

STATIONNEMENT AUTOMOBILE : OFFRES PUBLIQUE ET PRIVÉE, ENJEUX, COHÉRENCE DES STRATÉGIES

262

DÉCEMBRE 2019



MOBILITÉ

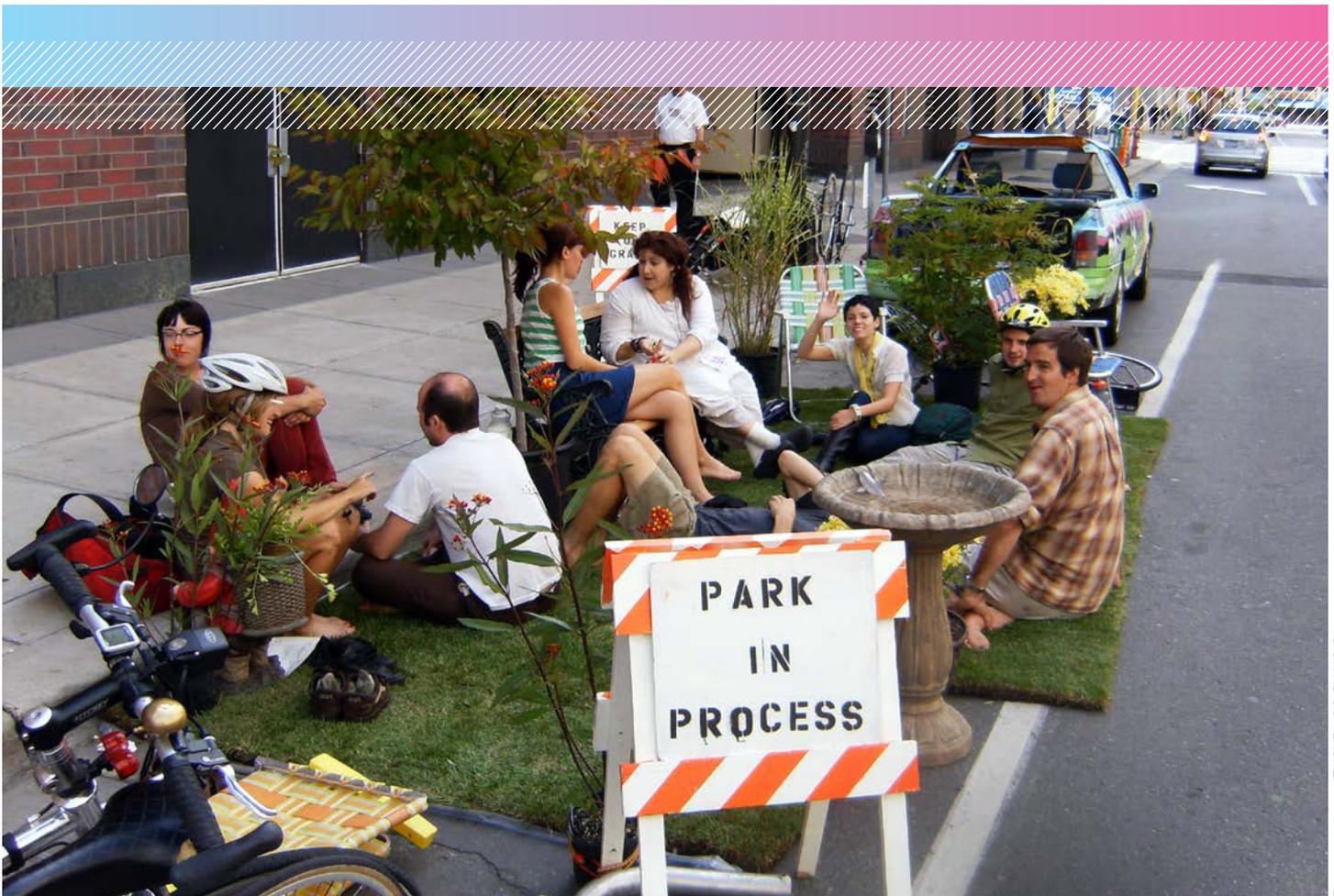


Photo : sv.johnson/Flickr - CC-BY-NC-SA

Une voiture passe en moyenne 96 % de son temps en stationnement. Pour autant, alors même que l'usage de la voiture tend à diminuer, le parc automobile bas-rhinois continue lui de croître. La question, sensible et complexe, de la gestion de besoins de stationnement toujours croissants dans un système urbain déjà tendu se pose alors inévitablement et de manière de plus en plus prégnante.

