NOUVELLE DONNE POUR LE STATIONNEMENT

Novembre 2022

La recherche de gisements fonciers, le développement des nouvelles mobilités et la nécessaire adaptation des territoires au changement climatique conduisent les acteurs locaux à questionner leur approche du stationnement de véhicules particuliers. L'AUAT livre ici un aperçu des principaux enjeux en la matière, ainsi que des éléments de méthode pour aborder cette question sensible, ancrée dans les traditions des territoires.

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine
Le Belvédère - 11 bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 - Tel. 05 62 26 86 26 - www.aua-toulouse.org

Qu'il soit public ou privé, le stationnement est un levier majeur dans l'organisation des mobilités. Prépondérant dans l'accessibilité et l'attractivité des territoires, ce sujet est intégré depuis plus de 50 ans dans les différents documents de planification. Il demeure pourtant appréhendé de manière partielle, en étant ciblé sur une offre quantitative répondant quasi exclusivement aux différents besoins des automobilistes.

Offre en stationnement abondante et souvent gratuite en centre-ville, mise à disposition de vastes parkings au sein des zones commerciales et zones d'activité, offre privée importante au sein des zones d'habitat… l'offre de stationnement a ainsi largement contribué à conditionner les déplacements des usagers en voiture.

C'est pourtant un facteur essentiel du report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre, par exemple de la voiture vers les transports en commun, la marche ou le vélo.

Plusieurs éléments nécessitent aujourd'hui de porter un regard nouveau sur le stationnement. Les lois récentes (loi Énergie-climat, loi d'Orientation des mobilités, loi Climat et résilience…) enjoignent les acteurs locaux à changer de modèle pour aménager le territoire. Les attentes des citoyens de bénéficier d'un cadre de vie plus agréable et les nouvelles pratiques de mobilités (montée en puissance de l'usage du vélo, des micromobilités) imposent d'adopter une approche globale, plus urbaine et intégrant tous les modes de transport, en lien avec les enjeux environnementaux et économiques.

1 voiture sur un stationnement :

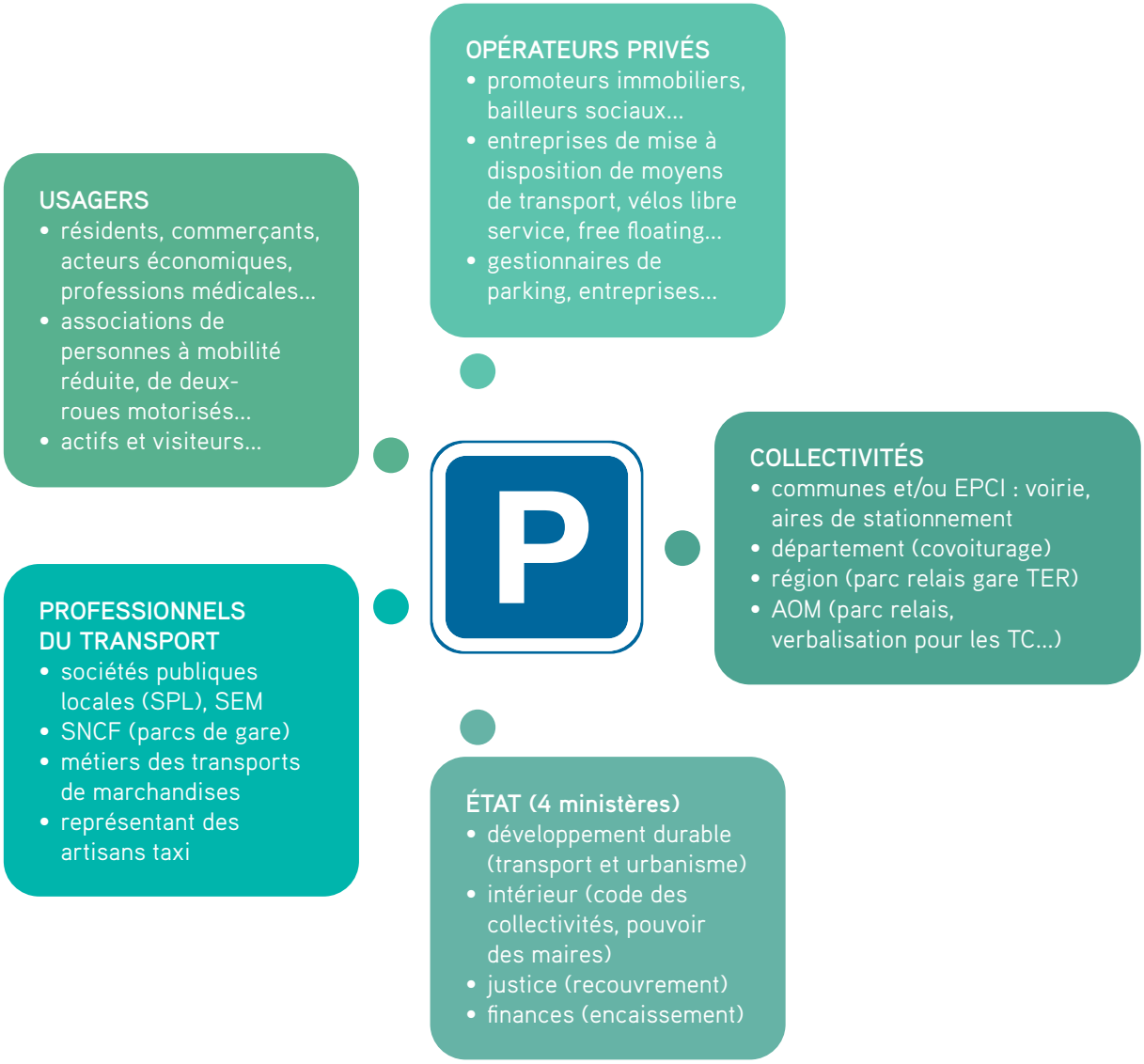
- **immobile 90 % du temps**
- **10 m² occupés dans l'espace public**
- **25 à 30 m² dans un parking dédié** (y compris voies de circulation)

