

[ VOITURE ET VOIRIE ]

# Mieux partager l'espace grâce à mutualisation du stationnement

Par Eric GANTELET, président du bureau d'études Sareco, et Philippe TAITHE, cabinet d'avocats Benesty Taithe Panassac

*On parle beaucoup d'autopartage et le concept commence à se développer en France. Une version plus légère de partage consiste à partager sa place de stationnement ou son parking. Moins impactant en termes de bouleversement des pratiques de mobilité, le concept de « mutualisation » des parcs de stationnement n'en reste pas moins complexe à mettre en œuvre. Son développement, dans les nouveaux quartiers notamment, peut constituer 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 place accordée dans la ville aux voitures particulières est en train d'évoluer, notamment dans les agglomérations françaises. A l'ère du « tout voiture », qui n'a guère épargné les villes jusque dans les années 1990, succède depuis plus de dix ans une démarche de questionnement sur l'aménagement urbain, qui vise à mieux répartir l'espace entre les différents modes de transport et les différents usages.

Dans cette démarche, le stationne-

ment a acquis un nouveau statut : les acteurs ont appris à le considérer non plus seulement comme un mal nécessaire, consommateur d'espace, mais comme indissociable des pratiques de déplacement. De fait, il est à la fois cause et conséquence des usages de la voiture, tantôt indispensable, tantôt indésirable, souvent polémique, éminemment politique.

Fruit des orientations suivies à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, l'organisation du stationnement est en France un thème

porteur de contradictions : une part seulement du stationnement est aujourd'hui placée sous maîtrise publique tandis que le reste, sous maîtrise le plus souvent d'opérateurs privés, échappe à l'action politique large et concertée au-delà de l'instruction 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.

## → Qu'est-ce qu'un parc mutualisé ?

La mutualisation du stationnement est 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.

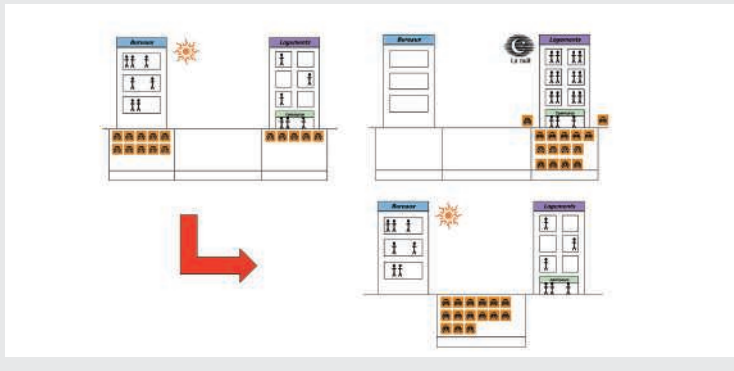
■ **La gestion d'un parking commun ou « mutualisé » peut s'envisager de deux façons :**



## SOMMAIRE

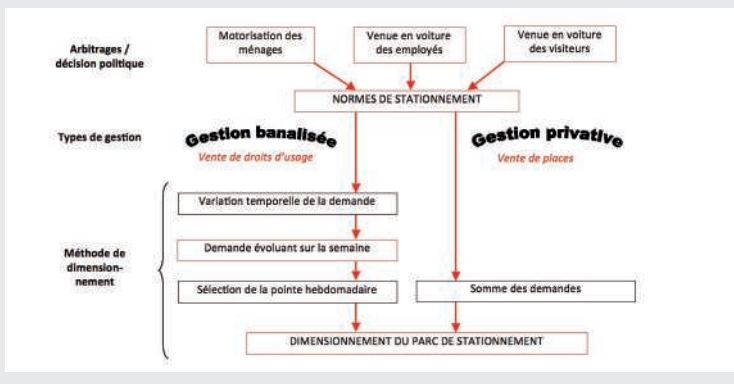
- *Voiture et voirie. Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement*
- *Veille juridique. Taxis : les pouvoirs des maires en matière d'autorisation de stationnement*
  - *L'anglais du transport. Algiers: A Metro for the White City*
    - *Agenda*
    - *Offres d'emploi*
    - *Appels d'offres*

