

Le stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social

Étude exploratoire

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

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Remerciements

Que soient remerciés, pour leurs conseils et leurs relectures, les membres du comité d'étude :

Olivier BROCHARD et Didier GOSSET, Délégation interministérielle à la Ville,
Odile LAPÔTRE, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction,
Véronique MOMAL, Union Sociale pour l'Habitat,

ainsi que :

Muriel Bensaïd, Arnaud Demay et Jean-Jacques Faure, Direction des transports terrestres,
et **Cécile Clément**, CETE Méditerranée.

Que soient remerciés également, pour la disponibilité dont ils ont fait preuve,

Mesdames et Messieurs Aubert, Becquart, Bourdel, Bruyère, Chaffaux, Collier, Comyn, Csizmadia,
Cuisset, Dehaene, Demay, Demeestere, Desprez, Didaux, Haedens, Hocquez, Jacob, Joret, Lapere,
Lemaire, Leroy, Mortier, Mutuel, Ochin, Paillout, Quint, Surmont, Thiéffry,

et toutes les personnes rencontrées dans le cadre de ce travail.

Cette étude a été réalisée par Sylvie Mathon, CETE Nord Picardie.

Organisme commanditaire : Délégation interministérielle à la ville (DIV)		
Titre : LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL DANS LE PATRIMOINE LOCATIF SOCIAL		
Sous-titre : ÉTUDE EXPLORATOIRE	Date d'achèvement : 11/2003	Langue : française
Organisme auteur : CETE Nord Picardie	Rédaction : Sylvie Mathon (CETE Nord-Picardie) Coordination : Inès Urtiaga (CERTU) / finalisation G. Geoffroy (CERTU Urb)	Relecteurs assurance qualité : L. Bauduer (CERTU Mobilité) C. Clément (CETE Méditerranée)
Résumé : Cette étude exploratoire cherche à cerner les enjeux et difficultés spécifiques du stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social. Outre de nombreuses investigations propres à ce questionnement, elle mobilise également la connaissance actuelle des mécanismes du stationnement résidentiel dans un contexte plus général. Elle analyse alors les discours et pratiques des bailleurs sociaux, en questionnant leurs modes de gestion, leur organisation, leur appréhension de la demande de stationnement. Elle examine également les éléments qui entrent en jeu dans la formation des choix des locataires, en particulier les contraintes économiques, au sein d'un « marché local » du stationnement. Enfin, elle propose quelques pistes de réflexion pour guider l'action publique, dans un domaine qui concerne tant la gestion des espaces publics que les politiques de déplacements.		
Mots clés : stationnement – patrimoine locatif social – bailleurs sociaux – politique de la ville		Diffusion : Rapport d'étude en version papier et téléchargement internet
Nombre de pages : 73	Confidentialité : non	Bibliographie : oui

SOMMAIRE

1. Problématique et méthodologie de l'étude	9
2. Les enseignements de quelques études de cas	12
3. Les enjeux urbains de l'occupation d'espace par la voiture en stationnement	19
4. Les spécificités du parc locatif social en termes de stationnement résidentiel	26
5. Discours et pratiques des bailleurs sociaux	33
6. Mieux connaître la demande de stationnement dans le parc locatif social	47
7. Quel rôle pour la puissance publique dans un « marché local » du stationnement ?	59
8. Références bibliographiques	68
Annexe	70
Tables des matières	72

1. Problématique et méthodologie de l'étude

1.1 Eléments de questionnement

Le logement social, dit HLM, constitue un segment spécifique de l'habitat en France. Géré par des organismes publics locaux (offices et OPAC) et des entreprises privées (entreprises sociales pour l'habitat), le logement social se définit tout d'abord par des spécificités encadrées en termes de modalités de financement et d'attribution des logements.

L'habitat social se distingue également des autres formes d'habitat par des tendances propres qui, sans être systématiques ni exclusives de ce type d'habitat, en constituent le socle organisationnel :

- des propriétaires bailleurs, gestionnaires d'un important parc de logements,
- une vocation sociale qui suppose des subventions publiques et un profil économique des ménages plutôt fragile,
- dans certains cas, une urbanisation spécifique et datée, "les grands ensembles", caractérisée par une massification de logements sur un même site, un même quartier.

L'hypothèse de l'étude part du principe que ces spécificités institutionnelles, économiques et urbaines de l'habitat social induisent des phénomènes supplémentaires à intégrer lors de l'élaboration d'une politique de stationnement résidentiel par une collectivité locale.

En effet, si stationner son véhicule (voiture, moto ou vélo) sur son lieu de domicile répond à un corpus de choix ou de contraintes identiques, quel que soit le mode d'habitat, on peut supposer que les ménages locataires de logements sociaux s'inscrivent dans un système de contraintes qui peut leur être spécifique.

Dans cette étude, le stationnement résidentiel est abordé sous deux dimensions :

- le stationnement comme consommateur d'espace urbain (public ou privé) à l'échelle d'une rue ou d'un quartier,
- le stationnement comme maillon final du système de déplacement en voiture.

Les questions posées sont :

- le stationnement des voitures sur le lieu de résidence dans le parc locatif social pose-t-il problème – dans quels cas, en quels termes ?
- les bailleurs sociaux rencontrent-ils des difficultés de gestion de leurs places de stationnement ?
- si la voiture représente un bien important, du point de vue de l'impact financier mais aussi en tant que moyen parfois indispensable pour accéder aux activités urbaines (emplois, formation, commerces, services...), comment se pose, pour les ménages du parc locatif social, la question du stationnement résidentiel, notamment dans ses aspects économiques ?

1.2 Sources et méthodes

Plusieurs méthodes d'investigation ont été mobilisées dans ce travail, qui utilise des données tant quantitatives que qualitatives. Le recours à différentes sources d'information a permis de conforter ou de préciser les résultats obtenus et de répondre aux différentes facettes du questionnement.

Cette étude se fonde ainsi sur :

- Une recherche bibliographique, relative à la connaissance des pratiques de stationnement résidentiel ; en particulier, les travaux effectués dans le cadre du programme de recherche PUCA sur le stationnement résidentiel constituent un corpus de connaissances important.
- La réalisation d'une vingtaine d'entretiens semi-directifs auprès d'acteurs institutionnels : représentants de bailleurs sociaux, Direction départementale de l'Équipement (Pas-de-Calais), Mission interministérielle d'inspection des logements à occupation sociale Nord-Pas-de-Calais (MILOS), association nationale de locataires (CLCV), compagnie d'assurances (AGF), Association Régionale HLM Nord-Pas-de-Calais.
- La réalisation d'une vingtaine d'entretiens semi-directifs auprès d'habitants, dont la moitié auprès de ménages locataires HLM.
- Les éléments recueillis lors d'une réunion-débat organisée par l'ARHLM Nord-Pas-de-Calais dans le cadre de l'étude (une dizaine de bailleurs de la Région étaient représentés).
- L'analyse d'une centaine de courriers envoyés par des locataires HLM à la DDE du Pas-de-Calais dans le cadre de la procédure de recouvrement de trop perçus d'APL.
- L'analyse des montants de la taxe d'habitation acquittés pour la location d'un garage ou d'une place de parking dans le patrimoine social, sur la ville de Villeneuve d'Ascq.
- L'analyse comparative des données fournies par la Caisse d'Allocations Familiales de Lille sur les "reste-à-charge" des loyers liés d'une part au logement et d'autre part au garage/parking sur les villes de Lille, Lomme, La Bassée et Comines (Nord). Le "reste-à-charge" est entendu comme ce que le ménage doit payer après déduction de l'APL.
- L'analyse de dossiers de montage d'opérations neuves HLM, mis à disposition par la Direction Départementale de l'Équipement du Pas de Calais.
- L'analyse du fonctionnement du stationnement sur quatre quartiers d'habitat social :
 - deux quartiers à Lille (résidence Delory et quartier Vauban) : visite et observation des sites, analyse d'environ 200 questionnaires et réalisation de six entretiens semi-directifs auprès des locataires et d'un gardien ;
 - le quartier de l'Hôtel de Ville, à Villeneuve d'Ascq : visite, observation du site, réalisation d'une enquête d'occupation du stationnement sur voirie, cinq entretiens semi-directifs auprès de locataires HLM ;
 - un quartier à Aulnay-sous-bois : visite du site et analyse des documents et études produites dans le cadre du GPV.

Concernant cette dernière source d'information, le choix des quatre "zoom" ainsi effectués a été guidé par le souci de varier les caractéristiques urbaines de ces quartiers. Ont été retenus un quartier excentré, caractéristique des "grands ensembles" (cas n°1), deux quartiers de centre ville d'agglomération (cas n°2 et 3) et un quartier central de ville nouvelle (cas n°4). Pour autant, ces quatre exemples n'ont pas valeur de typologie, ni ne prétendent à la représentativité. L'analyse de ces cas singuliers permet de mettre au jour un certain nombre de questions posées par le stationnement résidentiel dans le parc locatif social, de saisir l'articulation de différents éléments d'analyse. Les informations obtenues sont complétées par ailleurs grâce à d'autres types d'investigation, notamment les témoignages recueillis auprès des différents acteurs rencontrés dans le cadre de cette étude.

2. Les enseignements de quelques études de cas

2.1 Cas n°1 : un "grand ensemble" : les quartiers nord d'Aulnay-Sous-Bois

L'étude de cas se base essentiellement sur l'analyse des études et diagnostics effectués dans le cadre du Grand Projet Urbain (GPU), initié depuis 1993, confortée par une visite du site et des parkings ainsi qu'un entretien avec le directeur d'agence.

Conçus en fin des années 60, dans une logique de rapprochement habitat-emploi, les grands ensembles du quartier nord sont restés coupés "physiquement" du reste de l'agglomération par des grandes infrastructures routières et autoroutières. Ils constituent un morceau de ville de 24 000 habitants, soit 30% de la commune d'Aulnay, concentrés sur 4% du territoire communal.

Les quartiers nord d'Aulnay sont composés d'un immense parc locatif social de 5480 logements géré par 3 bailleurs, dont le bailleur Le Logement Français, qui possède 4450 logements. Compte tenu du nombre de logements gérés, le Logement Français a constitué un acteur essentiel dans la mise en œuvre de la démarche de Grand Projet Urbain. Une action de requalification de quartier, dans un contexte d'habitat social, ne peut se mener sans partenariat impliqué de la part du bailleur. Ce bailleur social a, par exemple, mené un vaste programme de résidentialisation de ses immeubles ainsi qu'un renforcement des antennes de gestion locale et du nombre de gardiens d'immeubles. Ces actions de proximité visaient toutes à reconquérir les espaces et les liens de vie du quartier.

Une démarche de GPU procure une occasion, rare, de bâtir un diagnostic approfondi des dysfonctionnements d'un quartier. Il était intéressant, dans le cadre d'une approche sur le stationnement, de voir si cette problématique spécifique faisait partie ou non du cadre d'études GPU. De fait, deux études GPU ont été réalisées, sur les déplacements d'une part, et le stationnement d'autre part, par le bureau d'études ISIS-BETURE. Ces études permettent de disposer d'une bonne connaissance des modalités de déplacements et de motorisation des habitants des quartiers Nord.

Un premier enseignement est celui du taux de motorisation relativement élevé, puisque 77% des ménages du quartier ont à leur disposition au moins une voiture. Ce taux de motorisation est à mettre en perspective avec la localisation du quartier dans l'agglomération. Un quartier périphérique induit un taux de motorisation plus élevé que celui constaté dans un quartier plus central. Le diagnostic du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France met en évidence ce phénomène, en rappelant que:

- 80% des déplacements de banlieue à banlieue se font en voiture,
- le taux de motorisation par habitant augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris: 0,28 à Paris, 0,35 en 1^{er} couronne et 0,4 en 2^{ds} couronne,
- si les déplacements motorisés des Parisiens sont restés stables entre les deux enquêtes ménages (1991 et 1997), ceux des habitants des départements de petite couronne ont augmenté de 14% et ceux de la grande couronne (soit 48% de l'ensemble des déplacements motorisés) ont augmenté de 12%.

La localisation du quartier de résidence entraîne un impact sur l'usage et donc le nombre de voitures par ménage. Une moindre motorisation des ménages résidant en logement social est plutôt constatée lorsque le lieu de résidence est proche d'un centre ville. Dès que le lieu de résidence est plus excentré, comme l'exemple des quartiers Nord d'Aulnay, le taux de motorisation tend à augmenter.

Ce taux de motorisation est constaté alors que les quartiers Nord sont plutôt bien desservis, en terme de couverture géographique, par les transports en commun : 6 lignes de bus, dont deux ont une vocation de rabattement sur les gares RER et deux autres une vocation de desserte des pôles d'emplois. La desserte par les transports en commun permet d'assurer 35% des déplacements quotidiens, soit une part non négligeable des déplacements. L'autobus est essentiellement utilisé pour l'accès à la gare RER de Villepinte. Les transports en commun sont également adaptés à la desserte des établissements scolaires secondaires.

La qualité de la desserte doit cependant être relativisée par rapport à l'accessibilité des principaux pôles d'emplois. Si l'étude ISIS-BETURE montre l'efficacité de la desserte des établissements scolaires et du RER, elle met également en évidence une certaine dépendance par rapport à l'automobile pour les trajets qui ne sont pas desservis par la ligne RER – notamment pour l'usine Citroën, qui est le plus important employeur situé à proximité immédiate du site. L'enquête ISIS-BETURE montre que 100% des habitants enquêtés travaillant à l'usine Citroën utilisent une voiture pour aller travailler. A titre de comparaison, les personnes enquêtées travaillant à Roissy utilisent à 50% le RER, à 17% un transport employeur et à 33% une voiture. Cette utilisation quasi systématique de la voiture pour aller à l'usine Citroën ou à Garonor¹ laisse supposer une absence de qualité du service rendu par les transports en commun sur certains parcours, non desservis par le RER. L'étude note en particulier que la desserte en bus de l'usine Citroën est très contraignante par rapport à l'usage de la voiture. Des faibles fréquences de passage et des itinéraires longs et complexes amènent les gens à préférer prendre la voiture. L'étude n'évoque cependant pas les amplitudes horaires, particulièrement peu adaptées aux horaires tôt le matin ou de nuit, propres aux activités de la logistique et de la manutention en entrepôt.

Concernant le stationnement des voitures, les Quartiers Nord d'Aulnay illustrent bien le cas spécifique des Grands Ensembles. Dans ces quartiers, l'espace public est vaste et souvent occupé par la voiture en stationnement. L'étude ISIS-BETURE estime que 60% des voitures en stationnement sur la voie publique le sont pour une longue durée (faible rotation du stationnement). Ce phénomène de voitures-ventouses pose le problème d'occupation des espaces de proximité des immeubles alors que dans un même temps, le responsable de l'agence de gestion locative du Logement Français est confronté à une importante vacance locative de son parc de parkings en souterrain. Aujourd'hui, seuls 4 parkings souterrains restent ouverts à la location, les autres ont été fermés pour cause de vacance et d'insécurité croissante.

Le cas d'Aulnay peut illustrer la problématique spécifique du stationnement dans un quartier de "grand ensemble", qui se traduit surtout en termes de dégradation des espaces :

- dégradation des espaces de proximité par une occupation des voitures en stationnement,
- dégradation des espaces privatifs, par le développement de phénomènes de vacance voire de fermeture des parkings privatifs du bailleur.

¹ – Importante zone d'activité située sur la commune d'Aulnay.

Photo n°1 : Le stationnement dans un grand ensemble : le cas des quartiers Nord d'Aulnay.



2.2 Cas n°2 : un quartier de centre-ville : le quartier Parc des Expositions à Lille

Le quartier du Parc des Expositions, dans lequel se situe la résidence Delory, se trouve à proximité du Zénith de Lille et du boulevard urbain, à 10 minutes à pieds de la gare Lille Flandres et à 12 minutes du centre commercial Euralille où se trouve le supermarché Carrefour ainsi que de nombreux magasins. Le quartier est bien desservi en transports collectifs, par une station de métro (Lille Grand Palais) et un arrêt de bus

Selon l'INSEE² à l'échelle de l'IRIS, le quartier est composé de 962 logements dont 422 logements HLM soit 43.87%, la majorité étant gérée par un bailleur, Lille Métropole Habitat (LMH). Il s'agit en surtout d'appartements de type 2 et 3, 65% faisant de 70 à moins de 100m², qui correspondent plutôt à des logements pour des petits ménages (de moins de 4 personnes).

La méthode d'étude a nécessité plusieurs approches :

- l'exploitation de données INSEE à l'IRIS,
- l'analyse des études préalables aux travaux de construction du parking souterrain
- l'entretien des acteurs institutionnels (bailleur, gardien d'immeuble, mairie de quartier),
- 5 entretiens d'environ une heure, de locataires de la Résidence Delory,
- l'exploitation d'une quarantaine de questionnaires (sur 125 logements) (Questionnaire joint en annexe),
- cinq heures d'observation du quartier et du fonctionnement de ses espaces publics.

La résidence Delory est un petit collectif de logements HLM géré par la SA d'HLM Hainaut Immobilier. Elle a été réhabilitée récemment et le bailleur a construit un parking en ouvrage privatisé

² Catalogue du recensement de l'INSEE, 1999.

d'une soixantaine de places. Suite à une rénovation de qualité et à la construction du parking, cette résidence a acquis un statut particulier au sein du quartier : "c'est la résidence des bourgeois, là". Dès sa mise en service, le nouveau parking souterrain a fait l'objet de quelques malveillances de la part des autres habitants du quartier. Le bailleur a d'abord conclu à un problème "d'insécurité" qui contribuerait à la difficulté de la SA d'HLM de trouver des locataires pour les 60 places de parking (60% des places n'étaient pas louées dans les mois qui suivirent la mise en service). Mais d'autres indicateurs peuvent probablement contribuer également à expliquer la difficulté de louer ces places de parking :

- Le loyer est celui pratiqué, en moyenne, en centre-ville. Compte tenu des faibles capacités financières des ménages locataires de la résidence, il reste cependant élevé : 40 euros auxquels s'ajoutent 4,5 euros de charges de gestion ;
- Le taux de motorisation des habitants du quartier (IRIS Insee) est très faible : 42%. Ce faible taux de motorisation est confirmé, à l'échelle de la résidence Delory, par les questionnaires et entretiens menés dans le cadre de l'étude ;
- Le nouveau parking n'a pas d'accès direct à l'entrée des logements. Sans être éloigné, il se situe à l'arrière de la résidence et il faut sortir de la résidence pour aller chercher sa voiture ;
- Il est encore possible de trouver des places de stationnement disponibles et gratuites dans la rue le matin et le soir, ainsi que le week-end.

L'analyse de l'étude de faisabilité technique préalable à la construction du parking montre que l'opportunité de construire un parking s'est basée sur le constat de difficultés à trouver de la place sur la voirie. Une enquête d'occupation de la voirie par la voiture en stationnement a été réalisée pour calibrer le nombre de places à créer. Aucune analyse de la demande potentielle n'a réellement été effectuée. Le montant du loyer de parking est le résultat d'un calcul d'équilibre d'opération et d'une estimation du prix du marché local à ne pas dépasser.

Photos 2 et 2bis : Quartier Delory à Lille





2.3 Cas n°3 : un quartier proche du centre-ville : le quartier Vauban à Lille

Cette étude de cas a mobilisé :

- l'exploitation de données INSEE à l'IRIS,
- la note de problématique et l'enquête statistique et de recensement de la vacance réalisée par le bailleur social (Lille Métropole Habitat),
- des entretiens auprès de quelques acteurs institutionnels (bailleur, gardien d'immeuble),
- l'exploitation de 250 questionnaires (même trame que celui réalisé sur Lille Delory),
- une observation du quartier et du fonctionnement de ses espaces publics.

Le quartier Vauban se trouve en plein cœur d'un important pôle universitaire (Université Catholique, EDHEC, Ecole Industrielle, etc.). Il est desservi par les transports en commun (bus). Le centre ville est accessible à pieds (10-15 mn à pieds) sans que cette proximité soit cependant immédiate. A titre de comparaison, le quartier Parc des Expositions (cas n°2) bénéficie d'une desserte en transport en commun et d'une proximité à pieds du centre de meilleure qualité que le Quartier Vauban, qui, à l'échelle de la ville de Lille, est un peu excentré. La présence d'un nombre de voiture plus important dans ce quartier que dans celui du cas n°2 tient à une localisation relativement moins centrale et à une typologie de logements plus grands, adaptée à une taille plus grande de ménages.

Le quartier est caractérisé par une forte présence étudiante, assez fortement motorisée pour les retours du week-end. Les difficultés de stationnement sur la voirie sont de plus en plus importantes, en particulier pendant les périodes scolaires, de septembre à juin. Dans ce quartier, deux rues sont en stationnement payant. Les autres rues du quartier sont en stationnement gratuit. Rue Architecte Cordonnier, un parking gratuit en rangement en épi est quasiment plein à toute heure de la journée.

L'office public d'HLM Lille Métropole Habitat possède 398 logements collectifs, principalement des T3 et T4 et 573 places de stationnement. Parmi ces 573 emplacements, 399 sont en parking souterrains, 249 sont vacants (soit 63%), malgré un récent programme de travaux de remise à niveau.

Cette vacance est le fait d'un type de stationnement, les emplacements en parkings souterrains, puisque seules 26 places sont vacantes parmi les 174 places en surface.

