

Le lieu et le service

Définition d'une démarche expérimentale
de requalification du stationnement

Le lieu et le service

Définition d'une démarche expérimentale
de requalification du stationnement

Daniel Grande

Plan Urbanisme Construction Architecture
Directrice de la publication : Michèle Tilmont
Responsable de l'action : Jacques Frenais
Coordination de la publication et communication : Martine Vernier
PUCA / Grande Arche de la Défense
Paroi Sud – 92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 63 82 – Fax : 01 40 81 24 46
Site : www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca

Collection « Recherches » du PUCA n° 168
en vente au CERTU – 9, rue Juliette Récamier – 69456 Lyon Cedex 06
Tél. : 04 72 74 59 59 – Fax : 04 72 74 57 80
Site : www.certu.fr

Sommaire

| | |
|---|-----|
| Introduction | 05 |
| La gestion du stationnement | 13 |
| Le diagnostic du site du Chais Descas à Bordeaux avec France Habitation | 18 |
| La qualité de l'offre : sécurité technique et sûreté | 24 |
| La collaboration entre un bailleur social et un spécialiste du stationnement : l'exemple de la SORELI-ISLA avec Lille Habitat | 36 |
| La reconquête commerciale | 43 |
| Questionnaire Logirep | 46 |
| La mutualisation de la commercialisation : l'exemple du GIE PARKINGS 75 | 52 |
| La mutualisation : clé de voute d'une approche intégrée | 57 |
| L'action commune à Evry-Courcouronnes | 62 |
| Stationnement et renouvellement urbain | 77 |
| Projet de protocole d'accord avec l'Île-Saint-Denis | 79 |
| Conclusion | 85 |
| Fiches de cas | 89 |
| Site de Bordeaux, cité de Saint-Jean | 89 |
| Site de Saint-Denis, cité de la Courtille | 93 |
| Site de l'Île-Saint-Denis centre | 98 |
| Références | 105 |

Introduction

Tous les maîtres d'ouvrages avec lesquels nous avons travaillé en témoignent : il n'y a pas pénurie des places de stationnement dans les unités résidentielles dont ils ont la charge. Bien au contraire, le taux de motorisation des ménages est souvent de moitié moins élevé que celui de l'équipement en places de stationnement/logement. « Dans certains bâtiments (des Pyramides, à Evry) » écrit Dominique Chartier, « le taux de motorisation n'excède pas 0,5 voiture par ménage. Si l'on ajoute à cette donnée un taux de vacance des logements d'environ 10 %, il apparaît clairement que le problème n'est pas celui d'un manque de places de parking. »¹

Pourtant, au long de la réunion qui, le 18 octobre 2005, établissait la synthèse des travaux présentés ici, il est apparu que, pour certains organismes, pour certains gestionnaires d'espaces résidentiels, dans les quartiers de logement social majoritaire, la restructuration de l'offre de stationnement était une nécessité et même une urgence. Et que se posait la question des moyens de l'intervention : financiers, juridiques, techniques et humains...

Le problème est donc plus complexe que celui d'une simple mise à niveau quantitative et il est tentant de compter comme une évidence que les parkings sont vides parce qu'il n'y a pas de demande, pas de marché. Il est donc difficile de trouver des financements, des clients et d'intéresser les professionnels français de la gestion du stationnement, pourtant compétents et puissants.

Nous avons dû, ensemble, techniciens et maîtres d'ouvrages, examiner de très près les phénomènes qui alertent vigoureusement sur les carences du stationnement et qui provoquent un relatif désarroi chez ceux qui doivent les traiter et les réduire.

1. Dominique Chartier. Un cas d'étude... *in* Les dynamiques de la rénovation urbaine CERTU, avril 2005, p. 78.

- La sur-occupation sauvage d'un espace public dont les fonctions sont désormais réduites à celle du stockage des véhicules.
- Le manque à gagner et les coûts de gestion sans retour pour des bailleurs propriétaires d'ouvrages dégradés et peu fréquentés.
- L'image négative d'un patrimoine dont le stationnement est devenu l'emblème et qui associe le souvenir des actes de malveillance et l'aspect désolé d'espaces peu entretenus.
- Le sentiment dont témoignent les résidents d'attendre un service qui ne leur est pas offert, pour protéger un bien plus précieux qu'il ne paraît.

De spectaculaires expériences de restauration de l'offre de stationnement ont été menées dans des ensembles résidentiels qui semblaient, a priori, inextricables. Ces opérations ont su parfois attirer des concessionnaires, parfois engendrer des professionnalismes. Elles servent encore de référence et de témoins de l'existence de forces et de dynamiques locales².

L'état des lieux consigné, il convenait de se pencher sur les conditions de l'action et de s'efforcer de les rendre favorables. La démarche pré-opérationnelle entreprise par le PUCA avec le soutien de la SCET avait pour premier objectif de transformer ces forces et ces dynamiques en initiatives durables. Avec la volonté des décideurs, le mot clé était donc le réalisme, c'est-à-dire la faisabilité technique, financière et humaine des préconisations, seul critère de leur pertinence. L'intervention sur le stationnement est inscrite dans du court terme. Elle réclame éventuellement un retour sur investissement rapide, même si l'illusion d'une totale rentabilité est exclue et si le petit équilibre des frais de fonctionnement et de gestion est plus sûr. En outre, malgré quelques cadrages nationaux, tel celui de la pénalisation des infractions, la décision est locale. Les produits et les services du stationnement dépendent de la politique locale des déplacements et de la gestion patrimoniale des ouvrages.

Les principes de l'action évoqués ci-dessus ont dicté le plan de la présente synthèse. Elle emprunte les quelques pistes d'intervention choisies par les partenaires pour chacun des sites. Les modalités de l'action étaient donc très diverses mais les questions à l'origine étaient communes :

- Comment fonder un diagnostic qui éclaire pertinemment les programmes d'intervention ? Le sentiment des utilisateurs, l'expertise pour restauration technique, le diagnostic de sûreté... ?
- Comment réduire la fracture que le sentiment d'insécurité a opérée entre l'utilisateur potentiel et le parking proposé ?

2. Cf. Stationnement et rénovation urbaine PUCA/CDC 2004.

- Comment acquérir en régie ou se procurer à l'extérieur les compétences indispensables à une gestion saine du lieu et du service de stationnement ?
- Comment concevoir une action de communication qui , à la fois, témoigne des qualités du produit et permette d'identifier les garants de chacun des services ?
- Enfin et surtout, par quels moyens techniques et juridiques parvenir à la mutualisation d'une partie au moins voire, à brève échéance, de l'ensemble de la gestion du stationnement ?

Des exemples choisis hors des opérations elles-mêmes éclaireront les réponses possibles.

Quatre sites ont été repérés où s'est mise en place une coopération des partenaires identifiés. Dans l'un des cas, l'expérience a fait long feu. Problème mal posé ? Situation pas assez mûre ? Carence de volonté ou de besoins réels ? Rejet du « tiers » que représentait l'équipe PUCA/SCET ? Tout cela à la fois ? Peu importe. Cet échec relatif peut être pris comme témoignage de la qualité d'une démarche qui ne prétend pas tordre le cou de la réalité locale.

Les trois autres sites, évoqués ici, représentent les principales préoccupations liées à la restructuration de l'offre de stationnement.

L'Ile-Saint-Denis rassemble les propriétés de trois bailleurs en centre-ville même :

- La voirie y est le concurrent majeur des parcs en ouvrages.
- La reconquête des parkings et la restauration du service dépendent donc largement d'un projet municipal de réaménagement de l'espace public. Un tel projet a été confié au cabinet d'architectes Brès et Mariolle, par ailleurs réputés pour leurs réflexions pionnières sur la place du stationnement dans l'habitat.
- Elles dépendent donc également de la capacité des partenaires à travailler ensemble. La mutualisation n'est pas dans la culture des entreprises confrontées. Il est donc nécessaire d'imaginer un médiateur. Est-ce la municipalité ? Dans quelle mesure, par quels moyens ?
- Les projets de la Communauté urbaine (Plaine Commune), tels la prolongation de la ligne de tramway, sont tout aussi déterminants.

Saint-Denis la Courtille présente la caractéristique d'une restructuration totale de l'offre dépendant des efforts conjugués d'un seul bailleur, propriétaire des ouvrages, et de la collectivité territoriale :

- l'aménagement (paysagé) de l'espace collectif, sur la base des propositions de Serge Renaudie, architecte-urbaniste, peut permettre d'en écarter le stationnement sauvage,

- une concentration sur ceux des ouvrages qui sont les plus viables limitera les frais et autorisera un traitement de meilleure qualité,
- l'inscription dans le dossier ANRU a conduit déjà à l'identification du stationnement au sein de la résidentialisation et de la gestion urbaine de proximité,
- le renforcement de la formation, de la compétence et des missions de l'agence locale, déjà très efficace, augmenterait encore le lien parking/habitat/ utilisation de l'espace collectif.

La résidence des Chais Descas, en plein centre historique de Bordeaux, cumule les nécessités d'une remise en état des locaux et d'une commercialisation dans un contexte de forte concurrence :

- des diagnostics technique et sécuritaire s'imposent,
- la stratégie patrimoniale du bailleur est donc mise à l'épreuve et mise en lumière.

Pour les familles résidant dans les quartiers d'habitats sociaux, péri-centraux ou périphériques, en général mal desservis par les transports en commun, la voiture acquiert une importance particulière. Elle n'est pas seulement un outil indispensable. Elle est, pour des ménages aux revenus en général modestes, un objet de représentation sociale de grande valeur.

Pourtant il existe un décalage considérable entre l'investissement affectif et financier que représente l'automobile et l'engagement de certains gestionnaires pour assurer un service de stationnement complet et adapté à leurs locataires. Dans la plupart des cas, les parkings alourdissent la gestion de l'ensemble du patrimoine du bailleur, dont ce n'est ni le métier ni la culture et les carences dans la gestion collective des espaces de stationnement conduisent souvent à une spirale d'incivilités et de dégradations répétées. Lorsque les ouvrages ne sont pas totalement condamnés suite à des incidents majeurs, ils souffrent d'un taux de vacance élevé, qui pèse de manière conséquente sur les comptes d'exploitation des bailleurs et sur l'image du patrimoine.

Différentes études ont déjà été menées sur la problématique du stationnement dans le logement social et sur sa place dans les dynamiques de renouvellement urbain. Elles relèvent dans leur majorité d'un travail exploratoire, cherchant à dégager un ensemble de problématiques communes à un certain nombre de cas étudiés.

Le PUCA, qui a été à l'origine de certaines de ces études, a souhaité, dans le

prolongement des publications antérieures, engager un travail opérationnel et d'expérimentation sur le sujet. Pour mener une étude opérationnelle intégrée, le PUCA a décidé de confier la mission d'expertise et d'animation à la SCET, qui s'est associée avec SURETIS, spécialiste dans le domaine de la sécurité. La SCET a mobilisé des consultants ayant chacun un angle d'attaque différent : technique, exploitation, rénovation urbaine.

L'étude a été menée en trois phases :

- PHASE 1 : Diagnostic, enjeux

Quatre sites expérimentaux aux caractéristiques très différentes ont été choisis fin 2004, afin d'assurer une variété dans les typologies rencontrées. Ils avaient en commun l'implication d'acteurs locaux, désireux d'agir et donc de parvenir à des solutions adaptées techniquement et financièrement

Les quatre sites retenus :

- Saint-Denis : la cité la Courtille.

- l'Ile-Saint-Denis : les résidences Lénine, Allende, Bocage et If de Verdun.

Ces deux sites sont localisés dans des zones de renouvellement urbain éligibles à l'ANRU. Ils sont à ce titre réunis dans la Convention territoriale de Renouvellement Urbain (CTRU) de Plaine Commune.

- Marseille : la résidence de Fonscolombes

- Bordeaux : la résidence de Chais Descas.

Ces deux sites sont dans des quartiers en mutation rapide, engagés dans des projets urbains importants.

Une méthode commune a été utilisée pour l'analyse des quatre sites, permettant une exploitation optimale de visites-diagnostic et la création d'une base de données commune et homogénéisée des relevés d'états. Le travail était fondé sur le remplissage et l'exploitation d'une grille d'évaluation et sur l'analyse de tout autre document pertinent : projet urbain sur la zone (Saint-Denis et Ile-Saint-Denis), enquête de mobilité (Ile-Saint-Denis), etc.

Ce travail en commun a abouti à l'élaboration de diagnostics techniques, fonctionnels et de gestion des différents parkings et à la rédaction de scénarios d'intervention pour leur requalification. Ces outils d'aide à la décision sont accompagnés d'orientations en termes de montages juridiques et techniques.

L'ensemble de ces travaux ont été présentés aux décideurs et la conclusion établie avec eux.

- PHASE 2 : Propositions

En fonction des scénarios retenus, les préconisations relatives à la requalification ont été finalisées dans des fiches actions, qui ont précisé le cahier des

charges élaboré pour chaque site et le calendrier des travaux prévisionnels. Les partenaires locaux peuvent donc se saisir aujourd'hui de ce travail pluridisciplinaire en assistance à maîtrise d'ouvrage pour opérer les choix et engager des travaux et des actions de gestion en disposant d'un fil conducteur d'une part et d'une appréhension des particularités de chaque situation d'autre part. On a ainsi évité d'utiliser les situations locales à une démonstration ou à des objectifs fixés a priori.

Ce respect des processus locaux et leur soutien a permis à la SCET de gérer une double commande, celle du PUCA qui souhaitait des préconisations et des montages adaptables, voire reproductibles, et celle des équipes locales dont les soucis étaient l'adéquation et le sur-mesure. Ce qui a produit globalement un effet positif en conciliant cadre commun méthodologique et écoute des situations.

- PHASE 3 : Capitalisation

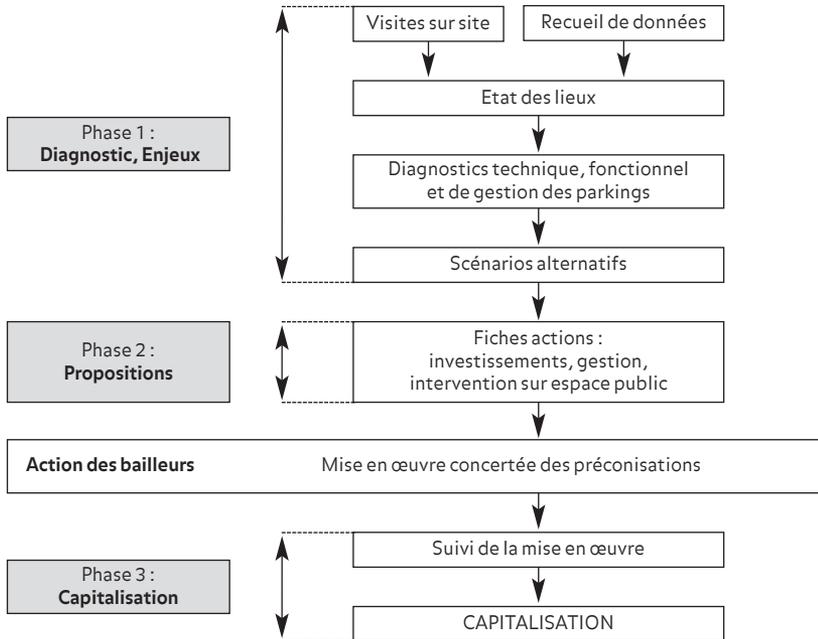
La phase de capitalisation menée depuis l'été 2005 avait pour objectifs d'assurer d'une part un échange inter sites (restitution collective et enrichissement mutuel), d'autre part un suivi des préconisations et de susciter un élargissement du débat aux intervenants opérationnels et décisionnels de la requalification du stationnement dans le logement social.

Une réunion a été organisée le 18 octobre 2005, réunissant des représentants des trois sites les plus avancés de l'étude ainsi que des témoins choisis parmi des opérateurs aux préoccupations identiques, en d'autres lieux. L'ensemble du travail réalisé conduit au présent ouvrage à l'intention des bailleurs, des collectivités locales, et des experts confrontés sur le territoire à ces problématiques.

Ce document n'entend pas recenser une fois de plus les dysfonctionnements majeurs rencontrés dans les parkings, mais à repérer les principales mesures qui peuvent être prises pour les réduire. Il s'attache particulièrement à mettre en lumière les éléments favorisant l'innovation sur le terrain, et s'inscrit dans le contexte actuel des projets de renouvellement urbain.

Schématisation de la démarche

La démarche a été conduite entre décembre 2004 et novembre 2005.



Ce document n'a pas vocation à offrir des solutions toutes faites aux acteurs (chaque situation est différente et demande un travail particulier).

Cependant il est enrichissant de connaître un certain nombre d'expériences, un éventail de moyens d'actions afin de construire au mieux sa propre réponse... et de constater que des expériences sont réussies.

Encore faut-il réunir un certain nombre d'ingrédients tels qu'un « déclencheur », une expertise qui peut sinon doit, être en partie menée sur un plan interne et avec les acteurs locaux dans le domaine, une motivation particulière d'un acteur, une articulation entre les partenaires, et... de la persévérance.

La gestion du stationnement

La situation d'origine

Dans les zones urbaines que nous avons observées, le service offert dans le domaine du stationnement ne peut se définir sans tenir compte des particularités du logement social. Le gestionnaire est toujours bailleur de logement en premier lieu. Son souci est celui d'une «quittance globale» qui doit tenir compte d'une solvabilité ou d'un taux d'effort présumés du locataire.

En outre, même si des actions et des dispositions spécifiques sont mises en œuvre, les préoccupations liées à la gestion des parkings occupent toujours de fait une place limitée et secondaire dans l'ensemble de la gestion du patrimoine d'un bailleur. La vacance dans les parkings souterrains est souvent considérée comme «un mal nécessaire», et constitue le problème que l'on traite de surcroît, sans une visibilité claire ni des moyens, ni même des fins de l'action.

Autrement dit, le traitement et la gestion de l'offre de stationnement réclament un professionnalisme qui fait défaut la plupart du temps. Enfin, la question des parkings renvoie souvent à des dispositions qui dépendent notamment des autorités municipales, ne serait-ce que pour l'affectation et le contrôle d'une partie de l'espace public.

Les bailleurs doivent aussi respecter une réglementation propre au logement social, contrepartie de l'aide financière que l'Etat apporte à sa production et à sa gestion, avec notamment l'institution d'un plafonnement des loyers. Et les règles ont été tardivement adaptées aux évolutions sociales (faible taux de motorisation) ou sociétales (limitation de la place de la voiture dans les villes).

Dans ce contexte, il n'est pas simple de déterminer des projets d'intervention innovants et réalistes à la fois, satisfaisant la demande des habitants et les contraintes des maîtres d'ouvrages. Dans les exemples traités ici, les organismes HLM sont les premiers concernés par ces questions, même lorsque les pro-

grammes des collectivités territoriales (communales ou supra-communales) constituent le cadre de leurs initiatives.

Les réflexions sur la requalification des parkings ne mènent évidemment pas à une norme, pas plus à des prescriptions uniformes. Elles tiennent compte du contexte local à de nombreux titres :

- L'histoire et le statut du logement social : s'agit-il d'une SEM, d'offices HLM (OPHLM), d'Offices publics d'Aménagement et de Construction (OPAC), de SA ? La diversité des statuts des bailleurs compte autant que le mode du financement de la construction.
- La taille de l'organisme et l'ampleur du phénomène. Ainsi une grande SA nationale possédant plus de 100 000 logements, placés dans un environnement concurrentiel, dispose de règles propres à son organisation et indépendantes du territoire, même si celui-ci influe sur leur définition. De son côté, l'office municipal de petite taille n'agissant qu'au sein d'un territoire infracommunal ne dispose pas toujours ni des moyens humains, ni des moyens financiers nécessaires et dépend plus étroitement de la manifestation d'une volonté locale. Entre ces cas extrêmes, on rencontre toute une palette de situations.
- Les moyens à disposition.
- La configuration des partenariats potentiels.
- Le type de peuplement.
- Et l'environnement général des ouvrages... les questions à affronter ne seront certainement pas les mêmes selon l'implantation en centre-ville ou en périphérie, dans une petite commune ou dans une grande métropole, dans une zone dynamique ou en crise de reconversion industrielle, selon la desserte en transports collectifs, selon la qualité de l'urbanisation, selon la nature et la variété des générateurs.

L'identification du champ d'intervention

L'étude réalisée a montré une constante : il n'existe dans aucun des sites une organisation dédiée au parking : pas de responsable, pas de document collectant et analysant les données d'exploitation : inventaire de matériel, suivi des incidents, pannes de la maintenance et de l'entretien, fréquentation (rotation, occupation par nature de produits, ...), recettes.

Cela complique l'intervention des bailleurs à tous points de vue, mais en particulier auprès des locataires, car cette intervention n'est souvent perçue, au mieux, que comme réactive plutôt qu'active, et les rumeurs, les fantasmes, les craintes, en sont exacerbés.

Nous serons confrontés à ces handicaps tout au long du travail. Nous reviendrons donc plus d'une fois sur ce point : comment inscrire la gestion du stationnement dans les métiers de l'opérateur ?

Qu'est-ce que l'usage optimal d'un parking ?

D'un point de vue patrimonial, le bailleur aujourd'hui, ne peut plus ignorer la vacance du stationnement. La collectivité territoriale, quant à elle, a la responsabilité de la gestion de l'espace public. Mais pour les uns et les autres le stationnement a très longtemps occupé une place secondaire, alors qu'il se situait toujours parmi les toutes premières préoccupations des habitants. L'exigence de technicité impose l'identification du poste budgétaire.

Pour mesurer les effets d'une action de requalification des parkings il est donc indispensable de pouvoir évaluer le poids de l'exploitation des parkings dans la gestion patrimoniale d'un bailleur, voire dans celle d'une résidence. Or, on ne dispose pas d'outil comptable approprié. L'absence de comptabilité analytique entraîne la dilution des charges et produits liés à l'activité de stationnement dans la globalité des charges et produits générés par le logement. Ainsi, la comptabilité de Saint-Denis Habitat concernant les produits et les charges liés aux parkings de la Courtille reflète, par exemple, cette difficulté d'analyse :

- d'un côté, les charges relatives à la surveillance, à l'entretien ou au renouvellement des portes du parking, aux réparations diverses et les produits issus de la location des places font l'objet d'un suivi comptable spécifique et différencié par parking,
- d'un autre côté, les taxes liées aux ordures ménagères, les frais d'électricité et de nettoyage se retrouvent comptabilisés globalement dans des rubriques de charges indifférenciées.

Certes, il est possible par la suite de retrouver le montant des mouvements comptables propres à l'exploitation des parkings en appliquant à ces chiffres globaux une quote-part correspondant à une fraction de la surface totale éclairée (pour les frais d'électricité) ou du temps passé pour les parkings (pour les frais de nettoyage).

Mais l'information en est beaucoup plus difficilement accessible, donc moins exploitée.

De plus, les tarifs pratiqués sont rarement uniformisés et chaque locataire d'emplacement, en fonction de la date de début de sa location, est soumis à un

tarif différent (prix indexés auparavant sur les loyers de location des logements, même si la qualité du service et le marché local constituent de plus en plus des facteurs déterminants). Les calculs d'optimisation financière en sont donc compliqués et les raisonnements sont le plus souvent fondés sur un prix moyen.

Les coûts

Une étude menée par le CERTU³ insiste pourtant sur l'ampleur des coûts liés à la gestion des parkings :

- Des coûts d'investissement allant de 10 000 à 15 000 euros par place en souterrain.
- Des coûts d'entretien et de grosses réparations des places de parkings non négligeables, même s'ils sont souvent difficiles à chiffrer car les agences locales n'effectuent pas spontanément une remontée de ces charges au niveau de l'organisme.
- Des coûts de sécurisation de parkings très lourds, qui imposent en tous cas la mutualisation quand elle est fondée géographiquement et la coopération entre acteurs:
 - Le coût de la présence d'un agent de surveillance (24h/24 et 365 jours/an): 100 000 € HT à 1 400 000 € HT.
 - Le coût d'un agent en tenue, équipé d'un émetteur récepteur et encadré: 12 à 15 € HT de l'heure (pour une présence permanente il faut compter 6 personnes soit 8760 H). Depuis l'étude, le coût n'a cessé d'augmenter et peut être aujourd'hui évalué à environ 17 € HT de l'heure.
 - Le prix des rondes: 45 à 50 € la vacation (durée de une heure et demi). Soit 45 000 à 100 000 € HT par an par ouvrage.
 - La surveillance vidéo: 15 000 à 20 000 € d'investissement.
 - Le coût d'exploitation: 800 à 1 000 € en moyenne par an.

Une meilleure comptabilité des postes de charges et de produits liés au parking, en éclairant l'incidence de la gestion du parking et de son remplissage sur les comptes d'exploitation globaux du bailleur, permettrait sans doute une gradation des investissements et de réelles économies de fonctionnement.

3. Le stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social Etude exploratoire de S.Mathon, Certu, 2004.

Lorsque ce travail d'identification est mené, force est souvent de constater que la gestion du patrimoine en ouvrage n'est pas toujours rentable mais que l'amélioration du service peut amener une contribution positive au compte d'exploitation de l'ensemble constitué des logements et des parkings. A partir de ce constat, la dynamique de redéfinition de l'offre peut s'engager. Est-il raisonnable (rentable ?) d'envisager une requalification ? Une demande non satisfaite actuellement existe-t-elle ? Quels produits utilisés – location au mois, accueil de véhicules professionnels, boxes, etc. – et tarif pratiqué couplé à un certain taux de remplissage correspondant permet d'atteindre le point mort ?

La solvabilité

Face aux ressources limitées des locataires, à l'importance que prennent les aides personnelles dans la gestion locative, la question du coût du parking demande un « réglage fin » qui relève d'une approche client-marché :

- Quels efforts sont prêts à faire les locataires pour un parking sécurisé, compte-tenu d'un environnement déterminé ?
- Quelle possibilité offre l'espace public (ou considéré comme tel) pour un stationnement toléré, ou même illicite, permettant d'échapper à la location du parking ?

On mesure, en posant ainsi la question, que la vacance en matière de parking dans les HLM n'est pas liée automatiquement à la faiblesse des revenus des ménages. Des exemples cités en banlieue parisienne lors de la journée du 18 octobre 2005 montrent que lorsque le stationnement payant et sécurisé devient impératif, les taux de remplissage peuvent être élevés malgré des tarifs conséquents (ex. La Courneuve, parkings à 70 euros la place).

Souvent, on est en présence de « cercles vicieux » et de combinaisons défavorables :

- vacance / incivilités / faiblesse de la gestion,
- trop plein de parking (notamment en PLA) : coûts élevés / vacance,
- facilités d'usage des espaces extérieurs : impuissance du bailleur : pouvoir coercitif faible de la collectivité locale.

Les travaux de réhabilitation des logements, lorsqu'ils ont été accompagnés d'une réflexion sur la résidentialisation (qu'il faut éviter de confondre avec la privatisation des espaces de proximité et la pose de grilles limitant les intrusions et le détournement d'usage des espaces), de discussions et de

négociations avec les locataires inscrits dans une dimension territoriale, ont produit localement des effets positifs.

On voit bien que les facteurs de progrès se situent dans deux directions à emprunter parallèlement, sinon simultanément :

- une approche professionnalisée de la location des parkings,
- un raisonnement en termes de marché du stationnement, qui ouvre sur des politiques de coopération dont on reparlera plus loin.

Ainsi à Bordeaux, se pose aujourd'hui la question de l'évolution du quartier rendu plus attractif et d'un tournant éventuel qui suppose une analyse en termes de coût/avantage d'une solution patrimoniale et d'une requalification avec ouverture sur des extérieurs.