Le stationnement et sa galaxie d'acteurs, de situations et d'usages

La pluralité d'acteurs, de compétences, d'usagers du stationnement… nécessite pour les acteurs locaux de développer une fine connaissance de l'offre de stationnement, de la demande et des usages. Le diagnostic préalable peut en effet mettre en évidence des situations très contrastées entre les territoires.

L'état des lieux du stationnement peut être réalisé sur un périmètre donné ou sur l'ensemble d'une commune dans le cadre de l'inventaire du stationnement imposé pour élaborer un Plan local d'urbanisme (intercommunal) au sens de l'article L.151-4 du Code de l'urbanisme (loi ALUR mars 2014).

Les méthodes de collecte varient entre recensement de l'offre sur le terrain, enquête auprès des acteurs concernés, visualisation et localisation des différents usages au quotidien.



Réaliser un recensement statistique et géographique de l'offre de stationnement

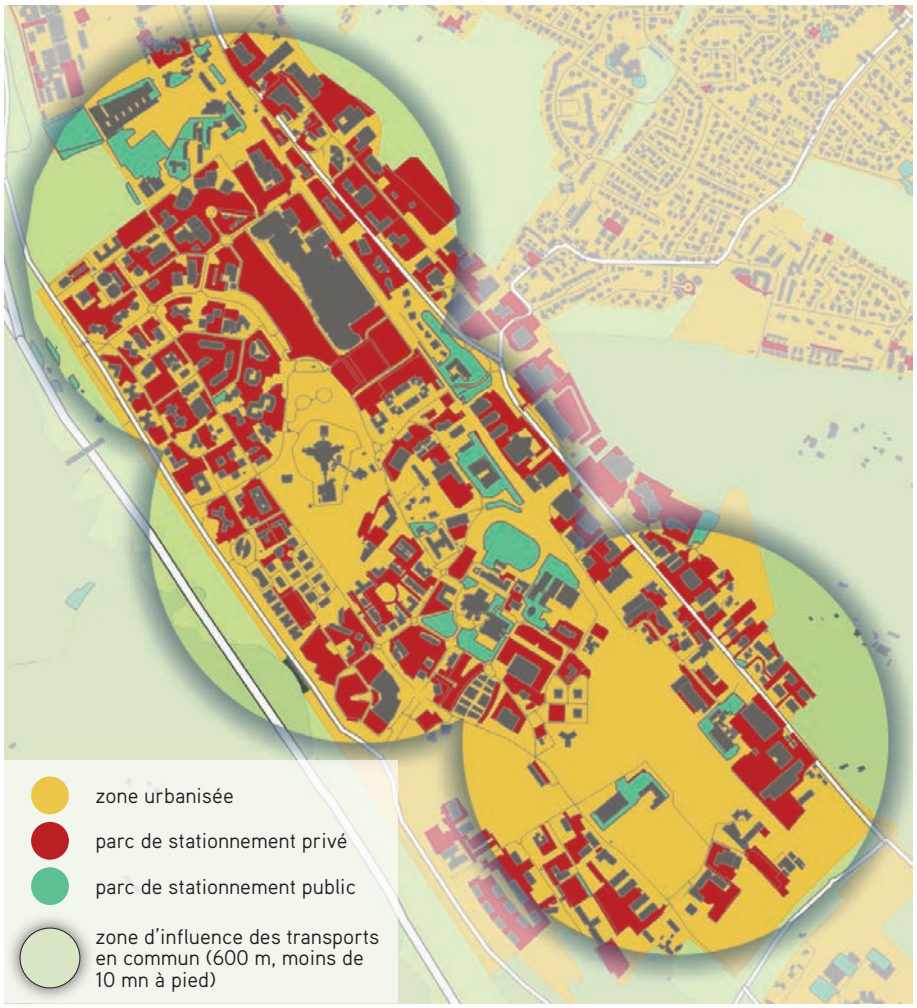
Le recensement statistique et géographique de l'offre de stationnement public et privé à l'échelle des communes, bien que partiel, constitue une étape préalable à des échanges plus aboutis avec les acteurs locaux.

