

Prix de thèse sur la ville 2009

Titre de la thèse :

Le stationnement résidentiel sur l'espace public : État des lieux, problèmes et perspectives. Une application à l'agglomération lilloise.

Soutenue le 17 septembre 2008 par Sylvie MATHON

Recherche effectuée dans le cadre professionnel (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire/CETE Nord Picardie).

Directeur de thèse : Jean-Pierre ORFEUIL, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris XII.

Résumé

Les préoccupations climatiques et énergétiques, soulevées depuis longtemps par les experts puis relayées par des mouvements militants, sont prises en compte aujourd'hui par l'opinion publique. L'époque actuelle interroge les choix économiques et sociaux des dernières décennies au travers du prisme du développement durable. Les politiques publiques de déplacements se trouvent au cœur de ce changement de paradigme et avec elles, le système automobile. La problématique de recherche s'inscrit dans ce contexte.

Elle s'intéresse à la dimension du stationnement résidentiel et à ses effets induits en termes de consommation d'espace urbain, public ou privé. En interface de deux logiques, celle de l'automobile et celle du logement, le stationnement résidentiel représente un enjeu d'urbanisme mal appréhendé en tant que tel. Par le biais de l'article 12 du Plan d'Occupation du Sol, la Loi d'Orientation Foncière avait ouvert aux collectivités locales, la faculté de conditionner la construction de logements par la création d'emplacements privés de stationnement. Plus de quarante ans après, l'effet de levier de cette disposition était de nature à réduire le déficit d'équipement des logements en aires de stationnement au gré du renouvellement du parc immobilier. Pourtant, dans les quartiers d'habitat, les gestionnaires de voirie sont confrontés au quotidien et de manière croissante, par les problèmes de stationnement résidentiel.

La rue est-elle légitime pour stationner les voitures des résidents d'un quartier ? Dans quelle mesure l'occupation de la voiture en stationnement pose-t-elle problème au regard des enjeux de développement durable ? Entrave-t-elle en particulier, l'application des politiques de déplacements ? Une politique de stationnement résidentiel n'est-elle pertinente qu'en centre-ville ?

La première partie de la thèse est consacrée à la problématique d'ensemble. Elle met en évidence l'absence de visibilité des mécanismes qui conduisent les riverains à stationner dans la rue. Elle démontre la nécessité d'une approche pluridisciplinaire pour appréhender une complexité plus importante qu'elle n'y paraît de prime abord. Elle mène le raisonnement sur des typologies et des échelles de territoires urbains différentes. Le stationnement résidentiel n'est ni une question simple ni une approche strictement locale. Pourtant, en dehors des quartiers de centre-ville, ces questions intéressent peu la recherche, en France comme à l'étranger. Lorsqu'elles sont traitées, elles le sont sur des périmètres de centres-villes et par le prisme des disciplines économiques. Les questions de stationnement résidentiel entrent rarement dans le champ de vision de l'urbanisme autrement que par des approches réglementaires.

Pour objectiver le sujet et appréhender cette complexité, l'approche méthodologique retenue a privilégié le croisement des disciplines. La thèse a mobilisé des approches statistiques, sociologiques, juridiques et urbanistiques. Pour les besoins de la démonstration, la thèse a porté sur un périmètre d'agglomération,

celui de la Communauté Urbaine de Lille. Le parti d'une analyse territorialisée s'est révélé nécessaire pour appréhender certaines logiques explicatives fortement liées aux formes urbaines. L'approche pluridisciplinaire et les méthodes proposées par la thèse peuvent être, quant à elles, aisément utilisées par d'autres agglomérations pour alimenter un diagnostic, quelle que soit la composition du tissu urbain et d'habitat. Les résultats relatifs à l'équipement des logements en emplacements privés de stationnement sont propres au cas de l'agglomération lilloise et en tant que tels, ils ne sont pas généralisables à l'ensemble des agglomérations. En revanche, la compréhension des choix et des motivations des ménages dans un contexte urbain donné est probablement proche, quelle que soit l'agglomération. Mais surtout, le référentiel méthodologique (parties 2, 3 et 4) ainsi que les perspectives proposées dans la dernière partie, peuvent s'appliquer à d'autres agglomérations.