Le diagnostic du site du Chais Descas à Bordeaux avec France Habitation

ESTIMER LE BESOIN

Les besoins en stationnement ont été estimés, sur la base d'un calcul simple offre/demande dans un périmètre de 300 m autour de la résidence. L'observation du stationnement en voirie (occupation et rotation des places selon des moments caractéristiques d'une journée) a permis d'apprécier les disponibilités ou les congestions éventuelles. Elle a été complétée par une prise en compte des générateurs en besoin de stationnement, et de l'offre privée existante.

D'après ces relevés effectués sur place, il n'y a pas aujourd'hui de pression forte en demande de stationnement dans la zone de chalandise de l'ouvrage Chais Descas.

- Offre en voirie :

La voirie n'est pas surchargée, malgré quelques stationnements illicites isolés (notamment sur l'îlot central rue Peyronnet et rue J. Descas). L'offre en voirie est gratuite et la municipalité ne compte pas engager une politique de libération complète de la voirie, ni même de renforcement du contrôle strict du stationnement (réglementation et verbalisation). Les services de polices n'interviennent que rarement pour le contrôle et la verbalisation.

- Offre en ouvrage :

L'offre en ouvrage alternative rue J. Descas est de qualité : le parking du

4. Les montages juridiques devront être envisagés dans un second temps, en fonction de la volonté du bailleur.

Foyer jeunes travailleurs a ouvert en août 2004 ; les gestionnaires sont intéressés par la commercialisation d'une douzaine de places. Le parking de la résidence Montesquieu est supposé de bonne qualité compte tenu du standing de la résidence et de son inauguration très récente.

- Parkings publics et privés :

L'offre est abondante tant en journée qu'en soirée. Le constat est donc celui d'une concurrence sérieuse face à un besoin plutôt lâche. Cependant, la reconquête commerciale du parking, sa commercialisation éventuelle auprès de résidents extérieurs, est possible :

- Les contacts pris auprès de petites entreprises voisines ont fait émerger une demande potentielle. BSF experts comptables, notamment, pourrait être intéressé par le rachat de 12 places⁴.
- Le tissu résidentiel en petit habitat collectif, à l'est de la résidence entre l'église Saint Croix et le cours de la Marne, peut générer une demande.
- Les dégradations fréquentes sur les véhicules stationnés en voirie peuvent encourager les ménages, résidents de Chais Descas et autres, à louer un emplacement dans le parking en ouvrage, à condition que celui-ci offre une plus-value par rapport à la voirie en termes de sécurité.

La demande spontanée étant faible, la reconquête commerciale du parking Chais Descas implique de fournir une offre de qualité comparable aux parkings souterrains avoisinants.

REQUALIFIER L'OFFRE

Les locataires des emplacements de parking de la résidence réclament la sécurité des biens. Ils souhaitent être prémunis contre les risques que se reproduisent les accidents déjà subis : vol, vandalisme, incendie, inondation.

Ils souhaitent également la sécurité des personnes, ce qui implique : surveillance ; liaisons ; alerte par Interphone ; espaces dégagés, clairs, lumineux ; cheminements directs ; système de contrôle d'accès fiable permettant le suivi des mouvements, la traçabilité des bénéficiaires, la gestion des autorisations à distance.

Tout ceci pour un coût maîtrisé ,le plus modique possible. La maîtrise des charges (conception, réalisation, exploitation) participe d'un juste investissement : le séjour doit y être agréable mais le parking n'est qu'un lieu de transit.

Sans sacrifier commodité ni confort d'usage : accès facile ,voirie dégagée, taille des places, pente, tracé et dimension des rampes permettant des manœuvres faciles (surtout si l'ouvrage est utilisé plusieurs fois par semaine) ; convivialité du système de contrôle d'accès (sans contact ou télécommande).

Il faut noter que cet aspect de confort n'est une préoccupation que si les points précédents sont parfaitement résolus. Dans la plupart des cas, le résident tolérera un certain inconfort pour avoir satisfaction sur les aspects sécuritaires, ce que l'on constate à Chais Descas (et à la Courtille à Saint-Denis).

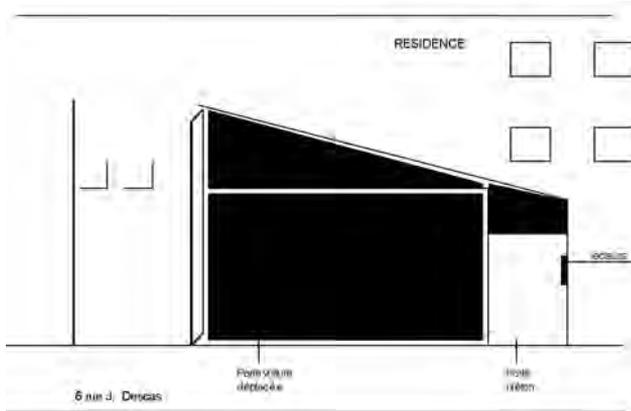
En conséquence, dans le cas particulier du parking Chais Descas, la reconquête commerciale doit, avant tout, rendre l'offre plus attractive grâce à :

- Une reconfiguration de l'accès voiture : repositionnement de l'accès à hauteur de la rue, avec pose de claustra de fermeture sur allège au-dessus de la rampe ; passage pour le local à poubelle ; création d'une entrée piéton sur le côté, notamment pour permettre l'accès de résidents extérieurs.
- La résolution des problèmes d'inondations récurrentes en périodes d'équinoxes. Des compléments d'analyse technique restent indispensables sur ce point .
- Une meilleure sécurisation, notamment des accès piétons et des issues de secours. Les accès internes nécessitent des travaux de peinture, d'éclairage et de ragréage. Les recoins repérés dans le parking devront être bouchés.
- Des contrôles d'accès efficaces : système anti pass-back sur l'accès voiture pour empêcher l'occupation sauvage du parking ; temporisation plus rapide de la porte voiture, historique et traçabilité des cartes et badges ; protection des systèmes pour limiter leurs dégradations (cf. tentative de vol sur le moteur de la porte voiture et fracturation des digicodes des accès piétons).
- L'amélioration des perceptions et des ambiances : marquage au sol des places ; léger renforcement de l'éclairage dans l'allée ; peinture des plafonds, signalétique au niveau des entrées piéton.

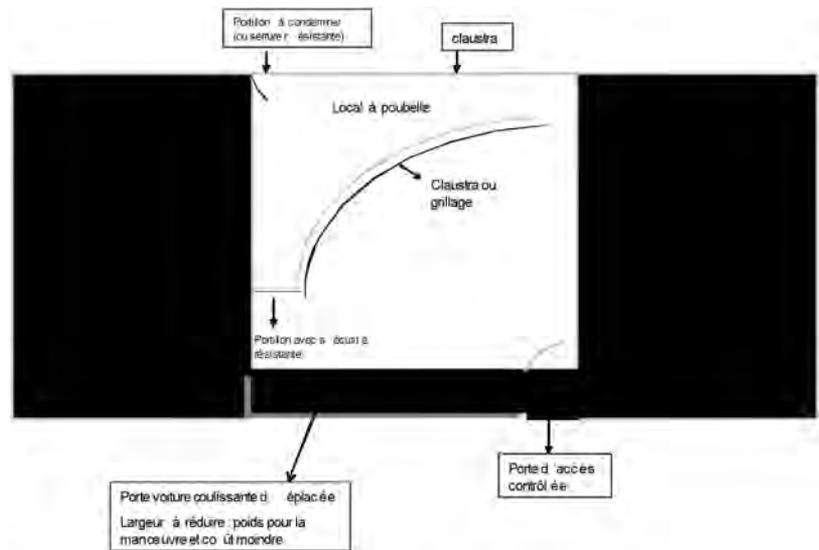
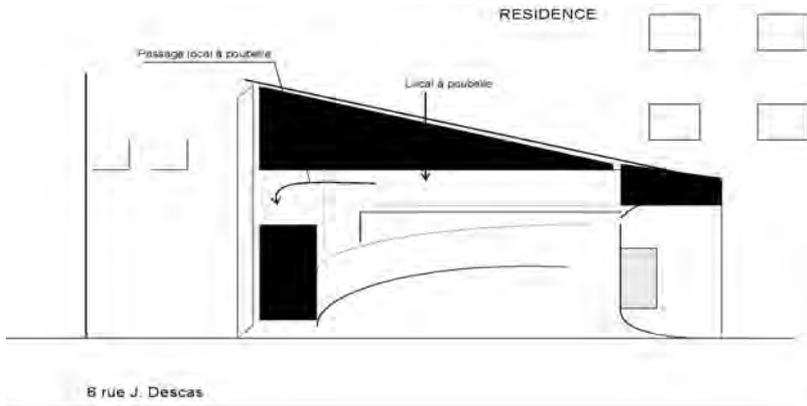
L'intervention d'un designer peut être utile, car il n'est pas nécessaire de tout peindre sur un béton de qualité, des touches de peinture pouvant créer un rythme (fléchage, éléments de structure) et améliorer grandement la vision de l'ouvrage.

Les travaux préconisés sur l'accès voiture peuvent être représentés ainsi :

Vue de face



Coupe ci-après



LES TRAVAUX DE MISE AUX NORMES

On peut classer les travaux selon la nécessité et l'urgence :

- Phase I : travaux nécessaires à la conservation de l'ouvrage et aux normes de sécurité minimum pour continuer son exploitation,
- Phase II : travaux indispensables pour permettre une exploitation sécurisée,
- Phase III : les travaux de confort, nécessaires pour assurer une exploitation de qualité, proche des standards du centre ville et capable d'attirer une clientèle solvable et d'optimiser la tâche de l'exploitant.

Sur cette base, un chiffrage sommaire a été effectué par corps d'état :

- les travaux urgents de remise en état, imposés par la simple conservation du patrimoine (essentiellement des travaux de gros œuvre liés au traitement des problèmes d'inondation) et les travaux obligatoires liés à la réglementation applicable aux parcs de stationnement couverts (issues de secours, etc.)⁵,
- les travaux nécessaires à une exploitation simplifiée : rehaussement de l'accès voiture pour sécurisation et passage des extérieurs ; traitement des cheminements et renforcement significatif de la signalétique, etc.,
- les travaux complémentaires de confort et de sécurisation pour les usagers et ceux pouvant optimiser le travail de l'exploitant (GTC, télésurveillance, ...).

Ces travaux pourront être réalisés par phases en fonction de l'évolution de la clientèle. Leur nature dépend également de la décision d'ouverture à des non-locataires. L'expertise technique est donc un élément d'aide à la décision.

5. Il faut noter que dès l'engagement de travaux, quelle que soit la clientèle accueillie (locataires de France Habitation, abonnés extérieurs), une remise à niveau aux normes actuelles et non à celles valables à l'époque de construction de l'ouvrage sera nécessaire.

Voilà, à titre d'exemple, les tableaux produits au moment du diagnostic à l'Île-Saint-Denis, où le manque à gagner peut aller de 0 € dans le cas du parking Allende à 68 000 € par an dans le cas du parking If.

PRODUITS

| Parking | Capacité totale du parking | Tarif mensuel de location des emplacements | Taux d'occupation observé aujourd'hui | Manque à gagner/an (taux d'occupation 90 %) |
|-----------|----------------------------|--|---------------------------------------|---|
| | A | B | C | E=AxB |
| Parking 1 | 200 | 53 € | 37 % | 147 % |
| Parking 2 | 133 | 20 € | 41 % | 118 % |
| Parking 3 | 136 | 20 € | 0 % | - |
| Parking 4 | 89 | 20 € / 61 € | 84 % | 18 % |

CHARGES

| Parking | Charges à 100 €/place | Coût des travaux préconisés | Amortissement des travaux par an (sur 10 ans) | Charges à l'année avec travaux |
|-----------|-----------------------|-----------------------------|---|--------------------------------|
| | a | b | c | d=a+c |
| Parking 1 | 20 000 € | 60 000 € | 6 000 € | 26 000 € |
| Parking 2 | 13 300 € | 128 000 € | 12 800 € | 26 100 € |
| Parking 3 | 13 600 € | 120 000 € | 12 000 € | 25 600 € |
| Parking 4 | 8 900 € | 50 000 € | 5 000 € | 13 900 € |

PROJECTION ET EVOLUTION DES RESULTATS

| Parking | Résultat après travaux et taux d'occupation stable | Résultat après travaux et occupation optimale |
|-----------|--|---|
| | D-d | E-d |
| Parking 1 | + | + |
| Parking 2 | - | + |
| Parking 3 | - | + |
| Parking 4 | + | + |

De manière générale, le poids de la vacance et des recettes de stationnement pour les comptes d'exploitation de chaque groupe et au niveau consolidé de l'exploitation du bailleur n'est pas négligeable, et la motivation économique peut donc être un levier de l'action.

A titre d'illustration, le manque à gagner d'un grand bailleur comptant, sur l'ensemble de son patrimoine de stationnement (soit environ 400 parkings), près de 15 000 places vacantes, est d'environ 900 000 € par mois, soit un total de 10 800 000 € par an, sur la base d'un tarif moyen de 60 € par emplacement et par mois. C'est un loyer important : à quel site correspond-il ?

Cela illustre l'importance du poste « stationnement » et l'incidence de la gestion du parking (en particulier son taux de remplissage) sur les comptes d'exploitation du bailleur dans l'ensemble de son patrimoine. C'est sur cette base que l'on pourra parvenir à la connaissance des besoins et des situations propres à chaque ensemble, et à la définition d'une politique de re-qualification.

La qualité de l'offre : sécurité technique et sûreté

La représentation du parking souterrain dans l'imaginaire collectif suscite souvent un fort sentiment d'insécurité. A tel point qu'il est traité comme emblématique par les médias qui marquent ainsi durablement ce qu'ils appellent « les quartiers ». Objets de nombreux fantasmes, les espaces de stationnement en infrastructure ont une connotation particulière dans l'imagerie populaire. En effet, si l'on évoque le mot « parking », deux représentations émergent assez rapidement, mais avec une vigueur inégale. La première d'entre elles est celle d'un lieu correctement éclairé et gardienné, bref, du parking « commercial » de « luxe ». La seconde, hélas dominante, du moins pour les parkings en ouvrage, est celle que tout le monde connaît pour l'avoir remarquée, si ce n'est en réalité, au moins dans un film, avec des scènes angoissantes voire violentes sous-tendant une situation de malaise : il s'agit du « parking dépourvu du maître des lieux » qui effraie tant.

En matière de sécurité, le résident évalue la compétence du bailleur social à faire face à son obligation contractuelle contenue dans l'article 1719 du code civil et aux résultats qu'il obtient. Le bailleur doit en effet, pour assurer la jouissance paisible des lieux qu'il loue, mettre en œuvre toutes les dispositions pour lutter contre les nuisances qui troublent la jouissance du locataire. Rappelons, si besoin est, que ce locataire est particulièrement sensible et vulnérable à la question de la sécurité car, « ce sont les personnes les plus démunies qui subissent les pires dégradations [...]. Plus son patrimoine est faible, plus l'individu trouve insupportables les attaques contre lui »⁶. En l'espèce, il s'agira pour notre part de recenser les principales mesures que le bailleur doit mettre en œuvre dans un parking⁷ de manière à réduire le nombre d'actes répréhensibles par la loi⁸ et le sentiment d'insécurité⁹. Au préalable, nous évoquerons les principales obligations du bailleur dans les parcs de stationnement.

Notre propos porte donc sur l'un des leviers à actionner pour stopper la spirale de la vacance et faire en sorte que le résident utilise le parking.

6. Didier Peyrat rapport présenté à la secrétaire d'Etat au logement en 2002.

7. Voir « modalités du traitement de l'insécurité et des aspects techniques ».

8. Voir plus bas « dysfonctionnements et sources d'insécurité »

9. Voir plus bas « Le sentiment d'insécurité ».

Les obligations légales

Il convient de distinguer les obligations légales en matière de réglementation incendie des obligations légales de surveillance ou de gardiennage.

LA RÉGLEMENTATION INCENDIE

Particulièrement dense, elle renvoie notamment, en fonction de la capacité de remplissage des véhicules automobiles et du type de parcs

- à la rubrique 2935 contenue dans les textes relatifs aux installations classées pour l'environnement,
- au titre VI de l'arrêté du 31 décembre 1986 pour les parcs de bâtiments d'habitation,
- à la circulaire et à l'instruction technique du 3 mars 1975 pour les parcs annexes de lieu de travail,
- à l'instruction technique du 23 octobre 1989 pour les parcs à rangement automatisé.

Notons que les parkings dont la capacité d'accueil est inférieure à 1000 places devraient, prochainement, être retirés de la réglementation des ICPE au profit du type « PS » défini à l'article GN 1 de l'arrêté du 25 juin 1980 relatif aux risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.

LA RÉGLEMENTATION DE SURVEILLANCE OU DE GARDIENNAGE

À la différence de la précédente réglementation, la réduction du risque de malveillance est seulement prévue par le décret n° 97-47 du 15 janvier 1997 « relatif aux obligations de surveillance incombant à certains propriétaires ou exploitants de garages ou de parcs de stationnement ». Le propriétaire ou exploitant est en conformité avec ce texte lorsqu'au moins un agent de surveillance – d'un service interne ou d'une prestation externalisée – assure des rondes quotidiennes « dans les parties ouvertes au public » dans les garages ou les parcs de stationnement remplissant cumulativement quatre conditions :

- condition environnementale : ils doivent être implantés dans les communes dont la population est supérieure à 25 000 habitants ou dans les « communes insérées dans une zone urbanisée contiguë d'une commune dont la population municipale dépasse 25 000 habitants », dans les grands ensembles et les quartiers mentionnés au 1 de l'article 1466 A du code général des impôts,
- condition d'usage : ils doivent être ouverts au public,
- condition de volume : ils doivent, au minimum, avoir une capacité d'accueil de 200 véhicules,

- condition de retrait : l'ensemble des véhicules ne doit pas être visible de la voie publique.

Toutefois, le propriétaire ou l'exploitant sont dégagés de cette obligation de surveillance dès lors que sur le site concerné ils sont, soit directement soit par l'intermédiaire d'un préposé, présents en permanence et ont, dans le cadre de leur service, une « vue (de) l'ensemble des parties ouvertes au public » au moyen ou non d'un dispositif de vidéosurveillance. S'ils ont fait le choix du système de vidéosurveillance, l'installation doit permettre un balayage des lieux périodiquement et à intervalles réguliers.

Dysfonctionnements et sources d'insécurité

La méthode employée privilégiait, dans le cadre des diagnostics de sûreté, la rencontre des acteurs de proximité et des observations in situ à la fois en période diurne et nocturne. De sorte que les interviews et les visites de terrains ont permis de mettre facilement en lumière les bonnes pratiques ainsi que les dysfonctionnements techniques, organisationnels, humains et partenariaux influant, du moins dans une certaine mesure, sur la perception des lieux ressentie par les résidents « légitimes » et respectueux du règlement intérieur. Par exemple les personnes susceptibles de commettre des actes délinquants peuvent d'autant plus « passer à l'acte » qu'ils ont le sentiment que le contrôle des parcs échappe, en partie, au maître des lieux.

Par souci de lisibilité, nous avons classé les défaillances rencontrées dans les parkings sous quatre rubriques

LES DÉFAUTS D'AMBIANCEMENT

L'ambiance est défini comme l'ensemble des éléments agissant sur les perceptions des utilisateurs du parking. Ainsi, le déficit d'ambiance donne l'impression d'un lieu délaissé par le gestionnaire et rend l'espace propice à des comportements déviants. Dit autrement, il conduit à un sentiment de profond malaise pour les usagers respectueux des lieux d'une part, et de facto à son appropriation par l'individu malveillant d'autre part. Cet ensemble d'éléments peut se décliner en 4 postes :

- L' éclairage : les luminaires en nombre insuffisants ou mal placés offrent un niveau d'éclairement (exprimé en lux) inférieur au référentiel émis par l'AFP (l'Association Française pour l'Eclairage).
- La maintenance : la théorie de la vitre cassée (*broken windows*) démontre in

fine la fragilité de la cohésion sociale ; elle révèle en effet qu'un carreau cassé, fût-t-il installé dans un équipement bourgeois, engendrera d'autres brisures s'il n'est pas remplacé dans les plus brefs délais. Ainsi, les dégradations diverses tels que (les rayures, les tags, les graffitis, les équipements hors service...) doivent impérativement être traités afin de lutter contre leur généralisation.

- La propreté : l'état des parois murales ainsi que des planchers bas et hauts et d'une manière générale des communs, produit un effet direct sur le sentiment de bien-être. Il convient, à l'instar du poste maintenance, de ne pas négliger le niveau de propreté des espaces pour réduire les réticences de ceux qui ne veulent plus pénétrer dans un parking au motif que ce sont des espaces « abandonnés » par le gestionnaire.
- L'orientation : on distingue deux signalisations. La signalisation horizontale correspond à l'ensemble des marquages délimitant les axes de circulation pour les piétons et pour les automobilistes. La signalisation verticale désigne, quant à elle, l'ensemble des pictogrammes muraux réglementant l'usage des espaces et orientant les utilisateurs. Ce poste est fondamental car il permet de compenser le relatif effet de malaise engendré par l'utilisation d'un parc de stationnement couvert.

LES USAGES DÉVIANTS DES PARKINGS

En principe, un parking devrait uniquement répondre à sa fonction première : le stationnement provisoire de véhicules. Or, nous constatons, en général, trois pratiques sortant de ce cadre, engendrant indéniablement un préjudice à la qualité de vie (pollution visuelle notamment) et freinant, voire empêchant la commercialisation de places vacantes du parking :

- Le stationnement des véhicules « ventouses » et les épaves. La caractérisation du véhicule est nécessaire pour connaître les possibilités d'action offertes au gestionnaire. Si sa réparation est impossible, la destruction peut être envisagée ; si elle est possible, la mise en fourrière peut être prescrite. Pour mémoire, rappelons que l'article 17 de la loi du 15 novembre 2001, complète l'article L.325-12 du code de la route dans les termes suivants : « Peuvent également, à la demande et sous la responsabilité du maître des lieux publics ou privés où ne s'applique pas le présent code, être mis en fourrière et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate, à la suite de dégradations ou de vols. »
- La création des garages « sauvages » : des opérations de mécanique sont pratiquées sur certains véhicules. Elles sont parfois réalisées sur des véhicules volés, parfois encore elles témoignent de l'existence de trafics de pièces détachées. Ces opérations génèrent inmanquablement deux types

de déchets: les déchets dits « banals » (plastiques, pneumatiques, emballages,...) qui ne sont toxiques ni pour l'homme ni pour l'environnement mais nuisent fortement à l'attractivité du site; les déchets dits « spéciaux » (batteries, huiles usagées, carburants,...) sont dangereux et toxiques pour l'homme et l'environnement.

- Le stockage de déchets des ménages: systématiquement, nous observons l'utilisation des emplacements de parking pour stocker tout type d'encombrants (électroménager, literie,...) ou bien des détritits (pots de peinture, ferrailles,...).

Qu'il s'agisse de déchets liés à l'automobile ou de déchets des ménages, s'ils sont vus par les utilisateurs résidents, ils restent ancrés dans leur mémoire et... pour longtemps !

LES DÉFAUTS D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES

L'aménagement du parking doit être conçu de telle sorte qu'il dissuade l'individu de « passer à l'acte »; dit autrement, le parking en tant qu'ouvrage immobilier n'est certainement pas une cause de la délinquance mais en revanche est susceptible de la faciliter grandement. Parmi les points sensibles :

- Les accès piétons et voitures ainsi que les circulations horizontales: l'inclinaison de certains escaliers est trop prononcée; les accès voitures encaissés, n'ont pas de perspectives; les circulations particulièrement exigües. Enfin, aux espaces sans fonction particulière les contrevenants en affecteront une .
- Les défaillances techniques et les défauts d'application de la législation sur les équipements incendie et anti-panique :
 - Echantillonnage des défaillances techniques: dans ce domaine, nous observons des fermes-portes démontés, des organes de commande des automates dépourvus de protection ou bien encore le mauvais minutage du mécanisme « ouverture-fermeture » de certains accès voitures ce qui facilite l'intrusion d'automobilistes non autorisés .
 - Les équipements incendie et anti panique sont traités par le décret du 31 janvier 1986. Dans les faits, certains BAES (blocs autonomes d'éclairage de sécurité) sont détériorés, dans d'autres cas ils sont démontés lors de la réalisation de travaux de maintenance par exemple et remontés à d'autres endroits. Les extincteurs sont soit en nombre insuffisants, soit réformés soit encore rangés dans un local fermé à clef au motif qu'ils sont volés ou percutés. Enfin, les bacs à sable sont vides ou le sable y est mélangé avec des détritits !

D'une manière générale, l'exigence des résidents s'articule donc autour de quatre points :

- La protection des biens et plus particulièrement de l'automobile elle-même.
- La sécurité physique des résidents aux abords et à l'intérieur de la résidence.
- Le confort d'usage des diverses fonctions destinées à renforcer le niveau de sécurité (badge de proximité, télécommande, pression du fermette, ...). Ce confort est aussi perçu dans le design du parking (choix et coloris des matériaux, ...) et sa configuration générale.
- La maîtrise des coûts comme équilibre entre le taux d'effort accepté par les résidents et la qualité des prestations que propose le bailleur.

Un ensemble de préconisations pour améliorer la qualité de l'offre et satisfaire les attentes des utilisateurs actuels ou potentiels en découle, dont certaines sont simples à mettre en œuvre. Cependant le travail avec les équipes locales nous a suffisamment démontré que chaque parking présente ses propres particularités

Le traitement de l'insécurité et ses aspects techniques

L'AMBIANCEMENT

- Assurer un bon niveau d'éclairage par le nombre et l'entretien constant des points lumineux (l'encrassement, par exemple, nuit à leur efficacité).
- Prévoir une maintenance technique et corrective : répertorier les incidents et anomalies (création d'une base de données détaillée), remplacer les matériaux défectueux rapidement, créer un stock de matériels de rechange dont disposera le gardien.
- Veiller à la propreté des lieux, organiser une ronde biquotidienne du gardien, sensibiliser les utilisateurs du parking par un affichage incitatif.
- Faire alterner les peintures de tons assez vifs et clairs sur les parois verticales et les planchers hauts et bas.
- Equiper le parking d'une bonne signalisation horizontale et verticale : délimiter les emplacements des places de stationnement, le sens de la circulation, utiliser des panneaux d'interdiction de stationner, de sens unique... Ces investissements visent autant à réduire les risques de collision qu'à souligner la bonne tenue des lieux par le gestionnaire.

LES USAGES DÉVIANTS

- Etablir une charte d'utilisation des parkings, contresignée par chaque locataire véhiculé, et affichée dans le parking.
- Installer les habitudes de retrait des épaves par l'organisation de réunions régulières avec les gardiens d'immeubles, le garde de l'environnement (ou la police municipale), le responsable de la commune, et éventuellement les responsables d'unité de gestion des bailleurs.
- Installer un système de contrôle d'accès avec interphone de sorte que les flux soient gérés par un simple suivi informatisé avec gestion des droits d'accès et traçabilité des événements.
- Affecter des ressources humaines, éventuellement mutualisées.

L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES

- Les accès voitures et piétons pratiqués au niveau de l'espace public contribuent à réduire les recoins à l'abri des regards.
- A l'installation du sas d'accès des véhicules, on peut s'assurer de la bonne coordination des portes pour qu'elles ne puissent être ouvertes en même temps, afin d'éviter l'intrusion de personnes extérieures au parking.
- En munissant les locataires de badges programmables on se donne le moyen d'effectuer un suivi des mouvements d'entrée dans le parking.

Les investissements correspondant aux travaux nécessaires à ces mesures sont évidemment atténués par les effets d'une veille assurant le suivi de la qualité du produit et du service offerts.

