

# Note de synthèse

## Mobilités et transports

# L'offre privée de stationnement liée au logement

04

### Évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public

**Le plus souvent les politiques de stationnement s'intéressent au stationnement public et peu au stationnement privé lié au logement qui représente pourtant un pan important de l'offre à disposition des usagers.**

Ce désintérêt pour le stationnement privé s'explique largement par le fait qu'il est difficile à quantifier, si ce n'est par des enquêtes de terrain qui ne restituent qu'une vision partielle car limitée à des secteurs restreints.

À titre exploratoire, une démarche a été conduite sur l'agglomération lilloise pour évaluer l'offre privée de stationnement liée au logement, la confronter aux besoins des ménages et étudier les interactions avec le stationnement public.

Cette approche nouvelle du stationnement peut permettre :

- d'expliquer une saturation de la voirie que la collectivité subit de plein fouet. Par exemple dans un quartier ancien et dense de Lille, moins de 1 logement sur 10 dispose d'un garage; ce facteur explique quasiment à lui seul la saturation de la voirie : le déficit est structurel.
- de mesurer les marges de manœuvre. Est-il possible d'agir sur les pratiques des ménages qui utilisent la voirie alors qu'ils possèdent un garage qui est détourné de son usage ?
- d'affiner un diagnostic territorial et guider les mesures à prendre. À partir de l'offre et des pratiques de stationnement, quelles sont les orientations et les normes les plus appropriées dans les documents d'urbanisme ?

En s'appuyant sur les enquêtes ménages déplacements (EMD), les données du recensement général de la population (RGP/Insee) et de la taxe d'habitation, le Certu propose une démarche statistique à vocation très opérationnelle pour quantifier le stationnement résidentiel et étudier son impact à l'échelle d'une agglomération ou d'un quartier.

Au-delà de l'aire de la communauté urbaine de Lille, cette démarche qui est à la portée de toute agglomération dotée d'une enquête ménages déplacements gagnerait à être conduite ailleurs. En effet, mieux connaître l'offre privée et ses synergies avec l'offre publique, et leurs usages respectifs est le préalable pour optimiser la consommation de l'espace public dans une logique d'aménagement durable.

(1) Fichier de la taxe d'habitation de la Direction Générale des Impôts mis à disposition du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire pour le CETE Nord-Picardie (FLOCOM)



## L'offre de stationnement privée est globalement déficitaire par rapport à la demande

À l'échelle de la communauté urbaine de Lille, l'offre privée de stationnement présente un déficit par rapport à la demande. Tel est l'un des premiers résultats de l'étude.

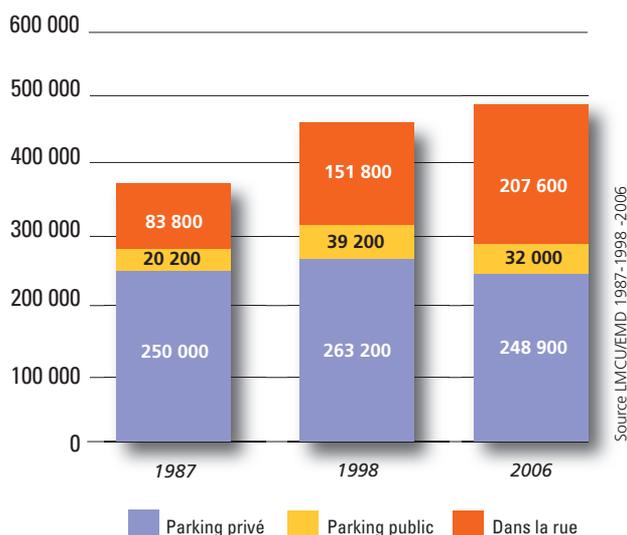
En effet, près de 8 ménages sur 10 disposent d'au moins une voiture mais sur 10 logements, 4 seulement disposent d'une aire de stationnement (source RGP 1999/Insee et FILOCOM).

Ce déficit est particulièrement marqué dans l'habitat ancien; un logement de plus de 40 ans a seulement 2 chances sur 10 de disposer d'une aire de stationnement contre 9 sur 10 pour un logement récent.