Différentes sources de données peuvent être utilisées (INSEE, enquêtes ménage déplacement, CROUS, EPHAD, données d'observatoire…) et enrichies par des analyses de type « grands ratio » afin de quantifier et distinguer une première offre de stationnement à l'échelle des communes.

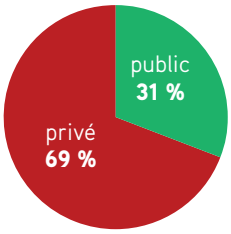
Cette analyse statistique peut être enrichie par un recensement géographique afin de localiser les principaux secteurs de stationnement sur le territoire. Le croisement de données générées par l'outil l'OCS GE (Occupation du sol à grande échelle), OSM (Open Street Map), fichiers fonciers (DGFIP MAJIC) et l'interprétation de photos aériennes (BD Ortho) permet de « qualifier et de contextualiser » l'offre de stationnement.
Cela contribue également à intégrer à la réflexion les emplacements pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les bornes électriques, le covoiturage, les emplacements vélos sur l'espace public, mais aussi les transports en commun et leur zone d'influence.

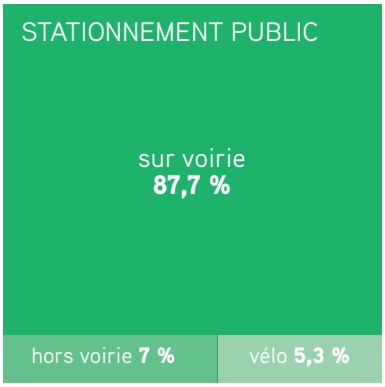
- Une commune peut proposer entre 50 et 90 places de stationnement public par km linéaire de voirie urbaine.
- 1 place est réservée pour 30 m² de surface commerciale de vente (de plus de 300 m²).
- 1 place pour 3 chambres (hôtels, résidences étudiantes ou séniors).

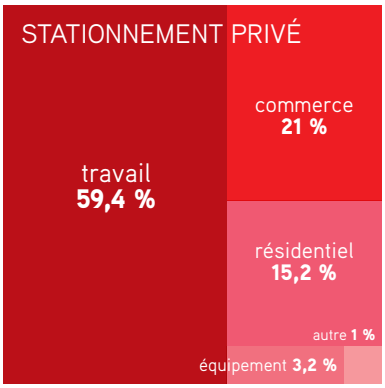
Exemple de recensement géographique



Exemple de recensement statistique







Étudier les usages et les modes de vie

Le recensement statistique et géographique n'est pas exhaustif. Il constitue une première base de travail avec les acteurs du territoire pour cibler les thèmes et secteurs à enjeux où une « expertise-terrain » apparaîtra très vite indispensable.

L'analyse des usages au quotidien (niveaux d'occupation à différents moments de la journée, niveaux d'incivilité, niveau de rotation des véhicules stationnés…) sur des jours représentatifs (mardi, jeudi, samedi) permet de cibler les espaces sous pression, ceux qui sont peu occupés et ceux qui pourraient être optimisés.

