

# LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL DANS LE PARC LOCATIF SOCIAL DU GRAND NANCY

Aujourd'hui, la norme nationale est d'une place de stationnement par logement HLM. Depuis la loi du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions, la location du logement et la location de la place de parking dans le parc HLM sont dissociées. Cette disposition ne s'applique pas aux immeubles construits avant 1977 et aux maisons individuelles avec garage. Au fil des années, les bailleurs constatent que les locataires de logement HLM louent de moins en moins la place de parking qui leur est attribuée. Les baisses de prix pratiquées par certains bailleurs n'ont pas inversé la tendance. Face à cette situation, «Union et Solidarité», association regroupant les dix bailleurs présents dans le Grand Nancy, a décidé d'engager une étude sur le stationnement dans le parc HLM afin de faire un état des lieux de l'offre et de la demande, poser un diagnostic objectif de la vacance, et formuler des préconisations pour l'avenir. Cette étude a été confiée à l'Aduan.

#### **EN RÉSUMÉ**

Les bailleurs sociaux gèrent un peu plus de 10 000 places de stationnement dans l'agglomération nancéienne. Un emplacement sur quatre est aujourd'hui inoccupé. La commune de Nancy regroupe les deux-tiers des places vacantes.

Le sous-équipement en automobile des ménages résidant en HLM, leur niveau de ressources souvent insuffisant pour assurer le coût d'un emplacement, ou encore la concurrence de l'offre de proximité abondante et gratuite, sont des facteurs identifiés qui minorent les besoins des locataires. En fonction des différents contextes urbains, il convient donc de dimensionner au plus juste les espaces consacrés au stationnement.

Cette étude ouvre la réflexion sur la place du stationnement dans les opérations immobilières et dans l'espace public. Elle propose des leviers à mettre en place pour lutter contre la vacance, dans le parc existant et dans les futures opérations.

#### **SOMMAIRE**

Méthodologie	2
L'offre de stationnement	2
Le coût du stationnement	3
Les caractéristiques de la vacance	4
Les facteurs explicatifs de la vacance	
Des leviers d'actions	

### Méthodologie

Cette étude porte sur le territoire du Grand Nancy. Elle a été réalisée en deux temps.

Le premier volet a pour objectif d'offrir une vision globale de l'offre de stationnement proposée par les bailleurs, de faire un point sur l'occupation des parkings, et d'identifier les premiers éléments explicatifs de la vacance. Ce diagnostic s'est appuyé sur différentes sources d'informations : fichier de gestion des bailleurs fourni par l'UES, données INSEE, données sur la taxe d'habitation recueillies auprès du Grand Nancy, et entretiens menés par l'ADUAN auprès de techniciens des organismes HLM et des communes. Le deuxième volet de l'étude a pour objectif de proposer des pistes d'actions permettant de réduire la vacance, et de mieux dimensionner les espaces dédiés au stationnement.

L'analyse des principaux facteurs explicatifs de la vacance a été fondée sur l'expertise de 12 programmes à fort taux de vacance, qui sont représentatifs de la diversité des contextes urbains de l'agglomération. Plus précisément, l'expertise a été effectuée grâce au croisement des paramètres suivants :

- données socio-économiques des locataires
- marché local du stationnement
- analyse spatiale des espaces environnants

 enquête in-situ réalisée conjointement avec les gestionnaires de proximité (gardiens, chargés de clientèle...).

Un benchmark a également été réalisé à l'échelle nationale sur les pratiques et innovations en termes de réglementation, de gestion et de construction des parkings.

À noter que les emplacements de stationnement étudiés sont ceux appartenant aux bailleurs sociaux et que les places de stationnement de surface des grands quartiers, propriétés du Grand Nancy, ne sont pas prises en compte.

## L'offre de stationnement

#### Des places situées majoritairement en souterrain et à Nancy

Au 1<sup>er</sup> juin 2012, les bailleurs sociaux gèrent 25 710 logements pour 10 073 places de parking. La moitié des emplacements se situe à Nancy alors que la ville centre ne représente qu'un tiers des logements de l'agglomération.