On mesure là l'impact des normes d'urbanisme, qui existent depuis près de 40 ans, sur l'offre privée. L'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme (ex-POS) en imposant une règle de construction d'aires de stationnement lors de la construction de logements a permis de créer une nouvelle offre privée.

Cependant, sur l'agglomération lilloise offre et demande privées ne s'équilibrent pas.

Pratiques de stationnement des ménages dans la communauté urbaine de Lille



## Les conséquences pour le stationnement public sur voirie sont immédiatement perceptibles



Lorsque l'offre privée fait défaut, la voirie prend le relais pour accueillir le stationnement résidentiel

Sur le territoire de la communauté urbaine de Lille, 2 voitures sur 10 étaient garées sur voirie en 1987, elles sont 4 sur 10 en 2006.

D'une part, le parc de voitures des ménages a plus que doublé entre 1987 et 2006. D'autre part, la sollicitation forte de la voirie découle soit d'une offre privée fortement déficitaire (tissu urbain dense et ancien par exemple) soit de pratiques des ménages où le garage existe mais est détourné de son usage ou inutilisé. Dans les deux cas, la collectivité publique, gestionnaire de la voirie est alors concernée au premier chef.

Si globalement l'offre privée peine à absorber les besoins des ménages, la situation est très différenciée selon la nature du tissu urbain et la localisation. L'analyse plus fine de quatre types d'habitat sur l'aire de la communauté urbaine de Lille souligne des différences majeures :

- dans l'habitat ancien dense (petites maisons accolées aux façades étroites), le déficit d'aires de stationnement résidentiel est le plus marqué. Il se conjugue avec des possibilités de stationnement sur voirie restreintes, peu de foncier disponible, d'où de faibles marges de manœuvre ;
- dans les lotissements de maisons individuelles ou semi-accolées, les difficultés de stationnement résidentiel sont plus la conséquence de détournement d'usage du garage de sa vocation initiale que d'un véritable déficit structurel de l'offre privée ;
- dans les lotissements de standing, l'offre privée est suffisamment dimensionnée pour absorber la demande de stationnement ;
- dans l'habitat de type « grands ensembles » étudié, l'offre privée n'existe pas. Il revient au bailleur et à la collectivité de gérer le stationnement anarchique sur les espaces publics disponibles au pied des immeubles et la saturation de la voirie alentour. Inversement, l'habitat collectif récent (moins de 40 ans) est a priori bien doté en aires privées de stationnement en raison de l'impact des normes d'urbanisme mais il n'a pas été étudié dans cette démarche.

## Quantifier l'offre privée de stationnement, un apport utile pour les besoins d'un SCoT, d'un PDU, d'un PLU ou d'une politique de stationnement

Quantifier le stationnement résidentiel consiste à confronter l'offre privative liée au logement avec le taux de motorisation : il est alors possible de cartographier « le degré de déficit » du stationnement privé.

