



HAL
open science

Les enjeux de la réglementation du stationnement sur le lieu de travail : Expériences et tendances à travers les exemples de l'Angleterre, la Belgique, la France et les Pays-Bas

Elsa Le Van

► To cite this version:

Elsa Le Van. Les enjeux de la réglementation du stationnement sur le lieu de travail : Expériences et tendances à travers les exemples de l'Angleterre, la Belgique, la France et les Pays-Bas. Economies et finances. Université Lumière - Lyon II, 2003. Français. NNT : . tel-00824328

HAL Id: tel-00824328

<https://theses.hal.science/tel-00824328>

Submitted on 21 May 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les enjeux de la réglementation du stationnement sur le lieu de travail

Expériences et tendances à travers les exemples de la France, l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas

THESE

pour le Doctorat de Sciences Economiques

Présentée et soutenue par :

Elsa LE VAN

Le 13 Octobre 2003

Membres du jury

M. Le Professeur Vincent KAUFMANN Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne	<i>Président</i>
M. Le directeur de Recherche Guy JOIGNAUX INRETS	<i>Rapporteur</i>
M. Le Professeur Jean-Pierre ORFEUIL Université de Paris XII	<i>Rapporteur</i>
M. Le Professeur Yves CROZET Université Lumière Lyon II	<i>Directeur de Recherche</i>

A Jean-Bora et Téo

SOMMAIRE

INTRODUCTION	13
- PARTIE 1 - MOBILITÉ ET STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL	23
- Chapitre 1 - Le stationnement : un outil de gestion de la mobilité ?	33
Section 1.1 Conséquences de la demande croissante de mobilité	34
Section 1.2 De l'augmentation de l'offre à la restriction de la demande	39
Section 1.3 Le stationnement et la demande de transport	51
- Chapitre 2 - Le stationnement : quels outils de gestion ?	61
Section 2.1 Quatre pays européens, mêmes causes mêmes effets, mais des pratiques différentes.....	62
Section 2.2 Définir la bonne norme de stationnement : est-ce possible ?	84
- PARTIE 2 - LE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL : PEUT-ON DÉPASSER LES CONFLITS D'INTÉRÊTS ?	97
- Chapitre 1 - Le comportement des acteurs face aux normes de stationnement	101
Section 1.1 Identification des acteurs préoccupés par la question du stationnement sur le lieu de travail	102
Section 1.2 Interprétation du cadre normatif et ses conséquences économiques .	130
Section 1.3 Stratégies de localisation des entreprises : choix réfléchis ou contraints ?.....	155
- Chapitre 2 - Stationnement et acteurs : vers une lutte de pouvoir	187
Section 2.1 L'approche pluridisciplinaire de l'acteur	188
Section 2.2 Orientations pour la gestion du stationnement sur le lieu de travail	200
CONCLUSION	233
COMPTES-RENDUS D'ENTRETIENS	239
BIBLIOGRAPHIE	343
ANNEXES	357
TABLES DES ILLUSTRATIONS	373
TABLE DES MATIÈRES	377

REMERCIEMENTS

Cette thèse a été réalisée en collaboration avec le Laboratoire d'Economie des Transports, le bureau d'études ISIS et l'Agence Nationale de la Recherche Technique, dans le cadre d'un contrat CIFRE.

Je remercie particulièrement le Laboratoire d'Economie des Transports de m'avoir accueilli et de m'avoir fait bénéficier d'un cadre de travail agréable et d'une équipe de recherche dynamique. Je tiens également à remercier la documentation de l'Institut des Sciences de l'Homme et du Laboratoire d'Economie des Transports pour leur disponibilité, leur aide précieuse et leur accueil toujours chaleureux.

Je remercie avant tout mon directeur de thèse, Yves CROZET, d'avoir accepté de diriger cette recherche et d'avoir été présent, attentif et directif tout au long de ce travail.

Je remercie Alain BONNAFOUS de m'avoir donné la possibilité de réaliser cette thèse.

A Jean-Louis ROUTHIER, pour m'avoir soutenu tout au long de ce travail.

A Jacques LEGAIGNOUX, pour m'avoir fourni de nombreux documents de travail, et orienté dans mes recherches.

A mes interlocuteurs français, anglais, belges et hollandais qui ont bien voulu me rencontrer pour la réalisation des entretiens et qui m'ont permis d'approcher cette thèse sous un angle plus pragmatique.

A Morgane DEPLANQUE et aux doctorants, pour leurs encouragements.

Aux membres du jury qui ont accepté d'évaluer et de discuter de ce travail.

A Hélène RATINEY et Michaël SDIKA, pour leur soutien et leurs conseils.

A mon conjoint et mon fils, pour leur contribution à l'aboutissement de ce travail.

Glossaire

AO :	Autorité Organisatrice
CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
CERTU :	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE :	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
DDE :	Direction Départementale de l'Equipement
EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunication
GART :	Groupement des Autorités Responsables des Transports
IBGE :	Institut Bruxellois de la Gestion de l'Environnement
LAURE :	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LOTI :	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MAP :	Marche A Pieds
PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCD :	Plans Communaux de Développement
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
PDUIF :	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
PLH :	Plan Local de l'Habitat
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
POS :	Plan d'Occupation des Sols
PPG :	Planning Policy Guidance
PRAS :	Plan Régional d'Affectation des Sols
PRD :	Plan Régional de Développement
RGP :	Regional Planning Guidance
SCOT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SD :	Schéma Directeur
SDAU :	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SEM :	Société d'Economie Mixte
SHOB :	Surface Hors Œuvre Brute
SHON :	Surface Hors Œuvre Nette
SRU :	Loi "Solidarité et Renouvellement Urbain"
TC :	Transports Collectifs
TCSP :	Transports Collectifs Urbains
VP :	Voiture Particulière