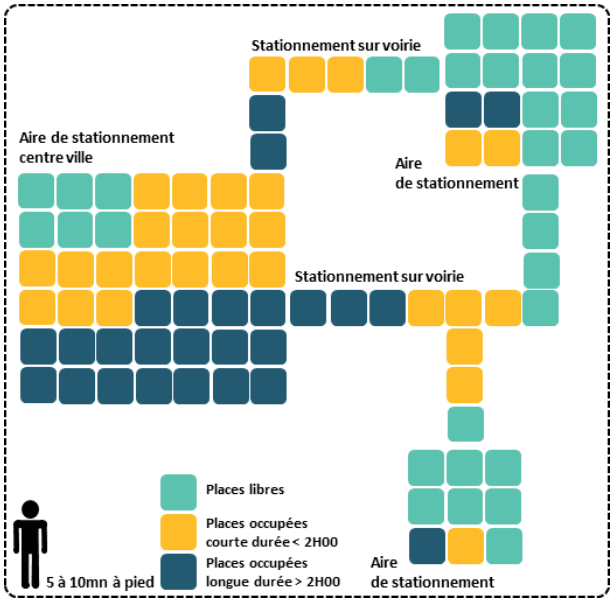
L'élaboration d'une politique de stationnement doit prendre en compte cette multiplicité de situations en ayant constamment une capacité à bien cerner les différents usages avant d'agir.

dans les grandes agglomérations, **65 %**

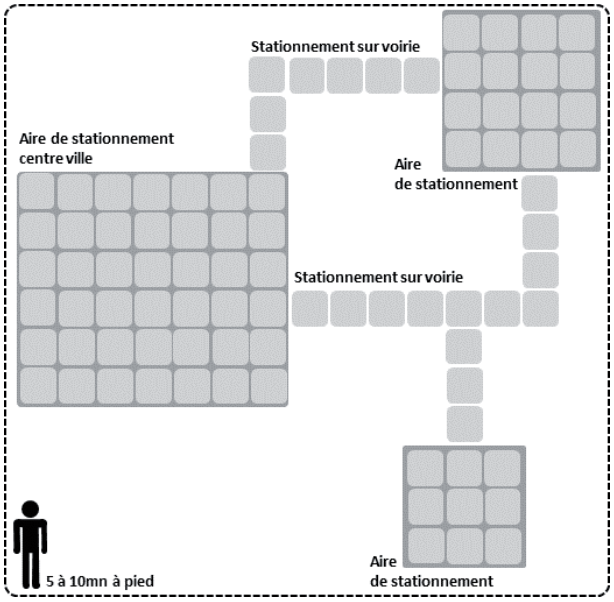
dans les villes moyennes, **45 %**

des clients des commerces de centre-ville s'y rendent à pied ou à vélo.

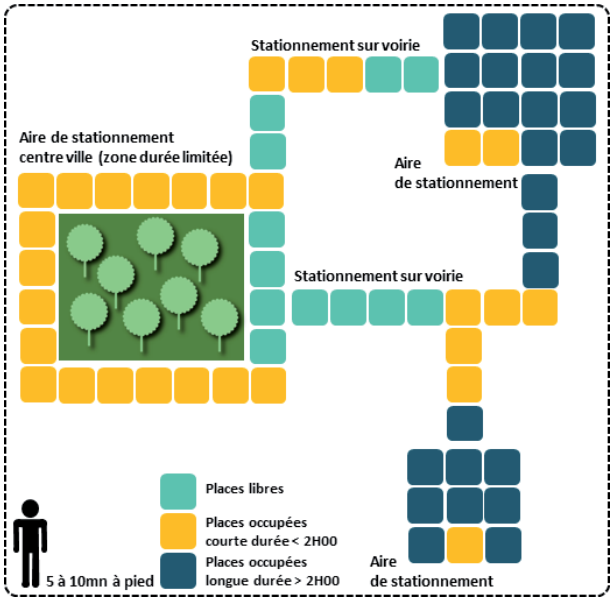
Les usages du stationnement (à titre d'exemple…)



L'offre de stationnement sur un périmètre « marchable »



Les possibilités d'évolution de l'offre et les reports d'usage



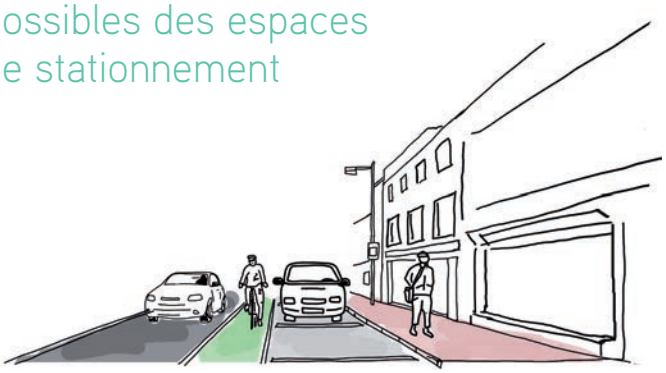
Des espaces optimisables, mutualisables et mutables

Le sujet du stationnement ne doit plus être cantonné à un seul mode de transport « la voiture » et une seule politique « l'organisation des mobilités ».