La sûreté et le sentiment d'insécurité

INSÉCURITÉ RÉELLE VERSUS SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Tandis que l'insécurité peut être considérée comme un état objectif, le sentiment d'insécurité est identifié à une charge émotionnelle qui relève du subjectif. C'est une représentation mentale qu'on peut construire, en particulier pour l'objet qui nous concerne, à partir de trois sources :

- La perception qu'a la société des parkings : quelles sont les fonctionnalités qu'on donne aux parkings ? Est-ce un lieu où simplement stocker sa voiture ? Souvent, le parking souterrain est encore, dans ces quartiers, un lieu où l'on place son véhicule par obligation et dont on ressort rapidement, en espérant ne pas se faire agresser et retrouver sa voiture intacte.
- La perception individuelle : nous ne sommes pas égaux devant ce senti-

ment d'insécurité; un jeune sera moins sensible qu'un ancien, une femme qu'un homme, une famille sans enfant qu'une famille avec enfants...

- La situation de fait : la sécurité ou l'insécurité réelles.

Ce n'est pas parce que le sentiment d'insécurité est subjectif qu'on ne doit pas en tenir compte. Ce sentiment génère une crispation, un repli sur soi et des conduites d'évitement. Bien évidemment, les parkings ne sont pas épargnés par l'insécurité, mais le sentiment d'insécurité est souvent beaucoup plus important et difficile à évaluer et éliminer que l'insécurité réelle. Le sentiment d'insécurité est bien ancré dans les esprits des utilisateurs de parkings. Les personnes interrogées se souviennent que « ça a brûlé », même si en fait il ne s'est rien passé depuis plusieurs années. C'est ce problème qu'il faut essayer de résoudre pour sortir du cercle vicieux de la vacance et de l'insécurité.

COMMENT ÉVALUER LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ?

Une enquête en bonne et due forme ou un simple questionnement par les agents de proximité sur le sentiment d'insécurité permet de faire une typologie des lieux en prenant en compte les perceptions des individus. On peut évaluer le sentiment d'insécurité avec les questions simples qu'on se poserait à soi-même :

- Lorsque l'on se trouve seul(e) dans le parking A, se sent-on en sécurité ?
- La nuit, en tel lieu, se sent-on en sécurité ?
- A tel endroit, a-t-on peur pour ses enfants, pour ses proches ?
- Le propriétaire de ce parking paraît-il remplir correctement sa mission de tranquillité publique ?

Il est difficile de savoir, en général, dans quelle mesure l'insécurité est aussi un phénomène réel, puisqu'il n'existe souvent aucune traçabilité des faits. Les événements sont difficilement quantifiables et localisables.

COMMENT TRAITER LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ?

Il s'agit d'abord de donner le sentiment que le parking est géré.

Un certain nombre de mesures d'ordre mécanique est nécessaire, en insistant beaucoup sur le design, l'ambiancement, le confort. Les lieux sombres peuvent être facteurs d'angoisse. L'essentiel est que l'éclairage soit harmonieux et en harmonie avec l'extérieur. Les préconisations comportent en général des normes draconiennes pour l'éclairage des parkings en ouvrage. L'individu doit se sentir relié au monde extérieur : par exemple par la vidéo surveillance, l'ambiance musicale, la présence humaine. Cela revient à changer la perception qu'a la société de ce lieu mono fonctionnel, réfléchir à son intégration dans un tissu urbain, offrir des alternatives, permettre les déplacements dans le parking

en toute sécurité, combiner les circulations des automobiles et des piétons, voire des deux-roues, créer les conditions de la co-surveillance.

À l'Ile-Saint-Denis, I3F a déjà mené des études liées au stationnement dans ses ouvrages et il en ressort que l'insécurité demeure la principale cause de la vacance. Devant l'ampleur du phénomène de méfiance, I3F envisage de créer une compétence à plein temps pour la gestion des parkings.

Pour Logirep, un seul poste de gardien dans la résidence ne suffit pas. Ce dernier n'a pas vocation à effectuer des rondes continues dans le parking afin d'assurer sa sécurisation. Sur le plan de la gestion de proximité, il devient nécessaire de recréer un véritable poste d'accueil.

À la Courneuve, l'office insiste sur l'intérêt de la présence d'un maître chien dans l'un de ses parkings souterrains. Dans un parking de 300 places géré par un prestataire privé, même au tarif mensuel de 70 €, depuis l'introduction du maître chien, la vacance a complètement disparu.

Le stationnement dans la chaîne de la gestion globale

La répartition des tâches aux différents échelons de l'organisme bailleur : direction nationale, régionale et gestion locale

La réglementation (législation nationale, règles de POS, règles de financement des constructions) entraînait parfois un excès de la capacité de stationnement en ouvrages. Elle était perçue comme restrictive des marges de manœuvre des bailleurs. De nombreux assouplissements sont intervenus pour rétablir la faculté d'adaptation au contexte.

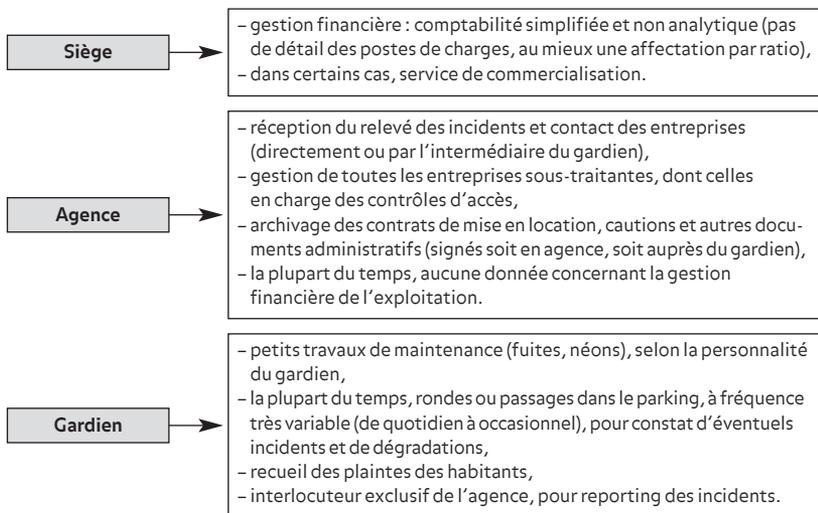
En 1998, la loi de lutte contre les exclusions (article L123-2-1 du code de l'urbanisme) introduit la déconnexion des baux du logement et du parking. Un locataire ne peut plus se voir contraint d'acquitter automatiquement une charge locative supplémentaire pour une place de stationnement imposée. En revanche, le taux de vacance souvent élevé des parkings souterrains est aggravé par cette évolution législative.

En conséquence, le stationnement acquiert donc le statut de produit locatif à part entière qui exige de la part du bailleur une gestion particulière pour prendre sa place sur le marché privé et public lui permettant d'assurer la rentabilité de ses investissements de stationnement.

L'étude menée sur les quatre sites expérimentaux a permis de recueillir un

ensemble de données concernant la gestion et l'exploitation qu'ont les bailleurs de leur patrimoine en ouvrage. On a pu remarquer que les bailleurs n'ont que très rarement du personnel dédié au stationnement, et ce tant pour la maintenance que pour l'exploitation et la gestion administrative. Au mieux, les agents de médiation (gardien, agent de maintenance) sont pour partie affectés à des tâches liées aux parkings; bien souvent, la personnalité du gardien détermine largement le suivi du patrimoine en ouvrage. Pourtant, la réussite d'un parc de stationnement est en grande partie conditionnée par l'existence d'un personnel compétent, capable d'intervenir en cas de problèmes. Le facteur humain est essentiel. Or la présence du gardien seul, rarement disponible 24h sur 24h, n'est pas suffisante pour rassurer les utilisateurs.

La lecture verticale d'une organisation-type de gestionnaire du logement social permet de comprendre la répartition des compétences constatée auprès des organismes contactés. En général, dans le cadre de l'enquête sur les sites choisis, nous avons observé les modes de répartition suivants :



Cette typologie n'a pas vocation à être généralisée à l'ensemble des organismes sociaux (elle reste proche des réalités rencontrées sur les quatre sites expérimentaux).

Malgré l'approche globale du patrimoine qui se pratique de plus en plus, et l'importance croissante des échelons les plus proches des résidents, l'éclatement des compétences et l'absence de procédure ad hoc ne facilite pas l'intégration du stationnement, et il est fréquemment arrivé de recueillir, dans la phase de diagnostic, des données contradictoires sur le taux d'occupation et les

tarifs de commercialisation des emplacements en ouvrages. Les délais d'intervention en cas de problème sont d'autant plus longs que le signalement des incidents n'est pas ou est mal organisé. Les difficultés les plus courantes, facilement identifiables, peuvent être souvent résolues assez rapidement, mais lorsqu'il s'agit de réagir à des événements exceptionnels, l'organisation n'est souvent pas en mesure de répondre avec cohérence et efficacité.

Exemple du contraire, Saint-Denis Habitat, présent sur le site de la Courtille avec une agence fortement impliquée, témoigne d'une gestion en partie plus efficace (réactivité, délais des réparations, adaptabilité), et au moins plus lisible et visible (comme l'on a pu le remarquer lors de la récolte des données) de ses parcs de stationnement. Malgré cela, les parkings de Saint-Denis Courtille connaissent un taux de vacance très élevé. Tout ne repose pas sur les performances d'une agence locale. La question du renouvellement urbain se pose de façon aiguë pour le stationnement aussi.

Il n'en reste pas moins que la personnalité du gardien, son autorité et son professionnalisme peuvent avoir un impact sur la qualité de la maintenance et une influence forte sur le taux d'occupation, de par ses relations avec les utilisateurs potentiels. De manière générale, le gardien est une pièce majeure de l'édifice. Son rôle de médiateur le situe au bout de la chaîne des institutions de gestionnaires de logement, au contact direct avec les résidents et usagers. De ce point de vue, il est important qu'il n'émette pas un discours trop négatif sur les lieux dont il a la charge, ce qui suppose qu'il trouve au sein de sa structure la possibilité et l'intérêt de parler des problèmes qu'il rencontre ou que rencontrent les locataires.

On peut, bien sûr, imaginer de développer une gestion intégrée et suivie au sein des organismes de logement social, et ce à tous les niveaux :

- au siège, la gestion financière, les bilans d'exploitations,
- à l'agence, la gestion administrative, le suivi des incidents et des relevés de plaintes, les réponses à apporter rapidement, la communication à la suite de tout incident majeur,
- au gardien le contact avec les habitants, le relevé des incidents, les relais de la communication (tract, réunion),

Mais, concrètement, l'implication des bailleurs peut être soutenue par des outils de gestion et de suivi tels :

- le récapitulatif de l'occupation du parking et la mise à jour régulière de l'offre disponible,
- la comptabilité analytique de l'exploitation des parkings,
- la main courante des incidents sur les biens et les personnes,

- des procédures de signalement : observer le délai d'intervention des différentes entreprises pour assurer une maintenance optimale de l'offre,
- la visite du parking avec les nouveaux arrivants et les nouveaux utilisateurs,
- la sensibilisation des locataires au bon usage de l'ouvrage, par l'affichage systématique du règlement intérieur et, au besoin, la signature conjointe d'une charte d'engagement réciproque usager-bailleur, visant à assurer (pour le bailleur) et à respecter (pour l'usager) la qualité de l'offre, à témoigner des dégradations observées, etc.,
- des rencontres régulières avec les structures représentatives des habitants, pour recevoir leurs remarques et leurs doléances, informer sur la politique du bailleur, évoquer les problèmes éventuels rencontrés et les réponses qui y seront apportées.

La professionnalisation

La formation : comme évoqué plus haut, lorsqu'il s'agit de la gestion de son parc de stationnement (et surtout des ouvrages), l'organisme de logement social fait presque le même métier que les grands gestionnaires de parkings. Or le bailleur n'est pas un spécialiste du stationnement. En particulier, on a souligné l'importance du rôle du personnel de proximité dans la gestion au jour le jour des tâches liées au stationnement. Or, le gardien d'immeuble, en l'occurrence, ne possède généralement pas d'emblée les compétences nécessaires, dès qu'il s'agit d'assurer un service complet pour le locataire.

Une première mesure pour améliorer la mécanique aux différents échelons de responsabilité passerait par le montage de journées de formation du personnel. Un programme de formation est lourd à mettre au point. Il nécessite la coopération des nombreux partenaires, administrations, USH, experts et professionnels, entre autres...

La place et le rôle des SEM

En certains lieux, notamment dans de grandes agglomérations, on a pu repérer la présence de SEM de gestion prête à la coopération avec les bailleurs du logement social, ne serait-ce que pour que s'instaure un échange de « bonnes pratiques ». Ce type de SEM peut développer un service de conseil dans le

domaine de la gestion d'un parc de stationnement et proposer ainsi la vente de journées de formation aux bailleurs.

Mais la mission ne se limite pas à cela. La SEM spécialisée peut devenir un prestataire de service dans le cas de l'externalisation de la gestion du stationnement. Elle est un des éléments, avec d'autres gestionnaires, du marché des services de stationnement. Sa particularité est qu'elle est souvent plus disposée à envisager les problèmes que posent les parcs de zones urbaines moins attractives pour d'autres entreprises. A tel point qu'en l'absence de SEM dédiée ou de l'intérêt marqué d'une société spécialisée, la création d'un outil commun de gestion entre la collectivité et les bailleurs sous forme de SEM est envisageable.

Il existe de nombreux dispositifs juridiques permettant le traitement collectif du stationnement :

- L'affermage. Il n'impose pas le passage par un appel d'offres préalable, mais seulement une consultation Loi Sapin. Le fermier verse une redevance fixée lors de la signature du contrat et basée sur l'amortissement technique ou financier de l'ouvrage. Le risque d'exploitation se trouve transféré sur le fermier qui se rémunère sur l'usager et conserve la marge.
- La concession . Elle répond aux mêmes caractéristiques que l'affermage, sauf que les travaux et les frais de premier investissement sont à la charge du concessionnaire qui doit restituer l'ouvrage en état correct d'usage en fin de contrat. Il n'y a pas de redevance, toutefois un intéressement, basé sur un partage des excédents, peut être reversé au bailleur. Tous les risques sont assurés par le concessionnaire.

La collaboration entre un bailleur social et un spécialiste du stationnement : l'exemple de la SORELI-ISLA avec Lille Habitat

Dans la coopération avec les organismes du logement social, la SORELI s'est comportée en précurseur. Son parcours peut servir de guide...

SORELI-ISLA possède deux départements: un département aménagement et un département exploitation dans lequel elle exerce l'activité de gestionnaire de stationnement sous la marque ISLA. Sa compétence territoriale s'étend sur la ville de Lille et sur le sud-ouest de l'agglomération lilloise.

La démarche entreprise par SORELI-ISLA vers les organismes bailleurs n'est pas récente, mais a sans doute été engagée, au départ, dans un contexte où tous les acteurs n'étaient pas prêts à prendre les décisions nécessaires en ce domaine.

En 1996, les consultants de ISLA décident de solliciter le bailleur LMH pour lui proposer une intervention sur certains de ses ouvrages. Il se trouve

qu'à cette même période (en 1997) le département « exploitation de parkings » de la SCET (SCETAUPARC) se voit commanditer une étude par la Caisse des Dépôts et de Consignations portant sur un ensemble de parkings de bailleurs sociaux situés en région parisienne. ISLA décide de s'associer à cette démarche et propose ainsi une extension de l'étude à cinq parkings propriétés de LMH (parkings de la résidence Vauban, Sylver Verlhulst et Charles-Six, Briqueterie, Pont Neuf).

La mission réalisée par ISLA comporte trois phases :

- élaboration d'un diagnostic technique des six parkings de LMH,
- réalisation d'une enquête et d'une étude de marché portant sur les habitants des six résidences, les habitants de la périphérie de l'ouvrage et les acteurs économiques environnants,
- définition des préconisations de requalification pour chacun des parkings.

Cette étude fait l'objet d'un financement tripartite :

- 77 500 F TTC proviennent de la CDC,
- 63 300 F TTC proviennent de LMH,
- 17 000 F TTC proviennent de SORELI-ISLA.

C'est à notre connaissance la première expérience de cette nature tentée en France. Sur le plan local, des paramètres internes à l'office et sans doute un manque d'intérêt relatif des collectivités locales n'ont pas permis d'aller plus loin. La méthode employée reste un des fondements du travail mais une longue période s'est écoulée avant que le sujet ne redevienne d'actualité et ne retrouve un écho localement et nationalement.

En 2005, LMH sollicite ISLA pour lui établir une proposition concernant la mise en place d'un dispositif de surveillance des parkings d'une de ses résidences (la résidence Moulin). Le projet établi énonce des propositions innovantes qui vont au-delà de la simple surveillance. Il se compose de :

- Propositions de requalifications visant à améliorer les contrôles d'accès, l'aménagement, la lisibilité, l'éclairage dans les parkings... De construction récente, les parkings ne nécessitent pas de réhabilitation lourde. De plus, ils se situent près du centre-ville, où la pression de stationnement est de plus en plus forte. Un de ces parkings bénéficie d'accès piétons extérieurs aux entrées de résidence, ce qui facilite le développement d'abonnements hors locataires LMH et donc accroît les possibilités d'occupation du parking.
- Propositions d'une répartition entre LMH et ISLA des tâches essentielles liées à la gestion d'un parc de stationnement d'abonnés. Ainsi la commer-

cialisation, le suivi technique, la surveillance et le suivi de gestion de ces parkings seraient assurés conjointement par LMH et ISLA grâce à une division des responsabilités permettant d'utiliser pleinement le savoir-faire et le matériel technique de la SEM. Il s'agissait ainsi de mettre en place une prestation de service, pour laquelle ISLA avait imaginé en contrepartie une rémunération fixe (basée sur les dépenses) et un apport supplémentaire variable en fonction des bénéfices générés par l'exploitation (cependant, ce mode de rémunération était destiné à être débattu entre ISLA et LMH en cas de mise en place des préconisations).

L'intervention d'un spécialiste du stationnement tel que SORELI-ISLA dans les parkings du bailleur Lille Métropole Habitat suscite un intérêt partagé par l'ensemble des acteurs. Pour le bailleur Lille Métropole Habitat, il s'agit de pallier son manque de compétence dans le domaine de la gestion d'un parking, qui ne constitue pas son métier d'origine, en vue de disposer de parkings plus sûrs et réduire la vacance dans son ouvrage. Pour la SEM, l'intérêt réside dans l'ouverture de nouveaux marchés et l'établissement de contrats de prestation de service avec le bailleur. SORELI-ISLA a une réelle volonté, dans le cadre de sa politique de développement, d'être pionnière sur certains marchés, en s'engageant dans des démarches expérimentales. Pour la collectivité (la Ville ou la Communauté Urbaine de Lille), l'objectif est de créer des espaces décongestionnés en voirie, plus agréables pour le piéton et sécuriser en utilisant au mieux les ouvrages existants plutôt que d'investir dans la construction de nouveaux parkings.

Dans ce contexte d'optimisation de l'occupation des ouvrages d'un bailleur afin d'améliorer la qualité de l'espace public, et partant du point de vue que la requalification des parkings souterrains résidentiels constitue une problématique non plus seulement limitée au domaine privé (sans la mise en place d'une coopération entre le bailleur et les acteurs publics locaux, l'efficacité d'une action dans le domaine est fortement limitée), l'intervention d'une SEM comme la SORELI-ISLA, peut être un atout.

L'association entre SORELI et LMH progresse et suscite, de par les études déjà menées par SORELI et les propositions concrètes de montage, de plus en plus de réactions. Des volontés de mise en œuvre de plus en plus affirmées émergent peu à peu chez les différents acteurs à Lille.

Les préconisations formulées lors de la première étude sur cinq de ses parkings de Lille Métropole Habitat n'ont pu être mises en œuvre pour différentes raisons : d'une part les travaux de requalification étaient trop lourds financièrement ; d'autre part, sans action de la part des acteurs publics lo-

caux pour règlementer le stationnement sur voirie (il s'agissait en plus de quartiers périphériques dans lesquels il existe beaucoup d'espace autour des immeubles pour la voiture et où la pression de stationnement n'est pas celle rencontrée dans un centre économique), toute action était plus ou moins vouée à l'inefficacité.

Les préconisations énoncées dans le cadre de l'étude la plus récente n'ont pu être mises en place que partiellement. Les propositions de requalification ont été réalisées par LMH. Il a décidé en outre de déléguer à ISLA la vidéosurveillance, mais la proposition de gestion partagée a dû être rejetée par LMH qui ne pouvait supporter seul une opération déficitaire. LMH n'est cependant pas opposé à l'idée de délégation de service : un montage incluant plusieurs parkings permettrait, par les économies d'échelles réalisées, d'atteindre au moins le petit équilibre de gestion.

De son côté, la SEM conserve la volonté de mettre en place des projets de collaboration avec LMH. C'est pourquoi elle est toujours disposée, dans le cadre de son volet développement, à participer à des montages expérimentaux. Cependant, elle tient désormais à passer à une phase opérationnelle de mise en place des préconisations de gestion partagée, quitte à assumer une part des déficits dans les premiers temps de l'exploitation.

LMH et ISLA sont donc aujourd'hui convaincus l'un et l'autre de la nécessité de tenter des expériences d'associations innovantes. Cependant, les deux partenaires ne peuvent pour l'instant agir seuls et une participation de la CUDL (Communauté Urbaine de Lille) pour lancer l'expérience devient peu à peu envisageable. Dans le cadre de son budget d'expérimentation, un partage du poids des déficits entre LMH, la Communauté Urbaine et SORELI-ISLA dans un premier temps permettrait de « passer à l'action ».

Les fonds de la communauté urbaine destinés à l'activité stationnement étaient jusqu'à présent principalement investis dans les parkings publics en centre-ville. Alors qu'il existe une réelle volonté de ne plus construire de parkings souterrains supplémentaires, le souci politique concernant le stationnement a vocation à se déplacer de plus en plus vers les parkings résidentiels.

En outre, une collaboration avec la CUDL permettant de mettre en place une politique de stationnement adéquate en voirie et de se donner les moyens d'assurer un respect de la réglementation en vigueur est indispensable.

Actuellement, une réflexion est menée sur un autre site de LMH, associant dans un partenariat SORELI-ISLA, LMH et la CUDL.

L'externalisation de la gestion du stationnement : une hypothèse pour l'avenir ?

On a vu qu'il y avait des raisons propres au métier de bailleur avec la place mineure faite aux parkings dans la chaîne de gestion locative. A notre connaissance, l'hypothèse d'externalisation ne s'est à ce jour guère concrétisée et même l'OPAC de Paris (cf. expérience de Noisy-le-Grand décrite dans le document stationnement et rénovation urbaine 2004) souhaite revenir en arrière sur ce point.

Mais la délégation de gestion au privé a été faite dans les années 1970 et pour une longue durée, dans des conditions inadaptées au nouveau contexte dans lequel se trouvent les bailleurs sociaux.

De toute évidence, des raisons de rentabilité ne poussent pas les spécialistes spontanément vers cette clientèle: compte-tenu des tarifs qu'elle peut pratiquer notamment en centre ville et des rotations des parkings en ouvrage, une société de gestion de parking peut engager des dépenses (travaux, surveillance) souvent sans commune mesure avec ce qui peut être pratiqué dans les grands ensembles de périphérie. Il y a enfin des raisons institutionnelles qui ne mettent pas à l'ordre du jour immédiatement une telle approche: le bailleur peut difficilement prendre seul cette décision.

Les organismes HLM ont pris conscience – ou commencent à prendre conscience – qu'ils doivent s'inscrire dans un marché du stationnement; ils savent qu'ils ne peuvent agir seuls notamment quand leur patrimoine constitue une part notable d'un territoire communal, qui plus est en renouvellement urbain.

Depuis quelques années, la tension sur l'immobilier rend plus attractif des secteurs géographiques délaissés autrefois par les promoteurs du marché libre (ex. : la Duchère à Lyon ou Saint-Denis).

En matière de logement social, on sait que les collectivités interviennent de plus en plus largement aux côtés de l'Etat et notamment dans la création d'offre nouvelle (aide au foncier, droit de préemption, aide au montage...) ou la réhabilitation (subventions ou programmes de requalification d'espaces extérieurs).

Et dans le cadre des GPV et ORU lancés en 1998 et aujourd'hui de l'ANRU, les projets urbains sont normalement portés par les collectivités locales dans des contextes marqués par la montée en puissance de l'intercommunalité (lois Chevènement).

Dans le cadre de stratégies locales, sont définis des plans de déplacements limitant la place de la voiture -au moins dans les centres des grandes agglomérations- avec des interventions fortes sur les espaces publics. Et ce sont souvent les mêmes collectivités qui définissent de nouvelles générations de PLH inter-

communaux, disposent de stratégies de rénovation urbaine sur des friches militaires ou industrielles, les centres anciens, les quartiers d'habitat social.

La situation, si elle est plus ouverte, ne pousse pas encore les collectivités locales à une intervention directe sur les parcs de stationnement des bailleurs. On notera également que la compétence stationnement est spécifiée comme compétence obligatoire uniquement dans les communautés urbaines.

Aujourd'hui la question peut se poser, comme le montre le cas d'Evry au bout d'un processus : il est important que cette possibilité puisse être envisagée et participe des scénarii possibles d'évolution qui n'exonèrent pas d'un travail partenarial, de coopération, de mutualisation, donc d'externalisation partielle de certaines fonctions contribuant à la qualité du stationnement.

Un chaînage habitat-urbanisme-déplacements-stationnement est-il possible ?

Le paysage institutionnel français est complexe, non stabilisé et apparaît souvent peu lisible.

Dans le domaine du stationnement, on peut penser que les communautés urbaines par leur histoire, les compétences qui leur sont dévolues, sont mieux outillées pour faire face à cette question.

N'est-ce pas en leur sein que se créent des politiques locales d'avenir que nous ferions bien d'examiner et qui peuvent faire référence (l'argument trop commode de l'effet de taille -qui facilite la mise en place de moyens qualifiés- ne doit pas occulter l'importance relative de ces questions dans des agglomérations moins peuplées) ?

Il convient, et c'est d'abord un élément culturel, de considérer que le stationnement, c'est une affaire de déplacements et qu'un marché des déplacements existe.

La régulation du stationnement dépend de sa tarification (gratuité, stationnement illicite, parkings souterrains), de la réglementation (et de son contrôle), et du choix des investissements.

De ce point de vue, les plans de déplacement ne se résument plus dans les situations les plus dynamiques à des investissements en faveur des transports en commun, mais incluent la gestion du stationnement.

Ainsi, le Grand Lyon définit une politique globale selon quatre objectifs :

- améliorer le bien-être dans la ville et faciliter la vie quotidienne des résidents,
- favoriser l'accès aux commerces et autres activités économiques,

- mieux partager l'espace public pour favoriser les modes doux,
- développer les parcs relais pour éviter des déplacements domicile-travail trop nombreux au sein de la ville-centre très attractive en terme d'emploi.

De manière concrète, la circulation dans la presqu'île a diminué de 5 à 10 % depuis la mise en place du tarif de stationnement résidentiel.

Trois zonages ont été définis :

- le centre avec création de parkings souterrains (notamment par la SEM LPA) et réduction du nombre de places en surface : solde net à zéro,
- les autres arrondissements, Villeurbanne et Oullins, avec un solde net positif et une plus faible neutralisation de l'espace en surface,
- les parcs relais (2 580 places créées par le Sytral sur un mandat).

L'exemplarité de cette politique est évidente : la compétence stationnement est exercée dans le cadre de politiques urbaines (Grand Lyon) et de transports (partenariat avec la Région) mis en cohérence : d'une part, les espaces publics sont rénovés, des parkings en ouvrage ou des parkings relais sont créés et l'offre de transports en commun très insuffisante est renforcée (création d'un RER à la « lyonnaise »).

L'exemple lyonnais et d'autres communautés urbaines montre à la fois la méthode, le chemin à parcourir et les limites de l'exercice, si l'on veut traiter la question du stationnement pour les quartiers d'habitat social.

