



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

LE STATIONNEMENT MUTUALISE

**Comme mesure de réduction de
l'empreinte de la voiture sur
l'espace public et d'optimisation des
espaces de stationnement**



2012-2013

Directeur de recherche
BAPTISTE Hervé

DESTAME Elise
ECHEVET Léa

Le stationnement mutualisé

Comme mesure de réduction de l'empreinte de la voiture sur l'espace public et d'optimisation des espaces de stationnement

Directeur de recherche :
BAPTISTE Hervé

Auteurs : DESTAME Elise
ECHEVET Léa

2012-2013

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Dans le cadre de la réalisation de ce Projet de Fin d'Etudes, nous souhaiterions remercier les personnes suivantes, qui nous ont apporté leur aide tout au long de sa réalisation :

- **M. Hervé Baptiste**, notre tuteur, qui nous aura soutenues tout au long du projet et apporté son aide et ses connaissances sur le sujet
- **M. Azzedine Lachhab**, pour avoir accepté de répondre à notre questionnaire et de nous avoir apporté des informations
- **Jean-Pierre Echevet**, architecte sur Embrun, pour nous avoir soutenues et aidées à la relecture
- Les **cinq personnes** qui ont accepté de répondre à notre questionnaire et qui ont donc participé à l'élaboration de la définition

SOMMAIRE

| | |
|------------------------------------|-----------|
| INTRODUCTION GENERALE | 21 |
|------------------------------------|-----------|

| | |
|---|-----------|
| PARTIE I: LES POLITIQUES DE MOBILITE | 27 |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| <i>INTRODUCTION : Mobilité et stationnement</i> | <i>29</i> |
|---|-----------|

| | |
|--|-----------|
| I. Les politiques de mobilité | 31 |
|--|-----------|

| | |
|---------------------------|----|
| A. Mise en contexte | 31 |
|---------------------------|----|

| | |
|-------------------------------|----|
| B. Objectifs et mesures | 32 |
|-------------------------------|----|

| | |
|--|-----------|
| II. Les politiques de stationnement | 35 |
|--|-----------|

| | |
|---|----|
| A. Les dates importantes pour les politiques de stationnement en France | 36 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| B. Objectifs des politiques de stationnement..... | 38 |
|---|----|

| | |
|---|-----------|
| <i>CONCLUSION : La mutualisation, une suite logique ?</i> | <i>43</i> |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| PARTIE II : QU'EST-CE QUE LA MUTUALISATION ? | 49 |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| <i>INTRODUCTION : La mutualisation, une notion complexe</i> | <i>51</i> |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| I. Les facteurs déterminant la mutualisation | 53 |
|---|-----------|

| | |
|--|----|
| A. Définition des paramètres de base | 53 |
|--|----|

| | |
|---------------------------------|----|
| 1. Catégorie d'utilisateur..... | 53 |
|---------------------------------|----|

| | |
|---|----|
| 2. Complémentarité des besoins et plages horaires | 53 |
|---|----|

| | |
|-----------------------|----|
| 3. Localisation | 54 |
|-----------------------|----|

| | |
|-------------------------|----|
| 4. Dimensionnement..... | 55 |
|-------------------------|----|

| | |
|---------------------------|----|
| 5. Taux d'occupation..... | 58 |
|---------------------------|----|

| | |
|--------------------------------|----|
| B. Facteurs de définition..... | 58 |
|--------------------------------|----|

| | |
|-------------------------------------|----|
| 1. Le système de tarification | 58 |
|-------------------------------------|----|

| | |
|-------------------------|----|
| 2. Le foisonnement..... | 58 |
|-------------------------|----|

| | |
|-----------------------------|----|
| 3. Le trajet terminal | 59 |
|-----------------------------|----|

| | |
|---|----|
| 4. Le stationnement légal/illégal | 59 |
|---|----|

| | |
|-----------------------------------|----|
| 5. La lisibilité de l'espace..... | 59 |
|-----------------------------------|----|

| | |
|-----------------------------------|----|
| 6. Les types d'utilisateurs | 60 |
|-----------------------------------|----|

| | |
|----------------------------|----|
| 7. L'aspect juridique..... | 60 |
|----------------------------|----|

| | |
|--|----|
| 8. La maîtrise publique ou privée..... | 61 |
|--|----|

| | |
|--|-----------|
| II. Les définitions sont multiples | 63 |
| A. La mutualisation selon les américains | 63 |
| B. Définition du Larousse..... | 63 |
| C. La mutualisation vue par les habitants/le grand public..... | 64 |
| D. La mutualisation programmée vue par Sareco..... | 64 |
| E. La mutualisation privée..... | 66 |
| F. Proposition de définition générale | 67 |
| III. Les objectifs de la mutualisation..... | 69 |
| A. Les objectifs américains..... | 69 |
| B. Les objectifs identifiés par la Sareco | 70 |
| 1. L’envahissement de la voirie..... | 70 |
| 2. Les problèmes de circulation..... | 70 |
| 3. Une possible baisse de l’attractivité des commerces en centre-ville..... | 71 |
| 4. Le gaspillage financier par un surdimensionnement de l’offre..... | 71 |
| 5. L’augmentation de la circulation aux heures de pointe..... | 71 |
| 6. L’évitement du non-respect des objectifs des PDU par la création d’ « aspirateurs à voiture » | 71 |
| C. Objectifs complémentaires identifiés..... | 72 |
| 1. Economie d’espace et diminution de l’empreinte de la voiture dans les centres villes | 72 |
| 2. Respect de, et entre, tous les usagers de l’espace public – Améliorer le cadre de vie | 72 |
| 3. Faciliter la vie des automobilistes | 73 |
| 4. Valorisation d’espaces inutilisés ou sous utilisés..... | 73 |
| IV. Analyse d’études de cas..... | 74 |
| A. Wantzenau, Strasbourg | 74 |
| B. Porte des Lilas, Paris..... | 75 |
| C. Entrepôts McDonald’s, Paris ³⁷ | 76 |
| D. Ivry-sur-Seine | 76 |
| E. Ile de Nantes, Parking des Machines | 78 |
| F. San Diego, Californie..... | 79 |
| G. Marlborough, Massachussetts..... | 79 |
| H. Waltham, Massachussetts ⁴ | 80 |
| I. Stoneham, Massachussetts ⁴ | 80 |
| CONCLUSION : La mutualisation, un paramétrage primordial | 83 |
| CONCLUSION GENERALE | 91 |

INTRODUCTION GENERALE

La législation sur les politiques de stationnement débute en 1967 avec la Loi d'Orientation Foncière créant les Plans d'Occupation du Sol et les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme. S'en suivent de nombreuses lois dont toutes traitent du stationnement de façon directe ou indirecte.

En octobre 2009, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) publie les résultats d'une analyse de *Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises*. Elle commence par noter que la pression sur le stationnement en centre-ville ne fait que s'accroître, et ce à cause du développement du parc automobile et de l'augmentation de la mobilité en voiture. Le bilan tiré des politiques de stationnement public sur vingt ans est contrasté. En effet, nous pouvons observer une nette évolution des réglementations sur voirie et une approche plus fine de l'offre en parcs. Cela « témoigne bien que le stationnement public est de plus en plus conçu comme un outil de régulation des déplacements : en intégrant et hiérarchisant les différents types d'usages, un équilibre entre offre et demande de stationnement parvient à s'établir ». Cependant, cet équilibre reste fragile car le stationnement souffre de faiblesses dans son fonctionnement : surveillance « molle »¹, sanctions trop peu dissuasives, faible respect de la réglementation par l'utilisateur, manque d'articulation entre offre en parcs et offre en voirie. C'est cette articulation entre stationnement en voirie et stationnement en parc qui est à étudier dans le cadre de la mutualisation des espaces de stationnement. Cela pour contrôler les lieux de stationnement.

Si nous revenons à la base des préoccupations en matière de transport et stationnement pour expliquer les évolutions des politiques, il est nécessaire de noter que les mouvements de population et d'entreprises hors du centre-ville, le phénomène de périurbanisation, le désir d'une faible densité de l'habitat et de l'emploi et ainsi la périurbanisation conséquente des emplois ont entraîné une métamorphose des villes. Ainsi, alors que les transports étaient à dominante vers le fort centre d'emploi et basé sur les transports en commun, les trajets sont désormais plus longs et complexes et principalement basés sur l'utilisation du véhicule personnel.

Le manque en logement abordable, l'augmentation des salaires, l'augmentation du niveau d'équipement en véhicule personnel et le désir de plus d'espace ont mené à un exode hors des villes, ce qui a eu pour conséquences des investissements en infrastructures pour répondre à la nouvelle demande, le développement du phénomène de périurbanisation et l'abandon du centre-ville.²

Pour résumer, l'augmentation du niveau d'équipement en véhicule personnel et le désir d'un cadre de vie meilleur hors du centre-ville ont mené au phénomène d'étalement urbain et entraîné de nouvelles demandes en transport et stationnement de par l'évolution des usages. C'est sur ce point que l'on retrouve la catégorie des pendulaires, usagers qui effectuent des déplacements quotidiens entre la périphérie et la ville pour leur emploi. Ce sont ces usagers

¹ *Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises*, Certu, Octobre 2009

² *Transport and Urban Development*, E and FN SPON, édité par David Banister, Londres, 1995

qui sont souvent la cause de congestion et d’emprise importante des espaces de stationnement en zone urbaine.

A cette évolution des mouvements de population pour le motif travail, il faut ajouter les résidents urbains qui rajoutent dans ces zones une pression sur le stationnement. En effet, ceux-ci apportent une demande en stationnement nocturne et de week-end puisque ce sont des périodes où leurs véhicules restent en stationnement. Ainsi commence à se dessiner la notion de complémentarité des usages du stationnement.

A cela il faut encore ajouter les mouvements de la catégorie d’usagers appelée visiteurs. Ceux-ci ont besoin de stationnement en proximité des commerces, zones de services, etc. pour des durées courtes correspondant à leurs motivations d’achat, de visite. Nous devons également considérer les visites de zones résidentielles où le dimensionnement des zones de stationnement devient essentiel pour prévoir l’arrivée de ces usagers et ainsi répondre à la demande.

Ces trois catégories d’usagers résument les besoins et la demande en stationnement en zones urbaines. C’est ainsi que ce mémoire s’attachera principalement aux notions de complémentarité des besoins et de dimensionnement des espaces de stationnement pour répondre à une demande qui s’accroît avec l’augmentation du taux d’équipement en véhicule personnel des ménages.

L’articulation des politiques de mobilité fait que la mutualisation se pose comme nouvelle problématique. Les anglo-saxons ont été les premiers à se pencher sur la question et nous permettent une base de réflexion bibliographique et des éléments de définition. Cependant, il faut prendre en compte les spécificités du stationnement pour pouvoir proposer une définition générale et adaptable aux besoins des territoires. En effet, est-il possible de rapprocher la notion de mutualisation à celle de parking relais ? Cela puisque leurs modes de fonctionnement pourraient se rapprocher : laisser son véhicule en stationnement et rejoindre ses destinations par des modes alternatifs (transports en commun, marche, vélo, etc.)

De plus, cette volonté de définition est également liée au fait qu’il y a un certain nombre de définitions dont les formulations et principes, même si relativement proches, diffèrent. Cependant, une des notions fortes sur laquelle nos réflexions peuvent se porter est celle de « privatisation de l’espace public »³. En effet, le stationnement public est proposé en location pour une certaine durée, rendant ainsi cet espace, emplacement, privé pour cette durée. Ainsi, cette utilisation de l’espace public n’est pas naturelle : l’espace est une ressource rare dans le tissu urbain et toutes les fonctions de la « vie de la ville » doivent y être représentées. A l’heure actuelle, nous pouvons dire que le stationnement devient prépondérant sur l’espace public (empiètement sur les trottoirs, etc.) plaçant la voiture comme part intégrante du paysage urbain et rendant certaines parties de l’espace public moins sécurisées pour les autres usagers (piétons, cyclistes, etc.).

Si nous prenons l’exemple du phénomène inverse : la publicisation du stationnement privé, nous pouvons dire que la mutualisation permettrait une optimisation des espaces de stationnement. En effet, les parkings privés existants pourraient être ouvert au public sous contrat d’accord de mutualisation, comme nous le montrera l’exemple américain.

De plus, le partage des emplacements privés à domicile est envisageable, sachant que cette pratique, dans le cadre de *Sharedparking.fr*, met en avant le fait que les usagers sont prêts à

³ *Espace public et stationnement*, La rue de l’Avenir, Septembre 2011

partager leur espace de stationnement. Il y a donc optimisation de l'emplacement puisque celui-ci n'est plus limité à l'usage par un seul usager mais par plusieurs. C'est ainsi que la mutualisation peut se placer comme mesure d'optimisation des espaces de stationnement.

Rappelons que l'impact de la voiture sur l'espace public est un enjeu auquel les politiques de transport essayent de répondre depuis de nombreuses années sous l'objectif principal de développement durable des villes. Ces politiques ont proposé de nombreuses stratégies aux principes différents, mais avec l'objectif commun de réduire l'utilisation du véhicule personnel et ainsi réduire la présence de la voiture dans le tissu urbain. Cependant, nous pouvons remarquer que cet objectif se heurte à de nombreuses difficultés telles que celle du changement des habitudes, de réduction du stationnement, etc. Pourtant, ce sont sur ces points que la mutualisation du stationnement aura peut-être à jouer, puisque ce concept nouveau demandera des schémas de stationnement nouveaux.

En ce qui concerne plus spécifiquement le stationnement, les politiques en ce sens sont des apports importants pour la réalisation de ces objectifs. Mais si le secteur public met en avant de telles politiques, il en reste que le secteur privé doit également s'investir (parkings mis en place par une entreprise, etc.). Les coopérations public-privé prennent ici une grande importance, et peut-être sera-t-il envisageable de proposer des collaborations avec le secteur public dans les projets de mutualisation.

Ainsi, nous pouvons nous demander si le stationnement mutualisé pourrait apporter des avantages pour tous. Il demande concertation entre tous (acteurs publics, privés, habitants, commerçants, etc.) pour offrir une nouvelle forme de stationnement et de nouvelles opportunités pour réduire l'empreinte de la voiture dans l'espace public urbain et optimiser les espaces de stationnement.

Nous tenterons donc de répondre à la question suivante :

La notion de mutualisation étant nouvelle et récente en France, en quoi consiste-t-elle réellement et sur quels paramètres se base-t-elle ?

Ainsi, dans une première partie, nous nous attacherons à mettre en contexte le sujet. L'objectif de cette partie sera de voir en quoi la mutualisation peut apporter des éléments innovants dans les politiques de stationnement, et en quoi elle peut se placer comme une suite logique pour répondre aux nouvelles interrogations en matière de stationnement.

Dans la seconde partie, après la mise en avant des paramètres entrant en compte dans la mutualisation du stationnement, et ce pour arriver à formuler notre définition du concept. Pour pouvoir saisir au mieux les enjeux derrière le principe de mutualisation, ce qui mènera à une grille d'analyse reprenant les enjeux et paramètres. Cela permettra également, grâce à des études de cas, de proposer un organigramme rappelant les paramètres, leurs interactions et leur importance pour une mise en place efficace de la mutualisation du stationnement dans les projets urbains.

PARTIE I

LES POLITIQUES DE MOBILITE

INTRODUCTION : Mobilité et stationnement

Dans le passé, les investissements dans le domaine des transports se faisaient suivant les objectifs de croissance, de promotion du développement économique et de revitalisation des zones délaissées (Banister, 1994). Des éléments semblent montrer que dans les sociétés occidentales avancées, de nouvelles voies entraînent une augmentation de trafic, une augmentation de la pollution urbaine et l'augmentation de problèmes de mobilités pour ceux n'ayant pas accès à un véhicule personnel. De plus, la migration du logement et des emplois hors des villes associée à la migration des centres commerciaux, parcs scientifiques et industriels et zones de loisirs ont conduit à un mouvement général vers des sites vierges où les densités de développement sont bien moindres et l'accès ne peut se faire principalement que par véhicule personnel. Un autre résultat fut la croissance sans précédent dans les mobilités par voiture sur des voyages de plus longue durée, alors que les infrastructures de transport ne se sont pas développées au même rythme.

Il y a 34 ans, Blonk (1979, p. 351) disait que « le transport est une force catalytique ; c'est à la fois un agent vital à la croissance industrielle et un agent de déclin dans les zones où les ressources économiques et les conditions et l'activité humaine sont insuffisantes pour se mettre au niveau de la compétition avec des zones extérieures ».

De fortes réactions face à la réalisation que l'augmentation du nombre de routes construites entraînait une augmentation de la congestion ont pu être observées. Les pouvoirs politiques ont alors réagi pour tenter de réduire l'utilisation du véhicule personnel par l'augmentation du prix du pétrole, une limitation de l'accès au centre-ville en voiture et la volonté de réaliser des systèmes de planification bien plus positifs pour diriger, orienter, de nouveaux développements.

Il est soutenu que des mesures sont nécessaires pour à la fois maintenir la viabilité du centre-ville et réduire l'impact de la voiture sur l'utilisation des ressources et la pollution atmosphérique.

Mais nous sommes alors confrontés à un dilemme : pourvoir des politiques donnant aux consommateurs la liberté de sécuriser le choix de mobilité maximal tout en ayant le désir de protéger la viabilité des centres villes et donner des opportunités de déplacement à ceux qui n'ont pas accès à un véhicule personnel. Comment concilier les deux ?

Pour réduire le besoin de la voiture, la ville doit être un endroit désirable pour y vivre et ce grâce à une haute qualité de vie. Elle doit avoir un haut niveau d'accessibilité locale et offrir une bonne qualité de transport public. Il faut garder à l'esprit que les bureaux, commerces et centres commerciaux sont des éléments primordiaux pour le développement des villes. « Dans de nombreuses villes historiques non conçues pour la voiture, et dans d'autres villes de taille moyenne, avec des bus de moindre échelle, le tram et les orientations piétonnes, des changements ont eu lieu. Une meilleure adéquation générale des équipements en transport avec une diversité d'occupation du sol et de minutieuses conceptions urbaines ont résulté en une amélioration de l'environnement local, basé sur le transport public, le vélo et la marche » (Banister, 1995).

La principale préoccupation est l'augmentation des durées de trajet, qui a pour principale explication la décentralisation des villes, le développement de centres d'activités locaux dans la ville en expansion et la concentration sur des fonctions particulières (banques, finances,

etc.). Les transports sont en directe relation avec les caractéristiques physiques (densité de population, etc.), les facteurs économiques, sociaux et environnementaux.

Cependant, il est important de noter que l'approche en matière de stationnement est primordiale pour une vision globale de la mobilité. Les politiques publiques en matière de stationnement sont principalement axées sur le stationnement en voirie via le pouvoir de police du maire, mais l'on trouve également des parcs publics en ouvrage (parcs sous terrains, de surface ou mixte) et en enclos (parcs en surface non couverts à accès par barrière). Ces différentes formes de stationnement sont présentes en parallèle dans les espace urbains.

Pour pouvoir inscrire le principe de mutualisation du stationnement dans des volontés globales de gérer la place de la voiture en ville, il est nécessaire de faire un retour rapide sur l'évolution de la place du stationnement dans les politiques publiques. En effet, le stationnement apparaît premièrement dans les politiques publiques en 1967 dans la Loi d'Orientation Foncière (LOF), pour ensuite voir son statut évoluer dans une succession de textes législatifs jusqu'à la loi Grenelle 2 de 2010.

Il est ensuite intéressant de placer l'évolution du stationnement dans le contexte d'évolution urbaine. En effet, quels sont les paramètres pris en compte dans la décision du type de stationnement à mettre en place par rapport à la forme urbaine ?

Cette étude va donc commencer par s'intéresser aux évolutions en matière de stationnement pour pouvoir apprécier dans quelle mesure la mutualisation du stationnement pourrait se poser comme une nouvelle approche pouvant répondre aux objectifs de maîtrise de la voiture dans l'espace urbain.

Ainsi, nous commencerons par rapidement présenter l'évolution des réglementations sur le transport puisque les mobilités sont à la source des demandes en stationnement. Il se place comme complément aux mesures de réduction des congestions par exemple, et donc de meilleure accessibilité aux centres villes.

Ensuite, nous reviendrons rapidement sur l'évolution de la réglementation en matière de stationnement, et ce en parallèle avec les formes et besoins urbains de leur contexte. Puis, un retour sur les objectifs et volontés générales en termes de stationnement sera fait.

Enfin, en rappelant que l'articulation des politiques en matière de transport et de stationnement est primordiale, nous verrons comment nous pourrions placer la mutualisation dans la continuité des volontés politiques avec ses aspects nouveaux.

Finalement, cette première partie va donc s'attacher à montrer que dans le cadre de l'évolution des réglementations et politiques en termes de stationnement, la mutualisation, forme nouvelle et peu connue, pourrait être un élément innovant pour répondre aux enjeux de mobilité actuels.

I. Les politiques de mobilité

En nous plaçant dans l'étude de l'évolution de l'usage de la voiture, des politiques de maîtrise de son utilisation et de son empreinte sur l'espace public, nous allons alors nous placer dans une étude de la mobilité urbaine. En effet, dans la logique du slogan *Moins vite, moins loin, moins souvent et plus cher* de Jean-Marc Jancovici, les politiques de transport s'inscrivent dans le rejet de la voiture du centre-ville en tentant de favoriser le report modal par différentes mesures, stratégies.⁴

Les politiques de transports sont aujourd'hui axées sur les préoccupations environnementales, et ce à l'échelle européenne comme à l'échelle nationale. La France cherche à mettre en place les fondations d'une politique de mobilité durable globale allant dans le sens du développement durable, de la protection de l'environnement, et de lutte contre le réchauffement climatique.

Ces enjeux trouvent des résonnances plus concrètes en termes de mobilités urbaines puisque vouloir réduire les émissions de gaz à effet de serre, protéger l'environnement, etc. correspond à une volonté de réduire le trafic urbain, la congestion. C'est ainsi que l'objectif de ce premier point est de montrer que la réduction des congestions urbaines ne peut se faire par elle-même, et ce pour ensuite enchaîner sur l'importance des politiques de stationnement.

Nous verrons premièrement quelques éléments de mise en contexte des politiques de transports. Puis, nous identifierons les objectifs et mesures que nous pouvons mettre en lien avec la mutualisation du stationnement.

A. Mise en contexte

« Il existe un effet « rétro » dans l'apologie des modes de transport qui « renaîtraient » dans nos villes : hier le métro et le tramway, aujourd'hui la bicyclette, demain le cheval ?! »⁴. Peut-être un peu exagérée, cette vision de l'évolution des pratiques de la mobilité reste cependant vraie. Dans une logique où nous rejetons la voiture, jusqu'où irons-nous pour favoriser l'utilisation de modes de déplacements alternatifs pour soutenir une politique de développement durable des villes ? La question de la mobilité est à « inscrire désormais dans une problématique de l'énergie rare et de la gestion socialement la plus acceptable possible d'un nouveau choc pétrolier »⁴. Il s'agit donc d'une nouvelle vision globale de la mobilité, placée dans une vision plus large et générale de protection de l'environnement. Voilà sur quoi les politiques de transports jouent à l'heure actuelle.