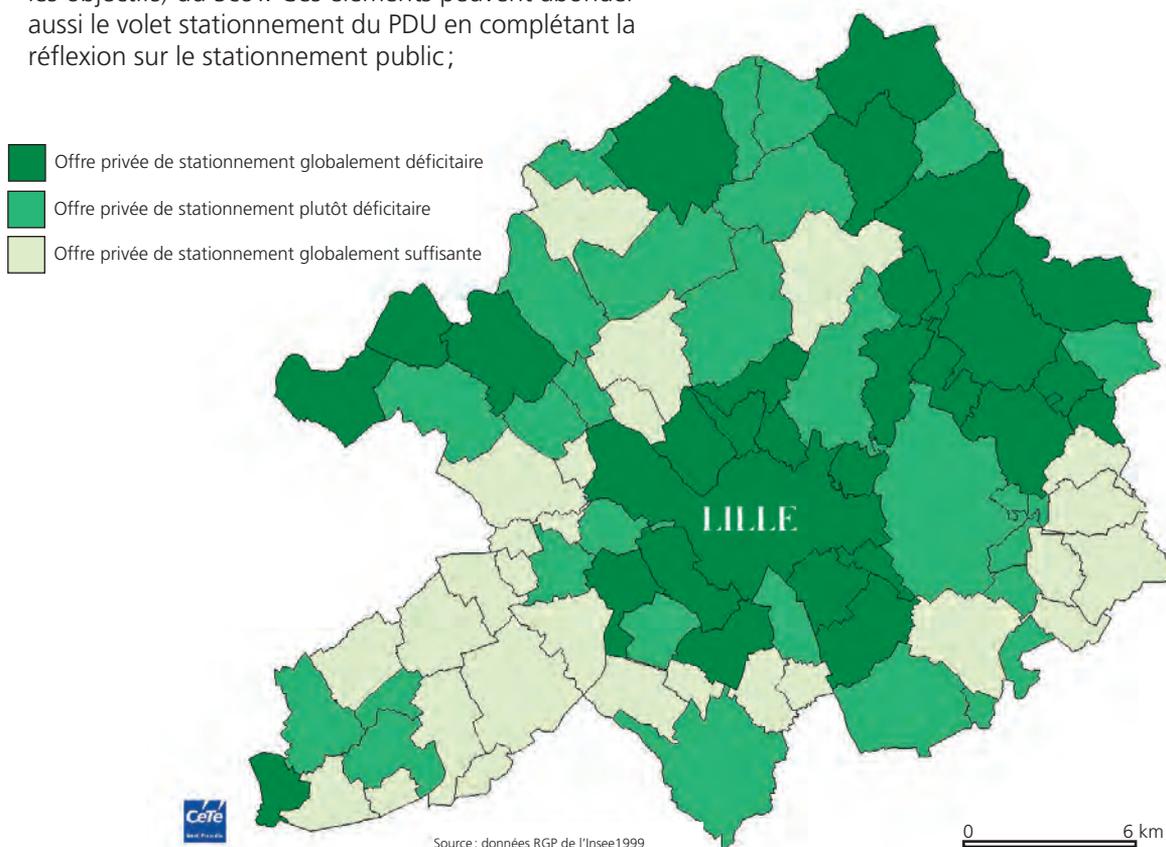
Sur l'agglomération lilloise, l'offre privée ne parvient pas globalement à absorber les besoins de stationnement des ménages. Mais le panorama est contrasté : la tension est particulièrement marquée à Lille, Roubaix, Tourcoing et dans certaines communes périphériques de ces villes. D'autres, plus excentrées, se trouvent dans une situation globalement satisfaisante.

Cet enseignement est utile à plusieurs niveaux :

- à l'échelle de l'agglomération pour les travaux de planification. Connaître les grands équilibres du stationnement résidentiel (offre et besoin) sert pour l'élaboration d'un SCoT dont les déplacements et le stationnement sont partie intégrante<sup>(2)</sup>. Concrètement la cartographie du stationnement résidentiel apporte des éléments de fond pour élaborer le dossier de présentation (qui pose un diagnostic) et le PADD (qui fixe les objectifs) du SCoT. Ces éléments peuvent abonder aussi le volet stationnement du PDU en complétant la réflexion sur le stationnement public ;

- à l'échelle communale, ces données permettent par exemple d'élaborer des normes de stationnement pertinentes dans les PLU. Elles peuvent aussi nourrir la réflexion urbaine : par exemple en aidant à orienter la localisation de logements sociaux neufs (soumis à des exigences moins fortes pour la construction de stationnements privatifs) en dehors de rues déjà identifiées comme très déficitaires en offre privative de stationnement ;
- à l'échelle infra-communale, pour mieux comprendre les problèmes de stationnement sur voirie localisés dans certains quartiers. L'intérêt étant de diagnostiquer précisément si l'offre est déficitaire ou si l'offre existe mais est détournée de son usage par les pratiques des ménages.

Disposer de données quantitatives sur le stationnement résidentiel permet de mieux en comprendre les enjeux et davantage le prendre en compte dans les politiques urbaines.