Au regard de l'état des lieux de l'offre et des usages, certains espaces de stationnement peuvent être appréhendés comme de véritables potentiels fonciers pour le déploiement des politiques publiques : politique de mobilité tous modes de transport, traitement des espaces publics, politique de l'habitat, valorisation du cadre de vie, lutte contre le réchauffement climatique, gestion de l'eau, développement économique durable…

En d'autres termes, en période d'optimisation foncière, de valorisation du cadre de vie, de meilleure gestion des ressources, les espaces de stationnement peuvent être envisagés comme des lieux d'opportunité. Des mutualisations ou des mutations peuvent être réalisées de manière pérenne ou temporaire, selon la demande observée à certains moments de la journée ou de l'année.

Les transformations possibles des espaces de stationnement



- promenade…

- végétalisation, lieu de pause…

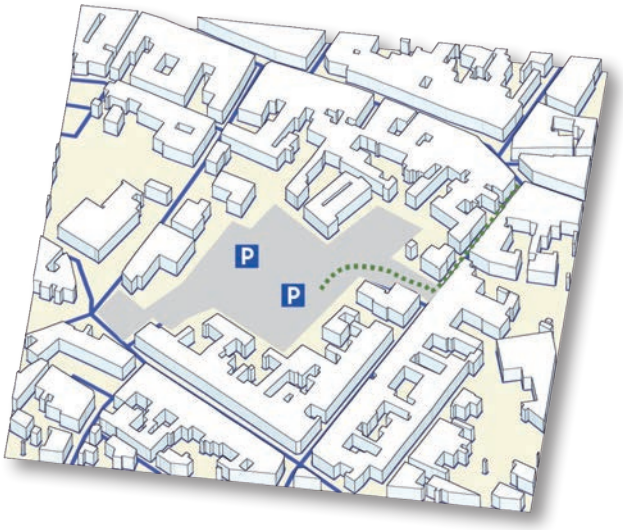
- parc à vélos, terrasses…

Exemple :

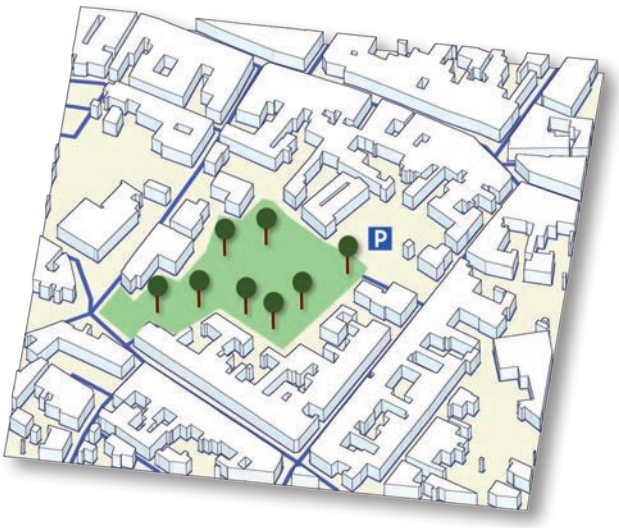
- **Une poche de stationnement d'environ 100 places ouvertes au public en cœur de ville.**
- **Analyse des usages : niveau d'occupation faible.**

Quelles perspectives demain ?