La vacance de ces parkings en ouvrage représente 69% de la vacance totale du parc de stationnement géré par l'agence de gestion Lille Centre. Face à cette situation, le bailleur a souhaité mieux comprendre les causes de l'absence d'attractivité locative de cette offre et a fait réaliser une étude de marché spécifique, relative au stationnement, autour des questions suivantes :

- combien de véhicules appartenant aux locataires se garent dans le quartier,
- quels types d'emplacements de stationnement sont utilisés,
- quels prix sont prêts à payer les locataires pour stationner leur voiture,
- quels seraient leurs souhaits pour louer un emplacement,
- quels problèmes de stationnement rencontrent les locataires du quartier.

Parmi les explications de la vacance sur ce quartier, l'étude montre que la gratuité et la disponibilité de places sur la voie publique en fait les principales concurrentes à des emplacements en parkings souterrains payants. L'agence de gestion locative expérimente actuellement la commercialisation des parkings en recherchant un "équilibre service rendu/prix" susceptible de contrebalancer la concurrence de la voie publique.

Photo 3 : quartier Vauban à Lille



2.4 Cas n°4 : un quartier de Ville Nouvelle : le quartier de l'Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq

L'étude de cas repose sur les conclusions d'études menées sur le quartier, quelques heures d'observation du fonctionnement du quartier, une enquête d'occupation des places de stationnement sur voirie, des entretiens auprès de locataires, de représentants du bailleur social et des services techniques de la mairie.

La Commune de Villeneuve d'Ascq est située dans l'agglomération lilloise et date d'un peu plus d'une trentaine d'années. Son parc de logement est donc récent et a intégré, par le jeu des normes d'urbanisme, un nombre de places de stationnement important.

Le parc de logements HLM de Villeneuve d'Ascq représente près de 50% du parc total de logements de la ville. Ce parc est concentré essentiellement sur trois quartiers, dont celui de l'Hôtel de Ville. Il s'agit principalement de logements collectifs, répartis entre 9 bailleurs différents. La ville est desservie par une ligne de métro et une bonne desserte autoroutière.

Concernant le quartier de l'hôtel de Ville, les logements sociaux représentent 88% des logements. Il occupe une fonction centrale pour Villeneuve d'Ascq, par la présence de son Hôtel de Ville et d'un grand centre commercial. Il est doté de plusieurs équipements culturels, de loisirs et de services de proximité mais également d'agglomération (Forum des Sciences, etc.). Il est proche des écoles et Universités. Il est desservi par le métro et proche des grands axes routiers.

Une étude réalisée par la SCET et Urbaline pour le compte de la Ville montre que "les difficultés de stationnement sur ce secteur sont significatives du conflit qui existe entre la fonction résidentielle sociale et la fonction du centre ville et la proximité directe d'équipement métropolitains tels que la Rose des Vents ou le Forum des Sciences".

Malgré la saturation de la voirie en surface, l'étude de la SCET/Urbaline fait part d'une sous-utilisation des parkings des bailleurs sociaux. 400 places en souterrains sont fermées depuis une dizaine d'années et 275 places sont vacantes. Parmi les raisons évoquées, les principales sont :

- le sentiment d'insécurité dans les grands parkings souterrains ;
- le coût de location par rapport aux capacités sur la voie publique ;
- le faible taux de motorisation des habitants du centre.

L'enquête complémentaire d'occupation de la voirie et les entretiens menés dans le cadre de cette étude de cas confirment une situation de saturation de la voirie publique, en semaine, du fait du stationnement des véhicules pour motifs "domicile-travail" et "achat". La situation du week-end est très différente, la voie publique devenant sous-occupée, n'accueillant plus que le stationnement des voitures des résidents. L'absence d'attractivité des places de parkings en souterrain est, dans ce cas de figure, particulièrement liée à une absence de demande en ce qui concerne la part "résident" du stationnement. Ouvrir à nouveau le parking souterrain signifierait d'offrir cette disponibilité nouvelle à d'autres usagers que des "résidents".

Photo n°4 : Quartier Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq



3. Les enjeux urbains de l'occupation d'espace par la voiture en stationnement

Le logement social fait partie du tissu d'habitat de la ville, au même titre que n'importe quelle autre nature de logement. A ce titre il convient, dans un premier temps, de poser la problématique du stationnement résidentiel de manière générale, quel que soit le statut d'occupation du logement.

Mettre en évidence les phénomènes socio-économiques liés au stationnement des véhicules sur le lieu de résidence nécessite une approche de type systémique. En effet, les études déjà menées sur stationnement résidentiel montrent que :

- le fait de stationner occupe de l'espace, de manière temporaire et non définitive,
- l'espace urbain occupé peut être public (voie publique) ou privatif (dans l'espace du logement),
- les caractéristiques de "disponibilité" et "proximité" de cet espace ont un impact sur le temps de trajet réalisé en voiture (plus l'usager perdra du temps pour stationner, plus son temps de parcours en voiture sera allongé),
- le coût de cet espace (gratuit, payant plus ou moins cher) constitue un facteur de choix par rapport au type d'espace (public ou privé) choisi.

L'énonciation de ces effets (mis en évidence par plusieurs études) montre que les choix de stationnement sont effectués en fonction d'un ensemble de facteurs, autour de la notion d'espace urbain.

Identifier les spécificités du fonctionnement du stationnement des véhicules dans l'habitat social nécessite, au préalable, de connaître le système urbain dans lequel il s'inscrit.

C'est pourquoi l'étude rappelle, en préalable, la problématique urbaine du stationnement résidentiel avant de zoomer sur un type d'habitat particulier, composante de la ville, qu'est le patrimoine locatif social.

3.1 Le stationnement résidentiel, consommateur d'espace urbain

Le stationnement en soi n'est pas un problème. Il le devient en fonction de la plus ou moins grande disponibilité foncière du contexte urbain dans lequel il est localisé. Stationner sa voiture, c'est occuper, voire "consommer" un espace public ou privé. Lorsque cet espace est disponible, son occupation pour le stationnement ne pose pas problème. Lorsque cet espace devient contraint, des choix sont à faire qui peuvent remettre en cause l'occupation de la voiture en stationnement. C'est le cas d'une densité urbaine forte ou simplement lorsqu'une rue est trop étroite.

La consommation d'espace urbain est au cœur de la problématique du stationnement résidentiel. C'est ce qui fait que le stationnement peut poser problème :

- parce que l'espace public de voirie constitue un segment important de l'offre de stationnement,
- parce que la ville est antérieure à la démocratisation de la voiture ; les tissus d'habitat ancien n'ont pas tous intégré la place nécessaire au stationnement de la ou des voiture(s) des ménages.

Selon P.Carles et J.Delcroix, « *un véhicule léger est en stationnement pendant 95% de sa vie ; à cette occasion, il occupe 25 m² lorsqu'il est garé au domicile (l'équivalent d'une pièce à vivre), ce qui immobilise un capital proche de son coût d'achat neuf et neutralise 80 m³ de volume dans un contexte de secteur urbain dense* » [Carles, et alii.2002].

L'analyse de données de l'enquête ménages-déplacements de la Communauté Urbaine de Lille [LMCU, 2001] met en évidence que l'augmentation du parc de véhicules (+ 28% en 10 ans) se traduit, à l'échelle de l'agglomération, par une augmentation de l'occupation de la voirie publique par la voiture en stationnement sur le lieu du domicile, sans prise de relais par l'espace privé :

- + 68 000 véhicules sur la voie publique, soit une augmentation de 81% par rapport à 1987,
- + 19 000 véhicules en parking public, soit une augmentation de 94%,
- + 13 200 véhicules dans le domaine privé, soit la plus faible progression, 5%.

Il est significatif de noter également la chute de la part du stationnement résidentiel privé (70% en 1987 et 58% en 1998 des modes de stationnement à l'échelle de l'agglomération), au profit d'un report sur la voie publique (24% des modes de stationnement en 1987 à 33% en 1998).

La capacité d'absorption par l'espace public n'est pas illimitée. Des techniques de gestion de voirie permettent d'en augmenter la capacité en places de stationnement (stationnement bilatéral, à cheval sur le trottoir, etc.) jusqu'à une certaine limite. L'espace de voirie devient rare (et cher) dans des contextes de fortes densités urbaines, par exemple. Toute action consommatrice d'espace public se heurte alors, très rapidement, au problème d'espace occupé par la voiture en stationnement. La construction d'une ligne de tramways, la réalisation de pistes cyclables, le passage d'une benne à ordures ménagères, l'accessibilité des véhicules des pompiers, la plantation d'espaces verts, l'aménagement d'espaces piétons...sont autant d'événements qui peuvent conduire à remettre en cause la place de la voiture en stationnement. Cette remise en cause n'est pas simple ni spontanée. Elle demande une importante volonté des acteurs gestionnaires de la voirie pour faire respecter, dans la durée, cette "reprise" de l'espace à la voiture sur la voie publique. Le titre du guide CERTU (1997), « *la protection des trottoirs contre le stationnement* », illustre bien cette difficulté.

Le stationnement résidentiel des véhicules pose la question de l'occupation d'espace (public ou privé) au travers de notions liées à la gestion du foncier et de la voirie. Selon une étude réalisée par J.-P. Nicolas, P. Pochet et H. Poimboeuf sur l'agglomération lyonnaise, « *le stationnement apparaît comme une composante essentielle de cette consommation d'espace. Même si une voiture prend plus de place en roulant qu'à l'arrêt, elle circule moins de 5% du temps. Il existe donc un enjeu important à évaluer correctement les durées de stationnement ainsi que le type d'espace utilisé, voirie publique ou lieu privé, espace gratuit ou payant* » [Nicolas et alii, 2001].

L'analyse du tableau suivant montre également l'importance de situer le problème du stationnement en fonction de la localisation du quartier au sein de l'agglomération, selon qu'il s'agisse d'un quartier de centre ville ou d'un quartier situé en périphérie, par exemple.

Consommation individuelle quotidienne d'espace public pour se déplacer suivant le lieu de résidence dans l'agglomération lyonnaise (en m²/h)

	Automobile en circulation	Stationnement public	TC en circulation
Centre	10,7	31,7	0,83
1 ^{er} couronne	15,6	27,9	1,45
2 ^{ème} couronne	22,5	21,6	0,98
ensemble	15,4	27,8	1,03

Source : LET à partir de l'Enquête Ménages de Lyon 1995

Plus le tissu urbain est dense, plus l'espace urbain (privé ou public) est sollicité et sa disponibilité rare, plus la place de la voiture en stationnement devient problématique.

Photo n°5 : la place du stationnement dans un quartier ancien dense (Ville d'Halluin)

Ce rapport entre la question du stationnement et l'enjeu de consommation d'espace urbain est fondamental. Questionner le stationnement en termes de densité urbaine et de coûts d'organisation de l'espace urbain permet de resituer la problématique dans une logique de système urbain, au-delà du problème posé ponctuellement dans une rue ou un quartier.

3.2 Spécificités de l'espace public dans des structures urbaines denses ou de centres villes

Il faut distinguer les situations de forte densité urbaine des autres. Dans le premier cas, l'espace public est contraint et ne peut accueillir toutes les fonctions que l'activité urbaine veut lui faire porter. Tout acte supplémentaire d'aménagement de la voirie aura pour corollaire immédiat la suppression nette d'un nombre d'emplacements de stationnement.

Photo 6 : densité urbaine et occupation de la voiture en stationnement



Dans le cas d'une densité urbaine moindre (quartiers périphériques, lotissements ou grands ensembles par exemple), la question ne se pose pas dans les mêmes termes. Il s'agira moins de supprimer des places de stationnement que de redéfinir le statut d'usage de l'espace affecté au stationnement. Par exemple, les actions de résidentialisation menées dans les quartiers d'habitat social passent, dans de nombreux cas, par une requalification des espaces en pieds d'immeubles... et reportent plus loin les emplacements affectés au stationnement des voitures. Dans ce contexte, le nombre de places peut rester identique mais c'est la localisation des places qui change.

Par densité urbaine, du point de vue des difficultés de stationnement résidentiel, on entend une densité traduite par plusieurs critères, combinés les uns aux autres :

- le nombre d'habitants à l'hectare,
- le linéaire de façades de logements ramenés au linéaire de voirie, à l'échelle d'une rue (cas des maisons de ville, où le linéaire de façade est souvent équivalent à la longueur d'une voiture : lorsque tous les ménages disposent d'une ou plusieurs voitures, on peut s'attendre alors à ce que la rue en question soit saturée...),
- la surface totale de logements ramenée à la surface de la voirie, à l'échelle d'un îlot de logements (cas des logements collectifs),
- le nombre et la nature des activités autres que l'habitat à l'échelle du quartier (commerces, activités culturelles et sportives, emplois) qui créent autant de besoins de stationnement que l'espace public doit accueillir.

Les situations les plus déficitaires en offre de stationnement sont surtout constatées dans des zones où ces critères se cumulent. C'est le cas généralement des centres-villes. Mais cela peut arriver dans d'autres tissus d'habitat, tels que des quartiers d'habitat anciens et denses de communes périphériques, qui n'ont pas intégré la place de la voiture parce qu'ils ont été construits avant le développement de l'automobile. Ou encore, on peut citer le cas de lotissements intermédiaires plus récents, où les

surfaces de logements sont réduites et le garage détourné de sa vocation première pour devenir une surface à vivre à part entière. Cette liste n'est pas exhaustive.

Le locataire d'un logement HLM, implanté dans ce type de tissu d'habitat, pourra alors rencontrer les mêmes difficultés de stationnement que n'importe quel autre habitant du quartier ou de la rue.

Photo 8 : la place de la voiture dans un tissu de lotissement (Ville de Marquette)



3.3 Le stationnement résidentiel, point de départ dans la chaîne des déplacements urbains

Le stationnement résidentiel intervient en bout de chaîne du système de déplacements en voiture. Il fait partie du « *réseau automobile* » [Dupuy, 1991] en jouant le rôle d'un maillon, d'un rouage. C'est peut-être pourquoi les politiques de stationnement sont généralement confiées aux services de la voirie des collectivités locales, et menées dans le cadre des politiques de déplacements urbains et non dans le cadre de politiques d'habitat ou d'urbanisme. Les politiques de déplacements urbains visent à tenter de maîtriser la circulation automobile dans les agglomérations³. Dans cette perspective, le stationnement constitue un levier régulateur:

- tout d'abord parce que le temps de recherche d'un emplacement de stationnement conditionne le temps du parcours en voiture,
- mais aussi, parce que le coût du parcours en voiture intègre également le coût de l'emplacement de stationnement.

Le stationnement du véhicule au domicile est plutôt favorisé par les politiques publiques, à l'inverse des autres types de stationnement (en particulier sur le lieu du travail). De mauvaises conditions de stationnement au domicile peuvent inciter les usagers à prendre leur voiture dans la journée au lieu d'utiliser un autre mode de transport pour leurs déplacements urbains. C'est pourquoi la collectivité publique a tout intérêt à être vigilante sur ces conditions de stationnement sur le lieu de la résidence (places disponibles et sécurisées, prix à payer). Les choix que font les usagers face à plusieurs offres de transports possibles se font par rapport à un arbitrage entre « temps et coût du parcours ». Hors agglomération parisienne, cet arbitrage reste encore souvent favorable à la voiture, a fortiori lorsque

³ LOI n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

les conditions de stationnement jouent comme un « facilitateur » (disponibilité et gratuité du stationnement).

Isoler l'approche du stationnement du système dans lequel il agit, l'aborder dans une approche verticale et segmentée revient à ignorer ce rôle de rouage et son effet de levier. Un champ de vision trop restreint du phénomène ne permet pas d'anticiper les répercussions potentielles des choix effectués en matière de stationnement sur d'autres phénomènes urbains. Par exemple, la fermeture d'un parking souterrain dans un immeuble d'habitation, quelles qu'en soient les causes, entraîne des répercussions immédiates en termes de capacités de stationnement sur un quartier. Il peut contribuer à engendrer, dans la durée, des effets de dégradation de l'espace public, difficilement réversibles ensuite. Comprendre les impacts économiques et sociaux du stationnement résidentiel dans le patrimoine social HLM nécessite de situer également le stationnement dans cette fonction urbaine.

3.4 Des alternatives différentes au stationnement sur la voie publique, en centre-ville ou dans d'autres quartiers

Il est important de sérier les problèmes de stationnement en fonction de la localisation du quartier par rapport au centre de l'agglomération. La remise en question de la place de la voiture sur l'espace public n'a pas les mêmes causes ni les mêmes conséquences en centre ville, dans un quartier de banlieue ancien ou dans un quartier périphérique plus récent.

De manière générale, les enquêtes-ménages montrent que les résidents des centres-villes sont plus faiblement motorisés que les autres ménages. Cette tendance est également constatée au sein des ménages locataires de logements HLM.

Cette moindre motorisation des ménages de centre-ville induit des besoins de stationnement résidentiel très différents en centre-ville et hors centre-ville. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène spécifique des centres-villes. La difficulté de garer sa voiture au domicile joue probablement un rôle qui pèse dans le choix de ne pas posséder une ou plusieurs voitures. Une autre raison, plus importante peut-être, est la proximité et l'accessibilité des services et des emplois [INSEE 2002-2003]. La plupart des services, commerces et emplois sont accessibles, à partir du centre-ville, à pied, en vélo ou en transports en commun. Enfin, les ménages de centre-ville sont, plus fréquemment qu'ailleurs, des ménages d'étudiants ou de personnes âgées. L'ensemble conjugué de ces raisons rend la voiture moins indispensable pour les habitants du centre-ville, quel que soit leur statut d'occupation du logement. Ce constat est particulièrement vérifié dans le patrimoine social (cas du quartier Parc des Expositions, à Lille).

A l'exclusion du phénomène très spécifique et limité des centres-villes, les difficultés de stationnement sur l'espace public n'entraînent pas la remise en cause de la possession d'une voiture par les ménages. G. Dupuy estime « *[qu']en France, un accroissement de 1% de la motorisation procure, toutes choses égales d'ailleurs, à l'automobiliste un gain d'accessibilité de près de 2%* » [Dupuy, 1999]. Plus l'on s'éloigne des centres, plus les modes alternatifs de déplacements perdent en compétitivité par rapport à la voiture (en temps de parcours, en fréquence et en coût). Pour reprendre les termes de F. Ascher, « *les citadins se déplacent de plus en plus en tous sens, à toute heure du jour et de la nuit, de façons différentes et changeantes selon les jours et les saisons. Les déplacements pendulaires domicile-travail sont devenus minoritaires, de même les déplacements radioconcentriques. Or, les transports publics, trains, tramways, bus classiques, ont été conçus sur le modèle "fordien", c'est-à-dire sur un principe répétitif, de production de masse et d'économies d'échelle : le même transport sur le même itinéraire pour tous, et en même temps. Ce type de transport reste performant y compris du point de vue écologique, dans les zones denses et sur les grands axes. Mais cela ne représente qu'une part*

minoritaire et décroissante des transports. Les habitants des métapoles qui n'ont pas de moyens de transport individuels, et en particulier pas d'automobile, sont donc de plus en plus handicapés, parce que la ville leur est de moins en moins accessible avec les transports collectifs classiques alors qu'elle leur est de plus en plus indispensable » [Ascher, 2001].

Plus un quartier est excentré, plus le taux moyen de motorisation tend à augmenter. L'absence d'accès à la voiture pour des habitants de quartiers périphériques risquerait d'induire une perte de capacité d'accès aux emplois et services par rapport aux ménages motorisés du quartier. Les diagnostics menés sur certains grands ensembles, localisés en périphérie d'agglomération à proximité des grands axes routiers, mettent également en évidence une certaine « dépendance à l'automobile », malgré l'existence d'une desserte en transport en commun – dépendance d'autant plus problématique d'elle vient s'inscrire parfois dans un contexte d'isolement social et spatial, tel celui dont témoigne par exemple M.-J. Marti dans le cas de Nantes ou de Marseille : *« Le boulevard Salvador-Allende [à Marseille] constitue une limite quasi-infranchissable entre le Nord et le Sud de la ville, avec les 40 000 véhicules par jour qui les traversent à plus de 10 km/heure. Les urbanistes parlent "d'une cicatrice qui balafre la cité et qu'il faut recoudre. Plus de 50% des habitants des logements sociaux qui vivent au nord et le long de cette avenue sont chômeurs et plus de la moitié d'entre eux ont des revenus sous le seuil de pauvreté". Le quartier Malakoff à Nantes est un "mille-feuille" social et topographique de 160 hectares en bords de Loire. En haut, le vieux Malakoff, un terrain prometteur à proximité du centre-ville, du Palais des Congrès, à portée de TGV. En bas, tournant le dos au fleuve, derrière d'épais murs anti-bruit, sous la rafale des 40 000 voitures quotidiennes, 1600 logements sociaux complètement enclavés, 900 chômeurs, un collège de type "pailleron" boudé par ceux qui ne vivent pas là... » [Marti, 2002].*

4. Les spécificités du parc locatif social en termes de stationnement résidentiel

Dans un quartier donné, le comportement de stationnement des locataires du parc locatif social n'est pas fondamentalement différent de n'importe quel autre résident. Par exemple, les locataires d'un immeuble collectif inséré dans un quartier ancien de centre ville vont probablement avoir les mêmes comportements de stationnement que n'importe quel autre résident du quartier.