La méthode : une approche globale liant habitat-urbanisme-déplacements-stationnement faite au niveau intercommunal produit des effets évidents. Mais les villes moyennes, ou même les communautés d'agglomérations disposent-elles toutes du même outillage, du même dynamisme démographique et économique ? Et que dire de l'Île-de-France avec d'une part le dessaisissement partiel du pouvoir local par l'État dans le domaine du stationnement, et la faiblesse de la pertinence des territoires d'intercommunalité et de déplacements ?

Les limites de l'exercice : la qualité du gestionnaire LPA (SEM de stationnement existant depuis 1969 et gérant 21 000 places, avec un niveau de prestations remarquable) est évidente.

Pourtant, l'opérateur majeur, Lyon Parc Auto admet n'avoir jamais envisagé d'intervenir dans les points résidentiels les plus sensibles de l'agglomération : Vénissieux, Saint Priest, Vaux-en-Velin...

On n'en est pas encore à l'échange et à la transposition du savoir-faire pour les habitants des quartiers d'habitat social. On a là deux espaces professionnels que seul le politique peut rapprocher durablement, notamment en déclinant des éléments de cette approche globale dans les GPV, considérés à Lyon comme des grands projets à part entière.

La reconquête commerciale

Constat : l'absence ou la faiblesse de la politique de commercialisation et ses méfaits

La majorité des bailleurs rencontrés ne s'est pas encore attachée à développer une politique de commercialisation offensive, qu'elle soit interne ou externe. Pourtant il arrive que l'ensemble des ouvrages d'un bailleur souffre d'un taux de vacance allant parfois jusqu'à 80 % de l'offre, alors qu'à l'inverse des parkings publics comme ceux gérés par Lyon Parc auto sont pleins (pour citer un exemple réussi de professionnalisme et d'implication sur la durée de la collectivité locale).

La mise en place d'une politique de commercialisation ouverte et ciblée vers un public défini, permettant à l'offre du bailleur de s'insérer avec cohérence dans l'ensemble de l'offre privée et publique du quartier, pourrait constituer un élément favorisant le remplissage des parkings et une rentabilité dans la gestion.

La décision de mise en place d'une politique de commercialisation, ne serait-ce que pour ses propres locataires, est lourde en termes de travail de gestion et de compétences nouvelles nécessaires. Elle peut toutefois prendre appui sur la décentralisation de gestion et le système mis en place dans les organismes HLM qui sont les plus modernisés.

Alors que le taux de rotation des locataires au sein du logement social est en constante diminution depuis le début des années 2000, la commercialisation devra s'atteler à la difficile tâche de convaincre des locataires présents depuis un certain temps et a priori réfractaires depuis leur arrivée de placer leur véhicule dans l'ouvrage du bailleur auprès duquel ils acquittent leur quittance.

Lorsqu'il s'agit de commercialiser des emplacements à des habitants d'un quartier mixte et bien situé pour résoudre les problèmes de vacance, les volontés pourraient plus facilement s'affirmer (si on ne se heurte pas à des questions

techniques trop difficiles), mais encore faut-il que l'environnement direct présente une demande potentielle. Les gestionnaires d'un logement excentré, dans un quartier d'habitat social périphérique, symptomatique des constructions des années soixante, auront certainement plus de difficulté à trouver une clientèle extérieure que les propriétaires d'un parc social dont les logements sont disséminés dans une grande métropole, proche des lieux de vente, de travail et de résidence.

Toutefois, les changements de politique de déplacement, comme ceux de la ville de Paris, devraient amener chacun à s'intéresser au gisement de parkings vacants des bailleurs (si la tension de l'offre ne remet pas à nouveau cette question à l'arrière-plan). Et les problèmes de sécurité et d'urbanisme que cela peut poser, par exemple dans certaines villes nouvelles, devraient faciliter la prise de décisions, même si elle ne se fait pas sur le seul terrain du stationnement (ex. : Evry).

De son côté, l'organisation de proximité, même la plus qualifiée, n'est souvent pas en mesure d'intégrer sans modifications ce nouveau développement, qui est à l'origine de nouvelles contraintes aussi bien administratives que commerciales. Les conditions de location ne sont en général pas banalisées chez les bailleurs, et la lourdeur de la procédure peut parfois décourager les personnes les plus décidées à obtenir un emplacement. Avant tout, pour être optimale, une politique de commercialisation doit être le fruit d'une étude plus ou moins approfondie des caractéristiques de la demande dans la zone d'influence du parking et donc une méthode de travail correspondante et cela suppose à un moment ou un autre une décision de la Direction, notamment pour arbitrer en matière d'investissement et de tarification.

Modalités de la mise en place d'une politique de commercialisation : nécessité d'une connaissance de la demande

On a vu à travers l'exemple de Bordeaux les éléments de méthode concernant l'élaboration d'un diagnostic. On s'attachera ici à développer les éléments nécessaires à la connaissance du marché qui peuvent être recueillis par le personnel de l'organisme lui-même et intégrés dans les pratiques courantes de gestion.

DANS LA RÉSIDENCE : RÉALISER UNE ÉTUDE DE MARCHÉ QUI PERMETTE D'ÉVALUER LE POTENTIEL DE DEMANDE INTERNE ET LA SOLVABILITÉ DES MÉNAGES CONCERNÉS

Lorsqu'il s'agit de s'attaquer au problème de vacance dans un parking, l'un des leviers d'action est d'étudier la demande des résidants en places de station-

nement, en d'autres termes d'être à leur écoute pour déterminer leur taux de motorisation, les causes de leur refus d'utiliser le parking, les caractéristiques du service qu'ils désireraient. Une telle étude de satisfaction est le préalable à toute décision d'investissement lourd en vue de la requalification d'un parking.

Les questions adressées aux locataires doivent permettre entre autres de connaître : le nombre de véhicules possédés par logement, les emplacements actuels de stationnement utilisés pour leurs véhicules, l'avis général portant sur l'offre proposée par le bailleur, les produits de stationnement qu'ils désiraient prioritairement dans la résidence (garage ou box en surface ou en souterrain, emplacement en ouvrage ou en surface, un simple abri de voiture...) et les services associés (concernant la surveillance, l'entretien...), le prix qu'ils seraient potentiellement prêts à dépenser pour garer leur voiture...

Les informations concernant l'équipement automobile et l'avis des locataires peuvent être recueillies de différentes façons. Par exemple :

- la question du nombre de voitures possédées par la famille pourrait être intégrée dans la fiche de renseignements remplie lors d'une demande de logement,
- les enquêtes de satisfaction réalisées auprès des locataires par le bailleur pourraient contenir une partie réservée au stationnement,
- les questionnaires parfois remis aux locataires lors de leur départ pourraient aborder la question de la qualité du stationnement,
- des réunions de concertation (entretiens qualitatifs) pourraient être organisées sur le thème du stationnement offert par la résidence, réunissant des représentants du bailleur, le gardien, l'amicale des locataires (ou tout autre institution représentant les locataires),
- le poids de la taxe d'habitation lié au parking est un facteur à ne pas négliger : ainsi pour une place au parking Allende dans le patrimoine d'13F de l'Île-Saint-Denis, elle est de 116 € pour un emplacement à 20 € par mois.

A L'EXTÉRIEUR DE LA RÉSIDENCE

Il s'agit d'évaluer :

- La zone d'influence du parking. A priori, la zone de chalandise d'un parking est souvent limitée à un périmètre de 300 m, ce qui limite le périmètre d'étude et peut en faciliter les modalités de réalisation. Cette étude préalable est primordiale, dans la mesure où elle détermine la pertinence des investissements liés à la politique de commercialisation vers l'extérieur, et elle évite que le bailleur se retrouve « après coup » face à une vacance structurelle.
- L'offre de stationnement disponible en voirie et ses caractéristiques (gratuité ou tarifs en vigueur, niveau d'occupation à différentes heures de la

journée et de la nuit, présence de voitures stationnées de manière illicite, intervention ou non de la force publique pour régler le stationnement en le pénalisant...).

- L'offre de stationnement disponible dans les parkings souterrains environnants.
- La demande potentielle en termes de quantité, qui est fonction des établissements et des activités environnantes, la situation géographique du quartier, la qualité de la desserte en transports en commun, les dynamiques urbaines futures et leur impact sur le stationnement (suppression du renvoi).
- Les qualités de la demande potentielle : s'agit-il d'autres résidents du quartier, de commerçants et d'actifs travaillant dont le lieu de travail se trouve dans le secteur?...

Voici un exemple de questionnaire distribué par la Logirep à l'Île-Saint-Denis auprès des locataires, des habitants et des commerçants visant à mieux connaître les besoins en stationnement de la population.

QUESTIONNAIRE

auprès des habitants de la résidence, commerçants, travailleurs

(entourer la mention utile et préciser si nécessaire)

(Parking souterrain fermé et parkings extérieurs non payants)

Date :

Heure :

Parking :

Tarifs pratiqués :

Boxe dans parking souterrain : .../mois

Place dans un parking souterrain : .../mois

Place en extérieur : .../mois

Bonjour Madame, Monsieur,

Nous réalisons une courte enquête auprès des locataires, des habitants, des commerçants et des travailleurs de ce quartier concernant le stationnement. Pouvons-nous vous poser quelques questions ?

Tout d'abord, avez-vous une voiture ? une moto ? (autres)

Oui

Non

Q1 : Vous êtes

- Locataire de la résidence
- Habitant du quartier
- Commerçant dans le quartier
- Travailleur dans le quartier
- Autre (préciser)

Q2 : A quel moment avez-vous généralement besoin de garer votre voiture (votre moto) dans le quartier ?

- La journée (Q3 Q5)
- La nuit (Q4)
- La nuit comme le jour

Q3 : Durant la journée, où gariez-vous généralement votre véhicule ?

- Sur l'un des parkings de la résidence (localisation ?)
- Sur la voie publique
- Un parking voisin (localisation ?)
- Dans un garage que vous louez
- Autre

Q4 : Durant la nuit, où gariez-vous généralement votre véhicule ?

- Sur l'un des parkings de la résidence (localisation ?) (Q10)
- Sur la voie publique(Q10)
- Un parking voisin (localisation ?) (Q10)
- Dans un garage que vous louez
- Autre

Q5 : Quelles sont vos motivations ?

.....

.....

- Davantage de sécurité des biens et des personnes
- Davantage de places pour s'y garer
- Davantage de facilité d'accès
- Autre

Q6 : A quelle distance ce garage se situe-t-il de chez vous (de votre magasin/de votre lieu de travail) ?

- Moins de 500 m
- Entre 150 et 300 m
- 300 m et plus

Q7: A quelle fréquence vous arrive-t-il de vous garer dans les rues voisines ?

- Jamais
- Environ 1 à 2 fois par mois
- Environ 1 fois par semaine
- Environ 3 à 4 fois par semaine
- Au minimum 1 fois par jour

Q8: Aujourd'hui, êtes-vous satisfait des conditions de stationnement dans votre quartier ?

- Oui
- Non
- Pourquoi ?

Q9: Toujours pour le stationnement dans votre quartier, pensez-vous qu'une amélioration pourrait-être apportée dans les domaines suivants ?

- La sécurité des voitures
- La sécurité des personnes (adultes, enfants)
- Le nombre de places disponibles
- L'éclairage
- Autres (préciser)
- Pas d'amélioration particulière à apporter

Q10: Plus qualitativement, comment évaluez-vous les conditions de stationnement dans votre quartier dans les domaines suivants ?

| | Très satisfaisant | Satisfaisant | Assez satisfaisant | Peu satisfaisant | Pas du tout satisfaisant |
|--|-------------------|--------------|--------------------|------------------|--------------------------|
| la facilité d'accès | | | | | |
| la facilité de circulation | | | | | |
| l'aménagement du stationnement (préciser : boxes, largeur des places, ...) | | | | | |
| la propreté | | | | | |
| l'éclairage | | | | | |
| la sécurité des biens | | | | | |
| la sécurité des personnes | | | | | |
| le nombre de places | | | | | |

Q11: Avez-vous déjà envisagé d'autres solutions pour vous garer à proximité de chez vous (de votre magasin/votre lieu de travail) ?

- Oui
- Non
- Si oui, lesquelles ?

Q12a : Quelles sont pour vous les caractéristiques essentielles pour désigner votre parking souterrain comme étant « sans reproches » ?

.....

Q12b : Quels éléments vous semble-t-il important d'intégrer dans votre parking souterrain pour le rendre satisfaisant ?

| | très important | assez important | peu important |
|---|----------------|-----------------|---------------|
| la facilité d'y accéder | | | |
| la facilité d'y circuler | | | |
| aménagement du parc (préciser: boxes, largeur des places,...) | | | |
| la propreté | | | |
| l'éclairage | | | |
| la sonorisation | | | |
| votre sécurité et celle de vos biens (gardiens, vidéosurveillance) | | | |
| le nombre de places | | | |
| la peinture | | | |
| autres (à préciser) | | | |

Q13 : Combien de véhicules ya-t-il dans votre foyer ?

Q14 : Depuis combien de temps résidez-vous (travaillez-vous) dans ce quartier ?

- Moins d'1 an
- Entre 1 et 3 ans
- Entre 3 et 5 ans
- Entre 5 et 10 ans
- Plus de 10 ans

Q15 : Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

- 20 ans et moins
- 21 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 49 ans
- 50 à 64 ans
- 65 ans et plus

Le recueil de ces informations permet de déterminer le positionnement marketing* à adopter pour proposer une offre différenciée et attractive au sein du marché local de stationnement: il s'agit de mettre en valeur le « plus » de l'offre de stationnement proposée par le bailleur.

Ainsi, France Habitation tient à développer une politique de commercialisation plus offensive de ses ouvrages à Bordeaux. Les parkings souterrains de la résidence de Chais Descas, situés dans un quartier touché par des incivilités récurrentes, pourraient être compétitifs en proposant un « avantage comparatif » fort qui va bien au-delà d'une sécurisation renforcée et qui passe aussi par la correction de défauts de conception, encore plus nécessaire s'il était décidé une ouverture aux non-locataires.

Finalement, il est parfois judicieux de tester un ou des produits préalablement identifiés et donc d'avoir une vraie démarche de pré-commercialisation dès l'enquête plutôt que de procéder à un inventaire de la demande, puis à la conception d'un produit, puis à sa mise en œuvre.

Etudier la reconfiguration du parking

La commercialisation des places de parkings à des résidents extérieurs exige souvent un ensemble important de travaux de reconfiguration et d'aménagement. Les bailleurs sont forcés, en cas d'ouverture de leur patrimoine à un public extérieur à la résidence, d'intervenir sur des mises aux normes et des transformations de leurs ouvrages. Les aménagements nécessaires concernent le plus souvent les accès et circulations piétons et les entrées/sorties voitures. Initialement construit pour un public de locataires du bailleur, l'entrée piéton dans le parking se fait souvent à partir des bâtiments de la résidence et oblige l'utilisateur à passer par un espace privé propriété du bailleur. La volonté de commercialisation à des non-résidents devra se concrétiser dès lors par des travaux d'aménagement de nouveaux accès.

Il s'agit d'évaluer la pertinence de ces investissements. Il arrive en effet que le coût total d'investissement relatif à ces reconfigurations et réaménagements se traduise par un coût à la place important. En pratique il est constaté que des opérations sont économiquement fondées si leur valeur ne dépasse pas la moitié du coût d'un ouvrage neuf.

* La question des études marketing nécessaires est très largement traitée par le document produit par le CERTU, *Le stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social*, étude exploratoire, 2004.

Dans les autres cas plus fréquents de travaux assez récurrents de requalification d'ensemble liés à la remise en état, à l'ambiancement (peinture, éclairage, sols...) des locaux, les ordres de grandeurs de coût total constaté ramené à la place commercialisable se situent de 900 à 1 200 € HT soit un peu moins de 10 % du coût d'investissement d'une opération de construction équivalente.

Les valeurs de travaux estimées sur les deux opérations de typologie de travaux correspondantes (Ile-Saint-Denis et La Courtille à Saint-Denis), conduiraient à des coûts totaux se situant dans la partie basse des ordres de grandeurs de coût total constaté sur des opérations de stationnement couverts (le plus souvent sur parcs publics et mixtes) :

- Ile-Saint-Denis : au total des quatre parcs de stationnement (IF de Verdun, Lénine, Bocage grand et petit et Allende) :
 - Total du coût travaux estimés : 408 000 € HT soit environ 510 000 € HT en coût bilan d'opération
 - Nombre de places de stationnement couverts : 558 p
 - Ratio montant coût total à la place : 914 € HT
- Cité de la Courtille à Saint-Denis
 - Total du coût travaux estimés : 300 000 € HT* soit environ 375 000 € HT en coût bilan d'opération
 - Nombre de places de stationnement couverts : 412 p
 - Ratio montant coût total à la place : 910 € HT

Des études préalables de faisabilité permettront de définir la nature de l'offre proposée au public concerné, les tarifs, les offres promotionnelles... On gardera à l'esprit que les coûts de création de places en souterrain nécessitent un investissement de places de 10 000 à 15 000 euros par place.

Développer une démarche de commercialisation

Il est nécessaire de mettre en valeur les atouts du parking : en terme d'offre de produit (boxes, garages, emplacements...) et de service associé (sécurisation, entretien...). Par exemple, le garage ou le box en silo ou en souterrain (sécurisé) présentent l'avantage de constituer des remparts efficaces contre les dégradations causées par les intempéries et les accrochages et contre les risques de vol.

*NB : Rappel : Coût total des travaux estimé à 400 000 € HT y compris projet de réaménagement de la rampe d'accès véhicules du Parc P4 comprenant démolition rampe existante et reconstruction nouvel ouvrage (estimé à 100 000 € HT).

La commercialisation peut se faire par différents outils :

LA VISITE SYSTÉMATIQUE DES PARKINGS

Assurée par le gestionnaire de proximité elle s'adresse :

- Aux candidats et aux nouveaux arrivants pour leur présenter l'offre de stationnement. Le personnel de proximité organise des visites pour les personnes intéressées par un logement, qui viennent prendre connaissance des lieux, sans a priori aucun. Une visite couplée « logement-parking » est envisageable. Ainsi le phénomène négatif de bouche-à-oreille, entre locataires anciens et nouveaux, est en partie court-circuité.
- Aux résidents : pour leur présenter le parking après des travaux de requalification importants. L'objectif est de lancer un signal fort de reprise en main du patrimoine de stationnement par le bailleur et ainsi chasser « les vieux démons » qui hantent encore l'esprit des locataires suite à des incidents survenus parfois bien longtemps auparavant.

DES TECHNIQUES DE COMMERCIALISATIONS

- Affiches d'information : elle peut viser aussi bien le public interne qu'externe. L'objectif est là encore d'attirer de nouveaux clients en les informant des changements considérables opérés pour répondre à un meilleur niveau de service proposé à l'utilisateur.
- Publipostage, publicité via internet, envoi de sms sur les téléphones portables.
- Politique de commercialisation commune avec d'autres bailleurs et en partenariat avec la commune (voir suite).
- Enquêtes de satisfaction générales ou ciblées. Indispensable en cas de développement vers une clientèle extérieure, elle informe d'une offre de stationnement, des tarifs et des personnes à contacter.
- Mise en place d'une signalétique extérieure.

La mutualisation de la commercialisation : l'exemple du GIE PARKINGS 75

Le GIE parkings 75 est une structure de mutualisation de la commercialisation des places de parking de trois bailleurs sociaux parisiens :

- la Régie Immobilière de la Ville de Paris (RIVP),
- la Société Anonyme de Gestion Immobilière (SAGI),
- la SA d'HLML'Habitat Social Français.

Au total, le GIE assure la commercialisation d'environ 5000 places de parkings disséminées dans l'ensemble de la capitale (500 adresses). Le GIE commercialise vers une clientèle extérieure les places libres, en complément des actions menées directement par les membres qui conservent notamment la commercialisation des places aux locataires des immeubles concernés.

Le moteur de la démarche d'association des bailleurs était sans aucun doute la vacance élevée rencontrée dans leurs ouvrages respectifs. Outre les problèmes liés à la gestion et l'état des ouvrages, le contexte du marché parisien du stationnement dans les années 1980-1990 n'allait pas dans le sens d'un remplissage des parkings des bailleurs. En effet, de nombreux parkings furent créés à cette époque, suscitant ainsi une vacance structurelle des ouvrages (taux de places de stationnement par habitant proche de 1,25 voire 1,50) et renforçant l'insécurité dans des parkings de plus en plus vides.

Aujourd'hui, la Ville de Paris mène une politique de stationnement résidentiel en surface qui, par une diminution important des tarifs (50 centimes d'euros par jour), a un impact négatif sur la commercialisation des places de stationnement enterrées. De plus, les bailleurs ne disposaient pas en interne d'une véritable compétence spécialisée et dédiée à la commercialisation de leurs places de stationnement. La location des emplacements de stationnement n'était pas une tâche prioritaire des personnels administratifs et gardiens d'immeuble car les locations à traiter prioritairement étaient les logements et les locaux commerciaux, les parkings ne représentant qu'une faible part des chiffres d'affaires à réaliser. Les parkings étaient occupés majoritairement par des résidents, et de rares clients extérieurs...

L'expérimentation commença au sein de la RIVP, et plus particulièrement à l'intérieur d'une de ses filiales, le RICHEMONT, entité dont l'activité consiste en la construction de logements temporaires, et dont la plus petite taille offrait la souplesse nécessaire à une expérimentation dans le domaine de la commercialisation de parkings. Puis la démarche entreprise par la RIVP l'amena à se tourner vers un autre bailleur social parisien, la SAGI et à lui proposer un partenariat visant à commercialiser en commun les places vacantes des parkings de chacune des sociétés dans un périmètre limité à quelques arrondissements. Ce partenariat fut effectif de novembre 2002 au 30 septembre 2003.

Les résultats encourageants enregistrés ont conduit les bailleurs à décider de la création d'un GIE avec pour objectif d'étendre cette commercialisation extérieure à l'ensemble des parcs de la SAGI et de la RIVP ainsi que de la société l'Habitat Social Français couvrant dès lors la quasi-totalité des arrondissements de Paris. Il s'agissait de créer une compétence de commercialisation unique à l'ensemble des trois bailleurs. En parallèle de ces démarches d'association, des travaux de sécurisation et d'amélioration des parkings ont été menés.

Le GIE, opérationnel depuis octobre 2003, représente une mutualisation « du service de commercialisation » des trois bailleurs. Son objectif est donc d'effectuer l'ensemble de la démarche commerciale, de la recherche du client à la signature de son contrat de location. Le GIE fonctionne à partir du travail d'une directrice, d'un administrateur, d'une contrôleuse de gestion et de sept jeunes agents commerciaux en alternance qui interviennent pour le compte de chacune des sociétés membres du GIE pour répondre aux demandes de la clientèle extérieure et conclure des contrats de location sur le terrain.

La structure juridique choisie (Groupement d'Intérêt Economique) a pour principal atout d'être simple, transparente et souple. La souplesse et le peu de contraintes imposées à chaque bailleur dans la structure est un fait. Chaque bailleur conserve un maximum d'indépendance quant à la gestion de ses ouvrages :

- les conditions de location exigées diffèrent d'un bailleur à un autre,
- les tarifs des produits sont différents d'un bailleur à un autre (en outre les résidents bénéficient du prix sans la TVA, ce qui n'est pas le cas des clients extérieurs),
- il n'y a aucune contrainte formelle de réhabilitation, de sécurisation.

Le GIE se fait communiquer chaque mois le nombre et la localisation des places vacantes. Il réalise de même tous les mois un bilan de l'état des parkings et de leur « commercialité », grâce aux remontées d'informations effectuées par les commerciaux sur le terrain. Une marque commerciale a été créée et un site internet réalisé afin d'informer le public sur l'ensemble des parkings commercialisés ainsi que leur localisation géographique, répartis sur quatre secteurs et renvoyant vers un contact téléphonique.

Le GIE réalise des campagnes de publicité très régulièrement :

- une fois par mois sont réalisés des publipostages dans l'environnement des parkings,
- des panneaux publicitaires sont disposés au fronton des parkings,
- des mailings ciblant des entreprises peuvent être réalisés,
- occasionnellement d'autres campagnes peuvent être menées (presse, radio...).

La mission de l'agent commercial du GIE va de la prospection commerciale et du contact client à la signature du contrat de location, visite du parking, remise de l'émetteur, constitution du dossier administratif remis au bailleur. Les contrats de location sont ceux des bailleurs (location à l'année avec préavis de départ).

Le GIE, pour s'assurer un maximum de visibilité, s'est doté d'un visuel (un logo) que l'on retrouve très largement dans Paris. Le rôle des commerciaux,

directement à l'écoute des gardiens et des clients est primordial et moteur. Ils remontent au niveau de la direction du GIE et des bailleurs les attentes des résidents, des gardiens d'immeuble et des clients extérieurs aux résidences. Dans un premier temps, les préoccupations des clients étaient centrées sur la question de la sécurité dans les ouvrages. Les bailleurs ont dès lors renforcé cet aspect et mis en place des émetteurs personnalisés. Par la suite, la question du tarif de certains emplacements a été au centre des débats.

Ainsi, le lien direct avec le marché assuré par les commerciaux permet une grande réactivité du côté de la structure et une adaptation de son offre. Il est à l'origine d'un processus presque naturel d'uniformisation des produits proposés par les différents bailleurs.

Le montage juridique est celui d'un Groupement d'Intérêt Economique basé sur un contrat constitutif et un règlement intérieur. Pour ce qui est des aspects financiers, le GIE n'a pas de recette propre, mais refacture ses dépenses selon des modalités prévues par le règlement intérieur à savoir pour partie au prorata du patrimoine en terme de stationnement de chacun des bailleurs et pour une autre partie au prorata des places louées. Les principaux frais engendrés concernent les frais de personnel et les frais liés à la publicité réalisée.

Le coût du GIE rapporté à la place pour un bailleur représente l'équivalent de 6 mois de location. Dès qu'un locataire reste ainsi plus de 6 mois, l'opération est bénéficiaire pour le bailleur. Un fond de roulement versé par chaque membre lors de sa création assure sa trésorerie. Le budget est d'environ 300 K€.

Le bilan est, à l'heure actuelle, très favorable et la création du GIE a eu un impact positif sur de nombreux aspects touchant à la problématique des parkings :

- La vacance globale dans les parkings a sensiblement diminué. A l'issue de la première année, le GIE enregistre 940 locations supplémentaires. Par exemple, au sein des parkings de la SAGI, la vacance est passée de 34 % de l'ensemble du parc (3652 places vacantes) à 26 % de l'ensemble du parc (2815 places vacantes). A la RIVP la vacance des parkings est plus stable. L'objectif est maintenant d'assurer une stabilité dans les taux d'occupation. Le GIE loue pour ses membres environ 700 places par an.
- Les bailleurs ont assisté à un retour des résidents dans les parkings, qui ont été rassurés par la reprise en main effective des ouvrages et ont craint de ne plus avoir de place, de n'être plus prioritaires face aux locataires extérieurs. Les enquêtes locataires IPSOS confirment d'ailleurs la satisfaction des résidents, pour lesquels le problème de l'insécurité dans les parkings ne constitue plus une préoccupation majeure (indice dans le sondage très bas).

- Les recettes des bailleurs concernant le stationnement ont véritablement augmenté. La diminution de la vacance ainsi que l'arrivée de clients restant en majorité plus de 6 mois (seuil de rentabilité) a permis une entrée de fonds supplémentaire à l'origine d'un cercle vertueux d'amélioration de l'offre (investissements supplémentaires possibles).
- L'occupation des parkings a eu pour effet de réduire les dégradations, les incivilités dans les ouvrages.
- La commercialisation active des places a été à l'origine d'un effort de chaque bailleur pour améliorer la qualité de son produit. La propreté, la signalisation et la sécurisation ont été renforcées.
- Le personnel de proximité des bailleurs s'est senti fortement investi dans la démarche et les gardiens prennent leur rôle à cœur dans l'ensemble du processus (ils sont les interlocuteurs privilégiés des commerciaux et sont le premier maillon de remontée de l'information).
- L'association au sein d'une structure commerciale à part entière a permis de faire naître au sein des organismes bailleurs une certaine logique « commerciale », qui n'était pas évidente auparavant.