## Le concept de mutualisation



- Sous forme d'une **gestion nominative des places** : c'est-à-dire que chaque équipement dispose de places privatives identifiées et exclusivement utilisées pour son usage propre. Le gain de la mutualisation provient alors, entre autres, d'une économie de construction (« effet d'échelle » : mutualisation des rampes et des accès notamment) et permet une plus grande liberté au niveau urbanistique en limitant les effets de coupure liés aux rampes d'accès, notamment;

## Méthode de dimensionnement de la capacité des parkings mutualisés



- Sous forme d'une **gestion foisonnée des places** : c'est-à-dire qu'une place peut être utilisée alternativement par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements (par exemple, les résidents la nuit, les actifs des bureaux en journée de semaine, les clients des commerces le samedi). Le foisonnement permet de réduire le nombre de places construites par rapport à une gestion privative ; en contrepartie, il exige une gestion plus fine : nombre d'abonnés/de badges distribués, nombre d'usagers horaires accueillis en fonction du niveau de remplissage du parking, etc.

## → Les avantages liés à la mutualisation du stationnement

De manière intrinsèque, la mutualisation du stationnement peut s'avérer un outil utile en tant qu'elle permet un dimensionnement optimisé de l'offre privative. Elle présente de multiples avantages.

### ■ Optimisation économique

En faisant jouer la banalisation des places entre des usages qui s'y prêtent, on peut espérer réaliser une économie pouvant atteindre jusqu'à un tiers des places.

Les secteurs en mutation, à l'heure actuelle, sont marqués par des contraintes de sol lourdes : friche industrielle avec des terrains pollués, présence d'eau assez rapidement dès qu'on creuse... La création de parcs mutualisés peut limiter l'impact de ces contraintes sur les projets et sur leur coût.

### ■ Un accompagnement plus efficace des politiques de mobilité

La mutualisation du stationnement

pour les logements peut être liée à une volonté de dissocier les logements des garages, afin de « mettre la voiture à distance ». Dans ce cadre, les enquêtes montrent que les résidents ont tendance à limiter leur fréquence d'utilisation de la voiture, notamment pour les très courtes distances. Ces parcs peuvent ainsi s'avérer des outils intéressants pour accompagner les démotorisations parfois souhaitées/attendues dans le cadre d'améliorations des niveaux de

## Quand le parking se transforme en centrale de mobilité

*Les parkings mutualisés peuvent dans certains cas se transformer également en des lieux offrant des prestations venant en complément des offres classiques du transport. De véritables pôles multimodaux où différents services à la mobilité peuvent être proposés : autopartage, covoiturage, location de voitures de longue durée, gardiennage/location de vélos, information sur les transports en commun, livraison déportée... Le parking devient alors un outil essentiel au service de la politique de la ville.*

## Quelques conseils

Si le concept de mutualisation est séduisant et fait souvent consensus, sa mise en œuvre opérationnelle peut se révéler plus ardue. Il entre difficilement dans les montages « habituels » des opérations d'aménagement.

### ■ Sa mise en place dans les nouveaux quartiers doit passer par :

- une nécessaire implication des partenaires très en amont, le sujet étant innovant et complexe pour les promoteurs, habitués qu'ils sont aux montages « tout privé »,
- une réflexion importante sur le montage opérationnel (notamment sur le porteur financier du projet),
- un peu de communication auprès des automobilistes, pour beaucoup, encore attachés à « leur » place privative.

### ■ Deux points à surveiller particulièrement :

- la question du phasage : il s'agit d'un point d'achoppement fréquent. Le parking mutualisé doit souvent être construit avant que l'ensemble de l'opération soit achevé. Il est nécessaire de prévoir soit des parkings provisoires, soit un portage financier pour les périodes intermédiaires,
- le contexte réglementaire : la réalisation d'un parking mutualisé peut par exemple dans certains cas être conditionné à la révision des normes du PLU (article 12).

desserte en transport en commun. Plus globalement ces parkings sont également l'occasion de mettre à disposition de leurs usagers des services plus performants et modulables que ceux envisageables dans des parkings sous immeubles.