Pourtant, il peut être intéressant d'approfondir la problématique du stationnement résidentiel dans le logement social, pour plusieurs raisons :

- Le patrimoine social représente un parc immobilier très important. Il est intéressant de voir si l'offre de stationnement de ce parc immobilier constitue une alternative au stationnement sur la voie publique ;
- Certains quartiers sont entièrement constitués de logements sociaux, caractérisés par un urbanisme très spécifique. On peut se demander dans quelle mesure cet urbanisme de "grand ensemble" induit des pratiques de stationnement différentes ;
- Les locataires du parc locatif social ont des caractéristiques socio-économiques spécifiques. Dans quelle mesure ces caractéristiques déterminent-elles des choix de stationnement ?

4.1 Le poids du patrimoine locatif social dans l'offre privée de stationnement résidentiel

La France métropolitaine compte 29,5 millions de logements au 1^{er} janvier 2002, dont 24,5 millions de résidences principales ; parmi celles-ci, 4 millions sont des logements sociaux, soit 15,6% des résidences principales (source : MELT/DAEI/SES). Le patrimoine locatif social est relativement concentré :

- autour de quelques grandes régions urbanisées : 30% d'entre eux sont en Ile de France, puis en région Rhône-Alpes (10%), Nord Pas de Calais (8%) et PACA (6%),
- au sein de quelques villes,
- 87% sont des logements sociaux sont des logements collectifs.

Cette grande concentration du patrimoine locatif social autour de quelques grands pôles urbains induit, sur certaines villes, une sur-représentation du parc de logements sociaux par rapport au parc de logements métropolitains. Sa part peut représenter plus de 40% du parc total de logements à l'échelle d'une ville.

Ce patrimoine est constitué de logements plutôt récents, 81% d'entre eux ayant moins d'une quarantaine d'année (sources : MELT). Cela laisse supposer que les problèmes de stationnement rencontrés ne seront pas principalement liés à l'absence d'offre privée. Certes, les locataires de logements sociaux situés dans des zones de centre-ville ou des quartiers d'habitat ancien pourront rencontrer des problèmes liés au déficit d'offre de stationnement en dehors de la voirie⁴. Mais il ne s'agit pas de la majorité des cas, pour au moins deux raisons :

⁴ – En effet, les tissus d'habitats antérieurs à la démocratisation de la voiture, amorcée dans les années 60, n'ont que peu intégré la place de la voiture dans l'espace privé. L'offre privée de stationnement est, dans ce cas, déficitaire de manière structurelle. Dans des quartiers composés essentiellement d'habitat ancien, la voie publique a constitué la principale possibilité de stationnement des véhicules sur le lieu de domicile.

- les 81% des logements sociaux construits après 1960 ont appliqué des règlements d'urbanisme qui imposaient des normes de stationnement lors de la construction de nouveaux logements,
- la plupart des logements des années 60-70 (soit plus de 50%) ont été construits sur des modèles de formes urbaines propres, dites de "grands ensembles", c'est-à-dire des immeubles plutôt situés hors des centres-villes.

Les seuls offices d'HLM (292 offices sur un total de 850 organismes de logement social) possèdent ainsi 2,5 millions de logements et 627 000 parkings ou garages privatifs (source : UNFOLHM, 2001).

4.2 Les spécificités de l'espace public dans certains quartiers d'habitat social : le cas des "grands ensembles"

A l'extrême des quartiers denses anciens ou de centres villes se trouvent les quartiers périphériques ou les "grands ensembles", structure urbaine spécifique au développement des logements sociaux des années 50-60.

Dans ce type de tissu urbain, la nature des problèmes posés par l'occupation de l'espace public par la voiture en stationnement est très différente de ceux posée en centre-ville. Ce type d'urbanisme a favorisé des espaces publics volontairement larges et aérés (conformément aux principes de la "Charte d'Athènes"). De nombreux travaux d'études et de diagnostics menés dans le cadre de la politique de la ville mettent en évidence une définition problématique de certains espaces publics, qui ont de plus souvent pâti d'un manque de moyens en termes de gestion. L'usage qui leur était initialement dévolu, parfois peu ou mal identifié, a pu être détourné au profit au stationnement des véhicules des locataires de logements sociaux, notamment en pied d'immeubles et à proximité des entrées.

L'espace public dans les grands ensembles peut procurer en tout cas une offre de stationnement extrêmement compétitive par rapport à l'offre privative proposée par le bailleur : une surface libre, disponible immédiatement, à proximité des entrées d'immeubles, permettant aux personnes de *voir* leur véhicule de la fenêtre de leur appartement, et de surplus, gratuite.

L'occupation massive et anarchique de l'espace public pour le stationnement dans les quartiers d'habitat social pose les problèmes suivants :

- contribution à la dégradation de l'image d'un quartier,
- conflits d'usage avec les autres fonctions de proximité : accès pompiers, conteneurs des ordures ménagères, etc.,
- problèmes de sécurité des piétons et des vélos.

Photo 9 : le stationnement au plus proche des accès d'immeuble...au détriment des accès pompiers (Aulnay, Quartiers Nord)



Photos 10 et 11 : Vastes espaces publics occupés par la voiture. Le parking souterrain est aujourd'hui fermé sous l'immeuble (Aulnay, Quartiers Nord)



Outre l'ampleur des espaces publics, les quartiers situés en périphérie des agglomérations se différencient des quartiers de centre-ville en ce que la voiture reste un atout pour la mobilité des résidents. Le besoin d'offre de stationnement est donc lié à la nécessité de posséder une voiture et de la protéger. Les enquêtes ménages-déplacements montrent que le taux de motorisation des ménages augmentent au fur et à mesure de l'éloignement des centres villes. Si le taux de motorisation des locataires de logements sociaux est sensiblement moins élevé que celui de la moyenne des ménages, il n'en reste pas moins que le nombre de voitures par ménage résidant en habitat social dans un quartier périphérique est souvent plus élevé que celui des locataires du parc locatif social en quartier de centre ville.

De manière générale, ces quartiers périphériques sont desservis par une ou plusieurs lignes de transports collectifs (bus, métro, tramway, RER). Mais compte tenu de leur caractère excentré, la voiture continue dans de nombreux cas à offrir une prestation supérieure aux transports en commun en termes de champ d'accessibilité aux zones d'emploi, d'éducation et de commerce de l'agglomération. Les temps de parcours en voiture restent souvent très inférieurs à ceux réalisés en transports en commun pour des trajets périphériques vers le centre ou de périphérie à périphérie. Mais surtout, les fréquences de desserte peuvent être insuffisantes ou inadaptées aux rythmes économiques spécifiques des emplois (entreprises situées en dehors des centres villes et mal voire pas desservies par les transports en commun, horaires décalées et de nuit, etc.).

Enfin, la forme urbanistique est en elle-même favorable à la voiture. Dans les "grands ensembles" plus que dans tout autre tissu urbain, la circulation automobile a été facilitée par les voies larges et droites qui les structurent, selon les principes édictés par la Charte d'Athènes, et par leur localisation à proximité des grands axes routiers ou autoroutiers.

4.3 Des politiques publiques de gestion de l'espace spécifiques à l'habitat HLM

La spécificité de la gestion publique de l'espace dans les quartiers d'habitat social situés en géographie prioritaire de la ville constitue également un facteur qui pose la problématique du stationnement sous un angle spécifique.

Une des orientations actuelles est de favoriser "la gestion urbaine de proximité". La note de cadrage DGUHC/DIV/UNFOHLM définit la gestion urbaine de proximité comme "l'ensemble des actes qui contribuent au bon fonctionnement d'un quartier". Selon cette note, le stationnement fait partie des actes de gestion liés à l'habitat.

L'objectif est de (re)qualifier puis de gérer dans la durée les espaces privés et publics des quartiers d'habitat social situés en géographie prioritaire de la ville.

Cette posture participe d'un autre concept plus global, celui de la "résidentialisation" [CDC et SA HLM, 2001], assimilable à une démarche urbaine de projet au cœur de laquelle se trouve posée la question du statut de l'espace public par rapport à l'espace privé.

Clarifier les fonctions et hiérarchiser l'espace public dans ces quartiers, en délimiter les espaces publics et privés, améliorer le cadre de vie des habitants sont autant d'objectifs qui remettent en cause la place de la voiture sur la voirie. *« La résidentialisation conduit souvent à redéfinir aussi une réorganisation entre stationnement privé et public, ce qui peut constituer un des objets de la redistribution foncière. La requalification du stationnement privé est un des volets de la*

résidentialisation, tandis que le stationnement public, l'éclairage public, la signalétique, le traitement des squares, de certaines voies de desserte relèvent de la collectivité publique dans le cadre du projet urbain. La pleine complémentarité de conception et la coordination des interventions sont des gages de réussite de l'ensemble de l'opération » [CDC et SA HLM, 2001].

La clarification des rôles et des fonctions de chacun, notamment entre bailleurs et collectivités, sont autant d'occasions qui amènent les acteurs à poser la question de l'organisation du stationnement sur voirie.

La remise en question de la place de la voiture en stationnement dans des quartiers HLM, à l'occasion d'un projet de "résidentialisation"...

A Aulnay-sous-Bois, par exemple, le projet réalisé par le Logement Français sur "Les Merisiers" a été primé en 1997. Il a consisté à redéfinir les espaces de proximité pour redonner leur place aux espaces verts et de loisirs.

Ce travail a remis en cause la place jusqu'alors occupée par la voiture en stationnement, dont l'étude de diagnostic, menée par le bureau d'études ISIS-BETURE, avait montré les effets négatifs :

- interrogés sur les difficultés rencontrées lors de leurs déplacements à pied et sur la nature des obstacles rencontrés, les réponses des habitants indiquent, en première difficulté, la présence de voitures en stationnement sur les trottoirs (source : enquête "déplacements des piétons et pratiques des espaces extérieurs", menée par ISIS-BETURE) ;
- la traversée d'un parking peut constituer un risque pour les piétons : par exemple, une des deux entrées du groupe scolaire "est située le long de la rue J.Duclos, ce qui oblige les enfants à quitter la Cité en traversant un parking et en empruntant une des sorties voiture assez dangereuse" ;
- le stationnement sauvage investit tout l'espace de proximité disponible au détriment des autres usages.

4.4 Les difficultés de gestion patrimoniale des places de stationnement dans les quartiers urbains denses

Le stationnement résidentiel ne pose pas systématiquement problème partout, ni de la même manière. Les natures de problématiques sont très différentes en fonction qu'il existe ou non des marges de manœuvre sur l'espace public et privé.

Cependant, tous les bailleurs sociaux rencontrés sont confrontés à des difficultés, plus ou moins résolues, de location de leurs places de stationnement. Ces situations ont la particularité d'être toutes extrêmement localisées. Il ne s'agit pas d'un phénomène diffus, généralisable à l'ensemble d'un patrimoine. Au contraire, la vacance d'un parc de stationnement est localisée, à l'échelle d'un quartier donné, ou d'un type de parking.

Les difficultés de gestion locative de stationnement ne sont pas toujours situées dans les quartiers où l'espace public est disponible. Il arrive également que les bailleurs sociaux soient confrontés à des phénomènes de vacance locative de leur parc de stationnement dans un quartier où les places sur la voie publique sont rares. C'est le cas dans certains arrondissements de Paris, où la ville doit gérer une pression croissante de la voiture en stationnement alors qu'il existe, en grand nombre, des places non-utilisées dans les parkings HLM. Ces difficultés de gestion peuvent conduire les bailleurs sociaux à supprimer des centaines de places de stationnement dans un quartier, par la fermeture définitive de parkings en ouvrage. C'est par exemple le cas dans le quartier Vauban à Lille et le quartier Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq. Dans les deux cas, les représentants de la ville sont confrontés à une sur-

occupation de la voirie par les voitures en stationnement et se posent la question de créer les conditions d'une offre de stationnement supplémentaire alors que le ou les parkings souterrains des bailleurs sont, dans le premier cas, vacants, et dans le second fermé depuis 10 ans.

Photo n°12: la voirie est saturée par la voiture en stationnement. Dans le même temps, le bailleur social est confronté à un problème de vacance des places de parkings en souterrain...(Lille, quartier Vauban).



Quelques explications sont avancées au cas par cas, mais aucune analyse globale n'est réellement effectuée pour comprendre le mécanisme de dégradation puis de vacance de ces places de parkings. L'impact de la loi de lutte contre les exclusions, qui a permis, depuis 1998, de désolidariser le loyer de parking du loyer lié au logement, est un des facteurs explicatifs (cf. 5.2.2.). Il s'est effectivement traduit, dans certains cas, par des résiliations de baux de parking – en nombre plus ou moins significatif en fonction des bailleurs, des natures de parkings et des quartiers. Les études menées par le Logement Français mettent ainsi en évidence une nette augmentation de la vacance depuis 1998. Mais cette explication est loin d'être exclusive.

4.5 Les spécificités économiques des locataires HLM

Une approche du stationnement résidentiel par rapport au statut d'occupation du logement social est également justifiée par les caractéristiques socio-économiques spécifiques des résidents. Le patrimoine social n'a certes pas l'exclusivité du logement des populations les plus pauvres. Mais sa vocation sociale n'en reste pas moins une de ses spécificités propres. Selon l'Union Sociale de l'Habitat, 60% des ménages logés ont des revenus inférieurs à 60% des plafonds de ressources HLM.

Une étude réalisée pour la Caisse Nationale d'Allocations Familiales [Aldeghi I., 2001] souligne le caractère social du patrimoine HLM : si 20% de la population totale habite en HLM, cette proportion passe à 34,7% des 20% de ménages les plus pauvres (1^{er} et 2^{ème} déciles).

Répartition des populations dites « pauvres » et « non pauvres » selon diverses caractéristiques du logement (en %)

	Population pauvre (déciles 1 et 2)	Population non pauvre (déciles 3 à 10)	Ensemble
Statut d'occupation du logement			
- propriétaire non accédant			
- propriétaire accédant	14,6	31	27,7
- locataire HLM	22,4	32,4	30,4
- locataire secteur privé	34,7	16,6	20,2
- logé gratuitement	24,3	15,2	17
Total	4,1	4,9	4,7
	100	100	100
Période de construction du logement			
- avant 1949	36,8	31,4	32,5
- de 1949 à 1974	33,4	31	31,5
- de 1975 à 1981	10,9	14,8	14
- de 1982 à 1989	11,6	13,2	12,9
- de 1990 à 1996	7,3	9,6	9,1
Total	100	100	100

Source : Enquête Logement INSEE 1996-97. Champ : population des ménages non étudiants

L'observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale [2002] précise que « *contrairement à une idée communément admise, les ménages pauvres⁵ ne vivent pas tous en logement HLM... Des ménages pauvres sont aussi propriétaires de leur logement. Le logement social est très inégalement réparti sur l'ensemble du territoire selon un clivage nord/sud. Il est développé dans la moitié nord et plus faiblement au sud. A l'échelle des zones d'emploi, la part des ménages défavorisés vivant en HLM est fortement corrélée au taux de logements sociaux. Si 63% des ménages pauvres de Montereau vivent dans le logement social, 55% à Melun, 53% à Dunkerque..., ils ne sont que 7% à Bordeaux-Cubzac, 11% à Fréjus Saint-Raphaël. Ce clivage est également observable dans les grandes villes. Ainsi, 54% des ménages pauvres vivent en HLM à Rouen, 48% à Lille mais 32 % à Marseille et 20% à Montpellier. Dans l'agglomération parisienne, 38,1% des ménages pauvres vivent en HLM, seuls 18% sont propriétaires de leur logement* ».

Le taux de populations pauvres logées dans le secteur HLM tend à croître avec le niveau d'urbanisation. Il atteint le maximum dans la grande couronne de l'agglomération de Paris.

⁵ – **Définition des ménages pauvres selon l'Observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale (rapport annuel 2002, Paris, La documentation française) :** « Sont considérés comme pauvres les ménages disposant de ressources inférieures à un montant donné. On retient en général en France le seuil de 50% de la médiane des revenus soit 560 euros (3670F) par mois pour une seule personne (une unité de consommation). La médiane est la valeur qui sépare la population en deux parties égales : la moitié des ménages a un niveau supérieur à ce montant, l'autre moitié a un niveau inférieur. Selon cette définition, il y avait en 1997 1,7 million de ménages représentant environ 4,2 millions d'individus. Au seuil de 60%, le taux de pauvreté est de 14% à 40%, il est de 3%. »

5. Discours et pratiques des bailleurs sociaux

Les bailleurs sociaux sont propriétaires d'un important patrimoine affecté au stationnement, constitué de divers produits (offre) dont les prestations recouvrent des réalités très différentes :

- la place de parking banalisée sur la voirie, gratuite pour le locataire,
- la place de parking en surface, au cœur d'un îlot collectif privatisé, parfois payante en fonction qu'elle est affectée ou non,
- le garage ou le box en surface pour l'individuel ou le collectif,
- la place de parking en structure (souterrain ou en silo),
- le box ouvert ou fermé en structure (souterrain ou en silo)
- le « carport » (abri de voiture) pour l'habitat individuel.

Les entretiens menés auprès de quelques bailleurs sociaux et institutionnels permettent de déterminer les pratiques et stratégies de gestion de l'offre de stationnement dans le patrimoine social.

5.1 La gestion du stationnement, un métier à part entière

Pour les bailleurs sociaux rencontrés, la gestion de places de stationnement est un métier à part entière, pour lequel ils estiment ne pas avoir forcément les compétences suffisantes pour l'exercer efficacement. Ce métier est, selon eux, bien différent de leur métier de base, celui de gestionnaire de logements. La gestion d'un immeuble de logements n'appelle pas le même savoir-faire, ni les mêmes techniques, que la gestion d'un ouvrage de stationnement.

L'absence de compétences professionnelles dans le domaine de la gestion du patrimoine de stationnement est une des premières raisons exposées pour expliquer les difficultés de gestion.

Ce constat concerne surtout la gestion des parkings en ouvrage, qui requiert un « métier » assimilable à celui des grands concessionnaires de parkings publics. La gestion des garages et des places de parking privatisées en surface, quant à elle, semble être davantage incluse, dans les discours, comme faisant partie du métier de gestionnaire de logements.

Photo n°13: la gestion d'un parking de stationnement, métier distinct du métier de gestionnaire de logements (centre de surveillance, parking souterrain du Logement Français, Aulnay-sous-Bois)



En ce qui concerne le stationnement sur voirie, aux abords des immeubles, la réflexion menée à l'occasion d'un projet de "résidentialisation" conduit souvent à rétrocéder la gestion de l'espace public de voirie à la collectivité locale, responsable de la gestion de la voirie publique. L'organisation des

places de stationnement sur la voie publique est alors gérée par les services techniques de voirie compétents.

Dans le cas d'un parc de stationnement en ouvrage, certains des bailleurs rencontrés ont envisagé d'en externaliser la gestion auprès d'un "professionnel". C'est le cas de l'office public Lille Métropole Habitat et de la SA d'HLM Le Logement Français. Aucun des deux n'a cependant donné suite, pour les raisons suivantes :

- l'analyse financière s'est avérée peu rentable pour le prestataire de service,
- externaliser la gestion des places de stationnement à un tiers prestataire de service revient à augmenter le coût de la prestation (y compris par le biais de la TVA), sans réellement pouvoir répercuter cette augmentation sur le loyer.

5.2 La gestion du stationnement est-elle rentable pour les bailleurs sociaux ?

5.2.1 Le stationnement peut contribuer à amplifier l'attractivité locative de logements

L'activité de gestion du stationnement est spontanément considérée par les bailleurs comme une activité "non rentable" et plutôt génératrice de charges et de surcoûts. Pourtant, lorsqu'elle est resituée dans une perspective patrimoniale, cette prestation est perçue comme une plus-value indispensable à la pérennité du patrimoine et à son attractivité locative.

De l'avis des bailleurs, le stationnement sécurisé des véhicules est un service important à rendre aux locataires, complémentaire à la qualité du logement. Bien que la loi prévoie l'exonération des règles d'urbanisme relatives aux places de stationnement des Plans Locaux d'Urbanisme pour les opérations de construction ou de réhabilitation de logements sociaux faisant l'objet de subventions de l'Etat⁶, les bailleurs interrogés n'envisagent pourtant pas d'abandonner la création de places de stationnement dans leurs programmes de construction neuve. Selon eux, la qualité de l'offre de stationnement contribue à la valeur patrimoniale de leurs immeubles et à l'attractivité locative des logements.

De ce point de vue, il est tentant d'établir un parallèle entre infrastructures de stationnement et infrastructures de transport, dont le rôle "amplificateur" des tendances naturelles a été mis en évidence, en particulier par F. Plassard⁷. L'infrastructure de stationnement semble jouer un rôle assez similaire. En effet, la pratique des bailleurs sociaux montre que lorsque les immeubles de logements sont situés dans un quartier attractif, faisant l'objet d'une demande, le critère du stationnement constitue un atout supplémentaire, "amplificateur de tendance", à la relocation des logements. A l'inverse, l'infrastructure de stationnement ne joue aucun rôle d'amélioration d'attractivité lorsque le quartier souffre d'une mauvaise image. Dans certains cas, l'infrastructure de stationnement amplifierait un phénomène de dégradation amorcé sur le quartier.