Pour revenir un peu en arrière, il à noter que les politiques de transport ont tout d'abord dû être affectées à un niveau politique. Celles-ci sont donc désormais à la charge de la commune, des intercommunalités, pour une vision proche des enjeux urbains territoriaux. C'est ainsi qu'au début des années 1970, l'Etat introduit un nouveau mode de financement des réseaux : un impôt local, le *Versement Transport (VT)*, qui vient conforter le rôle des communes dans la gestion de ce secteur. De plus, le Périmètre de Transport Urbain (PTU) est désormais assimilé au territoire de la ou des communes constituant l'autorité organisatrice.

Ensuite, à la fin des années 1990, il s'agit de relancer les démarches de planification stratégique par les projets de territoire. Il est donc désormais noté que les politiques de

⁴ *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ*, Presses universitaires de Rennes, Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, 2009

transport doivent s'intégrer dans des projets plus globaux pour une réelle gestion de la place de la mobilité en voiture.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 30 décembre 2000 préconise le développement de syndicats mixtes de transports pour organiser la coopération entre collectivités locales d'échelons géographiques différents. Ces syndicats disposent alors de moyens supplémentaires et de statuts orientés vers la mise en œuvre d'une politique intermodale. L'intermodalité, qui est la possibilité de changement entre différents modes de transport entre origine et destination, est ainsi à favoriser aux échelles intercommunales et communales. Il est cependant difficile ici d'imaginer des politiques d'intermodalité sans l'intégration forte d'une offre en stationnement adéquate pour favoriser ces reports modaux (laisser son véhicule en un point pour utiliser jusqu'à sa destination un autre mode de transport au lieu de prendre son véhicule sur l'intégralité du trajet).

Ainsi, deux tendances sont notées.

- Les politiques de transports publics rendent visibles les solidarités intercommunales. Les agglomérations qui se construisent et les Régions qui s'affirment puisent dans cette action une forte légitimation qui s'appuie sur deux registres : le développement durable et la compétitivité territoriale.
Pour ces échelons, il devient nécessaire de s'impliquer sur le sujet pour proposer des politiques de transport qui leur permettront de faire face à la concurrence territoriale et donc se poser comme échelon fort et avoir une meilleure lisibilité sur le territoire national.
- A l'opposé, la constitution politique de l'agglomération et, plus généralement, la réorganisation territoriale sont porteuses d'un certain nombre d'effets perturbateurs appelant à un arbitrage local. Le territoire devient politique dont il pourrait résulter moins d'incohérence.
Ces associations intercommunales sont donc considérées comme porteuses d'avenir puisque leur lisibilité sur l'intégralité du territoire considéré leur permet de mieux articuler et gérer les différentes politiques pour une planification mieux maîtrisée.

B. Objectifs et mesures

Le domaine des transports est source de nombreuses questions. Des politiques en matière de transport globales ont été mises en place à l'échelle européenne, dont les objectifs se traduisent aux échelles nationales. Ces objectifs se placent dans la continuité des notions de développement durable et de protection de l'environnement.

En effet, depuis l'après-guerre, le transport routier en Europe est très développé et tous les pays sont concernés par cette évolution. Ainsi, les grands objectifs de la politique commune des transports de 2001 mettent en avant l'objectif de réaliser un découplage progressif entre croissance économique et croissance des transports.

En juin 2006, deux nouveaux concepts sont alors introduits : l'optimisation du potentiel de chaque mode de transport afin de déconnecter la mobilité de ses effets secondaires négatifs et la co-modalité, c'est-à-dire l'utilisation efficace des différents modes de transport individuellement et de manière combinée.

En ce qui concerne le territoire national, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie a exposé, le 14 février 2013, deux principaux objectifs pour le domaine des transports : soutenir les modes de transports les moins émetteurs, et améliorer l'efficacité des modes de transports utilisés.⁵

Lancé en octobre 2009, le plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables a pour objectif de voir circuler 2 millions de véhicules de ce type d'ici à 2020. Treize agglomérations pilotes se sont déjà engagées à mettre en place des infrastructures de recharge. Cet aspect de la politique de mobilité nationale nous apparaît intéressant à mentionner puisque des propositions de tarifications spéciales pour la promotion de ce type de véhicule peuvent être un élément complémentaire à la réussite de la mutualisation du stationnement dans des objectifs plus généraux.

Enfin, de manière plus générale, dans la *Synthèse du Rapport public particulier de la Cour des comptes*⁶, il est noté que « la cohérence de l'organisation et de la planification des déplacements urbains doit encore être améliorée. L'inévitable croissance des coûts de l'offre de transports collectifs doit par ailleurs être mieux maîtrisée. Enfin, les conditions actuelles du financement des transports urbains et les modalités propres à l'assurer durablement supposent de réexaminer la part respective de l'utilisateur et du contribuable tout en recherchant de nouveaux outils de financement susceptibles d'influer sur le rééquilibrage des modes de déplacement en faveur des transports collectifs ».

⁵ *Mesures mises en œuvre en matière d'atténuation par la France, Transports*, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, 14 février 2013 (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/soutenir-les-modes-de-transports.html>)

⁶ *Les transports publics urbains*, Rapport au Président de la République suivi des réponses des administrations et des organismes intéressés, Cour des comptes, Avril 2005

Nous pouvons donc dire qu'à l'heure actuelle, les préoccupations environnementales, climatiques, énergétiques, etc. sont les éléments majeurs à la base de la constitution des politiques de mobilité et de transport. L'Union Européenne affiche des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions de l'air, sonores, etc. dont les mesures d'application montrent une volonté de trouver des solutions alternatives au véhicule personnel efficace.

C'est ainsi qu'en France nous trouvons des objectifs similaires. Les politiques articulent ces objectifs avec des solutions à une échelle plus restreinte : celle de l'espace urbain. Elle cherche à mettre en place les fondations d'une politique de mobilité durable globale, qui sera associée aux politiques et objectifs présentés précédemment allant dans le sens du développement durable, de la protection de l'environnement, et de lutte contre le réchauffement climatique. C'est ainsi qu'elle lancera le projet Mobilité 21 qui a pour but de favoriser une politique de déplacements via des modes alternatifs. Ce projet contiendra « notamment les principales orientations à court, moyen et long termes, d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur ». En effet, une réflexion est engagée avec des appels à projet et des créations de lignes de transport en commun en site propre.

Nous pouvons également noter que de nombreux exemples de projets ayant pour objectif la réduction de l'utilisation du véhicule personnel trouvent résonance avec l'aménagement urbain et surtout le stationnement.

Par exemple, le péage urbain de Londres, dans sa mise en place pour la limitation de l'utilisation du véhicule personnel en centre-ville, peut apporter des éléments intéressants sur comment la tarification peut être un levier important pour la réussite d'un parc mutualisé de stationnement. Offrir des choix de tarifications suivant le type d'automobilistes peut permettre à chacun de trouver le meilleur compromis et ainsi favoriser le report modal des usagers de la voiture.

Nous pouvons également citer l'Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) qui est un acte américain qui vise à promouvoir des développements urbains adéquats suivant les types de quartier pour favoriser le report modal et donc la réduction de l'empreinte de la voiture. Ces considérations peuvent être appliquées à la mutualisation dans le sens où celle-ci devra s'adapter à son environnement pour être la plus efficace possible. En effet, il est considéré que plus le territoire, ou la zone urbaine, est densifiée, plus l'acceptabilité de la marche sera élevée. C'est ce paramètre de marchabilité (soit la facilité à se déplacer par la marche dans la zone concernée) des centres villes qui est important à noter ici.

C'est pourquoi nous pouvons nous demander si toutes ces mesures de report modal et de volonté de réduire la place du véhicule personnel peuvent fonctionner en elles-mêmes. Quelle est la place du stationnement dans ces politiques de mobilité ? Comment peut-il être considéré comme un levier modal d'envergure pour atteindre les objectifs posés ?

II. Les politiques de stationnement

Les politiques en matière de stationnement font leur apparition en 1967 avec la Loi d'Orientation Foncière (LOF). Elles évolueront jusqu'au Grenelle 2 en 2010 par l'intermédiaire de huit autres lois. Ces évolutions ne sont pas uniquement spécifiques au stationnement puisqu'elles se placent dans le contexte de modifications législatives dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme. C'est ainsi que l'histoire des politiques de stationnement s'inscrivent totalement dans une histoire plus globale de l'évolution législative en matière d'urbanisme et de transports.

Si le lien entre urbanisme, transport et stationnement commence à se dessiner, nous allons pour l'instant nous concentrer sur l'articulation entre urbanisme et stationnement dans cette partie.

Nous essaierons de montrer le lien entre gestion et aménagement de l'espace et politiques de stationnement. Ce lien est important à mettre en évidence puisque comme nous le verrons par la suite, l'un des objectifs de la mutualisation est de permettre d'optimiser la gestion de l'espace de stationnement pour une meilleure lisibilité de l'espace urbain.

Nous verrons premièrement les dates importantes pour les politiques de stationnement pour comprendre les évolutions de celles-ci et sentir en quoi la mutualisation serait une option s'inscrivant logiquement dans cette histoire. Puis, nous verrons les objectifs et mesures que nous pouvons mettre en lien avec la mutualisation du stationnement.

A. Les dates importantes pour les politiques de stationnement en France

| Dates | Evénements |
|--|--|
| - Edit du 16 décembre 1607 réglant les fonctions et droits du Grand Voyer | ⇒ interdiction d'encombrer les voies avec quelques véhicules que ce soit : "coches, charrettes, chariots..." libre passage dans les rues |
| - Loi sur la police de roulage du 30 mai 1851 et décret du 18 août 1852 | ⇒ premiers textes évoquant la problématique du stationnement interdiction de laisser stationner sans nécessité aucune "voiture attelée ou non attelée" sur la voie publique |
| - Arrêt du Conseil d'Etat du 18 mai 1928, Laurens | ⇒ légalisation du stationnement payant en parcs de surface d'où la création des premiers parkings publics de surface |
| - Décision du préfet de police de Paris en 1948 | ⇒ suppression de "l'obligation d'allumer les feux de position" donc autorisation de stationner sur la voie publique à Paris |
| - Décret du 10 juillet 1954 | ⇒ application à l'échelle nationale de l'autorisation de stationner sur la voie publique, seul le stationnement abusif est désormais sanctionné |
| - 1954 | ⇒ création du premier parking souterrain à Rouen |
| - Loi d'Orientation Foncière (LOF) du 31 décembre 1967 | ⇒ création des POS dont l'article 12 porte sur le stationnement des véhicules et fixe des normes précises et obligatoires pour les constructeurs |
| - Arrêt du Conseil d'Etat du 26 février 1969, Fédération nationale des clubs automobiles de France | ⇒ légalisation du stationnement payant sur voirie priorité accordée à la rotation des véhicules et à la fluidité de la circulation |
| - Loi d'Orientation sur les Transports Intérieur (LOTI) du 30 décembre 1980 | ⇒ dans son article 28, elle met en place les Plans de Déplacements Urbains (PDU) "utilisation plus rationnelle" de la voiture préconisée rotation favorisée afin de développer le commerce en centre ville |
| - Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 | ⇒ modification de l'article 28 de la LOTI concernant le contenu du PDU volonté de réduire le trafic automobile en centre ville distinction selon les catégories d'usages de la voirie |
| - Arrêt de la Cour de Cassation du 8 avril 1999 | ⇒ reconnaissance de la légalité d'une tarification préférentielle pour les résidents |
| - Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 | ⇒ priorité au stationnement des résidents, mises en place de "mesures spécifiques" |

Tableau 1: Les dates importantes pour les politiques de stationnement
Source: Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement,
 JMJ Conseil, juin 2003

De ce tableau reprenant les éléments importants des politiques de stationnement, nous pouvons, dans le cadre de notre sujet, noter que ce sont :

- La légalisation du stationnement payant en parcs de surface
- La légalisation du stationnement payant sur la voie publique
- La préconisation d'une « utilisation plus rationnelle » de la voiture
- La favorisation de la rotation des véhicules pour développer le commerce en centre-ville
- La distinction selon les catégories d'usages de la voirie
- La reconnaissance de la légalité d'une tarification préférentielle pour les résidents

qui font qu'à l'heure actuelle, nous cherchons des solutions alternatives au stationnement. En effet, ces éléments mis ensemble font que nous sommes aujourd'hui confrontés à une très

forte emprise du stationnement sur l'espace public. Alors qu'interdit auparavant, le stationnement sur voirie est l'élément au cœur de notre réflexion.

Concernant les catégories d'usages, il faut noter que la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 légalise les mesures tarifaires spécifiques et bouleverse alors les priorités dans le stationnement.

| Priorités dans le stationnement public (dans l'ordre décroissant) | |
|--|--|
| Avant la loi SRU | Après la loi SRU |
| <p>1. <u>Chalands</u> :</p> <p>Priorité à la rotation et à la fluidité de la circulation avec le développement du stationnement payant sur voirie</p> <p>2. <u>Résidents</u> :</p> <p>Mais, légalité des tarifs préférentiels discutée par la jurisprudence</p> <p>3. <u>Migrants</u> :</p> <p>Volonté de réduire leurs déplacements avec le développement des parcs-relais. Mais impossibilité d'agir sur le stationnement employeur.</p> | <p>1. <u>Résidents</u> :</p> <p>Légalité d'une tarification particulière affirmée et accroissement du nombre de places à leur disposition</p> <p>2. <u>Chalands</u> :</p> <p>Concurrence partielle avec les résidents quant à l'accès au stationnement sur voirie. Mais, volonté de maintenir une bonne accessibilité des voitures particulières des clients aux commerces du centre ville le maintien de parcs de stationnement et la mise en œuvre de tarification de courte durée sur voirie.</p> <p>3. <u>Migrants</u> :</p> <p>Réduction de l'offre privée liée à la construction de bureaux dans les zones bien desservies par les Transports en Commun Urbains.</p> |

Tableau 2: Priorités dans le stationnement public, Avant/Après la loi SRU

Source: Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement, JMJ Conseil, juin 2003

Ce changement dans les priorités vient en réponse aux préoccupations d'aménagement urbain : maintien voire retour des résidents dans les centres, préservation et même renforcement de la fonction commerciale. Leur application doit se faire sans empêcher les fonctions administratives, dont les employés, captifs de leur lieu de travail, peuvent faire l'objet de mesures incitatives pour changer de comportement. Il s'agit donc de préserver le modèle des villes françaises dont les centres sont encore largement habités et dynamiques au niveau des commerces. La lisibilité des différentes fonctions de l'espace urbain est alors un enjeu pour assurer le dynamisme des centres villes.

Pour le stationnement, il s'agirait de les inciter à laisser leur voiture sur voirie, par des tarifs préférentiels, voire en leur permettant la gratuité sur les places payantes. « En effet, (comme le rappelle la circulaire du 17 août 1998 sur les mesures d'urgence concernant la circulation automobile) beaucoup d'usagers prennent leur voiture simplement pour ne pas avoir à payer de stationnement durant la journée » (article 2-2-1 de l'Annexe II – guide technique Plans de circulation d'urgence). Nous pouvons tirer de cela que si par une tarification préférentielle il est possible d'inciter les usagers à plus facilement laisser leur voiture en stationnement (et donc réduire la congestion des centres villes), il est là un point important à garder à l'esprit pour la réussite de la mutualisation.

Pour celle-ci, les politiques publiques pourraient s'inspirer de l'ordonnance relative aux aides de l'Etat pour la mise en œuvre de PDU en 2001, puisque les communes pourraient éventuellement recevoir des subventions au même titre que les parcs relais, puisqu'il est parfois possible de rapprocher d'une certaine façon leurs modes de fonctionnement : laisser son véhicule en stationnement et rejoindre ses destinations par le biais d'un autre mode de déplacement (transports en commun, marche, vélo, etc.)

B. Objectifs des politiques de stationnement

Le stationnement est traité à l'échelle nationale, répondant aux objectifs spécifiques de nos politiques de transport. Il est important de prendre en compte la loi Grenelle 2 de 2010, la plus récente, qui apporte de nouveaux éléments pour des politiques de mobilité globales. De plus, nous verrons également les objectifs généraux en matière de stationnement.

Notons tout d'abord que les politiques de stationnement peuvent être abordées suivant deux échelles temporelles⁷ :

- La première concernant les *dynamiques de court terme*. Il s'agit de la gestion « au jour le jour » du stationnement. Trois grands moyens d'action peuvent être mis en place par la Collectivité
 - La *file d'attente* : les attentes, pertes de temps, trajets émissifs inefficaces, etc.
 - La *mise en place de privilèges* : l'objectif est d'éviter les inconvénients du laisser-faire. Pour cela, il est tout d'abord possible d'imposer des restrictions sur l'offre de stationnement ou sur son utilisation. Il est alors nécessaire de se référer alors au rôle de la Collectivité et son pouvoir de police (pour le maire).
 - Le *péage* : Il s'agit là de la deuxième possibilité pour éviter les inconvénients du laisser-faire, notamment par le biais d'horodateurs. Dans le cas des places sur voiries, « l'équilibre par le péage suppose que les tarifs soient suffisants pour qu'un réel effet de contrôle de la demande apparaisse, et qu'il n'existe pas de « transgresseurs impénitents », par exemple par insuffisance de contrôle »²⁸.
- La deuxième échelle concerne les *dynamiques de moyen-long terme*. Il s'agit ici de la création ou la suppression quantitative d'offre de stationnement. Nous pouvons observer ces actions à trois échelles temporelles :
 - A *très long terme* : définition des normes de stationnement pour les garages privés qui ont une durée de vie égale à celle du bâtiment dont ils dépendent, la Collectivité n'a donc que peu de maîtrise sur cette offre.
 - A *long terme* : la possibilité de décision de création de parcs de stationnement en ouvrage (en centre-ville ou déporté avec liaison au réseau de transport en commun). La Collectivité garde la maîtrise de cet outil.
 - A *moyen terme* : l'offre la plus flexible est « sans doute » l'offre sur voirie. La ville a la possibilité de jouer sur cette offre tout en aménagement ses espaces publics sur des dynamiques de dizaines d'années.

⁷ L'impact des politiques de stationnement sur les émissions de gaz à effet de serre, Tome1 – Rapport de synthèse, SARECO, Cabinet Bernard, Avril 2008

Ensuite, il faut noter que la loi Grenelle 2 de 2010 a apporté des compléments concernant le stationnement. En effet :

- En l'absence de PDU, le SCoT peut agir sur le stationnement privé
- Prise en compte des véhicules électriques et de l'autopartage dans les PDU
- Obligation d'un quota de places de stationnement équipées d'installation permettant la recharge de véhicules hybrides sur les lieux de travail
- Réglementation du stationnement public en voirie si une desserte régulière en transport en commun existe et si la réglementation permet de faciliter la circulation des véhicules de transport en commun

Cela s'inscrit dans un objectif plus large d'organisation de transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité. Il s'agit d' « assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs (...), dans le respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transports et les comportements ».

Enfin, concernant les politiques de stationnement nationales, il est noté que trois objectifs font l'unanimité dans les politiques actuellement mises en œuvre. L'enjeu du stationnement est alors de provoquer le report modal des pendulaires (ce sont les employés des centres villes qui effectuent quotidiennement des trajets entre leur domicile et le centre-ville) et des résidents (catégorie correspondant aux habitants) suivant ces trois objectifs⁸ :

- *Faciliter le stationnement des résidents* : pour éviter qu'ils n'utilisent leur voiture « pour « fuir » le stationnement payant ». L'objectif des politiques est donc le report modal vers la marche à pied, le vélo ou les transports en commun, en particulier pour les déplacements internes au centre-ville de moins de 3 km.
- *Contraindre le stationnement des pendulaires* : ceux-ci effectuent quotidiennement des déplacements radiaux à destination du centre-ville. Un fort report modal sur les transports en commun est attendu pour cette catégorie d'utilisateur. Il est donc nécessaire de mettre en place des parkings relais adéquats et un service performant de transport en commun. De plus, il faut garder à l'esprit que le choix modal est déterminé par le stationnement à destination : la disponibilité ou non d'une place, et les conditions de durée et de tarifs.
- *Permettre sous certaines réserves le stationnement des visiteurs* : afin de soutenir le dynamisme des commerces et activités économiques de centre-ville.

Pendulaires et résidents sont donc les cibles privilégiées du report modal pour les déplacements radiaux et pour les déplacements internes au centre-ville.

Les politiques de stationnement apportent des réponses aux préoccupations environnementales mais également économiques – puisque la conservation de la dynamique du centre-ville est une dimension importante – et/ou sociales – par l'amélioration du cadre de vie. Cependant, ils peuvent « d'ailleurs parfois se révéler contradictoires »⁹.

Nous pouvons aussi noter que si la conservation de la dynamique économique des centres villes est d'une importance élevée, la pression sur le stationnement dans ces zones continue à

⁸ *Vingt ans de politiques de stationnement public dans villes centres des agglomérations françaises*, Mobilités et transports Le point sur, Certu, octobre 2009

⁹ *L'impact des politiques de stationnement sur les émissions de gaz à effet de serre, Tome1 – Rapport de synthèse*, SARECO, Cabinet Bernard, Avril 2008

augmenter. Cette pression est accompagnée d'une sous-utilisation des espaces de stationnement plus périphériques aux cœurs urbains mais également de ceux des cœurs de villes à certaines heures. Sur ce dernier point cela se voit souvent par une non-utilisation de ces places après la fermeture des commerces, administrations et certaines activités. Les résidents occupent des places plus proches de leurs domiciles et celles plus proches des quartiers d'activités sont vides. La mutualisation peut se poser comme une solution en partant sur l'optimisation des emplacements et ce en jouant sur les caractéristiques d'occupation des places suivant des plages horaires. Le regroupement peut donc être une pratique intéressante pour éviter d'avoir une occupation de l'espace public non optimale pour cette fonction.

De plus, nous pouvons dire que depuis 1982, il est affiché dans les législations que le stationnement est un outil de maîtrise de la voiture en ville. Cette position a par la suite été renforcée par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) en explicitant le contenu du volet stationnement des PDU ; la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en rappelant que les PDU doivent s'intéresser à l'organisation du stationnement public sur voirie et en parc, réglementer les durées maximales autorisées, établir une politique de tarification, veiller à favoriser le stationnement des résidents et limiter l'offre nouvelle de stationnement. Ainsi, les collectivités ont une large latitude pour agir sur celui-ci et son usage.¹⁰

Les politiques de stationnement répondent donc aux objectifs d'économie des énergies, d'amélioration de la qualité de l'air, et donc de la qualité de vie, etc. En effet, elles mettent en place des mesures tarifaires pour faire en sorte que chaque catégorie d'usager soit concernée par les évolutions des réglementations en faveur de la réduction de l'utilisation de la voiture.

Si cette réduction de l'utilisation du véhicule personnel peut se faire par des mesures de partage pour réduire la congestion du trafic, il est envisageable à terme de voir les esprits des automobilistes se tourner également vers le partage de leur espace de stationnement. Les deux principes peuvent se rapprocher dans le sens où il s'agit dans les deux cas du partage d'un espace privé. Espace de son véhicule, espace de son stationnement. Le principe de la mise en commun et du partage se base sur la volonté de chacun et la coopération. Ainsi, les politiques de stationnement public qui viendront dans les prochaines années peuvent peut-être apporter des éléments quant à la gestion de l'espace utilisé pour cette fonction qu'est le stationnement, et donc commencer à considérer la mutualisation des espaces de stationnement comme une mesure complémentaire pouvant apporter des éléments de solution.

