LES NOTES DE L'ADEUS

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

LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT DANS LE BAS-RHIN

58

DÉCEMBRE 2011

DÉPLACEMENT

Le stationnement constitue l'un des leviers les plus puissants des politiques de mobilité, et c'est également l'un des plus polémiques et politiquement plus ardus à mettre en oeuvre. Pour autant, faute de données disponibles, le stationnement reste mal connu à l'échelle de l'ensemble du territoire du Bas-Rhin. L'enquête ménage déplacements permet de lever un premier voile sur ces pratiques.

L'étude des pratiques de stationnement sur le département permet de réaffirmer le rôle des facteurs de densité et de centralité dans l'explication des différences entre les territoires.

Ce faisant, elle permet également de prendre une certaine mesure du problème que peut constituer le stationnement à travers le Bas-Rhin.

Enfin, cette note met également à jour le caractère fortement structurant de la mobilité domicile-travail dans la thématique du stationnement.

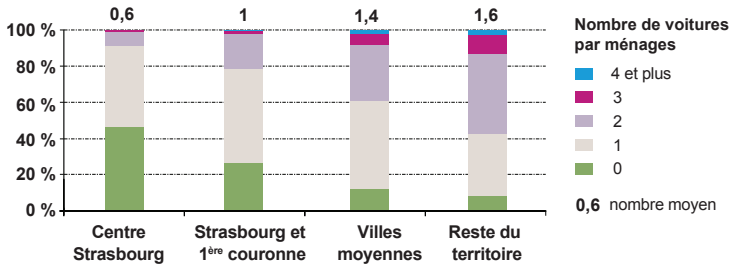
Des marges d'action difficiles à saisir

Données de cadrage concernant les véhicules

En 2009, les bas-rhinois possédaient environ 625 000 véhicules particuliers. Sur ces véhicules, près de 70 % sont utilisés au moins une fois durant la journée d'enquête, les autres restants immobiles. Le niveau d'immobilisation des voitures est plus important dans les secteurs les plus denses et centraux. Cette relation aux caractéristiques de densité et centralité se retrouve dans le nombre moyen de véhicules, moins le territoire étant dense ou central, plus le niveau moyen de motorisation étant élevé. Ainsi dans les secteurs les plus denses, non seulement les niveaux de motorisation sont plus bas, mais les voitures existantes ont tendance à être moins utilisées.

En moyenne, un véhicule utilisé roule quotidiennement pendant un peu moins de 1h10 sur une distance de 34 km pour réaliser 3,9 déplacements. On peut donc retenir que la voiture est utilisée pour se déplacer un peu plus de 5 % du temps.

RÉPARTITION DES MÉNAGES EN FONCTION DU NOMBRE DE VOITURE PAR MÉNAGE SUR LES DIFFÉRENTS TYPES DE TERRITOIRES



source : EMD 2009

Description du stationnement à l'échelle des différents types de territoires

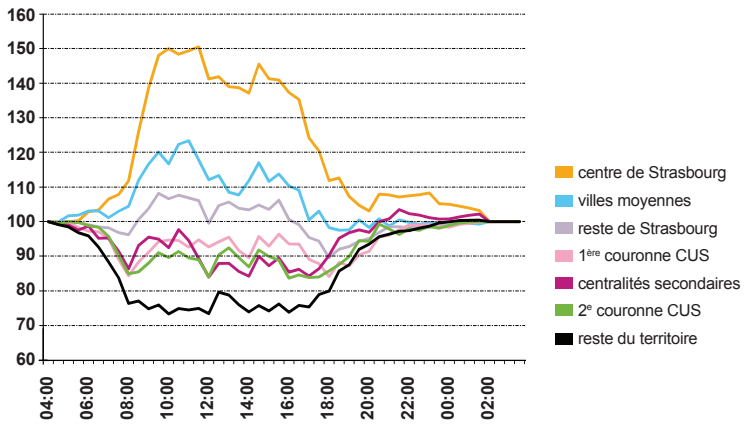
Volumes horaires / journée

Les profils de demande de stationnement sur les différents territoires du Bas-Rhin présentent trois types majeurs d'utilisation.

- Les secteurs les plus centraux présentent des niveaux de demande de stationnement en journée supérieurs à la seule demande résidente.
- Les secteurs avec des niveaux de centralité intermédiaires pour lesquels la demande de journée est proche (entre 85 et 95 %) de la demande résidente.
- Les secteurs périphériques pour lesquels la demande de journée est sensiblement inférieure à la demande résidente.