L'expérience du Logement Français montre bien le rôle "d'amplificateur de tendances" des infrastructures de stationnement. Dans la plupart de ses programmes de construction neuve, Le Logement Français prévoit un nombre de places de stationnement supérieur à une place par logement. Dans les programmes neufs, toutes les places de stationnement (boxes, garages ou parkings souterrains) sont louées. L'explication donnée par le bailleur est liée aux caractéristiques socio-

⁶ – « Au plus une place de stationnement » ; voir aussi 5.4.3..

⁷ – Directeur de recherche CNRS spécialiste en économie des transports (notamment sur le thème des effets économiques des grandes infrastructures de transport).

économiques des ménages qui louent ces logements récemment mis sur le marché. En effet, il s'agit plutôt de ménages jeunes avec enfants, dont les conditions de ressources permettent une capacité à payer un loyer supplémentaire de garage ou de parking. Le Groupe Hainaut Immobilier constate les mêmes tendances, en soulignant le caractère valorisant d'un "logement avec garage", lors de la mise en location, dans des quartiers déjà attractifs.

5.2.2 Le stationnement, "charge" locative ou "produit" locatif ?

A sens comptable du terme, le stationnement est davantage perçu comme une charge locative que comme un produit locatif par les bailleurs sociaux. Cet effort de définition des termes va au-delà de l'exercice de style. Il est nécessaire car il induit une posture d'analyse différente. Contrairement à une charge, qui répond à une logique de "bonne gestion", un produit locatif répond à une logique de marché, qui nécessite de se doter d'outils pour connaître l'état de l'offre du marché local de stationnement et les caractéristiques de la demande.

Plusieurs éléments favorisent l'assimilation du loyer de garage à une charge du logement :

- Le montage réglementaire et financier d'une opération de construction intègre le garage ou la place de parking parmi les "annexes" au logement.
- En tant qu'annexe, le loyer "parking" n'est pas couvert par l'APL lors de sa mise en location (Aide Personnalisée au Logement). Les associations de locataires parlent également de "charges liées au garage", en ce qu'elles sont supportées intégralement par les locataires.
- Jusqu'en 1998, le bailleur pouvait lier la location d'une place de parking à celle du logement. Cette obligation de location était vécue comme une charge par les locataires, charge liée à l'occupation du logement lui-même, plus qu'à la motorisation du ménage.

Depuis 1998, on l'a évoqué, la loi de lutte contre les exclusions a désolidarisé la location du parking de celle du logement. Les locataires peuvent désormais choisir de louer ou non un emplacement de stationnement, en fonction de leurs besoins. Les dispositions de la loi ont probablement contribué à rendre au stationnement, son statut de produit locatif, soumis à la loi du marché. Face à l'augmentation de la résiliation de baux de stationnement, le service des études du Logement Français a mis en évidence un lien de causalité entre l'augmentation de la vacance du stationnement et la possibilité, pour les locataires, de ne pas louer d'emplacements de stationnement. L'impact n'est cependant pas uniforme ni systématique à l'échelle d'un même patrimoine ni au sein de la population des bailleurs sociaux. Certains organismes bailleurs estiment que la loi de 1998 n'a eu aucun impact sur la location de places de stationnement alors que pour d'autres, l'impact continue à se faire sentir. Il semble que la possibilité de résilier le bail stationnement ait été particulièrement utilisée :

- plutôt par les locataires des plus gros bailleurs,
- plutôt concernant des places de parkings que des garages ou box fermés,
- plutôt par des ménages de personnes âgées ou étudiants.

Cette distinction comptable entre charge locative et produit locatif est nécessaire pour situer le stationnement comme un produit, au cœur du marché local de stationnement. Les charges locatives répondent à une logique de consommation de service lié à l'usage du logement (eau, chauffage, etc.). Les emplacements de stationnement font l'objet d'un loyer qui poursuit une logique de marché. Ce marché se caractérise par une multiplicité de l'offre (publique/privée) et est lié à l'usage d'un véhicule. Les emplacements de stationnement font partie des éléments de patrimoine des organismes. Ils peuvent prendre des formes différentes : garages, boxes, parking en surface ou emplacements en sous-sol et fournissent des prestations diverses, de la simple faculté de stationner un véhicule au service de stockage ou d'atelier de réparation.

La confusion entre la notion de "charge locative" et la notion de "produit locatif" reste omniprésente dans les discours. Interrogés, les bailleurs sociaux affirment spontanément que le stationnement, de manière générale, n'est pas rentable, qu'il s'agit d'une "charge" que l'organisme accepte de porter. Ils distinguent cependant la problématique des parkings souterrains de celle du "garage" et du "box" qui sont rentables très rapidement. Il existe de fait une forte demande pour ce type de produit et ce, quelle que soit la localisation du quartier et les caractéristiques de la situation de stationnement sur la voirie. C'est le parking en ouvrage (souterrain ou en silo) qui n'est pas rentable économiquement et financièrement. Les coûts de construction sont généralement très élevés (de l'ordre de 10 000 euros à plus de 15 000 dans certains cas). Ils sont, dès lors, difficilement amortissables par rapport à la faiblesse du loyer que les locataires sont prêts à payer pour ce type de produit.

5.2.3 L'absence de suivi comptable spécifique au "stationnement"

Les bailleurs ne disposent pas d'une comptabilité analytique des coûts des emplacements de stationnement. L'amortissement lié à la construction des places de stationnement est inclus dans l'amortissement global de l'opération. Les frais de fonctionnement courant, de gros entretien et de grosses réparations sont également noyés dans la masse de la gestion locative du patrimoine. Seules, les actions spécifiques de réhabilitation ou de sécurisation de parkings ou de batteries de garages pourraient éventuellement être identifiées. Mais les bailleurs ne ressentent pas le besoin d'exploiter ce type de données. L'analyse des coûts générés par l'activité locative du stationnement est secondaire par rapport à celle du logement. Elle est donc rarement faite, sauf dans le cadre du suivi global du phénomène de la vacance (absence de perception de loyers).

En termes de suivi d'activité, en effet, les tableaux de bord contenant des indicateurs sur le stationnement sont ceux relatifs au suivi de la vacance. Ils permettent aux bailleurs de connaître le manque à gagner et de localiser ce phénomène de manière à cibler les actions à mettre en place. Les stratégies patrimoniales en matière de gestion du stationnement se traduisent le plus souvent par une remise à niveau de l'état du parking ou des garages, par des programmes de réhabilitation et surtout de sécurisation des parkings souterrains. Quelques actions marketing sont également mises en place, de manière à informer les clients potentiels au sein des ménages-locataires mais également, parfois, auprès des habitants du quartier. Ce suivi relève cependant davantage d'une logique de maîtrise du "manque à gagner" que d'une logique de recherche globale de la rentabilité du produit stationnement.

Les outils comptables des bailleurs sociaux ne permettent pas aujourd'hui d'estimer la rentabilité de la seule gestion des places de stationnement.

En effet, la comptabilité ne permet pas d'isoler ce patrimoine du reste. Ces actifs sont repris à plusieurs endroits :

- au compte 2136 intitulé "autres ensembles immobiliers" (avec les commerces, foyers et centres universitaires),
- compris dans les comptes "immobilisations de rapport", avec les logements auxquels ils se rapportent et avec lesquels ils sont financés,
- en compte de stocks, pour les éléments susceptibles d'être vendus.

Au bilan, la comptabilisation des immobilisations s'effectue au coût historique sans réévaluation. Or un garage actuel coûte, selon l'ICC, environ 10 fois plus qu'un garage de l'année 1953 (base 100 de l'ICC).

Au compte de résultat, il n'existe pas non plus de comptes spécifiques. Les loyers des garages sont inscrits au compte 7045 "garages, parkings et divers" qui peuvent donc comprendre d'autres locations comme celles des jardins. Les charges spécifiques des parkings ne font l'objet d'aucun compte spécifique sauf si l'organisme a organisé une comptabilité analytique.

5.2.4 De l'estimation des coûts et de la rentabilité d'une opération...

En l'absence d'outils comptables ad hoc, les bailleurs sociaux ont du mal à estimer la part financière que représente la location et la gestion du patrimoine de stationnement au sein de leur compte d'exploitation. La liste de ces coûts, mis bout à bout, semble pourtant laisser pressentir qu'ils sont loin d'être insignifiants.

Une étude de J.-R. Barthélémy, G. Reynal et M. Rigaud a fourni ainsi quelques indications d'enveloppe de coûts d'investissement, qui oscillent entre 10 000 et 15 000 euros par place en souterrain [Barthélémy *et alii*, 2001].

Si les coûts d'investissement peuvent faire l'objet d'estimations, les coûts d'entretien et de grosses réparations (GE/GR) des places de parking sont encore plus mal connus par les bailleurs. Ces coûts sont noyés dans l'ensemble des interventions faites au titre des GE/GR de chacune des agences locales. A l'échelle des agences, le calcul des coûts d'entretien et de grosses réparations rapportés à la gestion des parkings pourrait être effectué, grâce à un travail long et fastidieux auquel les agences n'ont pas de temps à consacrer. Cet exercice est quasi impossible à l'échelle du patrimoine d'un bailleur. L'OPIEVOY, conscient de l'absence de connaissance des coûts de gestion du stationnement, a initié une organisation qui permette de "remonter" pour consolider l'information à l'échelle de l'organisme. Il s'agit d'un travail extrêmement délicat et coûteux en temps passé, l'organisation n'ayant jusqu'alors jamais sollicité les agences pour le suivi des données relatives à la gestion des places de parking. Dans certains cas, le travail a d'abord consisté à recenser le nombre de places existantes et à les caractériser...

En ce qui concerne les coûts de sécurisation de parkings, le bureau d'étude ISIS estime le coût de la présence d'un agent de surveillance (24h/24 et 365 jours/an) entre 100 000 euros HT et 1400 000 euros HT. Le coût horaire d'un agent en tenue, équipé d'un émetteur récepteur et encadré, varie, selon ISIS, de 12 à 15 euros HT de l'heure (sur la base d'une présence permanente d'un agent, il faut mobiliser près de 6 personnes pour couvrir l'amplitude horaire, soit 8 760 heures annuelles). Le prix des rondes est estimé à 45 à 50 euros la vacation (durée de une heure et demi). Trois à cinq sont estimées nécessaires par jour. En ce qui concerne les rondes, Isis évalue entre 45 000 euros HT et 100 000 euros HT la charge annuelle par ouvrage. Un investissement de surveillance vidéo est de l'ordre de 15 000 à 20 000 euros HT par ouvrage selon Isis. Le coût d'exploitation oscille entre 800 et 1000 euros en moyenne annuelle [ISIS, 2000]..

L'estimation de la rentabilité des emplacements de parking par les bailleurs s'appuie en fait surtout sur des éléments de discours. De manière générale, les bailleurs estiment que le stationnement rend difficile l'exercice d'équilibre de l'opération d'investissement. Ils estiment que le stationnement n'est pas rentable.

Mais cette difficulté rencontrée lors du montage d'une construction neuve est surtout le fait des parkings souterrains, pour lesquels les coûts techniques peuvent être très élevés. Hormis la problématique particulière des parkings souterrains, la place de stationnement en surface, le box ou le garage sont amortis plus rapidement que le logement, compte tenu du loyer rapporté à l'investissement. Pour mémoire, un logement financé en PLUS n'est amorti qu'au bout de 32 ans. Le seuil de rentabilité

des places de stationnement (hors souterrain) peut être atteint très rapidement, ce d'autant plus que l'ensemble des bailleurs rencontrés affirment qu'il existe rarement une vacance commerciale pour les garages et boxes.

Photo n°14: la SA d'HLM Notre Logis a privatisé l'accès aux places de parking et aux garages. Malgré un loyer de 13 euros/mois pour les places en surface, elles restent peu demandées à la location. Les garages sont quant à eux totalement loués.



Un bailleur social peut constituer un partenaire privilégié pour une commune, pour porter un projet de construction de garages dans des quartiers anciens denses : l'exemple de la ville d'Halluin (59).

Le bailleur social peut constituer un partenaire d'une ville, confrontée à un problème de saturation de la voirie publique par la voiture en stationnement. C'est le cas de la SA d'HLM Notre Logis, sollicitée par la ville d'Halluin pour l'aider à porter un projet de construction de batteries de garages en bout de parcelles.

Ce projet est intéressant à plusieurs titres:

- la commune est à l'initiative de la demande,
- le bailleur social est un partenaire-aménageur privilégié pour la commune,
- le projet de construction de garages consiste à créer une offre privative de garages à la vente ou à la location, aux résidents du quartier, non locataires HLM,
- l'ensemble de l'opération est bénéficiaire pour le bailleur social,
- le projet global permet un traitement architectural d'ensemble

Le contexte :

La commune d'Halluin, située en périphérie d'agglomération lilloise, est constituée d'un habitat ancien, dense, organisé autour de rues étroites. Le projet de construction de garages concerne un quartier qui souffre d'un déficit important de places privatives de stationnement résidentiel. Les résidents stationnent leur(s) voiture(s) dans la rue. La ville d'Halluin a sollicité le bailleur social, partenaire privilégié, fortement implanté sur le territoire communal. L'objectif de la ville était de trouver un porteur de projet de manière à profiter du réaménagement du quartier pour favoriser les conditions de création d'une offre privative de garages.

La commune a participé à la réussite du montage de l'opération :

- en prenant en charge la viabilisation de la parcelle, destinée par ailleurs à la construction d'une salle municipale de musique,
- en assurant une voie d'accès directe entre les maisons et les garages (préemption et démolition d'une maison pour créer un accès direct).

Le bailleur social a réalisé une enquête préalable auprès des habitants, sur la base d'un projet précis (localisation des garages par rapport aux logements, cheminement d'accès, prix de vente ou loyer prévisionnels...).

Le projet a été réalisé à partir des résultats de cette enquête :

- 11 garages sont aujourd'hui loués par le bailleur social aux résidents du quartier (47 euros/mois)
- 24 garages ont été vendus.

Photo n°15: Ville d'Halluin, construction de garages dans le cadre d'un projet de requalification de quartier, par un bailleur social à la demande de la commune (programmes de vente et de location)



5.3 Stratégie et organisation des bailleurs sociaux en matière de stationnement

Les bailleurs sociaux sont organisés autour de leur cœur de métier, le logement, et dans une moindre mesure autour des « annexes » au logement, dont font partie les garages et parkings. Les politiques de gestion spécifique des parkings restent très ponctuelles (en fonction des problèmes posés), localisées à l'échelle des agences de gestion locatives, et se traduisent essentiellement par des programmes de travaux (réhabilitation, sécurisation).

5.3.1 Une approche concentrée sur la qualité de l'offre de stationnement

5.3.1.1 *Des études préalables essentiellement tournées vers la connaissance de l'occupation de l'offre de stationnement*

Face à un problème de gestion (vacance, dégradation, etc.), les bailleurs réalisent un diagnostic de la situation, préalable à une intervention.

De manière générale, les diagnostics menés relèvent d'enquêtes d'occupation des emplacements de stationnement et rarement de réelles études de marché permettant de caractériser la demande. Ils permettent de connaître les caractéristiques de l'offre de stationnement et de son niveau d'occupation. Les enquêtes consistent à dénombrer les voitures en stationnement sur plusieurs plages horaires de jour et de nuit, à estimer un taux de motorisation et, potentiellement, une offre quantitative à constituer par rapport au nombre de voitures dénombrées. Par exemple, l'étude réalisée par le bureau d'études Isis en mai 2000 à la demande du GPU d'Aulnay s/bois quantifie la demande par rapport au nombre de voitures en stationnement sur voirie. Le bureau d'étude recommande également de mener une enquête spécifique auprès des habitants, de manière à mieux adapter le "produit" aux attentes des usagers.

L'étude de faisabilité préalable aux travaux de construction du parking de la résidence Delory (cas n°3) illustre de fait les insuffisances d'une approche limitée à l'offre. Une enquête d'occupation des voitures en stationnement sur voirie a été effectuée. Les conclusions en ont été les suivantes :

- l'espace public est saturé par les automobiles en stationnement, tandis que de nombreuses places sont disponibles en soirée ou les jours chômés,
- les places de stationnement occupées pendant la journée ne le sont pas par les seuls résidents, mais aussi par les personnels des entreprises implantées dans le quartier,
- l'offre en stationnement sur le domaine public est suffisante en nombre rapportée aux seuls besoins des résidents.

Face à ce constat, un besoin d'une centaine de places de stationnement à créer a été mis en évidence, dont une cinquantaine de façon privative. Aucune étude complémentaire n'a été menée pour tenir compte du taux de motorisation des ménages locataires de la résidence (qui se révèle assez faible), des capacités à payer un loyer mensuel de 30 euros et du type de prestations attendues par les locataires. Aujourd'hui, le parking souterrain de 60 places concentre un taux de vacance de plus de 50%, dans un quartier de centre ville.

Si les méthodes d'enquêtes d'occupation permettent d'estimer un nombre de voitures et de quantifier les problèmes posés par ces voitures en stationnement, elles ne permettent pas de définir un niveau de service attendu pour un stationnement privatif.

Conscient de l'importance de mieux prendre en compte la demande, l'OPIEVOY a initié de véritables méthodes d'analyse du marché préalablement aux études d'investissement, de manière à mieux déterminer le nombre d'emplacements, le niveau de loyer d'objectif et le type de produit à construire. Cette démarche est encore expérimentale au sein de l'OPIEVOY.

5.3.1.2 Des actions curatives plutôt que préventives

Les actions menées par les bailleurs sociaux se traduisent souvent par des programmes de réhabilitation lourde voire de privatisation de parkings (vidéo surveillance, badges d'accès, etc.).

C'est le cas par exemple du Logement Français, qui est confronté aux problèmes de vacance de certains de ses parkings souterrains depuis une dizaine d'années. Conscient des coûts générés par cette vacance, tant en termes de manque à gagner que de détérioration de l'image des logements, ce bailleur mène une politique volontariste pour tenter de comprendre et résorber les causes de ce phénomène. Elle se traduit principalement par des programmes lourds de réhabilitation voire de sécurisation des parkings souterrains (construits dans les années 1960-1970).

Dès 1994, une démarche d'élaboration de cahier des charges adapté à la problématique des parkings a été mise en place pour servir de cadre de référence aux équipes techniques chargées de définir un programme de remise à niveau des parkings. Il porte en particulier sur les caractéristiques des parties techniques, de l'éclairage, de l'ambiance et du contrôle d'accès. Les résultats restent cependant mitigés. Certains programmes de travaux ont permis de reconquérir une clientèle pour les parkings mais, dans certains cas, d'énormes programmes d'investissement se sont soldés par des échecs. L'action d'investissement porte ses fruits dans certains cas et s'avère sans effet dans d'autres. Par exemple, le programme de privatisation d'un parking à Sartrouville "Les Indes" n'a eu aucun effet, alors que la voirie est envahie par les voitures en stationnement. Une réhabilitation a été menée également à Epinay-sur-Seine, pour un montant de travaux de 0,91 M€, sans permettre de réguler davantage la vacance.

Face à ce constat, le bailleur reste sans réponse sur les critères qui font que dans certains cas, le programme de travaux "réussit" et dans d'autres, conduit à un échec. Les situations d'échec sont d'autant plus cuisantes pour le bailleur que les solutions techniques retenues sont extrêmement coûteuses. L'objectif de ces travaux est de maintenir voire d'améliorer une situation à l'exclusion de toute recherche de rentabilité financière, le montant des loyers étant fixé par rapport à la capacité à payer des locataires, indépendamment d'une logique d'équilibre d'opération (environ 30 euros/mois). Le bailleur part en effet du principe que le stationnement constitue une prestation de service qui est déficitaire par nature. L'objectif n'est pas la recherche d'une rentabilité, impossible à atteindre puisque le niveau de loyer est conditionné par les capacités budgétaires des ménages.

Ces actions lourdes et coûteuses pour le bailleur auraient-elles pu être évitées avec un programme d'entretien plus volontaire qui se serait inscrit dans la durée ? La réponse n'est probablement pas aussi tranchée. Des travaux d'études et de recherches semblent avoir montré, dans certains cas, le rôle pernicieux d'un défaut d'entretien courant sur les phénomènes de dégradation. L'absence de suivi de gestion courante et des moyens financiers nécessaires au maintien de la lumière ou à la qualité du revêtement mural des parkings souterrains a peut-être favorisé dans certains cas l'accélération de phénomènes de dégradation ayant conduit à la fermeture de certains parkings.

5.3.2 Les enquêtes auprès des ménages locataires sont tournées sur l'occupation du logement

Les bailleurs sociaux disposent d'une batterie d'outils de recueil d'information sur la demande de logement, mais ces outils ne s'intéressent que peu à la motorisation des ménages et à la question du stationnement. Ainsi :

- Les fiches de renseignements remplies par les locataires lors d'une demande de logements ne prévoient pas de recueil d'informations sur le nombre de voitures par ménage.
- Les bailleurs sociaux réalisent régulièrement des enquêtes de satisfaction auprès des locataires, mais ces enquêtes ignorent le plus souvent la problématique du stationnement. Lorsqu'elle est traitée, elle reste succincte : "êtes-vous satisfait du stationnement de votre véhicule ?". La priorité reste accordée au niveau de service du logement, pour lequel les items sont nombreux et précis. Le Logement Français vient d'inclure, pour la première fois, un item relatif au taux de motorisation des ménages dans le but de disposer de données pour tenter d'expliquer les causes de la vacance d'une partie de son parc de stationnement. Mais aucune question plus précise n'est posée pour mesurer la satisfaction par rapport au niveau de loyer pratiqué par rapport au service rendu.
- Des questionnaires sont parfois remis aux locataires lors de leur départ. C'est le cas de la SA du Hainaut, qui cherche à comprendre les motivations liées à ce départ. Le critère du stationnement n'apparaît pas parmi les motifs suggérés.