Les objectifs déclinés dans les politiques nationales montrent que les mesures qui seront prises pour favoriser le stationnement des résidents, contraindre celui des pendulaires et permettre celui des visiteurs se placent dans des logiques environnementale (réduire les déplacements internes urbains de moins de 3 km, repousser le stationnement des pendulaires vers l'extérieur du centre pour favoriser l'utilisation des transports en commun), économiques (garder le niveau de dynamisme du centre économique et commercial) et sociales (mettre en place des subventions et aides pour permettre le stationnement de certaines classes sociales pour qui le coût du stationnement est un frein). Mais un élément pourrait y être ajouté : l'économie de l'espace public. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la volonté de garder le dynamisme du centre-ville et la favorisation de l'accès au stationnement pour

¹⁰ *Vingt ans de politiques de stationnement public dans villes centres des agglomérations françaises*, Mobilités et transports Le point sur, Certu, octobre 2009

tous passent par une offre pour tous d'espaces de stationnement en accord avec les politiques d'aménagement pour jouer sur tous ces leviers.

Cette étude des politiques de stationnement aura mis en évidence que celles-ci peuvent être considérées dans leur cadre restreint du stationnement. Cependant, elles restent toutes assimilées aux politiques de transport par le biais des PDU et SCoT pour former des politiques de mobilité globales.

Cette articulation se base sur un objectif commun et place alors le stationnement comme un levier modal primordial pour mener à bien les politiques de mobilité et réaliser les objectifs.

Ainsi, nous pouvons dire que les deux formes de politiques de mobilité ne sont envisageables l'un sans l'autre : le stationnement se place comme base des politiques de déplacements, et les politiques de déplacements ne peuvent être envisagées sans une politique de stationnement en adéquation.

C'est ainsi qu'elles répondent toutes deux à l'objectif commun de *réduction de l'usage de la voiture et de son empreinte sur l'espace urbain*.

CONCLUSION : La mutualisation, une suite logique ?

Colin Buchanan préconisait une séparation totale entre le stationnement et la circulation. Cela devait permettre d'éviter l'encombrement des rues par les véhicules et donc réduire les nuisances en ville, améliorer la fluidité du trafic automobile et être bénéfique à l'environnement. Les difficultés de circulation ne doivent pas être la résultante d'une mauvaise gestion du stationnement. « Une politique de stationnement devait pour rester rationnelle, poser pour principe que le propriétaire ou l'utilisateur d'un véhicule ne pouvait le laisser stationner sur la voie publique. S'écarter de ce principe conduit rapidement à des anomalies et des injustices ».

Cependant, le secteur des transports, en Europe, est la première priorité en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il est désormais le premier pollueur de l'air urbain. Il a donc été démontré que des politiques doivent s'orienter sur le développement de transports en commun ou de transports alternatifs à la voiture pour diminuer les pollutions urbaines et repousser la voiture à l'extérieur du centre-ville grâce à ces offres alternatives.

Henri Descamps, en 1929, nous disait que « l'interdiction rigoureuse porterait cependant un préjudice certain, à la fois aux commerçants et aux automobilistes (...). On ne peut interdire efficacement aux voitures de rester dans la rue que si on leur offre la possibilité de stationner ailleurs, ou bien ce serait une façon détournée d'interdire l'usage de l'automobile ». L'enjeu économique était alors posé. La tolérance du stationnement sur la voie publique est alors une mesure d'accompagnement de l'industrie automobile émergente. A cette époque-là, l'offre de stationnement devenait une condition nécessaire pour la motorisation des ménages et l'assise de la modernité que représentait le véhicule à moteur. Cependant, cela reste vrai encore à l'heure actuelle puisque dans le cadre de notre étude, la volonté de réduire l'empreinte de la voiture par la mise en place de parcs de stationnement mutualisés nécessite que le dimensionnement (nombre de places offertes) puisse couvrir des besoins que seul le stationnement en voirie offrait.

En France, le secteur du stationnement est placé comme celui qui permettra de mettre en place et favoriser les politiques de transport. Il est envisagé comme contrainte pour les pendulaires, mais également comme opportunité pour favoriser le stationnement très longue durée des résidents pour un report modal courte distance, mais aussi comme une condition pour le développement économique du centre-ville par le biais du stationnement visiteur. Il est également important de noter qu'il se place comme élément de base pour le report modal des pendulaires puisqu'il est nécessaire de proposer une offre de stationnement hors centre urbain (sous la forme de parking relais par exemple) en lien avec les réseaux de transports en commun qui se doivent d'être structurants et efficaces, le tout favorisé par une politique tarifaire attrayante.

C'est ainsi qu'avec l'augmentation de la demande en espaces de stationnement, nous voyons une transition entre une offre principalement sur voirie à une offre mieux répartie entre voirie et parc, voire même avec une augmentation en faveur de ce dernier.

Les rapports du Certu définissent les critères à prendre en compte pour un budget de parc de stationnement, dont le premier est celui de l'accessibilité au centre-ville : « c'est le critère essentiel de décision (...) [il] est directement lié à la politique municipale en matière

d'incitation à l'utilisation des différents moyens de transport et en matière d'incitation ou de dissuasion à l'égard des différents motifs d'utilisation de la voiture »¹¹.

Le stationnement est donc, de plus en plus, placé comme un outil indispensable à la réalisation des objectifs de développement de la ville et de déplacements urbains.

Cependant, nous n'avons pour l'instant parlé que de stationnement sur voirie. Il est important de noter que l'offre de stationnement en parc est de plus en plus présente. Nous trouvons deux types de parc : le parc en enclos (de surface dont l'accès nécessite au moins une fois le passage d'une barrière, à l'entrée ou à la sortie) et le parc en ouvrage (le plus souvent souterrain mais pouvant être en élévation ou mixte).

« L'augmentation du nombre de parcs a des conséquences sur la mobilité car augmenter la capacité de stationnement en cœur de ville constitue une incitation à utiliser la voiture, l'automobiliste étant assuré de trouver une place à proximité de sa destination »¹². Cependant, l'offre publique globale peut rester constante si en parallèle du développement du stationnement en parc, une réduction du stationnement sur voirie est prévue. De plus, jouer sur la tarification du stationnement peut permettre de dissuader l'usage des places sur voirie si le tarif en parc est moins élevé.

De plus, les parcs « contribuent positivement à modeler l'espace urbain »³⁶. En effet, la plupart étant souterrains, les véhicules ne stationnant plus en voirie libèrent l'espace public, permettant ainsi d'aménager l'espace public aux abords.

Nous pouvons également noter que l'offre en parc peut être couplée de nouveaux produits intéressants pour une politique de déplacement.

- L'abonnement résident avec plafonnement du nombre de sorties par mois. Si ce plafond est dépassé, une somme forfaitaire peut être demandée au propriétaire du véhicule.
- Une offre spécifique pour les vélos. En 2005, 18% des parcs proposent une offre de stationnement pour les vélos, et 15% possèdent un système de prêt/location.
- Une tarification attractive pour les petits véhicules. Dans 17% des parcs des grandes agglomérations en 2005, le tarif est lié à la consommation d'espace public nécessaire pour stationner.³⁶

Ces éléments sont déjà une forme en soi de mutualisation puisqu'ils permettent de retrouver au même endroit différentes possibilités de stationnement, et parfois couplées à une offre de services complémentaires aux usagers. Nous observons ainsi un regroupement de différentes possibilités de stationnement qui pourrait ainsi permettre une limitation de l'offre sur voirie par un dimensionnement avantageux permettant le stationnement pour tous.

L'offre en parc est donc une alternative au stationnement sur voirie intéressant non seulement pour les politiques de déplacement, mais également pour l'aménagement des espaces publics urbains. Mais pouvons-nous aller plus loin ?

Quelques collectivités commencent à limiter l'offre de stationnement propre à chaque bâtiment ou aménité urbaine pour rassembler en un seul lieu des besoins complémentaires.

¹¹ *Le stationnement dans la ville – Tome 3*, Certu, décembre 1981 (p. 8)

¹² *Vingt ans de politiques de stationnement public dans villes centres des agglomérations françaises*, Mobilités et transports Le point sur, Certu, octobre 2009

Sont alors associées des offres publiques, ou publiques et privées de stationnement. C'est ainsi que nous nous tournons alors vers la mise en place d'un nouveau système de parc de stationnement se basant sur le concept de mutualisation du stationnement.³⁶ Après de nombreuses évolutions en matière de politique et de formes de stationnement, aujourd'hui nous cherchons encore à aller plus loin pour réduire l'utilisation du véhicule personnel mais désormais également pour réduire l'empreinte de la voiture sur l'espace public. C'est dans ces objectifs que la mutualisation, concept venu d'outre-Atlantique, semble offrir des perspectives intéressantes.

PARTIE II

QU'EST-CE QUE LA MUTUALISATION ?

INTRODUCTION : La mutualisation, une notion complexe

Nous avons pu voir dans la partie précédente que les politiques de mobilité se concentrent principalement sur les enjeux environnementaux, se plaçant dans le cadre actuel de protection de l'environnement. Ces motivations sont justifiées par le fait que le domaine des transports est le premier producteur de gaz à effet de serre aujourd'hui. Il est donc nécessaire de réduire ces émissions par une réduction de l'usage des véhicules personnels. Cependant, en ce qui concerne le stationnement, à l'heure actuelle nous pouvons voir que les villes entreprennent de réduire l'offre ou de la rendre intégralement payante pour dissuader les mouvements vers les centres urbains en véhicules personnels. Cependant, ces modifications ont lieu dans un contexte où la pression sur le stationnement, déjà élevée, continue de s'accroître. Il devient alors nécessaire de trouver une solution alternative.

De plus, la volonté de stationnement intégralement payant pousse au non-respect par les usagers de ces prescriptions. En effet, nombreux sont ceux n'actualisant pas ou ne payant pas leur stationnement. Le contrôle reste trop faible pour réellement avoir un impact sur ce comportement. Et c'est ainsi que nous pouvons voir que la rotation des véhicules, voulue pour le dynamisme économique, en est pénalisée. Le stationnement se fait de plus en plus sur de longues durées puisque les travailleurs arrivant tôt prennent le stationnement pour la journée sans forcément se soucier des besoins des autres usagers. Les conflits d'usages sont donc omniprésents dans les centres villes. L'offre en stationnement peut alors sembler insuffisante dans ces zones où les usages sont multiples. Il apparaît alors important de trouver une solution permettant à chacun de trouver un espace de stationnement correspondant à son usage, sans pour autant favoriser l'utilisation du véhicule personnel pour les circulations urbaines.

Nous pouvons également noter de ces conflits d'usages que les pendulaire stationnant à la journée, et ne favorisant par la rotation des véhicules, amènent au paysage urbain un élément fixe quotidien. Le stationnement devient marque de l'omniprésence négative de la voiture dans le paysage urbain. C'est un point sur lequel les politiques de stationnement pourraient également travailler. Car en effet, la séparation des fonctions peut être bénéfique pour un cadre de vie urbain plus agréable. Cela signifie ainsi que l'empiètement de la voiture sur l'espace public doit être contrôlé. Le stationnement sur voirie se place comme barrière entre les différents espaces. La lisibilité de l'espace est primordiale. Alors, nous pouvons partir sur l'idée du regroupement des espaces de stationnement pour l'affectation d'espaces précis et délimités pour le stationnement des véhicules en zone urbaine. C'est de ce principe que nous partons pour parler de mutualisation. Mutualisation des espaces de stationnement, mutualisation de sa fonction, en un seul lieu défini. La délimitation des espaces fonctionnels permet de simplifier les mouvements des différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) et ainsi de proposer un cadre de vie urbain plus agréable pour les mouvements piétons.

Cependant, il est nécessaire de mettre en évidence les paramètres entrant en compte dans la définition de ce principe de mutualisation du stationnement. Ceux-ci sont-ils les mêmes que ceux définissant la mise en commun d'éléments plus simples ?

En effet, au premier abord, la notion de mutualisation apparaît comme complexe. Cela passe par le fait que nous pouvons trouver un certain nombre de définitions apportant chacune des éléments différents, sans pour autant apporter une définition générale pouvant faciliter la compréhension de ce nouveau concept. Concept nouveau dans le domaine du stationnement, mais pourtant un concept présent au quotidien. En effet, la mise en commun d'éléments de la

vie de tous les jours (laverie automatique, etc.) est déjà pratique courante. Mais en quoi la mutualisation du stationnement apporte-t-elle des éléments nouveaux ?

C'est ainsi qu'il est tout d'abord primordial d'étudier et analyser ces nombreuses définitions pour élaborer une définition générale reprenant les éléments importants pouvant être identifiés. Cependant, rapidement il sera montré que la mutualisation du stationnement se base sur de nombreux facteurs. C'est ainsi que cette étude s'attachera à dégager et expliciter ces différents facteurs entrant en ligne de compte dans la compréhension et l'explication de cette notion complexe. C'est à partir de ces éléments que nous pourrons reprendre les différentes définitions et proposer une vue générale de ce concept.

Enfin, nous verrons quels sont les objectifs auxquels la mutualisation répond. Ces objectifs ont pu être identifiés par des bureaux d'études, mais également par des années de pratiques aux Etats-Unis. Nous verrons cependant qu'il est possible de trouver d'autres objectifs complémentaires.

I. Les facteurs déterminant la mutualisation

Nous allons tout d'abord nous attacher à dégager les éléments ou facteurs à la base de la mutualisation. Il est tout d'abord important de revenir sur les paramètres de base entrant en ligne de compte pour une bonne compréhension des forces en jeu. Nous allons donc définir rapidement ces paramètres avant de se concentrer sur les facteurs sur lesquels se base la mutualisation.

A. Définition des paramètres de base

1. Catégorie d'usager

La notion de **catégorie d'usager** permet de classifier les types d'automobilistes selon leurs types de besoins en stationnement. On retrouve ainsi :

- Les *résidents*. Comme nous nous plaçons en zone urbaine, il est nécessaire de dégager différents types de cas. De façon générale ici, cela concerne les habitants de centre-ville. Cependant, nous trouvons :
 - d'une part les résidents de centre-ville dont les emplois se situent eux aussi en centre-ville ajoutant ainsi une pression sur le stationnement par rapport aux pendulaires,
 - d'autre part ceux dont le lieu de travail se situe hors du centre, en périphérie. Leur stationnement en centre-ville est donc diurne et ils n'utilisent pas les places en centre-ville la journée.
- Les *pendulaires*. Il s'agit ici des travailleurs dont le lieu de travail est en centre-ville alors que leur domicile se situe en périphérie. Ils effectuent des trajets radiaux quotidiens à destination du centre et de leur lieu de travail et qui sont de plus en plus longs et de plus en plus complexes. Ces usagers sont retrouvés dans un sens le matin et dans l'autre le soir d'où le nom de pendulaire. Leur stationnement est de longue durée : sur la journée correspondant aux heures de travail.
- Les *visiteurs*. Ce sont ceux dont le motif de déplacement est la visite des commerces, administrations, etc. Ils ont alors un stationnement ponctuel, occasionnel, et de courte ou moyenne durée (moins de deux ou trois heures).

2. Complémentarité des besoins et plages horaires

La **complémentarité des besoins** (plages horaires d'usage du stationnement pour chaque catégorie d'usager, localisation, etc.) En effet, chaque catégorie d'usager a des besoins particuliers répondant à des motifs de déplacement spécifiques.

Ainsi, concernant les résidents, il s'agit de permettre un stationnement de longue durée (nocturne, week-ends, etc.) et à proximité de leur domicile (paramètre de localisation primordial puisqu'il s'agit de répondre à l'objectif de favorisation du stationnement pour les résidents, mais également de prendre en compte la distance de marche pour favoriser ou non l'utilisation du véhicule personnel).

Pour les pendulaires (réalisation quotidiennement un trajet domicile – travail de plus en plus long et complexe), il s'agit d'offrir un stationnement à la journée. Pour cette catégorie d'usager, il est important de prendre en compte l'existence ou non d'un parking sur le lieu de

travail. Sachant que les objectifs sont de contraindre le stationnement des pendulaires et de réduire l’empreinte du stationnement, il est à envisager des partenariats avec les entreprises pour un regroupement de leurs parkings privés pour l’optimisation de l’offre à l’échelle de la zone et de favoriser le stationnement pour tous sans discrimination.

Lorsque nous parlons de **plages horaires** cela exprime les heures entre lesquelles le stationnement sera occupé par un usager. Par exemple, les plages horaires correspondant aux pendulaires sont les heures de travail sur lesquelles le véhicule de l’usager sera en stationnement. Nous pouvons rapprocher la plage horaire à la durée de stationnement. Le tableau ci-dessous reprend quelques exemples de distribution des plages horaires d’utilisation des stationnements en fonction de l’activité :

| Journée en semaine | Soirées/Nuits | Week-end |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Banques et services publics - Bureaux et autres centres d’emploi - Parking relais - Ecoles, crèches, collèges, ... - Usines et centres de distribution - Cliniques médicales - Services professionnels | <ul style="list-style-type: none"> - Opéras - Bars et clubs - Centres de conférences - Restaurants - Théâtres, cinémas, ... - Hôtels | <ul style="list-style-type: none"> - Lieux de culte religieux - Parcs - Magasins, commerces |

Tableau 3: Distribution des demandes en stationnement selon la fonction de l’activité
Source: *Shared Parking*, Metropolitan Area Planning Council, Metropolitan Area of Boston
(<http://www.mapc.org/resources/parking-toolkit/strategies-topic/shared-parking>)

Enfin, il est affiché que le stationnement des visiteurs doit être facilité pour garder le dynamisme de la zone, du centre-ville, etc. Leur stationnement est plus ponctuel pour de courtes ou moyennes durées en parallèle des horaires des pendulaires. Il y a donc ici existence d’un conflit d’usage auquel il est nécessaire de trouver une solution pour garder le dynamisme économique. Il est noté que les pendulaires stationnant sur voirie, arrivant tôt et ayant alors des facilités de stationnement, ne permettent pas la rotation des véhicules et bloquent ces emplacements de stationnement pour les visiteurs. La formule « privatisation de l’espace public » est particulièrement adaptée ici puisque le stationnement sur voirie de ces pendulaires correspond à une location à la journée d’un emplacement public de stationnement, et ce alors que les conditions de tarifs et durées n’y sont pas adaptées (il est également remarqué qu’un certain nombre de ces stationnements sont souvent non payés et donc illégaux¹³).

3. Localisation

En ce qui concerne la **localisation** des parkings, il est nécessaire de rappeler qu’elle se base sur divers éléments, tels que la proximité aux commerces, la desserte en transports en commun de la zone où sera construite la structure, la proximité à une zone d’habitation, le flux d’automobilistes en transit par la zone, etc. Tout cela est à prendre en compte pour

¹³ 20 ans de politique de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises, Mobilités et transports, Le point sur, Certu, octobre 2009

déterminer la position la plus favorable au report modal et à la desserte des zones de dynamisme des centres villes tout en offrant la possibilité de stationner pour les résidents des habitations alentour.

4. Dimensionnement

Lorsqu'il s'agit de réaliser un parking, il est nécessaire de le **dimensionner**. Le dimensionnement consiste à déterminer le nombre d'emplacements qui seront à construire pour répondre aux besoins des différents usagers dont la destination se situe dans le périmètre de rayonnement du parking.

Le dimensionnement est à lier à la **capacité** d'un parking, qui est le nombre d'emplacements disponibles pour le stationnement. Elle est en lien direct avec le dimensionnement du parking. La notion de **foisonnement** quant à elle correspond au fait que tous les titulaires d'un abonnement dans un parc ne sont pas présents simultanément : nous pouvons parler de dimensionnement suivant l'usage du parc de stationnement.

Cela dépendant de l'**échelle** de la **zone d'influence** de la structure. Cette zone d'influence est l'ensemble du secteur où « les conditions de stationnement subiront une modification à l'occasion de l'ouverture (ou la fermeture) du parc de stationnement »¹⁴. Il s'agit donc de la zone qui sera impactée par l'installation ou la suppression d'emplacements de stationnement. Cette zone est sensiblement plus importante que la **zone de génération** qui constitue l'ensemble des « points de destination susceptibles d'être desservis par le parc de stationnement »⁵. Ainsi, le dimensionnement passera par la détermination de la zone que nous souhaitons desservir par le stationnement pour quantifier au plus près les besoins.

Pour le calcul du dimensionnement, nous avons vu dans nos lectures que si nous avons deux approches principales entre la vision américaine et la vision française du sujet, il y a également deux approches au dimensionnement du parc mutualisé.

Tout d'abord, nous allons voir la méthode américaine, c'est-à-dire celle que la plupart des collectivités utilise pour calculer le dimensionnement des parcs mutualisés sur leur continent.

¹⁴ *Glossaire du stationnement*, Sareco

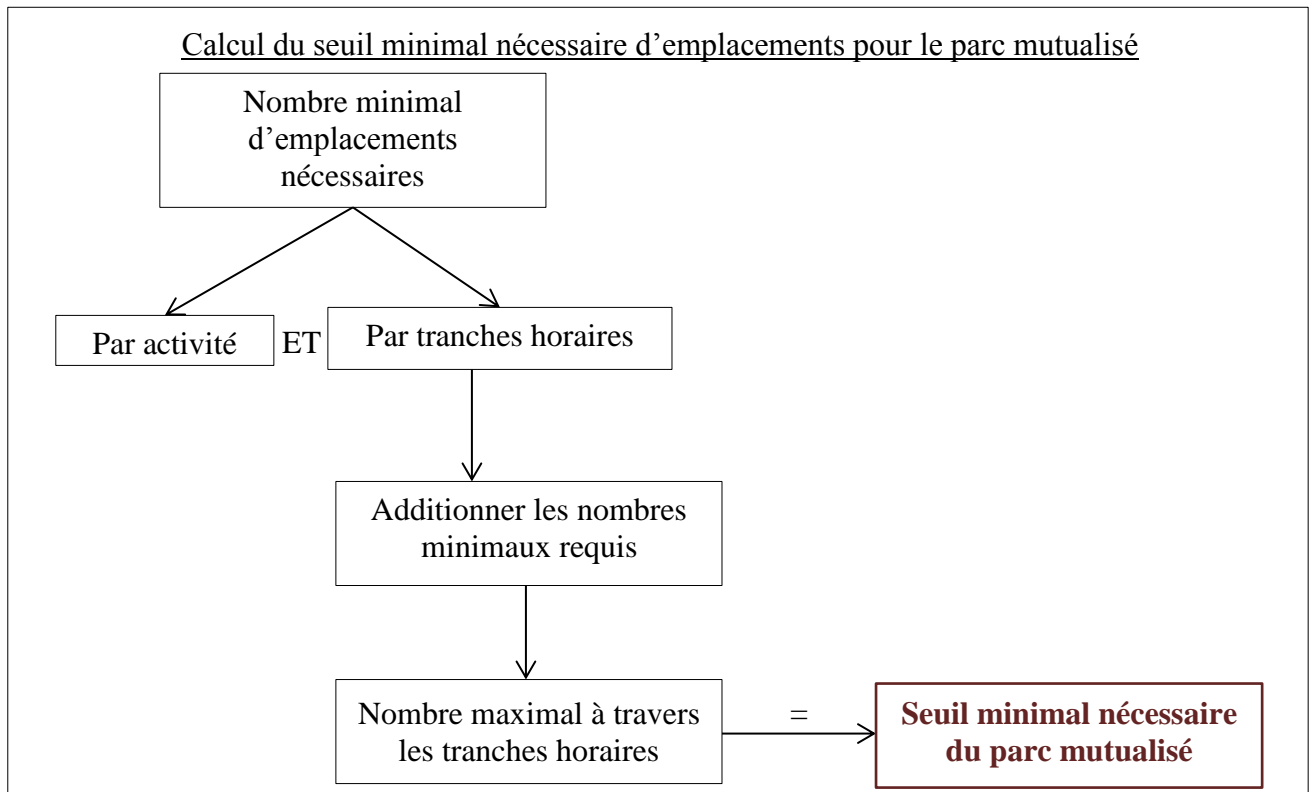


Figure 1: Calcul du seuil minimal nécessaire d'emplacements pour le parc mutualisé, méthode américaine

Source: *Shared Parking*, Metropolitan Area Planning Council, Metropolitan Area of Boston

(<http://www.mapc.org/resources/parking-toolkit/strategies-topic/shared-parking>)

Ce schéma nous explique qu'il faut d'abord dimensionner les parcs individuels de chaque activité par tranches horaires. Additionner ces nombres minimaux d'emplacements requis par tranches horaires pour en tirer le nombre maximal. Ainsi, ce nombre maximal tiré de toutes les tranches horaires sera le seuil minimal du parc mutualisé.

