

QUEL LIEN ENTRE LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT ET LE CHOIX DU LIEU DE RESIDENCE ?

ERIC GANTELET, SARECO

Le stationnement est un segment à part entière du déplacement, qu'il soit facile et sans contrainte, comme dans les univers périurbains, ou malaisé et coûteux, comme dans les centres-villes. A ce titre, il participe profondément à la mobilité des habitants et vit avec la ville quotidiennement au rythme des déplacements de chacun. C'est dans cette perspective de cycle quotidien qu'il est en général observé et étudié.

La dynamique du stationnement à plus long terme et son impact sur l'évolution de l'univers urbain est par contre moins bien connue. C'est de ce point de vue que relève la question du poids du stationnement dans les stratégies de choix du lieu de résidence par les automobilistes. Cette question a fait l'objet d'une recherche financée par le PUCA¹ et réalisée par SARECO avec l'aide méthodologique du CERTU². Les principaux résultats de la recherche sont présentés ci-après.

LA METHODOLOGIE

La démarche retenue a consisté à réaliser un questionnaire administrable au téléphone, à destination des résidents ayant déménagé récemment dans les villes de Saint-Etienne, Lyon et Dijon. Dans chacune de ces trois villes, 400 foyers motorisés ayant changé d'adresse depuis moins d'un an ont été questionnés sur leur choix de lieu de résidence par l'institut de sondage IPSOS. Les contours des quartiers étudiés ont été définis par les services techniques des villes et ont été décomposés en trois sous-ensembles, conformément à la typologie suivante :

- Hypercentre contraint : il s'agit du secteur central de la ville avec une forte activité commerciale et un stationnement sur voirie essentiellement rotatif.
- Résidentiel contraint : Il s'agit de quartiers non centraux, mais ayant toutefois une densité telle que le stationnement sur voirie reste difficile et constitue une préoccupation,
- Résidentiel non contraint : il s'agit de secteurs ne posant aux résidents pas de problèmes majeurs de stationnement.

Par ailleurs, les ménages ont été classés en trois catégories :

- Les foyers insensibles sont les résidents déclarant n'avoir pas tenu compte du stationnement dans leur recherche de logement,

¹ PUCA : Plan Urbanisme Construction Aménagement

² CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et l' Urbanisme

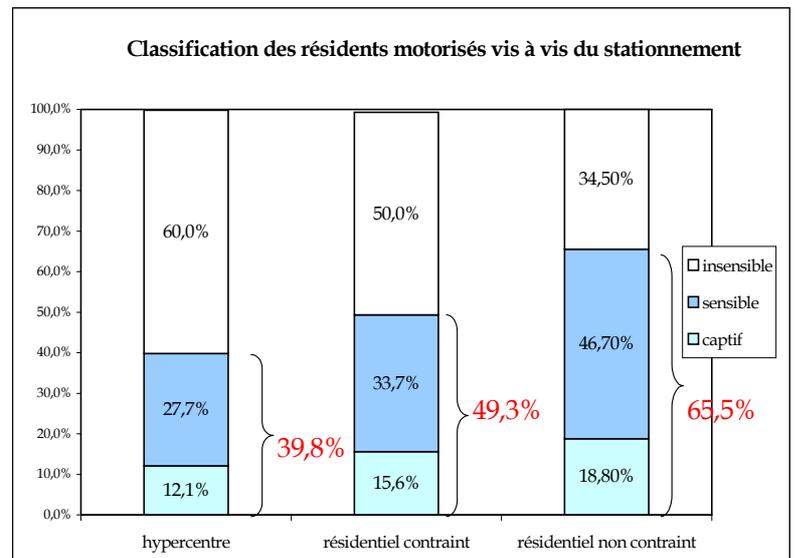
- Les foyers sensibles sont les résidents qui déclarent avoir tenu compte du stationnement dans leur choix d'habitation, mais qui auraient emménagé ou ont emménagé dans leur logement sans emplacement réservé
- Les captifs sont les résidents ayant déclaré qu'ils n'auraient pas emménagé dans leur logement actuel sans place de stationnement réservée.

LE POIDS DU STATIONNEMENT DANS LE CHOIX D'HABITATION

LE STATIONNEMENT INTERVIENT DE FACON NON MARGINALE DANS LE CHOIX DU LIEU DE RESIDENCE...