En 35 après Jésus-Christ, un décret de l'empereur Claude stipule que « les voyageurs ne pourront traverser les villes d'Italie si ce n'est à pied ou en petite ou grande chaise à porteur ». L'interdiction des voitures au centre-ville est sans doute une mesure plus facile à faire respecter pour le prédécesseur de Néron, le successeur de Caligula, que pour un maire élu. [...] Passé un certain seuil, quand la vitesse devient facile ou subventionnée, les forces qui nous agglomèrent se relâchent. L'automobile produit l'étalement urbain, l'éparpillement de l'habitat, le basculement du centre vers les franges. Elle dédensifie le forum. Elle délocalise nos activités. Ce faisant elle accentue les phénomènes de dissociation du territoire, en relativisant les sentiments d'appartenance.

Régis DEBRAY,
extrait de Conférence (Lyon) le 6 octobre 2000,
"La civilisation de l'automobile"

INTRODUCTION

La façon dont l'urbain est agencé influence la pratique des déplacements, et réciproquement. WIEL (2002) montre que même si les préférences de localisation des acteurs (ménages et entreprises) intègrent plus de paramètres que les préférences exercées pour se déplacer quotidiennement (ce qui évidemment a des effets plus durables), les logiques présentent de nombreuses analogies. Ainsi, la mobilité quotidienne s'effectue en fonction de l'agencement de l'urbain puisque la distribution spatiale de la ville conditionne la longueur et le volume des déplacements. Le rapport causal peut néanmoins être renversé, dans le sens où, l'on peut également montrer que l'organisation de la ville est le résultat de la mobilité qui s'y opère. Le système "ville et mobilité" est donc un système interactif. C'est la raison pour laquelle les questions urbaines ne peuvent être étudiées indépendamment de la mobilité.

Ainsi, l'environnement spatial dans lequel s'étudie la mobilité urbaine est la ville, avec toutes les difficultés qu'il y a à appréhender ce concept. La mobilité urbaine se caractérise par une concentration de la population et des emplois dans les espaces denses du territoire. Généralement, on trouve une concentration des emplois tertiaires qui attire la population active. Cette même population choisit de plus en plus souvent de se localiser dans les communes périphériques, générant un phénomène de périurbanisation important. Cette périurbanisation des ménages génère alors de fortes demandes de mobilité pour les motifs domicile-travail, qui ne peuvent être effectuées de façon efficace qu'en voiture individuelle.

D'un point de vue économique, la mobilité relève d'un arbitrage entre le coût du déplacement et l'avantage que celui-ci procure. Dans l'absolu, le choix du mode dépend alors des coûts comparatifs entre les différents modes. Il convient alors de définir le coût généralisé du déplacement. Le coût généralisé comprend le coût monétaire du déplacement et le coût du temps passé à se déplacer (qu'il faut convertir en unité

monétaire). Ainsi, le choix modal se fait en comparant : le coût monétaire et le temps total de déplacement (qui incorpore la chaîne totale du déplacement).

$$\text{Coût généralisé} = f(\text{coût monétaire ; temps de déplacement})$$

Ainsi la préférence des individus pour l'automobile est due au fait que son coût généralisé a fortement diminué ces dernières années. En effet, pour un déplacement donné, les individus en situation de choix modal calculent le coût du déplacement en terme monétaire et en termes de temps de déplacement. Confrontés au choix entre plusieurs modes de transport : la marche à pied, les transports en commun et l'automobile, les individus opèrent des choix qui minimisent le coût généralisé.

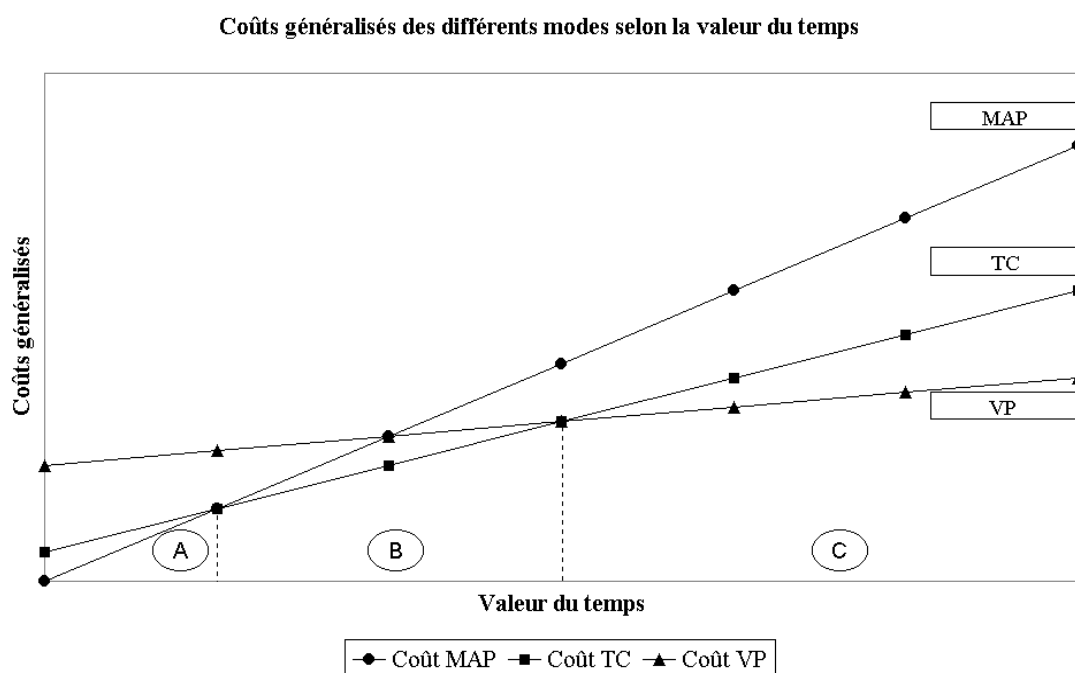
Ainsi, lorsque la valeur du temps est nulle, la marche à pied a un coût généralisé nul, l'automobile est la plus coûteuse, et la marche à pied est préférée. Plus la valeur du temps augmente, plus le coût du déplacement à pied augmente et plus l'automobile sera préférée, puisque son coût généralisé diminue. Le choix du mode dépend alors de la préférence pour la vitesse. A distance constante, le temps de déplacement est inversement proportionnel à la vitesse de déplacement. Si, l'on prend alors en compte la valeur du temps des individus, on peut alors supposer qu'une personne dont la valeur du temps est élevée est prête à accepter une augmentation du coût monétaire (d'autant plus importante que le pouvoir d'achat augmente) au profit d'un accroissement de la vitesse de déplacement, c'est-à-dire une diminution du coût temporel¹.

