

MOBILITÉS

STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Mieux coordonner l'offre privée et les besoins

Le stationnement automobile est une thématique transversale à la croisée d'enjeux multiples et parfois contradictoires :

- **Mobilité** : levier de report modal très efficace.
- **Attractivité territoriale** : accès aux commerces, équipements, services, lieux de tourisme, (re)dynamisation des centres-bourgs, livraisons des activités économiques et commerciales.
- **Gestion de l'espace public** : la moitié de l'espace public est aujourd'hui consacrée à l'automobile alors qu'un véhicule stationne en moyenne 96 % de son temps (moyenne nationale).
- **Adaptation au changement climatique** : le stationnement génère une imperméabilisation des sols et accentue le phénomène d'îlot de chaleur urbain.
- **Santé** : diminution de l'usage de la voiture et des pollutions air-bruit associées.

Stationner sa voiture près de chez soi est souvent perçu comme un droit par les automobilistes. Selon les contextes, le stationnement peut se faire dans des espaces privés (garage, allée privée, parking de copropriété, etc.) ou sur l'espace public de manière plus ou moins formelle : il n'est pas rare, dans certains quartiers, de trouver des voitures garées sur les trottoirs.

Le manque de stationnement et les difficultés à se stationner sont des sujets qui s'invitent régulièrement à l'ordre du jour des réunions publiques traitant de la vie d'un quartier, ou de projets d'espaces publics. Les débats sont souvent animés, voire passionnés, sans que ni l'offre ni la demande de stationnement ne soient réellement objectivées.

L'offre privée de stationnement est un angle mort de la connaissance de l'offre de stationnement. Elle peut pourtant représenter plus de 50 % de l'offre (ex : 55 % de l'offre de la commune de Grenoble ; AURG 2022 d'après fichiers fonciers 2019).

Afin d'objectiver les débats et d'évaluer les politiques de stationnement et les règles des documents d'urbanisme, l'Agence a développé une méthode permettant d'estimer l'offre privée de stationnement résidentiel et de la croiser à la fois avec l'offre publique et avec le besoin en stationnement des ménages.

Cette méthode est développée par l'Agence dans le cadre de l'observatoire du stationnement piloté par le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG).

L'ENJEU

ÉVALUER L'OFFRE ET LE BESOIN DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL POUR OPTIMISER L'EXISTANT ET LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

LA MÉTHODE

1

ESTIMER L'OFFRE PRIVÉE DE STATIONNEMENT

Cette méthode d'estimation de l'offre privée de stationnement est inspirée des travaux réalisés par la Métropole Européenne de Lille, le Cerema et l'Agence d'urbanisme de Lille (Adulm). Elle se base sur les fichiers fonciers 2021 qui proviennent des déclarations fiscales.

Classer les différents espaces de stationnement selon leur type

La première étape de la méthode consiste à identifier les locaux ou espaces dédiés au stationnement à partir des fichiers fonciers, et de les classer en différentes catégories (ci-après, l'exemple pour le territoire du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMAAG)) :



1a - Garage intégré à une maison

39 % des places résidentielles privées du SMMAG.



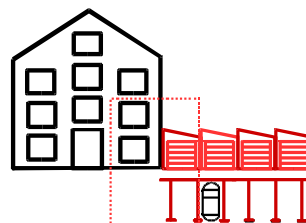
1b - Stationnement séparé de la maison

Il peut s'agir d'un garage ou d'une place non couverte.
4 % des places résidentielles du SMMAG.



2a - Stationnement rattaché à un immeuble

Plutôt rare : moins de 10 places à l'échelle du SMMAG.



2b - Dépendance rattachée à un immeuble

Il peut s'agir d'un garage ou d'une place en souterrain.
1 % des places résidentielles privées du SMMAG.



3a - Dépendance isolée

Le local est une dépendance affectée au stationnement.
57 % des places résidentielles privées du SMMAG.