Une part importante des foyers déclare avoir pris en compte le stationnement dans leur choix d'habitation (de 39,8% à 65,5% selon les quartiers, cf. figure 1). Par ailleurs, plus de la moitié des foyers possédant un emplacement réservé, déclarent que l'absence de solution permanente de stationnement les aurait conduit à refuser d'emménager dans leur logement actuel (fig 2). Le stationnement contribue donc de manière non marginale au choix du lieu de résidence.

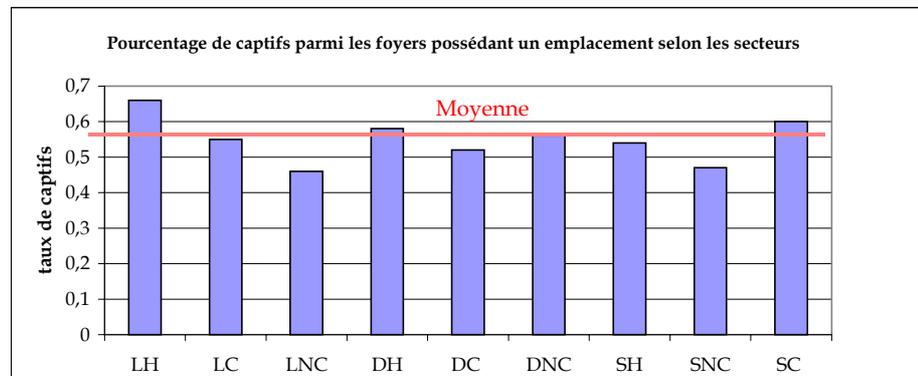
Figure 1 : Sensibilité des résidents au thème stationnement



...MAIS NE CONSTITUE PAS UN CRITERE PREPONDERANT

Cependant, et pour nuancer ce constat, il convient de préciser que seuls 5% des résidents évoquent de façon spontanée le thème du stationnement lorsqu'ils justifient le choix du quartier de recherche de leur futur logement. Si le thème n'est pas marginal, il n'est toutefois pas prépondérant et reste bien moins important que d'autres critères tels que la desserte en transports en commun ou l'environnement social du quartier par exemple.

Figure 2 : Attachement des résidents à leur place de parking



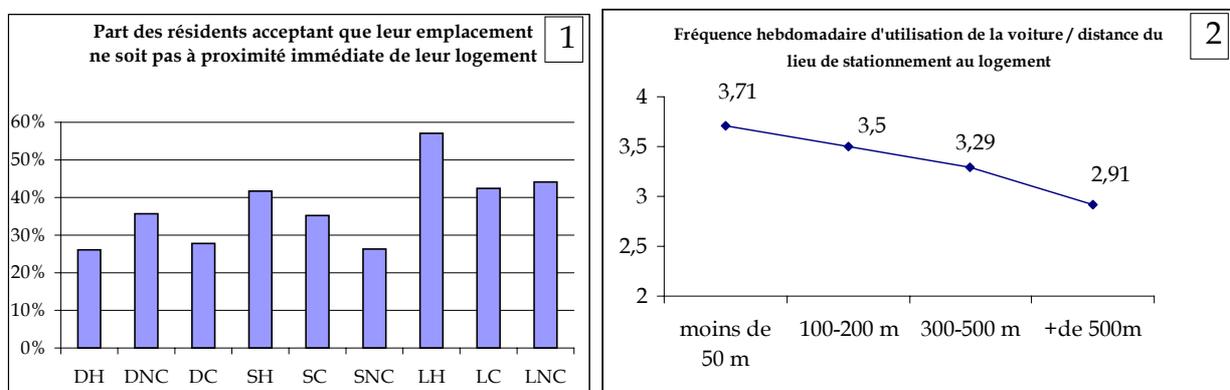
L= Lyon, S= Saint Etienne, D = Dijon,
NC = Non contraint, C= contraint, H= hypercentre

LES RESIDENTS PRIVILEGIENT LA DISPOSITION D'UNE PLACE DIRECTEMENT LIEE AU LOGEMENT

Ceci étant dit, les résidents souhaitent en majorité disposer d'un emplacement à proximité immédiate du logement (cf. fig. 3 graphe n°1). Toutefois, une part des foyers est prête à stationner dans un garage à une certaine distance de leur habitation. Cette possibilité peut les conduire à accepter d'emménager dans un logement qu'ils auraient refusé en l'absence de solution de stationnement.

