

STATIONNEMENT PRIVÉ : QUELS USAGES DE L'ESPACE URBAIN ?

116

DÉCEMBRE 2013

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ DÉPLACEMENT



Les Plans d'occupation des sols (POS) ou les Plans locaux d'urbanisme (PLU) réglementent les différents aspects de construction d'un bâtiment : sa taille, son emprise au sol, mais aussi, au travers de l'article 12, le nombre d'emplacements de stationnement à construire.

Si le contenu de cet article est déterminé à un niveau national par le Code de l'Urbanisme, c'est à la commune qu'il revient de définir elle-même ses propres prescriptions en matière de stationnement, à savoir le nombre de places/m² de surface de plancher à construire pour un bâtiment de logements ou de bureaux.

La position qu'occupe la norme à l'interface entre sphère publique et sphère privée est source de décalage : si la puissance publique au travers de la norme définit une offre en stationnement, elle ne peut en garantir ses usages.

Les analyses présentées ici, permettent de mieux cerner les contours et les déterminants de la demande au regard des usages faits de l'offre privée produite au travers de la norme par la sphère publique.

Cet éclairage spécifique, issu notamment de l'Enquête Ménages et Déplacements de 2009, contribue également à mettre à jour

l'impact spatial que ces usages causent en termes de consommation foncière.

Autant d'éléments de compréhension relatifs aux différentes politiques publiques, recouvrant tant celles de l'habitat, de l'urbanisme, des transports que de l'économie.

L'articulation entre offre et demande en stationnement

A travers la norme de stationnement, la puissance publique s'est attachée à garantir une offre, le plus souvent au travers du seul prisme du taux de motorisation et indépendamment d'une évaluation plus globale de la demande. Or, une des grandes problématiques que soulève aujourd'hui la question du stationnement privé est celle du déficit entre offre et demande ; un déficit plus ou moins variable dans le temps, l'espace mais aussi selon le statut d'occupation et le type d'habitat.

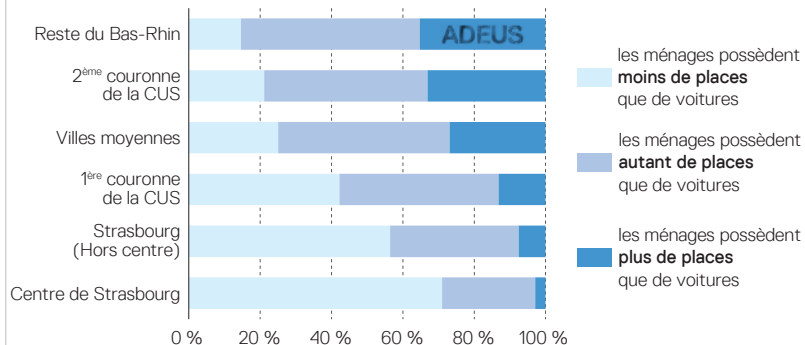
Une place de stationnement n'est jamais occupée de façon permanente, à plus forte raison lorsqu'elle est privée. Ainsi, si l'offre publique sur voirie présente une occupation quasi constante avec un taux d'occupation annuel de 98 %, ce n'est pas le cas des emplacements de stationnement privé liés au domicile et au lieu de travail pour lesquels les taux d'occupation annuels s'élèvent respectivement à 60 % et 18 %¹.

L'adéquation entre offre et demande en stationnement varie également de façon sensible avec le niveau de densité et de centralité des territoires. **Plus le territoire sera dense et central et plus le nombre de ménages bas-rhinois ne disposant pas d'un nombre d'emplacements de stationnement suffisant pour répondre à leurs besoins va être important.** Ainsi, à l'échelle de la ville de Strasbourg, l'offre privée de stationnement présente un déficit par rapport à la demande pour plus de la moitié des ménages tandis qu'ils sont 30 % dans le périurbain à disposer de plus d'emplacements que de voitures.

