



## Mutualisation des parkings : un pari sur l'avenir. Les explications de Catherine Salvadori, experte en ingénierie du stationnement pour Sareco.

La première étape a consisté à estimer les besoins en stationnement pour les différents usagers : résidents, employés de bureaux et visiteurs. Sur la base de résultats d'enquêtes sur Lyon et d'autres villes, de données statistiques (INSEE), et d'une expertise terrain, nous avons apprécié le nombre de places de stationnement et leur répartition sur le territoire de Lyon Confluence.

### Pourquoi mutualiser le stationnement ?

CS : A La Confluence, cette idée était intéressante à explorer pour un ensemble de raisons.

D'abord, le contexte réglementaire est volontariste, avec les normes applicables au centre-ville qui ont été rabaisées : 1 place pour 115 m<sup>2</sup> shon pour les logements et 1 place pour 180 m<sup>2</sup> de bureaux.

Ensuite, la proximité de la nappe phréatique en sous-sol dès R-2 renchérit considérablement le coût de la construction de niveaux enterrés. On prévoit donc la construction d'un seul niveau de parking souterrain, ce qui ne peut pas suffire pour les besoins d'un immeuble de logement.

Par ailleurs, les principes paysagers de La Confluence limitent les constructions en sous-sol à l'emprise du bâtiment pour permettre la plantation d'arbres en pleine terre sur la majorité de la surface du coeur d'îlot.

Il fallait donc construire un nombre important de places complémentaires (2000 à 2500) à celles prévues sous les bâtiments (800 à 1000), et de préférence en les regroupant parce que la construction en sous-sol est onéreuse et ne doit pas diminuer les possibilités de végétalisation.

Une solution est de réaliser 3 ouvrages enterrés de grande dimension, d'une capacité pouvant aller de 600 à 800 places chacun. En effet, grâce aux économies d'échelle, le surcoût lié à la nature du sous-sol n'est plus insurmontable.

Dernier élément très important : à La Confluence, tous les îlots sont mixtes d'un point de vue fonctionnel, cela rend donc possible d'envisager une mutualisation entre résidents qui utilisent leurs places le soir et le week-end et les salariés qui ont des besoins inverses.

### Comment s'organisera cette mutualisation ?

CS : Les places de parking situées en sous-sol des immeubles seront classiquement vendues. Et pour le complément, le promoteur proposera, avec les logements ou les bureaux, un droit d'usage de longue durée dans l'un des parkings mutualisés, qui seront localisés à moins de 300 mètres du lieu de résidence ou de travail. La place sera garantie, mais pas fixe, comme c'est déjà le cas dans de nombreux parkings publics de centre-ville. A l'échéance de la location longue durée, le droit d'usage sera renouvelé ou non. Étant entendu que nous ne savons pas quelle sera l'évolution des modes de vie, et de l'usage de la voiture, il faut prévoir des adaptations.

### Ce système sera-t-il facilement accepté ?

CS : C'est un changement important dans les habitudes, mais qui est déjà bien engagé en France. A Paris, Porte des Lilas, un parking mutualise usages de loisirs et bureaux. Sur l'île de Nantes, 600 places sont partagées selon les besoins des habitants, des activités commerciales et des bureaux. La particularité de La Confluence est l'ampleur de la mutualisation qui pourra concerner à terme jusqu'à 2 400 places. Cela demande en particulier une méticuleuse préparation juridique : tout doit être organisé et contractualisé depuis la vente des lots jusqu'à l'usager final.

Mais les avantages sont importants : le promoteur construit des places de parking à moindre coût, l'acheteur est également gagnant et, après deux décennies d'exploitation, la collectivité récupère un parking public dont l'usage peut évoluer. Par ailleurs, dans les parkings publics, il est plus aisé de développer des services à la mobilité : centrale de mobilité, autopartage, véhicules électriques, que dans les parkings privés.