Plus les individus accordent de l'importance à la valeur du temps dans leur calcul de coûts généralisé, plus l'attrait pour l'automobile augmente. Dans la mesure où ces dernières années, la hausse du pouvoir d'achat des ménages a entraîné une augmentation de la valeur du temps et où l'amélioration des vitesses moyennes (valable surtout sur certains itinéraires et à certaines heures) a permis des déplacements plus rapides, la zone de pertinence de la voiture a considérablement augmenté. Les principales raisons de cette subordination à l'automobile sont intrinsèquement liées à l'effondrement du coût de la mobilité, à l'augmentation de la vitesse de déplacement (grâce à l'utilisation de l'automobile), à l'augmentation de la valeur du temps et au fait que les emplois restent concentrés dans les zones denses alors que l'habitat s'éparpille. De plus, la mobilité est facilitée, car la ville a été organisée pour satisfaire aux besoins de l'automobile. L'étalement urbain est quand lui imputable au fait que bien que les vitesses de déplacement augmentent, les usagers ne réduisent pas leur temps de parcours, mais augmentent les distances parcourues. Ainsi, comme le montre "la conjecture de ZAHAVI", le budget-temps consacré aux déplacements est stable.

¹ Ainsi, on peut expliquer que depuis les années 1950, la croissance économique qui a induit une augmentation du pouvoir d'achat se soit accompagnée d'une augmentation de la valeur du temps qui a profité à l'automobile.

Graphiquement, la répartition est la suivante :

Graphique 1 : Coûts généralisés des différents modes selon la valeur du temps



Zone A	<i>zone de pertinence de la marche à pied ;</i>
Zone B	<i>zone de pertinence des transports en commun ;</i>
Zone C	<i>zone de pertinence de l'automobile.</i>

De fait, ces déplacements se font majoritairement en automobile, puisque, nous l'avons vu, le coût généralisé devient de moins en moins important pour l'usage de ce mode. La ville tend donc à s'étaler et à devenir plus multipolaire, nécessitant alors non seulement des déplacements plus longs, mais aussi très divers. La demande de mobilité ne peut donc être absorbée par les transports en commun, puisque ceux-ci ne peuvent être efficaces et performants sur les zones périphériques, et elle est donc satisfaite par l'usage de l'automobile. Cette situation génère alors des coûts externes (pollution, saturation des infrastructures en heure de pointe...).

Ce mouvement de dispersion périphérique, qui s'observe dès le début des années soixante, s'est accompagné dans le même temps d'une dispersion à la périphérie des villes des activités économiques, mais aussi des grands équipements commerciaux et des infrastructures. A titre d'exemple, dans la région urbaine de Lyon, la consommation moyenne annuelle des terrains par les entreprises a été de 179 hectares entre 1987 et 1992, avec une prépondérance des zones d'activités. La communauté urbaine de Lyon représente seulement 15% de ces ventes². Toujours sur cette même ville, les

² Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *op. cit.*, fiche n°1.

déplacements domicile - travail s'effectuent aujourd'hui dans un rayon de 45 kilomètres autour de Lyon, dépassant ainsi les limites administratives de la communauté urbaine de Lyon³. Le territoire fonctionnel va donc bien au-delà du territoire administratif. Cette situation n'est pas sans incidence sur l'augmentation des déplacements quotidiens domicile-travail qui se caractérise non seulement par des relations de périphérie à centre-ville, mais aussi par des déplacements de périphérie à périphérie. La forte motorisation des ménages et la non-pertinence de l'offre en transports collectifs dans les zones périphériques expliquent, en partie, le fait que la voiture particulière constitue le moyen de transport privilégié.

L'évolution à la hausse du nombre de déplacements journaliers, constatée dans la plupart des villes d'Europe occidentale, n'est pas sans conséquence sur l'environnement quotidien des citoyens. La congestion des villes aux heures de pointe s'est accrue très fortement. Elle touche aujourd'hui aussi bien le centre des villes que la périphérie aux heures de pointe (même si la vitesse moyenne de déplacement au cours de la journée reste stable ou augmente sensiblement). Elle s'accompagne d'une augmentation du bruit et surtout de la pollution.

Le choix modal étant déterminé par la minimisation (ou l'optimisation) du coût généralisé, il convient alors, pour infléchir la tendance à l'usage de l'automobile d'agir sur ce coût généralisé. Ainsi, plusieurs méthodes sont possibles :

- ⇒ Augmenter le coût monétaire du déplacement, par la mise en place de taxes ou de péages ;
- ⇒ Augmenter le temps de déplacement en diminuant les vitesses de l'automobile et en augmentant celles des transports en commun.