Près de 90 % des places appartiennent à 5 bailleurs. À Nancy, il s'agit principalement de Batigère, de l'OPH de Nancy, d'Est Habitat Construction et de la Société Lorraine d'Habitat. Dans le reste de l'agglomération, c'est MMH qui est propriétaire de la majorité des places.

Le parc de stationnement est constitué de deux types de produits : des emplacements souterrains ou en surface. Qu'ils soient en souterrains ou en surface, les emplacements peuvent être constitués de box ou de garages fermés.

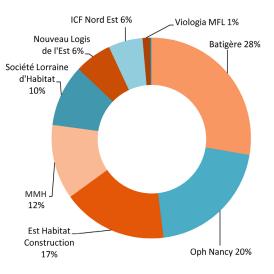
- Les emplacements souterrains représentent 65 % de l'offre globale et un tiers Société Lorraine d'Habitat d'entre eux sont constitués de box fermés.
- Les emplacements en surface représentent, quant à eux, 35 % de l'offre globale dont plus de la moitié en garages fermés.

Selon leur typologie, ces emplacements offrent des prestations diverses qui varient de la simple possibilité de stationner un véhicule à la fonction de stockage ou de bricolage. Ce sont ces prestations qui influent sur l'importance de la demande.

10 073

Nombre de places de stationnement géré par les bailleurs sociaux dans le Grand Nancy

#### > Répartition du parc de stationnement par bailleur



Source : UES 2012

## Le coût du stationnement

#### Calcul du coût global du parking

Les emplacements de stationnement sont considérés comme des dépendances au logement par le Code Général des Impôts. À ce titre, ils sont assujettis à la taxe d'habitation. Cependant, tous les locataires ne payent pas la taxe d'habitation: les bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA) en sont exonérés, et d'autres ménages à faibles revenus bénéficient d'un plafonnement. Par ailleurs, le loyer du parking n'est pas couvert par l'APL.

Toutes catégories confondues, le loyer moyen d'un emplacement est de 36 € par mois, dont 2 € de charges de gestion. Le loyer du parking dépend cependant du type de produit : un emplacement en box fermé coûte deux fois plus cher qu'une place en surface, soit 23 € contre 14 €. Les deux-tiers des places sont louées entre 30 et 50 € par mois.

36€

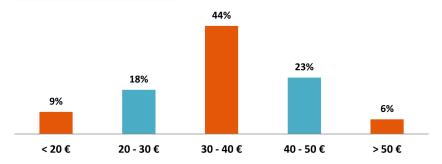
C'est le coût moyen par mois d'un emplacement de parking dans le parc locatif social du Grand Nancy

### > Coût global du stationnement par typologie (euros/mois)

	Non boxé	Box fermé	Total
Souterrain	32,4	41,3	36,6
Surface	23,3	40,7	35,6
Coût moyen	29,3	40,9	36,2

Source: UES juin 2012

### > Ventilation du montant des loyers de stationnement dans le Grand Nancy en 2012



## La taxe d'habitation peut accroître le coût du stationnement de 25 %

Dans le Grand Nancy, le montant moyen de la taxe d'habitation d'un parking est de  $9 \in$  par mois. Les valeurs extrêmes varient de  $1 \in \grave{a}$   $26 \in$  par mois.  $\grave{A}$  titre d'illustration, un emplacement souterrain dans une résidence située dans le quartier des Rives de Meurthe  $\grave{a}$  Nancy, loué  $32 \in$  par mois, est assujetti  $\grave{a}$  une taxe d'habitation de  $9 \in$ . Le montant de la taxe d'habitation augmente ainsi le coût de stationnement de 25 %.

## Les caractéristiques de la vacance

#### Un emplacement sur quatre est vacant

Sur les 10 073 places de stationnement HLM proposées à la location, 2 417 sont vacantes, soit 24 %. La ville de Nancy est la plus concernée par ce phénomène, car elle concentre les deux-tiers des places non louées alors qu'elle ne représente que 50 % de l'offre globale. Sur les 5 032 places de parking disponibles à Nancy, 1 531 sont vacantes.

La vacance touche l'ensemble des bailleurs, mais elle est plus forte pour l'OPH de Nancy, Nouveau logis de l'Est et la Société Lorraine d'Habitat qui sont propriétaires de la grande majorité des logements à Nancy.

Conséquence : les rues sont fréquemment encombrées de voitures alors que des emplacements de parking HLM sont sous-utilisés.