Le statut d'occupation et la typologie d'habitat influent conjointement sur l'ajustement entre offre et demande. **Les besoins en stationnement des ménages propriétaires sont davantage comblés que ceux des locataires**, d'autant plus si les premiers résident dans de l'individuel et les seconds dans du collectif de plus de trois étages.



ÉQUIPEMENT EN AIRE DE STATIONNEMENT PRIVÉ DES MÉNAGES AU REGARD DE LEURS BESOINS, SELON LE SECTEUR DE RÉSIDENCE



PART DES MÉNAGES AYANT UN NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT SUFFISANT AU VU DE LEURS BESOINS, SELON LA TYPOLOGIE D'HABITAT ET LE STATUT D'OCCUPATION

	Propriétaires	Locataires du parc privé	Locataires HLM
Habitat individuel	88 %	75 %	65 %
Collectif de moins de 3 étages	67 %	56 %	40 %
Collectif de plus de 3 étages	49 %	37 %	21 %

Source : EMD 2009

1. HERAN Frédéric, 2013 : La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacements en milieu urbain. Colloque du PREDIT Paris, 28 mars 2013.

Les déterminants de la demande

En l'absence précise de connaissances de la demande en stationnement privé, se sont ainsi développés des discours souvent fondés sur des a priori devenus des certitudes au fil du temps ; des discours selon lesquels les contraintes en stationnement dissuaderaient l'installation des résidents et des entreprises dans les territoires denses et centraux au profit des territoires périurbains.

L'ambivalence « stationnement » : un critère important, mais pas prépondérant...

70 % des Bas-rhinois considèrent le stationnement comme un point important parmi les problématiques touchant à la mobilité et aux déplacements sur le territoire, et ce, peu importe le secteur de résidence du ménage. Ils sont en revanche beaucoup moins nombreux à le considérer comme un critère prioritaire, ceci selon le caractère plus ou moins central de leur secteur de résidence. Ainsi, les Bas-rhinois résidents à **Strasbourg et dans les villes moyennes sont plus sensibles à la question du stationnement** et le jugent comme un critère prioritaire à hauteur de 16 %. A l'inverse, ils sont seulement 9 % à le considérer comme un critère prioritaire dans les **secteurs les moins centraux (couronnes de la CUS et reste du département)**.

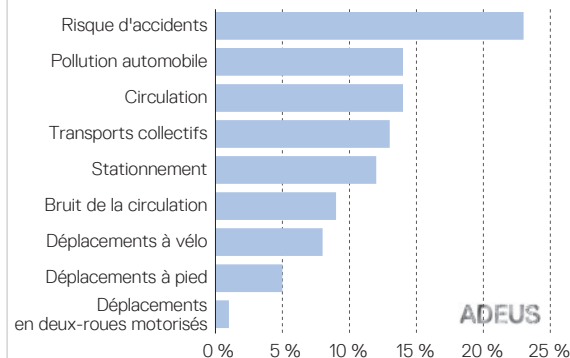
... dans le choix du territoire de vie...

Si le stationnement est important, il ne détermine pas le choix du territoire de vie. Les ménages ne se motorisent qu'après plusieurs années d'emménagement. A ce titre, la voiture, et à fortiori son stationnement, ne constitue donc pas un facteur déterminant dans le choix de la localisation résidentielle.

Les problématiques associées à la voiture (stationnement, accessibilité...) passent ainsi après d'autres critères, et ce, indépendamment de l'effet de densité et de centralité du territoire. Le ménage privilégiera des critères sensibles et sociaux relatifs à des perceptions individuelles subjectives, des ambiances et des relations sociales qui pourront être envisagées sur le territoire². Si 35 % des Bas-rhinois jugent l'accessibilité voiture comme un point important, ce critère n'arrive qu'en 9ème position, loin derrière le calme et la tranquillité jugés importants par 60 % et 52 % des résidents.

