

## NORMES DE STATIONNEMENT DANS LES FUTURES OPERATIONS DE LOGEMENTS A PARIS

En 1990, seulement 46,2 % des ménages parisiens sont équipés d'au moins une voiture, dont 6 % de deux voitures ou plus. A l'échelle de la région ou des grandes villes de province, leur taux de motorisation (1) reste faible : 52,2 %. Ce taux s'accroît de 0,4 % par an entre 1982 et 1990, à un rythme toutefois moins soutenu que de 1975 à 1982, où il augmentait de 0,8 % par an. Le nombre de véhicules des ménages atteint 572 200 en 1990.

Malgré la faiblesse de ces taux, la question du stationnement de véhicules des résidents est toujours d'actualité.

On estime en effet qu'en 1990, 60 % des véhicules appartenant à des parisiens peuvent se garer dans des parkings privés d'immeubles.

Pour l'ensemble de Paris, on a :

	1982	1990
Nombre de VP des ménages	555 200	572 200
Nombre de places privées (2)	286 000	348 000

Même en tenant compte de l'offre de stationnement hors voirie des parcs publics et des garages commerciaux utilisable par les résidents (d'ailleurs mal connue), la rue est actuellement un garage obligé pour un nombre important de véhicules des parisiens, de l'ordre de 170.000 à 180.000 véhicules soit environ 30 % du parc (3).

Les effets de la politique menée en matière de stationnement ces dernières années sont sensibles : depuis 1982 et sur l'ensemble de Paris le déficit résidentiel -nombre de véhicules des ménages sans places de stationnement privées- diminue de 4 à 5 000 unités chaque année. Toutefois, conjuguer les deux objectifs de la Ville -d'une part, mieux utiliser

- 
- (1) Taux de motorisation : pourcentage du nombre de véhicules par ménages, estimé ici en supposant que le nombre de ménages ayant plus de deux véhicules est marginal.
  - (2) Les chiffres de la taxe d'habitation (DGI 1990) sont les seuls permettant de répertorier le nombre de places de stationnement privé. Des écarts de 20 % ont été observés dans certains secteurs, en valeurs absolues.
  - (3) D'après l'équation du stationnement de nuit établie en 1989 par la Direction de la Voirie.

la voirie pour la circulation en permettant une meilleure répartition de l'espace public et d'autre part, accorder la priorité au stationnement résidentiel- passe bien par la poursuite de la politique engagée de développement de l'offre de stationnement hors voirie pour le logement dans des parcs publics et dans les nouvelles opérations de construction.

## **I. NORMES DE STATIONNEMENT DU POS**

Les normes de stationnement des logements sont actuellement exprimées dans le POS sous forme d'un pourcentage minimum de la SHON de l'opération à réserver au stationnement associé à un nombre minimum de places par logements. Elles sont appliquées de manière homogène sur l'ensemble de la capitale :

- logements aidés : 25 % de la SHON min. 1 pl/logt
- autres logements : 35 % de la SHON min. 1 pl/logt

S'y ajoute une orientation fixée depuis 1989, consistant à exiger 1,5 place par logement pour toute opération nouvelle.

## **II. LA DEMANDE EN PLACES DE STATIONNEMENT RESIDENTIELLES ET LE DEFICIT RESIDENTIEL**

### **II.1 La demande d'après le RGP 90**

L'observation des taux de motorisation dans les logements récents (achevés après 1981) rend compte des besoins actuels des résidents dans chaque opération dans la mesure où l'offre de stationnement y est supérieure à la demande.

En effet, ce taux de motorisation des ménages des logements récents est en moyenne de 69 % sur l'ensemble de la capitale, soit de 0,7 véhicule par logement, à comparer avec les minima réglementaires du POS d'une place à construire par logement.

Par ailleurs, dans la perspective d'adéquation entre l'offre créée dans chaque opération et les besoins qui vont s'y exprimer, il est justifié de conserver des normes distinctes en fonction du type de logement : le taux de motorisation des ménages des logements sociaux récents est de 61 % en moyenne (il varie de 30 % dans le 3ème arrondissement à 70 % dans le 12ème) alors que celui des ménages des autres logements récents est de 74 % (il varie de 43 % dans le 1er arrondissement à 90 % dans le 16ème).

En moyenne les normes actuelles du POS permettent donc de répondre à la demande dans chaque opération quel que soit l'arrondissement, et même bien au-delà dans les arrondissements centraux. Elles permettent même d'assurer un volant de réserves pour l'avenir et pour les riverains.

Mais ce constat appelle deux remarques :

- le volant de réserves ainsi dégagé est-il suffisant ?
- est-il toujours adapté spatialement ?

## **II.2 Le volant de réserves est-il suffisant ?**

D'une manière générale, devant l'ampleur du déficit résidentiel et compte tenu du rythme faible de la construction neuve, il pourrait être envisagé de rendre plus incitatives encore ces normes de stationnement en augmentant de quelques points les valeurs retenus pour les logements aidés et non aidés.

## **II.3 Est-il adapté spatialement ?**

La remarque précédente peut être élargie à d'autres aspects de la demande locale :

- Si dans le secteur diffus, et de manière globale, la constitution de réserves est tout-à-fait justifiée puisqu'elle est de nature à pallier l'inadéquation entre l'offre et la demande des zones riveraines, qu'en est-il dans les secteurs où le déficit résidentiel est faible -il y en a- ou dans le cas d'opérations d'aménagement importantes.

Ne risque-t-on pas alors d'encourager la création de parcs résidentiels privés sous-utilisés, ou utilisés à d'autres fins ?

- La coïncidence des zones à fort déficit résidentiel et des zones à forte densité d'emploi oblige à envisager avec prudence le développement excédentaire du nombre de places de stationnement. La mise en place de seules normes planchers pour les logements présente en effet des risques importants de dépassements et d'affectation des places pour les bureaux, dont le nombre devrait être parallèlement contingenté.

La formulation d'une norme incitative mais établie sous forme de fourchette est de nature à limiter cet effet de "syphon".

A titre d'illustration, le tableau et les cartes jointes caractérisent le déficit résidentiel.

Le tableau présente par arrondissement l'ampleur du déficit résidentiel qu'il faudrait à terme résorber, son évolution entre 1982 et 1990 et son acuité, en partie perçue par les résidents : le pourcentage des véhicules sans places de stationnement privé. C'est ce dernier indicateur qui a été cartographié à différentes échelles sur la carte n°1 et la carte n°2.

Considérée à l'échelle de l'arrondissement, la situation apparaît sur ces documents toujours préoccupante dans les arrondissements centraux et le 17ème : plus de 60 % des véhicules des résidents ne bénéficient pas de places de stationnement privatif, voir la quasi-totalité dans les deux premiers arrondissements.