Le rapport entre centralité et stationnement est également marqué par le positionnement de la pointe de stationnement dans la journée. Les lieux centraux, Strasbourg, les villes moyennes, les centralités secondaires présentent un pic de stationnement se situant nettement dans la matinée. Dans les autres espaces (CUS hors Strasbourg ainsi que sur les communes non centrales du reste du département), le pic de journée lorsqu'il existe reste peu marqué.

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT AU COURS DE LA JOURNÉE SUR LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES (BASE 100)



source : EMD 2009

Type de stationnement

Deux modèles de stationnement apparaissent clairement et semblent être le fruit de la densité urbaine plus que de la centralité. Dans la 1ère couronne de la CUS, le recours à l'espace public apparaît comme une composante centrale de l'offre de stationnement, même si le stationnement à caractère privatif reste majoritaire. Dans les secteurs moins denses, le stationnement à caractère privatif constitue l'écrasante majorité de la demande, cette caractéristique étant d'autant plus marquée que le secteur est peu central.

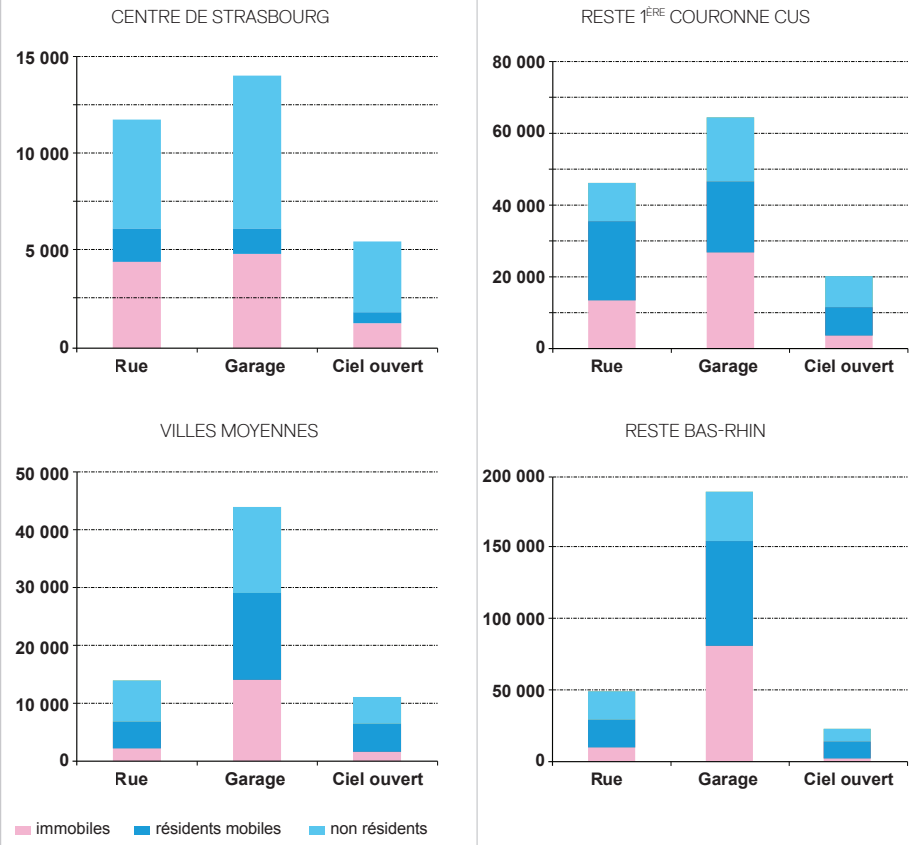
Origine

Quel que soit le territoire, les résidents sont les principaux utilisateurs des capacités de stationnement, que celles-ci soient publiques ou privées. Le niveau de demande externe varie de façon sensible avec le niveau de centralité. C'est ainsi le centre de Strasbourg qui est marqué par les niveaux de demande externe les plus important, 55 % contre 39 % dans les villes moyennes, 28 % dans le reste de la première couronne de la CUS et 24 % dans le reste du Bas-Rhin. Comme on l'a noté précédemment, le niveau de densité urbaine semble influer la distribution de la demande sur les différents types de stationnement. À cet effet de densité s'ajoute celui de la centralité, qui, dans un environnement donné, va en revanche lui agir sur le niveau de demande externe de stationnement.