2. Consulter la note de l'ADEUS n° 70. Les modes de vie des Bas-rhinois en 2012 : de nouveaux modèles ? - juin 2012. <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg70-modes-de-vie>

OPINION DES MÉNAGES CONCERNANT LES CRITÈRES RELATIFS AUX DÉPLACEMENTS URBAINS À TRAITER PRIORITAIREMENT



Source : EMD 2009

TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES SELON L'ANCIENNETÉ D'EMMÉNAGEMENT

Ancienneté d'emménagement	Taux de motorisation
1 an	1,0
2 ans	1,1
3 ans	1,3
4 ans	1,3
5 ans	1,4
Entre 5 et 10 ans	1,4
Entre 10 et 15 ans	1,5
Entre 15 et 20 ans	1,6
Entre 20 et 25 ans	1,6
Entre 25 et 30 ans	1,7
Entre 30 et 35 ans	1,4
Entre 35 et 40 ans	1,3
Plus de 40 ans	1,1

Source : EMD 2009

... et dans le choix de localisation de l'entreprise

Si le stationnement se révèle être une préoccupation constante de l'entreprise à travers l'existence d'un « package bureau » auquel il serait inmanquablement associé, il n'est pas prépondérant dans la stratégie de localisation de l'entreprise. C'est un ensemble de variables telles l'**accessibilité**, pensée en termes de mise en réseau, l'**image de marque** et le **coût** qui vont conditionner l'implantation d'une entreprise, et non le seul critère stationnement. A ce titre, il n'existe pas une seule et unique logique d'implantation. Selon la nature de l'entreprise, son histoire ou encore ses perspectives d'évolution, celle-ci va **privilégier certains critères par rapport à d'autres**. Il apparaît ainsi que l'installation des entreprises dans les parcs tertiaires périphériques soit davantage due à la réponse que ces derniers apportent aux exigences multiples des entreprises qu'à l'offre en stationnement.

Selon l'article L421-3 du Code de l'Urbanisme

« Il ne peut, nonobstant toute disposition particulière des documents d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat »

Le coût du stationnement privé

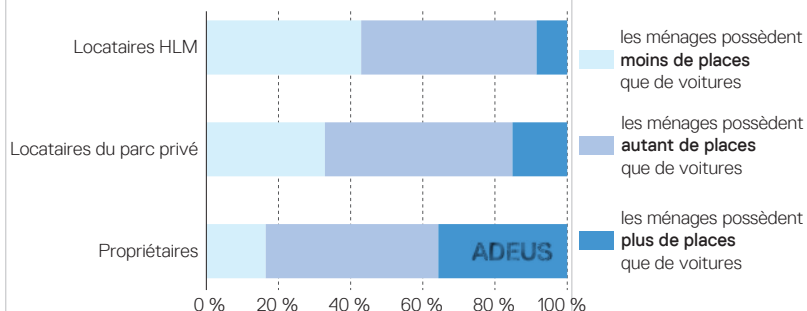
Si les propriétaires sont davantage équipés en stationnement privé que les locataires et notamment les locataires HLM, c'est principalement en raison de la **perception du coût du stationnement**. Si pour les **premiers** l'investissement dans du stationnement privé se révèle être un **capital qui acquiert de la valeur au fil des années**, pour les **seconds**, il s'apparente plus à une **charge**. Cette **perception du coût** sera d'autant plus marquée que les charges locatives font l'objet d'un paiement distinct, contrairement à une maison où la taxe est incluse dans le loyer du logement lorsque le garage est attenant. Qui plus est, lorsque le ménage bénéficie de dégrèvements d'impôt tels que les APL (Aide Personnalisée au Logement), ceux-ci ne portent que sur le logement à l'exclusion du garage. Si le critère « stationnement » est un atout à la vente, il n'apparaît donc pas comme un atout à la location, notamment pour les plus petits logements. En effet, plus la taille du logement sera petite et plus les charges locatives liées au stationnement par rapport à celles du logement vont croître.