En effet, cela signifie que l'on dimensionne au plus bas le parc mutualisé pour qu'il puisse répondre aux besoins de la tranche horaire où l'on dénombre le plus de véhicule en stationnement, c'est-à-dire où la demande est la plus forte.

En ce qui concerne les méthodes de dimensionnement en France, le bureau d'étude Sareco fournit un schéma explicatif sur comment celui-ci propose de dimensionner le parc mutualisé.

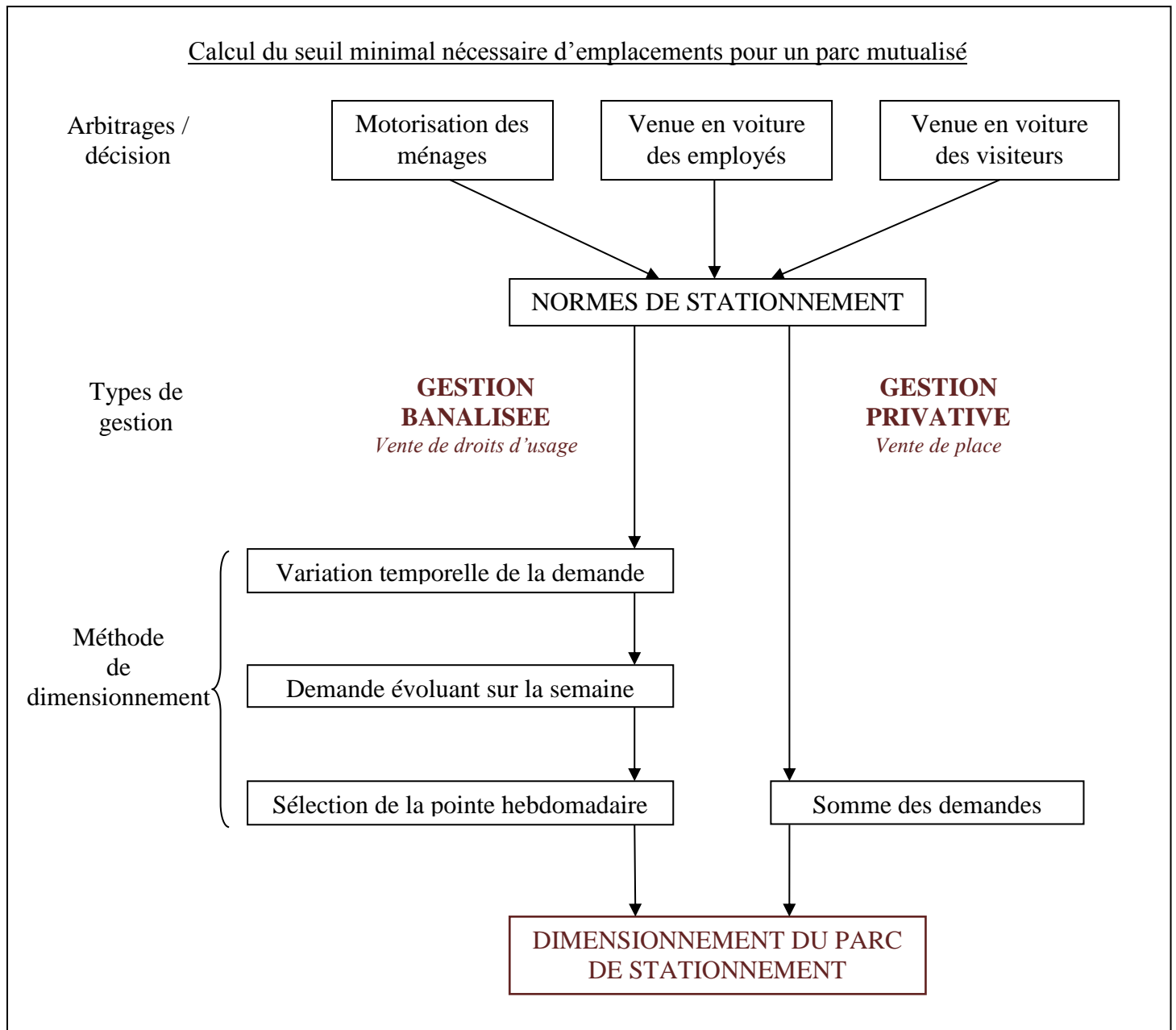


Figure 2: Calcul du seuil minimal nécessaire d'emplacements pour un parc mutualisé, méthode française

Source: *Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement*,

La boîte à Outils, Sareco pour Ville Rail et Transports, 14/12/2011

Ce schéma explicite la différence dans le mode de dimensionnement en fonction du mode de gestion : publique ou privée. Dans le cas où il s'agit d'une gestion publique, une analyse basée sur la variation temporelle de la demande, évoluant sur la semaine permet de faire une sélection de la pointe hebdomadaire et conduit donc au dimensionnement du parc de stationnement. Dans le cadre d'une gestion privée, il s'agirait simplement de faire la somme des demandes pour dimensionner le parc.

De plus, la Sareco a créé un outil informatique pour estimer les besoins en stationnement pour chaque unité de la zone. Il y a pondération de la demande à la pointe par équipement qui donne pour chaque période de la semaine le pourcentage de la pointe. La période de la semaine qui rassemble la plus grande demande sera à la base du dimensionnement du parking

mutualisé à créer. Cela permet un gain important de places à construire puisque que cela joue sur les complémentarités.¹⁵

5. Taux d'occupation

Le **taux d'occupation** correspond au rapport entre le nombre de véhicules en stationnement à l'instant t et le nombre de places disponibles.

B. Facteurs de définition

C'est ainsi qu'à partir de la définition des paramètres de base concernant le stationnement nous pouvons tenter de dégager et définit les facteurs à prendre en compte plus précisément dans le cadre de la mutualisation.

Dans cette étude des paramètres de la mise en place de la mutualisation du stationnement, nous allons nous attacher à présenter quelques éléments qui font la base de ce système. En effet, comme nous l'avons vu dans la partie précédente, il y a un certain nombre de facteurs à prendre en compte. Certains d'entre eux sont plus concrets que d'autres et c'est ainsi que nous allons revenir sur quelques-uns d'entre eux pour apporter une vision plus complète de la mise en place de la mutualisation.

Nous allons donc voir quelles méthodes peuvent être vues pour dimensionner le parc mutualisé, puis quels aspects juridiques peuvent favoriser sa mise en place, et enfin nous allons revenir sur le jeu d'acteur pour rapidement voir les apports des maîtrises publiques ou privées de ces parcs.

1. Le système de tarification

Il peut être spécifique aux besoins de chaque catégorie d'utilisateur (résident, pendulaire, visiteur).

Pour favoriser l'utilisation de ces nouveaux types de stationnement, il est nécessaire de jouer sur le levier financier. En effet, certains usagers sont prêts à tourner plus longtemps pour une place gratuite et certains ne se plient pas à la réglementation et n'actualisent pas leur paiement. Si les besoins de chaque catégorie d'utilisateur peut être évaluée pour une tarification spécifique cela pourra faciliter les choses.

De plus, les abonnements sont souvent plus simples à gérer permettant de stationner sans l'impression de paiement à chaque utilisation. Ce système peut être mis en place pour les résidents (pour qui une tarification spécifique est indispensable) et pour les pendulaires. Le tarif visiteur peut, quant à lui, suivre les tarifications « normales » en parc.

2. Le foisonnement

En lien avec la tarification, nous pouvons revenir sur la notion de foisonnement qui tient compte de l'occupation par des abonnés

Cette notion vient conforter l'idée de la mutualisation. Si nous nous basons sur le fait que certains parkings sont en sous-capacité la journée et certains vides la nuit, la notion de

¹⁵ *La programmation du stationnement dans les grands projets urbains, Sareco*

foisonnement vient en complément sur les plages horaires d'utilisation. En effet, elle souligne le fait que les espaces de stationnement ne sont pas intégralement utilisés spontanément. Des vides restent présents.

Cela souligne le postulat de base nous donnant que le nombre d'emplacement de stationnement peut-être optimisé par un dimensionnement basé sur l'occupation et l'utilisation de ces zones dédiées à cette fonction.

3. Le trajet terminal

Le trajet terminal correspond à la distance restant à parcourir entre la place de stationnement et la destination de l'utilisateur. Cette dernière distance est souvent associée à un trajet à pied puisque les usagers cherchent à stationner au plus près de leur destination. Si les distances sont plus longues le trajet terminal peut être associé aux transports en commun, et nous nous rapprochons ainsi de la forme des parkings relais.

4. Le stationnement légal/illégal

Il est nécessaire de revenir sur la notion de stationnement légal (ou autorisé) et illégal. En effet, le stationnement autorisé est signalé par une signalisation des espaces de stationnement (signalisation au sol, encoche dans le trottoir, etc.) Cependant, il est constaté que certains stationnements se font en dehors de ces emplacements, par exemple nous pouvons trouver des parkings « sauvages ». Le stationnement illégal se matérialise également par un manque de rigueur dans le paiement de son stationnement.

La mutualisation peut donc se poser comme une solution en proposant un stationnement de longue durée ne nécessitant pas d'actualisation du paiement pour l'utilisation du stationnement. Cela pourrait permettre un meilleur respect de la tarification de celui-ci.

5. La lisibilité de l'espace

La lisibilité de l'espace est primordiale et peut passer par un regroupement des espaces de stationnement (économie d'espace, dimensionnement à l'échelle d'une résidence, d'un quartier, prise en compte des visiteurs, etc.)

Si la mutualisation peut se baser sur le taux d'occupation lié au phénomène de foisonnement, elle peut également être vue sous l'objet du dimensionnement à l'échelle d'un projet urbain. En effet, il est alors envisageable de regrouper, mettre au même endroit, les espaces de stationnement de plusieurs bâtiments/projets proches. Il sera alors possible de mettre en place un seul parking répondant aux besoins de tous les usagers du secteur. Cela permet :

- Une économie d'espace dans le sens où le nombre de parkings sera réduit
- Une meilleure séparation des fonctions en zone urbaine
- Une meilleure lisibilité des espaces dédiés aux activités urbaines
- Un dimensionnement plus proche des besoins propres des usagers de la zone
- Une offre plus fine permettra une meilleure prise en compte des besoins des visiteurs

De plus, il est nécessaire de prendre en compte la forme physique du développement aux alentours du parc de stationnement pour déterminer comment faciliter ensuite l'accès aux différents points d'attraction de la zone desservie par celui-ci.

6. Les types d'usagers

Les types d'usagers et leurs schémas de stationnement avant la création du parc de stationnement

Il faut revenir sur les catégories d'usagers et déterminer comment celles-ci s'organisent dans leur stationnement pour rejoindre les différentes destinations possibles sur la zone avant la création du parc. En effet, cela permettra de déterminer comment le nouveau parc pourra répondre au mieux aux besoins de celles-ci.

De plus, il est à prendre en compte l'accumulation de totale de véhicules en stationnement qui est attendue pour chaque destination. Encore une fois, cela permettra un dimensionnement au plus juste et donc une optimisation des espaces de stationnement par le calcul d'emplacements nécessaires suivant chaque plage horaire et les besoins ou usages de chaque catégorie d'usagers pour chaque activité proposée.

7. L'aspect juridique

Rappelons que les démarches de mutualisation du stationnement se font dans le but de :

- Favoriser un meilleur équilibre entre l'offre et la demande de stationnement,
- Maîtriser la place de la voiture en ville,
- Economiser l'espace dédié au stationnement,
- Optimiser les coûts (construction et espace).¹⁶

Concernant le Code de l'urbanisme, il introduit via l'article L 123-12-1 une « hiérarchie des solutions de stationnement mises en place pour satisfaire les obligations prévues en la matière au PLU ».

Ainsi, dans un premier temps, si un permis de construire est déposé, la réalisation de places de stationnement sur le terrain de construction dans un périmètre d'environ 300 mètres doit pouvoir être assurée. Cela permet la mutualisation privée par la possibilité de construire des parcs communs dans un périmètre relativement proche.

S'il y a impossibilité, il est possible d'avoir exonération de l'obligation par la prise de concession à long terme pour l'achat de places de stationnement dans un parc voisin. Dans ce cas, il y a favorisation de la mutualisation publique puisqu'il y a un besoin en parcs publics. Cependant, ce cas de figure limite cette mutualisation publique puisqu'il nécessite qu'il y ait impossibilité de réalisation de places de stationnement par le constructeur.

Malgré tout, cette impossibilité peut être créée par la collectivité publique lors d'une opération d'aménagement si elle dispose de la maîtrise foncière et qu'elle limite les possibilités de création de places de stationnement sur les terrains privés via les cahiers des charges de cession. Alors, les promoteurs n'ont d'autre solution que de prendre des concessions dans des parcs publics, et ainsi contribuent à leur financement.

Enfin, si aucune de ces deux hypothèses n'a pu être mise en œuvre, il est possible pour le promoteur de s'acquitter d'une participation pour non-réalisation d'espaces de stationnement. Il s'agit ici d'une solution de dernier recours.³³

¹⁶ *La mutualisation du stationnement*, Stationnement – Eléments juridiques, Fiche n°2, CERTU, Décembre 2010

8. La maîtrise publique ou privée

Les parkings communs, ou dit mutualisés, peuvent se trouver sous maîtrise publique ou privée. Lorsque le parking est sous maîtrise publique, il a souvent vocation à accueillir un public composé d'usagers horaires, c'est-à-dire que les usagers payent pour un stationnement de courte durée. D'autres cas existent sous maîtrise publique, comme les parkings d'abonnés, qui sont maîtrisés par la Collectivité ou encore les parcs à usage mixte, le tout sur la base de places banalisées.

Dans le cas où le parking est sous maîtrise privée, il faut tout d'abord savoir que cela n'exclut pas le fait que le parking soit accessible au public. Il existe deux cas de figure pour ce type de maîtrise, selon Sareco.

- Soit la banalisation des places et l'ouverture au public sont prévues dès la construction du parc. Ceci entraîne alors l'imposition des statuts aux acquéreurs d'une place.
- Soit, dans la cadre d'une gestion foisonnée des places, le parc est ouvert au public avec la réticence des résidents qui ne souhaitent souvent pas voir entrer des usagers extérieurs chez eux, ceci impliquant alors la nécessité de demander les services d'un exploitant de parking qui gérera les va et viens dans le parc. Ce cas de figure impliquerait alors une augmentation des charges de la copropriété.

Ainsi nous avons dégagé les points importants à prendre en compte pour paramétrer la mutualisation. C'est sur ces différents facteurs que la mutualisation peut prendre son sens. Cependant, si nous pouvons voir que sur ces aspects la mutualisation peut se poser un apport positif au cadre de vie urbain ou encore à son fonctionnement pour les différents usagers (automobilistes, piétons, etc.) il nous reste encore à voir comment ces paramètres peuvent nous mener à une définition générale de ce qu'est réellement la mutualisation.

De plus, nous voyons que la France est relativement bien lancée dans les possibilités de mise en place de la mutualisation. En effet, le Code de l'Urbanisme introduit la notion de mutualisation qui vient en complément des normes planchers et plafonds, permettant ainsi de favoriser la mutualisation privée ou publique. De plus, il est possible d'envisager deux types de maîtrise et donc une plus large offre de places mutualisées. Cependant, ces deux types de gestion n'entraînent pas le même dimensionnement des parcs, puisque selon le schéma de la Sareco, le calcul du dimensionnement ne se fait pas sur les mêmes bases. Nous pouvons voir que la méthode de calcul proposée par les américains peut être une source d'inspiration pour la mutualisation française puisque finalement, les deux méthodes se recoupent et proposent des éléments en commun.

Nous allons maintenant analyser ces paramètres pour formuler une définition générale de ce qu'est la mutualisation du stationnement.

II. Les définitions sont multiples

Tout au long de nos recherches nous avons été confrontées à une pluralité des définitions. C'est ainsi que nous avons pris le parti de revenir à la base et de chercher comment formuler une définition générale qui pourra éclaircir cette notion qui reste encore floue en France. Tout comme nous l'avons exprimé précédemment, les américains nous proposent de nombreux éléments de par leur longue expérience de la mutualisation.

C'est pourquoi nous allons tout d'abord exposer leur vision de ce qu'est la mutualisation du stationnement pour ensuite voir comment celle-ci est expliquée en France. Notre volonté de retour aux bases passe donc d'abord par la définition générale proposée par le dictionnaire, puis par ce que le grand public voit en ces termes. Par la suite, nous verrons comment celle-ci est vue par la Sareco, bureau d'étude en stationnement, et par un privé proposant une vision particulière de la mutualisation du stationnement. Enfin, nous proposerons une nouvelle définition prenant en compte l'intégralité de celles proposées dans le but d'avoir une réelle compréhension de ce qu'est la mutualisation de façon générale.

A. La mutualisation selon les américains

Pour les américains, précurseurs dans l'utilisation de la mutualisation du stationnement, cela correspond au partage par plus d'un usager ou d'une entreprise d'espaces de stationnement. Cela permet que le nombre total de places soit utilisé de façon plus efficace et serve plusieurs destinations des automobilistes au même moment ou pendant certaines heures de la journée. Les zones de stationnement mutualisé sont créées par un contrat entre entreprises ou organisations voisines ou par ordonnance du gouvernement local.¹⁷

Le principe est également décrit comme un outil par lequel les propriétaires de terrains adjacents partagent leurs structures de stationnement et réduisent le nombre de places de parking que chacun d'entre eux aurait fourni sur leurs propriétés individuelles.

Il est bien spécifié que ce n'est pas une pratique récente. En effet, ce genre de système est utilisé depuis plusieurs décennies dans les zones commerciales traditionnelles et en centre-ville. En ces endroits, nous trouvons une densité plus élevée de bâtiments de bureaux et d'habitations, avec des commerces et des restaurants le long des trottoirs. Les usagers se garent souvent en un endroit pour ensuite rejoindre leurs différentes destinations à pied. C'est donc ainsi que différents usages partagent les mêmes emplacements de stationnement. La mutualisation est de plus en plus utilisée dans les nouveaux projets de développement. Si différentes fonctions urbaines entraînent des heures de pointes en demande de stationnement différentes, alors elles peuvent partager une partie des espaces de stationnement.¹⁸

B. Définition du Larousse

Lorsque nous nous intéressons à la définition de la mutualisation, il est naturel de d'abord chercher dans le dictionnaire. C'est ainsi que la Larousse nous donne : fait de mutualiser. Il s'agit de « faire passer (un risque, une dépense) à la charge d'une mutualité, d'une

¹⁷ Fact Sheet : Shared Parking, Citizens Adv Group

¹⁸ Shared Parking, Chapter 8 Fact Sheet, CRCOG Best Practices Manual

collectivité ; donner à un organisme la forme d'une mutuelle ». Nous voyons donc bien que si l'on se concentre sur le stationnement, cela reviendrait à donner la charge du stationnement à la collectivité et de donner à ces parkings un aspect mutuel, c'est-à-dire « qui s'échange entre deux ou plusieurs personnes, qui implique un comportement simultané et réciproque » (définition Larousse, Mutuel).

Le dictionnaire nous explique alors qu'il faut « s'inspirer des principes de la mutualité ». Ainsi, il s'agirait de mettre en place « un système de solidarité entre les membres d'un groupe, à base d'entraide mutuelle ». Il est donc primordial de se baser sur la notion de solidarité pour que le groupe (d'usagers) adopte un comportement d'entraide pour un usage simultané et réciproque des emplacements de stationnement.

C. La mutualisation vue par les habitants/le grand public¹⁹

Selon les habitants, la mutualisation du stationnement, qui reste une notion vague pour la plupart d'entre eux, se rapproche de la notion de partage. Le partage du stationnement leur semble tout d'abord une idée peut réalisable sauf si cela est le résultat d'une organisation réfléchie et travaillée. L'idée de la mutualisation leur parle principalement en ce qui concerne les transports en communs. C'est l'idée des parkings relais qui leur vient immédiatement à l'esprit pour la plupart d'entre eux, même s'il ne le dise pas explicitement. Certains pensent également que ce système serait mis en place pour inciter les usagers à utiliser les transports en communs plutôt que leur voiture personnelle. En effet, les réglementations écologiques en vigueur et les installations de plus en plus efficace des transports en commun permettent aux automobilistes de réfléchir à privilégier ces transports en commun. En complément de la tarification des places de stationnement, le stationnement mutualisé faciliterait « la vie » des automobilistes.

La mutualisation du stationnement est également, pour eux, peut-être un moyen d'éviter les places de stationnement payantes ou à temps limité. En effet, si les habitants partageaient leur place privée avec d'autres usagers de la route comme les pendulaires ou les visiteurs, cela permettrait à ces derniers de pouvoir se garer à proximité des centres villes tout en évitant les stationnements payants ou les zones bleues.

Les caractéristiques que l'on peut donc tirer de cette définition par les usagers eux-mêmes sont principalement celles des besoins des usagers, de tous les usagers, revenant donc à la notion de complémentarité des besoins ; mais également celle de l'évitement de la tarification de plus en plus stricte des places de stationnement en centre-ville. Un gain de temps et d'argent peut donc être apporté par ce système de mutualisation du stationnement. Elle doit ainsi prendre en compte les besoins de chacun mais également leur mode de vie. Cela correspond donc à permettre aux personnes les plus pressées de trouver une place facilement (les pendulaires), et aux personnes qui utilisent plus facilement les transports en communs d'être à proximité des nœuds principaux du réseau.

D. La mutualisation programmée vue par Sareco

Dans une publication pour Ville Rail & Transports en décembre 2011, intitulée *Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement*, la Sareco présente son concept de la mutualisation du stationnement.

¹⁹ Réalisation de six entretiens sur la ville de Lille et les communes avoisinantes (Cf. Annexes ?)