Depuis 2017, l'Observatoire du stationnement offre un éclairage sur le

stationnement automobile dans le cœur métropolitain strasbourgeois, en termes d'offre publique disponible et d'usages de celle-ci. Cette dimension publique du stationnement, bien qu'importante, ne représente toutefois qu'un pan de l'offre globale. L'autre pan, situé sur l'espace privé, est souvent mal connu des collectivités comme des acteurs de l'habitat ou de la mobilité.

Pourtant, l'élaboration d'une stratégie de stationnement cohérente doit s'envisager dans une logique

d'ensemble pour être en adéquation avec les enjeux de mobilité, d'urbanisme et d'attractivité.

La présente note apporte un éclairage complémentaire aux travaux de l'Observatoire du stationnement. Elle traite la question du stationnement de manière transversale afin d'en mettre en lumière les enjeux existants mais aussi ceux émergents.

LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE : CONSTATS ET ENJEUX

Plus de voitures, de moins en moins utilisées...

Avec un parc automobile composé de plus de 210 000 véhicules (INSEE, RP 2015) –auquel il faut ajouter environ 80 000 voitures pénétrant quotidiennement sur le territoire pour le seul motif « travail »–, la problématique du stationnement sur l’Eurométropole de Strasbourg représente forcément un enjeu spatial et d’aménagement majeur.

Ce constat est d’autant plus marqué que ce nombre de véhicules ne cesse de croître, alors qu’en parallèle, leur usage se réduit progressivement depuis le début des années 2000. En effet, la part modale de la voiture a nettement chuté au cours des vingt dernières années (de 53 % à 37 % des déplacements pour les seuls résidents de l’Eurométropole de Strasbourg).

Chaque voiture est ainsi en moyenne moins utilisée à l’échelle de la journée ; elle est donc davantage en stationnement et accapare mécaniquement un espace plus important.

... à stationner sur un espace toujours plus contraint

Or, cette demande croissante de stationnement s’opère sur un espace –public comme privé– fortement sollicité, particulièrement en zone urbaine. Le foncier est aujourd’hui un bien précieux dont on optimise l’usage au maximum en y affectant des activités à forte valeur ajoutée, parmi lesquelles ne figure pas, ou de moins en moins, le stationnement.

Dans la sphère privée, cette dépréciation du stationnement se traduit par une réduction du

nombre de places produites dans les nouvelles constructions (diminution permise par la baisse des normes plancher dans les documents d’urbanisme, en lien avec les politiques de mobilités) ou encore par un usage de plus en plus régulier des espaces de stationnement à d’autres fins : lieu de stockage, pièce d’habitation supplémentaire, etc.

Dans les secteurs urbains et notamment dans les extensions urbaines, le stationnement sur l’espace public est également de plus en plus considéré comme indésirable, alors même que toujours plus de véhicules tentent d’y avoir recours. En effet, la réduction de l’offre privée évoquée précédemment tarde à se traduire par une démotorisation des ménages et entraîne mécaniquement un report du stationnement sur l’espace public.

Or, ce report implique la mise en place d’une gestion fine du stationnement dans le but d’optimiser l’usage d’une offre contrainte en lien avec une demande croissante. Le tout dans l’objectif de préserver l’accessibilité et l’attractivité de secteurs dont la voiture reste un vecteur non négligeable (ne serait-ce que pour certaines catégories de populations, certaines activités ou à certains horaires).