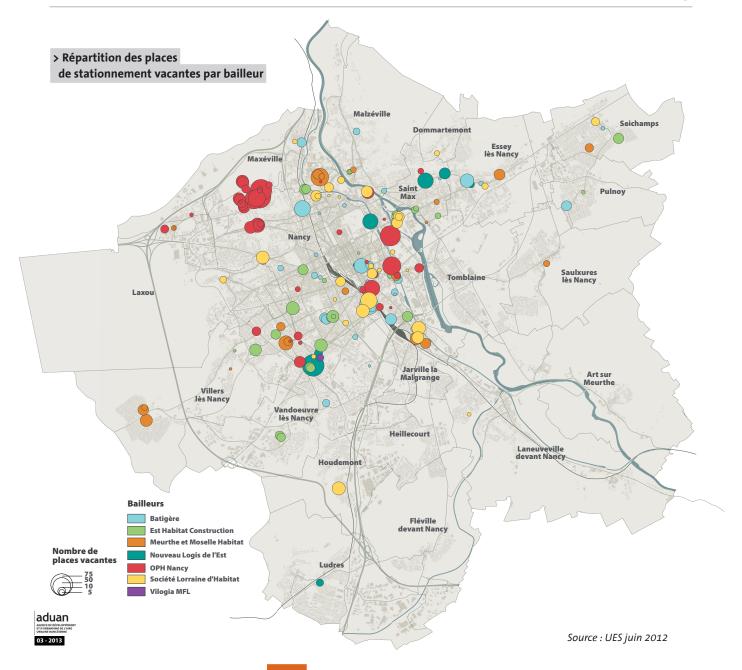
Face à ce constat et aux risques et nuisances engendrés, la réponse des pouvoirs publics au stationnement anarchique sur l'espace public est variable sur le territoire Grand Nancéien. Dans certaines communes, le stationnement gênant est verbalisé, alors que dans d'autres, les polices municipales privilégient le dialogue avec les automobilistes concernés. Certaines d'entre elles installent des dispositifs dissuasifs de type potelets. Des rues à double file sont parfois mises en sens unique afin de créer des emplacements supplémentaires.

Proportion de places de stationnement vacantes dans le parc HLM en 2012

#### > Répartition de la vacance de stationnement par bailleur dans le Grand Nancy

	Nombre total de places	Nombre de places vacantes	Taux de vacance
Batigère	2 791	405	14,5%
EHC - Est Habitat Construction	1 713	326	19,0%
ICF NE - Immobilier des Chemins de Fer Nord Est	561	1	0,2%
MMH - Meurthe-et-Moselle Habitat	1 212	281	23,2%
NLE - Nouveaux Logis Est	605	195	32,2%
OPH Nancy - Office Public d'Habitat de Nancy	2 049	838	40,9%
Présence Habitat	23	0	0,0%
SLH - Société Lorraine d'Habitat	1 002	364	36,3%
VILOGIA MFL - Maison Familiale Lorraine	117	7	6,0%
Total général	10 073	2 417	24,0%

Source: UES juin 2012



## Une vacance qui touche principalement les parkings souterrains sans box

Le stationnement en souterrain connaît un taux de vacance deux fois plus important qu'en parking de surface (30 % contre 13%). Parmi les emplacements souterrains, la vacance touche davantage les emplacements sans box. La demande des parkings avec box est plus importante, car ils sont souvent utilisés comme pièce supplémentaire pour le stockage.

#### > Caractéristiques de la vacance par type de stationnement dans le Grand Nancy

		En souterrain	En surface	Total
Taux de vacance	sans box	41 %	17 %	35 %
	avec box	10%	10%	10 %
	Total	30 %	13 %	24 %

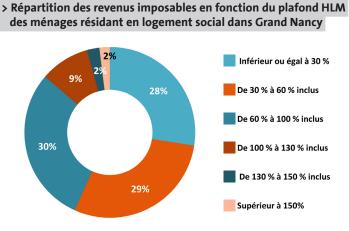
Source: UES juin 2012

## Les facteurs explicatifs de la vacance

#### Une précarité économique

Les caractéristiques socio-économiques des locataires influent largement sur les phénomènes de vacance de stationnement résidentiel.