Source illustrations et définitions : MEL, Cerema, ADULM, 2021

Estimer le nombre de places à partir de la surface des espaces de stationnement

Les fichiers fonciers permettent de connaître la surface dédiée au stationnement mais pas le nombre de places. Le Cerema et l'Adulm ont créé un ratio « équivalent place » (cf. ci-dessous) que l'Agence a repris après avoir vérifié qu'il était adapté au contexte local :

- Moins de 8 m² : 0 places ;
- De 8 à 30 m² : 1 place ;
- De 30 à 45 m² : 2 places ;
- De 45 à 60 m² : 3 places ;
- ≥ 60 m² : surface à diviser par 22,5.



Ex. : maison à Saint-Martin-d'Hères avec garage de 23m² : 1 place de stationnement.



Ex. : immeuble à Fontaine : 17 logements sociaux de 2013, 12 places de stationnement en souterrain.

2

COMPLÉTER L'ESTIMATION DE L'OFFRE PRIVÉE PAR DU RECENSEMENT TERRAIN

Si la méthode est relativement fiable :

- **Le nombre de places dans les copropriétés est très largement sous-évalué**, en particulier pour les copropriétés anciennes et les ensembles de logements sociaux : les garages / box sont comptabilisés car déclarés fiscalement comme dépendance rattachée au logement, tandis que les places en surface ne sont pas comptabilisées car déclarées comme espace commun.
- **Le nombre de places dans les logements individuels peut être surévalué**. Ex : voie d'accès du garage comptabilisée comme parking pour satisfaire aux obligations d'urbanisme.



Ex. : sur cette parcelle située au nord de Vizille, les fichiers fonciers permettent d'identifier 13 places pour 50 logements (dont 40 sociaux). Les places correspondent aux 13 garages, mais les places en surface (environ 44) ne sont pas comptées.

La méthode sous-évalue globalement le nombre de places de stationnement résidentielles. Pour se rapprocher de la réalité, des vérifications manuelles sont nécessaires. A titre d'exemple, pour la commune de Vizille, 1 200 places ont été identifiées grâce aux fichiers fonciers, et près de 600 places liées à des copropriétés et des ensembles de logements sociaux (catégorie 2b) ont pu être ajoutées grâce au travail de vérification.

3

CROISER AVEC L'OFFRE PUBLIQUE ET LES BESOINS DE STATIONNEMENT DES MENAGES

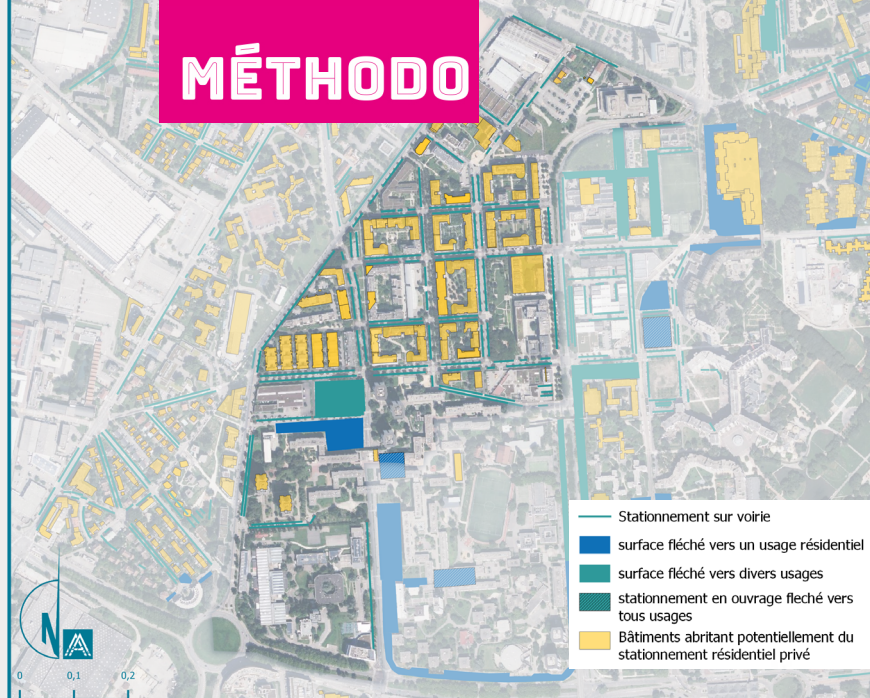
Une fois l'offre privée connue, on peut croiser cette information avec :

- **L'offre publique** : comptages, inventaire PLU ;
- **Le besoin en stationnement** : le nombre de voitures des ménages (Insee 2018, fichier détail logement du recensement général de la population).