Par ailleurs, une fois le sacrifice du déportement de la place acceptée, les résidents peuvent s'accommoder de distances allant jusqu'à 500 m dans les cas extrêmes. Les foyers possédant un emplacement éloigné utilisent toutefois moins fréquemment leur voiture (cf. fig. 3 graphe n°2), ce qui confirme l'efficacité du déportement des places de stationnement en tant qu'outil de maîtrise de l'utilisation de la voiture particulière.

Figures 3 : Sensibilité des résidents à la distance de stationnement

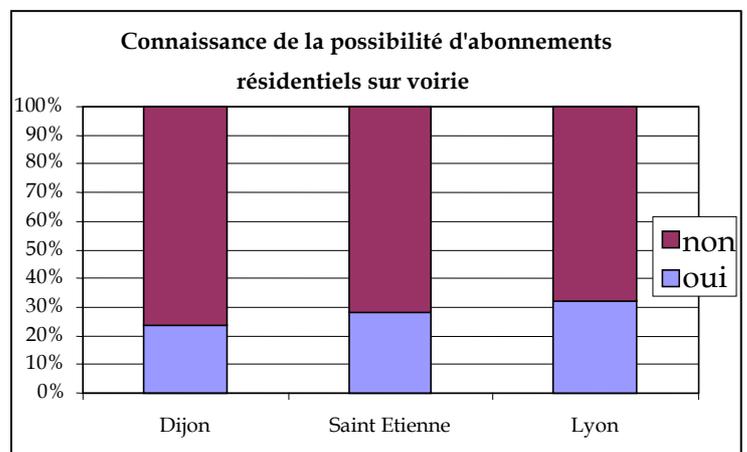


L= Lyon, S= Saint Etienne, D = Dijon,
NC = Non contraint, C= contraint, H= hypercentre

LES RESIDENTS IGNORENT LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT DES VILLES

La recherche a par ailleurs confirmé l'ignorance des automobilistes quant à la politique de stationnement des villes. Dans chacune des trois villes enquêtées le taux de foyers ayant pris connaissance de la possibilité d'abonnement résidentiel sur voirie ne dépassait pas 33%. Ce constat souligne les efforts à effectuer par les villes en terme de communication sur le thème du stationnement.

Figure 4 Importance de la communication



L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET LA FREQUENCE D'UTILISATION DE LA VOITURE

Plus concrètement, les enquêtes effectuées ont permis de mieux appréhender un certain nombre de comportements des résidents du point de vue de l'utilisation quotidienne de la voiture particulière. Tout d'abord, les enquêtes ont confirmé que la disposition d'une place de stationnement au travail est un fort catalyseur de l'utilisation de la voiture particulière, et ce, pour toutes les CSP (cf. fig 5).

Figure 5 : Fréquence hebdomadaire d'utilisation de la voiture des résidents actifs motorisés en fonction de la disposition d'un emplacement sur le lieu de travail et des CSP

CSP	Part des actifs motorisés disposant d'un emplacement au travail	Fréquence hebdomadaire, résidents avec emplacement au travail	Fréquence hebdomadaire, résidents sans emplacement au travail	Croissance de l'utilisation de la voiture avec disposition d'une place au travail
Cadre supérieur	56%	4,2	3,3	+27%
Prof. intermédiaire	40%	4	3,6	+10%
Artisan, chef d'ent.	27%	4,7	3,2	+49%
Employés	29%	4,05	3,3	+25%
Ensemble	41%	4,1	3,4	+17%

Par contre, le lien entre disposition d'un emplacement au domicile et fréquence d'utilisation de la voiture est moins évident. Il semble dépendre du type de quartier dans lequel habite le résident. Les résultats obtenus nous ont incités à formuler les conclusions suivantes :

- Les résidents des quartiers où le stationnement est difficile qui ne possèdent pas d'emplacement, essayent sans doute de garder l'emplacement qu'ils ont trouvé sur voirie plus longtemps et sont réticents à déplacer leur véhicule. Ils utilisent donc moins fréquemment leur véhicule.
- Cet effet est gommé dans les quartiers où le stationnement est facile et la disposition d'un emplacement semble au contraire être un frein à l'utilisation de la voiture (nécessité de sortir la voiture avant de pouvoir l'utiliser).