Le parc HLM présente en effet une part non-négligeable de ménages à faibles revenus. 57 % de locataires HLM disposent de revenus inférieurs à 60 % des plafonds de ressources fixés par l'État. Par exemple, pour un ménage de 3 personnes, le plafond de revenus s'établit à 1 559 € par mois.



Source: FILOCOM 2011

Des locataires du parc HLM ne possèdent pas de voiture

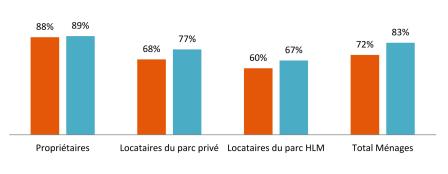
#### Des ménages résidant en HLM peu équipés en automobile

La précarité économique des ménages du parc HLM se traduit dans les faits par un faible taux de motorisation. 40 % d'entre eux ne possèdent pas de voiture contre 12 % chez les propriétaires. Cette proportion est tout à fait comparable à celle d'autres agglomérations : Metz (38 %), Lunéville (39 %), Communauté Urbaine de Lille (38 %)...

Le taux de motorisation n'est cependant pas homogène sur l'ensemble du ter-

- Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus l'équipement en automobile augmente. Ainsi, dans les communes de la deuxième couronne, seuls 10 % des locataires du parc HLM ne possèdent pas de voiture.
- Dans les grands ensembles HLM, la part des ménages sans voiture est plus importante avec des taux souvent supérieurs à 60 %.

#### > Taux d'équipement des ménages en automobile



■ Grand Nancy ■ Lorraine Source : INSEE RGP 2008

#### Une offre de proximité abondante et gratuite

L'espace public offre de nombreuses places gratuites à proximité des logements HLM. Ce facteur cumulé avec la précarité économique des ménages explique l'essentiel de la vacance.

À Nancy, la voie publique (parking, voirie...) permet à plus de la moitié des ménages de se garer gratuitement.

Dans les quartiers en cours de construction, les terrains vagues sont utilisés comme parkings, d'où une forte vacance observée dans les programmes récents.

L'offre de proximité peut également être payante, mais s'avèrerait être moins chère que les parkings des bailleurs. C'est le cas, par exemple, de l'abonnement résidentiel à Nancy permettant de stationner sur la voie publique pour  $19 \in$  par mois (à noter qu'à partir du 1er mai 2013, le tarif de l'abonnement mensuel du stationnement résidant à Nancy baisse, passant de  $19 \in$  à  $14 \in$ ).



Avenue de Boufflers devant l'opération SLH, une vingtaine de places gratuites sont situées directement devant l'immeuble, auxquelles s'ajoute une cinquantaine à moins de 200 mètres.

#### D'autres facteurs

D'autres facteurs plus ponctuels peuvent également contribuer au développement de la vacance, tels que :

- Des défauts de conception des espaces de stationnement : des accès mal calibrés ou le manque de visibilité lors de la sortie des véhicules.
- Le sentiment d'insécurité : les résidences qui ont ponctuellement connu des problèmes d'insécurité sont souvent concernées par une hausse de la vacance. Lorsque les problèmes sont résolus, les locataires tardent à relouer, la réputation du parking et le changement dans les habitudes de stationnement évoluant lentement.



Certains accès sont mal calibrés pour des véhicules de type monospaces ou utilitaires, et peuvent obliger à des manœuvres délicates.

## Des leviers d'actions

De ces différents constats, il convient aujourd'hui de prendre des mesures permettant de réduire la vacance dans le parc existant, et d'éviter le surdimensionnement du stationnement dans les nouvelles opérations, pour ne pas fraqiliser leur équilibre budgétaire.

#### Agir sur le coût du loyer dans le parc existant

Certains bailleurs ont déjà diminué les loyers des places de stationnement pour tenir compte du faible niveau de revenus des locataires. Leur marge de manœuvre reste cependant réduite en raison de l'impératif du modèle économique HLM fondé sur un calcul d'équilibre financier lors du montage des opérations (amortissement-entretien des programmes). Afin de proposer des niveaux de loyers tenant compte du marché local de stationnement et du budget des locataires, une évolution de la réglementation HLM paraît nécessaire.