Le bureau d'étude place ce concept comme une forme plus légère de partage en comparaison au concept d'autopartage puisqu'au lieu de partager sa voiture, nous partageons ici notre place de stationnement ou notre parking. Il s'agit pour lui d'un « premier pas accompagnant les évolutions du rapport des automobilistes à leur voiture et un levier pour libérer les quartiers du poids des automobiles ». La mutualisation est alors d'emblée placée comme un levier pour réduire l'empreinte de la voiture dans les déplacements et sur l'espace public.

Ce concept est placé dans un contexte plus large où depuis plus de dix ans nous sommes dans une démarche de questionnement sur l'aménagement urbain en lien avec la répartition de l'espace entre les différents modes de transport et les différents usages de l'espace. Le stationnement est alors vu non plus comme un « mal nécessaire » mais comme « indissociable des pratiques de déplacement ». Il est donc placé non seulement comme cause mais également comme conséquences de l'utilisation du véhicule personnel.

L'organisation du stationnement en France est répartie en partie sous maîtrise publique et le reste sous maîtrise le plus souvent d'opérateurs privés et n'est donc lié à l'action politique au-delà de la délivrance des permis de construire. « Cet état de fait a entraîné, d'une part, des dérives dans les usages du stationnement sur voirie et, d'autre part, la dégradation et la désertion de certains parkings privés ».

C'est ainsi que Sareco propose de voir la mutualisation comme un élément de réponse à ces préoccupations en matière de stationnement. En effet, nous voyons alors la mutualisation comme « un concept qui consiste en la limitation de l'offre privée sous immeuble associée à chaque projet immobilier, accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches ». Le schéma suivant explicite cette définition en montrant comment ce regroupement peut être fait.

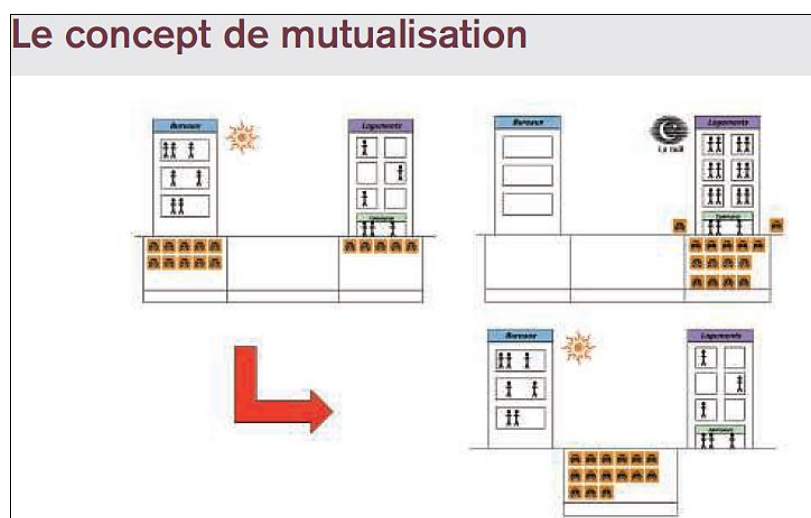


Figure 3: Le concept de mutualisation

Source: *Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement*, Ville Rail & Transports, 14 décembre 2011, Sareco

Ce schéma nous montre la répartition des véhicules tout d'abord en journée en montrant en parallèle une schématisation de l'occupation des parkings privés à gauche d'un immeuble de bureau et à droite d'un immeuble d'habitations. Nous trouvons à côté la même schématisation mais en période nocturne. C'est ainsi qu'en se basant sur les taux d'occupation diurnes et nocturnes, il nous montre qu'il est possible de réaliser un parc de stationnement commun avec

un dimensionnement adapté aux observations faites sur le taux de remplissage diurne et nocturne de chaque parking. C'est ainsi que le bureau d'études Sareco nous définit la mutualisation du stationnement.

E. La mutualisation privée

Comme les entretiens l'ont montré, la population s'intéresse à la mise en commun des places de stationnement privé. En cherchant sur internet, nous avons trouvé le site Sharedparking²⁰ qui met en ligne des annonces de location de places privées par leurs propriétaires. Il s'agit donc d'un site de co-stationnement : annonces (offres) et demandes de stationnement sur emprise privée par système de location par le propriétaire. Le paiement se fait sous forme de loyer par heure, jour, semaine, mois. Ce site a été créé par M. Azzedine LACHHAB, « inventeur du partage de parking ».

La création du site date de 2006 lorsqu'il réalise « que dans le parking souterrain de la résidence où [il] habite, une multitude de places de parking étaient inoccupées la nuit, alors que des voisins [qu'il] connaît très bien étaient obligés de laisser leur véhicule dehors chaque nuit car d'après la régie, il n'y avait pas de places intérieures disponibles ». C'est ainsi que dans un premier temps, il voulait « juste dire à [ses] amis de prendre contact avec une de ces personnes qui louent leur place pour la journée ». Et c'est ainsi que l'idée de lancer ce principe à plus grande échelle est née, en s'inspirant des sites de petites annonces pour réaliser une « plateforme facile et simple à utiliser ».

Cette vision de la mutualisation privée nous semble intéressante à mentionner puisqu'il s'agit d'une pratique mise en place et qui fonctionne à l'heure actuelle. Le nombre d'inscrits augmente chaque année et nous trouvons des offres et demandes dans de nombreuses villes françaises. Cependant, il est important tout de même de nuancer cette vision qui peut paraître positive. En effet, il s'agit ici d'un système de location privée d'espaces de stationnement. Par exemple, certains propriétaires peuvent profiter du fait que leur place soit particulièrement bien placée pour demander une contrepartie financière peut-être trop élevée. Ce genre de système se base sur le volontariat et la collaboration, mais il n'y a pas de contrôle et chacun peut fixer comme il le souhaite le loyer qu'il demandera pour sa place de parking. Contrairement au marché de l'immobilier, auquel compare M. LACHHAB son système, il n'y a pas de réglementation et chacun peut fixer librement son loyer sans risque financier puisque, au final, la place lui appartient et ne réclame pas de frais aussi élevés que ceux d'un appartement.

De ces différentes notions nous devons garder à l'esprit que la mutualisation du stationnement se base sur du volontariat, de la collaboration entre différents usagers, pour qu'un partage des espaces de stationnement puisse se mettre en place. Puisque la mutualisation se place bien comme partage de l'espace et un regroupement d'espaces de stationnement pouvant être réunis pour un seul et même parking dont l'adaptation aux besoins peut être calculée pour un dimensionnement optimal. A partir de ces différentes définitions nous allons alors proposer une définition générale du concept.

²⁰ www.sharedparking.fr

F. Proposition de définition générale

A partir de tous ces éléments que nous avons vus, nous allons maintenant proposer notre propre définition générale reprenant au mieux tout ce qui peut définir la mutualisation du stationnement.

Face au processus d'étalement urbain, le stationnement devient un levier modal nécessaire pour lutter contre l'empreinte de la voiture dans le tissu urbain. En effet, ce processus a amené des mouvements radiaux de plus en plus importants et contraignant les villes à trouver des solutions pour rejeter le stationnement de ces usagers en périphérie des centres urbains pour éviter que ceux-ci ne soient trop congestionnés.

Il faut de plus noter que le stationnement sur voirie, non seulement occupation de l'espace public de façon non naturelle, représente une « privatisation de l'espace public » de par le statut d'occupation par un seul usager sur du moyen-long terme de cet espace de stationnement.

La mutualisation commencerait par la mutualisation de l'espace de stationnement. En effet, elle consiste en le regroupement des places de stationnement sur un même espace et qui soit utilisé par les différents usagers (habitants, visiteurs ou pendulaires). Nous aurions alors optimisation de l'utilisation de l'espace public. De plus, nous pouvons dire que cette optimisation passe également par la réduction du nombre de parkings, et ce par la réalisation d'un parc unique où le dimensionnement répond à la complémentarité des besoins, usages, et ce à l'échelle d'un projet urbain, d'un quartier, etc.

Ainsi, les collectivités ont pour objectif de limiter l'offre de stationnement attribuée à chaque bâtiment ou aménité urbaine dans le but de rassembler en un même lieu des besoins complémentaires par une association d'offre publics ou publiques et privées de stationnement. Ainsi, le nombre de places de stationnement seraient moins nombreuses ce qui entraînerait un déport du stationnement pour l'utilisateur. Cette mesure de mutualisation jouerait donc comme une incitation à la réduction de l'usage de la voiture dans le tissu urbain.

Il est important de souligner que la pratique commence à se diffuser par le biais des écoquartiers, sachant qu'elle peut être appliquée à toutes les zones urbaines et ce sous plusieurs formes : en surface, en parc en enclos, en placette de quartier, en sous terrain, etc.

La notion de mutualisation se rapproche donc d'un système de services aux habitants et usagers de la voirie. En effet, elle permettrait à chacun de trouver une place plus facilement, aux piétons et zones piétonnes d'être plus sécurisées, et peut-être permettre aux zones de commerces de centres urbains d'être plus dynamiques. Cependant, il faut garder à l'esprit que mutualiser des parkings nécessite d'approcher les besoins au plus juste, d'inscrire le principe dans les documents d'urbanisme, de négocier avec les promoteurs et d'adapter la tarification selon les objectifs des politiques de stationnement (favoriser le stationnement des résidents, permettre celui des visiteurs, et contraindre le stationnement des pendulaires).

Par l'observation des mouvements des différents types d'utilisateurs sur les parkings qui leur sont attribués (au lieu de travail, dans leur zone résidentielle, ...) nous notons que sur certains créneaux ces parkings sont soit vides, soit en sous-occupation. Ainsi, nous pouvons dire qu'une même place peut servir à divers moments de la journée ou de la semaine, à plusieurs

usagers différents : pour un même nombre d'usagers, moins de places sont donc nécessaires. Ce qui rejoint la logique des collectivités sur la réduction et l'association des places de stationnement.

Ainsi, il s'agirait d'une limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches. Les nombreux cas de mise en place de procédures de mutualisation font ressortir que l'écriture au PLU garantit la légalité du processus. Cependant, on note que la question de la gestion reste à déterminer en fonction des opérations. Le cas d'Ivry ajoute que la réalisation en ouvrage permet de limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public et d'encourager les modes actifs pour les déplacements courts.

III. Les objectifs de la mutualisation

La mutualisation est une notion nouvelle pour le stationnement en France. Cette pratique est effectivement connue et pratiquée aux Etats-Unis. Si ceux-ci ont déjà des résultats et des modes de pratiques élaborés pour répondre à leurs besoins, il reste nécessaire de voir comment cette pratique peut être adaptée au cas français. Les Etats-Unis montrent que la mutualisation est en fait le partage d'espaces de stationnement entre différents acteurs, ce qui est par exemple mis en place depuis 2000 par la ville de San Diego, en Californie. Ainsi, leur collectivité (Etat, District, etc.) se met en relation avec les entreprises, commerces, etc. présents sur leur territoire pour mener à bien leur politique de mise en commun. Des enseignements peuvent être tirés des pratiques proposées par les américains puisqu'à l'heure actuelle, les mises en pratique françaises restent limitées même si des éléments pourront en être tirés pour la définition du processus.

Nous allons donc voir quels sont les objectifs de la mutualisation aux Etats-Unis pour voir ensuite ceux affichés par un bureau d'étude en stationnement la Sareco. Nous dégagerons ensuite des objectifs supplémentaires qui nous ont paru important de mentionner de façon complémentaire.

A. Les objectifs américains²¹

Alors que la plupart des communautés établissent les besoins en stationnement pour les terrains privés (deux places pour un foyer), il y a de nombreuses situations où il est approprié pour deux usagers ou plus de partager les mêmes emplacements.

Les stratégies de mutualisation peuvent être utilisées pour fournir un stationnement adéquat pour les visiteurs de zones mixtes où un nombre limité de parking peut être proposé puisqu'il est possible de se garer puis d'accéder à de nombreuses destinations à pied.

Ces stratégies peuvent permettre aux automobilistes d'accéder à des emplacements de stationnement desservant plus d'une destination, ce qui permet de faire en sorte que les places de stationnement soient utilisées plus efficacement.

C'est pourquoi, il est dit que la mutualisation du stationnement correspond alors à une structure de stationnement desservant des destinations multiples.²²

Ces programmes sont conçus pour encourager un partage efficace des places de stationnement, ce qui peut permettre une réduction dans les besoins en stationnement de façon globale. En utilisant un programme de mutualisation, ils ont pu déterminer les objectifs pour une communauté ou région :

- Une réduction de la congestion du trafic et une réduction des polluants tels que les gaz à effet de serre, CO₂, etc.

²¹ *Shared parking*, Best practices planning and implementation toolbox, Planning Tools, Subregional Planning (http://subregional.h-gac.com/toolbox/Transportation_and_Mobility/Parking_Management/Shared%20Parking-final.html)

²² *Shared Parking*, Metropolitan Area Planning Council (<http://www.mapc.org/resources/parking-toolkit/strategies-topic/shared-parking>)

- Une occupation du sol plus intense et variée dans des zones qui avaient précédemment été réservées au stationnement ; cela peut permettre d'avoir des districts plus dense, marchables (c'est-à-dire où la possibilité de marche est plus favorable), et mixtes qui seront plus favorables aux piétons
- Des options de stationnement contraignantes, ou ayant des coûts plus élevés, peuvent permettre d'encourager l'utilisation de modes alternatifs pour les trajets où la voiture n'est pas essentielle, tels que le vélo, la marche, ce qui serait bénéfique sur le point de vue environnemental et personnel (santé).

Mais de façon plus générale, il est annoncé que principalement, l'objectif est de contrôler la demande en stationnement puisque les infrastructures existantes seront utilisées de façon plus efficace.

B. Les objectifs identifiés par la Sareco²³

Cette notion peut répondre à plusieurs problèmes. En premier lieu, le problème pouvant être géré le plus rapidement par la mutualisation du stationnement est celui de l'envahissement de la voirie par la voiture. En effet, beaucoup d'usagers de la voiture garent leur voiture n'importe où lorsqu'il ne trouve pas facilement une place, donc une place sur parking. Ceci entraîne alors une insécurité pour les autres usagers de l'espace public. L'optimisation de l'espace de stationnement et le partage des places « privées » peuvent donc répondre à plusieurs problèmes rencontrés, en particulier dans les centres ville.

1. L'envahissement de la voirie

En effet, à l'heure actuelle, le stationnement sur voirie a placé le véhicule personnel comme élément du paysage urbain intégré. L'objectif de pluralité des fonctions de l'espace public nécessite que cette occupation stationnaire en continu cède en large proportion sa place pour exploiter l'espace public à des fins plus favorables aux mouvements piétonniers, cyclistes, etc. et ce pour le dynamisme, la sécurité et la qualité de vie des centres urbains.

2. Les problèmes de circulation

Le problème identifié est alors le stationnement sur voirie. Celui en parc permet un regroupement et donc une économie d'espace consommé à cette fin qui finalement est une forme dont nous nous inspirerons pour la mutualisation.

Ainsi, les places sur voirie doivent permettre une rotation des véhicules pour faire en sorte que le centre-ville ne soit pas bloqué pour la recherche de stationnement et que le dynamisme continue par une circulation fluide qui permettra de rendre plus attractif le centre urbain dans un contexte où les zones commerciales en périphérie sont aujourd'hui au centre des déplacements.

Les problèmes de circulation sont un motif en plus de rejet du centre-ville.

²³ Les objectifs énoncés sont ceux identifiés par la SARECO dans : *La programmation du stationnement dans les grands projets urbains*, SARECO

3. Une possible baisse de l'attractivité des commerces en centre-ville

Comme les problèmes de circulation et le manque de stationnement empêchent une rotation des véhicules, l'attractivité des commerces en centre-ville risque de baisser. Le temps mis à accéder au centre-ville puis à trouver une place peut-être une source de démotivation et donc de rejet de ces espaces commerciaux des centres urbains.

4. Le gaspillage financier par un surdimensionnement de l'offre

Ce problème de rotation peut venir d'un manque en espaces de stationnement. Cependant, il n'est pas forcément nécessaire d'augmenter la capacité de stationnement sur voirie pour permettre une fluidification des mouvements.

L'objectif de réduction de l'empreinte du véhicule sur l'espace public doit mener les réflexions vers un développement de l'offre en parc avec une étude pointue sur le dimensionnement nécessaire en fonction de sa localisation, son niveau d'occupation suivant les heures, ainsi que du suivi des mouvements de catégories d'utilisateur. C'est en dimensionnant correctement, suivant ces paramètres, qu'une économie d'espace et donc des gains financiers seront possibles.

5. L'augmentation de la circulation aux heures de pointe

Aux heures de pointes, nous trouvons la confrontation des catégories d'utilisateurs. Les heures de pointe sont le midi et le soir à la sortie des bureaux.

Le matin, nous trouvons les pendulaires venant travailler et donc trouvant facilement des places. Les résidents se déplacent également vers leurs lieux de travail et soit libèrent des places en centre-ville soit se déplacent pour en utiliser d'autres plus en proximité de leur lieu de travail. La congestion en centre-ville est donc possible pour les emplois de bureaux situés dans cette zone.

Le matin et l'après-midi, les pendulaires ayant « bloqué » des places dès le matin, se posent comme gêne pour les visiteurs qui ont pour motif de déplacement de venir aux zones commerciales des centres villes. Les résidents qui rentrent chez eux le midi sont également confrontés à ce problème même si leur stationnement sera de plus courte durée et donc favorisant plus la rotation des véhicules.

Aux heures de sortie de travail, il est largement constaté que le niveau de congestion des centres villes est élevé. En effet, les pendulaires se retrouvent pour quitter la ville, et ce parfois en même temps que les visiteurs. Les résidents font leur déplacement interne au centre urbain et ajoutent à la congestion avant de retrouver leur stationnement à domicile ou prennent la place des pendulaires si ils ne possèdent pas de parking privé. Ce deuxième cas nécessite que les résidents se rendent sur les lieux de stationnement des pendulaires, entraînant ainsi une congestion dans les deux sens.

6. L'évitement du non-respect des objectifs des PDU par la création d'« aspirateurs à voiture »

La mutualisation du stationnement se pose comme un levier pour la réalisation des PDU dans le sens où ces parkings mutualisés se placeraient comme alternative au stationnement en

voirie permettant alors de le réduire. Ces parcs au dimensionnement précis permettraient alors de faire en sorte que la capacité accueillie ne favorise pas d'afflux importants de véhicules en centre-ville. Ce dimensionnement s'effectuant alors en parallèle dans les parkings et sur voirie permettra un nombre d'emplacements réduits (économie d'espaces de stationnement) et limitera donc l'effet « aspirateur à voiture » par la non augmentation du nombre d'emplacements et voire par sa réduction.

C. Objectifs complémentaires identifiés

1. Economie d'espace et diminution de l'empreinte de la voiture dans les centres villes

Comme exprimé précédemment, la réduction du nombre de parkings, d'espaces de stationnement en voirie, permettra de faire une économie d'espace public. Celui-ci pourra alors retrouver d'autres fonctions urbaines favorables aux autres usagers (piétons, cyclistes, etc.)

De plus, si la réduction du nombre d'espaces de stationnement en voirie est favorable sur un autres point, c'est bien celui de la réduction de l'empreinte de la voiture en centre-ville. En effet, c'est principalement par son stationnement que la voiture est devenue un élément incontournable du paysage urbain. La circulation va et vient et n'est pas figée tandis que le stationnement crée une présence tout au long de la journée en état stationnaire (comme son nom l'indique !). C'est cette empreinte qui apporte un effet malsain au cadre de vie des citoyens. La voiture est omniprésente et crée alors une pression sur l'utilisation de l'espace et alors sur la vie des piétons, cyclistes, etc.

2. Respect de, et entre, tous les usagers de l'espace public – Améliorer le cadre de vie

L'espace public doit répondre à de nombreuses fonctions venant des besoins de différentes catégories d'usagers : les piétons, les cyclistes, les automobilistes, les personnes à mobilité réduite, etc.

Ces différents usagers de l'espace public doivent pouvoir se retrouver et avoir une bonne lisibilité de leurs périmètres d'usage. La rue est spécifique aux automobilistes, avec parfois un partage (souvent limité voire non signifié) de cette voirie avec les vélos. Le trottoir est quant à lui réservé aux piétons et parfois partagé avec les vélos lorsque la voirie ne leur est pas « amicale », etc.

Ces partages ne sont souvent pas facilités car non prévus. L'espace public est pourtant là pour tous et doit donc prévoir l'espace nécessaire à chacun. Les bandes de stationnement sur voirie se placent comme barrière entre chaque fonction et rompent l'homogénéité de cette espace de vie. La mutualisation en parallèle de la réduction de ces stationnements « gênants » peut se placer comme solution et apporter un espace de vie respectueux de chaque usager en favorisant son évolution dans cet espace. Elle améliorerait le cadre de vie des usagers en libérant les trottoirs des stationnements.

3. Faciliter la vie des automobilistes

Elle peut également se placer comme « amie des automobilistes ». Effectivement, elle permet de gagner du temps sur la recherche de place en se posant comme parc spécifique à une zone et répondant aux besoins en stationnement de tous sur la journée. Le dimensionnement en est la clé.

4. Valorisation d'espaces inutilisés ou sous utilisés

La mutualisation du stationnement peut être basée sur la valorisation des espaces sous utilisés et même inutilisés puisque certains endroits sont utilisés par les usagers comme parking alors qu'il n'en est pas un, exemple de certaines friches. Certains parkings, peu ou pas utilisés pourraient eux aussi être mis en valeur par un aménagement minime mais qui amènerait à l'espace une autre image, et dans ce cas une autre utilisation, ou une utilisation moins anarchique et donc plus organisé.

Cette mutualisation du stationnement, par le biais de son regroupement de stationnement, permettrait une valorisation de l'espace de par la répartition spécifique de l'espace. En effet, si chaque structure, chaque activité, chaque utilité possède son espace propre, sans se mélanger avec les autres, l'espace public pourrait être valorisé. Un espace doit être délimité et avoir une fonctionnalité. Le centre-ville serait donc utile aux piétons et cyclistes qui se promènent dans les commerces, et les parkings mutualisés sont fait pour les usagers de la voiture. Ainsi chaque espace est valorisé et sa fonction complètement remplie.

Ainsi, nous remarquons que les objectifs identifiés de la mutualisation sont nombreux. Si le système américain en recense trois principaux, les déclinaisons françaises sont nombreuses. Mais de façon générale, les objectifs affichés peuvent être résumés ainsi : utiliser les structures de stationnement de façon plus efficace pour éviter de se trouver dans une situation de surdimensionnement de l'offre pouvant mener à créer des « aspirateurs à voitures » alors que nous cherchons à réduire la pression sur le stationnement par une réduction de l'utilisation du véhicule personnel. Les implications sont cependant plus larges car nous pouvons également nous inscrire dans des objectifs de réduction de l'empreinte de la voiture dans l'espace urbain, d'optimisation de l'utilisation de l'espace pour les fonctions urbaines, de valorisation de terrains utilisés uniquement pour le stationnement, etc.

De façon plus concrète, nous allons maintenant revenir sur des études de cas pour mieux comprendre les mécanismes derrière la mutualisation du stationnement.