Cartographie du stationnement résidentiel sur l'agglomération lilloise obtenue en confrontant offre privative et motorisation des ménages - source RGP/INSEE

(2) Articles L122-1 et R122-2-1 du code de l'urbanisme

## Un indicateur synthétique, le ratio « parking/logement » permet de quantifier l'offre

L'étude lilloise a permis d'établir un indicateur synthétique pour caractériser l'équipement des logements en stationnement privé. Considérant qu'une aire de stationnement peut accueillir une voiture, il est calculé comme suit :

$$\frac{\text{Nombre d'aires de stationnement privées}}{\text{Nombre de logements}}$$

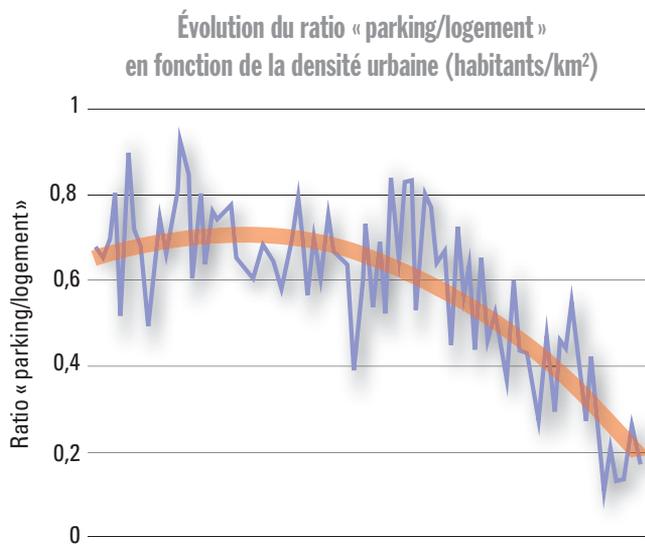
Il est obtenu à partir du recensement général de la population et du fichier de la taxe d'habitation (FILOCOM). La détermination de cet indicateur, et son analyse croisée avec les données des enquêtes ménages déplacements, permet d'interpréter des situations observées sur l'agglomération lilloise.



Un quartier de "grands ensembles" : absence de garages privés, le stationnement de surface est saturé

## Le niveau de l'offre de stationnement varie selon la nature du tissu urbain

Le ratio « parking/logement » n'est pas homogène à l'échelle de l'agglomération lilloise. Il varie dans l'espace, en fonction de la densité urbaine : plus la ville est dense, plus le ratio « parking/logement » est faible.



Les 85 villes, de la communauté urbaine de Lille, de la moins dense à la plus dense

Trois facteurs explicatifs sont mis en évidence. Tout d'abord, lorsque la densité est forte, l'espace urbain est rare et contraint ; il laisse alors une moindre place aux voitures en stationnement.

Ensuite, plus le bâti est ancien, plus le ratio « parking/logement » est faible. Par exemple dans l'habitat individuel, les écarts sont flagrants :

	Habitat individuel		
	+ 40 ans	De 20 à 40 ans	- de 20 ans
Ratio « parking/logement »	0,2	0,8	0,9

Enfin, outre l'ancienneté, le type d'habitat joue un rôle. Il ressort des observations lilloises que l'habitat individuel est globalement mieux doté en aires privées de stationnement que l'habitat collectif.

	Habitat individuel	Habitat collectif	Total
Ratio « parking/logement »	0,6	0,2	0,4

Finalement, c'est parce que dans les zones denses prédomine un habitat collectif ancien, que mécaniquement le ratio « parking/logement » se trouve abaissé. Que l'offre soit faible n'est pas forcément problématique en soi. Elle doit être analysée au regard de la demande : le taux de motorisation des ménages.

## Les besoins de stationnement des ménages varient sous l'influence de facteurs socio-économiques

Les ménages de l'agglomération lilloise ne sont pas équipés de façon similaire en voitures particulières. Dans l'agglomération de Lille, 26 % des ménages ne possèdent pas de voiture, 49 % en possèdent une et 25 % en possèdent 2 ou plus. (1999-RGP Insee).