Le GIE s'oriente vers une augmentation du nombre de bailleurs participants au GIE, afin de permettre des économies d'échelle et d'assurer une meilleure assise de leur structure, et vers une uniformisation des produits (tarifs, modes de sécurisation, signalisation...) des différents bailleurs et, le cas échéant, l'amorce de politiques sectorielles.

L'Île-Saint-Denis



Le parking Verdun, accès cour...

... et accès rue, une certaine harmonie.



L'Île-Saint-Denis



Au parking Allende,
l'entrée des voitures...

... la sortie des piétons.



L'Île-Saint-Denis



Le pavement d'accès au parking Bocage.

L'Île-Saint-Denis



Les voitures sous les fenêtres du Grand Bocage.

L'Île-Saint-Denis



Le parking Grand Bocage, vue intérieure.

Accès aux coursives et au parking du Petit Bocage.



L'Île-Saint-Denis



Une épave.

A l'intérieur du parking Lénine.



L'Île-Saint-Denis



Les bouleaux de la rue Lénine.

L'Île-Saint-Denis



La résidence du Petit Bocage.



Dans les divers parkings, les signes de l'insalubrité : vermine, tags...



... voitures ventouses, sols et peintures dégradés.



Ruelle pavée sur le parking Bocage.

Bordeaux



Le chais Descas :
accès voitures.



Accès piétons.

Saint-Denis



Sortie et dalle du parking P3, à la Courtille.

Saint-Denis



A la Courtille, le parking P1 rénové...

... et sa rampe d'accès.



Saint-Denis



Le parking P1, éclairage naturel.

Signalétique et mise en couleurs du P2.



Saint-Denis



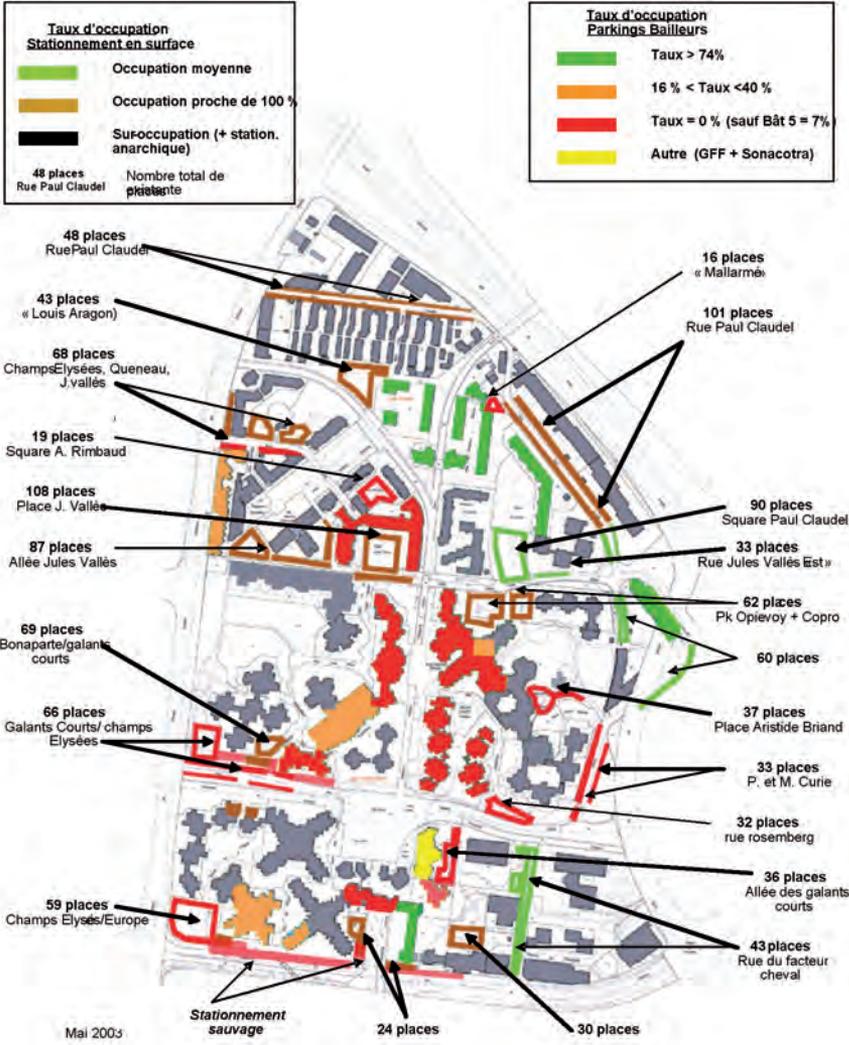
La dalle et les abords du parking P4 à la Courtille.

Saint-Denis



La Courtille, parking P1.

Evry



Quartier des Pyramides : l'offre de stationnement en surface et en ouvrages.

La mutualisation : clé de voûte d'une approche intégrée

Mutualisation interbailleurs

Sur un même territoire interviennent souvent plusieurs bailleurs, dans les ZUS notamment ou les Villes nouvelles. Ils rencontrent chacun des difficultés dans la gestion de leurs parkings et en particulier lorsqu'il s'agit de leur patrimoine en ouvrage. Alors que les problématiques rencontrées sont souvent du même ordre, les bailleurs agissent séparément et les problèmes de domanialité, le manque d'information sur les stratégies des autres bailleurs, la non coordination des actions entravent la résolution de difficultés communes.

Le terme de mutualisation peut désigner non seulement la mise en commun des moyens entre bailleurs, mais aussi l'engagement commun dans des actions fortes concertées. L'objectif de la mise en œuvre d'une mutualisation est la création d'une valeur ajoutée dans la gestion des parkings de chaque bailleur. Elle peut représenter des intérêts très variés : du simple gain financier pour chaque contractant à la recherche de réponses concertées et efficaces aux problèmes. Elle permet d'ouvrir les possibles et rend réalisable des actions fortes de lutte contre la vacance.

Pourtant, un tel engagement partenarial ne se met pas facilement en place. C'est pourquoi il est nécessaire, pour proposer un accord « sur mesure » et efficace, d'étudier précisément le contexte et les situations propres à chaque bailleur : la gestion des différents organismes, les types de difficultés rencontrées et leur ampleur, le degré de volonté d'action commune...

Il n'existe pas un modèle de mutualisation applicable dans toutes les situations où une volonté d'engagement commune émerge, mais bien des multi-

tudes de formes de mutualisation à construire, correspondant à des configurations différentes.

Dans quelle situation peut-on mutualiser? La démarche engagée sur les sites expérimentaux, et tout particulièrement celui de l'Île-Saint-Denis qui ne présente pas moins de trois bailleurs en présence montre qu'il est essentiel de prendre en compte au préalable les besoins de chaque acteur. L'établissement d'un diagnostic/état des lieux constitue un pré-requis pour confronter les besoins/attentes/moyens de mise en œuvre de chacun et définir à partir de là, la nature des actions « mutualisables ». Ainsi, nous avons pu observer que si la mise en place d'achats groupés de matériels ne correspondait pas aux attentes des bailleurs, la mutualisation du coût du personnel de surveillance ou encore la mise en place d'un comité de pilotage multi-acteurs pour engager et suivre des actions concertées, répondait convenablement aux attentes. La proximité des ouvrages les uns par rapport aux autres est un élément incitatif pour la mutualisation de certains moyens. La surveillance humaine, par exemple, peut être mutualisée sur un site qui comprend plusieurs ouvrages accessibles à pied les uns des autres. En vue de l'installation d'une télésurveillance, la centralisation d'un tel dispositif se révèle presque impraticable dans le cas où plusieurs ouvrages seraient éloignés et non reliés entre eux.

Ces éléments permettent d'envisager la possibilité et les modalités pratiques de la mutualisation. La décision de mutualiser la sécurisation des parkings prendra donc des formes différentes selon les distances entre les résidences :

- Le site permet-t-il une surveillance humaine commune concrétisée par un même maître-chien qui effectuerait des rondes dans chaque parking pendant la nuit?
- La distance géographique entre les ouvrages ne conduit-elle pas plutôt à imaginer une vidéosurveillance centralisée avec envoi d'effectifs dans un parking ciblé en cas d'incident détecté?

La taille du site d'action entre en jeu aussi lorsqu'il s'agit ou non de communiquer en commun sur une reprise en main forte de l'ensemble des bailleurs : un petit territoire d'action renforcera certainement l'ampleur de l'impact auprès de la population. Toutefois, la dispersion géographique des ouvrages dont une partie de la gestion est mutualisée peut ne pas être un obstacle, comme le montre l'expérience de commercialisation interbailleurs du GIE parking 75. On peut aussi penser aussi à la régie de stationnement de la ville de Bordeaux qui gère 85 % de l'offre de la ville, et à laquelle le bailleur (France Habitation) pourrait s'associer.

Selon le contexte local, la mutualisation peut couvrir de nombreux domaines de gestion:

- La communication : une campagne commune de communication matérialisée par une publicité visant à toucher l'ensemble des individus résidents sur le territoire autour des parkings peut être mise en place. Elle peut revêtir des formes différentes, allant du simple tract distribué dans les boîtes aux lettres du quartier à la mise en place d'une signalisation commune des parkings (indications de directions, panneaux d'affichages informant du taux de remplissage des parkings...). La réalisation de la signalisation commune peut se faire en partenariat avec les collectivités territoriales.
- La création d'un guichet commun d'information : il sert à centraliser les renseignements portant sur plusieurs parkings, en divulguant l'offre disponible et les tarifs, afin d'orienter la demande des clients vers l'offre adéquate.
- La commercialisation : sur la base des tarifs pratiqués et des produits différents proposés par chacun, une harmonisation de l'offre (tarifs, prestations...) peut être envisagée dans certains cas. Ainsi le plan d'action de l'Île-Saint-Denis débouche sur un protocole multi partenarial et la mise en place d'une campagne de communication sur l'organisation du stationnement.
- L'achat groupé de matériel ou de prestations : une liste commune de fournisseurs et de prestataires peut être établie pour réaliser des achats communs. On peut imaginer l'achat de matériel technique pour toute construction ou réparation, de prestataires de services pour la surveillance et le nettoyage, etc. La répartition des frais financiers engendrés pourra se faire au prorata des besoins de chacun en fonction de l'acuité des difficultés rencontrées.
- La gestion complète des parkings : ce stade ultime est un aboutissement possible d'une démarche commune. Le succès de l'une ou l'autre des figures ci-dessus conduit généralement les associés à souhaiter une politique concertée voire commune au niveau des investissements et de la gestion. A ce stade la coopération avec la collectivité devient indispensable.

Les avantages financiers de la mutualisation ont été démontrés déjà comme le montre le bilan du GIE 75 qui a ouvert les parkings à des résidents extérieurs : vacance globale sensiblement diminuée, retour des résidents, réduction des dégradations, amélioration pour chaque bailleur de son patrimoine, dynamique d'une logique commerciale... Le gain financier se trouve déjà dans la plus grande probabilité de remplissage des parkings suite à des actions commu-

nes, fortes et efficaces de sécurisation et de sensibilisation, par la communication par exemple, ou de commercialisation. Les gains passent aussi par la redéfinition et la rationalisation de la gestion des parkings en commun. Enfin des économies d'échelles seront réalisées par l'achat de matériels et de prestations en commun.

Les bailleurs, qui se rencontrent régulièrement dans un comité de suivi, sont amenés à échanger sur leurs expériences individuelles et à ainsi réfléchir ensemble sur des problématiques globales afin d'envisager des actions communes dont l'ampleur deviendra immédiatement plus importante.

La collaboration entre les bailleurs peut être un élément moteur qui encourage chacun d'eux à réaliser et à communiquer un suivi des taux d'occupation, des réclamations et des dysfonctionnements, ce qui nécessite la mise en place d'une main courante (cf. Ile-Saint-Denis).

Face à la persistance d'actes d'incivilités et de dégradations majeures commises fréquemment dans certains parkings (lorsqu'il y a un phénomène d'appropriation négative des lieux), il est judicieux d'engager une politique de sécurisation en concertation avec les autres bailleurs possédant des parkings dans un environnement proche. En effet, la « reprise en main » des lieux, à savoir la mise en œuvre de travaux de requalification et d'une sécurisation renforcée peut entraîner un phénomène de report de la violence. Il est donc nécessaire d'agir en commun, ceci dans l'intérêt de chaque bailleur comme le montre encore l'exemple de l'Ile-Saint-Denis.

L'incendie dans un parc de stationnement de l'un des bailleurs a posé très vite à la commune et au bailleur le problème des moyens de la réhabilitation lourde. La seule voie possible en s'appuyant sur l'inscription dans une politique communautaire de renouvellement urbain contractualisée avec l'ANRU est la mutualisation de moyens à la fois financiers, humains et le rassemblement des compétences des trois bailleurs présents et de la collectivité. La première mesure a été de créer dans le cadre de l'étude SCET/PUCA une instance de pilotage et de discussion animée par le Maire. Celle-ci a permis l'expression des besoins et des potentialités de chacun.

Certains parkings en ouvrage ont été le théâtre de sérieux phénomènes de délinquance à un moment donné de leur exploitation (incendies, trafics de voitures volées, agressions...), ce qui bien des années plus tard continue à hanter les esprits des locataires et est à l'origine de taux de vacances anormalement élevés ou de la fermeture complète de ces parkings. Pour inciter les résidents au retour dans les parkings, il est nécessaire non seulement d'engager de lourds travaux de requalification mais aussi d'informer sur les actions entreprises : il faut « communiquer pour convaincre ». Or l'intérêt de la mutualisation de la communication réside dans l'impact d'une politique commune, qui réussira

plus efficacement à toucher les esprits. A l'Île-Saint-Denis, elle s'organise sous l'égide municipale.

La prise en considération des enjeux liés au stationnement dans les patrimoines de bailleurs permet d'identifier ce poste en tant que tel. La mise en commun des moyens de chacun favorise la capitalisation d'expérience et donc de savoir-faire. La mutualisation des moyens et l'engagement commun dans des actions fortes ouvre sur, et s'inscrit par conséquent dans, une démarche de gestion durable du stationnement. L'identification des enjeux par des personnes référentes, conduit à un certain degré de professionnalisation qui permet d'enrichir la démarche et de la développer à l'échelle du patrimoine d'un bailleur et non plus seulement d'un quartier.

Les bailleurs peuvent d'entrée avoir un a priori assez négatif quant à une mise en commun de moyens avec ceux qui, sur le « marché » du logement social, sont aussi leurs concurrents. C'est pourquoi un engagement au départ peu contraignant mais permettant de faire prendre conscience de l'intérêt de la mutualisation serait le plus adapté. Il assurera en outre dans un premier temps la forte indépendance des différents partenaires. Lors du comité de pilotage de l'Île-Saint-Denis le 26 mai 2005, ont été envisagées et discutées des mutualisations fondées sur des objectifs communs de stationnement des résidents dans les ouvrages, de promotion, d'information des usagers sur la politique de déplacements et l'offre de stationnement déclinés dans un protocole d'accord partenarial. Par la suite, la mutualisation pourra être amenée à se pérenniser et à se renforcer :

- En matière de gestion, par l'échange sinon la centralisation de données sur le suivi de l'occupation (abonnés, réclamations, dysfonctionnements.); par l'achat de prestations et de matériel (de vidéosurveillance par exemple).
- En matière d'information et de communication, par la mise en place d'un guichet unique pour suivre et commercialiser l'offre des bailleurs et informer et sensibiliser les habitants sur les travaux de requalification des ouvrages et de l'offre de stationnement en général. Dans la configuration proposée, qui a séduit les acteurs concernés de l'Île-Saint-Denis (Ville et bailleurs), cette hypothèse implique la mise à disposition, par la Ville, d'une personne à environ 10% de son temps de travail pour recueillir les demandes des habitants et les orienter vers le produit et le site le plus pertinent. En parallèle, pour alimenter le discours de cet agent d'information, la formation d'une structure souple telle qu'un comité de

suivi, a été recommandée. Ce comité de suivi du stationnement, qui pourrait se réunir sur une base trimestrielle, réunira des représentants des bailleurs, de la Ville et pourquoi pas, des habitants. Il s'agit d'un dispositif non contraignant, dont le bon fonctionnement repose sur la volonté de chacun de s'y investir, et dont le bilan, par exemple après un an de fonctionnement, pourra donner naissance à une structure formalisée. Ce bilan traitera des données statistiques (occupation, ...), des politiques de produits et de tarifs, des actions à mener pour le maintien de la qualité de l'offre (surveillance, travaux, entretien, réorganisation et affectation des espaces).

L'action commune à Evry-Courcouronnes

L'action commune, le projet, le contrat précèdent la structure, si tant est que celle-ci soit nécessaire: le cas d'Evry comme du GIE parking 75, mais aussi l'exemple de l'Île-Saint-Denis en témoignent. La recherche d'une structure commune doit être basée sur les besoins locaux-offre groupée, l'examen des possibilités « d'hébergement institutionnel » de la coopération (association loi de 1901, GIE, SEM) ou d'externalisation (SEM ou autre exploitant privé traditionnel) et ne pas exclure des échanges de patrimoine pour une gestion plus efficace (ex. : à Cergy des bailleurs concernés par des parkings souterrains voisins ont procédé à un échange facilitant l'accès respectif aux logements de la part des locataires de chaque bailleur).

La volonté et le travail de requalification du stationnement dans le logement social à Evry et Courcouronnes s'inscrit dans une démarche commune impulsée par deux structures distinctes :

- Le GIP Centre-Essonne, créé pour mener le GPV, rassembler les financements liés à la politique de la ville et la mettre en œuvre. Les propriétaires de logements sociaux sont membres du conseil d'administration de cette structure. Le directeur du GIP constitue donc l'intermédiaire privilégié entre les bailleurs et la ville.
- La coordination interbailleurs d'Evry-Courcouronnes mise en place en 2000 par l'AORIF, qui regroupe 27 bailleurs (soit environ 10 000 logements) sur les territoires d'Evry et Courcouronnes. Cette structure est pilotée par les sept bailleurs les plus importants sous la direction de l'AORIF. Elle est financée par les bailleurs au prorata de leur

nombre de logements et par la Caisse des Dépôts et des Consignations à hauteur de 1/3 des dépenses. Son objectif est de favoriser un travail en commun des bailleurs et de créer un véritable relais vers les élus. Pour assurer son bon fonctionnement, une rencontre mensuelle a lieu entre les chefs d'agences (ou directeurs régionaux) des 27 organismes bailleurs.

Le contexte d'intervention est d'abord celui de la ville nouvelle d'Evry et de Courcouronnes :

- un parc de logement social de 8000 logements éclaté entre 27 bailleurs sociaux, 88 parkings en ouvrage possédés par ces bailleurs pour 7 600 places construites,
- un environnement urbain dégradé dans certains quartiers (problèmes techniques d'entretien, de sécurité),
- des situations juridiques complexes (ASL, Copro/bailleurs...),
- des projets en cours sur le territoire : un projet urbain (GPV Pyramides : 51 M€), un projet de gestion urbaine de proximité (GUP) et un projet de service (démarche innovante de requalification des parkings en ouvrage).

Plus particulièrement, au niveau des parkings des Pyramides (quartier d'Evry qui regroupe huit bailleurs de la coordination), on constate :

- Une vacance de 70 % en moyenne totalisant 1982 places de stationnement sur 17 parkings. Parmi ces ouvrages, six sont fermés à la location pour des raisons d'insécurité (soit environ 800 places), et six sont occupés à moins de 50 % de leur capacité. Une des raisons de cette forte vacance réside dans le déquittancement massif qu'ont connu les bailleurs suite à la loi SRU.
- Un engorgement du stationnement sur voirie (le rapport qualité/prix de la place de stationnement est avantageux pour le stationnement en surface), source d'insécurité et de détérioration des conditions de vie du quartier.
- Des locataires sociaux demandeurs de sécurité, qui se déclarent prêts à louer, pour un coût mensuel annoncé de 25 à 32 €, une place de parking à condition qu'elle soit sécurisée pour leur voiture et pour eux-mêmes (résultats d'une enquête menée en octobre 2003 sur 410 ménages).
- Des tentatives de reconquête des parkings par les bailleurs, infructueuses car isolées et non concertées entre l'ensemble des bailleurs et la ville.

En 2002, la directrice de la coordination interbailleurs, récemment embauchée, rencontre le directeur d'Essonne Habitat, qui exprime sa volonté de mettre en place une intervention commune entre les bailleurs dans le cadre d'une requalification des parkings souterrains. Les bailleurs prennent en effet conscience de la

perte financière énorme causée par la loi SRU (beaucoup avaient déjà fermé leurs parkings mais ils continuaient à quittancer les places...). La problématique des parkings se devait dès lors d'être intégrée dans l'ensemble des problématiques traitées par la coordination interbailleurs et le GIP Centre-Essonne.

Le projet de requalification des parkings est porté par une dizaine de bailleurs sociaux partenaires, représente un ensemble de 32 parcs de stationnement pour un objectif total de location estimé à 3 000 places pour 3100 logements. Les quartiers concernés se situent pour beaucoup à Evry (Pyramides, Bois Sauvage, Champtier du Coq, parc aux lièvres) et à Courcouronnes (Canal).

En 2003, le GIP décide en lien avec la coordination interbailleurs de réaliser une étude sur le stationnement résidentiel des bailleurs sociaux sur le quartier des Pyramides. Cette étude a donné lieu à un travail partenarial entre les bailleurs, le GIP et les acteurs publics locaux, et fut étendue ensuite à d'autres quartiers d'Evry et de Courcouronnes. Une analyse de la demande de stationnement a été réalisée par enquête (échantillon de 2500 ménages) ainsi qu'une analyse de l'offre de stationnement globale sur les quartiers à partir d'entretiens avec les bailleurs, la ville, la communauté d'agglomération... Un chiffrage des investissements nécessaires a pu être effectué grâce à une collaboration avec des sociétés de gardiennage et des gestionnaires de parcs notamment. Finalement, des visites ont été réalisées dans d'autres villes pour capitaliser sur les expériences réalisées en France (Mulhouse, Lyon, Grenoble, Cergy-Pontoise, Les Ulis, Torcy). Cette étude a mis en évidence l'existence de la très forte vacance, de la paupérisation des ménages dans les quartiers concernés, de l'inaction des collectivités locales dans le respect de la réglementation du stationnement sur voirie, de la nécessité de mettre en place une stratégie de reconquête des parkings commune en différents temps.

En 2005, une expertise juridique a été menée par un cabinet spécialisé (Hublot Lepage et Associés Conseil) portant sur les aspects contractuels d'une association des bailleurs ainsi qu'une expertise économique par un consultant extérieur visant à produire des simulations de la gestion financière des organismes bailleurs (plans de financement, bilans et comptes de résultat prévisionnels sur une durée de 15 ans) afin de les éclairer dans leurs choix.

Toutes ces études ont permis d'établir la stratégie de requalification des parkings à adopter. Celle-ci comprend notamment :

- une réouverture de l'ensemble des parkings avec éventuellement un phasage dans le temps,
- une mutualisation des moyens des bailleurs sociaux permettant des économies d'échelles et une meilleure efficacité du dispositif, qui passe par :

- le respect d'un cahier des charges commun précisant le niveau d'équipement que doit atteindre chaque parking ;
- la mise en place d'un dispositif de sécurisation s'inspirant des expériences de Mulhouse (les Coteaux) et de Grenoble (La Villeneuve). Celui-ci comprendra une mise en réseau des parkings par vidéosurveillance associée à une surveillance humaine, une présence humaine avec une équipe de rondiers (maîtres chiens et médiateurs), un poste central de surveillance gérant l'ensemble des parkings, un contrôle d'accès, des parkings clairs, d'aspect rassurant, pour certains boxés.
- l'association des bailleurs au sein d'une structure juridique adaptée : a priori, le GIE ou le GIP semblent convenir au mieux mais ce sujet est toujours à l'étude ;
- le recours à une société extérieure privée spécialisée comme prestataire de service ou comme gestionnaire complet du parking. En effet, certains bailleurs veulent à la fois déléguer la gestion du parking et sa sécurisation (contrat d'affermage), alors que d'autres ne souhaitent qu'externaliser la sécurisation de leur parking (contrat de prestation de service). Pour cela, dès 2004, des sociétés ont été contactées :
 - le groupe EPOLIS : gestionnaire de parcs de stationnement publics et privés,
 - le groupe SCETAPARC : gestionnaire de parcs de stationnement publics et privés,
 - le groupe ANGELIS : spécialisé dans le gardiennage, la médiation sociale et les dispositifs de télésurveillance,
 - VINCI PARK : 1^{er} gestionnaire de parcs de stationnement publics et privés,
 - Q-PARC,
 - OMNIPARC,
 - BOUYGUES,
 - ainsi que SURETIS : spécialiste de la sécurité.

A ce stade de l'opération, un premier bilan peut être effectué. Jusqu'ici, les démarches entreprises sur la problématique du stationnement ont pu être réalisées grâce à des co-financements GIP-Bailleurs. Désormais, tous les acteurs locaux sont impliqués dans ce projet : le GIP, les bailleurs, les villes d'Evry et de Courcouronnes, le Conseil Général. Ils œuvrent ensemble pour contribuer à sa réussite. La problématique des parkings a été inscrite dans les dossiers ANRU de trois des quartiers concernés (les Pyramides, Bois Sauvage, le Canal) qui ont déjà été validés par l'Agence. Les bailleurs sont unis dans ce projet et veulent tous sa réalisation. Parmi les sociétés contactées, certaines sont extrêmement motivées par le projet et se sont déjà déplacées sur le terrain.

En janvier 2006 est prévu l'appel d'offre officiel afin de mettre en œuvre le projet. On notera qu'il aura fallu trois ans de travail constant pour arriver à la définition d'une solution globale.

La gestion dans un cadre privé ou public

Outre la question de l'amélioration de l'offre actuelle au plan qualitatif, se pose celle de savoir comment optimiser l'occupation de ces équipements notamment en ouvrant leur accès au public d'une façon générale. Cette question doit être abordée en s'inscrivant dans une approche globale du marché du stationnement sur le territoire communal, l'offre potentielle de places de stationnement au sein des ouvrages appartenant aux bailleurs sociaux pouvant compléter voire remplacer l'offre de stationnement « public ». Il s'agit d'identifier les conditions et modalités de la gestion au sens large du terme des parcs de stationnement rattachés à des unités résidentielles et propriété de bailleurs sociaux, pour répondre à un objectif d'optimisation de l'usage de ces ouvrages et de façon plus générale de « mutualisation » des moyens au service de la politique définie en la matière à l'échelle d'un territoire ; et le plus souvent d'une commune. Globalement on peut distinguer deux grands axes de montage. Le premier repose sur la recherche de partenaires professionnels du stationnement dans le but d'améliorer l'offre et la qualité des prestations et d'ouvrir l'accès des parcs au public tout en maintenant leur statut « privé ». Cet objectif peut être atteint selon des montages qui reposent soit sur le simple appui de prestataires, soit sur une délégation plus complète des missions tant de requalification du bâti que d'exploitation. Le second repose sur une modification de la qualification juridique de l'activité de stationnement et plus exactement sur la prise en charge par la collectivité de tout ou partie de cette activité érigée, pour un certain nombre de raisons, en service public pouvant être exploité en direct par la collectivité ou délégué à un tiers dans le cadre d'un contrat de délégation de service public.