Motifs de stationnement

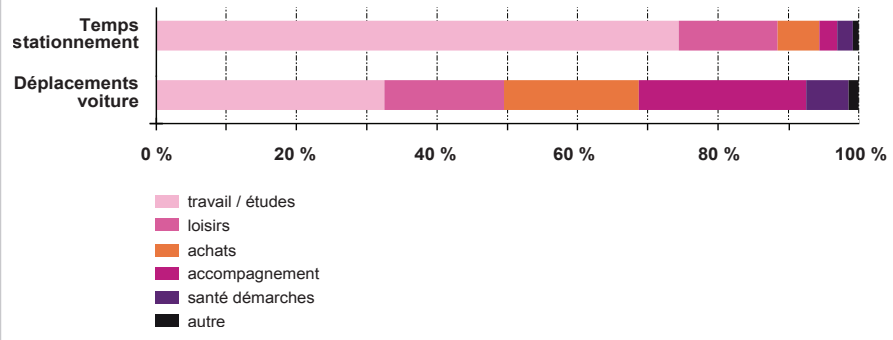
Par rapport à l'ensemble des modes de déplacements, l'utilisation de la voiture ne se distingue pas de façon sensible sur la répartition des motifs de déplacements réalisés. En revanche, le motif de stationnement va impacter de façon très sensible la durée du stationnement. Ainsi alors que le motif accompagnement représente 24 % des motifs de stationnement, il ne représente que 3 % des durées totales de stationnement. À l'inverse, le motif travail / étude qui constitue un tiers des motifs de stationnement représente en revanche les trois quart des durées totales de stationnement hors domicile.

DISTRIBUTION DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT EN FONCTION DU TYPE DE STATIONNEMENT ET DE L'ORIGINE DES VÉHICULES



source : EMD 2009

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS ET DES TEMPS DE STATIONNEMENTS EN FONCTION DES MOTIFS (HORS DOMICILE)



source : EMD 2009

Le stationnement au domicile

La nuit en général

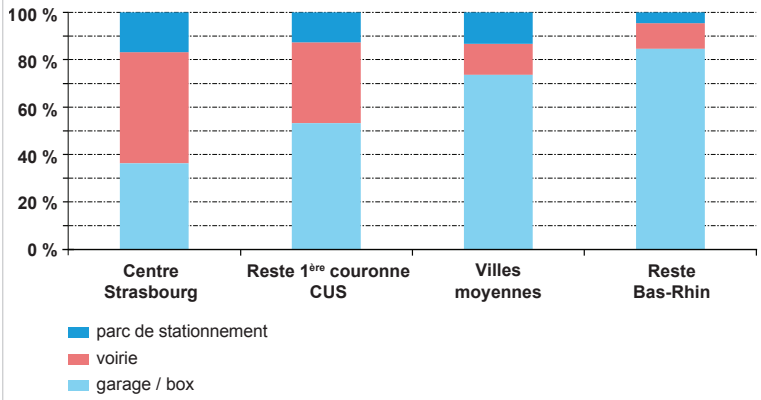
A l'échelle du département, la majeure partie du stationnement nocturne s'effectue en garage ou box. La typologie urbaine et à travers elle la densité urbaine affecte de façon sensible les choix des ménages. C'est ainsi en centre-ville de Strasbourg que le stationnement sur l'espace public est le plus important et inversement, dans les communes sans vocation de centralité marquée que cette pratique est la plus faible.

On retrouve dans la typologie de l'utilisation du stationnement privé le même niveau de relation forte avec le niveau de densité. Les espaces les plus denses sont ceux pour lesquels l'offre domestique privée est le plus en décalage avec les niveaux de demande correspondants. À l'opposé, les territoires présentant en moyenne les niveaux de densité les plus faibles sont également ceux pour lesquels les besoins d'une majorité de ménages en matière de stationnement sont satisfaits par l'offre domestique privée. Ces espaces sont également ceux pour lesquels les réserves au domicile sont les plus importantes. Naturellement, cette vision d'une offre adaptée ou non ne tient compte que de l'offre directement associée au domicile. Si ceci est évident pour du logement individuel, en revanche cela l'est moins pour du logement collectif, en particulier lorsque les immeubles d'habitation comportent une offre de stationnement offerte à la location, indépendamment d'une condition de résidence dans les immeubles. Il existe ainsi, dans les secteurs centraux, une offre privée utilisée par des actifs, que ces derniers soient ou non résidents de ces mêmes secteurs.