L'augmentation du coût monétaire, par le biais de la tarification de l'infrastructure ou de la congestion, peut avoir des effets significatifs sur la dépendance à l'automobile. Ces mesures discriminantes, peuvent néanmoins être difficilement acceptables par les usagers, mais en plus avoir des conséquences sur la structure économique de la ville, et accentuer la périurbanisation. L'introduction des péages urbains par exemple peut entraîner, si elle est mal faite, une fuite des entreprises et des habitants vers la périphérie.

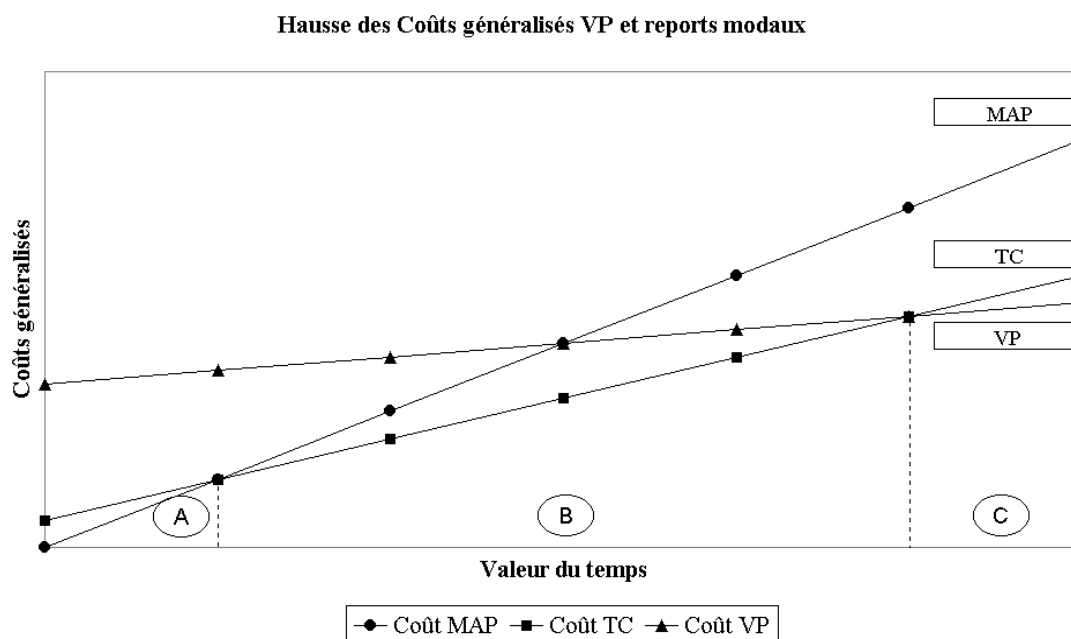
L'amélioration de la vitesse des transports en commun combinée avec la réduction de la vitesse de l'automobile risque dans un premier temps d'avoir des effets illusoires, si elle n'attire que les captifs (les personnes qui n'étaient pas automobilistes (les piétons) et qui au regard de l'amélioration des transports en commun vont se tourner vers ce mode). Elle risque également de dégrader les vitesses moyennes des deux modes considérés, comme le montre la conjecture de MOGRIDGE. MOGRIDGE conclut en effet dans ces travaux que "tout nouvel investissement dans une aire urbaine congestionnée, aura pour effet de réduire la vitesse moyenne du système des transports collectifs et du système routier". Il montre ainsi que dans une situation de congestion, tout accroissement de l'offre viaire se traduit d'abord par une augmentation de la vitesse moyenne en automobile, puis par une croissance du trafic due au trafic induit d'une part

³ AGUILERA – BELANGER Anne et alii, *op. cit.*, p.10.

et d'autre part aux usagers des transports en commun qui se rendent compte que l'automobile va plus vite et changent de mode de transport. La perte de voyageurs entraîne une perte des recettes et une diminution de l'offre (qualitative et quantitative) des transports en commun, qui va s'ajuster au niveau de la nouvelle demande, enclenchant alors un cercle vicieux. Ce processus durera tant que la vitesse moyenne des voitures ne sera pas identique à celle des transports en commun, stoppant ainsi le trafic induit et les transferts des usagers des transports en commun vers la voiture (CLEMENT, 1995).

Agir sur le coût monétaire par le biais de taxe ou de péage sans imposer de contrainte sur le coût temporel risque de ne pas être suffisant pour influencer significativement l'usage de la voiture. De même, tenter d'augmenter la vitesse des transports en commun pour les rendre plus performants et donc plus compétitifs, risque à terme de dégrader l'ensemble des vitesses de déplacements. Les mesures doivent être prises de manières combinées pour réduire la dépendance à l'automobile. L'objectif étant de réduire la zone de pertinence de l'automobile en augmentant le coût généralisé du déplacement en automobile : les mesures tarifaires combinées à la réduction de vitesse, tout en améliorant les transports en commun pourrait favoriser le report modal.

Graphique 2 : Modification du coût généralisé VP et report modal



C'est dans ce contexte de non soutenabilité de l'usage de l'automobile et sous les hypothèses préalablement formulées que **nous proposons de réfléchir à une action à la fois sur le coût monétaire et sur le temps de déplacement, et cela par le biais de contraintes sur le stationnement.**

Nous nous concentrerons sur les déplacements des pendulaires et donc sur le stationnement sur le lieu de travail (pour les immeubles tertiaire). Partant du postulat

que **l'existence d'une place de stationnement à destination incite à l'utilisation de la voiture particulière au détriment des transports collectifs**. En effet, les citoyens qui possèdent une voiture particulière et qui disposent d'une place gratuite à destination ne choisissent pas le transport public pour se déplacer. En termes de concurrence entre la voiture particulière et le transport collectif, la question du stationnement peut créer de fortes distorsions.