Le maintien du statut « privé » de l'activité de stationnement et les moyens d'optimisation : ce scénario répond au souci des bailleurs propriétaires des ouvrages d'améliorer la qualité de leur prestation et d'augmenter la fréquentation des parcs, en faisant appel à des professionnels de l'exploitation, dans le cadre de conventions de prestations de service, confiant au prestataire un certain nombre de missions dont la commercialisation, la maintenance et la gestion des places de stationnement. Le prestataire est rémunéré pour sa

prestation de façon forfaitaire ou avec un intéressement (en fonction de la fréquentation du parc, ou de tout autre critère qui aura pu être défini par les parties au contrat), la responsabilité globale de l'exploitation incombant néanmoins au propriétaire. Il convient de préciser ici qu'une SEM dont les statuts l'autoriseraient à intervenir pour exercer de telles activités (SEM d'exploitation et plus particulièrement d'exploitation de parcs de stationnement) pourrait intervenir à titre accessoire à son activité principale, qui serait de gérer des parcs publics de stationnement pour le compte de collectivités et d'effectuer des prestations de service pour le compte des propriétaires bailleurs dans le cadre d'une convention particulière. Cette activité, soulignons-le, devant demeurer annexe à son activité principale (rappelons que les SEM sont créées pour exercer des missions de service public ou d'intérêt général et qu'elles peuvent intervenir « en propre » en cas de carence de l'initiative privée).

Le propriétaire des parcs de stationnement pourrait aussi souhaiter transférer à un tiers la responsabilité de l'exploitation, et ce montage n'est pas sans rappeler, en termes d'objectifs, celui retenu par les collectivités qui souhaitent déléguer l'exploitation d'un service public et pour se faire, passer un contrat de délégation de service public. Pour autant, en l'espèce, un tel contrat n'est pas envisageable dans la mesure où il ne peut être passé que par une personne morale de droit public qui souhaite confier l'exploitation d'un service public dont elle a la responsabilité : tel n'est pas le cas ici dans la mesure où, à supposer que le contrat soit passé par un organisme personne morale de droit public (établissement public, OPAC par exemple), en tout état de cause ce dernier ne disposerait pas, compte tenu du principe de spécialité des établissements publics, de compétence en matière de stationnement public. En conséquence, il ne saurait déléguer l'exercice d'une compétence dont il ne dispose pas ni bien sûr ériger l'activité considérée en service public. Pour les ESH, personne morale de droit privé, la question ne se pose même pas.

Cela dit, quand bien même un montage sous forme de délégation de service public ne pourrait être mis en œuvre, on pourrait envisager, pour arriver globalement aux mêmes résultats, un montage juridique reposant sur la passation d'un bail de longue durée (bail emphytéotique ou à construction d'une durée comprise entre 18 et 99 ans, aux termes duquel le propriétaire bailleur donnerait à bail son patrimoine ou une partie de celui-ci (partie ouverte au public) à charge pour son cocontractant de réaliser et financer des travaux le cas échéant, d'exploiter le parc, d'en assurer sa maintenance et de se rémunérer sur les usagers. En contrepartie de la mise à disposition des biens, le locataire verserait un loyer au propriétaire. Ce montage permet au propriétaire bailleur de transférer au locataire la responsabilité de l'exploitation pendant la durée du bail. Bien entendu la possibilité de mettre en place un tel dispositif devra

être analysé au regard du contexte spécifique dans lequel les ouvrages considérés auront été réalisés et financés, l'approche faite ici ne constituant qu'une proposition de scénario de montage. Les conditions précises de mise en œuvre devront faire l'objet d'une analyse particulière aux plans juridique et financier notamment.

Affectation des parcs de stationnement « résidentiels » au service public : dans le cadre de la réflexion engagée, l'objectif est d'analyser comment optimiser sur un territoire donné, le plus souvent sur le territoire d'une commune, l'offre de stationnement tout en utilisant les ouvrages existants quand bien même juridiquement ils sont de statut « privé », pour à la fois rentabiliser ces derniers et éviter si possible à la collectivité de financer de nouveaux ouvrages alors que des équipements existants seraient sous-utilisés. Le fait pour une collectivité de faire usage des ouvrages existants selon des modalités juridiques à définir s'inscrit alors dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de stationnement et de façon plus précise répond au souci qu'elle a d'ériger l'activité liée au stationnement en service public, cette activité étant un volet de sa politique d'aménagement et de déplacement. La question qui se pose est celle de savoir selon quelles modalités elle pourrait « utiliser » les ouvrages existants et les exploiter.

La collectivité pourrait acquérir un certain nombre de places de stationnement qui seraient publiques et destinées au public, les places restantes destinées au stationnement des locataires pouvant demeurer propriété du bailleur social, ce scénario impliquant une division en volumes le cas échéant pour permettre une individualisation de la gestion des équipements. Néanmoins et sous réserve d'une analyse plus approfondie de la question en fonction des situations locales, on pourrait envisager que la collectivité achète l'ensemble des places et gère ces dernières y compris celles destinées aux locataires qui pourraient bénéficier d'abonnements. On peut s'interroger sur la question de savoir si la collectivité pourrait non pas acquérir les places, mais les prendre à bail de longue durée moyennant paiement d'un loyer. Cette question renvoie à celle de savoir si un service public peut être exploité dans des ouvrages n'appartenant pas à la collectivité mais sur lesquels néanmoins elle bénéficierait de droits réels, sachant qu'un des principes qui régit le service public est celui de sa continuité et que dans le cadre d'un bail emphytéotique la collectivité qui pourrait être titulaire de ce bail pour une durée de 99 ans pourrait à notre sens assurer cette continuité à condition, bien sûr, de prévoir une clause particulière faisant obstacle à la résiliation du bail avant un terme à définir. En tout état de cause, un tel scénario mériterait pour sa mise en œuvre une étude particulière permettant de lever des doutes quant à sa régularité. Qu'elle soit

propriétaire ou locataire des ouvrages dans lesquels elle exploiterait le service public du stationnement, la collectivité aurait la possibilité d'exploiter ce dernier soit en direct, le cas échéant avec l'appui d'un prestataire, soit dans le cadre d'une convention de délégation de service public, passée après publicité et mise en concurrence (contrat d'affermage ou de régie intéressée).

Cette présentation des montages envisageables pour améliorer l'offre de stationnement et optimiser la gestion des parcs, soit en restant dans un cadre d'intervention de service au public soit en érigeant l'activité de stationnement en service public, ne constitue qu'une première approche, un premier balayage.

D'autres scénarios, mixant ceux envisagés ici, sont peut-être possibles mais seule une analyse plus précise des objectifs poursuivis et des contraintes juridiques, financières, urbanistiques, etc. environnant les projets permettrait d'en fixer précisément les contours et de s'assurer de leur régularité et opportunité.

Coopération avec les pouvoirs locaux

L'insécurité ne doit pas être considérée comme l'unique responsable des problèmes de vacance dans un ouvrage. Alors que les actes de vandalisme dissuadent les résidents de garer leur voiture dans le parking, des travaux de sécurisation ne suffiront pas seuls à les faire revenir durablement dans l'ouvrage.

La requalification du stationnement ne peut faire l'économie d'une mise en cohérence de l'ensemble de l'offre de stationnement privée et publique sur le territoire considéré.

Cette mise en cohérence est d'autant plus indispensable que la zone de chalandise d'un parc de stationnement en ouvrage est estimée généralement à 300m aux alentours. L'offre de stationnement en surface dans ce périmètre est déterminante.

Les Offices Publics d'HLM (OPHLM) et les Offices Publics d'Aménagement et de Construction (OPAC) ont un statut d'établissements publics. Ils ont été créés sur l'initiative de collectivités territoriales (communes et départements), sont directement liés à un territoire défini et possèdent au sein de leur conseil d'administration des représentants des collectivités locales correspondantes. Ainsi, ces organismes constituent un véritable outil de la politique menée par une mairie ou un conseil général et ils entretiennent des liens privilégiés avec les acteurs publics locaux. Les Sociétés Anonymes d'HLM (SA d'HLM), de droit privé, n'ont pas d'emblée de liens privilégiés avec les acteurs locaux. Leur direction est indépendante et leur territoire d'action n'est pas en cohérence avec un découpage administratif : elles ont, pour certaines, un patri-

moine qui peut parfois recouvrir l'ensemble du territoire national, pour d'autres, une stratégie de groupe du fait de leur actionnariat. Mais la situation évolue dans le sens d'une meilleure prise en compte des territoires, notamment dans les contextes de renouvellement urbain. Cependant l'influence de ces statuts juridiques sur les degrés de coopération des bailleurs avec les acteurs publics locaux est quelque peu nuancée pour différentes raisons :

- Des organismes, bien qu'ayant le statut de SA d'HLM, peuvent entretenir une culture de coopération avec les maires de certaines communes, ne serait-ce que dans une approche de modernisation de la gestion, qui peut devenir vertueuse lorsqu'elle intègre la politique de la ville et les enjeux de renouvellement urbain. C'est le cas par exemple des gestionnaires de la SA I3F ou de Logirep, qui gardent des contacts réguliers avec le maire de l'Île-Saint-Denis et qui manifestent un intérêt commun à prendre en compte les orientations de requalification du centre ville.
- En outre, la structure d'organisation du bailleur peut avoir un impact sur ses relations avec les collectivités locales. Une logique de décentralisation de la gestion du patrimoine, avec présence de personnels dans des agences liés à une division administrative territoriale peut favoriser l'identification et les rencontres plus ou moins régulières d'interlocuteurs du côté de l'organisme de logement social et des collectivités locales.

Dans les quartiers périphériques ou les « grands ensembles », dont certains construits sur dalle, regroupant de nombreux logements sociaux construits dans les années 1960-1970, la définition de ces espaces est devenue confuse et leur usage initial a été finalement détourné au profit du stationnement des véhicules des locataires des logements sociaux. Nombre de résidents de ces quartiers construits à l'ère de l'équipement massif des ménages ont, compte tenu de divers facteurs, une préférence pour l'espace en voirie qui leur permet souvent de « garder l'œil » sur leur véhicule : l'offre de places de stationnement en voirie est souvent gratuite et abondante sur des espaces qui sont majoritairement propriétés de la ville. Alors que les espaces de voirie sont congestionnés par la présence de voitures stationnées en surnombre et en longue durée (voir étude Ile-Saint-Denis), les ouvrages des bailleurs sont très peu occupés.

Les nuisances engendrées par une sur-occupation de la voirie sont nombreuses :

- difficultés de circulation pour les automobilistes et pour les piétons,
- difficultés ou impossibilité d'assurer les servitudes et la sécurité (accès pompiers par exemple),
- mélange d'usages incompatibles : jeux d'enfants, circulation de voitures,

- passages de piétons, voire servitudes (ramassage des ordures ménagères),
- détérioration des espaces : barrières cassées, bornes pompiers fracturées, et disparition des fonctions conviviales et esthétiques.

Le rééquilibrage et la répartition du stationnement entre surface et ouvrage est indispensable. Le travail de requalification des baugeurs et l'aménagement des voiries dans une logique de recomposition urbaine et de désenclavement sous la responsabilité des collectivités sont indissociables. On sait que dans les projets de requalification urbaine des quartiers lorsqu'ils sont introvertis, les locataires hésitent à abandonner un enclavement source de tranquillité en échange d'une ouverture viaire qu'ils peuvent estimer source de nuisance et pour laquelle ils demandent des garanties : vitesse de circulation, stationnement. C'est généralement l'occasion pour les collectivités de repenser l'espace public et sa gestion (éclairage, stationnement, configuration et état des voiries, propreté, espaces verts, jeux...). A cet égard, l'écoute et le débat publics autour du projet sont essentiels à sa réussite. En ce qui concerne les résidences à l'Île-Saint-Denis, la sous-occupation est due à l'absence de réglementation du stationnement en voirie (entre 0 et 20 €, le choix est vite effectué).

Le maire est légalement compétent, au titre de ses pouvoirs de police, pour réglementer le stationnement et l'arrêt des véhicules sur la voirie. Dans ce cadre, il peut notamment : interdire le stationnement sur certaines voies, aménager des parcs de stationnement, limiter la durée du stationnement, redéfinir le stationnement abusif (délai inférieur à sept jours), mettre en place des zones de stationnement payant, n'autoriser la livraison que pendant certaines heures. En outre la police du stationnement incombe directement au maire, sauf à Paris. On constate à Porte Pouchet, dans le 17^{ème}, que la mise en place du stationnement résidentiel payant, comme dans les quartiers plus favorisés, a réglé une partie de la question du stationnement dans ce quartier qui est engagé dans un lourd programme de restructuration urbaine (un projet de territoire a été défini en 2004 et une concession d'aménagement vient d'être adoptée).

Même si la loi maintient généralement les pouvoirs de police au maire et donc la compétence pour réglementer le stationnement en surface, depuis l'essor de l'intercommunalité, les compétences sur la voirie et son aménagement ainsi que celles sur les parcs publics de stationnement, sont réparties différemment entre communes et communauté, selon le type d'établissement public de coopération intercommunal concerné et les situations locales :

- Dans les communautés urbaines (CU) (telles que Lyon, Lille, Strasbourg..., pour les anciennes, Nantes, Marseille... pour les nouvelles), les compétences sont clairement prévues par la loi en matière de « *création, aménagement et entretien de voirie, signalisation et parcs de station-*

nement » : l'exercice de ces compétences est obligatoire et total, car il n'est pas partagé avec les communes, qui n'ont plus aucune responsabilité en la matière sauf le pouvoir de police. En revanche rien n'est indiqué pour l'éclairage public, qui reste généralement communal.

- Dans les communautés d'agglomération (CA) la situation est plus confuse, car les compétences de « *création, aménagement ou entretien de voirie et de parcs de stationnement* » sont d'une part optionnelles et font partie d'un choix de trois parmi cinq ; donc certaines CA ne seront pas du tout compétentes en la matière et d'autre part l'ampleur de cette compétence est soumise à la définition de l'intérêt communautaire, décidé à la majorité des 2/3 par le conseil communautaire : donc selon les situations locales, cette compétence impliquera majoritairement, soit les communautés, soit les communes ou fera l'objet d'une répartition équilibrée des responsabilités. La situation est encore compliquée par le fait que l'organisation des transports urbains est obligatoirement communautaire et que rien n'est indiqué pour la signalisation, ni l'éclairage public qui, a priori, restent communaux.
- Dans les communautés de communes (CC) seule « *la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie* » est d'une part une compétence optionnelle et fait partie d'un choix qui n'est pas réalisé par un certain nombre de CC, d'autre part elle est soumise à la définition de l'intérêt communautaire, décidé à la majorité qualifiée par les conseils municipaux. Par ailleurs la situation est encore compliquée par le fait qu'aucune compétence n'est prévue en matière de parcs de stationnement, de signalisation ou d'éclairage public qui, a priori, restent communaux, sauf si ces compétences sont choisies par la CC à titre facultatif.

On peut penser que des tendances vont se développer dans le même sens : la volonté de mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente et l'affirmation de plans de déplacement volontaristes, ainsi que l'exercice de compétences dans les domaines qui touchent à l'aménagement, comme à la restructuration de l'espace public (transports en commun, mais aussi domaines techniques touchant à la gestion urbaine au quotidien). Cependant une politique volontariste impliquant une interaction entre ces diverses compétences, demande un effort de concertation, de clarté et de mise en cohérence de la répartition des responsabilités effectives entre les différentes collectivités concernées. La pauvreté des communes comptant un important parc HLM et la difficulté des relations entre communes et communautés peuvent être, notamment en Ile de France, où la situation des intercommunalités peine à prendre sa place, un des obstacles à la décision,.

Ces politiques publiques liées au stationnement et à l'aménagement de la voirie ne concernent pas du tout les interventions sur les espaces privés, qui comprennent les stationnements en souterrain ou en surface autour des HLM. Si les intercommunalités choisissaient d'intervenir sur ce thème ce pourrait être pour toutes les intercommunalités le versement d'aides aux organismes HLM en faveur de l'aménagement des stationnements sur l'espace privé au titre de « *la politique du logement social d'intérêt communautaire* ».

Il faut que cette politique puisse être abordée soit comme une question liée à la rénovation du parc (ex. : dossier ANRU), soit comme partie prenante d'une politique d'ensemble du stationnement visant à un traitement équitable des populations quelle que soit leur localisation. Pourtant, malgré un engouement certain dans de grandes agglomérations pour les tramways qui permettent une redistribution de l'espace public et un lien plus facile entre quartiers d'habitat social et centre villes (Nantes, Montpellier, Saint-Étienne, Mulhouse, Caen, Lille, Lyon, etc.), les communes et les intercommunalités peuvent encore faire preuve d'une certaine réticence quand il s'agit de mettre en place de nouvelles politiques de stationnement touchant directement les quartiers d'habitat social, d'autant que l'Etat ne reconnaît pas cette question comme une question à part entière. Et le développement des instances de démocratie locale ou du débat public sur les projets en leur sein ou sur la base d'un dispositif ad hoc constitue un atout.

On note souvent une implication forte des habitants pour cette question qui fait débat et qui peut être abordée de manière ouverte dans le cadre d'un projet fort d'intervention sur l'espace public. C'est le cas à l'Ile-Saint-Denis par exemple ou à Saint-Denis. A partir de choix politiques clairs, ou d'une demande forte et récurrente, la mise en place d'une concertation démocratique avec les résidents du quartier directement sur l'enjeu du stationnement ou, mieux encore, sur l'enjeu de gestion et de restructuration de l'espace public permet d'engager tout changement considérable dans l'offre. Cette concertation peut prendre des formes diverses comme cela s'est fait pour la définition du projet Floréal-Saussaie-Courtille dans lequel peut s'inscrire une nouvelle étape de requalification du quartier de la Courtille, avec l'enjeu du stationnement.

Les formes et les entrées de la concertation peuvent être variées. Et si la responsabilité générale de celle-ci revient au politique, cela demande également une appétence et une professionnalisation des acteurs, car devant les habitants ils sont souvent mis face à leurs carences ou leurs contradictions, et enfin il est important de toucher un pourcentage élevé de la population ce qui n'est pas gagné au départ. Citons :

- les réunions de locataires préparées avec le personnel de terrain,

- les réunions avec les associations de locataires (direction et échelon territorial),
- l'instauration de débats sur le sujet lors de réunions de quartiers regroupant les habitants intéressés, en présence d'élus et d'administratifs (ville, bailleurs) à l'occasion d'un projet plus global sur le quartier ou à partir de questions plus ponctuelles,
- une réflexion sur le sujet au sein de commissions plus ou moins ouvertes (par exemple les commissions « cadre de vie » ou déplacements) qui favorisent la définition d'une politique, mettent en lumière les difficultés, les oppositions à surmonter,
- La distribution de questionnaires de sensibilisation aux résidents dans les boîtes aux lettres et l'utilisation d'outils divers (enquêtes de satisfaction, affiches, dépliants...), supports d'une démarche de gestion, de concertation et de communication.

La mairie est certainement l'institution centrale la plus à même de développer une politique de communication forte visant à informer la population des changements en terme de stationnement et de leur objet. Des articles dédiés à la nouvelle politique de stationnement peuvent être prévus dans les publications de la mairie et de la communauté d'agglomération. Plus largement une campagne publicitaire peut venir soutenir ces actions. Il est alors important de communiquer aussi bien sur l'offre privée que sur l'offre publique, afin de souligner la cohérence du projet de redéfinition de la politique de stationnement.

La réglementation de l'offre peut être d'abord une limitation dans le temps du stationnement par l'obligation d'utilisation d'un macaron ou par la matérialisation au sol d'une signalisation bleue (stationnement de courte durée). L'embauche d'agents de sécurité et la mise en place d'aménagements physiques visant à contrôler les stationnements illicites et abusifs est, en cas de non-respect massif de la nouvelle réglementation, une solution envisageable. La collectivité locale possède en outre un très fort pouvoir d'entraînement : les signes d'une volonté publique sont propices au développement d'une dynamique de renouvellement de l'offre de stationnement de la part de chacun des acteurs. Ainsi à Lille la collectivité (CUDL) a décidé aujourd'hui de s'associer au projet initié entre la SORELI et Lille Métropole Habitat : la problématique liée au stationnement se déplace peu à peu du centre vers les parkings résidentiels de quartiers qui sont dans le tissu urbain continu. Au lieu de construire de nouveaux parkings onéreux, mieux vaut, pour tout le monde, réhabiliter des parkings résidentiels existants ou des espaces délaissés.

Les discours des gardiens rencontrés se rejoignent souvent lorsqu'il s'agit d'aborder le thème de l'assistance en termes de sécurité. La majorité d'entre

eux a le sentiment d'être quelque peu délaissée, et la police nationale peine à intervenir dans les quartiers et particulièrement pour les incivilités commises dans les parkings. Souvent en l'absence ou par faiblesse de « coproduction locale » de la sécurité, le délai d'intervention est trop long et rend l'action inefficace, ce qui contribue à perpétuer les infractions. La police nationale intervient souvent pour constater les infractions après coup, ce qui suppose également de la part de l'organisme une déclaration organisée des incidents. Or dans une démarche globale de refonte de la politique de stationnement, le maintien de la sécurité dans les établissements privés est un élément indispensable à la réussite d'une politique de requalification. Il est donc de l'intérêt des collectivités locales, du bailleur et surtout des citoyens, de pouvoir compter sur les interventions des services de l'Etat chargés de la sécurité. Par exemple, une patrouille reliée aux services de police pourrait intervenir soit sur appel soit dans le cadre de rondes. En général les bailleurs signent souvent avec la police des autorisations permanentes d'intervention dans leur patrimoine.

Pour renforcer et contractualiser cette intervention, des contrats locaux de sécurité peuvent être un support. Ces derniers ont pour objectif d'organiser un partenariat actif et permanent avec tous ceux qui, au plan local, sont en mesure d'apporter une contribution à la sécurité. Mis en place par la circulaire interministérielle du 28 octobre 1997, ces contrats sont élaborés conjointement par le préfet, le procureur de la République, le maire, l'inspecteur d'académie et, s'il y a lieu, le conseil général (parfois même le conseil régional). Leur efficacité est plus ou moins grande : aussi le partenariat direct police-bailleurs, encouragé sinon piloté par la ville est une nécessité. Cette voie a montré son efficacité notamment sur la question de l'enlèvement des épaves.

Cependant la communication doit arriver à s'établir à tout niveau hiérarchique, pas seulement au sommet : si le commissaire et le directeur d'agence ou le responsable politique de la ville ou de la rénovation urbaine, peuvent établir une communication entre eux (ex : dans le cadre de CLS et d'un groupe habitat sécurité inter bailleurs comme à Trappes), encore faut-il sur le terrain que les procédures soient bien établies et protègent le gardien de l'immeuble (notamment pour éviter des représailles). Il faut favoriser une communication informelle (lors des visites, des patrouilles), et une autre plus institutionnelle, avec surtout une transparence dans l'échange d'information.

M. Bourgain, maire de l'Ile-Saint-Denis, affirme la volonté d'associer la police dans le projet de mutualisation envisagé à l'Ile-Saint-Denis en l'incluant dans la convention commune. Aux côtés de la ville, des bailleurs et de la communauté d'agglomération, le commissariat se sent lui aussi remotivé dans sa mission de maintien de la sécurité. Cette action commune forte a pour objectif la reprise en main des parkings.

Les autorités locales sont donc un intermédiaire indispensable. La question du stationnement, comme on l'a souligné, se doit d'occuper une place importante dans les projets de réaménagement des espaces publics si l'on veut assurer sa prise en compte. En ce sens, les bailleurs, contribuant à l'amélioration du cadre de vie général dans le quartier grâce à la requalification de leurs parkings, peuvent prétendre à des financements publics dans le cas des dossiers ANRU. Cependant la politique de stationnement doit s'insérer avec cohérence dans un projet de renouvellement plus large pour l'ensemble du quartier (voir ANRU) que seules les collectivités territoriales peuvent défendre auprès des institutions de financement de l'Etat: elles jouent alors le rôle indispensable d'intermédiaire entre le maître d'ouvrage, le bailleur et l'établissement public de financement. Cet « exercice de style », on le sait, n'est pas évident, comme le montre l'exemple d'Evry.

Un modèle de collaboration incluant d'une part un partenariat entre les bailleurs (dans le cas d'une pluralité de bailleurs, ce qui est fréquent en Ile-de-France) et d'autre part le collectif des bailleurs avec la ou les collectivités compétentes, semble logiquement apparaître comme l'organisation la plus efficace pour mener une action forte de réappropriation de l'espace public et des parkings souterrains sur un territoire limité. L'accord pourra ou non être formalisé sous forme de contrat. La forme du protocole a le mérite d'assurer une souplesse dans la collaboration et d'engager publiquement le maire, le président de l'EPCI et les bailleurs: il est destiné à être rendu public devant les locataires qui auront eu l'occasion d'en débattre dans des réunions de conseils de quartiers, des réunions publiques ad hoc ou à travers le dialogue avec les associations de locataires).

Stationnement et renouvellement urbain

S. Renaudie, l'urbaniste qui intervient sur le projet urbain de Floréal Saussaie Courtille rappelle opportunément qu'un espace public bien conçu, débattu avec les habitants, bien aménagé et entretenu, permet par contagion la reconquête des parkings. La fin des années 1990 a marqué le retour des urbanistes dans les quartiers d'habitat social. C'est un progrès si l'on considère que leur approche, qui part du lieu et des gens qui y habitent, rompt avec une approche purement technique sur le bâti et qu'elle est l'expression d'un projet commun entre bailleurs et ville, en principe à l'initiative de la collectivité (mais cela n'a pas été toujours le cas), et s'appuie sur une transformation de la gestion urbaine à l'œuvre dans les villes, les intercommunalités et les bailleurs.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler les éléments institutionnels qui peuvent favoriser la prise en compte de la problématique du stationnement dans les projets de rénovation urbaine, qu'il faut en tout cas savoir utiliser comme autant d'opportunités pour les projets locaux.

L'ANRU (Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain) est un établissement public industriel et commercial créé en 2003 dont l'objectif est de contribuer à la réalisation du PNRU (Projet National de Renouvellement Urbain) par l'octroi de subventions aux investissements. Elle constitue un guichet unique de financement public et dispose de 5,2 milliards d'euros à dépenser sur cinq ans (2004-2009). Ce projet devrait être prochainement majoré à 8 Mds d'euros et la durée de vie de l'ANRU prolongée jusqu'en 2011. Le PNRU a pour mission de permettre la restructuration de quartiers situés dans les 751 secteurs classés en ZUS.

L'ANRU ne considère pas le stationnement comme un objectif spécifique mais des subventions peuvent être allouées aux actions de requalification des parkings, dans le cadre de dossiers de renouvellement urbain plus vastes. Le

traitement de la question du stationnement s'insère, si on le veut bien, dans une perspective à long terme d'amélioration des espaces publics et de développement durable, qui sont deux enjeux poursuivis par l'ANRU, comme sous l'angle de l'amélioration de la gestion urbaine de proximité.

Il faut à nouveau souligner le rôle essentiel des collectivités locales qui ont à charge la définition d'une stratégie (projet urbain et social à la base du montage des dossiers ANRU) afin que les projets de renouvellement conçus pour un quartier éligible aux financements de l'Agence soient concrétisés par l'octroi des financements publics indispensables dans ce domaine. Le dossier ANRU proposé par une commune ou un EPCI doit respecter une nomenclature définie par l'Agence (cf. règlement financier de l'ANRU) et qui contient des postes-clés :

- Le contexte
 - Présentation du contexte global du projet
 - Précisions sur les sites d'interventions
- Le projet
 - Présentation du projet d'ensemble
 - Détail du projet (global et par quartier)
 - Cartographie
 - Bilan de la reconstruction locative sociale et diversification (dont le détail des opérations de démolition, reconstruction, réhabilitation, résidentialisation...)
 - Echancier
 - Actions parallèles (dont l'organisation de la Gestion Urbaine de Proximité)
- Les opérateurs, la maîtrise d'ouvrage et la conduite du projet
- La présentation financière détaillée

Le traitement des enjeux de stationnement peut souvent constituer une dimension essentielle d'un projet global de requalification et de transformation urbaine. Sa prise en compte sera même, dans bien des cas, un facteur indispensable à la réussite d'une politique de diversification de l'offre de logement ainsi que des fonctions urbaines (commerces, activités, équipement, etc.). Si la mécanique de constitution des dossiers ne facilite pas l'identification d'un poste stationnement, la détermination et le professionnalisme des maîtres d'ouvrage locaux permettent d'inscrire concrètement cet enjeu comme préoccupation locale majeure et de disposer de financements permettant l'engagement d'actions d'investissements qui ne doivent pas cependant être considérés en soi.