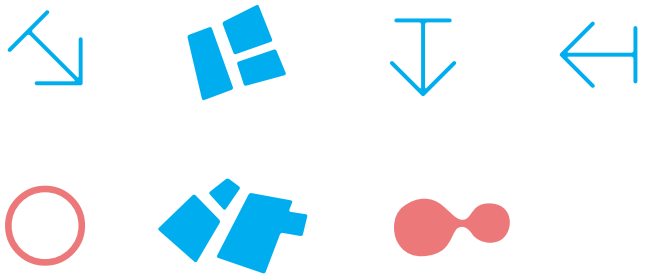
Temps de marche vers le lieu de stationnement

Le temps de rabattement fait partie des données de l'enquête ménage dont la finesse d'analyse est limitée par la justesse de l'appréciation. En effet, le temps, au même titre que la distance sont des grandeurs pour lesquelles les marges d'erreur sont importantes. Le graphique montre en premier lieu que quel que soit la typologie urbaine, le temps de marche à pied entre le domicile et le véhicule est très court puisque même au centre de Strasbourg, à 90 % ces temps sont inférieurs à 2 minutes. Naturellement, la typologie urbaine joue un rôle visible, les secteurs les moins denses étant ceux pour lesquels les temps d'accès sont les plus courts, la tranche 0 minute (le véhicule est dans le bâtiment d'habitation ou juste devant la porte) atteignant 90 % sur le reste du territoire hors agglomération et villes moyennes, contre 50 % dans le centre-ville de Strasbourg.

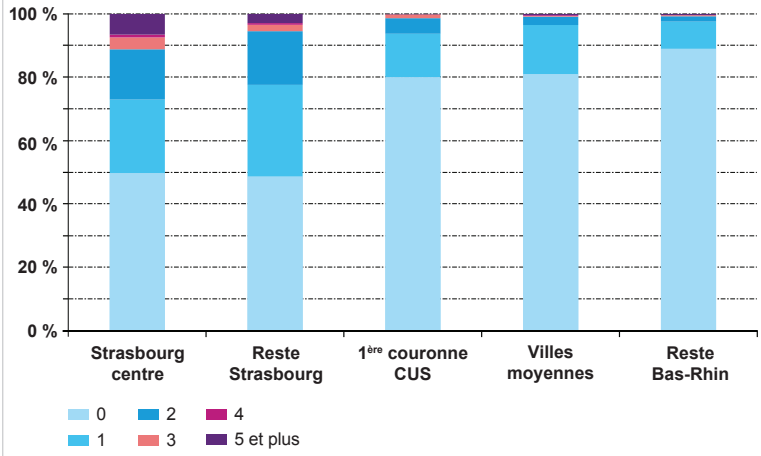
LIEUX DE STATIONNEMENT DES VOITURES LA NUIT



source : EMD 2009



TEMPS DE RABATTEMENT À PIED DU DOMICILE VERS LA VOITURE EN MINUTES



source : EMD 2009

Les véhicules immobiles

Mis à part pour le centre de Strasbourg, le nombre moyen de véhicule immobiles par ménage ne varie que peu entre les différents secteurs. En revanche, il y a un réel effet de centralité et de densité si on tient compte de la part relative des véhicules immobiles par rapport aux véhicules mobiles.

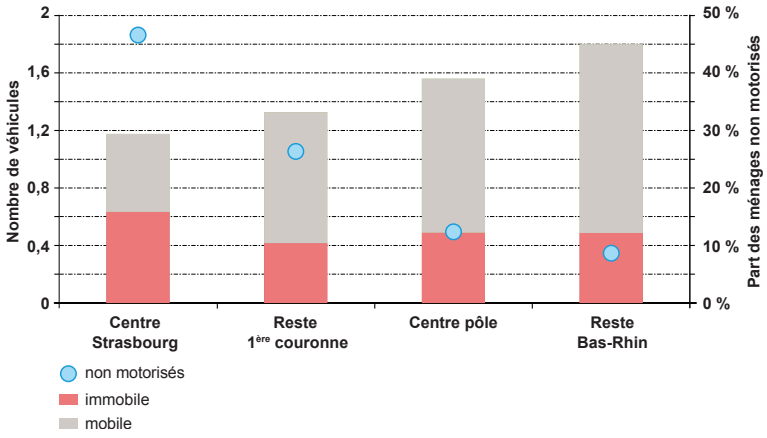
Plus le niveau de centralité et de densité est élevé, plus la part de véhicules immobiles va être importante. On note en outre que plus le secteur est central, plus la part des ménages non motorisés va être importante. Pour résumer cette double relation, **plus on est dans la densité et la centralité, moins on possède de voiture et moins on les utilise.**

La logique de cette relation est purement économique et dépend tant de la densité que de la centralité.