Ce coût du stationnement sera d'autant plus perceptible pour les ménages locataires du parc HLM pour lesquels la précarité économique est particulièrement marquée : 25 % des ménages ont des revenus annuels inférieurs à 10 000 euros et pour une écrasante majorité, les revenus annuels ne dépassent pas les 20 000 euros. La norme spécifique fixée par le Code de l'Urbanisme a donc contribué à un meilleur équilibre économique des opérations pour lequel le stationnement génère des surcoûts liés au phénomène de vacance. Toutefois, la récurrence d'un tel phénomène ne tient pas tant au surplus de places qu'à la capacité à payer des ménages. La question des besoins se pose donc toujours. Si les ménages résidents en HLM sont en effet peu équipés en automobile (37 % d'entre eux ne possèdent pas de voiture contre 8 % chez les propriétaires), le taux de motorisation n'est cependant pas homogène sur l'ensemble du territoire : plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus l'équipement en automobile augmente.

Pour les entreprises, le stationnement constitue un **coût économique direct** :

- un **coût d'acquisition** : l'ADEME estime à 1 500 à 2 500 €, le prix d'investissement pour une place de parking en surface (25 m², hors investissement foncier),
- une **charge** : au même titre que les charges communes (ascenseurs, entretien, espaces collectifs). L'ADEME estime à 900 €, le prix moyen annuel de location d'une place de stationnement que doit payer une entreprise en centre-ville.

ÉQUIPEMENT EN AIRES DE STATIONNEMENT PRIVÉ DES MÉNAGES AU REGARD DE LEURS BESOINS SELON LE STATUT D'OCCUPATION



TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES LOCATAIRES HLM SELON LE SECTEUR DE RÉSIDENCE

80 % des ménages locataires HLM			20 % des ménages locataires HLM		
Centre de Strasbourg	Strasbourg (hors centre)	1 ^{ère} couronne	Villes moyennes	2 ^{ème} couronne	Reste du Bas-Rhin
0,6	0,7	0,8	1,0	1,5	1,1

Source : EMD 2009

Par ailleurs, le stationnement représente également des **coûts économiques indirects** :

- le stationnement **consomme du foncier**, or il s'agit d'autant d'espace non-productif qui ne contribue pas à l'activité de l'entreprise ;
- l'existence de **difficultés de stationnement peut mettre à mal l'image de marque de l'entreprise** en entraînant des désagréments pour les visiteurs (clients, fournisseurs, usagers).

Un coût masqué ?

Le prix payé par les ménages ou les entreprises pour une place de stationnement n'est jamais en rapport avec ses coûts de construction.

Les promoteurs-constructeurs ainsi que les bailleurs sociaux affirment qu'il n'est pas possible de commercialiser une place de stationnement à son juste prix de revient et selon leurs propres critères de rentabilité. L'acceptation du coût d'un emplacement de stationnement par un ménage ou une entreprise étant inférieure à l'acceptation du coût d'un logement ou d'un bureau, il ou elle répercute le coût du stationnement sur le prix du logement ou le prix du bureau.

Des usages consommateurs d'espace ?

Les déterminants économiques de la demande vont jouer un rôle certain sur l'usage qui va être fait du stationnement. Or, l'influence de ces usages va contribuer à renforcer les décalages offre/demande pour lesquels l'espace public servira de variable d'ajustement.

Le stationnement consommateur d'espace

Chaque véhicule qui circule implique de s'arrêter et donc de stationner. **Une voiture stationne 96 % du temps** et occupe en moyenne 25 m² pour un emplacement de stationnement privé et 10 m² pour un emplacement de stationnement public.

Outre le levier du choix modal que constitue le stationnement, ce dernier soulève donc la question de la gestion de l'espace urbain dédié au stationnement privé des véhicules particuliers, qui nécessitent à eux seuls **2 à 3 emplacements de stationnement** selon F. Heran : **au domicile, au travail et ailleurs (loisirs, démarches...)**.