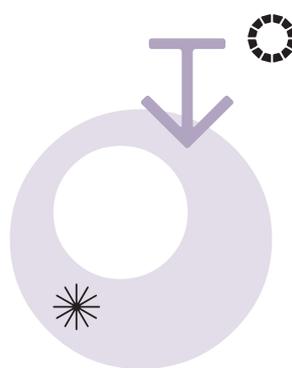
Un difficile équilibre entre offres publique et privée

Bien que nettement moins visibles, l’offre privée de stationnement représente la majorité des places disponibles sur la zone agglomérée de l’Eurométropole de Strasbourg. Pourtant, avec 113 000 places pour 158 000 voitures, cette offre est insuffisante pour accueillir ne serait-ce que les besoins des résidents. Or, en plus de cet excédent de voitures « résidentes », vient s’ajouter la

demande de stationnement des automobilistes qui fréquentent le territoire, en y habitant ou non, et qui vont stationner sur l'espace public faute de disposer de places réservées¹.

Sur le centre élargi de Strasbourg, on estime qu'aux environs de 9h30 le matin – lorsque la demande de stationnement est la plus forte – le nombre de véhicules présents sur le périmètre est 2,5 fois supérieur au nombre de places privées disponibles. Comme ces dernières sont rarement mutualisées, elles restent en partie inutilisées, ce qui entraîne un report vers les offres publiques (parkings et voirie) de la grande majorité de la demande diurne de stationnement, au détriment d'autres usages de l'espace public.

¹. à raison puisqu'il est prouvé, par exemple, que la présence de facilités de stationnement sur le lieu de travail incite très fortement à l'usage de la voiture.



ESPACE PUBLIC : STATIONNER, CIRCULER, SE RAFRAICHIR OU DÉAMBULER ?

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT PRIVÉE... INSUFFISANTE ?

Stationner son véhicule sur l'espace public consiste en une appropriation plus ou moins longue de cet espace à des fins privées. C'est malgré tout un droit communément considéré comme acquis aujourd'hui. Disposer d'une place privée devient alors un confort mais en aucun cas une nécessité pour posséder un véhicule. Tout un chacun préfère, assez naturellement, laisser la collectivité prendre en charge ce coût plutôt que de l'assumer personnellement.

Mais, au-delà de cette dimension individuelle, les origines du déséquilibre entre offres publique et privée de stationnement sont à la fois structurelles et conjoncturelles.

Structurellement : des villes largement construites avant la voiture

L'insuffisance de l'offre privée de stationnement est avant tout structurelle : la ville, dans une majorité de ses quartiers, est antérieure à la voiture. Sa densité bâtie, ses formes urbaines, l'architecture de ses bâtiments sont peu propices à l'usage de celle-ci et plus encore à son stationnement : rares sont les espaces non utilisés pouvant être reconvertis en lieu de stationnement.

Aux origines du développement de la voiture pourtant, le stationnement sur l'espace public était interdit sauf « motif légitime² » et les documents d'urbanisme³ pouvaient, par l'instauration de normes minimales, limiter l'engorgement de la voirie par la création d'aires de stationnement privées. Avec l'avènement de l'automobile, et devant les difficultés que représentait l'équipement des

logements en places de stationnement suffisantes, le stationnement public a progressivement été toléré, jusqu'à être finalement autorisé et réglementé⁴ au début des années 1960.

Le parc privé de stationnement n'a ainsi jamais été réellement développé pour répondre à l'ensemble des besoins de stationnement. Très tôt, l'automobiliste a ainsi fait de l'espace public son lieu de stationnement de prédilection, en témoigne cette citation d'Eugène Claudius-Petit, ancien Ministre de l'urbanisme, qui déclarait en 1965 « Chaque propriétaire d'une voiture est un petit maître, exigeant de pouvoir circuler à sa fantaisie, de stationner n'importe où et il est tout étonné qu'on lui conteste le droit d'occuper le domaine public ! ».

A cette vision française, voire occidentale, on peut opposer celle en vigueur au Japon où la présence de la voiture sur l'espace public n'a jamais été tolérée et où il est nécessaire de justifier de l'existence d'un emplacement privé à son domicile (et aussi sur son lieu de travail dans le cas de Tokyo) pour pouvoir disposer d'un véhicule particulier.

4. Décret du 29 février 1960

Conjoncturellement : pulsations urbaines et politiques de report modal

L'insuffisance de l'offre privée de stationnement dans nos agglomérations relève aussi de leur fonctionnement et des politiques à l'œuvre.