Plus un secteur est dense, plus la ressource foncière est convoitée et chère. Dans un environnement dense, outre l'achat, la possession d'une voiture entraîne des coûts fixes importants et renouvelés pour chaque véhicule possédé. Par ailleurs, l'utilisation de l'espace public comme seule espace de stationnement au domicile entraîne également des questions de sécurité qui ne sont pas totalement neutre.

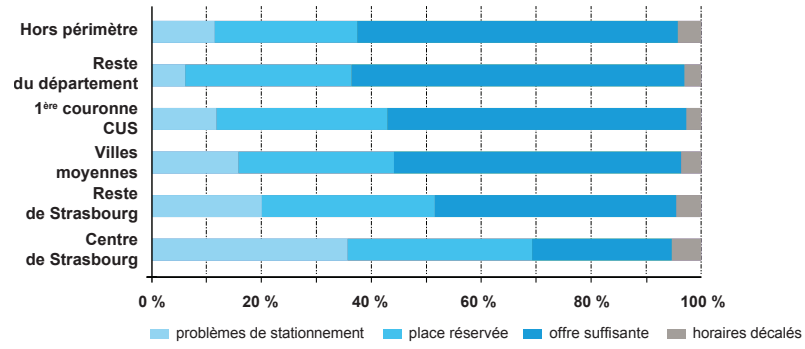
La centralité va agir en complément de la densité en renforçant la pression sur les différents espaces de stationnement et donc le coût de ces différents espaces. Si l'on considère en particulier les zones à stationnement régulé, la demande externe ne peut normalement trouver de solution de stationnement qu'au travers d'une location d'un espace dédié, le stationnement longue durée étant proscrit et/ou prohibitif sur la voirie. La pression renforcée sur le stationnement en garage, box ou en ouvrage va donc conduire à un renchérissement des espaces privés dédiés au stationnement et ainsi conduire à des coûts de véhicules immobiles très onéreux pour les résidents.

NIVEAU D'UTILISATION DES VOITURES POSSÉDÉES PAR LES MÉNAGES ET NIVEAU DE NON MOTORISATION EN FONCTION DE LA CENTRALITÉ



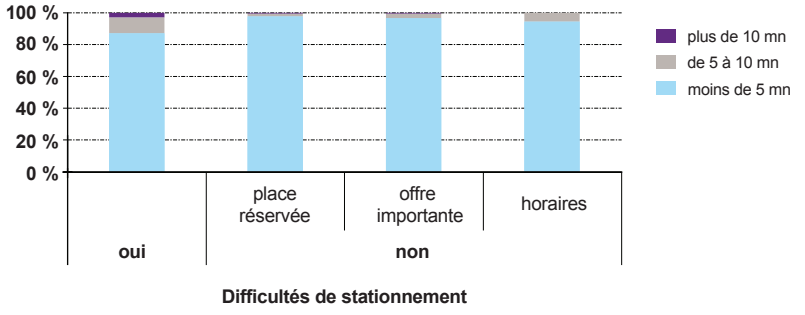
source : EMD 2009

PERCEPTION DE LA DIFFICULTÉ DE STATIONNEMENT AU LIEU D'OCCUPATION PRINCIPALE EN FONCTION DU SECTEUR



source : EMD 2009

TEMPS DE MARCHE ENTRE LE STATIONNEMENT ET LE TRAVAIL EN FONCTION DE LA DIFFICULTÉ DE TROUVER UNE PLACE DE STATIONNEMENT



source : EMD 2009

Un tiers des voitures en ville ne quitte pas sa place de stationnement : la preuve en image

14 décembre 2010

7h39 : 100 % des voitures sont enneigées

12h18 : environ 50 % des voitures sont enneigées

photos Benoit Vinbert/ADEUS

18h43 : environ 30 % des voitures sont encore enneigées

Le stationnement au lieu de travail

Typologie du stationnement en fonction des territoires

La discrimination des territoires en fonction de leur degré de centralité affecte également le stationnement au lieu de travail. On remarque ainsi que plus les secteurs sont centraux, plus les personnes y travaillant déclarent rencontrer des problèmes de stationnement. Il est intéressant de noter également que la part des places de stationnement réservées ne varie que peu entre les différents secteurs ainsi que les personnes ne rencontrant pas de problèmes de stationnement en raison de leurs horaires de travail.