Ce croisement peut se faire à l'échelle de l'IRIS (îlots regroupés pour l'information statistique) qui correspond à l'échelle du quartier en milieu dense (par ex. Grenoble compte 70 IRIS) et à l'échelle de la commune en milieu peu dense.

Ce croisement permet d'estimer si l'offre privée est suffisamment importante pour répondre au besoin des résidents, ou si au contraire elle ne l'est pas, auquel cas une partie des véhicules des résidents se reporte sur l'espace public. L'estimation de ce report peut être utilisée en vue d'évaluer le dimensionnement de l'offre publique (y a-t-il trop/pas assez de places au regard du besoin des résidents* ?).

* L'offre publique n'est pas destinée uniquement aux résidents. Elle s'adresse également aux visiteurs, professionnels, travailleurs, etc. Il convient de le garder en tête lors des analyses.



Micro-PDU GrandAlpe, focus sur le quartier de Vigny-Musset (Grenoble)

2 840
ménages

2 630
voitures

1 700
places de stationnement
publiques

CONTEXTE

Dans le cadre de l'élaboration du Micro-PDU GrandAlpe un atelier technique portant sur le stationnement rassemblait le SMMAG, la Métropole et les communes d'Echirolles, Grenoble et Eybens.

DEMANDE

Cet atelier avait pour objectif de partager un socle de connaissances communes en matière de stationnement, dans un contexte de manque de données sur le sujet. Il visait en particulier à :

- Identifier les secteurs d'ores et déjà tendus en matière de stationnement,
- Analyser l'impact de la programmation urbaine et des projets de mobilité et d'espaces publics sur l'offre et la demande de stationnement, afin d'être en mesure d'accompagner la suppression de places liées aux travaux d'espace public,
- Identifier les enjeux de mutualisation du stationnement, en lien avec les projets urbains,
- Identifier les enjeux d'accompagnement des projets en termes de réglementation du stationnement public.

RÉPONSE AGENCE

Pour chacun des quartiers de GrandAlpe, l'Agence a estimé l'offre privée puis l'a croisée avec l'offre publique et le besoin de stationnement résidentiel (nombre de voitures des ménages), afin de mettre en lumière les secteurs où l'offre de stationnement est surcalibrée par rapport au besoin.

Ces éléments ont été présentés aux participants et discutés lors de l'atelier. A noter que ce type d'analyse n'est pertinent que pour des quartiers denses constitués de logements collectifs.

Exemple de résultats : offre et demande de stationnement à Vigny-Musset, Grenoble

> Demande de stationnement résidentiel :

- Équipement automobile des ménages résidant en appartement (INSEE, 2018)

| Ménages | Voitures | Taux de motorisation |
|---------|----------|----------------------|
| 2 840 | 2 630 | 0,93 |

> Offre privée :

- Places résidentielles privées liées à des appartements (fichiers fonciers) : 2 550

2 630 voitures pour 2 550 places privées : en théorie, 80 voitures n'ont pas de places de stationnement privées et se reportent sur l'espace public.

> Offre publique :

- Places publiques fléchées vers un usage résidentiel : 110
- Places sur voiries (usages mixtes) : 1 590

Au regard de l'importance de l'offre privée, peu de résidents se trouvent contraints de stationner leur véhicule sur l'espace public.

Bien que l'offre de stationnement public réponde à des besoins divers (visiteurs, clients, travailleurs, etc.), elle paraît surdimensionnée.



Retrouvez les ressources utiles sur le site d l'Agence

L'offre Agence mobilités

Politique de stationnement : un enjeu pour les collectivités

L'enquête mobilité EMC2