La question du stationnement peut être abordée à travers plusieurs perspectives. Sur le plan social, le stationnement est un facteur de gêne, qui entrave la circulation, par l'occupation de l'espace et par le ralentissement dû à la recherche d'une place. Sur le plan écologique, le temps de recherche d'une place de stationnement crée de la congestion et de la pollution. Sur le plan économique, la création de places de stationnement augmente le coût de construction des immeubles et augmente la charges des entreprises et des commerces qui offrent des emplacements gratuits à leurs employés et à leurs clients. Sur le plan politique, la question du stationnement est un sujet sensible et fait très souvent l'objet d'affrontement entre lobbies aux intérêts divergents.

Les automobiles, contrairement aux transports publics, sont le plus souvent immobiles, passant près de 95% du temps dans les garages, voirie, parcs privés ou publics. Dans les zones denses, le manque d'espace rend difficile la gestion des places de stationnement. La concurrence importante de l'usage de l'espace en centre-ville rend encore plus difficile l'organisation du stationnement. Les urbanistes doivent arbitrer entre affecter de l'espace aux différentes fonctions urbaines : logement, activités économiques, espaces verts, circulation et stationnement. La question des surcharges aux heures de pointes, de l'allongement des distances renvoie d'une certaine manière, à celle du stationnement urbain au lieu de travail, et à son influence sur l'utilisation de la voiture, dans la mesure où l'existence d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail n'engage pas de coût monétaire supplémentaire et n'affecte pas le temps de parcours (celui qui serait dédié à la recherche d'une place) . Une étude relative au stationnement privé au lieu de travail en France, réalisée à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix, a montré que le stationnement privé au lieu de travail était un facteur d'évolution de la mobilité urbaine (CETUR, 1994) ⁴. Les conclusions de ce travail montrent que sur un effectif de quatre millions d'actifs travaillant en centre-ville et dans le tertiaire en France, la moitié utilise la voiture particulière pour se rendre à leur bureaux. Sur ces deux millions d'actifs se rendant sur leur lieu de travail en voiture, un million de personnes utilisent le stationnement privé proposé par l'employeur, et un million le stationnement public (payant et gratuit). Près d'un quart des actifs travaillant en France dans le tertiaire en centre-ville utilise donc le stationnement proposé par leur employeur. "Les parcs privés en centre-ville constituent la première offre de stationnement utilisée par les actifs des bureaux" ⁵. Ce constat effectué au début des années quatre-vingt-dix montre bien l'importance accordée par les salariés du tertiaire au stationnement. Cette situation est à mettre en

⁴ JARRIGE Jean-Marie (dir.) et alii, *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine*, Paris, CETUR, ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, 137 p.

⁵ *Ibid.*, p. 107.

relation avec deux phénomènes : premièrement, le développement de l'activité tertiaire en France depuis les années soixante-dix ; deuxièmement, l'évolution de l'exigence des entreprises en termes d'immobilier de bureaux.

En premier lieu, il faut noter que l'expansion du tertiaire (services, commerces, transports, institutions financières, assurances, services publics) est une des transformations fondamentales que connaissent tous les pays industrialisés. L'activité tertiaire regroupait près de 70 % des emplois en l'an 2000 (en 1985, elle concentrait déjà en France 65 % des emplois) ⁶. Cette expansion de l'activité tertiaire s'est traduite par un essor très important du volume de constructions annuelles de bureaux. A titre d'exemple, on est passé en France de 500 000 m² construits en 1965 à 3 millions de m² en 1975 pour atteindre 6 millions de m² en 1989. Le parc de bureaux a doublé entre 1970 et 1989 atteignant les 100 millions de m². Cet essor a cependant été freiné par la crise économique du début des années 1990. Une baisse régulière de mises en chantier s'observe jusqu'en 1997. On passe ainsi de 3,7 millions de m² mis en chantier en 1991 à 1,5 million en 1994 et à 1,06 million en 1997. L'année 1998 marque le début d'une légère reprise avec 1,2 million de m² construits ⁷. Cette crise a par ailleurs fortement affecté le secteur de l'immobilier de bureaux de nombreux pays européens, à l'exception toutefois de la région Bruxelles-Capitale qui est restée un marché relativement stable. Mais la construction de bureaux reste un phénomène essentiellement lié aux agglomérations et à leur périphérie ⁸.

La question de la réglementation du stationnement pour l'immobilier de bureaux et son impact sur la dynamique tertiaire des villes constitue le thème central de cette recherche. Comment les différentes mutations structurelles et spatiales, évoquées précédemment, sont-elles prises en compte par les pouvoirs publics ? Y a-t-il une volonté affichée de maîtriser le stationnement urbain au lieu de travail ? Quels sont les leviers utilisés pour tenter de maîtriser l'utilisation de la voiture dans les déplacements domicile-travail ?

En France, la législation en vigueur sur cette question date du début des années soixante-dix. A cette époque, pour les pouvoirs publics, la ville doit s'adapter à la voiture. La voie publique sert de "garage", les voitures stationnées sur la voie publique enlaidissent la ville, paralysent la circulation, l'offre en places de stationnement est insuffisante. C'est pourquoi, l'idée d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules nécessaires aux immeubles à construire, est à la base de l'article 12 du règlement des plans d'occupation des sols. Ainsi, dans le domaine de l'immobilier de bureaux, la délivrance du permis de construire est subordonnée à la réalisation de places de stationnement hors des voies publiques.