LE STATIONNEMENT ET LA CENTRALITE : UN LIEN COMPLEXE

Le dernier volet de la recherche a consisté à étudier l'influence que pouvait avoir le stationnement sur le peuplement de la ville. Le stationnement est-il un facteur de désertification des centres-villes ?

L'absence d'emplacement hors voirie peut effectivement jouer un rôle dans le refus d'un logement. Cependant, les foyers déclarant avoir tenu compte du stationnement sont aussi ceux qui affirment accorder le moins d'importance aux critères liés à la centralité (animation, proximité des commerces...). Le stationnement confortable apparaît ainsi de façon certaine comme un attribut d'un « profil périphérique » accordant de l'importance à des critères de tranquillité, calme, espace... par opposition aux « urbains » qui supportent mieux le stationnement difficile mais attachent beaucoup d'importance à la centralité. Il a donc un rôle dans l'attractivité des zones périphériques sans qu'il soit

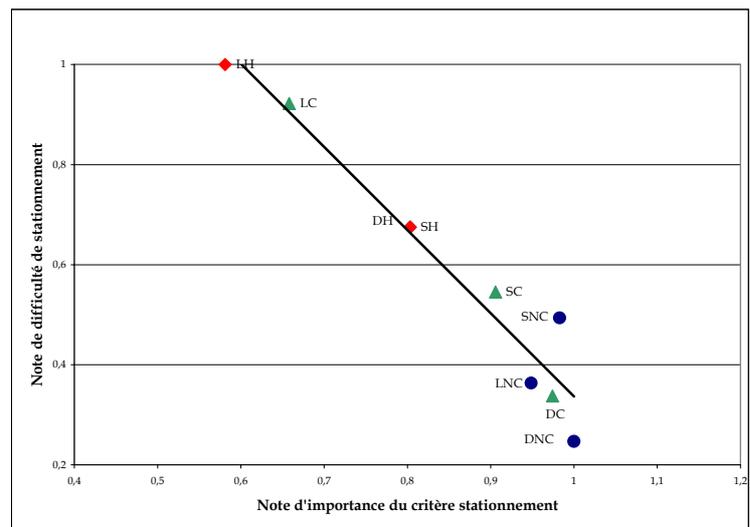
pour autant possible de déterminer son ampleur.

Le stationnement privé est sous cet angle de vue, une force contribuant à attirer les « profils périphériques » hors des centres-villes. Il ne dissuade toutefois pas les « urbains » d'y habiter. Ce phénomène est confirmé par la figure. 6 : en même temps que la contrainte sur voirie augmente, l'importance du thème stationnement dans les

aspirations des résidents diminue. Au niveau de l'agglomération, concrètement, cela signifie que chacun est à sa place, les individus vivant dans des univers contraints sont aussi ceux qui accordent le moins d'importance au thème du stationnement. A contrario les individus vivant en univers non contraint sont ceux qui apportent le plus d'importance au thème. Un certain équilibre est donc respecté.

Le rôle dissuasif du stationnement est donc fortement atténué par ce phénomène de profil : ceux qui vont en périphérie sont attirés au-delà du stationnement confortable par la tranquillité des lieux, et ceux qui vont en centre-ville, attirés par la centralité, souffrent moins des nuisances du stationnement.

Figure 6 : Difficulté de stationnement et importance apportée au critère



VERS UNE MODÉLISATION DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT RÉSIDENTIELLE?