5.3.3 La gestion courante du stationnement reste le problème des agences locales

Les agences locales des bailleurs sociaux sont responsables de la gestion courante, des priorités liées à l'entretien courant du patrimoine et du lien avec le locataire. La gestion du stationnement fait partie de cette gestion courante. La cause des problèmes rencontrés est souvent connue de manière implicite par ces gestionnaires de terrain. Mais cette connaissance du terrain et des locataires est source d'un savoir informel qui est rarement mobilisé et formalisé. Pourtant, il est probable que les gardiens, par exemple, disposent d'indicateurs informels d'alerte lorsqu'une situation commence à se dégrader. A partir de quel moment un parking commence à poser des problèmes de gestion ? De quels outils disposent les chefs d'agence pour alerter sur l'amorce d'une dérive ? Les lignes de crédits d'entretien et de grosses réparations sont-elles suffisantes pour assurer un niveau d'entretien courant des parkings ? L'effort n'est-il pas d'abord porté sur la partie logement, faute de crédits ?

Face à certains problèmes de vacance, des missions ponctuelles et délimitées dans le temps sont confiées à une personne chargée d'objectiver (par le biais de données chiffrées) le poids de la vacance liée aux parkings et aux logements. Mais rarement une personne est chargée, de manière pérenne, d'assurer un suivi du patrimoine de stationnement, d'établir un cahier des charges type visant à un niveau d'entretien courant, de mettre en place un corpus de connaissance sur les caractéristiques de la demande ou de connaître l'indice de satisfaction de la location des places de parking. Cette approche favorise des actions curatives beaucoup plus que préventives. Les agences locales paraissent assez démunies face à la gestion du stationnement, faute de crédits pour maintenir un niveau d'entretien "suffisant" et surtout d'un savoir-faire spécifique à la gestion de ce type de produit.

5.4 Les principales causes de la vacance, du point de vue des bailleurs sociaux

5.4.1 L'insécurité, première cause incriminée par les bailleurs

Il existe une quasi unanimité des bailleurs pour lier le phénomène de la dégradation et de la vacance de leur parc de stationnement à un problème "d'insécurité" en général.

Les réponses apportées pour tenter de reconquérir ces parkings visent le plus souvent à mettre en place des barrières physiques : elles se traduisent par des travaux de remise à niveau de la structure de parkings, la plupart en souterrain, plus ou moins lourds financièrement – du programme de grosses réparations (remise à niveau à l'identique : éclairage, peinture, etc.) au programme plus lourd de réhabilitation voire de sécurisation (mise en place d'un système de vidéo surveillance, de sas d'entrée, etc.).

Quelle que soit l'ampleur des travaux envisagés, les bailleurs réalisent rarement une étude de marché préalable auprès des locataires pour tenter d'adapter un produit à une demande. La démarche relève généralement de celle d'un "constructeur" plus que de celle d'un "gestionnaire". Elle consiste surtout à requalifier l'offre "physique" sans se préoccuper a priori des problématiques spécifiques à une "demande" qui est connue implicitement, donc rarement formalisée et analysée. Le phénomène "d'insécurité" invoqué n'est généralement pas davantage étudié.

En conséquence, les réponses peuvent être ou non adaptées au problème. Dans certains cas, les travaux de réhabilitation et de sécurisation vont permettre de relouer les places de parkings en souterrain, parce que la cause principale de la vacance résidait probablement dans l'absence de sécurisation physique du véhicule. Mais l'adéquation entre programme de travaux de sécurisation et résorption de la vacance est loin d'être systématique. Un même programme de travaux sur un même type de parking au sein du patrimoine d'un même bailleur peut engendrer des résultats très différents.

Ce constat doit amener à relativiser et peut-être à ré-interroger le facteur "insécurité" dans le phénomène de dégradation ou de vacance de parkings sur un quartier ou à l'échelle d'un immeuble de logements sociaux.

- Peut-être faut-il regarder plus attentivement l'évolution du nombre et de la nature des actes de vandalisme ou de dégradation constatés – où se développent-ils, dans quel contexte etc.? Sont-ils favorisés par la conception (en souterrain, éloignement entre l'accès au parking et l'accès aux logements, etc.) ou le niveau d'entretien du parking ?

- Peut-être ne faut-il pas négliger d'autres facteurs explicatifs. Le souci de mettre "en sécurité" son véhicule ou d'être soi-même "en sécurité" justifie-t-il à lui seul le choix des locataires de se stationner sur la voirie ou de préférer un box fermé en surface ? On peut de fait se demander si le véhicule garé sur la voie publique est réellement davantage en sécurité que celui stationné en souterrain ou dans un box.

- Peut-être faut-il faire ici la part des choses entre les faits matériels (les actes de dégradation, de vol etc.) et « l'insécurité » (la représentation du danger auquel on juge être exposé), laquelle va varier notamment en fonction des contextes sociaux. Pour le dire autrement, à situation « matérielle » égale, « l'insécurité » diffèrera selon le lieu, son histoire, la population concernée etc.. Au-delà de la précaution de vocabulaire, cette distinction permet peut-être de poser de nouvelles questions pour mieux cerner le phénomène, et explique peut-être pour partie qu'une même réponse n'engendre pas toujours le même résultat.

Dans le cas de la Résidence Delory, à Lille (Cas n°2), plusieurs points méritent ainsi l'attention :

- la question de « l'insécurité » doit être rapportée à l'histoire de la résidence, son statut particulier au sein du quartier (la résidence « des bourgeois ») et à la conception même du parking (excentré par rapport aux logements) ;
- le taux de motorisation est significativement plus faible que dans d'autres quartiers HLM de Lille et le prix à payer pour la location est probablement trop important par rapport au budget que les ménages sont prêts à mettre, d'une part, et à la possibilité de se garer gratuitement sur la voie publique d'autre part.

5.4.2 L'impact de la conception des parkings

Lorsque les bailleurs rencontrent des problèmes de vacance ou de grave dégradation de leurs parkings, il s'agit généralement de problèmes localisés, à l'échelle d'un quartier ou d'un immeuble. Au-delà des aspects de sécurité, évoqués précédemment, la conception même du parking peut en constituer une des causes. C'est le cas en particulier des très grands parkings souterrains, pour lesquels un nombre de places trop important rend plus prégnantes encore les difficultés de gestion. Les problèmes posés sont alors particulièrement vifs pour les bailleurs, car l'effet de masse démultiplie l'impact de la vacance à l'échelle d'un patrimoine : la vacance d'une dizaine de garages en batterie n'a pas le même impact financier que la dégradation d'un parking souterrain de 500 places... L'effet de nombre a un impact immédiat sur le taux de vacance global de l'organisme. Quelques parkings en ouvrage peuvent représenter une part importante du taux de vacance des parkings au sein d'un patrimoine.

Le Logement Français intervient sur plusieurs parkings sur les X^e et XI^e arrondissements de Paris, pour diviser les grands parkings souterrains en plusieurs petites unités de 200 places, de manière à les humaniser tout en les privatisant. Il existe une taille critique en dessous de laquelle les investissements de privatisation deviennent trop coûteux. Le Logement Français fixe ce seuil à une cinquantaine de places.

A Quétigny, dans la banlieue de Dijon, la création de box fermés a permis de relouer des emplacements souterrains vacants. La vacance était très importante dans le souterrain de l'immeuble, malgré un nombre de places très inférieur au nombre de logements (seuls les box et quelques emplacements étaient loués). Des travaux pour créer des box supplémentaires ont été financés en 1999 et depuis, tous les emplacements sont loués. Pourtant, les places à l'extérieur sont sûres, nombreuses, publiques et gratuites. La relocation des places de stationnement peut ici s'analyser comme le résultat d'une augmentation du niveau de service mais également du rapport qualité-prix de la prestation. Les habitants sont plus sensibles à la possibilité de louer un local fermé pour leur voiture qu'à une offre gratuite [Barthélémy et alii, 2001].

Si la conception même des parkings joue manifestement un rôle dans l'attractivité de l'offre, il n'existe pas d'éléments qui permettent de déterminer, de manière tranchée, les "bons" des "mauvais" produits. Seules l'analyse du quartier et la connaissance de la demande pourront permettre de déterminer le produit le plus adapté au site.

5.4.3 Les difficultés d'appréciation du "bon niveau" de l'offre en fonction du taux de motorisation des ménages

Les bailleurs sociaux posent le problème de l'inadaptation des règles d'urbanisme à certaines situations. Le Logement Français regrette, par exemple, l'application de normes qui ont imposé la construction de 1,5 places de stationnement par logement dans des quartiers de Paris, où le taux de

motorisation était nettement plus faible qu'en zone périphérique. La loi du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions (article 47) prévoit désormais que le Plan Local d'Urbanisme « ne peut imposer plus d'une aire de parking par logement, dans le cadre d'une opération faisant l'objet de subventions d'Etat ». Mais la norme s'avère parfois trop élevée par rapport au taux de motorisation réel dans un quartier, ou trop basse dans d'autres quartiers.

Les bailleurs éprouvent une réelle difficulté à trouver le "bon" niveau de l'offre de places à construire. Cette difficulté tient à la méconnaissance ou l'absence de formalisation des caractéristiques de la demande – en particulier la prise en compte de la taille et des caractéristiques socio-économiques des ménages et du taux de motorisation sur un quartier. D'un quartier à un autre, d'un immeuble à un autre, les besoins de stationnement seront très différents. La motorisation du foyer est très liée à la zone d'habitat, comme le montre une enquête réalisée par le GART. Elle est plus forte en banlieue et dans les agglomérations de plus petite taille. Les foyers d'actifs sont plus motorisés que les foyers d'inactifs. En revanche, les personnes les plus dépendantes de la voiture habitent dans des villes de plus de 300 000 habitants. Parallèlement, les ménages "sans voiture" habitent plutôt dans les villes-centres.

Seule une étude de marché préalable, à l'échelle d'un quartier, pourrait aider à déterminer le "bon niveau" de l'offre de stationnement à construire. Cette logique de marché se heurte à la logique du montage d'une opération neuve, conditionnée par le financement initial et la recherche de l'équilibre financier de l'opération, qui ignore cette logique de marché.

Le Logement Français estime par exemple le taux de motorisation des locataires de son patrimoine entre 0,7 et 0,8 voiture par ménage (par méthode de comptages). Mais cette moyenne recouvre des réalités très différentes entre certains immeubles, en fonction du type de ménage (personnes âgées ou ménage avec enfants) et surtout en fonction du revenu des ménages. Dans des programmes neufs PLA⁸, le taux de motorisation correspond plutôt au taux de motorisation constaté de manière générale. Il est donc supérieur à 0,7 voiture par ménage. Ce n'est pas le cas pour des immeubles anciens non réhabilités (pas de hausse de loyers induite par un programme de travaux) ou des programmes neufs de type PLA-TS pour lesquels le plafond de ressources des ménages bénéficiaires est plus bas.

5.4.4 Une absence de demande... pourquoi ?

Certains bailleurs mettent enfin en avant l'absence de demande de stationnement privatif comme cause de la vacance. Le défaut de demande peut être lié à :

- un taux de motorisation faible (cas des quartiers de centre-ville),
- une facilité pour stationner gratuitement sur la voirie.

Le niveau du loyer est rarement évoqué par les bailleurs comme un élément déterminant de l'absence de demande. La faible importance accordée par les bailleurs au critère du loyer dans les choix faits par les locataires recouvre deux types d'explications :

- la faiblesse du loyer volontairement pratiquée sur certains sites (ex : LMCU demande 15 euros pour un emplacement en surface ; le Logement Français a mené une action "6 mois gratuits" qui n'a pas marché),
- la prépondérance accordée au facteur de "l'insécurité".

Les caractéristiques socio-économiques des ménages, locataires du patrimoine HLM, laissent pourtant supposer l'importance du facteur "prix à payer" dans le choix de louer ou non une place de

⁸ – Prêt locatif aidé (PLA), prêt locatif aidé très social (PLA-TS).

stationnement, surtout lorsque la possibilité de se garer gratuitement existe par ailleurs dans le quartier.

D'autres facteurs, d'autres processus entrent peut-être aussi en jeu dans la définition des pratiques de stationnement des ménages du parc locatif social et dans la formation de leur choix en la matière. L'analyse du discours et des pratiques des bailleurs plaide en tout cas pour une meilleure connaissance de cette « demande » de stationnement.

6. Mieux connaître la demande de stationnement dans le parc locatif social

L'ensemble des études menées sur le stationnement résidentiel, en particulier dans le cadre du programme de recherche du PUCA [DGUIHC-PUCA, 2001], permet de mieux connaître les différentes dimensions qui sous-tendent les choix et pratiques de stationnement des résidents. La présente étude s'inscrit dans la continuité de ce corpus de connaissances, en s'intéressant à un sous-ensemble de la population des "résidents" : les locataires de logements sociaux.

L'ensemble de ces études montre que les pratiques de stationnement dépendent de nombreux critères et varient notamment selon les caractéristiques urbaines du quartier et de la commune, selon les caractéristiques socio-économiques des ménages. Le mode de stationnement du véhicule est le résultat d'une combinaison de critères, bien plus qu'une sensibilité à un critère particulier, pris de manière isolée. C'est la hiérarchisation de l'ensemble de ces critères qui peut donner un sens au choix final.

La complexité liée à l'existence de plusieurs critères et les caractéristiques socio-économiques des locataires du patrimoine locatif social laissent penser que la seule connaissance pragmatique ne suffit pas pour comprendre les caractéristiques de la demande de stationnement.

Or l'analyse des discours des bailleurs sociaux montre une approche principalement tournée sur l'offre de stationnement. Le cahier des charges de création ou de réhabilitation de places de parking comprend rarement une étude de marché préalable. La prise en compte de la demande est bien présente à l'esprit des bailleurs mais reste souvent implicite, basée sur la bonne connaissance des pratiques des locataires. Pourtant, l'analyse du discours des locataires et des habitants en général montre que l'expression de la demande de stationnement n'est pas si immédiate ni directe.

Faire "surgir la demande" nécessite d'identifier ses différentes composantes pour pouvoir poser les "bonnes" questions aux locataires. Les pratiques connues par les bailleurs ne révèlent pas forcément la réalité des besoins. Dans certains cas, les pratiques peuvent révéler moins un choix qu'un "non-choix". Les entretiens menés auprès d'habitants montrent que le fait de stationner sa voiture sur la voie publique peut répondre à une logique par défaut.

Les composantes de l'analyse de la demande sont de trois natures :

- les paramètres liés aux caractéristiques techniques de l'offre de stationnement,
- les paramètres liés aux caractéristiques socio-économiques des ménages,
- les paramètres liés au marché local du stationnement et aux caractéristiques urbaines du quartier.

"C'est quand même des logements sociaux, donc qui dit logements sociaux dit petits salaires; ça veut dire que pour nous le parking payant c'est un luxe, voyez, c'est un plus, c'est pas quelque chose qui rentre dans notre lignée, si vous voulez, de priorité ... Par contre il l'est plus pour les gens un peu plus âgés apparemment ... ah oui, parce qu'il y'a des personnes âgées je les vois partir, ils garent leur voiture plus facilement et eux ils étaient désireux qu'il y ait un parking payant pour se garer, parce que pour eux c'est un peu problématique de se garer en face, ils sont un petit peu moins, disons prêts à chercher etc., à se garer un petit peu loin si il faut ... Mais je pense que c'est surtout une question de budget, c'est pas une question du parking qui est là, moi s'il était gratuit j'irais ... bien que, bien que je

trouve que quand on sort de chez soit, le fait d'être devant, je sors je vois ma bagnole, hop je fonce sur ma voiture, et j'ai pas les grilles, à refermer les grilles, à ouvrir la porte, refermer la porte, à rentrer dans le parking, à sortir du parking, à aller dans le sens où je veux aller, parce que là au bout de l'avenue E.V., on a directement un feu rouge, donc on peut aller où on veut tout de suite ... Donc disons que c'est peut-être un peu bête, mais bon moi je trouve que c'est plus rapide d'être garée devant que garée derrière, et je voyais des personnes, un couple qui a une petite fille, qui habite dans la résidence et ben eux ils ont une place, et elle nous disait que quand elle doit décharger ses courses ou tout ça ben elle se garait quand même sur l'avenue E.V., parce que c'était plus rapide que de se mettre dans le parking et de ramener toutes les choses par là". (Femme de 27 ans, Lille)

6.1 Les paramètres liés aux caractéristiques des places de stationnement

6.1.1 Paramètres liés à la localisation du parking par rapport au logement

6.1.1.1 Proximité du logement

L'analyse des entretiens réalisés auprès des locataires et les conclusions de plusieurs études convergent vers la mise en évidence de la recherche de proximité immédiate du logement.

Une place de stationnement trop éloignée ou peu visible de l'entrée de l'immeuble ou de l'habitation risque de ne pas être utilisée. L'étude réalisée sur Aulnay-sous-Bois par ISIS relève, par exemple, que « la partie du parking la plus éloignée des habitations n'est pas utilisée par les locataires et sert de garage en plein air où les épaves sont démontées et où les véhicules volés sont abandonnés, ceci étant favorisé par la hauteur des bosquets situés en bordure de chacune des rangées, qui cachent la vision du parking depuis les bâtiments. Cela ne sécurise pas le parking et ne pousse pas les résidents à l'utiliser ».

La proximité recouvre plusieurs dimensions :

- la proximité de l'entrée du logement,
- la distance entre le lieu de stationnement et le logement,
- la visibilité de la voiture à partir du logement.

La proximité recherchée est d'abord celle de l'entrée de l'immeuble ou du logement. Le stationnement est alors conçu comme le prolongement de l'habitat.

"Les résidents se mettent près de leur entrée, c'est normal, c'est pénible d'aller se garer à l'autre bout parce que de l'autre côté c'est plus leur place." (femme de 25 ans, Villeneuve d'Ascq)

La recherche de proximité est également motivée par :

- la nécessité d'un stationnement de courte durée (midi ou pour décharger) qui, lorsqu'il n'est pas possible, peut donner lieu à différentes stratégies de remplacement ;

"J'associe souvent la place des parking [...] à celle de l'ascenseur, parce qu'on n'a pas d'ascenseur, c'est la galère quand il faut monter les étages, le parking c'est pareil ; quand n'on a pas la place de parking à proximité du logement, quand on a les courses, quelquefois on a des caddies de Auchan qui traînent, ça va, ça nous rend bien service, mais quand il n'y en a pas c'est l'horreur." (femme de 31 ans, Villeneuve d'Ascq)

Q : Quand je suis arrivée la première fois, j'ai été étonné de trouver des caddie un peu partout ?

R : Je m'en sers pour les déménagements et quand on va faire les courses... C'est sûr qu'on les ramène pas... On sait qu'il y en a toujours, en plus on y va en voiture et quand on fait des courses, au moins on met tout dans la voiture, si on trouve un caddie, on le prend et on le met près de la porte et on doit pas faire 15 000 aller-retours ». (femme de 25 ans, Villeneuve d'Ascq)

- la visibilité de la voiture, du logement – la visibilité étant associée à la recherche de surveillance de la voiture ;

"Quand je vais à la cuisine, systématiquement il suffit que j'aille au congélateur ou au réfrigérateur, je regarde par la fenêtre... Autour de moi, il y a pas mal de personnes qui le font, j'ai une amie, son mari c'est pareil, il tourne pendant des heures, et je lui ai dit derrière chez moi après 18h00, tu peux te garer et elle me dit, oui mais il n'aime pas se garer là parce qu'il ne voit pas sa voiture". (femme de 31 ans, Villeneuve d'Ascq).

- la recherche de réduction du temps de parcours entre la voiture et le logement.

"Ah oui oui oui, je rentre à n'importe quelle heure, j'ai pas besoin de me dire que je vais encore perdre dix minutes à chercher une place de stationnement! " (homme de 35 ans, Lille)



6.1.1.2 La qualité des cheminements piétonniers pour l'accès au parking

En habitat collectif, le garage ou la place de parking est séparé du logement. La proximité plus ou moins grande suggère cependant un temps de cheminement à pied entre le lieu de stationnement du véhicule et le logement. La qualité de ce parcours de cheminement joue également un rôle dans le choix de la place de stationnement :

- sécurité et confort du parcours,
- accessibilité.

Les bailleurs sociaux sont particulièrement sensibilisés au traitement des espaces collectifs dans les parkings souterrains : cages d'escalier, rampes d'accès, etc. Les cahiers des charges de réhabilitation ou de construction de parkings en ouvrage sont de plus en plus précis sur les qualités d'éclairage, de peinture des parties communes.

La recherche de sécurité et de confort des cheminements piétonniers de surface constitue également une condition de l'usage des places de parking. A l'instar des espaces dans les parkings souterrains, les cheminements de surface mal éclairés, en arrière de bâtiments ou peu visibles des logements risquent de constituer un frein au stationnement des voitures.