Temps de rabattement au lieu de stationnement en fonction des territoires

D'une manière générale, les temps de marche entre le lieu de stationnement et le travail restent très courts. Seuls les personnes déclarant rencontrer des difficultés de stationnement présentent une part de temps d'accès plus importante avec 13 % des personnes déclarant avoir un temps de marche supérieur ou égal à 5 minutes. Cependant, quoiqu'effectivement plus importants, ces temps restent maîtrisés puisque les personnes déclarant un temps supérieur à 10 minutes n'excèdent pas 3 % de ceux déclarant avoir des problèmes de stationnement.

Les apports du débat

L'éclairage donné sur les spécificités des pratiques de stationnement entre les différents territoires ressort fortement du débat. Ainsi, si aujourd'hui la question du stationnement au centre-ville de l'agglomération strasbourgeoise semble relativement bien maîtrisée, la définition d'une stratégie pour les autres espaces urbains du département constitue un enjeu majeur, et ce y compris pour le reste de l'agglomération strasbourgeoise.

Le débat fait apparaître trois problématiques majeures, qui sont la maîtrise de l'offre face aux besoins, la question de l'équilibre économique du stationnement et enfin la capacité d'intervention des collectivités sur des communes de taille modeste.

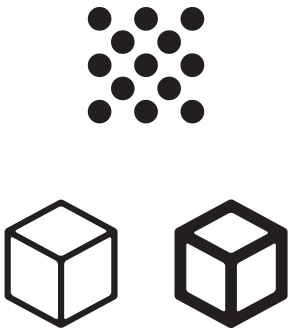
Comment gérer l'offre face à la demande ?

Sur le champ de la maîtrise de l'offre face aux besoins, la difficulté majeure, comme le soulignent Régis Auriol de la CUS et Didier ROUSSEAU directeur de PARCUS, consiste à adapter une offre donnée relativement stable dans le temps (stationnement sur voirie et en ouvrage) à une multiplicité de besoins différents (habiter, travailler, se divertir, consommer, visiter ...) qui eux évoluent.

Du point de vue de Philippe STEEGER de la DREAL, dans le secteur central de l'agglomération strasbourgeoise, cette adaptation passe notamment par la possibilité de dégager des marges de capacités sur le stationnement des autres résidants de Strasbourg et de la première couronne. Pour autant, la difficulté dans le cadre d'une offre publique est bien celle de la non capacité à discriminer les usagers, et Didier ROUSSEAU rappelle à ce titre, que sur la voirie comme dans les parkings en ouvrage « *c'est la règle du premier arrivé, premier servi* ». Régis AURIOL ajoute que malgré la pression importante existant au centre-ville, cette question de la rotation de la demande en fonction des différents besoins de stationnement n'est plus un enjeu majeur dans ce secteur, mais qu'en revanche il y a de ce point de vue réellement besoin de développer un nouveau modèle pour le reste de Strasbourg et notamment pour les secteurs de faubourg.

Du point de vue des pistes d'action, Régis AURIOL, en rappelant les données présentées sur l'immobilité des véhicules concernant les véhicules immobiles, indique qu'une segmentation du marché entre véhicules des résidants mobiles et immobiles pourrait constituer un axe intéressant. Cette démarche possible, est compliquée par un contexte de rigidification de l'offre, car comme le rappelle Fabrice SAUER des services de l'urbanisme de la CUS, les normes de constructions tendent à restreindre le développement de l'offre, notamment par la mise en place de normes plafond de stationnement pour les nouvelles constructions destinées aux activités économiques. Sur la question des pistes technologiques au travers de l'utilisation des TIC pour fluidifier le marché, Régis AURIOL précise que selon lui, ce type d'outils pourrait s'adresser à des secteurs où un contexte nouveau de rigidification de la rotation s'installe, mais qu'en revanche il lui semble inadapté à un secteur comme le centre-ville, où malgré les difficultés, les outils actuels permettent une gestion satisfaisante de l'offre et de la demande.

