

La nécessité d'une mutualisation des places

1. UN PROBLEME MAJEUR : RIGIDITE DES NORMES

Les immeubles présentent une vie propre, indépendamment du contexte urbain ; plusieurs exemples peuvent être cités à différents horizons :

- Dans un immeuble de bureaux, la densité des emplois varie dans le temps. Selon les sociétés occupantes ou le contexte économique, on se situe généralement entre 15m² et 30m² par emploi : les besoins en stationnement varient dans les mêmes proportions.
- La demande des visiteurs d'un commerce peut beaucoup varier en génération de clientèle : une vieille droguerie d'angle de rue reconvertie en « Mac Donald » ou en FNAC est un exemple parmi d'autres et un magasin vieillissant ou passant de mode est l'exemple inverse.

Les demandes de stationnement des immeubles évoluent donc, mais la capacité des garages privés qui les desservent reste fixe. Il en résulte au fil du temps un décalage des normes de dimensionnement des parkings par rapport à la réalité d'usage, ce qui engendre des désordres urbains :

- Stationnement anarchique, envahissement de trottoirs, saturation des parcs publics, dans le cas d'immeubles subissant une croissance de la demande.
- Montée du taux d'usage de la voiture au volant pour venir travailler dans un immeuble de bureaux enregistrant une baisse de densité d'employés présents. En effet, la diminution des effectifs baisse la demande de stationnement et des places se libèrent dans le garage privé de l'immeuble. L'employeur a alors tendance à proposer des cartes d'accès au parking, à des employés qui n'y avaient pas droit jusque là.

Exemple : Dans le 7^{ème} arrondissement à Paris, un immeuble de bureaux proposait à chacun de ses 300 occupants un accès à son parking privé car celui-ci était surdimensionné. Il en résultait un taux d'usage de la voiture au volant de 70%, pour venir travailler dans cet immeuble, contre 20% dans le quartier environnant.

Sont attirés ainsi vers l'usage de la voiture, des employés qui auparavant utilisaient d'autres modes : le parking privé joue un rôle d'« aspirateur » tant qu'il est surdimensionné.

2. PREMIERES CONCLUSIONS

La solution à mettre en œuvre est de créer un certain nombre de ressources de « stationnement mutualisé de secteur », a priori maîtrisées par la Collectivité, banalisables pour les usagers des différents générateurs accessibles à distance de marche à pied.

Pour cela, on pourra, d'une part utiliser la voie publique et, d'autre part réaliser en complément les parcs de stationnement banalisés nécessaires. Le financement de ces ouvrages peut être obtenu par différents moyens.

Autres avantages :

De cette stratégie découlent 5 importants avantages connexes :

- Economie en espace urbain et en offre à construire.

La Collectivité pourra faire jouer le foisonnement et la complémentarité entre les demandes : commerces et bureaux par exemple n'ont pas leur pointe de génération les mêmes jours dans la semaine. Par rapport à la desserte par des garages privatifs une offre moins importante sera donc suffisante.

Les gains en coût de construction et en espace urbain consommé, peuvent être d'1/3.

- Incitation à moins utiliser la voiture

D'un point de vue du respect de la loi SRU, les places banalisées constitueront une bonne incitation à moins utiliser sa voiture : si sa voiture est située à 200 m plutôt que sous l'immeuble qu'il occupe, un usager pourra préférer ne pas utiliser son véhicule pour se rendre à 500 m de distance, et effectuera sa course à pied.

- La maîtrise d'un bien stratégique

En termes politiques, la maîtrise de ces places donnera à la Collectivité plus de pouvoirs pour mener à bien sa politique de stationnement : choix des tarifs, contingentement de certaines clientèles,....

- Optimisation de la gestion des visiteurs

En termes de gestion, les places publiques banalisées sont très bien adaptées pour accueillir les visiteurs d'immeubles de bureaux ou de logements. En effet, ces visiteurs sont trop peu nombreux (moins de 20 places pour 10 000 m²) pour pouvoir être gérés dans le cadre d'un garage privé: il est difficile et coûteux de contrôler efficacement l'arrivée de quelques visiteurs dans un garage privé sous immeuble.

- Economie d'échelle

Le coût de réalisation unitaire des places publiques peut être abaissé par le caractère plus fonctionnel des ouvrages et par le bénéfice de l'échelle.

3. CONDITIONS PRATIQUES DE MISE EN PLACE

Pour estimer avec rigueur le nombre de places à prévoir effectivement en complément pour desservir un immeuble, compte tenu du caractère banalisé de l'offre publique, il sera nécessaire de préciser pour chaque catégorie d'immeubles, la valeur, exprimée en % de la demande de pointe hebdomadaire, de la demande effective en stationnement au cours de certaines périodes clés telles que :

- sur semaine en cours de journée, soit jusque vers 18h,
- sur semaine en soirée, soit après 18h jusque pendant la nuit,
- sur semaine la nuit,
- le samedi en cours de journée, soit jusque vers 18h,
- le samedi en soirée, soit après 18h jusque vers minuit, ainsi que le dimanche. Le choix de ces 2 dernières périodes est nécessité essentiellement par la présence de Pôles de loisir importants.

L'agrégation des besoins banalisés en période de pointe sur l'ensemble des immeubles d'un quartier à réaliser, donnera la capacité à prévoir sur voirie et en parcs publics mutualisés dans ce quartier.