usagers. La zone à faibles émissions, fondée sur le système Crit'Air, reste en vigueur et vient compléter ces dispositifs.

Les voitures de fonction

Les voitures de fonction ne constituent pas un enjeu majeur à Lyon. Les résidents disposant d'une voiture de fonction peuvent accéder aux permis de stationnement classiques si leur employeur certifie l'usage du véhicule. Les visiteurs, quant à eux, paient simplement les tarifs standards. Contrairement à d'autres villes, ce sujet ne génère donc aucune tension politique ou sociale significative à l'échelle locale.

Projets européens et perspectives d'innovation

Lyon participe à plusieurs projets européens, notamment le projet Real Locket, centré sur les school streets favorisant des espaces urbains adaptés aux enfants, ainsi que sur

la sécurité routière, en particulier le lien entre politique de stationnement, poids des véhicules et gravité des accidents. La ville collabore à ce titre avec d'autres villes européennes comme Barcelone, Dublin, et même Budapest. Une piste d'évolution future concerne la tarification dynamique du stationnement, inspirée du modèle de San Francisco, où les prix varierait selon la demande et le niveau de congestion, les tarifs plus bas dans les zones moins occupées encourageant une meilleure redistribution de la demande, le tout combiné à une application mobile affichant la disponibilité en temps réel. Ce projet n'est toutefois pas encore politiquement validé, les élus locaux privilégiant pour l'instant des bénéfices immédiats et tangibles pour les résidents plutôt que des innovations plus complexes à mettre en œuvre.

Résumé

Longtemps relégué au rang de simple question technique d'aménagement, le stationnement constitue en réalité l'un des leviers les plus puissants dont disposent les villes pour agir sur l'usage de l'automobile et le partage de l'espace public. Budapest offre un terrain d'étude particulièrement révélateur de cet enjeu : capitale macrocéphale marquée par une automobilisation tardive héritée de la période socialiste, elle conjugue un réseau de transports en commun performant, une suburbanisation croissante et une politique tarifaire de stationnement parmi les moins contraignantes d'Europe.

Ce mémoire, réalisé dans le cadre d'un stage de recherche de trois mois au sein de l'ONG environnementale Levegő Munkacsoport, interroge dans quelle mesure la politique de stationnement budapestoise influence la ville et ses usages.

L'analyse s'appuie sur un cadre théorique analysant d'abord le sujet du stationnement puis le territoire d'étude en se concentrant sur le contexte historique et sur les formes et usages des mobilités. La deuxième partie se concentre sur ma mission de stage en rappelant la politique de mobilité à Budapest afin de mieux comprendre l'enjeu autour du stationnement des voitures de fonction.

Ma méthodologie s'appuie sur un travail de recherche quantitatif huit entretiens semi-directifs menés auprès d'élus, d'urbanistes et d'experts hongrois et européens, complétés par un travail d'observation de terrain et un benchmark de villes européennes (Paris, Lyon, Bruxelles, Genève, Zurich).

Les résultats montrent que la sous-tarification du stationnement, amplifiée par une gouvernance fragmentée entre la capitale et ses vingt-trois arrondissements et par le régime fiscal avantageux des voitures de fonction, constitue une subvention indirecte massive à l'automobile, socialement inéquitable et spatialement coûteuse. Ce travail confirme que le stationnement s'affirme comme un véritable outil de transformation urbaine et sociale.

Mots-clés : Stationnement, Budapest, Automobile, Voitures de fonction, Espace public