L'urbain actuel en France est caractérisé par une augmentation des vitesses moyennes, qui induit un étalement urbain, et des transports en commun qui ne peuvent concurrencer l'usage de l'automobile. Les tentatives d'amélioration des transports en

⁶ *Ibid.*, p. 34.

⁷ Sur ce point, voir le document réalisé par la Fédération Nationale des Promoteurs Constructeurs, *Mémento Statistique*, 1999, p. 28.

⁸ Pour une analyse détaillée voir JARRIGE J.M., et alii, *op. cit.*, notamment pp. 29-42.

commun risquent d'être vaines, si elles n'ont que pour effets d'attirer des captifs sans conquérir les automobilistes. Ce schéma correspond à la ville "californienne" type, caractérisé par un allongement des distances parcourues et une augmentation de la vitesse moyenne. Face à cette situation, les transports en commun ne peuvent être compétitifs, quels que soient les améliorations qui y sont faites. Si, tant est que la volonté des politiques est de faire de la ville une ville moins étendue, avec des vitesses réduites, et des transports collectifs compétitifs, de type "rhénane", la solution qui se propose est alors d'agir à la fois sur le coût monétaire et sur le coût temporel pour diminuer la dépendance à l'automobile au profit des transports en commun.

Problématique

La problématique prend alors appui sur trois constats de départ : l'étalement urbain est un des facteurs d'accroissement des déplacements domicile-travail et réciproquement ; le stationnement en centre-ville (notamment au lieu de travail) joue un rôle prépondérant sur l'utilisation de la voiture particulière ; la réglementation actuelle sur les normes de stationnement paraît en crise face aux évolutions des pratiques. La question est alors de savoir d'une part comment les politiques publiques peuvent diminuer l'utilisation des places de stationnement et quelle est leur légitimité d'intervention. D'autre part, il s'agit de définir quel est le rôle et l'influence des différents acteurs (usagers, entreprises, promoteurs, politiques, urbanistes...) dans cette redéfinition de l'utilisation de l'espace. La recherche a un double objectif. Elle vise tout d'abord à comprendre quels sont les leviers à la disposition des pouvoirs publics pour limiter le stationnement urbain au lieu de travail et offrir les conditions nécessaires au développement économique de la ville. Elle s'intéresse, ensuite, aux interactions et aux réactions des différents acteurs économiques face aux mesures décidées par les pouvoirs publics.

La mise en place d'une politique de stationnement, notamment sur le lieu de travail pose différents problèmes. D'une part, une application simpliste des restrictions de stationnement pourrait inciter les promoteurs d'immobilier de bureaux, à délaisser la ville centre pour la grande périphérie, accentuant l'étalement urbain et donc la motorisation des modes de vie. Inversement, on peut penser que la limitation de l'offre privée de stationnement dans l'immobilier de bureaux contribuera à terme à modifier de façon sensible le comportement des automobilistes ou tout du moins à les sensibiliser aux nouvelles exigences de l'écologie urbaine. Mais entre ces deux possibilités, on peut s'interroger sur la capacité réelle des élus locaux à prendre des décisions, qui, aux dires des promoteurs, pourraient entraver le développement économique de la ville. La recherche proposée s'est donnée pour objectif d'analyser les conséquences de la restriction de l'offre privée de stationnement au lieu de travail et de proposer des alternatives à la gestion actuelle (attribution gratuite aux salariés).

Cadre de la recherche

L'analyse comparative porte sur quatre pays européens : La France, le Royaume-Uni, la Belgique et les Pays-Bas. Trois villes françaises seront étudiées : Paris, Lyon, Grenoble ; et trois villes européennes : Londres, comme capitale financière, Bruxelles, comme pôle administratif européen et Amsterdam, comme ville de commerce et de tourisme. Pour chacune des villes, nous décrirons le contexte urbanistique et les

démarches menées dans l'édiction des règles de stationnement. Ces trois villes ayant des systèmes de gestion de leur stationnement au lieu de travail différents, cela nous permettaient ainsi d'enrichir la réflexion menée sur les villes françaises.

Méthodologie

Plusieurs sources d'information ont été nécessaires pour suivre cette recherche : La première concerne la consultation des documents techniques et juridiques relatifs à la planification urbaine, au stationnement et au marché de bureaux, pour l'ensemble des villes étudiées : La deuxième source s'appuie sur la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de différents types d'acteurs : responsables administratifs, professionnels de l'immobilier de bureaux, élus politiques, responsables de sociétés d'aménagement et de chambres consulaires, journaliste. Ces entretiens, effectués dans chacune des villes étudiées, ont été réalisés en face-à-face pour la plupart, et, dans certains cas par téléphone.

Plan de la thèse

Nous étudierons dans une première partie la relation entre la mobilité et le stationnement : ainsi, après avoir dressé l'éventail des outils disponibles pour réguler la mobilité, nous étudierons les tendances et les expériences dans la gestion du stationnement sur le lieu de travail à travers l'étude de la réglementation des six villes européennes : Lyon, Grenoble, Paris, Londres, Bruxelles et Amsterdam. L'objectif commun étant de maintenir un équilibre entre la mobilité et l'activité économique (c'est-à-dire réguler la mobilité sans affecter l'activité de la ville, *i.e.* la localisation des entreprises), nous verrons alors dans une deuxième partie pourquoi il est difficile pour les pouvoirs publics d'agir significativement sur la construction des places de stationnement sur le lieu de travail, à travers l'étude des attentes et exigences des acteurs et de leurs comportements face à la réglementation imposée par les pouvoirs publics. Nous verrons que les conflits d'intérêts peuvent induire des comportements stratégiques de la part des acteurs.