IV. Analyse d'études de cas

Suite à la précision des paramètres de base de la mutualisation que sont le dimensionnement, le montage juridique et le portage du projet (public ou privé), nous allons essayer de dégager les paramètres complémentaires qui viennent faire du projet de mutualisation du stationnement une solution alternative couvrant les besoins au plus juste.

Nous sommes ici dans la continuité de la démarche de paramétrage de la mutualisation, pour dégager ceux correspondant plus spécifiquement à la démarche de mise en place de la mutualisation. C'est ainsi qu'après avoir dégagé tous ceux en lien avec ces exemples nous avons décidé de les regrouper pour les lister, tout en prenant en compte ceux que nous avons pu trouver dans des lectures plus techniques.

Ainsi, nous allons partir d'études de cas proposant des projets différents et à des échelles différentes, pour en dégager les paramètres à la base de ces projets. Puis, nous expliciterons notre démarche de regroupement pour finalement proposer un organigramme final qui tentera de montrer les paramètres entrant en jeu et leurs relations dans les projets de stationnement.

A. Wantzenau, Strasbourg²⁴

Une mutualisation du stationnement sur une placette à l'entrée de l'opération

- Première place intégrée au bâti dans un garage
- Deuxième place à l'extérieur sur la parcelle privée, accessible depuis la rue
- Une placette a été aménagée au sein de l'opération pour
 - Accueillir le stationnement supplémentaire
 - Accueillir les visiteurs
 - Le dimensionnement a été adapté au nombre de logements alentours

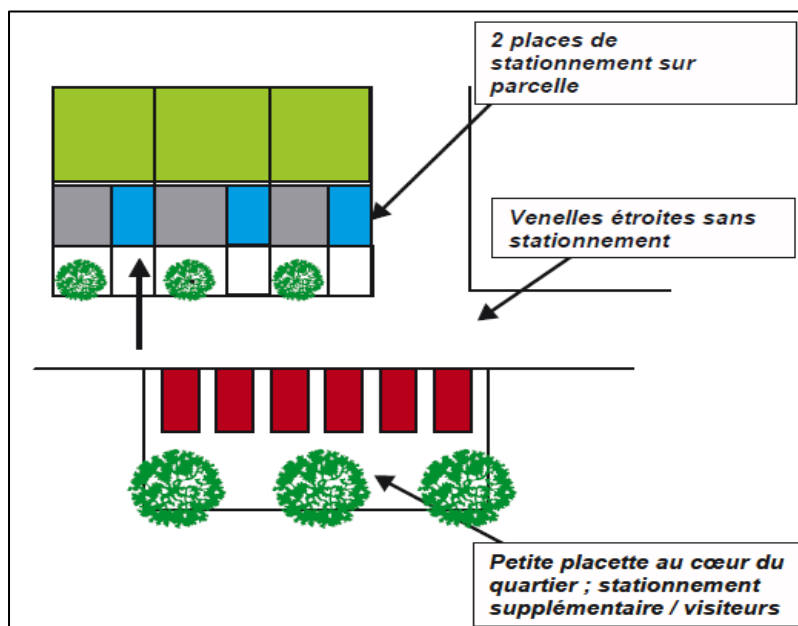


Photo 1: Maisons en bandes et stationnement
Source: Fiche Outil, *Stationnement et Espace Public*, SCOTERS, Décembre 2007

Figure 4: Stationnement sur placette

Source: *Stationnement et Espace Public*, Fiche Outil, SCOTERS, Décembre 2007

²⁴ *Stationnement et Espace Public*, Fiche Outil, SCOTERS, Décembre 2007

Paramètres identifiés :

Mixité des
usagers

Absence de
stationnement en voirie

B. Porte des Lilas, Paris²⁵

La ZAC de la porte des Lilas à Paris comprend l'aménagement d'un secteur de 25 hectares pour une surface globale construite de 125 000 m² SHON. Dans ce cadre, un parc de stationnement mutualisé de 250 places a été construit. Ce parc dessert à la fois les besoins des employés de bureau (en journée de semaine) et ceux des activités de loisir telles que cinéma et cirque permanent (en soirée et le week-end). Le parc reste dans le privé avec un montage astucieux présenté dans le schéma ci-contre.

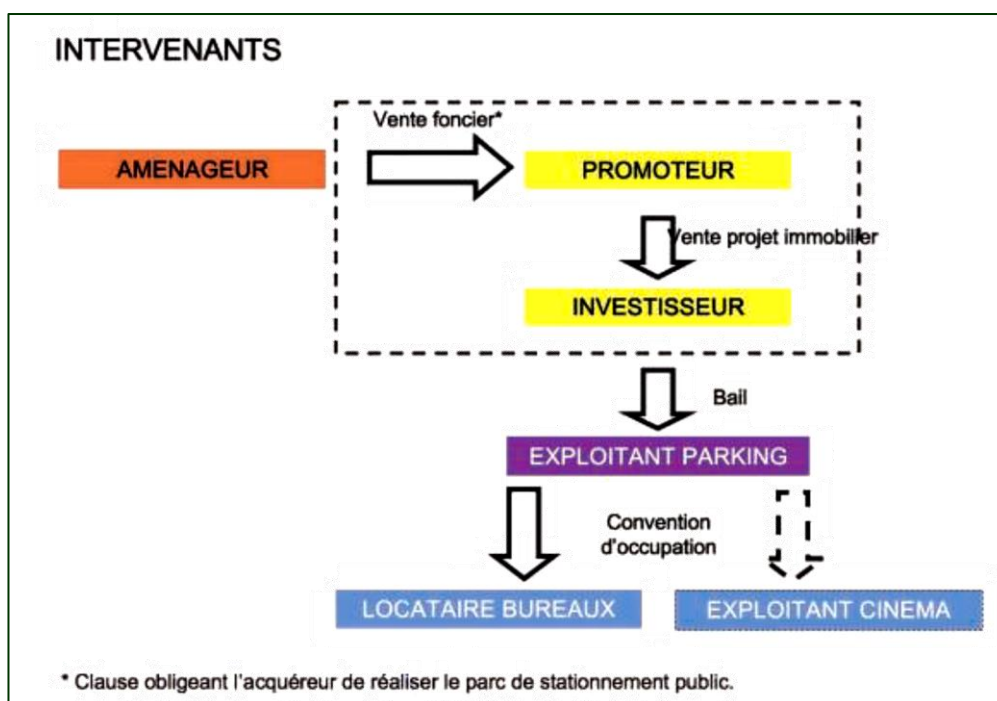


Figure 5: Montage juridique du parc mutualisé de la Porte des Lilas

Source: *La programmation du stationnement dans les grands projets urbains*, Sareco

Paramètres identifiés :

Maîtrise
privée

Complémentarité des
heures de fonctionnement

Complémentarité des heures
d'utilisation

Mixité des
usagers

²⁵ *La programmation du stationnement dans les grands projets urbains*, Sareco

C. Entrepôts McDonald's, Paris³⁷

Il s'agit d'une opération de 165 000 m². Le sous-sol du bâtiment existant est réaménagé en deux niveaux de parkings:

- En R-1, 600 places de parkings privatifs résidentiels cédés aux opérateurs logements
- En R-2, parking privé mutualisé sans places nominatives de 700 places ouvert au public et commercialisé auprès d'un investisseur ou exploitant, couvrant les besoins des bureaux, commerces, activités ainsi qu'une partie des besoins du quartier attenant.

Paramètres identifiés :

Mixité des
usagers

Parc public
et privé

Place
nominative
ou non

D. Ivry-sur-Seine²⁶

- Ville de première couronne parisienne
- Des projets d'aménagement de grande ampleur sont programmés : 1,3 millions de m² de SHON, *Ivry Confluences*
- Il y aura, en simultané :
 - o Augmentation de population : d'environ 57 000 hab. à environ 70 000 hab. horizon 2025
 - o Augmentation entre 18 000 et 20 000 emplois environ

Ainsi, il y aura des besoins en stationnement supplémentaires dans des proportions importantes, alors que le territoire, densifié, de la ville ne permettra pas d'en accueillir davantage.

- Limitation de l'emprise du stationnement : ambition de la ville
 - o Politique tarifaire : le prix du stationnement en voirie et supérieur au prix du stationnement en parc en ouvrage
 - o Le caractère exceptionnel des opérations oblige à des réflexions supplémentaires
 - o Objectif : Assurer le cadre de vie agréable et propice aux échanges pour les habitants d'aujourd'hui et de demain.
 - o **Ainsi, la ville part sur la stratégie de stationnement mutualisé en ouvrage**

Ils ont donc pris en considération les éléments suivants :

- Les parkings de bureau sont vides assez souvent, surtout le soir et la nuit
- Les parkings d'habitation sont en sous-capacité la journée
- Les parkings des commerces et activités sont en sous-capacité le soir et la nuit

²⁶ *Espace public et stationnement*, Rue de l'Avenir, Septembre 2011

Ainsi, ils ont fait le constat suivant : une même place peut servir à divers moments de la journée ou de la semaine, à plusieurs usagers différents : pour un même nombre d'usagers, moins de places sont donc nécessaires.

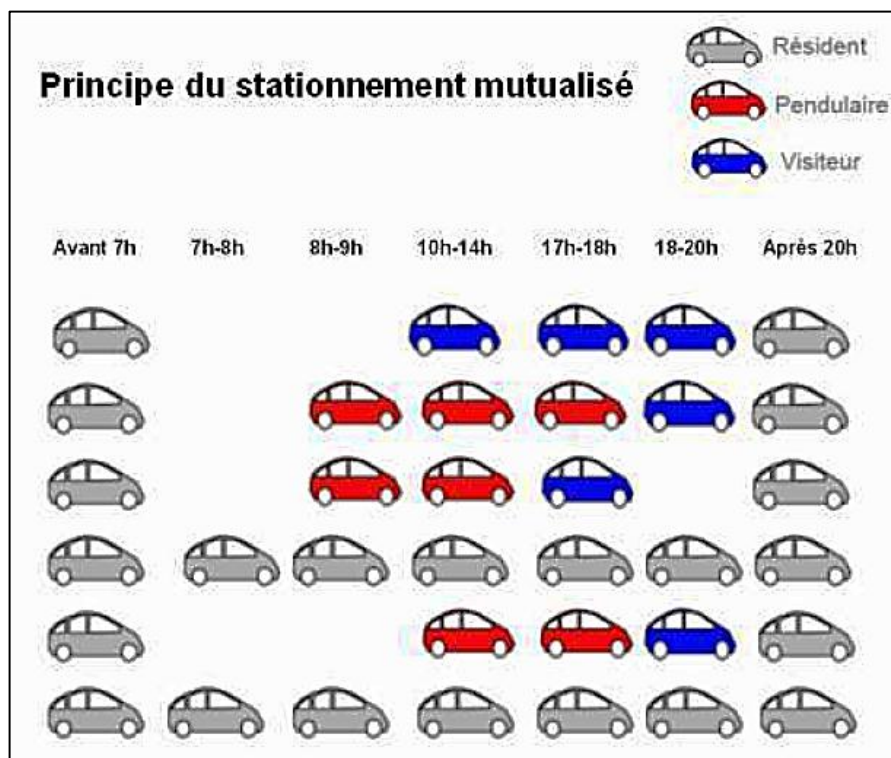


Figure 6: Principe du stationnement mutualisé
 Source: *Espace public et stationnement, Rue de l'Avenir, Septembre 2011*

Ce schéma de la mutualisation montre bien qu'il s'agit, dans le temps, d'un partage des espaces de stationnement. En effet, selon les plages horaires, les usagers présents ne sont pas les mêmes et ce sont sur les mêmes places que les rotations s'effectuent entre usagers. Nous voyons donc bien l'importance du dimensionnement pour que sur chaque plage horaire, chacun puisse trouver un espace de stationnement.

Les coûts de réalisation des parkings sont très lourds dans le cadre des opérations d'aménagement. La mutualisation permettrait de réduire ce coût pour chacun. Si on prend l'exemple d'une opération de ZAC, ce coût peut être réaffecté à d'autres investissements tels que dans les équipements publics (crèches, parcs, etc.)

La révision simplifiée du PLU a permis à la commune d'Ivry d'apporter des éléments destinés à favoriser la création de parkings mutualisés à l'article 12 qui concerne le stationnement :

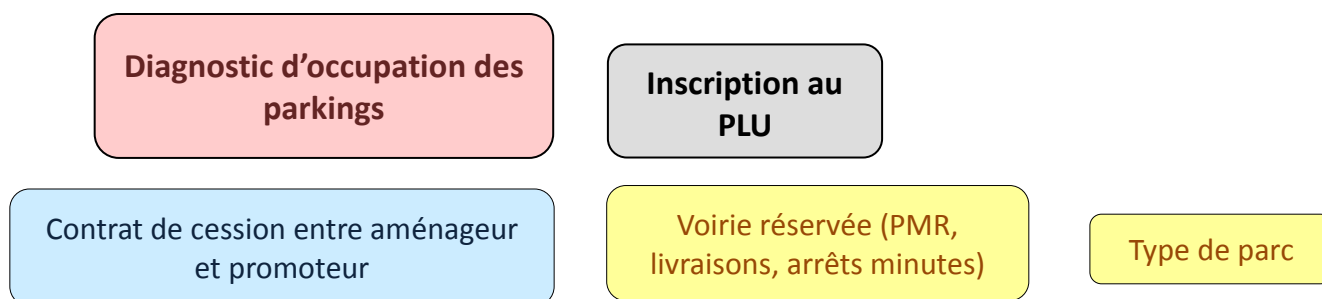
Il est « possible de réaliser un parc de stationnement commun à plusieurs opérations », et que ce « parking pourra desservir plusieurs catégories d'usagers (résidents, employés, clients des commerces, visiteurs d'équipements publics, ...) situés à moins de 300 mètres de celui-ci ».

D'autres dispositions ont été prises pour que les parkings, mutualisés ou non, soient réalisés en ouvrage car cela permet de limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public et d'encourager les modes actifs pour les déplacements courts. Ainsi, pour les futures opérations d'aménagement, le choix d'une utilisation très restrictive de l'espace public pour le stationnement a été fait : il sera réservé aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons et aux arrêts minutes.

L'écriture du PLU garantit la légalité du processus, mais l'étape suivante, celle des contrats de cession que l'aménageur passera avec les promoteurs, est déterminante.

Il y a également la question de la gestion qui reste à déterminer en fonction des opérations. « Une étape supplémentaire serait d'instaurer dans l'article 12 du PLU le nombre d'aires de stationnement maximal pour les bâtiments à autre usage que l'habitation, comme le Grenelle de l'environnement l'a rendu possible »²⁷.

Paramètres identifiés :



E. Ile de Nantes, Parking des Machines²⁸

La présence d'eau à faible profondeur engendre sur l'Ile de Nantes des difficultés constructives pour la création de parkings souterrains. La collectivité a donc souhaité mettre en place des normes faibles pour les parkings privés associés à la création d'un parking public silo mutualisé de 900 places. Le montage adopté a été le suivant :

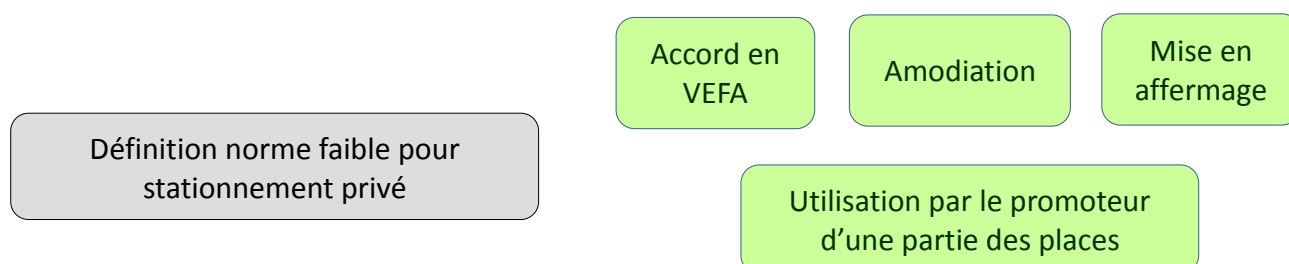
- construction par un des promoteurs d'un parc de stationnement de 900 places : utilisation d'une partie des places pour son compte propre (300 places),
- vente en état de futur achèvement (VEFA) à la collectivité du reste des places (600 places),
- mise en affermage du parc de stationnement par la ville et amodiations d'une partie des places pour les opérations non autonomes en parking.



²⁷ *Espace public et stationnement*, Rue de l'Avenir, Septembre 2011

²⁸ *La programmation du stationnement dans les grands projets urbains*, Sareco

Paramètres identifiés :



F. San Diego, Californie²⁹

Ce programme rencontre un certain succès depuis les mises à jour au PLU en 2000 pour permettre la mutualisation. La ville fournit des accords de mutualisation aux propriétaires de commerces à utiliser comme modèle et encourage dans le cadre de projets de développement, dans les zones congestionnées, à fréquemment utiliser les parcs mutualisés pour répondre aux standards actuels de parking.

Développés par le Planning and Development Review et le procureur de la ville, les accords de mutualisation sont enregistrés au comté de San Diego³⁰ et restent effectifs à moins que la ville accepte de les annuler ou les modifier.

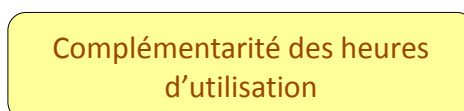
Paramètres identifiés :



G. Marlborough, Massachussetts³¹

La ville permet la mutualisation dans tous les districts pour les activités ayant des heures de pointe différente, permettant des **réductions jusqu'à 50%** du minimum d'emplacements requis pour ces activités en séparé. La ville réclame de la documentation sur la réduction de la demande ainsi que sur les provisions additionnelles d'espace pour chaque emplacement non construit en résultat de la mutualisation.

Paramètres identifiés :



²⁹ *Shared parking*, Best practices planning and implementation toolbox, Planning Tools, Subregional Planning (http://subregional.h-gac.com/toolbox/Transportation_and_Mobility/Parking_Management/Shared%20Parking-final.html)

³⁰ Cf. Annexe 3

³¹ *Shared Parking*, Metropolitan Area Planning Council, Metropolitan Area of Boston (<http://www.mapc.org/resources/parking-toolkit/strategies-topic/shared-parking>)

H. Waltham, Massachussetts⁴

Dans la ville de Waltham, les seuils de stationnement (correspondant aux normes planchers et normes plafonds en France) pour les bureaux ou parcelles à usage mixte sont calculés selon la méthode explicitée précédemment. L'ordonnance fournit le calendrier des seuils pour chaque usage.

Paramètres identifiés :

Calendrier des
usages

Dimensionnement

Définition
normes
planchers

Définition normes
plafonds

I. Stoneham, Massachussetts⁴

La ville permet la mutualisation par des permis spéciaux avec l'approbation de la direction de l'aménagement. Jusqu'à 50% des seuils peuvent être partagés entre activités ayant des heures de fonctionnement différentes. Les parties doivent signer un accord d'utilisation jointe.

Paramètres identifiés :

Permis spéciaux par accord de la
Direction de l'Aménagement

Complémentarité des
heures de fonctionnement

Ayant fait pour chaque étude de cas une étude des paramètres pouvant être à dégager pour la mise en place de la mutualisation, nous allons maintenant les regrouper pour élaborer une liste de ceux-ci.

Nous avons donc réfléchi à un classement par domaine et nous en avons dégagé cinq :

- Juridique et réglementaire
- Administratif
- Montage technique
- Gestion
- Opération

Ces domaines seront représentés par couleur dans l'organigramme final.

Suite à ce travail de classement, nous avons, pour chaque domaine, voulu quantifier l'importance de chaque paramètre sur une échelle de 0 à 1³². Nous obtenons un listing par importance décroissante pour chaque domaine.

1. JURIDIQUE/REGLEMENTAIRE

- Inscription au PLU
- Portage par la collectivité
- Définition normes plafonds bureaux et commerces
- Définition normes planchers habitations, bureaux et commerces
- Définition norme faible pour stationnement privé

2. ADMINISTRATIF

- Contrat de cession entre aménageur et promoteur
- Contrat d'accord de mutualisation
- Permis spéciaux par accord de la Direction de l'Aménagement

3. MONTAGE TECHNIQUE

- Diagnostic d'occupation des parkings
- Calendrier des usages
- Dimensionnement

4. GESTION

- Gestion globalisée de l'offre
- Préservation des intérêts particuliers de chacun des acteurs
 - o Utilisation par le promoteur d'une partie des places
 - o Accord en VEFA (promoteur vers puissance publique)
 - o Amodiation (la puissance publique affecte à un privé l'espace de stationnement)
 - o Mise en affermage

³² Cf. Annexe 4

- Maîtrise
 - Publique
 - Privée
- Tarifs préférentiels (résidents, pendulaires, etc.)

5. OPERATION

- Complémentarité des heures de fonctionnement
- Complémentarité des heures d'utilisation
- Mixité des usagers (bureaux, commerces, activités, etc.)
 - Plusieurs combinaisons :
 - Bureaux – Activités de loisir = journée de semaine – soir et week-end
 - Habitants – Visiteurs
 - Bureaux – Commerces – Habitants
- Parc public et privé
 - Place nominative ou non
- Voirie : réservée PMR, livraisons, arrêts minutes (dont services EDF, etc.)
- Pas de stationnement en voirie
- Type de parc

Enfin, nous avons souhaité obtenir un organigramme complet reprenant tous les paramètres sans distinction de catégorie. Cela a permis d'obtenir des regroupements inter-catégorie permettant de montrer les interactions entre chaque domaine.

CONCLUSION : La mutualisation, un paramétrage primordial

Finalement, nous pouvons donc dire que la mutualisation du stationnement est une limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

Cependant, pour réellement paramétrer la mutualisation, il est nécessaire d'ajouter à cette liste les facteurs entrant en compte pour une meilleure compréhension et définition du concept.

Ce sont sur ces paramètres que nous pouvons fonder notre analyse de la mise en place de ce système de stationnement nouveau en France. Les Etats-Unis sont déjà bien avancés et reprennent également ces paramètres pour répondre aux nombreux objectifs posés par ce concept.

En allant à la rencontre des habitants, nous voyons qu'il est possible d'envisager la mutualisation du stationnement en parking public mais également par le partage d'espace privés dont les habitants sont propriétaires. Cependant, à travers ces questionnaires, nous retrouvons la réticence de certains face à ce genre de système. En effet, nous pouvons remarquer que les personnes ayant une vie professionnelle plus intense, voire stressante, n'ont pas dans l'esprit de se séparer un jour de leur voiture et de laisser place aux transports en commun. Nous remarquons également qu'ils sont prêts à dépenser un peu plus cher pour une place de stationnement plus proche de l'endroit où il doivent se rendre et alors gagner en temps de trajet terminal à pied, et par rapport au temps qu'aurait pris la recherche d'une place de parking non payante.

Il est donc important de garder à l'esprit la vision de la mobilité en voiture et du stationnement par le grand public pour faire en sorte que la mutualisation puisse s'inscrire dans un projet où tous seront concernés et fonctionner par un respect des volontés de chacun dans ce domaine.