Enfin, la recherche menée a abouti sur une prémisse de modélisation de la demande résidentielle fondée sur la mesure du taux d'équipement en garages privés des ménages motorisés. Le graphique ci-après présente :

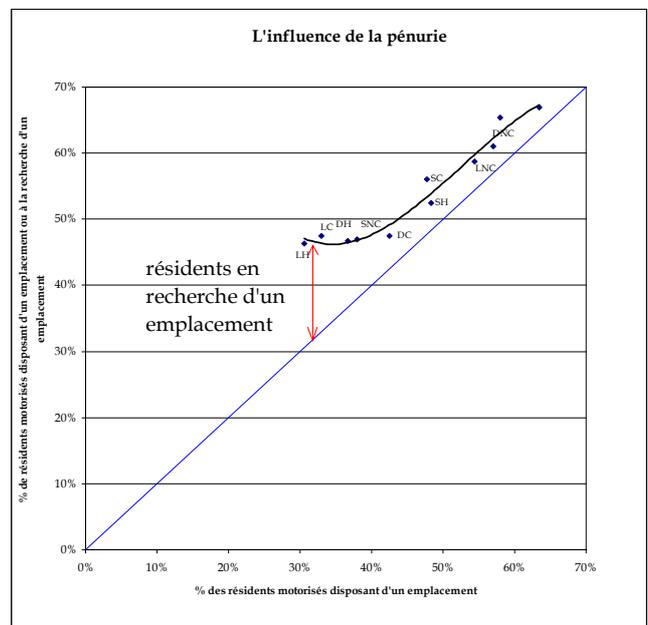
- ◆ en ordonnée le nombre de résidents aspirant à disposer d'un emplacement réservé c'est à dire ayant une place réservée ou à la recherche d'une place,
- ◆ en abscisse le taux d'équipement en garage privés des résidents motorisés.

L'écart entre la courbe et la diagonale représente donc le taux de résident en recherche d'un emplacement. La courbe peut s'analyser de la façon suivante :

- ◆ Dans les cas où les taux d'équipements en stationnement sont élevés (>45%), le taux de foyers en recherche d'un emplacement est stable et se situe aux alentours de 5%. Ces résidents sont sans doute en état de recherche passive ou ont des exigences décalées par rapport au prix du marché. Cette demande « résiduelle » est sans doute peu solvable et constitue une demande structurelle minimale correspondant à un taux d'usagers mécontents, alors même qu'ils sont dans un quartier à stationnement confortable. Dans les quartiers situés dans cette zone du graphique, un nouveau parking serait sans doute peu utilisé par les résidents.

- ◆ Dans le cas où le taux d'équipements en garages privés des résidents motorisés diminue (< 40-45%), le pourcentage de ménages recherchant un emplacement augmente (jusqu'à 15% dans l'hypercentre de Lyon), alors que le taux de « résidents aspirant à disposer d'un emplacement » reste constant. La courbe est sur un plateau. Ce plateau peut être analysé comme l'arrivée sur un seuil de « désir incompressible d'une place de stationnement » : Quelle que soit la dégradation des conditions de stationnement sur voirie, la part des résidents motorisés aspirant à posséder un emplacement reste constante, on bute ici sur un palier d'élasticité des résidents.

Figure 7 : perspective de modélisation de la demande de stationnement



L= Lyon, S= Saint Etienne, D = Dijon,

NC = Non contraint, C= contraint, H= hypercentre

La faible dispersion des points du graphiques nous permet ainsi de dessiner une courbe offrant des perspectives de modélisation de la demande résidentielle. Si ce modèle se confirmait, la réalisation d'enquêtes de terrain très légères consistant à mesurer le taux d'équipements en garages privés des ménages motorisés, suffirait à déterminer la demande résidentielle potentielle. Le graphique ci avant n'est toutefois pas une preuve suffisante pour qu'on puisse l'étendre en tant que loi pour les villes françaises de façon générale et un approfondissement serait nécessaire pour vérifier la robustesse de la loi.

CONCLUSION

La recherche menée va donc plutôt dans le sens d'une confirmation du rôle du stationnement dans la dynamique des villes, bien que l'ampleur de ce rôle ne soit pas clairement identifié. Un certain nombre de pistes mériteraient d'être creusées dans ce sens :

- Un seuil apparemment incompressible d'aspiration à la disposition d'un emplacement réservé de la part des résidents motorisés semble exister. La question se pose de savoir quel serait le comportement des résidents en situation encore plus dégradée (à gauche de la courbe) : cette incompressibilité se confirmerait elle?
- La recherche s'est concentrée sur les foyers motorisés, et n'a donc pas permis de mesurer la part des démotorisations dans les déménagements en zone contrainte et l'élasticité des résidents à la possession d'une voiture particulière face à des difficultés croissantes de stationnement.