Sur le premier aspect, la carence peut s'expliquer par la spécialisation de certains quartiers qui va induire un afflux de personnes et de véhicules sur certaines périodes de la journée, les zones d'emploi par exemple, là où d'autres secteurs auront tendance à se vider au cours de la journée, telles les zones résidentielles. Il est en effet difficilement imaginable et peu souhaitable de dimensionner l'offre sur la demande potentielle de stationnement, au risque de construire des villes où la voiture sera le seul mode à trouver sa place. On estime ainsi qu'à Los Angeles plus des 2/3 de la surface de la ville sont dévolus à la voiture en circulation ou stationnée. Ce chiffre est de seulement un peu plus de 10 % dans le cas de Paris⁵, à l'opposé des villes nord-américaines.

5. Le Monde, 30 novembre 2016 : « A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à la voiture », soit 1 400 hectares, équivalents à 13 % du total des 10 500 hectares de la commune.

Stationnement des véhicules sur la voie publique.

ART. 11. — Il est interdit de laisser sans motif légitime un véhicule stationner sur la voie publique.

Tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation et à ne pas entraver l'accès des propriétés.

Les conducteurs ne peuvent abandonner leur véhicule avant d'avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident.

ARTICLE 11 DU CODE DE LA ROUTE, DÉCRET DU 21 AOÛT 1928

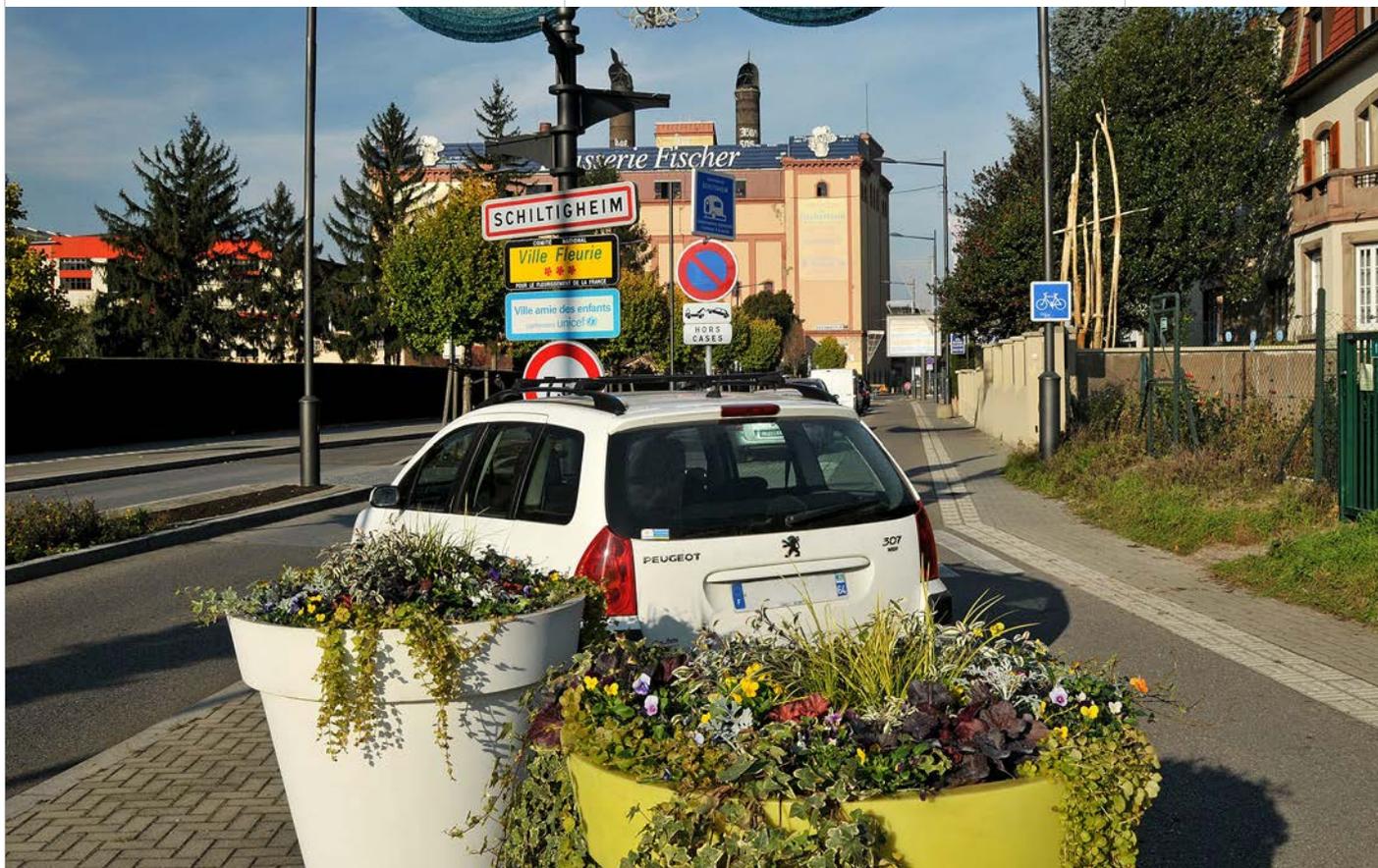
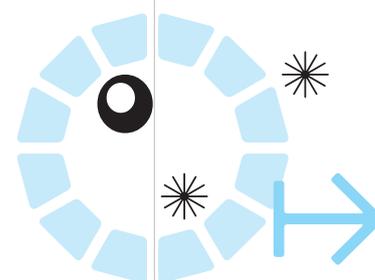
2. Code de la route, Article 11, Décret du 21 août 1928