Exemple de projet de protocole d'accord, proposé à l'Île-Saint-Denis dans le cadre de l'étude

On rappellera que l'Île-Saint-Denis ne faisait pas partie des sites politiques de la ville, mais que le maire de Plaine Commune a demandé que ce site soit inscrit dans le cadre du CTRU, cadre commun pour les dossiers ANRU de la communauté d'agglomération.

PROTOCOLE

En vue d'assurer la cohérence du dispositif, un protocole est à établir entre les bailleurs et la ville pour maintenir et suivre la qualité du dispositif dans le temps, maîtriser les phénomènes de report et adapter le dispositif à l'évolution de la demande et de l'offre.

Forme du protocole : Charte d'engagement (convention entre les bailleurs et la ville).

Objet : favoriser la mise en place d'une offre de stationnement de qualité, privilégiant les résidents de la commune de l'Île-Saint-Denis.

Produits proposés : abonnement dans les quatre ouvrages des trois bailleurs suivants :

I3F, IDF HABITAT, LOGIREP,

sous une forme mensuelle, soit en box, soit en places affectées, sur la base de la re-conduction des tarifs actuels, pour un tarif en cours compris entre 61 et 64 € pour un box, 17 et 20.60 € pour une place.

ENGAGEMENT DES PARTENAIRES

Les partenaires conviennent de se rapprocher pour toute modification de leur tarification et de se le communiquer annuellement.

Les partenaires conviennent de s'informer régulièrement du niveau d'occupation de leur parc, et éventuellement de considérer toute demande externe.

En cas d'occupation insatisfaisante, les partenaires conviennent de se rapprocher pour mener ensemble toute opération de commercialisation nécessaire.

Les partenaires conviennent de fournir un niveau minimal de qualité de l'offre, portant sur l'accueil, la sûreté, l'accessibilité.

La ville soutiendra les actions menées par les bailleurs pour cette requalification de l'offre de stationnement tournée vers les résidents, et en particulier portera assistance pour toute opération de communication et de promotion de celle-ci.

La ville s'engage à considérer l'offre et les services apportés par les propres bailleurs dans la définition de sa politique de stationnement.

La «GUP» (gestion urbaine de proximité) est décisive pour une approche durable de la question du stationnement (et d'ailleurs pour l'ensemble du projet urbain). Cette notion joue un rôle correcteur par rapport aux tendances à privilégier l'investissement dans les politiques publiques nationales.

L'intégration des questions de stationnement dans les projets urbains doit se coupler avec leur prise en compte dans la gestion pendant et après le temps du projet.

La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine votée en 2003 indique clairement que «l'accompagnement du projet urbain par une amélioration sensible et immédiate de la gestion urbaine de proximité doit être prévue. Le traitement rapide des aspects matériels les plus insatisfaisants de la vie quotidienne des habitants les incite à s'impliquer de façon positive dans le projet global à un horizon plus lointain».

La Gestion Urbaine de Proximité concerne l'ensemble des organisations participant à la gestion et au fonctionnement d'un quartier. Les organisations concernées sont les suivantes :

- les bailleurs privés et publics,
- les services techniques municipaux et communautaires,
- les services de génie urbain (eau, énergie, propreté, éclairage, télécommunications, stationnement),
- les institutions publiques : Police, Justice, Education Nationale,
- les équipements ou services aux habitants : services sociaux et culturels, les organisations sportives, les associations, les activités commerciales.

L'outil qui permet la formalisation de l'engagement des différents partenaires est la convention de Gestion Urbaine de Proximité (on soulignera l'usage remarquable qu'en fait l'agglomération nantaise dans le cadre d'une approche stratégique et continue).

L'annexe 1 de la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine rappelle que «les conventions doivent se fonder sur des diagnostics précis, donner lieu à des engagements contractuels clairs, être dotées d'outils de suivi et d'évaluation et associer les habitants à tous les niveaux de mise en œuvre, du diagnostic à l'évaluation». Ainsi la contractualisation vise, après s'être accordée sur le diagnostic relatif aux dysfonctionnements repérés, à déterminer les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre pour améliorer le fonctionnement au quotidien des quartiers d'habitat social.

Sans que ce document soit le lieu de discuter l'efficacité de ces conventions de gestion urbaine, on partira du postulat que le projet (qui peut être

élaboré au sein d'un organisme, avec ses partenaires, à l'initiative d'une équipe politique de la ville ou renouvellement urbain) doit précéder le contrat et que le contrat est plutôt un moyen de légitimer le projet sinon de le renforcer.

Le développement d'une démarche de GUP offre une opportunité méthodologique (se poser les bonnes questions en amont) plus que de financement public même si elle est par exemple intégrée dans le montage d'un dossier ANRU.

Pour une approche stratégique des questions de gestion urbaine dans le domaine du logement social, on se reportera à des travaux de M. Bonetti (CSTB) ou du GIE ville et quartiers.

En ce qui concerne la place du stationnement dans le montage des dossiers de rénovation urbaine, il est important de souligner que les problèmes posés dans les ouvrages renvoient autant à une meilleure gestion des parkings au sein de la gestion globale de l'immeuble, à une organisation optimisée des tâches et des responsabilités liées à son exploitation, qu'à des investissements.

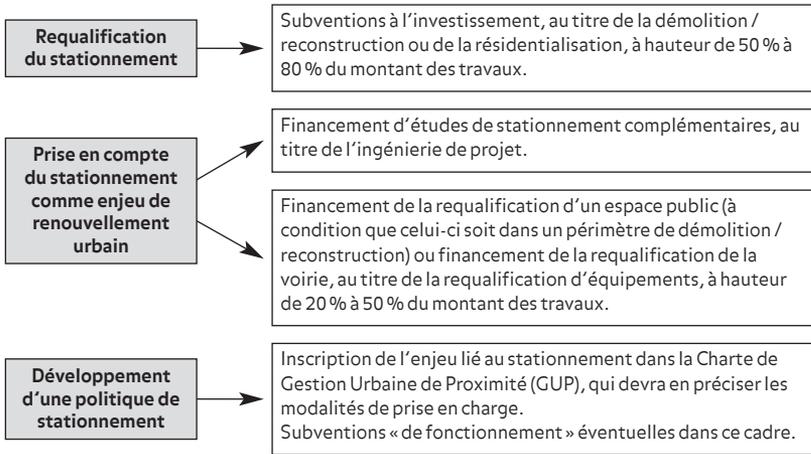
Selon l'analyse de M. Cursente (Délégué ANRU 93), la prise en compte de la problématique du stationnement dans les dossiers ANRU relève au moins de deux approches :

- dans la définition du projet urbain : une analyse de l'offre de stationnement et des besoins (on sait que les taux de motorisation sont généralement faibles dans ces quartiers (40 à 60 %) mais que l'offre est généralement mal adaptée),
- dans la gestion urbaine de proximité : à ce titre, la redéfinition espaces publics/espaces privés, les travaux de résidentialisation, de requalification du stationnement de surface ou des parkings en ouvrage constituent un point d'appui pour inscrire cette problématique jusqu'alors trop souvent négligée par les organisations, car périphérique et en même temps sensible (enlèvement des épaves, stationnement illicite, sécurité des accès ou des parkings...).

Les projets de requalification du stationnement impliquent des dépenses lourdes de la part des collectivités locales et des bailleurs. Tentons d'identifier les cadres d'un financement public aidant au renouvellement de l'offre de stationnement et à l'optimisation de sa gestion. La prise en compte du stationnement comme enjeu de renouvellement urbain, telle qu'elle a été menée dans le cadre de l'étude, renvoie a priori à deux types de postes de dépenses : des dépenses en investissement et des dépenses en fonctionnement.

Dans le système ANRU, le taux de subventionnement accordé varie selon la « rubrique » dans laquelle s'inscrit l'action. On pourrait imaginer que la prise

en charge par l'ANRU de la requalification du stationnement s'inscrit dans le cadre suivant :



L'entrée par le volet GUP, qui permet d'introduire des financements de fonctionnement, apparaît incontournable.

La conjoncture (ceci a été écrit avant les graves événements dans nos banlieues) semble être favorable pour aller dans ce sens :

- d'une part, l'Agence, sans pour autant donner de mode d'emploi, attend que soient prévues des Chartes de GUP dans la convention ANRU ou dans la mise en œuvre des projets,
- d'autre part, il est probable que d'ici l'horizon 2006 une partie des subventions prévues ne soient pas encore engagées du fait du temps nécessaire à la mise en œuvre opérationnelle des projets, ce qui légitime le soutien des actions au titre de la GUP.

Comme le fait remarquer M. Bonetti, on est d'un côté sur du court terme (deux ans) ou du moyen terme, alors que les démolitions/reconstructions et le projet urbain sont sur des échelles de temps au-delà de cinq ans : et c'est bien le cas du stationnement de se situer dans le court terme (même si comme à l'Île-Saint-Denis l'arrivée du tramway peut permettre de résoudre le problème).

Sur le projet des Pyramides à Evry, il a fallu discuter pied à pied avec l'ANRU au sujet des taux de subvention accordés. Les taux obtenus ne sont pas négligeables et le stationnement a trouvé sa place dans de multiples rubriques.

Il faut souligner que ce résultat s'appuie sur un travail de fond partenarial qui comprend notamment une interconnaissance de l'offre comme le montre la carte du quartier des Pyramides (voir cahier couleur) dont on peut considé-

rer qu'elle représente le minimum de formalisation à établir dans les projets soutenus par l'ANRU dans lesquels cette question est un enjeu .

Pour le site de Saint-Denis la Courtille, cette problématique du stationnement considérée comme majeure par l'Office et son Président a finalement été relayée par Plaine commune et prise en compte dans la rédaction définitive du dossier ANRU.

Il est souvent difficile de se lancer dans un lourd investissement pour améliorer l'offre de stationnement quand celle-ci est structurellement plus importante que la demande. L'exemple de Saint-Denis est en cela significatif. M. Buchoud, ancien directeur du GIP Centre Essonne, affirme que c'est avant tout le faible taux de motorisation des habitants (nb de voitures/nb de logements = 0,5 environ), entraînant peu de pression sur le stationnement en sous-sol, qui est à l'origine de la vacance élevée. Sur le terrain, les visions communément admises de parkings « coupe-gorges » et d'encombrement de la voirie sont souvent à relativiser.

Selon Mme Vauvray, directrice de la maîtrise d'ouvrage de l'OPAC de Saint-Denis, les parkings des HLM connaissent une situation de suréquipement depuis les années 1980. Sur le site de Bordeaux, depuis 1983, il existe un phénomène de places de stationnement en surnombre dans le parking de la résidence. Le parking est surdimensionné. Beaucoup de locataires ne disposent pas de voiture et l'accessibilité du parking est en outre compliquée pour les résidents. Il est donc nécessaire de penser la question des parkings dans une dynamique urbaine plus large, d'intégrer le stationnement (véritable enjeu de développement) dans une réflexion sur la politique de déplacements dans la ville. Les résidents de ces quartiers utilisent aujourd'hui les transports en commun par obligation plus que par choix. Une politique de recomposition sinon de réduction (voieries surdimensionnées et peu « urbaines » dans ces quartiers) de la place de l'automobile dans un site passe par un équipement efficient en transports collectifs. A Bordeaux, l'atout considérable du parking de la résidence de Chais Descas pour son développement potentiel vient du fait qu'il y a un arrêt de tramway au pied de l'immeuble. Il faut autant que possible que le maillage des parkings coïncide avec celui des transports en commun.

La question du stationnement se pose ainsi aujourd'hui d'une manière nouvelle :

- Alors que la problématique était souvent abordée auparavant sous l'angle de l'insécurité, elle est aujourd'hui de plus en plus présente dans le cadre des projets de renouvellement urbain.

- La question de l'optimisation de chaque espace, y compris en sous-sol, prendra de plus en plus d'importance.
- La loi SRU qui a été à l'origine d'un déquittancement massif des locataires de places de parking a peu à peu fait émerger la question liée au stationnement en ouvrage chez les bailleurs...
- La question reste cependant très décentralisée et l'affaire demande à être résolue au plan local dans un contexte de plus grande maturité des acteurs. Il n'existe en France aucune institution nationale qui puisse traiter intégralement de la question du stationnement. La SORELI-ISLA souligne la diversité des cas et l'absence de modélisation possible en ce qui concerne le traitement du stationnement.
- Il faut cependant considérer que le stationnement répond à une logique de marché et qu'il s'agit de trouver les modèles économiques « privé-public » adaptés. Les bailleurs ont pour cela à dépasser leurs réticences à externaliser une partie de la gestion de leur patrimoine à des gestionnaires privés. La notion de projet global doit prévaloir sur les intérêts particuliers de chacun des acteurs.

Conclusion

Dans les années 1990, les programmes Palulos ont été l'occasion d'intervenir sur des parkings en ouvrage (création de boxes, fermetures sécurisées avec automatismes, mise en peinture, meilleur éclairage, accès...). Des améliorations sensibles ont pu être constatées. Les locataires ont accepté, en contrepartie, un prix plus élevé qui faisait même l'objet de négociations d'accords collectifs. Des collectivités locales se sont engagées dans des programmes de restructuration des espaces extérieurs parfois largement cofinancés (ex. : Mulhouse). Mais la sensibilité à l'égard de cette question restait faible, malgré la constatation par les bailleurs de l'impact économique de la vacance de parkings dans les logements PLA (règles d'urbanisme trop contraignantes qui ont été assouplies) ou dans des logements conventionnés après travaux (Palulos). Les expérimentations, intéressantes mais peu abouties, tentées notamment à Lille (1996-1998) à l'initiative de la CDC ont eu un écho trop faible.

On peut considérer qu'aujourd'hui le contexte est différent. Le mouvement de limitation de la place de l'automobile qui touche les villes (avec la vogue et le succès des transports en site propre) commence à diffuser dans les quartiers populaires (et notamment les grands ensembles). Citons trois facteurs objectifs qui vont en ce sens : faibles taux de motorisation dans ces quartiers, problèmes de couverture en transports en commun, lancements de grands projets dédiés.

Ceci se fait en parallèle avec la montée en puissance des intercommunalités ; paradoxalement, ce qu'on pourrait prendre pour un « éloignement » institutionnel favorise la convergence entre approche stratégique, gestion de la proximité et équité de traitement entre les quartiers et les villes. Ce sont souvent les EPCI, mobilisés de plus en plus sur des projets forts de restructuration de l'espace public, qui ont en charge, outre la « planification stratégique » (habitat avec ses faiblesses, transports...), l'aménagement des espaces publics, la voirie, l'éclairage public, la propreté urbaine, les espaces verts. On

notera que là où se développent des politiques de transport en commun en site propre, les tramways joignent le plus souvent des quartiers d'habitat social et les centres-villes.

Une commune comme celle de Grenoble possède en pleine propriété – mais aussi comme copropriétaire – et gère au Sud de son territoire une bonne partie des parkings sous dalle des constructions réalisées dans le cadre des Jeux Olympiques de 1968. Elle a engagé une délégation de service public sur cinq parcs dans le quartier Villeneuve Baladins qui est opératoire depuis le printemps 2004 après réalisation de 300 000 € de travaux et dans le cadre d'un projet urbain sur le secteur 6 qui inclut le stationnement (cf. document stationnement et rénovation urbaine), et est mené avec une concertation poussée.

La territorialisation de l'action publique est aujourd'hui une donnée que l'intercommunalité bien comprise doit renforcer, même si on n'est pas à l'abri de chevauchements ou de problèmes de lisibilité pour le citoyen quant à l'exercice des compétences.

A Plaine Commune, qui est la communauté d'agglomération d'Ile-de-France la plus importante avec un peu plus de 300 000 habitants, la compréhension du « qui fait quoi » par les habitants a été facilitée par exemple par la mise en place récente en même temps que d'une redéfinition du service, d'une tenue reconnaissable des personnels de la propreté, compétence d'agglomération.

La création de l'ANRU favorise à nouveau la prise en compte du travail d'amélioration de la gestion urbaine de proximité et constitue une formidable opportunité pour intégrer cette question dans le projet urbain. Et si le paramètre sécurité reste essentiel, l'entrée sécurité qui a été en ce domaine très prégnante pour traiter cette question peut difficilement être isolée d'une démarche de gestion et d'une approche pluridisciplinaire – trop rare – dont le travail engagé sur les sites expérimentaux avec le PUCA témoigne. On peut donc aujourd'hui aborder pleinement ces questions; avec certes de la méthode et des précautions. Et l'on peut espérer que l'expertise sera mieux utilisée et donc que la demande d'expertise se développera plus facilement sur le stationnement que sur le champ de la gestion urbaine dans laquelle elle se situe.

Comme pour la gestion urbaine, il est possible de combiner des démarches internes et coopératives (cf. GIE 75 et GIP centre Essonne et inter bailleurs) et des démarches appuyées sur des expertises qui produisent des effets d'accélération (Ile-Saint-Denis) ou une meilleure prise en compte de l'enjeu (Saint-Denis pour le dossier ANRU). Cette conjoncture permet donc une approche pragmatique sinon stratégique des questions de stationnement, intégrant les questions d'offre, de tarification, de gestion et de réglementation.

Les organisations se sont profondément transformées, notamment dans les offices et les ESH. Et si les organisations communales et intercommunales sont loin d'être toujours stabilisées, les coopérations entre élus et techniciens sont fréquentes sur des métiers techniques comme la propreté, l'éclairage public, la voirie, les espaces verts ou dans le domaine de la démocratie locale et de la politique de la ville (qui sont très mêlés comme à Saint-Denis). Il est donc difficile aujourd'hui de passer à côté des questions de stationnement, même dans les quartiers populaires. Ceci ne veut pas pour autant dire qu'elles vont être résolues simplement et partout.

On aura vu dans les pages qui précèdent, tous les efforts de méthode et la conviction dans l'action quotidienne de gestion, moins valorisante que le geste architectural ou le discours sur la forme urbaine, qu'il convient de déployer. Optimistes, nous pouvons l'être également lorsqu'on voit la capacité de paysagistes ou d'urbanistes à la prise en compte des usages (la confrontation des projets formalisés par des experts en débat avec la population démontre l'importance et l'intelligence de l'expertise profane).

Bien sûr, il est encore rare de voir un projet territorialisé de gestion urbaine fonder un projet urbain, mais on peut arriver aujourd'hui à articuler les deux tout en prenant acte de la prévalence culturelle de l'investissement dans l'action publique sur la ville. On peut toutefois se demander si l'ANRU n'est pas allée trop loin dans le soutien univoque à l'investissement, et ceci à contre-courant des évolutions sur le terrain qui poussent à une approche intégrée des projets, indispensable pour une politique efficace du stationnement. Même si l'on peut douter de l'intérêt des groupes privés gestionnaires de parcs de stationnement pour investir dans ces quartiers, les pratiques professionnelles des exploitants peuvent être réinvesties, dans ces quartiers, dans les expériences de mutualisation qui ne vont pas manquer de se développer.

Notre ambition est de dire sans faire preuve d'angélisme, mais sans céder à un quelconque catastrophisme concernant les « banlieues », que cela est possible. D'autres bailleurs et collectivités locales que ceux que nous avons cités au long de cette publication peuvent, et nous le souhaitons, s'engager dans cette voie, même si, comme nous l'avons vu, elle n'est pas des plus aisées. Quant à ceux qui ont bien voulu s'associer à l'étude, nous espérons que leur expérience sera couronnée de succès.

Fiches de cas

Site de Bordeaux, cité de Saint-Jean

ENVIRONNEMENT GÉOGRAPHIQUE DES OUVRAGES

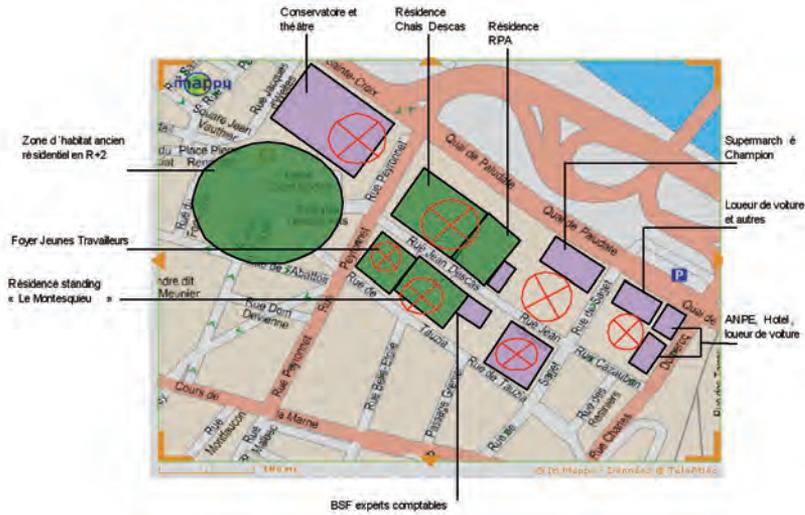
La résidence de Chais Descas est située à proximité de la cité Saint-Jean, entre le cours de Marne et les quais.

Ce secteur a longtemps bénéficié d'une image dégradée, résultant de plusieurs facteurs. Il y a quelques années encore, le quartier comportait des friches, des espaces non utilisés. La proximité de la gare implique la présence d'un public marginal en errance. La proximité de plusieurs boîtes de nuit entraîne de nombreux passages nocturnes sources de dégradations de l'espace public. La présence de grands ensembles HLM (îlot Saint-Jean).

L'environnement immédiat de la résidence est marqué par l'existence de nombreuses administrations et ERP (Etablissements Recevant du Public): foyer de travailleurs, maison de retraite, supermarché, conservatoire de musique, théâtre, hôtels, ANPE, INSEE.

Cependant la plupart de ces établissements dispose de parkings (souterrains ou surface) destinés à leurs employés ou leurs résidents. De plus, les caractéristiques propres à l'urbanisation de la ville de Bordeaux, peu dense et très étalée, créent des disponibilités importantes (nombreuses cours intérieures dédiées au stationnement). L'offre en voirie est gratuite et pas réellement congestionnée et l'occupation illicite n'est pas verbalisée.

Finalement, l'offre en parkings privés et publics est abondante tant en journée qu'en soirée.



PARTICULARITÉS DU SITE

Le quartier est en très forte mutation. Sa redynamisation est en marche et passe par de nombreuses modifications de l'espace urbain :

- Le tramway dessert le quartier depuis 2003. Son passage a d'une part fortement diminué l'offre de stationnement en voirie et d'autre part il a encouragé le stationnement résidentiel.
- La requalification de la cité Saint Jean est en cours (projet ANRU).
- De nouvelles résidences standing et des commerces se sont implantés ces dernières années.
- Dans les cinq à dix années à venir, il est prévu la constitution d'un pôle intermodal d'activités tertiaires et de services, l'accueil de nombreux bâtiments universitaires et la mise en service de la liaison TGV Bordeaux-Paris en deux heures.

Ces mutations font croître la demande potentielle en termes de stationnement.

RÉSIDENCE RETENUE POUR L'ÉTUDE

La résidence Chais Descas constitue, avec l'îlot Saint-Jean, les grandes entités de logements sociaux du quartier de la gare Saint-Jean. Elle est constituée d'un ensemble immobilier de 259 logements, construits dans le parc du château Descas. D'une conception architecturale originale et de qualité, elle bénéficie d'une image positive. Elle fut mise à l'habitation à partir de 1983.

Elle se partage entre le patrimoine de France Habitation (177 logements) et une résidence pour personnes âgées (82 logements).



La gestion du patrimoine de France Habitation est directement assurée par la responsable de l'unité de gestion de Bordeaux et son assistante.

CARACTÉRISTIQUES DES OUVRAGES

Gestion des ouvrages

Le gardien, très impliqué, est responsable de la bonne utilisation du parking. Il assure la mise en location auprès des résidents, il est en charge de l'entretien, du suivi technique et de la maintenance, il contrôle particulièrement l'occupation sauvage dans le parking. Il est présent sur le site de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h30 (il loge sur place). Il effectue deux rondes par jour dans le parking et reste en contact quotidien avec la gestionnaire à l'agence France Habitation.

Des entreprises extérieures interviennent en cas de besoin (grosses réparations en électricité et serrurerie notamment).

Description des ouvrages

Le parking souterrain est commun aux 2 résidences, mais la RPA a, à l'intérieur, un espace réservé grillagé.

L'objet de notre étude se limite donc à l'ouvrage de France Habitation, soit

un parking situé en R-1 composé de 172 places de stationnements et de deux locaux pour les deux roues.

Le taux de vacance y est de 55 %. Il s'explique par des difficultés particulières rencontrées sur le site :

- des gros problèmes d'inondations liés aux marées,
- des intrusions, des petits vols fréquents liés à des actes de malveillance et du vandalisme, qui concernent non seulement les véhicules mais également les portes d'accès, de ce fait régulièrement ouvertes,
- des incendies considérables en 2001 et en 2003.

PROPOSITIONS DE REQUALIFICATION

La SCET a émis certaines préconisations réalistes concernant la requalification de l'offre :

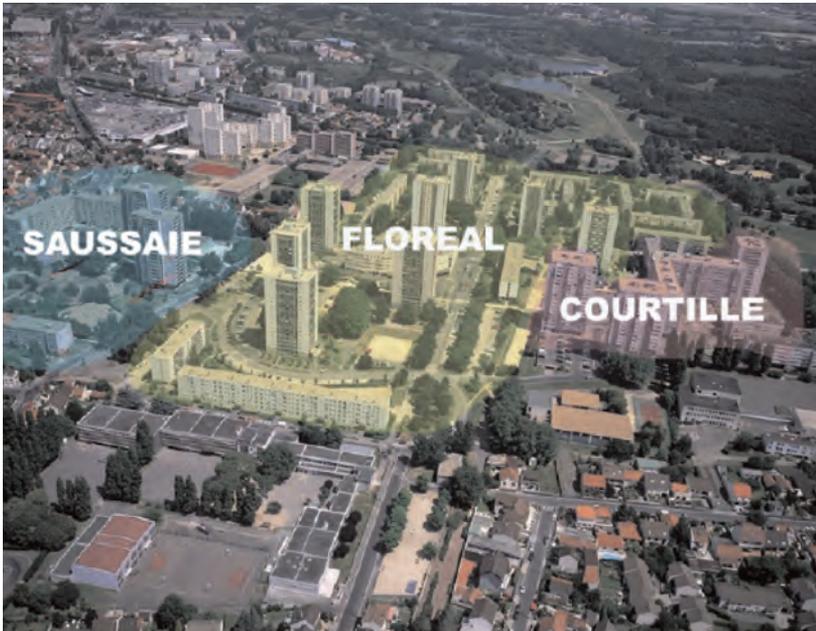
- Engager des travaux de sécurisation de l'offre comprenant notamment un rehaussement de l'accès voiture sur la rue pour en limiter l'insécurité potentielle et pour créer un accès piéton pour les usagers extérieurs à la résidence.
- Lutter contre les inondations en en déterminant les causes techniques.
- Renforcer le partenariat avec la police pour limiter les problèmes de vandalisme.
- Développer une politique de commercialisation active vers les résidents et les extérieurs. Celle-ci se trouve réaliste dans la mesure où :
 - des petites entreprises avoisinantes ont fait émerger une demande potentielle,
 - les petites résidences d'habitat collectif dans le quartier pourraient être intéressées par des emplacements,
 - les dégradations sur les véhicules stationnés en voirie sont fréquentes et peuvent encourager les ménages, résidents de Chais Descas et autres, à louer un emplacement dans le parking en ouvrage.