### ■ Une meilleure adéquation aux besoins et à leurs évolutions dans le temps

Les immeubles et leur population évoluent, tandis que la capacité des garages privés associés reste stable. La mutualisation permet une meilleure adaptation dans la durée de l'offre à

la demande. Au contraire, les parcs à usage privatif et notamment de bailleurs sociaux, dont le calibrage ne correspond pas à la demande actuelle et encore moins à celle future, sont souvent largement inexploités et dégradés. En fixant dès le lancement de l'opération une offre connue et rationalisée à destination de chaque public, on se prémunit contre le grand nombre de places vides dans les parcs privés, qui alimente le cercle vicieux de la dégradation progressive et de la désertion, conduisant de surcroît à un envahissement de la voirie. Par ailleurs, si la mutation d'usage des

parkings sous immeuble est difficile, celle des parkings mutualisés est mieux organisable : démolition-reconstruction quand il s'agit de parc en silo, parkings conçus de façon à être « mutables »...

### ■ Plus de liberté urbanistique

La création d'un parking commun permet de limiter l'impact des rampes d'accès sur les espaces publics. De plus, la mutualisation du stationnement permet de réduire la place de la voiture dans le quartier, d'y diminuer la circulation automobile et donc de créer un cadre de vie plus convivial.

## Les entrepôts Macdonald, à Paris

*Il s'agit d'une opération de 165 000 m<sup>2</sup>. 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 (pas de gestion foisonnée des places attenantes aux logements),*

*En R-2, parking privé mutualisé sans places nominatives de 700 places ouvert au public et commercialisé auprès d'un investisseur/exploitant, couvrant les besoins des bureaux, commerces, activités ainsi qu'une partie des besoins du quartier attentant.*

## → Maîtrise publique ou maîtrise privée ?

D'une façon générale, le parking commun ou « mutualisé » peut se trouver :

■ **sous maîtrise publique** : le parc a dans ce cas souvent vocation à accueillir un public composé d'usagers horaires (il est payant pour du stationnement de courte durée) mais il existe des cas de parkings d'abonnés maîtrisés par la collectivité ou des parcs à usage mixte, le tout

sur la base de places banalisées.

■ **sous maîtrise privée**, ce qui n'exclut pas nécessairement le fait que le parking soit ouvert au public. Pour une copropriété, une ouverture au public dans le cadre d'une gestion foisonnée des places va être généralement plus délicate à mettre en place : certains résidents vont se montrer réticents à voir entrer des usagers extérieurs chez eux, l'inter-

vention *a priori* nécessaire d'un exploitant de parking va augmenter les charges de la copropriété, etc.

Il est alors parfois préférable d'envisager la constitution d'associations syndicales libres (ASL) ou d'associations foncières urbaines libres (AFUL), qui prévoient dès le départ la banalisation des places et leur ouverture au public, et dont les statuts s'imposent aux acquéreurs de places.



### Le parking des Machines, sur l'île de Nantes

*La présence d'eau à faible profondeur engendre sur l'île 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.*

### → Un contexte réglementaire contraint

Le Code de l'urbanisme introduit au travers de son article L 123-12-1 une hiérarchie des solutions de stationnement mises en place pour satisfaire les obligations prévues en la matière au PLU

▪ **En premier lieu**, une personne déposant un permis de construire doit être en mesure de réaliser ses places de stationnement sur le terrain qui accueille la construction ou sur un terrain dans un périmètre de l'ordre de 300 mètres. Cette disposition permet la mutualisation « privée » par la construction de parcs communs à différentes opérations dans un périmètre relativement proche.

▪ **En second lieu**, si tel ne peut être le cas en raison d'une impossibilité, il peut s'exonérer de cette obligation par la prise de concession à long terme ou l'achat de places de stationnement dans un parc voisin. Cette disposition devrait permettre la mutualisation « publique » en favorisant par ce biais la construction de parcs publics. Elle la limite néanmoins fortement par cette exigence d'impossibilité qui peut être juridique, administrative, technique ou architecturale. Dans certaines hypothèses, cette impossibilité peut être « créée », le cas échéant, par la collectivité publique dans le cadre d'une opération d'aménagement lorsqu'elle dispose de la maîtrise foncière et

qu'elle limite les possibilités de création de places de stationnement sur les terrains privés au travers des cahiers des charges de cession, de telle sorte que les promoteurs sont alors conduits à prendre des concessions à long terme dans les parcs publics, ce qui peut contribuer largement à leur financement, sans obérer leur capacité de mutualisation.