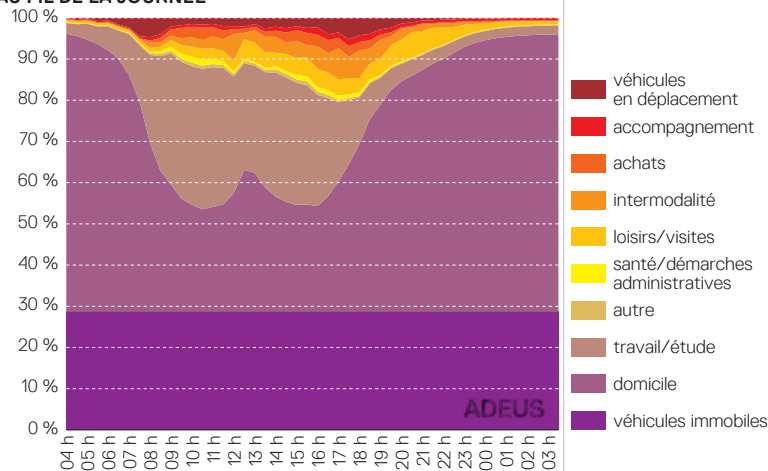
Une voiture stationne principalement pour les motifs domicile et travail. A raison de 9 heures d'occupation moyenne par jour et d'un usage unique, **les emplacements de stationnement privé sur le lieu de travail vont contribuer à une consommation d'espace importante**. Ainsi, à l'Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim, la répartition des emprises aux sols est de :

- **15 % pour le bâti ;**
- **40 % pour la voirie et le stationnement** dont 30 % pour le stationnement et 10 % pour la voirie ;
- **45 % pour les espaces verts et bassin de rétention** dont 30 % d'espaces verts et 10 % pour le bassin de rétention.

Le stationnement représente le 2^{ème} poste de consommation d'espace après les espaces verts. L'emprise au sol qui lui est dédiée est deux fois supérieure à celle du bâti.



LOCALISATION DES VOITURES SELON LEUR MOTIF D'USAGE AU FIL DE LA JOURNÉE



Source : EMD 2009

PART RELATIVE D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT PAR RAPPORT À LA SURFACE DU LOGEMENT

Surface habitable en m ²	Part relative d'une aire de stationnement (base : 15 m ²) par rapport à la surface du logement
moins de 35	43 %
de 35 à 54	28 %
de 55 à 74	20 %
de 75 à 94	16 %
95 et plus	moins de 16 %

Source : EMD 2009

Les détournements potentiels de fonction des garages

A Strasbourg, 17 % des ménages qui disposent d'un garage ne l'utilisent pas. C'est alors le stationnement sur l'espace public qui sert de variable d'ajustement à ces véhicules sans emplacement. Cette pratique s'illustre principalement dans les secteurs centraux et contraints, et dans un habitat plutôt collectif. Les causes de cette sous-utilisation des garages peuvent être nombreuses.

Les principales sont :

- un **mauvais agencement** : garages trop étroits et difficultés de manœuvrer ;
- le **manque de place dans le logement**.

Le garage constitue en effet une place prise dans l'espace de vie. Ainsi, lorsque l'on compare la taille d'un garage à la superficie moyenne d'un logement, la part relative du stationnement peut représenter jusqu'à plus de 43 % de la surface du logement. **Plus un logement est petit, plus la part relative d'une aire de stationnement par rapport à la surface du logement augmente.**

L'espace public comme variable d'ajustement

Peu importe le territoire concerné, **l'espace public, et principalement la rue, absorbe les besoins de stationnement des ménages qui manquent d'emplacement privé.** Or, entre 1988 et 2009, cette contribution de l'espace public au stationnement privé a considérablement augmenté dans l'espace métropolitain.