Cependant, l'attractivité de l'ouvrage devra certainement passer par l'existence d'une offre présentant une réelle plus-value en termes de sécurité par rapport à la concurrence sur le quartier.

Site de Saint-Denis, cité de la Courtille

ENVIRONNEMENT GÉOGRAPHIQUE DES OUVRAGES

Le quartier Floréal-Saussaie-Courtille, situé en ZUS se trouve à l'est de la ville de Saint-Denis, au nord de Paris (en deuxième couronne). La morphologie et l'architecture du quartier, comme les dysfonctionnements qui y sont liés, sont caractéristiques de la construction des grands ensembles dans les années 1960-1970 : tours sur dalles, confusion entre espaces publics et privés, etc. Les trois cités d'habitat social qui le composent regroupent près de 7 000 habitants pour 1994 logements locatifs répartis en 31 bâtiments.



Le site Floréal-Saussaie-Courtille est l'un des plus éloignés du territoire communal. Il est mal desservi par les transports en commun (deux bus) et se trouve à proximité d'une voie rapide, autant de facteurs de nature à encourager l'usage de la voiture.

PARTICULARITÉS DU SITE

Dès 1990, des démarches de rénovation du quartier ont été entreprises. Tout d'abord centrées sur la cité Floréal, elles ont ensuite concerné l'ensemble du quartier grâce à une politique de la ville très dynamique.

En ce qui concerne plus particulièrement la Courtille, ses barres ont été réhabilitées en 1996.

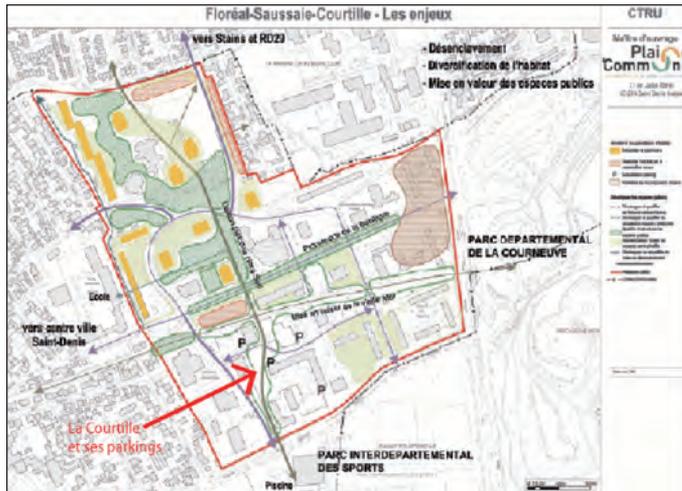
Aujourd'hui, le quartier Floréal-Saussaie-Courtille se prépare à entrer dans une nouvelle étape de sa réhabilitation. En effet, la ville de Saint-Denis appartient à la communauté d'agglomération de Plaine Commune, qui, dans le cadre d'un Contrat Territorial de Renouvellement Urbain (CTRU), souhaite mettre en œuvre la rénovation de 23 quartiers concernant un tiers de la population de l'agglomération. Le projet de renouvellement urbain du quartier Floréal-Saussaie-Courtille est inclus dans ce CTRU, qui a pour caractéristique de regrouper les projets éligibles à l'ANRU de Plaine Commune.

Parmi les objectifs du projet urbain sur Floréal-Saussaie-Courtille, on retrouve la volonté de :

- faire disparaître la coupure historique entre les trois cités par la création et le renforcement des continuités urbaines,
- améliorer les conditions d'habitat par la réhabilitation et la résidentialisation de l'existant.

Les projets de rénovation urbaine portant sur la cité de la Courtille et intégrés dans le dossier ANRU sont les suivants :

- une restructuration du réseau viaire de la Courtille qui aura pour conséquence la lutte contre le stationnement illicite,
- la création d'une passerelle transversale piétonne et d'une place qui implique la disparition de tout ou partie des emplacements de stationnement présents sur la dalle servant actuellement de parking aérien (P4),
- une réhabilitation des parkings souterrains à partir d'études techniques et d'enquêtes sur les besoins réels du quartier, et une possible démolition du même parking (P4).



L'enjeu concernant la requalification des parkings souterrains comporte donc un aspect plus proprement urbanistique de reconquête des espaces publics. La réduction de l'offre de stationnement aérien dans le quartier est donc programmée.



Le stationnement actuel sur la dalle de la Courtille.

RÉSIDENCES RETENUES POUR L'ÉTUDE

Le site retenu pour l'étude est celui du patrimoine de l'OPAC Communautaire Plaine Commune Habitat (anciennement Saint-Denis Habitat), à savoir 450 logements répartis en 2 tours, un immeuble en L de R+9 et 2 petits immeubles dans la cité de la Courtille. Cet ensemble a été construit en 1970 et réhabilité en 1996. En sous-sol, 4 parkings en ouvrage dédiés au logement résidentiel ont accompagné sa construction.

Le patrimoine du bailleur à la Courtille bénéficie d'une gestion de proximité par la présence de l'agence Est de l'OPAC sur le site même.

Le personnel de l'agence regroupe :

- des responsables administratifs (relation avec les locataires en particulier pour la location des places de parkings),
- des responsables techniques (entretien des logements et des parties communes),
- quatre gardiens (1 gardien pour 110 résidents),
- du personnel de nettoyage (balayage, ramassage des poubelles).



CARACTÉRISTIQUES DES PARKINGS

Gestion des parkings

- les responsables administratifs à l'agence se chargent tout d'abord de la procédure de mise en location des parkings,
- les responsables techniques effectuent 2 à 3 rondes par mois dans les parkings et contactent les entreprises pour les travaux de maintenance nécessaires,
- l'équipe de régie d'entretien de l'agence intervient une fois par semaine pour balayer et enlever les ordures dans chaque parking (environ deux heures de travail par parking),
- un agent maître chien assure une présence de 20h à 8h, 7j/7 dans un des parkings (P3, le plus fréquenté) et effectue des rondes dans les autres parkings. Il contacte les gardiens en cas de problème.

La particularité à la Courtille réside dans les compétences attribuées à l'Agence Est qui permettent d'assurer une centralisation des données et qui garantissent une présence quotidienne sur le site.

Description des parkings

Parmi les quatre parkings souterrains, seuls deux étaient ouverts à la commercialisation jusqu'à récemment (les places d'un troisième parking viennent d'être rouvertes suite à une demande des résidents), soit un total de 265 places en emplacements ou en box.

Des travaux considérables de sécurisation ont été mis en place pour assurer le retour des résidents, mais néanmoins le taux de vacance total des ouvrages est aujourd'hui de 82 % et la voirie est très largement congestionnée par de nombreux stationnements illicites non pénalisés.

Ces ouvrages souffrent d'une désaffectation nette de la part des résidents : des problèmes importants en 2000 ont provoqué la fuite de nombreux locataires, qui garent dorénavant leur voiture dans les rues environnantes ou sur les parkings aériens gratuits aux pieds des immeubles.

Les résidents qui malgré les incidents ont décidé d'adopter le mode de stationnement en ouvrage pour leur véhicule, ont une préférence marquée pour les box, dispositif plus sûr contre le vandalisme et choisissent majoritairement le parking surveillé par un maître chien la nuit (P3), de 20h à 8h ainsi que le parking semi-enterré (P1)

PROPOSITIONS DE REQUALIFICATION

Un certain nombre de préconisations concernant la requalification des parkings a été émis suite aux diagnostics réalisés sur ces parkings :

- La requalification de l'offre doit contribuer à améliorer l'ambiance générale des parkings (sols, signalétique, peinture), la structure (problèmes d'infiltration), les escaliers et cheminements piétons (peinture, éclairage, sol) et le système de contrôle d'accès (badges programmables pour les voitures et les piétons). L'objectif majeur est une meilleure sécurisation des biens et des personnes.
- La gestion interne, pour être optimale, devra passer par un suivi effectif des dysfonctionnements, des incidents et de la qualité du service proposé.
- Suite à l'engagement des travaux d'amélioration des parkings, la mise en œuvre d'une commercialisation active envers les locataires de la résidence et les habitants de la périphérie des parcs, ou d'autres résidences, aura pour objectif, par la mise à disposition d'une offre requalifiée, de répondre au problème de la vacance. Celle-ci devra s'accompagner, pour être efficace, d'une coopération renforcée avec les acteurs publics locaux en vue

d'assurer une politique de stationnement globale et cohérente, permettant notamment un respect de la réglementation en voirie.

- Au sujet du débat portant sur la destruction éventuelle d'un parking (P4), il a été démontré que cette action n'entraînerait pas un déficit d'offre de stationnement dans le quartier.

Site de l'Île-Saint-Denis centre

ENVIRONNEMENT GÉOGRAPHIQUE DES OUVRAGES

L'Île-Saint-Denis est une commune de 6810 habitants au nord de Paris (2^{ème} couronne). Elle constitue un lieu de passage important car elle assure la liaison entre Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers. S'étendant sur 10 ha, le quartier centre de l'Île-Saint-Denis est peuplé de 2 500 habitants et est caractérisé par une urbanisation particulièrement dense (proche de 25 000 habitants au km²). Ce secteur regroupe les équipements publics de la ville (Mairie, Poste, centre culturel, bibliothèque, écoles..) et quelques petits commerces.

En termes d'habitat, ce site est à dominante de logements sociaux avec six cités, totalisant 664 logements.



Vue aérienne de l'Île-Saint-Denis

PARTICULARITÉS DU SITE

Alors que les stationnements en ouvrage souffrent d'une massive sous-utilisation, le cœur de ville de l'Ile-Saint-Denis est congestionné et la voirie est majoritairement encombrée par des stationnements illicites avec effets ventouses (25 % de voitures ventouses). Une étude réalisée par Sofrétudes en juin 2004 démontre que le stationnement en surface ne remplit pas une fonction rotative mais bien une fonction de stockage. Ainsi, la saturation en voirie est plus liée à la qualité qu'à la quantité de l'offre en stationnement.



Le stationnement illicite le long des quais.



Le stationnement illicite sur le trottoir

En outre, ce site est particulièrement réduit en termes de surface, ce qui entraîne une très grande proximité entre les différentes résidences et parkings concernés, ainsi que la mairie (qui occupe une place centrale). Cette géographie particulière offre la possibilité d'une éventuelle collaboration entre la mairie et les différents bailleurs concernant la signalisation et la commercialisation de leurs parkings.

La requalification du centre ville de l'Ile-Saint-Denis fait l'objet d'un dossier de demande de subventions à titre dérogatoire (hors ZUS) auprès de l'ANRU. Les architectes Bres et Mariolle ont travaillé sur le renouvellement urbain de l'île. Or la rénovation et la sécurisation des parkings souterrains constituent l'un des enjeux majeurs pour la requalification du centre ville de l'Ile-Saint-Denis. La rue Méchin, à caractère central, prend aujourd'hui la forme d'une « rue couloir » bordée par les immeubles de logements et de commerces, sans attractivité. Le centre ville souffre de l'absence d'espaces publics – place ou square – habituels en cœur de cité. En effet, les voitures en stationnement encombrant la voirie et constituent un obstacle à toute action d'embellissement de l'espace public ou d'amélioration des cheminements piétons. En revanche, de nombreuses places restent disponibles dans les parkings souterrains.

Le projet de rénovation urbaine du centre-ville préconise, en lien avec l'arrivée du tramway, une réduction importante de l'offre de stationnement sur voirie, une requalification des espaces publics ainsi que la réouverture du parking Bocage (en tout ou partie).

Ainsi les expertises de la SCET et de SURETIS s'insèrent avec cohérence dans la réflexion globale portant sur les projets de renouvellement urbain de l'île et plus particulièrement en ce qui concerne la nouvelle politique de stationnement à adopter.

Dans les évolutions à venir, l'arrivée prochaine du tramway aura certainement pour conséquence :

- la réduction de l'offre de stationnement dans la rue principale de l'île (Rue Méchin),
- un risque encore plus fort de « stockage » des voitures sur la voirie par les résidents, en cas de report modal sur le tramway,
- la nécessité de l'identification d'un espace public convivial et attractif, libéré des voitures, autour de l'arrêt du tram et de la mairie.

RÉSIDENCES RETENUES POUR L'ÉTUDE

L'étude a été réalisée sur les parkings souterrains appartenant à quatre résidences de l'Île-Saint-Denis :

- la résidence « If de Verdun » (152 logements), propriété de la SA HLM LOGIREP,
- la résidence « Lénine » (82 logements), propriété de la SA HLM 3F,
- la résidence « Allende » (194 logements), propriété de la SA HLM 3F,
- la résidence « Bocage » (128 logements), propriété de la SA HLM IDF HABITAT.

CARACTÉRISTIQUES DES OUVRAGES

Gestion des ouvrages

- La résidence « If de Verdun » :
Deux gardiens sont présents en journée dans la résidence (dont un logé sur place). Ils passent chacun environ 30 min par jour dans l'ouvrage pour nettoyer (balayage et ramassage des poubelles) et assurer un petit entretien (néons). En cas d'incidents, ils sont chargés de prévenir le bailleur et d'appeler les entreprises compétentes.
- La résidence « Lénine » :
Une gardienne est présente à temps plein dans les locaux. La gestion du parking n'entre pas dans ses tâches quotidiennes, elle y effectue des passages mais sans régularité. Cependant elle assure le ramassage des ordures et

le nettoyage au jet de l'ouvrage une fois par trimestre, détecte les dégradations et les épaves, contacte les entreprises et prévient le bailleur.

- La résidence « Allende » :

Un couple de gardiens loge dans la résidence pendant la semaine. Le gardien effectue des rondes dans le parking (30 min. par jour). Il assure le ramassage des ordures et un nettoyage au jet du parking trimestriel. Il constate les dégradations et contacte les entreprises, contrôle les travaux.

- La résidence « Bocage » :

Un gardien doit assurer une présence sur quatre résidences (soit 313 logements). Cependant il se charge de relever les dégradations, contacte les entreprises et s'occupe du suivi des réparations dans le parking. Une entreprise de nettoyage, composée de deux employés présents 6j/7 prend en charge le nettoyage des parties communes (y compris le parking).

Description des ouvrages

Une enquête de 2002 menée par la ville estimait que l'offre en parking souterrain dépassait de 25 % la demande tout en n'étant utilisée qu'à 40 % seulement. Aujourd'hui encore, le taux de vacance dans les parkings souterrains est globalement proche de 50 %.

En détail :

- Le parking de la résidence « If de Verdun » : 100 places en box louées sur 200 -> Taux de vacance de 50 %.
- Le parking de la résidence « Lénine » : 55 places louées sur 119 -> Taux de vacance de 58 %.
- Le parking de la résidence « Allende » : 75 places louées sur 89 -> Taux de vacance faible de 16 %.
- Le parking de la résidence « Bocage » : 2 ouvrages, avec au total 132 places matérialisées, condamnés depuis 2003 -> Taux de vacance de 100 %.



Les parkings en ouvrage concernés par l'étude.

En règle générale, la très faible occupation des parkings est due à un déficit d'ambiance commun à l'ensemble des ouvrages, un report possible en voirie ainsi qu'un sentiment d'insécurité plus ou moins fondé.

Des problèmes d'insécurité ont en effet été relevés; chacun des ouvrages a connu des actes de vandalisme plus ou moins graves qui ont fortement marqué la mémoire des résidents. Le parking de la résidence « Bocage » notamment souffre d'une délinquance active et agressive (incendies, effractions nombreuses, certains jeunes résidents voulant s'approprier les lieux pour réaliser des trafics en tout genre), ce qui a conduit à la fermeture des deux parkings.

La reconquête des ouvrages devra passer par un changement de perception des habitants quant à la qualité et la sûreté de l'offre qui leur est proposée.

PROPOSITIONS DE REQUALIFICATION

Les consultants de la SCET, après un travail d'étude en collaboration avec les élus de l'Ile-Saint-Denis et des représentants de la communauté d'agglomération, Plaine Commune, proposent un certain nombre de pistes d'actions pour requalifier l'offre de stationnement :

- Des travaux d'améliorations qualitatives d'ambiancement et d'agencement avec pour objectifs principaux de lutter contre le sentiment d'insécurité et de symboliser la reprise en main des parkings par les bailleurs.
- La création d'un parking ouvert au public (abonnés) dans le secteur de la mairie (parking Lénine) pour décongestionner le stationnement dans ce quartier.
- Des actions fortes à développer par la commune de l'Île-Saint-Denis et la communauté d'agglomération de Plaine Commune :
 - La mise en place d'un dispositif mutualisé de surveillance humaine, qui visera au respect des contraintes des différents partenaires, en établissant des durées de vacation différentes et adaptées, fonction du degré d'intervention nécessaire dans chaque ouvrage.
 - La définition d'une nouvelle politique de stationnement qui passera par un aménagement de la voirie et un meilleur contrôle du stationnement pour favoriser la rotation et le respect de la réglementation (embauche de 2 agents de contrôle).
 - La création d'un guichet unique d'information stationnement pour commercialiser l'offre des bailleurs et informer et sensibiliser les habitants sur les travaux considérables de requalification des ouvrages.
 - La mise en œuvre d'une campagne de communication et d'une signalisation commune à l'ensemble des bailleurs pour lancer un signal fort à l'ensemble des habitants.
 - La mise en place d'un comité de suivi technique multipartenarial qui organisera des réunions dont la fréquence sera à minima trimestrielle. Ce comité regroupera la ville, les bailleurs et les services de sécurité.

Ce partenariat entre la ville et les bailleurs pourrait se concrétiser par la signature d'une charte d'engagement (convention) qui aura pour objectif :

- d'assurer le maintien et le suivi de la qualité du dispositif dans le temps,
- de maîtriser les phénomènes de report,
- d'adapter le dispositif à l'évolution de la demande et de l'offre.

Références

Le stationnement résidentiel – PUCA (collection sous la direction de Jacques Frenais) – synthèses de recherches menées en 1999-2000

Un ensemble de chercheurs publie, sous forme de chapitres, l'enseignement qu'ils tirent des études qu'ils ont menées sur les liens entre le logement des ménages et le stationnement des véhicules. Les chapitres qui abordent nos thèmes d'études sont :

- Entre public et privé.
- Du garage habité au parking standardisé.
- Le parking souterrain est-il encore pertinent?

Le document reste dans une optique de recherche

La question abordée est celle du stationnement dans son ensemble, à savoir comme service au logement, ou service de proximité, mais également comme service urbain.

Stationnement et rénovation urbaine – Problématique, études de cas. CDC et PUCA – Mai 2004

Objectif: cet ouvrage, qui s'appuie sur l'observation de cas originaux (sept cas), tente de proposer quelques pistes d'observations aux opérateurs, collectivités locales et bailleurs sociaux notamment, confrontés au problème de l'adaptation du stationnement dans un projet de rénovation urbaine. Il vise à mettre en évidence la place accordée au stationnement dans plusieurs projets de renouvellement urbain.

Structure : une première partie est consacrée à une synthèse des problématiques générales soulevées par les stationnements et son association avec un projet de renouvellement urbain. Il s'agit de dresser un constat des pratiques actuelles et de leur pertinence, de soulever des réflexions, mais très peu d'apporter des solutions concrètes. Une deuxième partie vise à traiter sept cas pratiques.

1. Points de repères et méthode

- La rénovation urbaine, une opportunité pour repenser le stationnement
- Articulation de la question du stationnement avec les démarches de rénovation urbaine
- Etudes de marchés, programmation, diversification des produits et des services
- Concertation avec les habitants et les usagers
- Qualité des services (les éléments de la qualité du service, une professionnalisation croissante)

2. Fiches de cas

- Les Dervallières à Nantes
- Les Indes à Sartrouville
- Les hautes Noues à Villiers-sur-Marne
- Les Coteaux à Mulhouse
- La Caravelle à Villeneuve-la-Garenne
- La Villeneuve et le village Olympique à Grenoble
- Bellefontaine à Toulouse

Les fiches de cas proposent une description du site (du quartier et de la résidence), des modalités du projet de renouvellement urbain dont il a fait l'objet et de la place occupée par le traitement du stationnement dans cette dynamique. Une carte du site est toujours fournie en fin d'étude de cas.

On est donc dans un mode descriptif qui tire son intérêt de la diversité et des particularités des sept cas étudiés.

Ainsi le document dans son ensemble dresse un tableau assez riche des différentes insertions originales du traitement du stationnement dans les projets de renouvellement urbain et ne se risque pas à une globalisation abusive des méthodes d'actions à préconiser pour requalifier le stationnement.

Il se borne à la description et à l'analyse, soulève des problèmes. Il constitue une excellente introduction à notre ouvrage.

Le stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social
– Etude exploratoire. Sylvie Mathon du CETE Nord Picardie –
2^{ème} trimestre 2004

Objectif: cerner les enjeux et les difficultés spécifiques du stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social.

Ressources:

- Une recherche bibliographique (dont de nombreux travaux réalisés par le PUCA)
- Des entretiens semi-directifs auprès d'acteurs institutionnels (DDE, associations nationales des locataires...)
- Des entretiens semi-directifs auprès d'habitants (dont ménages locataires HLM)
- Organisation d'une réunion débat avec débat avec une dizaine de bailleurs du nord Pas-de-Calais
- 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 (Villeneuve d'Ascq)
- L'analyse des restes à charges à payer par les ménages (après déduction de l'APL)
- L'analyse de dossiers de montages d'opérations neuves HLM
- L'analyse du fonctionnement du stationnement sur quatre quartiers d'habitat social (deux quartiers à Lille, le quartier de l'Hôtel de ville à Villeneuve d'Ascq, un quartier à Aulnay-sous-Bois). But : varier les caractéristiques urbaines des quartiers. Les études de cas prennent appui sur l'analyse des études et diagnostics déjà réalisés sur ces sites, sur l'exploitation de données de l'INSEE, la réalisation d'entretiens, la distribution et l'exploitation de questionnaires, la visite et l'observation des quartiers.

Structure:

1. Présentation de la problématique et de la méthodologie.
2. Présentation générale des quatre cas : localisation des sites choisis dans un quartier spécifique, localisation du quartier dans la ville, description des logements sociaux concernés, énumération brèves des problèmes liés aux parkings et des actions antérieures menées. L'objectif est de « camper le décor ». Le détail sur les quatre cas se trouvera disséminé dans le corps du document en fonction des points abordés.
3. Les enjeux urbains de l'occupation de l'espace par la voiture en stationnement
4. Les spécificités du parc locatif social en termes de stationnement résidentiel.

5. Discours et pratiques des bailleurs sociaux. Mieux connaître la demande de stationnement dans le parc locatif social
6. Quel rôle pour la puissance publique dans un marché local du stationnement?
7. Bibliographie.

Dans le document, l'auteur réalise un travail de synthèse sur les différents thèmes abordés et illustre son propos par des développements portant majoritairement sur des observations tirées des analyses faites sur les quatre cas étudiés ou sur d'autres sites.

L'étude se termine sur le rôle de la puissance publique sur la question du stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social. L'auteur laisse le lecteur méditer sur l'idée de coopération entre le bailleur et les collectivités locales...

Stationnement, sortir de l'égaré – Fédération Nationale des métiers du stationnement – Mai 2005

Objectif: la FNMS s'efforce de poser les questions de fonds sur le stationnement en général, ouvre des pistes et lance le débat (ne propose pas de solutions opérationnelles).

Structure : découpage en six petits chapitres :

- Stationnement : le temps du service
- Communiquer pour convaincre
- Où va l'argent du stationnement ?
- Le stationnement maîtrisé, alternative au péage urbain
- Parkings : entre équilibre économique et enjeu social
- Le stationnement accessible à tous a-t-il un avenir ?

Sur l'ensemble des six chapitres, aucun n'est directement centré sur la question du stationnement dans les quartiers d'habitats sociaux.

Sur trois sites contrastés de la rénovation urbaine, une équipe de la SCET dirigée par Daniel Grande, à l'initiative du PUCA, a travaillé à créer les conditions de la restauration des services du stationnement en ouvrages. L'expérience a conduit à déterminer les méthodes pour acquérir les qualités d'un professionnalisme indispensable. Elle a constitué, avec les garants des lieux, les germes d'une mutualisation des moyens de la gestion de proximité, de la sûreté, de la politique commerciale et de l'aménagement des espaces. C'est le témoignage de ces expertises, alimenté de quelques contributions de pionniers, qui est présenté ici.

On three sites of urban renewal, a team of the SCET, which is headed by Daniel Grande, at the request of the PUCA, created the conditions to restore the car parks. This experiment determined the required methods to acquire the qualities of an essential professionalism. With the car parks' owners, it settled the seeds of common means for managing proximity, security, commercial policy and planning. You can find here those expertises with some pioneers' contributions.

Le plan | urbanisme | construction | architecture | PUCA depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine. Organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Sociétés urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment ; le PUCA développe une recherche finalisée autour de plusieurs programmes : La ville pour tous | Se loger, habiter | Organiser les territoires | Le renouvellement urbain | Le futur de l'habitat | Innover pour construire durable | Énergie dans le bâtiment : PREBAT ; et d'ateliers thématiques assurant des transversalités entre programmes sous forme de rencontres entre chercheurs et acteurs, décideurs publics ou représentants des milieux professionnels, ainsi que des programmes d'appui : • actions régionales pour lesquelles le PUCA a suscité l'émergence de pôles régionaux d'échange sur le développement et l'aménagement des territoires • actions internationales dont Europan, programme européen de concours d'idées entre jeunes architectes • actions vers les professionnels • actions de valorisation et de diffusion-communication des résultats de ses travaux.



ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement

ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer

Direction générale de l'urbanisme de l'habitat et de la construction

| plan | urbanisme | construction | architecture |
|--|-----------|--------------|--------------|
| ► Sociétés urbaines et habitat | | | |
| La ville pour tous | | | |
| Cultures urbaines et espaces publics | | | |
| Défis de la citoyenneté urbaine | | | |
| Emploi, insertion, discriminations | | | |
| Mobilités et territoires urbains | | | |
| Polarisation sociale de l'urbain et services publics | | | |
| Rénovation urbaine et mixité sociale | | | |
| Se loger, habiter | | | |
| Accès au logement | | | |
| Habitat et vie urbaine | | | |
| Patrimoine et retraites | | | |
| Socio-économie de l'habitat | | | |
| Trajectoires résidentielles | | | |
| L'Europe et la recherche urbaine | | | |
| ► Territoires et aménagement | | | |
| Organiser les territoires | | | |
| Organisation de l'espace urbain et dynamiques économiques | | | |
| Politiques territoriales et développement durable | | | |
| Plate-forme internationale d'échanges sur les territoires | | | |
| Ville et aménagement | | | |
| Le renouvellement urbain | | | |
| Démolition et recomposition des quartiers | | | |
| Insécurité et violences urbaines | | | |
| Renouvellement urbain et environnement | | | |
| Rénovation urbaine et stationnement | | | |
| ► Villes et architecture | | | |
| Le futur de l'habitat | | | |
| Activités d'experts et coopérations interprofessionnelles | | | |
| Concevoir pour l'existant | | | |
| Échelle et temporalités des projets urbains | | | |
| Futur de l'habitat | | | |
| Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité | | | |
| Innovations urbaines | | | |
| Maison individuelle, architecture, urbanité | | | |
| Métiers de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre | | | |
| Quartiers durables | | | |
| ► Technologies et construction | | | |
| Innover pour construire durable | | | |
| Chantiers rapides CQFD | | | |
| Nouvelles technologies et construction | | | |
| Observatoire de la démarche HQE | | | |
| Palmarès de l'innovation | | | |
| Villas urbaines durables | | | |
| Énergie dans le bâtiment : PREBAT | | | |
| Bâtiment 2010 | | | |

www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca

ISBN 2-11-085680-7

15 €