- PARTIE 1 -

MOBILITE ET STATIONNEMENT

SUR LE LIEU DE TRAVAIL

Préambule de la ville et la mobilité

Il n'existe pas de définition spatiale de la ville, celle-ci ne pouvant être délimitée qu'à un moment donné, avec des caractéristiques économiques, sociales et politiques qui évoluent. La ville ne peut donc être bornée, elle n'est qu'une idée, une représentation à un moment donné, vouée à évoluer en fonction de la façon dont on l'appréhende et selon les objectifs poursuivis pour la structurer.

La définition que les économistes se font de la ville est très différente selon les époques et selon les idéologies. Les physiocrates nient le concept même de ville comme élément de richesse d'un pays. QUESNAY⁹ pensait que les campagnes ne pouvaient pas être moins peuplées que les villes. Ses disciples, comme LE TROSNE jugeait l'industrie stérile. Elle ne pouvait donc pas être pour la ville une source de richesse. D'autres ne voyaient dans les villes que des centres administratifs, des lieux de résidence qui ne pouvaient produire aucune richesse. Hume, les compare à des centres militaires. Il ne conteste pas la nécessité du développement des villes, mais celles-ci doivent rester de "taille raisonnable au risque d'engendrer des vices et des désordres de toute espèce, d'affamer les provinces éloignées, et de s'affamer elles-mêmes par la cherté des prix où elles font monter les denrées".

Par opposition, on trouve certains défenseurs de la ville. CONDILLAC montre, dans *le Traité sur le commerce et le gouvernement*, que les campagnes tirent toujours un intérêt et un bénéfice du développement des villes, puisqu'elles renferment d'importants foyers de consommation et contribuent alors à accélérer la production. CONDILLAC conçoit la ville comme un facteur favorisant l'échange économique et le commerce entre la ville et la campagne. Sur ce point, Adam SMITH montre que les progrès de

⁹ Présentation présentée devant l'Académie des sciences morales et politiques. Séance du 28 février 1914. Publiées dans les comptes-rendus des séances et travaux de cette académie, en mai 1914. In RONCAYOLO, M. PAQUOT, T. (1992) : Villes et civilisation urbaine. Editions Larousse 697 p.

l'agriculture contribuent à augmenter les richesses des propriétaires qui se trouvent dans la ville, concourent à augmenter la consommation et favorisent donc l'essor de l'industrie : "les villes sont le grand réservoir où l'argent entre et d'où il sort par un mouvement qui se soutient et se renouvelle continuellement". Les rapports, fructueux, entre la ville et la campagne sont basés sur l'échange pour Adam SMITH. Pour lui, la relation entre les deux entités se définit comme suit : "le grand commerce de toute société civilisée, est celui qui s'établit entre les habitants des villes et ceux des campagnes. Il consiste dans l'échange du produit brut contre le produit manufacturé". René De Vos (1997)¹⁰, quant à lui, montre que la ville est le symbole pur et simple de la modernité, et qu'elle apparaît comme la marque du pouvoir dominant, dans la mesure où elle concentre toutes les activités économiques. Cette transformation de la ville en concentration d'activités économiques fait perdre à la ville tous sens politique réel, puisqu'elle n'est devenue qu'un pur objet de consommation. L'administration urbaine n'est donc plus qu'un système de gestion des activités dont l'objectif est de faciliter les activités de production. BAUMONT et HURIOT (1997)¹¹ qualifient la ville comme une concentration humaine durable dans l'espace qui résulte d'une organisation de la diversité, et où les interactions sont suffisamment importantes pour prendre place dans un processus endogène complexe d'agglomération.

Par essence, la ville est donc un système complexe où existent des interactions spatiales, ce qui la distingue du monde rural. Peu à peu la notion de mobilité interfère avec le concept de ville. BERTHET et ROYON (2002)¹² rappellent que "l'on n'est vraiment l'habitant d'une ville que si l'on peut y être mobile. La faculté de se déplacer permet seule d'exercer sa citoyenneté urbaine". BONNAFOUS (1996)¹³ montre que la ville peut être appréhendée comme un système qui s'articule autour de trois dimensions : un système de localisation, un système de pratiques sociales, un système de transport urbain. Chaque système étant fortement lié et dépendant des autres.

Après la Révolution Industrielle du 18^{ième} siècle, les villes ont connu une croissance considérable. En 1851, trois français sur quatre habitent une commune rurale alors qu'en 1975, plus de deux français sur trois habitent une commune urbaine. Cet exode rural, accompagné des mutations sociales n'est pas sans conséquence sur la mobilité domicile-travail. Le phénomène de séparation entre les zones d'habitat et les zones d'emploi a généré un allongement des migrations quotidiennes. Le cycle d'urbanisation des années 1950-1970 a conditionné la transformation urbaine de la France. Cette transformation du paysage urbain est sans aucun doute lié à l'expansion de l'économie. RONCAYOLO (2001)¹⁴ montre en effet, que même si les rapports entre transformation urbaine et expansion de l'économie, c'est-à-dire entre prospérité des

¹⁰ DE VOS René (1997), *Qui gouverne ? L'Etat, le pouvoir et les patrons dans la société industrielle*, Editions L'Harmattan.

¹¹ BAUMONT, C. HURIOT, JM. (1997) : "Processus d'agglomération et définition de la ville", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, pp 515-524.

¹² BERTHET, V. ROYON, C. (2002) : "*Un enjeu d'urbanité*", in *Economie et Humanisme* n° 359, *Déplacements et transports publics, un avenir pour la ville*, janvier 2002, p 6.

¹³ BONNAFOUS, A. (1996) : "Le système de transport urbain", *Economie et Statistiques*, n° 294-295, pp 99-108.

affaires et développement des villes, ne sont pas forcément mécaniques et systématiques, la première est bien la condition majeure de la seconde.