3. Article R.123-21 du Code de l'urbanisme

Mais le dimensionnement de l'offre privée de stationnement est également le fait des politiques de mobilité à l'œuvre depuis plusieurs dizaines d'années et qui ont considéré que l'absence d'offre de stationnement pouvait être un levier de report modal particulièrement efficace.

Le principe est simple : si disposer d'une place privée facilite la possession et donc l'usage d'une voiture, contraindre cette offre privée aura l'effet inverse. Cette mesure, qui se traduit par la diminution des normes dites « plancher » de places de stationnement à produire par logement dans les documents d'urbanisme, est aujourd'hui utilisée dans toutes les grandes villes françaises. Elle est également l'une des mesures les plus mises en avant pour souligner le caractère durable des nombreux écoquartiers qui sortent de terre...

Dans le principe, cette approche est difficilement contestable, surtout s'il existe des alternatives à l'usage de la voiture, et a probablement porté ses fruits dans les secteurs les plus contraints du cœur des grandes villes... à condition que la voirie n'offre pas une alternative toute trouvée.



VOITURE EN STATIONNEMENT GÊNANT/INTERDIT À L'ENTRÉE DE SCHILTIGHEIM

VERS UN CHANGEMENT DE PARADIGME

Contraindre le stationnement au domicile : un effet en demi-teinte sur l'usage et l'équipement automobile

Dans les espaces hyper-centraux très denses et contraints, le faible nombre de places -tant privées que publiques- limite effectivement le niveau d'équipement automobile des ménages. Ainsi en 2016, dans l'ellipse strasbourgeoise, seuls 40 % des ménages étaient motorisés⁶. Mis en parallèle avec la part des ménages disposant d'emplacement(s) de stationnement privé(s) (19 %), ce chiffre traduit bien le fait qu'avoir son propre emplacement n'est pas un préalable obligatoire pour posséder une voiture, même dans ces espaces hyper contraints. En effet, les offres de stationnement déportées dans des parkings en ouvrage situés dans ou à proximité de ces espaces, viennent pallier au nombre réduit de places privées ou en voirie. Au-delà de l'ellipse strasbourgeoise, le taux de motorisation des ménages strasbourgeois est de 64 %, pour un taux d'équipement en stationnement privé de 41 %, confirmant là encore que l'absence d'emplacement privé n'est pas réhibitoire pour une bonne part des ménages. La voirie, gratuite sur une majeure partie de la commune, compense le manque d'offre privée.