Enfin, sur la question des alternatives possibles, Jean-Baptiste SCHMIDER, Directeur d'AUTO'TREMENT, rappelle que ces conditions, aussi contraignantes soient-elles, sont précisément le terreau nécessaire au développement de l'autopartage. Inversement, dans les secteurs soumis à de moins fortes contraintes, cette offre peine à drainer une demande suffisante, comme l'indiquent les résultats des nouvelles implatations d'AUTO'TREMENT, notamment dans les villes moyennes du département.



La question de l'équilibre économique du stationnement

Cette question relative à la charge du service que représente le stationnement traverse l'ensemble des territoires, même si, à l'instar des questions de gestions, elle touche plus sensiblement l'agglomération, et ce notamment au sein de la 1ère couronne de la CUS. Le problème est posé de manière directe par Didier ROUSSEAU. Pour lui « *pour que le stationnement soit réalisable, il faut une entrée d'argent* ». Or le constat, notamment sur les opérations de développement, est celui d'une absence de maîtrise par les aménageurs de la question du stationnement, volontaire ou non, et du report sur la collectivité de la charge qu'il représente. Ce constat que fait Régis AURIOL sur le territoire de la CUS est également vrai pour le reste du territoire. C'est néanmoins à nouveau sur l'agglomération, et dans une moindre mesure sur les villes moyennes, que cette problématique est la plus forte. Comme le résume Didier ROUSSEAU, « *personne ne souhaite porter le coût du stationnement, et pour bien vendre, le moins cher le mieux* ».

Face à cette problématique, c'est bien la question de l'accompagnement des projets par la ou les collectivités qui se pose.

La problématique du stationnement dans le périurbain

La question du stationnement est une problématique émergente dans les territoires périurbains, et Émilie REVILLET du Syndicat Mixte du SCOTERS ajoute qu'il n'y aura bientôt plus de territoires où cette question ne se posera pas. Fabrice SAUER évoque à ce titre l'exemple d'une partie des communes de la 1ère couronne de la CUS, ainsi que celui des communes de seconde couronne. Dans ces secteurs, la densification des centres anciens, que ce soit en renouvellement ou en réhabilitation, conduit à un accroissement mécanique de la demande de stationnement sans que l'offre existante permette nécessairement de l'absorber complètement. Guillaume BIHET du Conseil Général rappelle, à ce titre, les données présentées en matière d'équipement automobile dans les espaces les moins denses, indiquant ainsi que cette problématique s'applique également dans les secteurs les moins denses du département. Sans remettre en cause les niveaux de motorisation plus élevés dans les communes les plus petites, Julie DARGAUD de l'ADEUS indique qu'en l'état actuel, si le stationnement est effectivement une problématique croissante, elle interroge plus les comportements et les habitudes, qu'une problématique d'offre et de demande.

Sur le plan de l'économie générale du stationnement comme sur celui de la gestion plus quotidienne des problématiques qu'il recouvre, les participants au débat soulignent en conclusion qu'au-delà des outils restant à mettre en place et des nouveaux modèles à inventer, la question de la coordination des collectivités locales, qu'elles soient ou non autorités organisatrices, constitue un enjeu majeur pour les années à venir.

Participants externes au débat

Régis AURIOL,
chef du service Stratégie et gestion du stationnement, CUS

Guillaume BIHET,
chargé d'études Transport, Conseil Général

Laurent PY,
chargé de mission service Déplacement, CUS

Didier ROUSSEAU,
directeur général, PARCUS

Jean Baptiste SCHMIDER,
directeur, AUTO'TREMENT

Émilie REVILLET,
chargée d'études, SCOTERS

Philippe STEEGER,
chargé de mission, DREAL

Fabrice SAUER,
adjoint au chef du service de l'urbanisme, CUS

Participants de l'ADEUS

Julie DARGAUD,
chargée d'études

Vincent PIQUEREL,
chargé d'études principal

Benjamin PUCCIO,
chargé d'études

Benoît VIMBERT,
directeur d'études

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

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**
Equipe projet : **Benjamin Puccio (chef de projet), Pierre Reibel**
Photo : Jean Isenmann (sauf mention spéciale)
Mise en page : Hélène Vincent
© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org