Le taux de motorisation varie principalement sous l'influence de paramètres socio-économiques des ménages parmi lesquels :

- la catégorie socioprofessionnelle : les professions libérales et intermédiaires avec respectivement 1,3 et 1,1 voiture en moyenne par ménage sont mieux équipées que les ouvriers (0,9) ou les employés (0,8) [source EMD 2006 LMCU];
- la taille du ménage : ceux composés de 4 personnes sont en proportion mieux équipés (1,6 voiture/ménage) à l'inverse des grandes familles (1,5 voiture/ménage) et des ménages d'une personne (0,4 voiture/ménage);
- le statut d'occupation du logement : les ménages locataires sont plus faiblement motorisés que les ménages propriétaires avec respectivement 0,7 et 1,4 voiture/ménage [source EMD 2006 LMCU].

### Zoom sur la méthode, les données utilisées :

Source statistique utilisée	Apports	Limites
Le recensement général de la population RGP (Insee)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• taux d'équipement des ménages en voiture particulière et taux de motorisation (question n°14);</li> <li>• nombre de ménages déclarant disposer d'un emplacement réservé au stationnement situé dans l'immeuble ou la propriété (question n°13);</li> <li>• caractéristiques socio-économiques des ménages</li> </ul> Ces données sont exhaustives à l'échelle infra communale ou d'une agglomération. Elles sont structurées en IRIS et plus finement en îlots.	Pas d'indications sur les caractéristiques de ces aires de stationnement
Le fichier de la taxe d'habitation de la Direction Générale des Impôts est détenu pour partie par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire par convention et exploité par le Cete Nord – Picardie (fichier MEEDDAT/FILOCOM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les caractéristiques des garages/box/parkings : nombre, ancienneté du bâti de l'aire de stationnement, surface de l'aire de stationnement.</li> </ul> Ces données sont exhaustives à l'échelle infra communale ou d'une agglomération. Elles sont structurées en sections cadastrales.	Mais ce fichier n'intègre pas les parkings des immeubles collectifs qui ne sont pas attribués aux ménages (hors champ de la taxe d'habitation). C'est le cas notamment de parkings d'immeubles HLM et « places visiteurs ».
L'enquête ménages déplacements	Question : la nuit, où stationne le plus souvent le véhicule ? 1/dans un box, garage ou autre emplacement réservé 2/dans la rue 3/dans un parc de stationnement à ciel ouvert ou place publique 4/dans un parc de stationnement couvert accessible au public. L'EMD procure donc des informations sur les pratiques et usage des emplacements. Exploitation pertinente à l'échelle d'une agglomération ou d'une commune.	Toutes les agglomérations n'ont pas d'enquêtes ménages déplacements Enquête qui porte sur un échantillon de ménages, une exploitation au niveau infra communal n'est pas pertinente.
<p><b>La démarche statistique :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• identifier les données disponibles et compatibles entre elles car sections cadastrales et îlots ne se recoupent pas forcément;</li> <li>• calculer le ratio « parking/logement » (indicateur de l'offre de stationnement résidentiel) et le taux de motorisation (indicateur des besoins des ménages) et identifier les facteurs qui les font varier à la hausse ou à la baisse;</li> <li>• entreprendre une analyse croisée des données et identifier les mécanismes liés au stationnement résidentiel.</li> </ul> <p><b>Les précautions à prendre :</b></p> <p>La faisabilité de la démarche n'est pas systématique : outre les limites intrinsèques à chaque type de données, le croisement à partir de trois sources statistiques dont la nature et la structuration sont différentes peut s'avérer quelquefois délicat.</p>		