Les données issues des enquêtes ménages déplacements soulignent ainsi que motorisation et équipement en stationnement ne sont pas directement corrélés : parmi les 66 % de ménages strasbourgeois (hors ellipse) motorisés, il y en a autant qui possèdent un stationnement privé pour leur véhicule que ceux qui n'en ont pas. En outre, 7 % des ménages déclarent un emplacement de stationnement sans pour autant posséder de véhicule.

Enfin, sur les secteurs spécifiques où le stationnement sur voirie est payant, les données semblent indiquer –sans pouvoir garantir le lien de causalité entre les deux– que l'absence

d'emplacement de stationnement privé pourrait inciter à utiliser la voiture de manière plus fréquente : 30 % des personnes résidant dans un logement sans stationnement utilisent ainsi leur voiture quotidiennement, contre 26 % de ceux disposant d'un emplacement privé.

Des politiques de stationnement tenues en échec ?

En répondant à la demande exprimée par les automobilistes, le stationnement a naturellement pris possession de l'espace public, perçu par l'usager comme gratuit. Ce choix s'est fait progressivement, silencieusement, aux dépens d'autres fonctions urbaines. Or, le coût de cet espace, qu'il s'agit de créer, d'entretenir, d'aménager, est bien réel, quelle que soit sa vocation. Et c'est la collectivité qui va le supporter in fine.

Ainsi, une analyse critique des politiques de stationnement se doit de questionner leur bilan au regard de la situation actuelle.

- À l'échelle de la seule Région Grand Est, le parc automobile est passé de 2 à 3 millions de voitures entre 1990 et 2012. Dans le seul Bas-Rhin, le taux de motorisation moyen par personne (majeure) a cru de plus de 23 % sur la même période⁷. Après des premiers signes d'inflexion, ce taux d'équipement moyen par individu amorçait toutefois et pour la première fois⁸, en 2019, une légère baisse après des décennies de croissance ininterrompue.
- En matière d'évolution de l'usage de la voiture, et bien que la tendance soit à la baisse dans les grandes agglomérations, la part modale de la voiture reste majoritaire même lorsque deux déplacements sur trois s'inscrivent dans la proximité comme sur l'Eurométropole de Strasbourg. La part de la voiture est toutefois en diminution, mais cette baisse est

6. Recensement de la population, INSEE, 2016

7. Recensement de la population, INSEE, 1990-2015

8. Ce constat, observé dans l'Enquête mobilité 2019, n'est pas encore visible dans les données du recensement de la population et devra être confirmé par ces données, plus précises.



VOITURES EN STATIONNEMENT AU PIED DE LA CATHÉDRALE DE STRASBOURG DANS LES ANNÉES 1970-80

partiellement le fruit des très nombreuses et coûteuses mesures prises pour développer et subventionner les alternatives, sans pour autant que le stationnement sur l'espace public –ou son coût– ne soit structurellement remis en question, en préférant une « politique des petits » pas, facilitant l'acceptabilité sociale des automobilistes.

Enfin, en matière de cadre de vie et en dehors de secteurs ou artères piétonnisés, les profils de nos rues traduisent de manière évidente que la circulation automobile et leur stationnement ont été privilégiés, au détriment d'espaces de sociabilisation, d'échanges, de partage, de respiration, de fraîcheur ou de jeu.

Réinterroger notre manière de poser le problème

Sans être une nécessité absolue pour tous, la voiture est néanmoins devenue l'outil central de l'accessibilité de nos territoires, de nos modes de vie. Même dans les secteurs urbains disposant d'offres alternatives, la voiture reste bien souvent considérée comme indispensable compte tenu de l'éclatement de nos bassins de vie, obligeant sinon quotidiennement au moins régulièrement à réaliser des déplacements pour lesquels elle reste difficilement substituable.