La journée, mais aussi la nuit, **l'espace public prend en charge la grande partie des véhicules dits « immobiles »** qui restent stationnés toute la journée. La part de ces véhicules représente 30 % du parc automobile du département. Or, si ces véhicules stationnent principalement en garage et en box, l'espace public les prend tout de même en charge à hauteur de 23 % sur l'ensemble du territoire. A Strasbourg, la prise en charge de ces voitures immobiles par la rue est beaucoup plus importante : un peu plus de la moitié stationne en garages ou en box, la part restante est prise en charge par l'espace public et notamment par la voirie pour 37 % d'entre-elles.

Par ailleurs, **le pourcentage de ménages qui utilise habituellement leurs garages la nuit et qui se reporte sur l'espace public entre 12 h et 14 h augmente de 20 %.** Si les résidents qui rentrent chez eux le midi sont majoritaires à utiliser leur(s) place(s) de stationnement privé, ils sont donc plus nombreux que la nuit, notamment dans les secteurs pavillonnaires, à utiliser l'espace public situé devant chez eux.

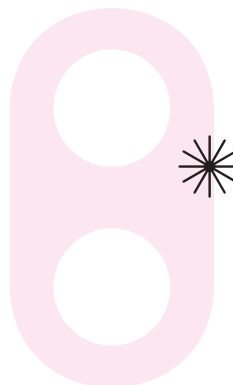
PRATIQUES DE STATIONNEMENT DES MÉNAGES EN 1988, 1997 ET 2009

		Garage et Box	Parc de stationnement	Voirie
Centre de Strasbourg	1988	43 %	10 %	47 %
	1997	42 %	8 %	50 %
	2009	37 %	15 %	49 %
Strasbourg (hors centre)	1988	65 %	5 %	30 %
	1997	51 %	19 %	30 %
	2009	48 %	11 %	41 %
1 ^{ère} couronne de la CUS	1988	80 %	7 %	14 %
	1997	62 %	22 %	17 %
	2009	64 %	11 %	25 %
2 ^{ème} couronne de la CUS	1988	92 %	1 %	7 %
	1997	85 %	6 %	9 %
	2009	82 %	5 %	13 %

Pourcentages d'usage supérieurs à 1988

Pourcentages d'usage inférieurs à 1988

Source : EMD 1988, 1997 et 2009





Le stationnement en dehors de Strasbourg

Le stationnement en centre-ville a longtemps été le seul objet des politiques publiques en matière de stationnement ; pourtant le stationnement constitue également un enjeu des secteurs moins denses et moins centraux.

Le stationnement, enjeu d'attractivité

Que ce soit dans le reste de la CUS ou dans les autres communes du département, dans les centralités urbaines où les densités d'habitat, d'emplois et d'équipements sont encore élevées, le stationnement constitue un enjeu fort. Les collectivités doivent faire face à la **superposition des différents types d'utilisateurs : résidents, pendulaires et chalands**.

Il s'agit de territoires entre deux où la voiture occupe encore une place importante à l'image des territoires périurbains : environ deux déplacements sur trois se font en voiture dans les villes moyennes du Bas-Rhin. Mais il s'agit également de territoires contraints où l'absence de garages dans un tissu urbain ancien est importante et où le nombre de ménages qui ne possèdent pas un nombre suffisant d'emplacements de stationnement au regard de leurs besoins représente encore 25 % à 40 %.

Le stationnement, enjeu de tranquillité et de sécurité

Loin des centralités et des densités élevées, le périurbain offre une **disponibilité foncière importante**. Ainsi, le stationnement privé ne devient un problème qu'à partir du moment où il s'effectue sur l'espace public et que celui-ci est **convoité par d'autres usagers** (vélos, piétons) **ou par la collectivité** qui peut prévoir des aménagements (pistes cyclables, élargissement de trottoirs). Dans ces territoires où « le risque d'accidents » est une préoccupation majeure combinée avec d'autres mesures comme les zones 30, la gestion du stationnement contribue à réduire les accidents dont sont victimes les usagers les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite).