## Offre et demande de stationnement résidentiel ne s'ajustent pas dans la sphère privée

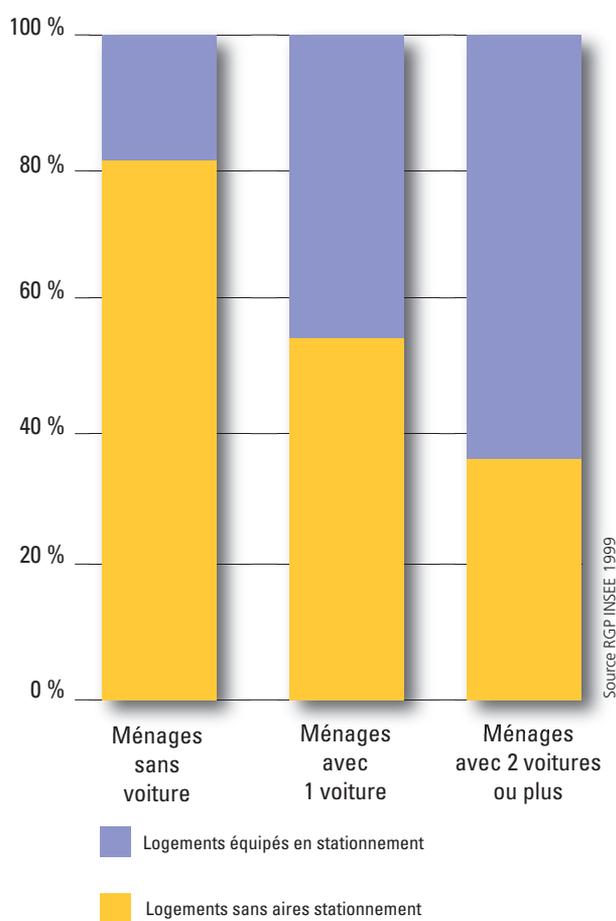
L'un des principaux enseignements de l'étude lilloise est finalement de souligner que l'offre privée ne parvient pas à absorber tous les besoins de stationnement des ménages alors qu'idéalement la sphère privée devrait être en mesure de prendre en charge ses besoins propres.

Cependant, quelquefois un certain ajustement s'opère. Par exemple, les ménages multi-motorisés de l'agglomération lilloise se tournent davantage vers des logements équipés d'aires privatives de stationnement.

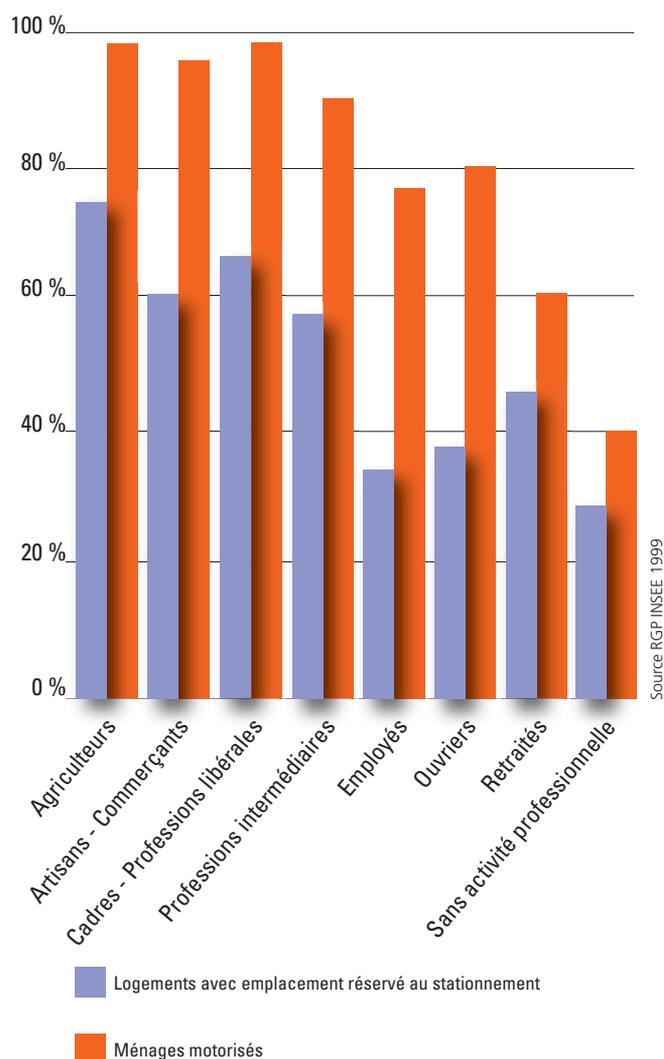
De la même façon, la prise en charge des besoins privés de stationnement varie avec la catégorie socioprofessionnelle. En effet, les agriculteurs, cadres et professions libérales sont les ménages les plus fortement motorisés, mais également les mieux équipés avec un ratio « parking/logement » de l'ordre de 0,7.