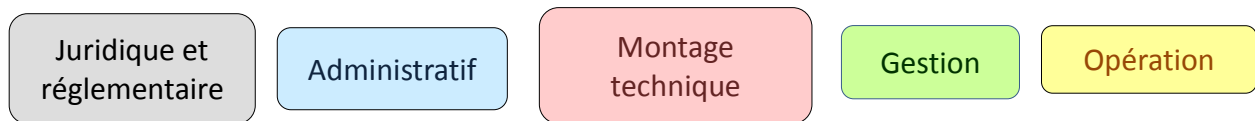
Le tableau suivant, recense l'ensemble des paramètres identifiés tout en les croisant aux objectifs affichés de la mutualisation. Nous pouvons donc voir quels paramètres apportent des éléments de réponse pour quels objectifs. L'inscription au PLU est recommandée dans tous les cas pour assurer la favorisation de la mutualisation et permettre le développement de ce genre de projet en zones urbaines. Cependant, ce n'est pas une condition *sine qua non*, puisque si cela n'est pas fait, la mutualisation reste un concept possible à mettre en place.

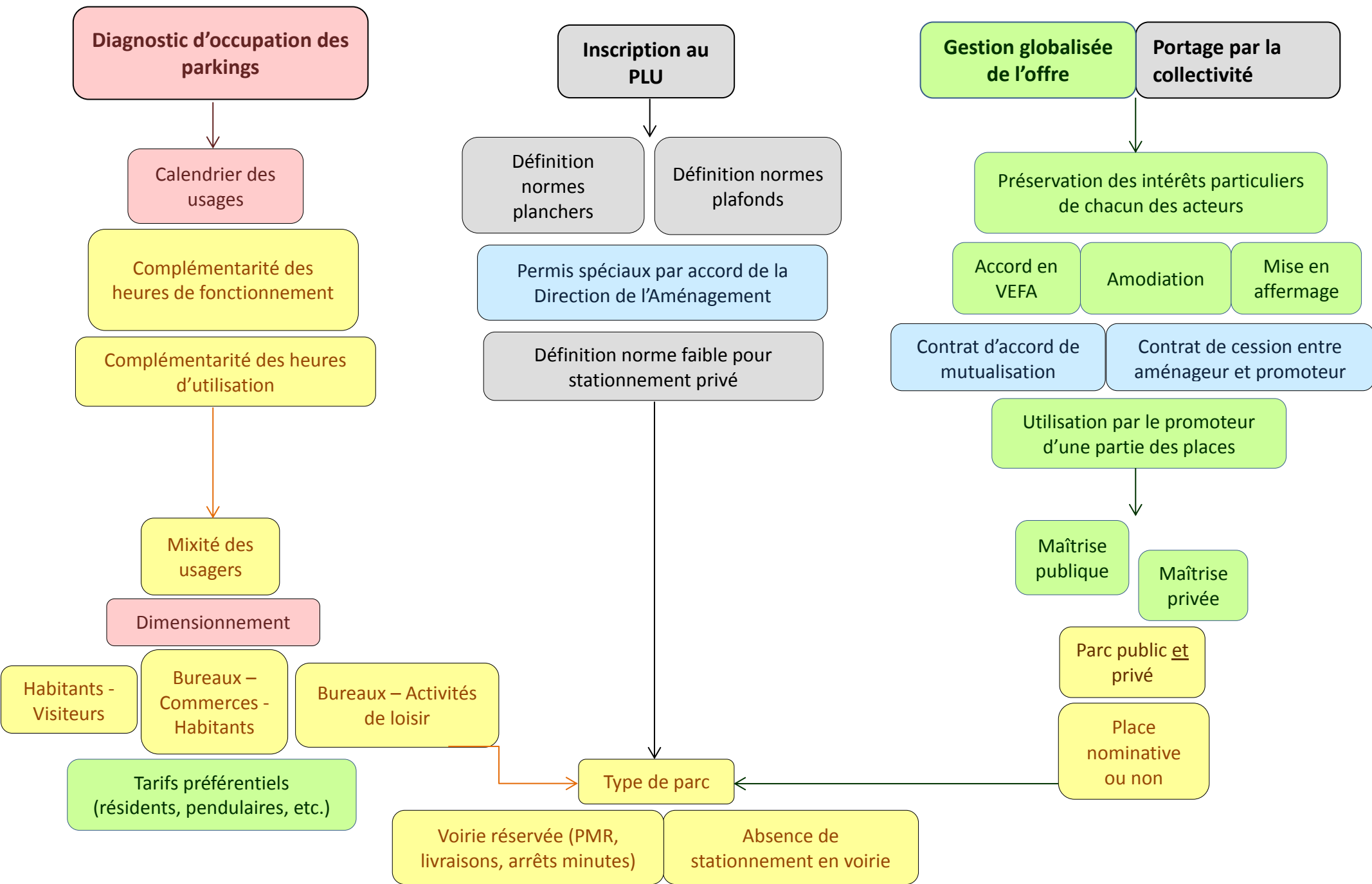
| <div>Objectifs</div> <div>Paramètres</div> | | Réduire l'envahissement de la voirie | Jouer sur les problèmes de circulation et de congestion (avec le cas des heures de pointe) | Diminuer l'empreinte de la voiture dans les centres villes - Améliorer le cadre de vie | Lutter contre une possible baisse de l'attractivité des commerces en centre-ville | Lutter contre le gaspillage financier par un surdimensionnement de l'offre | Favoriser l'évitement du non-respect des objectifs des PDU par la création d' « aspirateurs à voiture » | Favoriser l'économie d'espace | Respecter tous les usagers de l'espace public | Faciliter la vie des automobilistes | Valoriser les espaces inutilisés ou sous utilisés | Encourager l'utilisation de modes alternatifs (vélo, marche, etc.) |
|--|--|--------------------------------------|--|--|---|--|---|-------------------------------|---|-------------------------------------|---|--|
| JURIDIQUE/ REGLEMENTAIRE | Inscription au PLU | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Portage par la collectivité | | | | | X | | | | | X | |
| | Définition normes plafonds | | | | | X | X | X | | | | X |
| | Définition normes planchers | | | | | X | X | X | | | | X |
| | Définition norme faibles pour stationnement privé | | | | | X | X | X | | | | X |
| ADMINISTRATIF | Contrat de cession entre aménageur et promoteur | | | | | | | X | | | X | |
| | Contrat d'accord de mutualisation | | | | | | | X | | | X | |
| MONTAGE TECHNIQUE | Diagnostic d'occupation des parkings | | | | | X | X | X | | | X | |
| | Calendrier des usages | | | | | X | | X | X | | | |
| | Dimensionnement | | | | | X | X | X | X | X | | |
| GESTION | Gestion globalisée de l'offre | X | | X | | X | X | X | | X | | |
| | Préservation des intérêts particuliers de chacun des acteurs | | | | X | | | | X | X | | |
| | Maîtrise publique | | | | | | | | | | X | |
| | Maîtrise privée | | | | | | | | X | X | | |
| | Tarifs préférentiels | X | | X | | | | | X | X | | X |
| OPERATION | Complémentarité des heures de fonctionnement | | X | X | X | X | | X | X | X | X | X (dont avec les transports en commun) |
| | Complémentarité des heures d'utilisation | | X | X | X | X | | X | X | X | X | X (dont avec les transports en commun) |
| | Parc public et privé | | | | | | | | X | X | | |
| | Mixité des usagers | | | | X | | | X | X | X | | |
| | Type de parc | X | | X | | | | X | | | | |
| | Voirie réservée (PMR, livraisons, arrêts minutes) | X | X | X | X | | | | X | | | X |
| | Pas de stationnement en voirie | X | X | X | | | | X | | | | X |

Tableau 4: Grille croisée paramètres et objectifs de la mutualisation
Réalisation: Elise Destame et Léa Echevet

De plus, dans cette partie, nous avons repris l'ensemble des paramètres que nous avons pu dégager lors des études de cas précédentes, et les ajouter à ceux que nous avons pu trouver au fil de nos lectures et donc de ce mémoire. Cette liste est non exhaustive et tente de montrer au mieux que les paramètres entrant en ligne de compte sont nombreux et les combinaisons également.

Nous obtenons ainsi l'organigramme suivant. Il reprend l'importance des paramètres qui est décroissante de haut en bas, les regroupements signifiant les interactions entre paramètres et domaines, et enfin nous avons, par code couleur, signifié le domaine d'appartenance de chaque paramètre.





Organigramme 1: Interactions des paramètres identifiés pour la mise en place de parcs mutualisés

Réalisation : Elise Destame & Léa Echevet

L'organigramme nous résume les éléments de mise en place des parcs mutualisés. Nous avons constaté que l'inscription au PLU permet de montrer l'implication de la Collectivité dans les politiques de stationnement de la ville et donc de développer la mutualisation dans ses projets urbains.

La mutualisation passe donc tout d'abord par le diagnostic des occupations des différents parcs présents dans la zone de projet, ce qui permet à la Collectivité d'optimiser l'efficacité de son projet. Cela passe donc par la réalisation d'un calendrier des usages sur les différents parkings des différentes activités concernées montrant ainsi les déplacements et schémas des de stationnement des usagers.

De plus, il est important de noter que pour que le projet marche au mieux, une gestion globalisée par la Collectivité est une des clés de la réussite de la mutualisation du stationnement à une échelle plus importante. Cependant cela ne signifie pas forcément que l'ensemble des espaces de stationnement du parc mutualisé restent sous maîtrise publique. En effet, lorsque le promoteur réalise le parc, il lui est possible de garder une partie des places pour une utilisation correspondant à ses projets, il peut ensuite passer par des accords en VEFA pour attribuer un certain nombre de places à la Collectivité, et dans l'autre sens, la Collectivité peut mettre en place des procédures d'amodiation ou de mise en affermage pour que la gestion de certaines places soit dans le domaine privé.

Au niveau des Etats Unis, nous pouvons trouver une autre alternative. En effet, ils ont mis en place des contrats d'accord de mutualisation dans lesquels les parties décidant de regrouper leurs espaces de stationnement rendent officielle cette volonté. Ce sont des contrats qui se font avec l'accord de la Ville et du procureur et qui restent en effet jusqu'à ce que la Ville décide éventuellement de les modifier ou de les supprimer.

Ces différents types de gestion sont à mettre en parallèle des différents types d'usagers. En effet, dans le cadre de la mutualisation il est nécessaire de réaliser un nombre de places de stationnement qui puisse couvrir l'intégralité des besoins et donc des différentes combinaisons de présence d'usagers qui peuvent se présenter. Par exemple, entre les employés de bureau et les visiteurs des activités de loisir, ou encore entre visiteurs et résidents ou encore entre employés de bureaux, visiteurs de commerces et résidents si les usagers sont tous présents au même moment.

Pour que les usagers soient plus enclin à utiliser ces parcs mutualisés, il est possible de mettre en place deux types de places de stationnement : nominative ou non. Aux Etats Unis, la mutualisation est favorisée par la proposition de tarifs préférentiels dans le cadre de places partagées.

Ainsi, nous pouvons dire que la mutualisation dépend de nombreux paramètres dont les relations les uns aux autres sont complexes, pour que sa mise en place fonctionne. Il reste aussi nécessaire de garder à l'esprit la volonté du grand public en plus de celle des politiques.

CONCLUSION GENERALE

Les difficultés de circulation ne doivent pas être la résultante d'une mauvaise gestion du stationnement. « Une politique de stationnement devait pour rester rationnelle, poser pour principe que le propriétaire ou l'utilisateur d'un véhicule ne pouvait le laisser stationner sur la voie publique. S'écarter de ce principe conduit rapidement à des anomalies et des injustices ».

En 1929, la tolérance du stationnement sur la voie publique est alors une mesure d'accompagnement de l'industrie automobile émergente. A cette époque-là, l'offre de stationnement devenait une condition nécessaire pour la motorisation des ménages et l'assise de la modernité que représentait le véhicule à moteur.

Avec l'augmentation de la demande en espaces de stationnement, nous voyons une transition entre une offre principalement sur voirie à une offre mieux répartie entre voirie et parc, voire même avec une augmentation en faveur de ce dernier.

Les rapports du Certu définissent les critères à prendre en compte pour un budget de parc de stationnement, dont le premier est celui de l'accessibilité au centre-ville : « c'est le critère essentiel de décision (...) [il] est directement lié à la politique municipale en matière d'incitation à l'utilisation des différents moyens de transport et en matière d'incitation ou de dissuasion à l'égard des différents motifs d'utilisation de la voiture »³³.

« L'augmentation du nombre de parcs a des conséquences sur la mobilité car augmenter la capacité de stationnement en cœur de ville constitue une incitation à utiliser la voiture, l'automobiliste étant assuré de trouver une place à proximité de sa destination »³⁴. Cependant, l'offre publique globale peut rester constante si en parallèle du développement du stationnement en parc, une réduction du stationnement sur voirie est prévue. De plus, jouer sur la tarification du stationnement peut permettre de dissuader l'usage des places sur voirie si le tarif en parc est moins élevé.

De plus, les parcs « contribuent positivement à modeler l'espace urbain »³⁶. En effet, la plupart étant souterrains, les véhicules ne stationnant plus en voirie libèrent l'espace public, permettant ainsi d'aménager l'espace public aux abords.

L'offre en parc est donc une alternative au stationnement sur voirie intéressant non seulement pour les politiques de déplacement, mais également pour l'aménagement des espaces publics urbains. Mais pouvons-nous aller plus loin ?

Il est possible donc d'envisager un rassemblement en un seul lieu des besoins complémentaires. C'est ainsi que nous nous tournons alors vers la mise en place d'un nouveau système de parc de stationnement se basant sur le concept de mutualisation du stationnement³⁶, qui, finalement, est une limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

³³ *Le stationnement dans la ville – Tome 3*, Certu, décembre 1981 (p. 8)

³⁴ *Vingt ans de politiques de stationnement public dans villes centres des agglomérations françaises*, Mobilités et transports Le point sur, Certu, octobre 2009

Ainsi, elle se base sur les notions de catégories d'usagers (résidents, pendulaires, visiteurs), de complémentarité des besoins (des besoins en stationnement sur des plages horaires différentes), de localisation, de dimensionnement (nombre minimal d'emplacements nécessaires), de capacité d'accueil, de foisonnement, d'échelle, de zones d'influence et de génération, de plages horaires et de taux d'occupation.

Cependant, pour réellement paramétrer la mutualisation, il est nécessaire d'ajouter à cette liste les facteurs entrant en compte pour une meilleure compréhension et définition du concept. Et c'est ainsi que nous devons prendre en compte le trajet terminal, la légalité du stationnement, la lisibilité de l'espace, le regroupement des espaces de stationnement, les types d'usagers et les schémas de stationnement.

Ce sont sur ces paramètres que nous pourrions fonder notre analyse de la mise en place de ce système de stationnement nouveau en France. Les Etats-Unis sont déjà bien avancés et reprennent également ces paramètres pour répondre aux nombreux objectifs posés par ce concept.

Sur cette base des paramètres identifiés par les lectures mais également les études de cas, il est possible de les croiser aux enjeux ou objectifs affichés pour la mutualisation par les différents acteurs. C'est ainsi qu'il est alors plus simple de repérer l'importance de chacun des paramètres en fonction des différents objectifs.

De plus, il est important de garder à l'esprit la vision de la mobilité en voiture et du stationnement par le grand public pour faire en sorte que la mutualisation puisse s'inscrire dans un projet où tous seront concernés, et fonctionner par un respect des volontés de chacun dans ce domaine.

Enfin, nous avons constaté que l'inscription au PLU permet à la ville de développer la mutualisation dans ses projets urbains.

Celle-ci passe tout d'abord par le diagnostic des occupations des différents parcs présents dans la zone de projet, avec une gestion globalisée par la Collectivité, une des clés de la réussite de la mutualisation du stationnement.

Nous pouvons trouver une autre alternative : les Etats Unis parlent de contrats d'accord de mutualisation.

De plus, il est nécessaire de réaliser un nombre de places de stationnement qui puisse couvrir l'intégralité des besoins et donc des différentes combinaisons de présence d'usagers qui peuvent se présenter. Le dimensionnement est ainsi un des paramètres fondamental.

Pour que les usagers soient plus enclin à utiliser ces parcs mutualisés, il est possible de mettre en place deux types de places de stationnement : nominative ou non. Aux Etats Unis, la mutualisation est favorisée par la proposition de tarifs préférentiels dans le cadre de places partagées.

Ainsi, la mutualisation reprend de nombreux paramètres dont les interactions sont primordiales. Il est donc possible de l'envisager sous de nombreuses formes, passant par le type de parc (en ouvrage, sous terrain, en enclos, etc.) mais également par l'association aux politiques de stationnement en voirie. En effet, la mutualisation peut être favorisée par un couplage à une réduction du nombre de stationnement en voirie ou par leur réservation à des usages particuliers : pour les personnes à mobilité réduite, pour les livraisons, pour les arrêts minutes, pour les services demandant une proximité au bâtiment, etc.

Finalement, nous pouvons dire que la mutualisation est le regroupement en un seul lieu d'espaces de stationnement pour répondre aux besoins de la zone considérée. Ce concept répond à de nombreux objectifs correspondant principalement à la réduction de l'empreinte de la voiture et l'optimisation des espaces de stationnement. Cela passe principalement par la possibilité de considérer un nombre de places inférieur par la complémentarité des besoins des différentes catégories d'utilisateurs.

Cependant, si la mutualisation du stationnement est ici considérée dans sa forme la plus basique, il est peut-être envisageable, comme dans certains parcs, d'y associer des offres de services supplémentaires qui peuvent également apporter des éléments de mutualisation complémentaires.

Ainsi, il pourrait être possible d'envisager du stationnement vélo (pouvant être couplé à de la location), une tarification préférentielle basée sur la consommation d'espace par le véhicule ou par ses propriétés énergétiques (véhicule propre, véhicule hybride, etc.), etc. Les possibilités sont nombreuses.

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----|
| INTRODUCTION GENERALE | 21 |
| PARTIE I : LES POLITIQUES DE MOBILITE | 27 |
| <i>INTRODUCTION : Mobilité et stationnement</i> | 29 |
| I. Les politiques de mobilité | 31 |
| II. Les politiques de stationnement | 35 |
| <i>CONCLUSION : La mutualisation, une suite logique ?</i> | 43 |
| PARTIE II : QU'EST-CE QUE LA MUTUALISATION ? | 49 |
| <i>INTRODUCTION : La mutualisation, une notion complexe</i> | 51 |
| I. Les facteurs déterminant la mutualisation | 53 |
| II. Les définitions sont multiples | 63 |
| III. Les objectifs de la mutualisation..... | 69 |
| IV. Analyse d'études de cas..... | 74 |
| <i>CONCLUSION : La mutualisation, un paramétrage primordial</i> | 83 |
| CONCLUSION GENERALE | 91 |
| TABLE DES MATIERES | 97 |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS..... | 99 |
| ANNEXES | 101 |
| Annexe 1 : Exemple de contrat de mutualisation (1/3) | 101 |
| Annexe 2 : Exemple de contrat de mutualisation (2/3) | 103 |
| Annexe 3 : Exemple de contrat de mutualisation (3/3) | 105 |
| Annexe 4 : Hiérarchisation des paramètres..... | 107 |
| BIBLIOGRAPHIE/WEBOGRAPHIE..... | 113 |

TABLE DES ILLUSTRATIONS

| | |
|--|----|
| Figure 1: Calcul du seuil minimal nécessaire d'emplacements pour le parc mutualisé, méthode américaine | 56 |
| Figure 2: Calcul du seuil minimal nécessaire d'emplacements pour un parc mutualisé, méthode française..... | 57 |
| Figure 3: Le concept de mutualisation | 65 |
| Figure 4: Stationnement sur placette | 74 |
| Figure 5: Montage juridique du parc mutualisé de la Porte des Lilas | 75 |
| Figure 6: Principe du stationnement mutualisé | 77 |
| Tableau 1: Les dates importantes pour les politiques de stationnement | 36 |
| Tableau 2: Priorités dans le stationnement public, Avant/Après la loi SRU | 37 |
| Tableau 3: Distribution des demandes en stationnement selon la fonction de l'activité..... | 54 |
| Tableau 4: Grille croisée paramètres et objectifs de la mutualisation..... | 84 |
| Photo 1: Maisons en bandes et stationnement..... | 74 |
| Organigramme 1: Interactions des paramètres identifiés pour la mise en place de parcs mutualisés..... | 86 |

ANNEXES

Annexe 1 : Exemple de contrat de mutualisation (1/3)

This Shared Use Agreement for Parking Facilities, entered into this ____ day of _____, _____, between _____, hereinafter called lessor and _____, hereinafter called lessee. In consideration of the covenants herein, lessor agrees to share with lessee certain parking facilities, as is situated in the City of _____, County of _____ and State of _____, hereinafter called the facilities, described as: [Include legal description of location and spaces to be shared here, and as shown on attachment 1.]

The facilities shall be shared commencing with the ____ day of _____, _____, and ending at 11:59 PM on the ____ day of _____, _____, for [insert negotiated compensation figures, as appropriate]. [The lessee agrees to pay at [insert payment address] to lessor by the ____ day of each month [or other payment arrangements].

Lessor hereby represents that it holds legal title to the facilities

The parties agree:

1. USE OF FACILITIES

This section should describe the nature of the shared use (exclusive, joint sections, time(s) and day(s) of week of usage.

-SAMPLE CLAUSE- *[Lessee shall have exclusive use of the facilities. The use shall only be between the hours of 5:30 PM Friday through 5:30 AM Monday and between the hours of 5:30 PM and 5:30 AM Monday through Thursday.]*

2. MAINTENANCE

This section should describe responsibility for aspects of maintenance of the facilities.

This could include cleaning, striping, seal coating, asphalt repair and more.

-SAMPLE CLAUSE- *[Lessor shall provide, as reasonably necessary asphalt repair work. Lessee and Lessor agree to share striping, seal coating and lot sweeping at a 50%/50% split based upon mutually accepted maintenance contracts with outside vendors. Lessor shall maintain lot and landscaping at or above the current condition, at no additional cost to the lessee.]*

3. UTILITIES and TAXES

This section should describe responsibility for utilities and taxes. This could include electrical, water, sewage, and more.

-SAMPLE CLAUSE- *[Lessor shall pay all taxes and utilities associated with the facilities, including maintenance of existing facility lighting as directed by standard safety practices.]*

4. SIGNAGE

This section should describe signage allowances and restrictions.

-SAMPLE CLAUSE- *[Lessee may provide signage, meeting with the written approval of lessor, designating usage allowances.]*

5. ENFORCEMENT

This section should describe any facility usage enforcement methods.

-SAMPLE CLAUSE-*[Lessee may provide a surveillance officer(s) for parking safety and usage only for the period of its exclusive use. Lessee and lessor reserve the right to tow, at owners expense, vehicles improperly parked or abandoned. All towing shall be with the approval of the lessor.]*

6. COOPERATION

This section should describe communication relationship.

-SAMPLE CLAUSE-*[Lessor and lessee agree to cooperate to the best of their abilities to mutually use the facilities without disrupting the other party. The parties agree to meet on occasion to work out any problems that may arise to the shared use.]*

7. INSURANCE

This section should describe insurance requirements for the facilities.