Plusieurs décennies d'encadrement de la norme de stationnement privé n'ont pas permis de juguler l'explosion du taux de motorisation automobile. En était-ce même réellement l'objectif ? Si la part modale de la voiture a tendance à diminuer, force est de constater que la courbe du taux d'équipement automobile, si elle a bien connu une récente inflexion, semble encore loin d'une inversion de tendance radicale. En dehors de quelques secteurs très contraints (cœurs des grandes agglomérations) ou de certaines populations spécifiques (ménages composés de personnes très âgées ou financièrement fragiles, d'étudiants, de personnes ne disposant pas du permis de conduire ou simplement très sensibles à la cause) la possession d'au moins un véhicule est aujourd'hui la norme. Et le nier, en continuant de construire des logements qui nient l'existence de ces voitures, semble finalement contre-productif, sauf à développer un urbanisme plus en phase avec les modes de vie, et qui reste encore à inventer.

Conclusion et enjeux

Aujourd'hui, pour un ménage, posséder au moins une voiture est la norme.

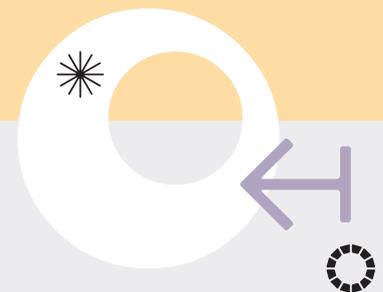
Comment cette réalité et les contraintes qu'elle induit pourront évoluer ? Il s'agit dans un premier temps de continuer à observer l'usage et l'équipement automobile afin de voir dans quelle mesure l'évolution des modes de vie pourra entraîner ou non un réel changement de pratiques dont les premiers soubresauts ont été observés en 2019. Plus globalement, ce sont probablement les réponses apportées par les collectivités qui devront être réinterrogées afin que les tensions sur l'espace public ne continuent de croître et que celui-ci puisse alors être repensé, autour de fonctions davantage centrées sur la qualité de vie, le confort, les cheminements piétons et cycles, la nature en ville, etc.

Les réponses porteront nécessairement autant sur le stationnement en tant que tel que sur la prise en charge de son coût et sur notre rapport à l'automobile. Les analyses réalisées dans le cadre de cette note font émerger quatre champs possibles d'intervention avec leurs conditions :

- À court terme, et dans le but de ne pas encourager un usage non justifié de l'espace public, il pourrait s'avérer opportun d'en rappeler la valeur, en faisant effectivement supporter le coût de son occupation aux automobilistes en stationnement. Cette mesure, qui remet en cause un droit considéré comme acquis, sera cependant peu populaire en l'absence d'alternatives de stationnement moins onéreuses suffisantes.
- Dans les espaces bâtis, déjà en tension, libérer l'espace public ne pourra se faire qu'en développant une offre de stationnement complémentaire déportée : les parkings en ouvrage existants étant insuffisamment dimensionnés, seule la création de nouveaux ouvrages, situés dans ou à proximité des zones en tension, permettra d'atteindre un volume de places suffisant.
- Le développement d'une offre de stationnement complémentaire, hors espace public, reste par conséquent nécessaire. Dans les nouveaux espaces bâtis, le coût du développement de cette offre devra être intégré par les nouveaux arrivants de manière explicite. Idéalement, afin de limiter la consommation foncière et des coûts trop excessifs, ce stationnement devra être mutualisé (résidents/visiteurs ou activités/domicile) même si la gestion de cette offre suppose une ingénierie fine à élaborer dans le montage du projet.
- Il s'agira enfin, en cohérence avec les politiques de report modal existantes, de poursuivre et renforcer le découplage entre possession et usage de la voiture. Les services allant dans ce sens (covoiturage, autopartage) peinent à prendre un réel poids mais devront profiter d'une réorganisation de l'offre de stationnement et de la réaffectation de l'espace public qui va avec.

Pour aller plus loin

- **Rapport annuel de l'observatoire du stationnement 2017**
<http://www.adeus.org/productions/observatoire-du-stationnement-parcus>
- **Rapport annuel de l'observatoire du stationnement 2018**
<http://www.adeus.org/productions/observatoire-du-stationnement-parcus-1>



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**

Équipe projet : **Timothé Kolmer (chef de projet), Jessica Berlet, Nathalie Griebel**

PTP 2019 - N° projet : **1.3.1.4**

Photos : **ADEUS, Anne-Laure Carré, Jean Isenmann**

Mise en page : **Jean Isenmann**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149

Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org