Le niveau de ressource des ménages explique pour partie ces variations : sur l'agglomération lilloise, le ratio « parking/logement » des 10 % de ménages les plus riches est de 0,6 contre 0,2 pour les 20 % de ménages les moins riches. Pour ces derniers, ce faible ratio peut également être la conséquence d'une moindre motorisation et/ou d'une propension plus forte à occuper un habitat ancien structurellement déficitaire en aires privées de stationnement.

Motorisation des ménages et équipement des logements dans la communauté urbaine de Lille



Équipement des ménages en voitures et en stationnement, en fonction de la catégorie socioprofessionnelle, dans la communauté urbaine de Lille



## Déficit de l'offre ou détournement d'usage, la voirie en guise de réponse

Dans le contexte lillois, la voirie est clairement devenue la variable d'ajustement puisque l'offre ne parvient pas à répondre à la demande des ménages. Localement, deux cas de figure non exclusifs l'un de l'autre se présentent :

- soit il existe un déficit structurel d'aires de stationnement privatives et la demande se reporte nécessairement sur voirie ou en ouvrages ;
- soit l'offre de stationnement privée au domicile n'est pas a priori déficitaire mais elle l'est devenue (garage transformé en pièce d'habitation) ou elle est sous-utilisée.

L'étude des pratiques de stationnement à partir des enquêtes ménages déplacements sur l'agglomération lilloise montre que la valeur de la voiture joue : 53 % des véhicules de moins de 5 ans stationnent sur un lieu payant contre 35 % pour ceux de plus de 5 ans.

De même, la voiture principale stationne plutôt dans un garage (à 65 %) tandis que la deuxième voiture stationne plutôt sur voirie (à 89 %). Enfin les pratiques de stationnement diffèrent selon la catégorie socioprofessionnelle : artisans, commerçants, professions libérales et intermédiaires, employés stationnent plutôt hors voirie, à l'inverse des ouvriers, étudiants et chômeurs.



*De l'habitat pavillonnaire, où les garages existent mais la voirie est tout de même fortement sollicitée.*

## À suivre

L'analyse conduite à Lille a ouvert de nouvelles perspectives sur la connaissance de l'offre privée et son utilisation. Cette nouvelle dimension enrichit fortement les politiques publiques de stationnement, qui jusqu'à présent n'intégraient pas ce pan entier de l'offre. Mieux évaluer l'impact du stationnement lié au logement permet :

- pour l'heure, de comprendre si une saturation de la voirie est la conséquence d'un déficit structurel de l'offre privée liée au logement ou si les comportements des ménages sont en cause (stationnement sur voirie tandis que le garage est utilisé comme annexe, pièce supplémentaire...). Les marges de manœuvre de la collectivité sont profondément différentes dans l'un et l'autre cas ;
- pour l'avenir, d'alimenter les réflexions déplacements/stationnement dans les SCoT et PDU et guider l'élaboration des normes de stationnement lié au logement dans les PLU.

Les constats dressés sur l'agglomération lilloise peuvent-ils être généralisés ? Qu'en est-il dans les autres villes ? Engager la même démarche dans d'autres agglomérations permettrait d'aller plus loin dans l'analyse et sans doute de repérer des constantes fort utiles pour permettre aux politiques de stationnement d'atteindre un nouveau seuil de maturité.

### Pour en savoir plus

#### Ouvrage :

Pour plus de détails, se référer à l'ouvrage : « L'offre privée de stationnement liée au logement - Évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public. »

#### Contacts :

Danièle VULLIET (Certu) [daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr)

Sylvie MATHON (Cete Nord-Picardie) [sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr)

#### Site internet :

[www.certu.fr](http://www.certu.fr) - Rubrique : Mobilité et déplacements/politiques de stationnement.

*Rédaction : Danièle VULLIET, Certu*

*Crédits photos et diagrammes : Lille Métropole Communauté Urbaine - Cete Nord-Picardie*

*© 2008 Certu.*

*Mise en page : Cete de Lyon.*

#### **Certu**

**centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques**

**9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06**

**téléphone : 04 72 74 58 00 - télécopie : 04 72 74 59 00**

**[www.certu.fr](http://www.certu.fr)**