"Il y a toujours du monde qui passe, c'est tout près; par contre quand je rentre tard le soir à 00h00-01h00, je ne me gare pas derrière, mais je me gare juste devant, il y a plus de lumière et de passage et c'est plus près, tandis que là-bas, il y a des petits coins, c'est calme, c'est pas bien éclairé, comme c'est plus éclairé, je préfère me garer en face." (femme de 25 ans, Villeneuve d'Ascq)

6.1.2 Paramètres liés à la conception du parking

La conception du parking peut constituer un paramètre de choix. Un garage en surface ne procure pas les mêmes services qu'une place de parking en surface ou qu'un box en sous-sol.

6.1.2.1 La protection du véhicule

Les bailleurs sociaux ont souligné l'importance du facteur sécurité dans l'attractivité d'une place de stationnement. S'il est vrai que les locataires de logement HLM recherchent généralement à protéger leur véhicule, la recherche d'un lieu privatisé et fermé dépend beaucoup de la valeur marchande de la voiture. Le locataire effectue, sous réserve d'en avoir les moyens financiers, un calcul économique entre le prix à payer pour protéger son véhicule et la valeur sur le marché de sa voiture. Plus un véhicule est récent, plus le souci de le protéger est important.

La notion de protection varie beaucoup :

- protéger la voiture des intempéries et des salissures ;

"Ma voiture se salit à l'extérieur, au parking, elle se salit moins... En ce moment la sève des arbres dégorge et quand je pose ma main au bout d'une semaine sur ma voiture, qu'elle ait déjà été lavée ou pas, je suis collé. Si je pouvais déjà éviter cela, ça m'arrangerait, elle se salit alors que je ne l'utilise pas de la semaine." (homme de 45 ans, Villeneuve d'Ascq)

"Aussi le fait de protéger un bien des intempéries, parce qu'une voiture, il faut quand même amortir les frais dessus... Ici, il n'y a aucun parking protégé, les voitures sont livrées aux intempéries, la pluie, le vent..." (homme de 35 ans, Lille)

- protéger un véhicule neuf ou récent des risques de dégradation et d'accrochages pour lui conserver une valeur marchande à la revente ;

"Si on n'avait pas le projet de la revendre, bon ben on serait plus cool, mais on se dit que bon ben on va la revendre à un prix à peu près équivalent, parce que le monsieur il l'a vraiment vendue au prix de base, mais encore faut-il qu'elle soit en bon état ... parce que si elle est griffée ou tout ça, ça fait tout de suite chuter le prix ... Je vous dis, pour nous la voiture c'est vraiment un investissement, c'est ce qui ... c'est ce qui nous enlève le plus de sous dans notre budget". (femme de 27 ans, Lille)

- protéger son véhicule des risques de vol ;

"Ben, bien la fermer, pas la mettre dans des endroits où ... moi je me suis dit s'ils ont voulu voler l'AX c'est parce qu'elle était sur le trottoir et qu'ils passaient sans arrêt devant, c'est qu'elle était un peu comme ça mise en exposition, donc c'est pour ça que mon mari maintenant il évite de se garer le long du trottoir. Comme ça les gens qui passent ils la regardent pas, on essaye de se mettre en dessous des arbres, enfin ça c'est mon mari, moi je me mets au milieu de la place". (femme de 28 ans, Lille)

"Automatiquement on la rentrerait au sous-sol, si on avait les garanties, je ne vais pas dire à 100% puisqu'on cambriole les banques, donc on ne va pas exagérer! mais s'il y avait un minimum de garanties, c'est sûr que l'on mettrait nos voitures au sous-sol et quasiment tous les locataires, tout au

moins ceux qui ont les moyens de payer, parce qu'il y en a qui ont des voitures mais qui ne sont pas très riches quand même..." (homme de 45 ans, Villeneuve d'Ascq)

Face à ces différentes dimensions de la protection du véhicule, la conception de parking apporte des réponses différentes.

Par exemple, la place de stationnement visible du logement peut être ressentie, dans certains cas, comme plus sécurisante qu'une place en sous-sol.

Le garage ou le box fermé peut constituer pour les habitants une garantie complète de sécurité et de protection du véhicule, quelle que soit la nature de l'agression.

"Je voudrais un garage qui protège ma voiture des intempéries, qu'ils aménagent quelque chose pour que les voitures soient protégées parce qu'une voiture ça coûte quand même cher et puis je voudrais des places sécurisantes, pour que je n'aie plus peur de laisser ma voiture." (homme de 28 ans, Villeneuve d'Ascq)

Le critère de sécurité des personnes et des véhicules peut agir en faveur d'une offre de stationnement privée ou privatisée comme elle peut agir en faveur de la voie publique. Ce qui varie, c'est le contexte du quartier, la localisation de l'offre de parking par rapport au logement et la conception du parking. Les problèmes de sécurité soulevés par les bailleurs sont surtout le fait de parkings souterrains et beaucoup plus rarement de boxes fermés ou de garages.

6.1.2.2 La fonction de stockage du garage ou du box fermé

L'espace affecté au stationnement peut être davantage qu'une surface. Il peut prendre la dimension d'un service de stockage. L'usage du garage ou du box fermé est utilisé comme une extension du logement, au même titre qu'une cave ou un cellier.

"Oui, un peu comme grenier, tout ce qui nous encomrait partait la-bas, ça faisait une pièce supplémentaire... je l'utilisais quand même aussi, parce qu'il n'y avait qu'une seule moto dedans, ça faisait quand même une surface..." (homme de 28 ans, Villeneuve d'Ascq)

6.1.2.3 La qualité d'insertion architecturale et paysagère du parking

Le garage ou le parking a longtemps été le parent pauvre en termes de traitement architectural ou paysager lors d'un projet de construction ou de réhabilitation de logements. Pourtant il est un élément constitutif de l'image de l'immeuble ou du quartier. Ce constat n'est pas propre au patrimoine social mais constaté généralement à l'échelle d'une ville. Le réflexe des urbanistes et architectes de "cacher" les emplacements de stationnement derrière les immeubles (loin des accès aux bâtiments) ou de les enfouir sous terre a longtemps contribué à considérer leur conception comme la partie la moins noble du projet de construction.

Le Logement Français a réalisé, à Sartrouville, une offre de garages localisée devant l'entrée de l'immeuble de logements, dont la qualité de l'insertion paysagère a été l'un des critères du programme de travaux. Outre le fait qu'il s'agit a priori d'un produit attractif (garages à proximité de l'entrée), le bailleur estime que la réussite du projet est fortement liée à la qualité du traitement paysager qui contribue à valoriser l'image de l'ensemble du patrimoine. Ces garages sont loués à hauteur de 55 euros/mois et il existe aujourd'hui une liste d'attente de locataires qui souhaitent en avoir l'usage.

6.2 Le prix à payer : acceptation et capacité à payer

Le niveau de loyer constitue un élément d'arbitrage dans le choix de louer une place de stationnement. Il est cependant nécessaire de distinguer :

- l'acceptation de payer, qui consiste à peser le rapport qualité/prix,
- la capacité à payer, qui suppose que le ménage puisse supporter un coût supplémentaire pour payer sa place de stationnement.

6.2.1.1 L'acceptation de payer : un arbitrage entre le rapport qualité/prix

Depuis 1998, le bail du parking est indépendant du bail pour le logement. Les locataires peuvent choisir de prendre ou non un bail de parking. Le fait d'avoir une voiture n'implique pas que le locataire souhaite louer une place privative de stationnement. Le taux de motorisation à l'échelle d'un immeuble ou d'un quartier donne des éléments de cadrage mais est insuffisant à lui seul pour déterminer le nombre de places à offrir.

Le choix de louer une place dépend :

- du service rendu par rapport à la nature et l'usage du véhicule,

"Quant à la deuxième voiture, c'est une vieille voiture, on lui demande juste de nous conduire au travail, c'est tout...donc celle là ne mérite pas plus de soins que cela...C'est vrai que l'on n'y a pas pensé et puis quelque part, il y a aussi l'aspect financier, encore louer un garage, à cause, plus ça, plus ça, c'est quand même augmenter les charges... à côté, en plus de ça, il y a les impôts qui tombent." (homme de 28 ans, Villeneuve d'Ascq)

- le prix que les locataires sont prêts à payer pour ce service.

"Ils auraient dû faire un sondage ... bien qu'ils nous avaient fait passer une feuille "est-ce que vous comptez prendre ...", mais ils nous avaient pas dit le prix, c'est ça oui je me souviens, ils nous avaient dit "est-ce que ça vous intéresserait d'avoir un parking privé pour la résidence ?", ben nous on a dit "ben ouais" (rires), on était tout content, et ils nous avaient pas dit de prix et donc c'est tout, nous quand on a su le prix ... Vous voyez quelque chose à 150 francs je dis pas, on l'aurait peut-être pris, un parking à 150F bon, mais 270F c'est quand même un peu chérot quoi, si en plus faut payer les charges ..." (femme de 27 ans, Lille)

Le loyer n'est pas le seul prix payé pour le locataire d'un emplacement de stationnement. Un responsable d'agence de la SA LOGICIL (sur Roubaix-Tourcoing) a remarqué à plusieurs reprises que certaines résiliations de bail intervenaient au moment de la réception de la fiche de taxe d'habitation. Le prix payé par le locataires intègre de fait également la taxe d'habitation, qui peut représenter dans certains cas une part "cachée" pour le bailleur mais importante rapportée au loyer pour le ménage. Dans le cas de Villeneuve d'Ascq, elle peut ainsi représenter plus du tiers du loyer dans certains quartiers. Ou encore, si l'on regarde le cas de Cergy-le-Haut, la non prise en compte de la taxe d'habitation peut conduire à une interprétation peut-être abusive des raisons de la préférence des ménages pour un parc privé plutôt que pour les parkings de la résidence (cf. encadré).

Le poids de la taxe d'habitation afférente à la location d'une place de parking HLM :

Selon le Code Général des Impôts (articles 1407 et 1409 du CGI), les garages et emplacements de stationnement servant à abriter les véhicules utilisés à titre personnel par les contribuables doivent être considérés comme des dépendances d'habitation imposables à deux conditions :

- être réservés à l'usage des intéressés,
- être situés à proximité de l'habitation.

Les parkings et garages exclus du paiement de la taxe d'habitation :

- Ne constituent pas des dépendances imposables la simple place dans un garage privé collectif, l'emplacement dans un garage public ou le garage affecté exclusivement à un usage professionnel.
- En pratique, les dépendances situées à une distance supérieure à un kilomètre des logements ne peuvent être soumises à la taxe d'habitation (jurisprudence).

Le cas de Villeneuve d'Ascq :

Le parc de logements sociaux de la Ville de Villeneuve d'Ascq représente près de 50% du parc total de logements. Il s'agit principalement de logements collectifs de moins de 40 ans. La lecture de la carte met en évidence deux éléments :

- Un locataire d'un logement HLM, habitant le même quartier, voire, dans certains cas, la même rue, peut payer une taxe d'habitation pour un parking qui varie du simple au double.
- Le montant de la taxe d'habitation peut représenter jusqu'à 35% du montant annuel de loyer (sur la base d'un loyer de 35 euros).

L'analyse des montants de la taxe d'habitation 2001 liée à la location d'un parking (garage ou place) dans le parc locatif social montre une grande diversité de cas. Le montant minimum à payer était de 345,72 francs (environ 53 euros), et le maximum (50 places concernées) s'élevait à 2089F (environ 318 euros). Entre ces deux extrêmes, il existait une assez grande dispersion des montants.

Le cas de Cergy-le-Haut :

Dans le quartier de Cergy-le-Haut (Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise), le Logement Français possède un patrimoine de logements collectifs face à la station RER. Les parkings de ces logements ont du mal à être loués, les locataires des logements HLM préférant louer une place dans le Parking d'Intérêt Régional (PIR), gardienné jour et nuit pour un prix équivalent à celui pratiqué par le bailleur HLM. Dans les deux cas, les structures de parkings sont comparables (en ouvrage), le "plus" de la prestation du PIR étant, du point de vue du bailleur, la prestation de gardiennage. Là encore, les choix effectués relèvent davantage de la combinaison de plusieurs critères, celui de la sécurité jouant probablement un rôle déterminant bien qu'insuffisant à lui seul. En effet, le prix de location pratiqué par le PIR et le bailleur ne sont pas comparables si l'on intègre l'impact de la taxe d'habitation qui est due dans un cas et pas dans l'autre.

A l'inverse, la location d'un garage peut contribuer à faire des économies lors de la négociation de la prime d'assurance de la voiture. La disposition d'un garage joue comme un facteur de garantie pour l'assureur⁹. C'est un facteur de négociation possible pour l'assuré. Il peut contribuer à amoindrir le poids de l'assurance voiture, et jouer un rôle incitatif pour louer une place de stationnement fermée et privatisée. En effet, le calcul de cette prime tient compte de plusieurs critères dont :

⁹ – Certaines compagnies d'assurances refusent d'assurer un véhicule qui ne justifie pas d'une place de stationnement sécurisée (certaines marques de voitures, par exemple) ou un véhicule qui déplorerait plusieurs sinistres (vol, dégradations, etc.). Dans ce cas, on peut se demander si la location d'un garage pourrait éviter certains nombres de comportements de défaut d'assurance ?

- .pouvoir justifier de stationner ou non son véhicule dans un local protégé,
- .le nombre de sinistres déclarés.

Pour l'ensemble de ces raisons, la prime d'assurance peut être négociée à la baisse si le propriétaire du véhicule dispose d'un garage ou d'une place sécurisée. Cette marge de négociation peut décider un ménage à louer une place de stationnement, en particulier lorsqu'il s'agit d'un véhicule récent.

6.2.1.2 La capacité à payer un coût supplémentaire de parking

Comme les autres critères, le critère du prix de location constitue un des éléments de choix sans être suffisant à lui seul. Le Logement Français a par exemple expérimenté une opération "6 mois gratuits" sans obtenir le succès escompté. A contrario, Lille Métropole Habitat a réalisé une opération "un parking loué, un parking gratuit" sur Villeneuve d'Ascq, qui a permis de résorber la vacance.

L'impact du coût de la location dans la décision de louer un parking dépend du niveau de ressource du foyer : l'exemple du quartier Vauban à Lille (cas n°3)

Une enquête par questionnaire, réalisée auprès de 127 ménages du quartier par l'Agence LMH Lille Centre (Juin-Août 2002), montre qu'il existe une relation entre le prix à payer pour louer une place de parking et le niveau de ressource des ménages.

Les ménages les plus modestes qui possèdent une voiture sont moins prêts à payer la location d'un emplacement de parking et préfèrent stationner gratuitement dans la rue, malgré les difficultés de stationnement rencontrées dans le quartier ; 33,3% des ménages dont le revenu est inférieur à 600 € louent un emplacement de stationnement LMH alors que cette proportion s'élève à 68,6% pour les ménages dont les ressources sont supérieures à 1300 € par mois.

Le fait de stationnement dans la rue apparaît finalement plutôt comme une absence de choix pour un certain nombre de locataires, qui estiment être insatisfaits, se plaignant de la saturation de la voirie occupée également par les véhicules des étudiants.

Les locataires actuels d'emplacements se déclarent satisfaits du prix de location. Il convient d'établir la distinction suivante : si le tarif de location des emplacements aériens semble raisonnable, celui des emplacements souterrains est déclaré "trop élevé". Les locataires de box estiment, à 75%, que le prix de la location est raisonnable.

Le loyer de garage peut représenter un impact budgétaire important par rapport au loyer logement, une fois l'APL¹⁰ déduite. En effet, si le montant de l'APL varie en fonction du loyer et peut en couvrir une part substantielle, il ne tient pas compte des annexes ni des charges réelles.

L'exemple présenté par Lille Métropole Habitat (LMH) est à ce titre intéressant. LMH met à disposition des locataires des fiches pratiques, dont une intitulée "comment comprendre votre facture de loyer ?". Cette fiche s'appuie sur un exemple de facture dans laquelle "le loyer pour votre parking" (loyer garage + provisions/charges générales) représente 38% du "loyer pour votre logement" (loyer + ensemble des charges y compris eau, chauffage - montant de l'APL). Dans le cas de figure repris en exemple, l'APL perçue couvre plus de 100% du loyer logement. Le reste à charge pour le logement est composé des charges, auxquelles s'ajoute la location du parking. S'il s'agit d'un exemple repris dans le cadre d'une fiche, il représente cependant un cas de figure qui se rapproche de nombreux cas réels.

¹⁰ – Aide personnalisée au logement.

Lille Métropole Habitat
Fiche 3

3 COMMENT COMPRENDRE VOTRE FACTURE DE LOYER ?

Le loyer est payable à terme échu, c'est-à-dire après le mois. Pensez à régler votre facture de loyer avant le 5 du mois suivant. Et si vous voulez être tranquille, choisissez le prélèvement automatique.



> CERTAINES LIGNES PEUVENT S'AJOUTER À LA FACTURE DE VOTRE LOYER :

- **Le rappel APL :** si vous avez droit à l'APL, la Caisse d'Allocations Familiales peut parfois nous verser après un nouveau calcul de vos droits un rappel d'allocations dues. La somme vient donc en déduction de votre loyer.
- **Le supplément loyer solidarité :** si vous percevez des ressources supérieures à un plafond fixé par la loi, nous pouvons ajouter un supplément à votre loyer.
- **Défaut d'assurance :** chaque année au moment du renouvellement de votre assurance locative, vous devez nous fournir une attestation de votre assureur. Si vous ne le faites pas, une prime vous est facturée chaque mois jusqu'à la réception de cette attestation.
- **Régularisation des charges :** chaque mois, vous payez une provision pour charges que nous avons estimée la plus proche de votre consommation réelle. Une fois par an, nous effectuons une régularisation. Vous verrez donc apparaître sur votre facture de loyer des remboursements ou des suppléments qui correspondent à la différence entre le montant des charges prélevé et votre consommation effective.

Cette fiche est un exemple

DÉTAIL	MONTANT € HT	MONTANT € TAXE	MONTANT € TTC	EXPLICATIONS
Solde antérieur			-31,53	Cette zone rappelle votre facture du mois précédent : l'ancien solde, le montant de vos règlements et le nouveau solde avant facturation.
Crédit LGM 106320-0200			112,31	
SDN 106345-0200 Versement régional / chèque bancaire			33,38 -76,23	
LOGEMENT 106320 01/03/02 AU 31/03/02 LEO LAGRANGE N° 001 Loyer logement Versement APL LILLE Provision chauffage Provision eau Agent d'entretien Pénalité défaut d'assurance	261,81 -298,82 63,55 42,54 16,27 2,25 3,06	6,54	267,84 -298,82 63,55 42,54 16,27 2,25 3,06	Loyer pour votre logement
TOTAL Logement			87,52	
STATIONNEMENT 106345 01/03/02 AU 31/03/02 LEO LAGRANGE N° 6 Loyer parking Provision chauffage	30,49 2,13	0,76	31,25 2,13	Loyer pour votre parking
TOTAL Stationnement			33,39	
Droit de Bail Total de l'échéance		7,30	120,91	Total des loyers pour le mois pris en exemple
Solde antérieur			37,94	
SOLDE TOTAL € AU À payer avant le :				Total du loyer (loyers pour le mois + ancien solde)

Enfin, pour une fraction des ménages locataires du parc social, le prix de la place de stationnement (loyer et taxe d'habitation) représente un coût budgétaire "insupportable".

Une étude de la Caisse d'Allocations Familiales de Lille¹¹ sur les villes de La Bassée, Comines, Lille et Lomme (soit 19 297 bénéficiaires d'APL locative) montre que l'APL couvre la totalité du loyer logement pour plus d'un tiers des allocataires. Un autre tiers paie un reste à charge pour le logement (part du loyer après déduction de l'APL) inférieur à 100 euros (cf. tableau).

Sur les 33 604 allocataires de la CAF de Lille, 47% ont un reste à charge nul ou inférieur à 50 euros pour le logement. Cette proportion s'élève à 55%, soit un allocataire sur deux, sur la seule ville de Lille. La référence au reste à charge de loyer logement met en évidence le poids du prix à payer pour un parking, lorsqu'il peut aller jusqu'à représenter la quasi totalité d'un loyer logement+parking.

Tableau de répartition des bénéficiaires APL en fonction des restes à charge de loyer pour le logement

¹¹ – CAF de Lille, Cellule Etudes Recherche Prospection. Décembre 2002.

Communes	Reste à charge nul	Reste à charge inférieur à 50 euros	Reste à charge entre 50 et <100 euros	Reste à charge compris entre 100 et <150 euros	Reste à charge compris entre 150 et <200 euros	Reste à charge compris entre 200 et <300 euros	Reste à charge supérieur ou égal à 300 euros	Total
La Bassée	77 25,8%	41 13,8%	48 16,1%	62 20,8%	44 14,8%	20 6,7%	6 2%	298 100%
Comines	169 29,3%	81 14,1%	85 14,8%	103 17,9%	65 11,3%	59 10,2%	14 2,4%	576 100%
Lille	5926 35,8%	3116 18,8%	2661 16,1%	1955 11,8%	1401 8,5%	973 5,9%	508 3,1%	16540 100%
Lomme	505 26,8%	249 13,2%	287 15,2%	309 16,4%	248 13,2%	195 10,4%	90 4,8%	1883 100%
Total	6677 34,6%	3487 18,1%	3081 16%	2429 12,6%	1758 9,1%	1247 6,5%	618 3,2%	19297 100%
Total CAF de Lille	10418 31%	5462 16,3%	5228 15,6%	4722 14,1%	3669 10,9%	2728 8,1%	1377 4,1%	33604 100%

Source : données CAF de Lille au 31 12 2002.