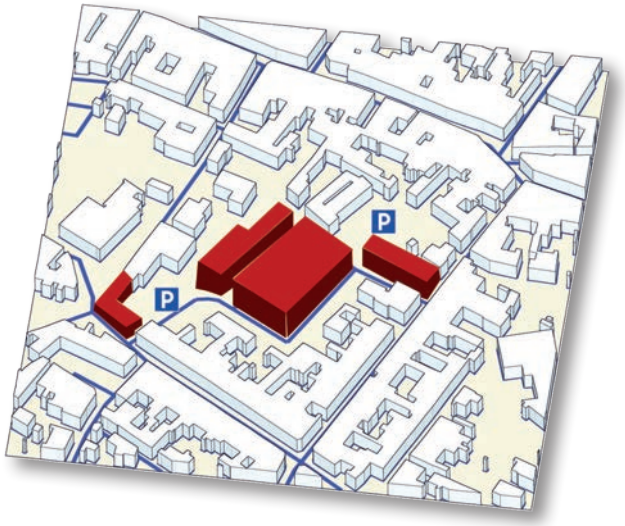
» Un parking de dissuasion pour accéder au centre-ville à pied ?



» Un jardin public de proximité ?



» Un secteur d'intensification potentiel ?



-2°

c'est la réduction de la température (en moyenne) après végétalisation dans un îlot de chaleur urbain.

L'AVIS DES URBANISTES DE L'AUAT

« On assiste à une prise de conscience du potentiel de mutation des espaces de parkings au droit des grands centres commerciaux, des grandes entreprises. Ces nouvelles logiques de développement doivent cependant être associées à des politiques alternatives à la voiture comme les transports en commun ou le vélo. A ce titre, les habitudes des nouvelles générations (moins tributaires du permis de conduire) représentent une opportunité pour proposer une offre de stationnement plus ajustée. »

« Le stationnement peut devenir un élément primordial pour le retraitement de l'espace public, au même titre que l'urbanisme tactique : des actions ponctuelles, pas chères et réversibles… Désormais, la redécouverte de la ville doit être effectuée par les pratiques piétonnes et cyclables et non plus par l'unique prisme de la voiture. Les espaces de stationnement doivent se trouver à l'avenir dans les parkings dédiés, bien placés, mutualisés et non plus dispersés sur la voie publique. »

« Au-delà des lois et des règlements, la question du stationnement est majeure, surtout à proximité des transports en commun… il faut cependant être vigilant sur les règles à appliquer car il y a des répercussions sur le domaine public quand le domaine privé ne permet pas de répondre aux usages du quotidien. »

« Dans les PLUi, la question du stationnement prise uniquement de manière quantitative (inventaire) n'est pas stratégique. Elle prend une tournure stratégique selon les situations et les besoins de développement des territoires. A ce titre, la question de l'accueil des populations en centre-ville et du réinvestissement des centre anciens est un enjeu fort. Avec l'arrivée de la loi Climat et résilience, il y a un début de prise de conscience. »

« Il faut appréhender l'habitat au-delà de l'habitation, au sein de son quartier environnant… Les divisions parcellaires, divisions pavillonnaires répondent à l'intensification urbaine mais elles peuvent générer des pratiques de stationnement non maitrisées dans les espaces publics adjacents. »

« Concernant les opérations immobilières, les espaces de stationnement mutualisés peuvent être proposés avec la deuxième voiture dissociée du logement (la 1ère voiture étant à proximité). En limitant l'accès de proximité, on limite l'impact du stationnement sur les lieux de vie. Sur certaines copropriétés de logements collectifs à proximité des réseaux métro, tram, les espaces de stationnement en surface peuvent être réaménagés. C'est un vrai levier de transformation urbaine. »

« La lutte contre les îlots de chaleur urbain (ICU) est un sujet d'actualité au cœur des villes, notamment au droit des principaux parcs de stationnement. La question de leur réversibilité doit être posée pour qu'ils soient moins impactant. »

« Lors d'opérations de revitalisation des centres anciens, le stationnement doit être appréhendé globalement afin de proposer des poches de stationnement à proximité pour les ménages et intégrer si possible d'autres modes de transport (ex : ascenseurs avec emport des vélos…). »

« La réversibilité, la perméabilité des routes, des trottoirs n'est pas facile à envisager… les espaces de stationnement sont plus propices à des changements de pratiques. Une meilleure gestion de la perméabilité des sols, des arbres en pleine terre (l'eau devant être infiltrée au plus près) renvoie à la conception des parcs de stationnement, majoritairement très imperméabilisés et peu arborés. »

Sources (pour l'ensemble du document) : CEREMA, Le stationnement sur l'espace public, 2021 ; Mobilité et commerces, 2018. Toulouse Métropole (inventaire du stationnement), 2021-2022. AUAT Pôle Mobilités, 2021-2022.
Photo de couverture : Alamy stock photo.

AUAT Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine
Le Belvédère - 11 bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 - Tél. 05 62 26 86 26 - www.aua-toulouse.org