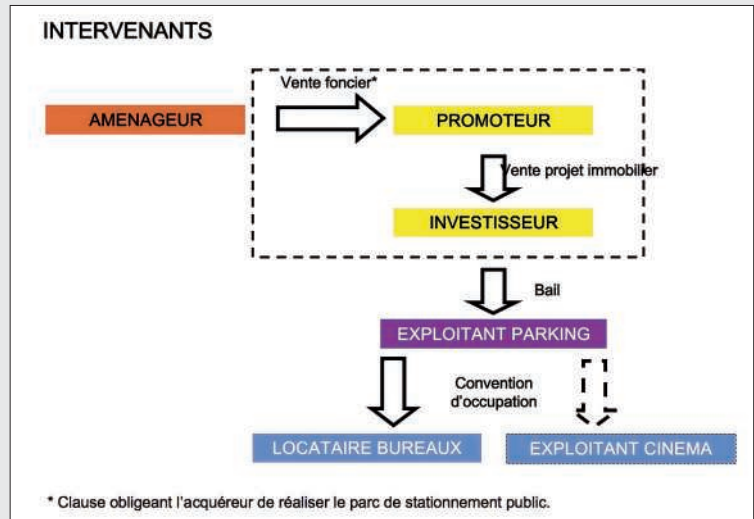
▪ **En troisième lieu**, si aucune de ces deux premières hypothèses n'a pu être mise en œuvre, il peut s'acquitter de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement. Il s'agit donc simplement d'une ultime alternative.

## → Les montages possibles

### Le parking mutualisé de la porte des Lilas, à Paris

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 m<sup>2</sup> SHON (surface hors œuvre nette). 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 – cinéma et cirque permanent (en soirée et le week-end). Le parc reste dans le giron privé avec un montage astucieux présenté dans le schéma ci-contre.



On distingue plusieurs types de montage en fonction notamment du porteur de l'investissement.

▪ **Portage par la collectivité :** le montage peut passer soit par la réalisation par un promoteur d'un parc de stationnement et sa revente à la ville, qui se charge de la commercialisation des places, soit par la prise en charge

de la construction directement par la ville.

▪ **Portage par l'aménageur :** dans ce cas, le parking est intégré au bilan de Zac et fait partie des équipements à financer.

▪ **Portage par un promoteur :** il s'agit dans ce cas de parkings restant

dans le « giron » privé, mais avec « obligation » faite à l'investisseur le construisant de l'ouvrir sur l'extérieur pour couvrir les besoins des autres promoteurs (par exemple, le parking des entrepôts Macdonald).

Les montages imaginés peuvent être plus ou moins complexes et sont à adapter à chaque cas d'espèce (voir encadré ci-dessous).

## → Conclusion

Si la mutualisation du stationnement constitue aujourd'hui un concept séduisant et reconnu, sa mise en œuvre est souvent freinée par une forme de frilosité générale, celle des promoteurs qui craignent de ne pouvoir vendre bureaux ou logements sans places attirées, celle des acheteurs et plus généralement celle des possesseurs de places plus ou moins utilisées qui ne cherchent pas à en rentabiliser l'utilisation, voire celle des

collectivités publiques, qui craignent l'échec de leurs opérations d'aménagement en cas de stationnement « insuffisant ».

Elle n'en finira pas moins sans doute par s'imposer directement ou indirectement, de par l'évolution de la place de la voiture au sein de la cité, de son coût, du caractère de plus en plus contraint des opérations urbaines limitant les possibilités de stationnement ou le développement

des écoquartiers, notamment. Le rôle des collectivités publiques n'en reste pas moins déterminant en la matière soit par incitation, soit par intervention directe par la réalisation de parcs mutualisés, ce qui n'empêche que certaines opérations privées ont d'ores et déjà mesuré les avantages de la mutualisation en la mettant en œuvre directement, comme on peut régulièrement le constater. □

### Sareco

Le cabinet Sareco est un bureau d'études spécialisé dans le domaine du stationnement depuis plus de trente-cinq ans. Il consacre une part conséquente de son activité au développement de parkings mutualisés sur le plan conceptuel et sur celui de sa mise en œuvre. L'essentiel des exemples présentés dans cet article est issu de ses études. Sareco organise régulièrement en collaboration avec le cabinet Benesty Taithe Panassac des formations sur la mise en œuvre de parcs mutualisés.

Tél. : 01 42 46 22 66 – [egantelet@sareco.fr](mailto:egantelet@sareco.fr) [www.sareco.fr](http://www.sareco.fr)