D'autre part, plus d'un allocataire sur deux a un taux d'effort¹² logement important, compris entre 15 et 30% (élevé au sens de la CAF, compte tenu de la faiblesse des ressources de référence). Autrement dit, pour la moitié des allocataires de la CAF de Lille, la part "loyer logement" représente entre 15 à 30% du budget. On peut estimer que dans un contexte de budget déjà très contraint, toute charge supplémentaire est insupportable financièrement, en ce qu'elle risque de bouleverser l'équilibre déjà précaire du budget du ménage.

6.3 Le marché local du stationnement, à l'échelle d'un quartier

Comprendre la demande de stationnement nécessite de comprendre le fonctionnement du "marché local", à l'échelle du quartier : quelle est l'offre totale de stationnement ? quelles sont les caractéristiques de la voie publique en tant qu'offre de stationnement ? existe-t-il des places disponibles et gratuites sur la voie publique ? la voie publique est-elle saturée à certains moments de la journée ou de la semaine ?

6.3.1 La disponibilité et la gratuité des places sur la voirie constituent une offre difficile à concurrencer

¹² – Selon la CAF, le taux d'effort de la charge du loyer est le ratio entre le montant de remboursement mensuel du loyer et un douzième du revenu brut annuel additionné des prestations familiales perçues mensuellement.

La disponibilité de places de stationnement sur la voie publique, gratuite et à proximité du logement, entre en concurrence directe avec l'offre privée de stationnement, même gratuite.

S'il est possible de se stationner "facilement", c'est-à-dire sans perdre de temps, à un endroit facile d'accès et proche du domicile, l'offre de stationnement hors voirie devra fournir une prestation très supérieure pour commencer à devenir compétitive.

"Ah oui, ça c'est sûr c'était plus pratique, voyez, si le parking dehors y'avait toujours des places et que le parking à l'intérieur il était gratuit je me garerai dehors, jamais j'ai essayé de chercher un garage ou non, ma voiture elle était bien là." (femme de 24 ans, Lille)

Le temps de recherche d'une place de stationnement sur la voie publique conditionne la motivation à trouver une solution alternative au stationnement sur voirie. L'enquête menée sur la résidence Delory à Lille (Groupe Hainaut Immobilier) montre que l'un des éléments déclencheurs de location d'une place en sous-sol est la difficulté de trouver rapidement une place pendant la plage horaire du repas de midi. Il s'agit d'une situation représentative des quartiers de centre-ville, où les difficultés de stationnement sont liées aux conflits d'usage entre le stationnement des véhicules des personnes qui travaillent, des personnes qui viennent pour les commerces ou services et les résidents du quartier. De manière générale, le résident qui souhaite revenir le midi cherche à gagner du temps, en particulier sur le temps de stationnement de son véhicule. Il cherche à stationner au plus près de son logement. L'impossibilité de trouver la "bonne" place dans un temps réduit peut conduire à trouver une solution de location dont l'objectif est de garantir une place toujours disponible.

"Moi je rentre le midi donc c'est ... c'est infaisable, c'est vraiment au petit bonheur la chance, donc c'est soit on se gare en double file, soit on paie notre place ou soit on se gare sur les trottoirs, donc au risque d'un P.V. donc c'est pour ça que j'ai voulu acquérir une place de parking, qui coûtait plus cher. Sinon bon ben le week-end ça va, on peut dire que ça va; si y'a un concert c'est ... si y'a un concert au zénith ben les gens viennent chez nous donc c'est même pas la peine et sinon ... bon ben lui la moto ça va il peut se garer dans la cour, donc y'a pas de problème, mais en voiture ... c'est pour ça 2 voitures c'est pas possible!" (femme de 24 ans, Lille)

Les exemples sont nombreux, qui illustrent cette concurrence de la voie publique.

A Voisin-le-Bretonneux en Ile-de-France, le Logement Français détient ainsi un patrimoine de logements bien tenu, sécurisé et attractif (aucune vacance sur les logements). S'agissant d'un quartier calme, la vacance constatée au niveau des places de parking n'est vraisemblablement pas le résultat d'une quelconque "insécurité". L'absence de difficultés pour se stationner sur la voirie constitue probablement une des causes de l'absence de demande de location. Le constat est identique pour l'OPIEVOY qui possède environ 600 emplacements, dont seuls 40 boxes sont loués, dans le quartier des Fauvettes à Neuilly-sur-Marne. Dans ce quartier, trouver une place disponible et gratuite reste possible aisément.

6.3.2 L'existence d'activités génératrices de stationnement au sein d'un quartier

Enfin, comme dans toute problématique concernant le stationnement résidentiel, l'estimation d'une offre sur la seule base d'un nombre moyen de voitures par ménage-locataire est nécessaire mais non suffisante. La demande de stationnement doit pouvoir aussi se mesurer à l'échelle du quartier et intégrer les besoins de stationnement autres que résidentiels. En particulier, l'existence d'entreprises/administrations, de commerces, d'écoles ou universités, de lieux sportifs ou culturels, est

importante à intégrer dans l'analyse du marché du stationnement. L'activité d'un quartier conditionne le fonctionnement du marché de stationnement sur la voie publique. La saturation de la voirie peut n'être que ponctuelle, au cours de la journée ou de la semaine.

"Oui, en général oui, le samedi ou le vendredi après midi, le parking du centre commercial est plein ce qui fait que d'autres personnes viennent se garer derrière. Pour le soir c'est pas évident non plus, je dis le vendredi et le samedi, mais la semaine, c'est pas évident non plus, celui qui rentre à 19h30-20h00, il n'y a pas de place, ça commence à 18h30, que ce soit d'un côté ou de l'autre, comme ici, c'est un peu plus retiré, il y a toutes les personnes qui travaillent au forum des sciences, qui sont là, donc on arrive à avoir une ou deux places de temps en temps mais de l'autre côté, sur le petit parking, c'est pas possible." (femme de 31 ans, Villeneuve d'Ascq)

"Parce que y'a des moments les gens s'en vont par vague à 12h30 et ceux qui vont travailler après n'arrivent pas tout de suite ou quoi et ça m'est arrivé, mais bon si on passe à 13h-13h30 maximum, en général à cette heure là y'a plus personne". (homme de 35 ans, Lille)

7. Quel rôle pour la puissance publique dans un « marché local » du stationnement ?

Si l'on raisonne en termes de « marché », il est indispensable de ne pas isoler le stationnement résidentiel du fonctionnement d'ensemble du « marché local » du stationnement. Cela suppose donc de mieux connaître les relations entre l'offre et la demande de stationnement à l'échelle d'un quartier.

Dans un contexte d'habitat social, l'action publique a alors un rôle régulateur à jouer pour éviter l'exclusion d'une fraction de la population ; elle a également à veiller à la cohérence de l'ensemble des politiques publiques dans le domaine de l'aménagement ou des déplacements.

7.1 Le stationnement dans le parc locatif social, au cœur d'une logique de marché

Si l'on considère que le choix du stationnement s'inscrit dans un système de marché, dans lequel la demande et l'offre de stationnement s'ajustent, on peut supposer que les résidents essaient de trouver le meilleur rapport qualité/prix. Dans cette logique, déterminer les contours de l'offre de stationnement nécessite de bien définir les paramètres de la demande.

7.1.1 Quelques pistes d'indicateurs de suivi

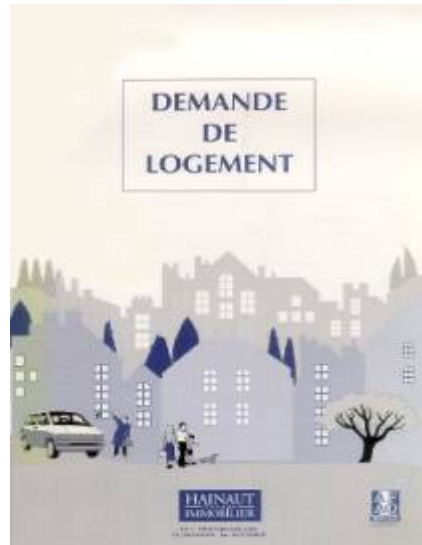
Les bailleurs sociaux disposent de données ou d'outils de recueil de données qui pourraient être exploités pour mieux comprendre les contours de la demande de stationnement sur un quartier ou un immeuble donné.

A partir de ces données existantes, le bailleur pourrait mobiliser quelques indicateurs de suivi à mettre en place de manière continue :

- le taux de motorisation des ménages est un indicateur quantitatif parmi d'autres dont il serait intéressant de disposer ; s'il n'est pas suffisant pour déterminer les contours de la demande, il est indispensable pour quantifier les besoins potentiels ;
- un indicateur de satisfaction relatif à l'usage du mode de stationnement actuel ;
- un indicateur d'impact du loyer du parking par rapport au "reste à charge" du logement ; on pourrait déterminer un pourcentage maximum du "reste à charge" pour le logement que ne devrait pas dépasser le prix à payer pour la location d'un parking (loyer+impôts), et déterminer ainsi un loyer "supportable" budgétairement par les ménages.

Ces indicateurs de suivi peuvent être construits à partir des sources de données suivantes :

- Les sources d'information pour cerner le taux de motorisation :
 - la fiche de demande de logement, qui pourrait intégrer plus systématiquement le nombre de voitures possédées par le ménage demandeur de logement,
 - les données INSEE à l'IRIS,
 - les enquêtes de satisfaction d'occupation du logement, qui pourraient prévoir de demander le nombre et l'ancienneté des voitures possédées.



- Les sources d'information pour cerner le niveau de satisfaction de l'usage du stationnement :
 - les enquêtes de satisfaction en cours de location pourraient mieux intégrer le stationnement comme critère de satisfaction à mesurer,
 - les enquêtes de satisfaction lors du départ du logement procurent un temps privilégié pour mesurer le rôle du stationnement dans la décision de départ du logement.

LES MOTIFS DU DEPART
Document à remplir et déposer au
bureau de la Région de la Région de la Région
(CLIENT QUITTANT LE PARC)

Numéro Localitaire : _____ Numéro Local : _____
N°DW : _____ N°P-DW : _____
Adresse : _____ Ville : _____
Date de sortie : _____

SITUATION FAMILIALE ACTUELLE
☐ Célibataire ☐ Marié ☐ Concubinage ☐ Veuf ☐ Séparé ☐ Divorcé
 Nombre total de personnes vivant au foyer : _____
 Age du locataire : _____
 Profession : _____

INDICE DE SATISFACTION SUR VOS CONDITIONS GLOBALES D'HABITAT
☐ Très satisfaites ☐ Satisfaites ☐ Insuffisantes ☐ Très insuffisantes
 Pourquoi ? _____

MOTIFS

LOGEMENT ☐ Trop cher ☐ Charges importantes ☐ Logement trop petit ☐ Logement trop grand ☐ Problèmes techniques ☐ Aménagements	IMMEUBLE ☐ Problèmes de voisinage ☐ Nuisances sonores ☐ Pénalité ☐ Animaux ☐ Proximité ☐ Sécurité ☐ Accessibilité	VILLE ☐ Manque de commerces de proximité ☐ Manque d'écoles ☐ Manque de transport en commun
Raisons professionnelles ☐ Mutation ☐ Reconversion ☐ Fin de contrat	Raisons familiales ☐ Veuf ☐ Dépassé ☐ Séparation ☐ Reconstitution familiale ☐ Mariage	AUTRES MOTIFS ☐ Achat de logement ☐ Transfert ☐ Autres (préciser) : _____

INDIQUEZ LES MOTIFS, quel est le motif principal et quel est le motif de départ ?

VOTRE LOGEMENT FUTUR

☐ En ville ☐ En banlieue ☐ En zone rurale ☐ En zone d'habitat dispersé	☐ En ville ☐ En zone d'habitat dispersé ☐ En zone rurale ☐ En zone d'habitat dispersé
---	--

Commentaire : _____

- Les sources d'information pour cerner la part des ménages qui ne peut pas supporter financièrement une charge supplémentaire de location de parking :

- les bases de données “loyers logement” et “couverture APL” à l'échelle d'un immeuble ou d'un quartier permettraient de calculer un taux d'impact du loyer “parking” rapporté au “reste à charge” du logement.

7.1.2 Quelques suggestions de critères à intégrer lors d'une étude de diagnostic

Outre les indicateurs de suivi, les études préalables au cahier des charges d'une opération de construction ou de réhabilitation sont des temps propices pour affiner les caractéristiques de la demande de stationnement.

Concernant la demande de stationnement sur un quartier donné, les cahiers des charges pourraient prévoir l'analyse des points suivants :

- les besoins de stationnement : nombre de voitures par ménage, proportion des ménages ne possédant aucune voiture, caractéristiques socio-économiques des ménages "non motorisés" et "multimotorisés" ;
- les caractéristiques socio-économiques des ménages du quartier étudié : quelle proportion des ménages peut "supporter" un loyer de garage ? à l'inverse, quelle proportion des ménages est couverte pour la presque totalité du loyer du logement et risque de ne pas pouvoir "supporter" un loyer pour le stationnement ?
- le fonctionnement du stationnement à l'échelle du quartier : quelle est l'offre publique et privée (nombre de places, prix et service rendu), comment cette offre est-elle occupée tout au long d'une journée, d'un week-end ?
- les pratiques de stationnement : existe-t-il, au sein du quartier, des pratiques de stationnement autres que résidentielles, liées à la présence d'activités ? ces pratiques ont-elles un effet sur l'occupation de l'espace public ?
- les problèmes posés par le stationnement : disponibilité de places sur la voirie, dégradation des espaces de proximité des logements, sécurité des voitures et des personnes pour accéder au stationnement, sécurité des piétons et des vélos, accessibilité aux bâtiments, circulation des véhicules de pompiers et des bennes à ordures, etc. ;
- les modalités de gestion (propreté, maintenance, enlèvement des épaves, éclairage etc.) ;
- les usages des emplacements de stationnement : sont-ils différents en fonction du type de stationnement (en sous-sol, en garage/box, sur la voie publique) ?

Le diagnostic gagnerait à croiser des méthodes quantitatives (enquêtes d'occupation et de rotation du stationnement) et qualitatives, basées sur l'observation du quartier et la réalisation d'entretiens auprès des habitants et des gardiens d'immeubles.

7.1.3 Les enquêtes de préférences déclarées pour cerner la demande potentielle pour un produit donné

Une fois les contours du produit "stationnement" déterminés, en termes de loyer prévisionnel et de service rendu, il pourrait être intéressant pour le bailleur de faire une enquête pour mesurer la part de marché – autrement dit, combien de ménages seraient prêts à payer pour le service proposé. Les méthodes d'enquêtes dites de préférences déclarées pourraient être utilisées pour déterminer une clientèle potentielle.

Ce type de questionnaire, emprunté aux techniques de marketing, est directif. Il nécessite que le projet sur lequel les locataires sont amenés à déterminer leur préférence soit clairement défini et localisé :

- s'agit-il d'un local fermé, en surface ou en sous-sol ?
- où se situe-t-il par rapport à l'entrée du logement ?
- quelles sont les garanties de sécurisation de la voiture ?
- le cheminement et l'accès au parking est-il sécurisé pour la personne ?
- quel est le montant prévisionnel du loyer ?
- existe-t-il des possibilités de louer pendant certaines périodes de l'année (ex : pendant les vacances) ?
- combien de temps faut-il pour accéder à pieds du logement au parking ?

L'objectif est de déterminer une clientèle potentielle pour l'offre proposée, sur une échelle de préférences : à partir de quelles conditions de prix et de service certains ménages seraient prêts à louer le parking proposé ?

Cet outil permet éventuellement de faire évoluer l'offre proposée, de manière à élargir le panel de clientèle intéressée, en jouant sur le montant du loyer, la localisation du projet ou le service rendu (sécurité, local fermé, etc.) pour l'adapter aux critères de préférences déclarés par les ménages.

Tableau récapitulatif des outils d'analyse de la demande à l'échelle d'un immeuble ou groupe de logements

Objectifs	Méthode	Questionnement	Données à recueillir
Etablir des indicateurs de suivi.	Outils quantitatifs : - comptages de voitures, - questionnaires auprès des locataires, - données INSEE (taux de motorisation à l'IRIS).	- Quels sont les besoins quantitatifs liés au nombre de véhicules à stationner près du domicile ? - Quel est le nombre de places de stationnement proposées à la location ? - Quel est le nombre de places vacantes ? ➤ La vacance est-elle liée à un faible taux de motorisation des résidents du quartiers ?	- Nombre de voitures par ménage (taux de motorisation). - Nombre de ménage ayant au moins une voiture (taux d'équipement). - Nombre de deux roues motorisés. - Nombre de places privatives de stationnement, faisant l'objet d'un loyer.
Réaliser un suivi de la satisfaction du service "stationnement".	Intégrer la dimension « stationnement » dans les questionnaires existants : - lors d'une demande de logement, - lors des enquêtes de satisfaction en cours d'occupation du logement, - lors des enquêtes de motifs de départ du logement.	- Parmi les locataires qui ont une voiture ou un "deux roues motorisé" : - quel est leur mode habituel de stationnement (lieu et prix) ? - quel est leur niveau de satisfaction par rapport au prix payé, au service rendu, à la localisation par rapport au domicile, à la qualité de l'accès... ? - perception de la sécurité du véhicule ? ➤ Le stationnement du véhicule participe-t-il du niveau de satisfaction de l'occupation du logement ?	- Nombre de voitures du ménage. - Ancienneté de la (des) voiture(s) du ménage. - Mode de stationnement habituel de chaque voiture. - Gratuité / coût du stationnement. - Indicateur de satisfaction du stationnement (note de 1 à 10 par exemple).
Réaliser un diagnostic de stationnement sur un quartier.	Outils quantitatifs : - questionnaires, - comptages, enquêtes d'occupation. Outils qualitatifs : - entretiens auprès des locataires, - entretiens auprès des gardiens.	- Comment fonctionne le stationnement à l'échelle du quartier ? Quelle est l'offre de stationnement publique et privée ? Comment cette offre est-elle occupée tout au long d'une journée, d'un week-end ? - Existe-t-il au sein du quartier, des besoins de stationnement autres que résidentiels, liés à la présence d'activités ? Ces besoins ont-ils un effet sur l'occupation de l'espace public ? - Quelles sont les pratiques de stationnement sur le	- Nombre de places total de stationnement sur le quartier, y compris sur la voie publique. - Enquête d'occupation des voitures en stationnement à plusieurs périodes de la journée (jour ouvré et week-end). - Existence d'activités génératrices de besoins de stationnement dans le

7. Quel rôle pour la puissance publique dans un « marché local » du stationnement ?

Estimer la clientèle potentielle lors de la réhabilitation ou de la construction d'un parc de stationnement.	Enquêtes de préférences déclarées, sur la base d'une proposition précise : - type d'emplacement, - localisation par rapport au logement, - chemin d'accès au parking à partir du logement, - sécurisation, - service rendu (possibilité de stockage, etc.), - montant du loyer.	- Combien de ménages "déclarent" être prêts à louer un emplacement dont la prestation est déterminée ? En fonction de quelles conditions de service rendu et de prix ?	quartier. - Localisation des endroits où le stationnement pose des problèmes de circulation, d'accès aux bâtiments, de sécurité, d'entraves au passage des bennes à ordures ou des véhicules de pompier.
		- Combien de ménages "déclarent" être intéressés par une place de parking autre que celle qu'ils occupent ? - A quelles conditions de prix et de prestations seraient-ils prêts à changer leur mode de stationnement ? - L'offre proposée par le bailleur est-elle adaptée à leurs besoins, en prix et en service rendu ? - Combien de ménages "déclarent" être prêts à louer un emplacement dans le programme proposé par le bailleur ?	

7.2 La nécessaire intervention publique pour réguler le jeu du marché...

7.2.1 Quel devenir de « l'espace public de stationnement » dans le cadre de la privatisation des îlots de logements ?

L'existence d'un marché du stationnement pose la question des limites du jeu du marché et du rôle de l'intervention publique. Une première question est celle du devenir de l'espace public, dans un contexte (extrême, c'est-à-dire touchant ses limites) où le jeu du marché permettrait à ceux qui en ont la capacité financière de supporter un loyer de garage dans l'espace privé. Dans quelle mesure le fait de ne pas solvabiliser les ménages, par le biais de l'APL, pour la part du loyer de garage – à l'instar de ce qui se pratique pour le logement – ne risque pas de stigmatiser l'espace public comme un lieu de relégation, celui du stationnement des voitures les plus anciennes ou celles des ménages les plus démunis ?

Les phénomènes urbains de fermeture d'îlots résidentiels font déjà l'objet d'analyses qui alertent sur les risques de dévalorisation concomitants de l'espace public. En France, J. Donzelot apporte des témoignages américains qui interrogent sur certains phénomènes de fermeture de quartiers en France. M.-F. Prévôt Schapira évoque, par exemple, le cas des quartiers fermés à Rio, où « *l'apparition de "condominios fechados"¹³ pour classes modestes dans les périphéries populaires nord entraînent la mise en place de polices privées. Dans ces quartiers réputés dangereux, les pouvoirs publics s'accommodent de la fermeture des rues et de la privatisation. Partout, la recherche de la sécurité accentue le repli sur les espaces privés comme si la société fragilisée ne supportait plus la vulnérabilité des espaces publics associés à la pauvreté et à la délinquance. La présence chaque fois plus visible de dispositifs (grille, grillages, guérites) ainsi que la mise en place de systèmes plus sophistiqués témoignent de ce cloisonnement croissant entre les différentes parties de la ville* » [Donzelot et alii, 2000].