#### Mieux communiquer sur l'ouverture du stationnement aux tiers

La loi offre la possibilité aux bailleurs sociaux de louer les emplacements vacants à des tiers. Mais cette possibilité est peu utilisée car les ménages non résidents du parc HLM ne sont pas suffisamment informés des places disponibles. La mise en place d'un portail internet commun à tous les bailleurs accompagnée d'une communication grand public pourrait améliorer la visibilité de l'offre.

#### Réduire les normes de stationnement dans les documents d'urbanisme en fonction des contextes urbains

Le Code de l'Urbanisme autorise les collectivités dans le cadre de leurs documents d'urbanisme (PLU) à déroger à la norme d'une place de stationnement par logement (au minimum). Certaines agglomérations l'ont déjà fait dans les programmes HLM neufs:

- La Communauté Urbaine de Bordeaux prévoit entre o et 1 place selon le type de financement.
- Le PLU de Perpignan établit une exonération totale en zone urbaine dense.
- La Communauté Urbaine de Nice Métropole exonère totalement la réalisation de places de parking dès lors qu'un parking public est situé à moins de 300 mètres.
- La Communauté Urbaine de Lille fixe 0,6 place par logement.

Dans le Grand Nancy, les PLU exigent au minimum une place de stationnement par logement. Seul le PLU de Nancy exonère de 30 % les logements financés en PLAI (Prêt locatif d'aide à l'intégration) de places de stationnement, portant la norme de stationnement à 0,7 place par logement.

#### Engager une réflexion sur la place du stationnement dans les ÉcoQuartiers et dans les nouvelles opérations

Les ÉcoQuartiers encouragent une diminution des normes de stationnement (entre 0,5 et 1 place par logement selon le contexte urbain), la mutualisation de l'offre, la réversibilité des usages ou encore la mutabilité de l'ouvrage. Ce dernier principe entraine des évolutions dans les modes de conception (silo, parking semi-enterré...), et privilégie des matériaux facilement recyclables ou démontables.

Ces parkings peuvent ainsi devenir de véritables pôles multimodaux offrant des services variés : autopartage, bornes électriques, aires de covoiturage, location de vélos, conciergeries pour des services (relais colis, pressing, point poste...).

Des réflexions et des expérimentations pourraient ainsi être menées pour poursuivre la diffusion de ces pratiques sur l'agglomération nancéienne.

#### Agir contre le sentiment d'insécurité et traiter les problèmes techniques

Afin d'agir contre le sentiment d'insécurité, il est nécessaire de bien diagnostiquer les facteurs responsables pour proposer les solutions les plus appropriées (actes réellement constatés ou sentiments favorisés par la conception du parking). Selon les cas, différentes pistes d'action pourront être explorées : vidéosurveillance, gestion sécurisée des accès, travaux permettant d'améliorer le confort visuel et la lisibilité de l'espace (éclairage, peinture et colorisation...), propreté (nettoyage fréquent et enlèvement des encombrants ou épaves...).

Au-delà des interventions nécessaires pour améliorer le niveau de sécurité, une requalification technique peut parfois s'avérer indispensable pour traiter les dysfonctionnements identifiés: circulations et emplacements engendrant des manœuvres difficiles, inondations, remontées d'égouts...

### **Conclusion**

L'enjeu pour le territoire est d'éviter une surproduction de l'offre de stationnement et l'encombrement de l'espace public. La définition d'un juste ratio de stationnement, en fonction des différents contextes urbains, nécessitera une réflexion transversale qui sera menée dans le cadre de l'élaboration du futur PLU communautaire. Dans l'attente. lors de la Conférence Intercommunale du Logement de janvier 2013, il a été proposé à l'ensemble des communes la possibilité de mettre en place, dans leur PLU, l'exonération de places de stationnement pour tous les logements financés en PLAI. Pour entériner cette politique, les maires ont souhaité débattre de cette évolution réglementaire dans leurs communes respectives.

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AIRE URBAINE NANCÉIENNE

49 boulevard d'Austrasie BP 20516 - 54008 NANCY Cedex Tél.: 03 83 17 42 00 - Fax: 03 83 17 42 10 **POUR EN SAVOIR PLUS** contact@aduan.fr www.aduan.fr