Selon l'INRETS, 58 % des accidents piétons surviennent dans des situations de visibilité réduite par les voitures en stationnement.

Conclusion

Qu'elle soit en circulation ou en stationnement, la voiture individuelle apparaît comme une composante essentielle de l'utilisation de l'espace urbain. Dès 1967, la norme de stationnement de l'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme avait été créée pour circonvenir les problématiques d'encombrement de l'espace urbain par la voiture¹. Or, 50 ans plus tard, cette même problématique de transfert de charge du stationnement privé sur l'espace public se pose encore, concernant à la fois les gestionnaires de voirie et les urbanistes.

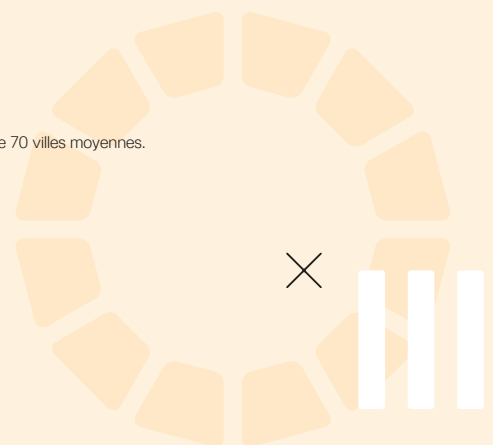
L'absence de connaissances et de maîtrise de la problématique de stationnement, tant en termes d'offre que d'usage, apparaît comme un frein à la compréhension d'une problématique plus globale : celle de l'articulation entre stationnement et consommation d'espace urbain. L'offre globale de stationnement est souvent méconnue sur le territoire. Si plus de la moitié des villes enquêtées par le CERTU² en 2005 disent avoir procédé à une enquête sur le stationnement ces cinq dernières années, seul le tiers connaît le nombre de places de stationnement sur voirie et 10 % seulement ont la connaissance du nombre de places privées sur leur territoire.

Les analyses mettent en évidence le fait que la norme est un outil majeur pour la puissance publique, en ce sens qu'elle permet d'intervenir sur une offre en stationnement de nature privée. Cependant, si cet outil est un outil d'intervention, il n'est pas un outil de maîtrise. Or, cette question des usages soulevée par l'absence réelle de capacité de contrôle de stationnement ne peut être uniquement abordée par seul le prisme de la réglementation. En étant liée aux documents d'urbanisme, la norme s'inscrit dans un projet de territoire, il paraît donc essentiel qu'elle soit associée à une maîtrise des usages et à une gestion du stationnement qui va passer à la fois par des politiques d'aménagement du territoire et par un contrôle qui va contribuer à atténuer ou renforcer certaines pratiques et plus ou moins faciliter certains usages. Toutefois, si cette question de gestion du stationnement apparaît fondamentale pour une meilleure cohérence de l'action publique locale, elle se heurte encore à un certain nombre de difficultés, notamment hors des villes-centres où le respect de la réglementation et la surveillance est encore faible : dans la moitié des villes moyennes, seul un procès-verbal est dressé par place et par mois alors que deux sont nécessaires³.

1. Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme. Note technique sur la règle relative au stationnement dans les POS, mars 1973.

2. Enquête Nationale du CERTU, 2010, menée auprès de 200 villes françaises. Cette enquête, conduite tous les cinq ans depuis 1985 par le CERTU, s'adresse aux communes de plus de 20 000 habitants.

3. Enquête CERTU 2005 - Echantillon de 70 villes moyennes.



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Benjamin Puccio (chef de projet), Jessica Berlet, Nathalie Griebel**
N° projet : **4.3.1.9** - Photos : **Sylvie Blaison, 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