Dans un premier temps, la mobilisation de sources statistiques et urbanistiques a permis d'objectiver le déficit de l'offre privée résidentielle. En effet, l'insuffisance de l'équipement des logements en aires de stationnement est l'argument majeur utilisé pour justifier la contribution progressive prise par la rue pour stationner la voiture des résidents. Si le déficit existe globalement, son degré d'acuité varie d'une forme urbaine à l'autre. Mais surtout, le déficit actuel est à la fois la cause mais aussi la conséquence d'une tolérance accordée sur la voirie depuis plusieurs décennies. La thèse propose des outils de diagnostic à différentes échelles de territoires, pour caractériser d'une part, la réalité du déficit d'équipement et d'autre part, estimer les marges de manœuvres potentielles d'un quartier en vue de la création d'espaces résidentiels, en dehors de la rue. Sont étudiées en particulier, diverses formes urbaines (lotissements récents, tissu ancien dense et grands ensembles HLM) et diverses localisations de quartiers (en ville-centre, en communes de banlieue ou en périphérie d'agglomération).

Dans un deuxième temps, le recueil de matériaux qualitatifs par le biais d'enquêtes de terrain, d'analyse de courriers et d'entretiens semi-directifs, a permis de comprendre les mécanismes de choix des résidents. Plus sociologique, cette approche a permis d'appréhender les motivations et les choix d'une place de stationnement par les résidents. Elle permet de mettre en évidence la présence de paramètres qui entrent systématiquement dans la combinatoire de choix. Le fait d'opter pour un emplacement plutôt qu'un autre dépendrait, au final, du degré de priorité accordé par le résident, à l'un ou l'autre des paramètres en jeu. Parmi eux, l'impact financier représente un élément déterminant. Le résident effectuerait un calcul de type « qualité/prix » en fonction du gain de temps et de confort pour accéder à l'emplacement rapporté au prix à payer. L'acceptation du prix à payer tient compte de l'impact relatif sur le budget du ménage et de la valeur relative du véhicule.

La finalité de la recherche est éclairer les acteurs publics sur la légitimité d'une intervention publique dans le champ du stationnement résidentiel. L'intervention publique est devenue nécessaire par la prise d'intérêts privés sur le domaine public. A ce titre, l'enjeu d'une politique publique serait de repenser l'espace public en donnant une valeur collective aux espaces privatisés. La possibilité de stationner gratuitement dans la rue contribue à dégrader la valeur collective des fonctionnalités de l'espace public. La monétarisation des fonctions collectives de la rue serait de nature à aider les riverains à percevoir les gains privés mais aussi, les dommages collectifs implicites. En dehors des centres-villes, la réponse économique n'est pas forcément pertinente. La thèse invite davantage aux approches urbanistiques au service d'une ambition pour l'espace public. Elle propose d'adopter une démarche globale d'analyse du stationnement résidentiel sur un périmètre territorial compatible avec celui des politiques de déplacements pour en comprendre les incidences, les effets de leviers ou les effets pervers. Cette démarche peut également s'adapter à une problématique spécifique de quartiers d'habitation, permettant d'intégrer à la fois les interfaces (urbanisme, logements, déplacements) et les paramètres qui entrent dans les choix et pratiques des habitants.

Des alternatives au stationnement sur voirie sont proposées pour aider les collectivités locales à sortir d'une solution unique, augmenter les capacités de stationnement sur voirie. Pour être comprises et acceptées, ces alternatives doivent être présentées dans le cadre d'un projet ambitieux pour l'espace public

dont les apports collectifs seraient de nature à contrebalancer les sacrifices ressentis par les riverains. Des pistes de réflexions pour une politique de stationnement résidentiel et d'espace public sont suggérées. Elles passent par une (r)évolution de la conception des espaces de stationnement, publics ou privés. L'action publique dispose de plusieurs leviers. La commande publique peut augmenter les exigences et susciter, par ce biais, l'intérêt des milieux professionnels, architectes ou aménageurs, à proposer des conceptions réversibles dans le temps, multi-fonctionnelles et utilisant des matériaux perméables et écologiques. Les modes d'aménagement de la rue sont enfin, un levier essentiel de l'évolution de la prise en compte des fonctions de stationnement. La thèse propose d'intégrer les besoins de stationnement de courte durée, générés par l'activité de vie des quartiers d'habitat, au même titre que des besoins de gestion des eaux pluviales, de collecte des déchets ménagers, des réseaux divers, de livraisons à domicile ou de stationnement des deux-roues. L'ensemble a en commun leur fonctionnement en réseau et des besoins croissants d'espace urbain. Les intégrer dans une même approche laisse entrevoir un métier commun et des fonctionnalités proches, que l'on pourrait placer dans une logique de logistique urbaine des quartiers d'habitat.