-SAMPLE CLAUSE-*[At their own expense, lessor and lessee agree to maintain liability insurance for the facilities as is standard for their own business usage.]*

8. INDEMNIFICATION

This section should describe indemnification as applicable and negotiated. This is a very technical section and legal counsel should be consulted for appropriate language to each and every agreement.

-NO SAMPLE CLAUSE PROVIDED-

9. TERMINATION

This section should describe how to or if this agreement can be terminated and post termination responsibilities.

-SAMPLE CLAUSE- *[If lessor transfers ownership, or if part of all of the facilities are condemned, or access to the facilities is changed or limited, lessee may, in its sole discretion terminate this agreement without further liability by giving Lessor not less than 60 days prior written notice. Upon termination of this agreement, Lessee agrees to remove all signage and repair damage due to excessive use or abuse. Lessor agrees to give lessee the right of first refusal on subsequent renewal of this agreement.]*

10. SUPPLEMENTAL COVENANTS

This section should contain any additional covenants, rights, responsibilities and/or agreements.

-NO SAMPLE CLAUSE PROVIDED IN WITNESS WHEREOF, the parties have executed this Agreement as of the Effective Date Set forth at the outset hereof. [Signature and notarization as appropriate to a legal document and as appropriate to recording process negotiated between parties.]

Annexe 2 : Exemple de contrat de mutualisation (2/3)

**STATE OF NORTH CAROLINA
COUNTY OF WAKE**

SAMPLE Shared Parking Agreement

This Shared Parking Agreement ('Agreement') entered into this _____ day of _____, 200__ by and between _____, whose address is _____, and Parcel Identification Number (PIN) is _____ ('Lessor') and _____, whose address is _____, and Parcel Identification Number (PIN) is _____ ('Lessee').

1. To relieve traffic congestion in the streets, to minimize any detrimental effects of offstreet parking areas on adjacent properties, and to ensure the proper and uniform development of parking areas throughout the Town, the Town of Cary Land Development Ordinance ('LDO') establishes minimum number of off-street parking and loading spaces necessary for the various land uses in the Town of Cary; and
2. Lessee owns property at _____, Cary, N.C. ('Lessee Property') which property does not have the number of off-street parking spaces required under the LDO for the use to which Lessee Property is put; and
3. Lessor owns property at _____, Cary, N.C. ('Lessor Property') which is zoned with the same or more intensive zoning classification than Lessee Property and which is put to a use with different operating hours or different peak business periods than the use on Lessee Property; and
4. Lessee desires to use some of the off-street parking spaces on Lessor Property to satisfy Lessee Property off-street parking requirements, such shared parking being permitted by the Town of Cary LDO, Section 7.8.3; and
5. Town LDO requires that such shared use of parking spaces be done by written agreement.

NOW THEREFORE, in consideration of the premises and the information stated above, the parties agree as follows:

1. SHARED USE OF OFF STREET PARKING FACILITIES

Per Section 7.8.2, Town of Cary Land Development Ordinance (Off-Street Parking Space Requirements), Lessor is required _____ off-street parking spaces and has _____ existing off-street parking spaces, which results in an excess of _____ off-street parking spaces. Lessee is required _____ off-street parking spaces and has _____ existing off-street parking spaces.

Lessor hereby agrees to share with Lessee a maximum of _____ off-street parking spaces associated with Lessor's Property, which is described in more detail on Attachment 1, attached hereto and incorporated herein by reference ('Shared Spaces').

Lessee's interest in such parking spaces is non-exclusive. The Lessee's shared use of parking shall be subject to the following: *[describe the time, days etc of the use and the nature of the shared use, limits on time vehicles may be parked, etc.]*

2. TERM

This Agreement shall be effective upon execution by both parties and shall be accepted by the Planning Director and shall not be amended and/or terminated without written consent of both parties and the Cary Planning Director, or his/her designee.

3. SIGNAGE

Directional signage in accordance with Chapter 9, Town of Cary Land Development Ordinance and the written approval of Lessor may be added to direct the public to the shared parking spaces.

4. COOPERATION

The parties agree to cooperate and work together in good faith to effectuate the purpose of this Agreement.

5. SUPPLEMENTAL COVENANTS

No private agreement shall be entered into that overrides this agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the parties have executed this Agreement as of the Effective Date Set forth at the outset hereof.

(Lessor) _____ (Date)

(Lessee) _____ (Date)

(Planning Director) _____ (Date)

_____ COUNTY, NORTH CAROLINA

SWORN TO AND SUBSCRIBED before me this _____ day of _____, 20_____

(Official Seal)

Signature of Notary Public

My Commission Expires

_____ COUNTY, NORTH CAROLINA


SWORN TO AND SUBSCRIBED before me this _____ day of _____, 20_____

(Official Seal)

Signature of Notary Public

My Commission Expires

Annexe 3 : Exemple de contrat de mutualisation (3/3)

| | |
|--|---|
|  THE CITY OF SAN DIEGO RECORDING REQUESTED BY: THE CITY OF SAN DIEGO AND WHEN RECORDED MAIL TO: | (THIS SPACE IS FOR RECORDER'S USE ONLY) |
|--|---|

| SHARED PARKING AGREEMENT |
|--|
| <p>This SHARED PARKING AGREEMENT ("Agreement") is entered into and effective _____, 20____, by and between _____ and the City of San Diego.</p> <p style="text-align: center;">RECITALS</p> <p>WHEREAS, pursuant to sections 142.0535 and 142.0545 of the Land Development Code, the City of San Diego specifies criteria which must be met in order to utilize off-site shared parking agreements to satisfy on-site parking requirements.</p> <p>NOW, THEREFORE, in consideration of the recitals and mutual obligations of the parties as herein expressed, _____, _____ and the City of San Diego agree as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. _____ the owner of the property located at _____, agrees to provide _____ the owner of the property located at _____ with the right to the use of (____) parking spaces _____ from _____ as shown on Exhibit A to this Agreement on property located at _____. <li style="margin-left: 20px;">1.1 Applicant: _____ Co-Applicant: _____ Assessor Parcel No: _____ Assessor Parcel No: _____ Legal Description: _____ Legal Description: _____ 2. The parking spaces referred to in this Agreement have been determined to conform to current City of San Diego standards for parking spaces, and the parties agree to maintain the parking spaces to meet those standards. 3. The Parties understand and agree that if for any reason the off-site parking spaces are no longer available for use by _____ will be in violation of the City of San Diego Land Development Code requirements. If the off-site parking spaces are no longer available, Applicant will be required to reduce or cease operation and use of the property at Applicant's address to an intensity approved by the City in order to bring the property into conformance with the Land Development Code requirements for required change for required parking. Applicant agrees to waive any right to contest enforcement of the City's Land Development Code in this manner should this circumstance arise. <p>Although the Applicant may have recourse against the Party supplying off-site parking spaces for breach of this Agreement, in no circumstance shall the City be obligated by this agreement to remedy such breach. The Parties acknowledge that the sole recourse for the City if this Agreement is breached is against the Applicant in a manner as specified in this paragraph, and the City may invoke any remedy provided for in the Land Development Code to enforce such violation against the Applicant.</p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">Continued on Page 2</p> |

4. The provisions and conditions of this Agreement shall run with the land for those properties referenced in paragraph 1 of this document and be enforceable against successors in interest and assigns of the signing parties.
5. Title to and the right to use the lots upon which the parking is to be provided will be subservient to the title to the property where the primary use it serves is situated.
6. The property or portion thereof on which the parking spaces are located will not be made subject to any other covenant or contract for use which interferes with the parking use, without prior written consent of the City.
7. This Agreement is in perpetuity and can only be terminated if replacement parking has been approved by the City's Director of the Development Services Department and written notice of termination of this agreement has been provided to the other party at least sixty (60) days prior to the termination date.
8. This Agreement shall be kept on file in the Development Services Department of the City of San Diego in Project Tracking System (PTS) Project Number: _____ and shall be recorded on the titles of those properties referenced in paragraph 1 of this document.

In Witness whereof, the undersigned have executed this Agreement.

Applicant

Date: _____

Party/Parties Supplying Spaces

Date: _____

Deputy Director

Business and Process Management, Development Services

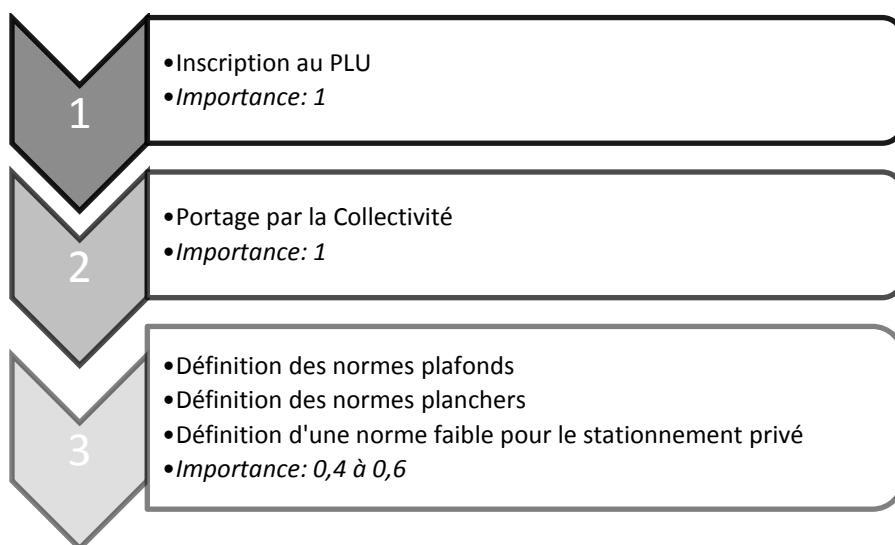
Date: _____

NOTE: ALL SIGNATURES MUST INCLUDE NOTARY ACKNOWLEDGMENTS PER CIVIL CODE SEC. 1180 ET SEQ.

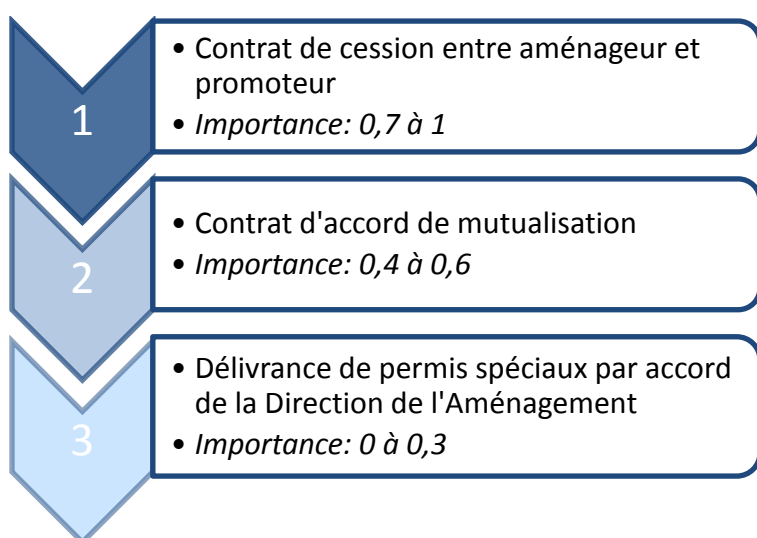
Reset Button Page 2

Annexe 4 : Hiérarchisation des paramètres

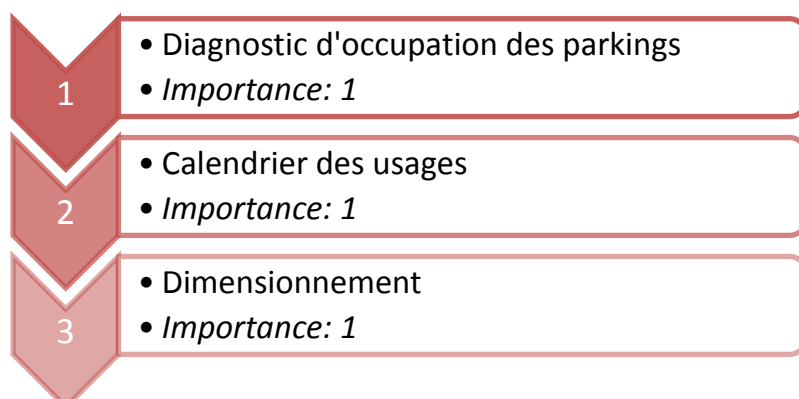
- JURIDIQUE/REGLEMENTAIRE



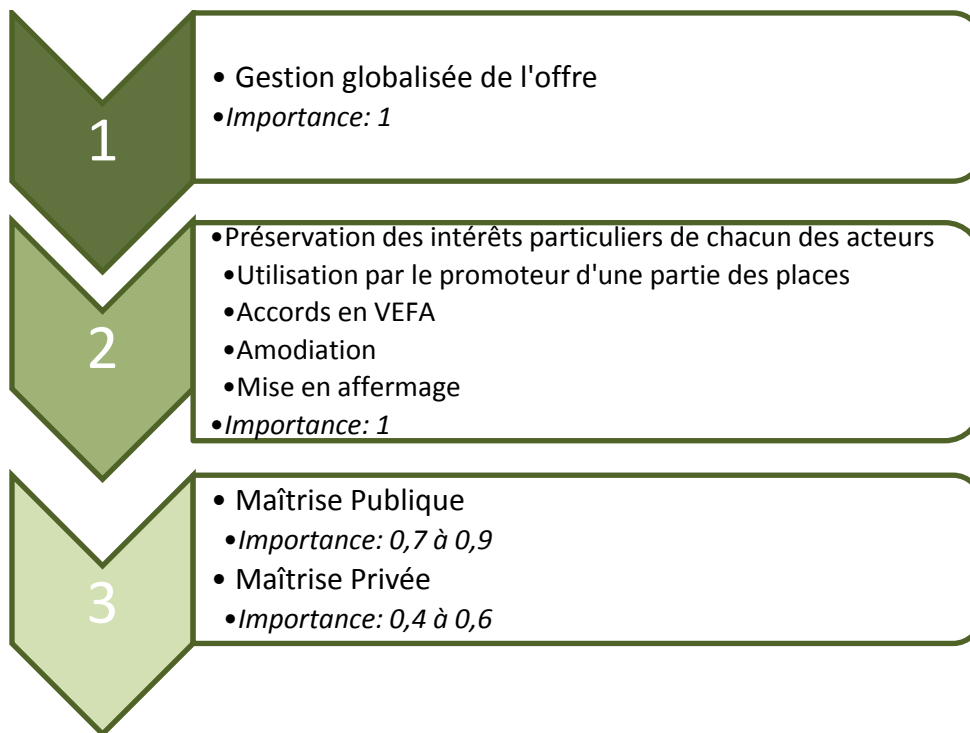
- ADMINISTRATIF



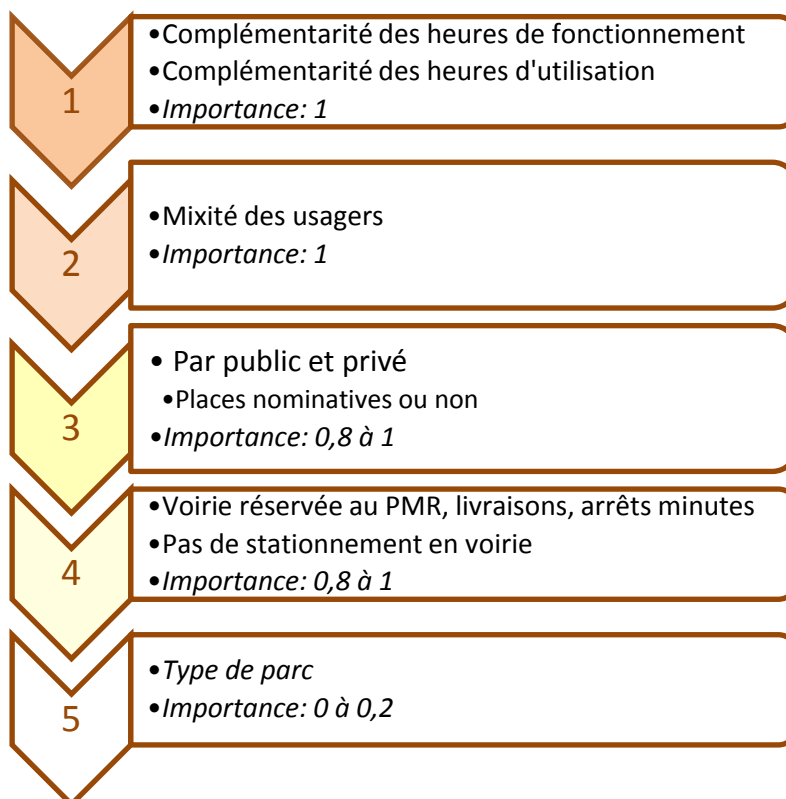
- MONTAGE TECHNIQUE



- **GESTION**



- **OPERATION**



BIBLIOGRAPHIE/WEBOGRAPHIE

- *Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises*, Certu, Octobre 2009
- *Transport and Urban Development*, E and FN SPON, édité par David Banister, Londres, 1995
- *Espace public et stationnement*, La rue de l'Avenir, Septembre 2011

Partie I:

- http://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_commune_des_transports#Lignes_g.C3.A9n.C3.A9rales_et_objectifs
- <http://www.euractiv.fr/collectivites-locales/transports-2050-objectifs-ambitieux-moyens-7809.html>
- http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/soutenir-les-modes-de-transports.html>
- <http://www.sharedparking.fr/>
- <http://www.vtpi.org/tdm/tdm89.htm>
- <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020949548&fastPos=1&fastReqId=1933056716&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Commission-SNIT-vers-un-nouveau.html>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9age_urbain_de_Londres
- *Les politiques de transports publics en France face à l'impératif de cohérence territoriale*, Laboratoire Ville, Mobilité, Transports – INRETS, Chapitre paru dans « L'action publique face à la mobilité » sous la direction de H. Maksim, S. Vincent, C. Gallez et V. Kaufmann, l'Harmattan, 2010, p. 201-221
- *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ*, Presses universitaires de Rennes, Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, 2009
- *Les politiques de transports publics en France face à l'impératif de cohérence territoriale*, Laboratoire Ville, Mobilité, Transports – INRETS, Chapitre paru dans « L'action publique face à la mobilité » sous la direction de H. Maksim, S. Vincent, C. Gallez et V. Kaufmann, l'Harmattan, 2010, p. 201-221
- Wikipédia : Politique commune des transports
http://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_commune_des_transports#Lignes_g.C3.A9n.C3.A9rales_et_objectifs
- *Transports 2050 : des objectifs ambitieux mais peu de moyens*, EurActiv.fr, Collectivités locales, Clémentine FORISSIER, 29 mars 2011 (<http://www.euractiv.fr/collectivites-locales/transports-2050-objectifs-ambitieux-moyens-7809.html>)
- *Mesures mises en œuvre en matière d'atténuation par la France*, Transports, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, 14 février 2013 (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/soutenir-les-modes-de-transports.html>)
- *Les transports publics urbains*, Rapport au Président de la République suivi des réponses des administrations et des organismes intéressés, Cour des comptes, Avril 2005
- *Transport and Urban Development*, E and FN SPON, édité par David Banister, Londres, 1995

- ISTEA, Bill Text 102nd Congress (1991-1992), Intermodal surface transportation system act
- *Péage urbain de Londres*, Wikipédia (http://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9age_urbain_de_Londres)
- *Mobilité 21, schéma national de mobilité durable*, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, 19 octobre 2012 (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Commission-SNIT-vers-un-nouveau.html>)
- *Note technique sur la règle relative au stationnement dans les POS*, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, mars 1973
- *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?*, Dossier CERTU n°61, mars 1994
- *Etapes législatives*, Union des Transports Publics et ferroviaires (<http://www.utp.fr/transport-urbain/etapes-legislatives>)
- *Plans de déplacements urbains – Eléments juridiques, Les procédures d'élaboration et de révision du PDU (en dehors de l'Île-de-France)*, Certu, CETE Nord-Picardie, Nicolas JOUVE, Septembre 2007
- *Retour sur la loi d'orientation foncière de 1967 et ses déconvenues*, Texte publié en 1997 à l'occasion du 30^{ème} anniversaire de la « LOF », Joseph Comby, 1997
- Article R11-4 du Code de l'Urbanisme, mars 1997
- *Histoire de la France Urbaine*, Tome 5, Editions du Seuil, Paris, 1985
- *Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement*, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, JMJ Conseil, juin 2003
- *Suivi national des PDU*, rapport Certu, octobre 2000
- *Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE – loi n°96 – 1236 du 30 septembre 1996)*, Ademe, DABEE, Département Industrie et Agriculture, 25 avril 2006
- *L'impact des politiques de stationnement sur les émissions de gaz à effet de serre, Tome1 – Rapport de synthèse*, SARECO, Cabinet Bernard, Avril 2008
- *Vingt ans de politiques de stationnement public dans villes centres des agglomérations françaises*, Mobilités et transports Le point sur, Certu, octobre 2009
- *Espace public et stationnement*, Rue de l'Avenir, septembre 2011
- *L'offre privée de stationnement liée au logement – Evaluation et intégration dans les politiques de stationnement public*, Fiche et ouvrage du Certu, 2008
- *Le stationnement dans la ville – Tome 3*, Certu, décembre 1981 (p. 8)

Partie II:

- *La programmation du stationnement dans les grands projets urbains*, SARECO
- Dictionnaire Larousse
- www.sharedparking.fr + Entretien avec M. Lachhab (créateur du site)
- Entretiens avec des habitants de la région de Lille
- *Planning Tools*, Subregional Planning:
http://subregional.h-gac.com/toolbox/Transportation_and_Mobility/Parking_Management/Shared%20Parking-final.html
- Shared Parking, Metropolitan Area Planning Council, Metropolitan Area of Boston
<http://www.mapc.org/resources/parking-toolkit/strategies-topic/shared-parking>

- *Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement*, La boîte à Outils, Sareco pour Ville Rail et Transports, 14/12/2011
- *La mutualisation du stationnement*, Stationnement – Eléments juridiques, Fiche n°2, CERTU, Décembre 2010

CITERES

UMR 6173
*Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés*

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement,
Paysage,
Environnement



Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :
BAPTISTE Hervé

DESTAME Elise
ECHEVET Léa
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2012-2013

Le stationnement mutualisé : comme mesure de réduction de l'empreinte de la voiture sur l'espace public et d'optimisation des espaces de stationnement

Résumé : La notion de mutualisation, encore floue pour la plupart des français, est un phénomène qui est aujourd'hui en pleine expansion. Dans ce rapport de recherche, nous allons tout d'abord remettre en contexte cette notion nouvelle qui vient en apport des politiques globales de mobilité. Puis nous tenterons d'apporter, de façon la plus claire possible, une définition de ce qu'est la mutualisation du stationnement. Cette définition se base sur différentes visions du phénomène de mutualisation par les différentes personnes concernées. Enfin, par des études de cas, et une analyse poussée de celles-ci, nous dégagerons les paramètres entrant en jeu dans la mise en place des projets de mutualisation du stationnement. Ces paramètres seront organisés en cinq catégories : juridique et réglementaire, administratif, montage technique, gestion et opération. Les liens et interactions entre ces paramètres seront mis en évidence pour tenter d'exprimer le mieux possible la mise en place de ce système complexe qu'est la mutualisation du stationnement.

Mots Clés : Mutualisation – Stationnement – Définition – Paramètre – Interactions – Objectifs