Si l'on inscrit la réflexion menée dans le cadre de la présente étude dans cette perspective, on est amené à se poser la question suivante : favoriser le stationnement payant des véhicules dans l'espace privatif sans veiller à la solvabilité des ménages ne comporte-t-il pas un risque de dévaloriser l'espace public, qui deviendrait alors l'espace de stationnement de la voiture de celui qui ne peut pas payer ? Si la puissance publique n'y prend pas garde, l'espace public dans les quartiers de "grands ensembles" ne risque-t-il pas d'être finalement destiné à ceux qui ne peuvent pas payer le stationnement et de le stigmatiser en ce sens ? Au sein d'un même quartier, la résidentialisation de certains immeubles, qui disposent de parkings privatisés, ne participent-elle pas du phénomène mis en évidence par J. Donzelot et ne risquent-elles pas d'établir, de manière insidieuse, une distinction entre ceux qui habitent ces résidences et les autres – entre ceux qui stationnent leur voiture dans un espace privatisé et sécurisé et les autres ?

7.2.2 Avantages et limites de la location des emplacements de stationnement du parc locatif social à des tiers

La loi offre la possibilité aux bailleurs sociaux de louer les emplacements de stationnement vacants à des tiers du quartier. Cette possibilité permet d'optimiser l'usage des places de stationnement et de rentabiliser l'investissement. Les cas sont encore peu nombreux et souvent situés dans des quartiers où la situation de stationnement sur la voie publique est extrêmement tendue compte tenu du déficit de places.

¹³ – Ensembles résidentiels privés et fermés.

Parmi les tiers (autres que locataires de l'immeuble), il faut distinguer :

- les tiers, habitants du quartiers,
- les tiers, autres que les habitants (stationnement sur le lieu du travail, à proximité des infrastructures de transports tels RER, métro etc.).

Certains bailleurs sociaux ont déjà expérimenté la location des places de stationnement à des tiers, résidents du quartier, sous réserve que le bâtiment s'y prête, c'est-à-dire lorsque l'accès aux places de parking ou aux garages est bien distinct de l'accès aux logements (lorsque accéder au garage ne nécessite pas de passer par l'entrée commune des logements).

L'avantage de la location des places de stationnement à des tiers, résidents du quartier, est double :

- pour le bailleur, il permet de rentabiliser son investissement en réduisant les situations de vacance,
- pour la commune de résidence, cette offre constitue une alternative au stationnement sur voirie dans des quartiers denses, confrontés à une situation déficitaire du nombre de places de stationnement.

Mais ces avantages de la location à des tiers résidents sont contrebalancés par les inconvénients suivants :

- Celui du montant de loyer pratiqué. Il est recommandé que le niveau de loyer appliqué aux tiers, non locataires du patrimoine HLM, soit celui pratiqué dans le contexte du marché local. Un loyer fixé en dehors de toute référence au prix du marché, sur la base des loyers demandés aux locataires du parc social, conduirait à une forme de subventionnement de ménages résidents qui auraient les moyens financiers de payer le prix du marché. Cette participation financière pose d'autant plus question lorsque le montage financier intègre une subvention publique lors du montage de l'opération de construction ou de réhabilitation.
- La location aux tiers, résidents du quartier, permet de résorber une situation de vacance. Elle ne permet cependant pas d'apporter une solution au stationnement des véhicules des locataires du parc social qui n'ont pas les capacités de payer un loyer de parking.

Concernant la location des emplacements de stationnement à des tiers autres que résidents, les expérimentations restent rares. Elles sont davantage porteuses d'effets pervers que la location à des tiers résidents, tant pour le bailleur que pour la collectivité.

En effet, la possibilité de louer à des tiers non résidents pourrait se concevoir lorsque le parking en question se trouve à proximité immédiate d'une entreprise ou d'une administration qui ne disposerait pas elle-même de suffisamment de places de stationnement pour ses employés. Cette situation peut se présenter pour des pôles d'emplois implantés en centre-ville – c'est le cas, par exemple, du parking en ouvrage HLM situé au cœur du quartier de l'hôtel de Ville, à Villeneuve d'Ascq.

Or les politiques menées au nom de la maîtrise des déplacements urbains tendent à dissuader la création d'offre supplémentaire de stationnement autour des pôles d'emplois situés en centre-ville, compte tenu de la qualité de desserte en transports en commun ou de proximité d'accès à pieds ou à vélo. En centre-ville, la mise sur le marché du stationnement d'une offre de location de parkings par un bailleur pourrait donc pénaliser une politique de déplacements visant à maîtriser l'offre de stationnement pour des déplacements domicile-travail, sans apporter de réponse aux problèmes de stationnement de véhicules des résidents du quartier.

7.2.3 Vers un partenariat avec les bailleurs sociaux sur le stationnement...

L'ensemble des questions posées met en évidence les limites d'une action portée par les seuls bailleurs sociaux. Poser la question du stationnement autrement que sous un angle patrimonial nécessite l'instauration d'un partenariat public. En effet, la gestion de ce patrimoine est fortement inscrite :

- au sein d'un corpus réglementaire encadré, parce que s'agissant du parc locatif social,

- au cœur des quartiers, des villes, s'agissant de stationnement lié à la fonction d'habitat,
- au sein d'un système de transport, s'agissant d'espace utilisé par la voiture.

Les autorités organisatrices des transports, en tant que responsables des politiques de déplacements urbains, les collectivités locales, en tant que gestionnaires de l'espace public et l'Etat, en tant qu'autorité de tutelle du patrimoine social, ont probablement un rôle à jouer pour veiller à la prise en compte de l'ensemble des intérêts publics.

Plusieurs enjeux peuvent être identifiés, concernant le devenir des parkings du patrimoine d'habitat social :

- dans quelle mesure le bailleur social constitue un partenaire privilégié pour aider une collectivité locale à porter un projet de construction de garages dans des quartiers résidentiels (ex : cas d'Halluin, cf. 5.2.4.) ?
- peut-on réouvrir certains parkings du parc locatif social pour permettre à des tiers de stationner hors voirie publique sans dévoyer la vocation sociale de ce patrimoine, destiné à l'origine au stationnement des véhicules des locataires ?
- comment prévenir les risques de dévalorisation de l'espace public dans certains cas ?
- faut-il poser la question sous l'angle de la solvabilisation de la demande de stationnement dans le parc locatif social ? l'APL pourrait-elle également couvrir le loyer du parking ? la taxe d'habitation pourrait-elle faire l'objet d'une dégrèvement sur la base de ce qui se pratique pour le logement ?

L'ensemble de ces questions montre la nécessité de mener des approches concertées et partenariales à l'échelle d'une agglomération, d'une ville ou d'un quartier. Des démarches de ce type sont déjà engagées à l'initiative des collectivités locales, en particulier sur la ville de Paris (75) et à Villeneuve d'Ascq (59). Il serait intéressant de suivre le déroulement de telles expériences, afin d'en retirer les enseignements et d'en connaître les innovations émergentes.

* *
*

8. Références bibliographiques

8.1 Etudes et travaux réalisés sur les quartiers étudiés

- *Quartiers Nord d'Aulnay : étude des déplacements*, 1994, rapport d'étude réalisé par BETURE CONSEIL-ISIS pour le compte de la DDE Seine Saint Denis et le GPV d'Aulnay sous Bois, 79 p.
- *La requalification de l'îlot Delory à Lille*, 1997, étude réalisée par Urba Linéa pour le compte de Hainaut Immobilier et l'OPHLM de la Communauté Urbaine de Lille, avril 1997.
- *Diagnostic pré-opérationnel du stationnement*, 2000, rapport réalisé par ISIS pour le compte du GIP-GPU d'Aulnay-Sous-Bois, mai 2000.
- Diagnostic réalisé dans le cadre du micro-PDU du quartier Vauban-Esquermes à Lille, février 2003.
- GPU d'Aulnay sous Bois, 2000, *Les véhicules hors d'usage*, 42 p.
- Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (2001).

8.2 Ouvrages à vocation générale

- Agence d'urbanisme de Dijon (1984), *Etude sur les besoins de stationnement liés à l'habitat collectif et les comportements des habitants*.
- Agence d'urbanisme de l'agglomération messine, (2000), *Le stationnement résidentiel en centre-ville : analyse et perspectives à Metz*, Plan Urbanisme Construction Architecture, 62 p.
- Aldeghi I. (2001), « Les aspects territoriaux de la pauvreté et de la précarité dans la société française contemporaine », dossiers d'études, *Allocations familiales* n°26.
- Andan O., Pochet P., Touthier J.-L., Schéou B. (1999), *Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail*, rapport DRAST (PREDIT 1996-2000), Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 176 p. + annexes.
- Barthelemy J.R., Reynal G., Rigaut M. (2000), *Stationnement résidentiel, une approche coût/avantages pour un stationnement résidentiel durable*, rapport de recherche, PUCA, 155 p.
- Barthélémy J.R., Reynal G., Rigaud, M. (2001), *Vers une économie locale du stationnement résidentiel*, MELT/DGUHC/PUCA, coll. Recherches n°131, 192 p.
- Bauer G., Roux J.-M. (1976), *La rurbanisation ou la banlieue éparpillée*, Paris, Seuil.
- Béhar D. (1995), « Les banlieues ghettos, quartiers populaires ou ville éclatée ? », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°68/69, septembre-décembre.
- Belmessous H. (2002), « Strasbourg : le Neuhof face à la violence », *Urbanisme* n°323, mars-avril.
- Brun J., Rhein C. et alii (1994), *La ségrégation dans la ville*, Paris, L'Harmattan.
- Caisse des dépôts et consignations (CDC), *Quel habitat pour les ménages à faibles revenus ?*, Paris, La Documentation Française (Les Entretiens de la Caisse des Dépôts et Consignations), 188 p.
- Caisses des dépôts et consignations (CDC), Fédération nationale des Sociétés anonymes et fondations HLM (2001), *Résidentialisation. Requalifier les espaces de proximité*, Paris, 115 p.
- Carles P., Delcroix J. (2002), « Le stationnement ou le devoir d'ingérence », *PCM Le Pont*, mai 2002, pp. 21-24.

- Carrau E. (2001), *Gardiens d'immeubles en vue(s)*, Paris, Entreprises sociales pour l'habitat, 174 p.
- CERTU (1999), *Une politique de stationnement : pourquoi ? comment ?*, Lyon, éditions du CERTU, coll. Références n° 10, 167 p.
- CERTU, (1997), *La protection des trottoirs contre le stationnement*, Lyon : éditions du CERTU, coll. Références, 112 p.
- Delarue J.-M. (1991), *Banlieues en difficultés : la relégation*, Paris, Syros Alternatives.
- DGUHC/DIV/UNFOHLM. (1999), « Une démarche de gestion urbaine de proximité », note de cadrage du 2 juin 1999, 14 p.
- DGUHC-PUCA, (2001), *Le stationnement résidentiel*, coll. Recherches n°130, 212 p.
- DGUHC-PUCA, (2001), *Parking et habitat. Typologie et prospective*, coll. Recherches n°140.
- Donzelot J., Jaillet M.-C. (2000), *Sortie de la dépendance et utilité sociale*, séminaire La nouvelle question urbaine, PUCA/CEDOV coll. Recherches n°126, 298 p.
- Dupuy G., (1991), *L'urbanisme des réseaux, Théories et Méthodes*, Paris, Armand Colin, coll. U-Géographie, 198 p.
- Dupuy G., (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, éditions Anthropos, coll. Villes, 216 p.
- Gourdon J.-L., (2001), *La rue*, Paris, éditions de l'Aube, 286 p.
- Herbillon O. (2002), « Un entretien régulier évite une réhabilitation lourde », *La gazette des communes* n°28/1654 du 15 juillet 2002, pp. 44-46.
- Hivert L. (2000), *Inégalités d'accès à l'automobile : disparités d'équipement et d'usage entre les ménages les plus pauvres et les plus riches*, rapport de convention ADEME-INRETS, 736 p. + annexes.
- INRETS, *Les problèmes de stationnement en ville : une enquête psycho-sociologique*, 124 p.
- INSEE (2002-2003), *France portrait social*, coll. Références.
- *La Gazette des Communes* (2001), « La dépendance à l'automobile persiste », n° 44/1622.
- Latronico B. (1997), *Le livre blanc du stationnement en France : la voiture juste à sa place*, Paris, Parkopolis, 130 p.
- Marti M.-J. (2002), « Paris XVIII : un café littéraire offre du lien social », *La Gazette des Communes* n°10/1636 du 11 mars 2002, pp. 31-32.
- Marti M.-J. (2002), « Un chantier d'autoroute commence par le travail participatif », *La Gazette des Communes* n°10/1636 du 11 mars 2002, pp. 44-46.
- Nicolas J.-P., Pochet P., Poimboeuf H. (2001), *Indicateurs de mobilité durable. Application à l'agglomération de Lyon*, Lyon, LET-ENPC, 120 p.
- Observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale. (2002), Rapport annuel in *La Gazette des Communes*, cahier n°3, 17/1643.
- Orfeuill J.-P. (2001), *L'automobile en questions*, Paris, La Documentation Française, coll. Problèmes politiques et sociaux, 116 p.
- Orfeuill J.-P., Polacchini A. (1998), *Dépenses pour le logement et pour les transports en Ile-de-France*, Paris, INRETS, 114 p.
- Peillon P., (2001), *Utopie et désordre urbains*, Paris, éditions de l'Aube, 288 p.
- Piron O. (1990), *Les grands Ensembles : bientôt des quartiers comme les autres*, rapport pour le ministre délégué au Logement, mars 1990.
- Rennes G. (1997), *Les modalités de stationnement des véhicules*, rapport INSEE/CCFA.
- Vieillard-Baron H., *Les banlieues. Des singularités françaises aux réalités mondiales*, Paris, Hachette, coll. Carré géographie, 287 p.

Annexe

8.3 Liste des personnes rencontrées

- Association régionale d'HLM du Nord Pas de Calais
M.Lemaire, directeur
- Association Consommation logement et cadre de vie (CLCV)
Mme Haedens, secrétaire générale
- Assurances AGF
M.Mortier, directeur d'agence
- CAF de Lille
Mme Mutel, chef du service action sociale
- Compagnie Métropolitaine de l'Habitat
M.Lapere, chargé d'opérations foncières
- Direction départementale de l'Equipement du Pas-de-Calais
Mme Collier, responsable du bureau du financement du logement
M. Csizmadia, responsable du bureau des aides à la personnes
- Groupe Hainaut Immobilier :
M.Chaffaux, directeur de projets
Mme Surmont, assistante commerciale
M.Cuisset, gardien de la résidence Delory à Lille
- Lille Métropole Habitat
Mme Becquart, directrice
M.Demeestere, directeur d'agence de Lille centre
M. Quint, adjoint au directeur de l'agence de Lille centre
Mme Bourdel, chargée d'opération
- Logement Français :
M. Joret, directeur technique des Investissements
Mme Leroy, chef du service études de marchés
M Demay, responsable de l'agence d'Aulnay
- MILOS Nord-Pas-de-Calais
M.Comyn, inspecteur
- Notre Logis (Halluin)

M. Ochin, responsable de développement

– OPAC de Roubaix

M.Didaux, monteur d'opération

M.Hocquez, directeur de la gestion locative

– OPAC de Tourcoing

M.Dehaene, directeur

– OPIEVOY

M.Aubert, directeur régional, responsable de commercialisation

– Ville de Lille, mairie de quartier

Mme Paillout

– Ville de Villeneuve d'Ascq

Mme Jacob, chargée de mission politique de la ville

M.Bruyère, responsable du service valorisation et entretien des espaces publics

M.Desprez, chargé d'études au service logement

Mme Thiéffry, architecte, service de l'urbanisme

Tables des matières

1. Problématique et méthodologie de l'étude	9
1.1 <i>Eléments de questionnaire.....</i>	9
1.2 <i>Sources et méthodes</i>	10
2. Les enseignements de quelques études de cas	12
2.1 <i>Cas n°1 : un "grand ensemble" : les quartiers nord d'Aulnay-Sous-Bois.....</i>	12
2.2 <i>Cas n°2 : un quartier de centre-ville : le quartier Parc des Expositions à Lille.....</i>	14
2.3 <i>Cas n°3 : un quartier proche du centre-ville : le quartier Vauban à Lille.....</i>	16
2.4 <i>Cas n°4 : un quartier de Ville Nouvelle : le quartier de l'Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq</i>	17
3. Les enjeux urbains de l'occupation d'espace par la voiture en stationnement	19
3.1 <i>Le stationnement résidentiel, consommateur d'espace urbain.....</i>	19
3.2 <i>Spécificités de l'espace public dans des structures urbaines denses ou de centres villes....</i>	22
3.3 <i>Le stationnement résidentiel, point de départ dans la chaîne des déplacements urbains....</i>	23
3.4 <i>Des alternatives différentes au stationnement sur la voie publique, en centre-ville ou dans d'autres quartiers</i>	24
4. Les spécificités du parc locatif social en termes de stationnement résidentiel	26
4.1 <i>Le poids du patrimoine locatif social dans l'offre privée de stationnement résidentiel</i>	26
4.2 <i>Les spécificités de l'espace public dans certains quartiers d'habitat social : le cas des "grands ensembles"</i>	27
4.3 <i>Des politiques publiques de gestion de l'espace spécifiques à l'habitat HLM</i>	29
4.4 <i>Les difficultés de gestion patrimoniale des places de stationnement dans les quartiers urbains denses</i>	30
4.5 <i>Les spécificités économiques des locataires HLM</i>	31
5. Discours et pratiques des bailleurs sociaux	33
5.1 <i>La gestion du stationnement, un métier à part entière.....</i>	33
5.2 <i>La gestion du stationnement est-elle rentable pour les bailleurs sociaux ?.....</i>	34
5.2.1 <i>Le stationnement peut contribuer à amplifier l'attractivité locative de logements.....</i>	34
5.2.2 <i>Le stationnement, "charge" locative ou "produit" locatif ?</i>	35
5.2.3 <i>L'absence de suivi comptable spécifique au "stationnement"</i>	36
5.2.4 <i>De l'estimation des coûts et de la rentabilité d'une opération.....</i>	37
5.3 <i>Stratégie et organisation des bailleurs sociaux en matière de stationnement.....</i>	40
5.3.1 <i>Une approche concentrée sur la qualité de l'offre de stationnement</i>	40
5.3.2 <i>Les enquêtes auprès des ménages locataires sont tournées sur l'occupation du logement</i>	42
5.3.3 <i>La gestion courante du stationnement reste le problème des agences locales</i>	42
5.4 <i>Les principales causes de la vacance, du point de vue des bailleurs sociaux.....</i>	43

5.4.1	L'insécurité, première cause incriminée par les bailleurs	43
5.4.2	L'impact de la conception des parkings	44
5.4.3	Les difficultés d'appréciation du "bon niveau" de l'offre en fonction du taux de motorisation des ménages.....	44
5.4.4	Une absence de demande... pourquoi ?	45
6.	Mieux connaître la demande de stationnement dans le parc locatif social	47
6.1	<i>Les paramètres liés aux caractéristiques des places de stationnement.....</i>	<i>48</i>
6.1.1	Paramètres liés à la localisation du parking par rapport au logement	48
6.1.2	Paramètres liés à la conception du parking	50
6.2	<i>Le prix à payer : acceptation et capacité à payer</i>	<i>52</i>
6.3	<i>Le marché local du stationnement, à l'échelle d'un quartier</i>	<i>56</i>
6.3.1	La disponibilité et la gratuité des places sur la voirie constituent une offre difficile à concurrencer	56
6.3.2	L'existence d'activités génératrices de stationnement au sein d'un quartier	57
7.	Quel rôle pour la puissance publique dans un « marché local » du stationnement ?.....	59
7.1	<i>Le stationnement dans le parc locatif social, au cœur d'une logique de marché.....</i>	<i>59</i>
7.1.1	Quelques pistes d'indicateurs de suivi	59
7.1.2	Quelques suggestions de critères à intégrer lors d'une étude de diagnostic	61
7.1.3	Les enquêtes de préférences déclarées pour cerner la demande potentielle pour un produit donné.....	61
7.2	<i>La nécessaire intervention publique pour réguler le jeu du marché... ..</i>	<i>65</i>
7.2.1	Quel devenir de « l'espace public de stationnement » dans le cadre de la privatisation des îlots de logements ?	65
7.2.2	Avantages et limites de la location des emplacements de stationnement du parc locatif social à des tiers.....	65
7.2.3	Vers un partenariat avec les bailleurs sociaux sur le stationnement	66
8.	Références bibliographiques.....	68
8.1	<i>Etudes et travaux réalisés sur les quartiers étudiés</i>	<i>68</i>
8.2	<i>Ouvrages à vocation générale.....</i>	<i>68</i>
Annexe		70
8.3	<i>Liste des personnes rencontrées</i>	<i>70</i>

© ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon ☎ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (juin 2004)

Dépôt légal: 2^e trimestre 2004

ISSN: 1263-2570

ISRN: Certu/RE -- 04 - 19 -- FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06

☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet <http://www.certu.fr>