La mobilité représente le nombre de déplacements effectué par un individu au cours d'une journée. Le déplacement peut être défini comme mouvement quotidien se déroulant dans la même aire urbaine dont l'objectif est de réaliser une activité en utilisant un ou plusieurs modes de transport (ORFEUIL, 1996). Les modes de transport utilisés sont soit individuels, tels que la marche à pied, les deux roues ou la voiture particulière, soit collectifs, tels que les transports en commun. La mobilité peut alors se mesurer en termes de modes de transport, de motifs, de durées et de distances. De façon générale, la mobilité traduit le programme d'activités réalisées au cours de la journée et se représente par le cheminement spatio-temporel d'un individu. La mobilité urbaine concerne essentiellement les motifs de déplacement pour travail, achats ou loisirs qui sont effectués régulièrement (c'est-à-dire que les déplacements exceptionnels, tels que les déplacements pour vacances ou les déplacements professionnels de longue distance sont exclus de la définition). BIEBER, MASSOT et ORFEUIL (1993)¹⁵ relie cette mobilité urbaine quotidienne aux activités "banales" des individus.

La ville et le stationnement

Face à la mobilité automobile croissante dans les villes et aux conséquences néfastes qu'elle peut engendrer, les investissements lourds et les différentes politiques de transports collectifs risquent de ne pas être suffisants pour renverser la tendance à la motorisation. Pour réduire la circulation et les problèmes de congestion en heure de pointe qui en découlent, une des possibilités est d'agir sur le stationnement dans la mesure où il constitue l'un des premiers éléments du choix modal. Un des déterminants essentiels de la mobilité individualisée est caractérisé par ce que l'on nomme trivialement "les aspirateurs à voitures" que sont notamment les places de stationnement en centre-ville et sur le lieu de travail. Cependant agir directement sur le stationnement ne doit pas se faire au hasard pour ne pas aboutir à des effets en contradiction avec les objectifs initialement fixés. En effet, réduire indifféremment tous les types de stationnement peut conduire à une fuite de la ville et à une périurbanisation qui s'intensifie.

L'objectif n'est pas de rendre inaccessible la ville par des politiques de stationnement extrêmement restrictives, mais plutôt d'organiser et de hiérarchiser les stationnements. Les déplacements en voiture n'ont pas tous le même poids et le même intérêt. Certains sont inévitables, d'autres peuvent être plus facilement évités. Agir sur le stationnement nécessite donc d'élaborer une classification des stationnements, c'est-à-dire estimer que certaines places doivent être réservées à certains usages. Généralement, on

¹⁴ RONCAYOLO, M. (2001) : *La ville aujourd'hui – Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Edition du Seuil, troisième édition, 898 pages.

¹⁵ BIEBER, A., MASSOT, MH., ORFEUIL, JP. (1993) : "Prospective de la mobilité urbaine". In BONNAFOUS, A., PLASSARD, F., VULIN, B : *Circuler demain*. La Tour d'Aigues, DATAR, Ed. de l'Aube, coll. Monde en cours.

distingue trois types de stationnements ¹⁶ : Le stationnement résidentiel, le stationnement visiteur (achats, loisirs, démarches professionnelles), le stationnement pendulaire.

Introduire des politiques restrictives sur le stationnement résidentiel pourrait conduire les habitants à utiliser leurs véhicules en journée pour éviter de payer la place occupée. Agir sur les stationnements pour motifs d'achat (généralement occupés pour une durée relativement courte) ne pourrait aboutir à une politique efficace en matière d'optimisation de l'utilisation la voiture, et pourrait avoir des répercussions sur l'activité économique de la ville. En revanche, agir directement sur les pendulaires, qui stationnent la journée entière pourrait éviter, notamment aux heures de pointe, une grande partie de la congestion. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre les trois grands types d'usage. Cette recherche d'équilibre passe inévitablement par un arbitrage entre les différents motifs de stationnement. La difficulté de trouver un compromis équitable émergeant spontanément des utilisateurs impose de "réguler" le marché par le biais de la réglementation. L'approche par les coûts (la tarification) aura également une place prépondérante dans la mise en place de toute politique de stationnement, pour peu qu'elle fonde sa réflexion du point de vue global du système des déplacements et de stationnement. Réglementation et tarification peuvent alors permettre de moduler la durée du stationnement et arbitrer selon les motifs.

En l'occurrence, les déplacements domicile-travail peuvent être jugés moins "utiles" à l'économie, et pourraient donc être en partie résorbés sans causer de troubles majeurs. Le problème réside dans le fait que la plupart des employés viennent travailler en voiture. Ce comportement peut-être d'autant plus important lorsque les employés disposent d'une place gratuite sur leur lieu de travail. Vouloir transférer une partie de la population effectuant des trajets domicile-travail vers les transports en commun pourrait donc passer par une logique de restriction des stationnements gratuits sur le lieu de travail.

Le problème du stationnement sur le lieu de travail comporte des enjeux économiques et juridiques, mais les difficultés à mettre en place une politique efficace relève d'avantage d'un problème de cohérence des actions menées, et parallèlement d'un processus de changement de mentalités. En effet, mener des actions dont l'objectif est de produire une amélioration collective, suppose que les logiques individualistes soient transcendées. Les usagers ne sont pas immédiatement prêts à "sacrifier" leur "sentiment de liberté" que leur procure la voiture. D'autre part, aujourd'hui la place de stationnement offerte aux employés est considérée comme un avantage en nature fourni par l'employeur, avantage qu'il est difficile de retirer.

¹⁶ CETUR (1994) : Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ? janvier 1994.

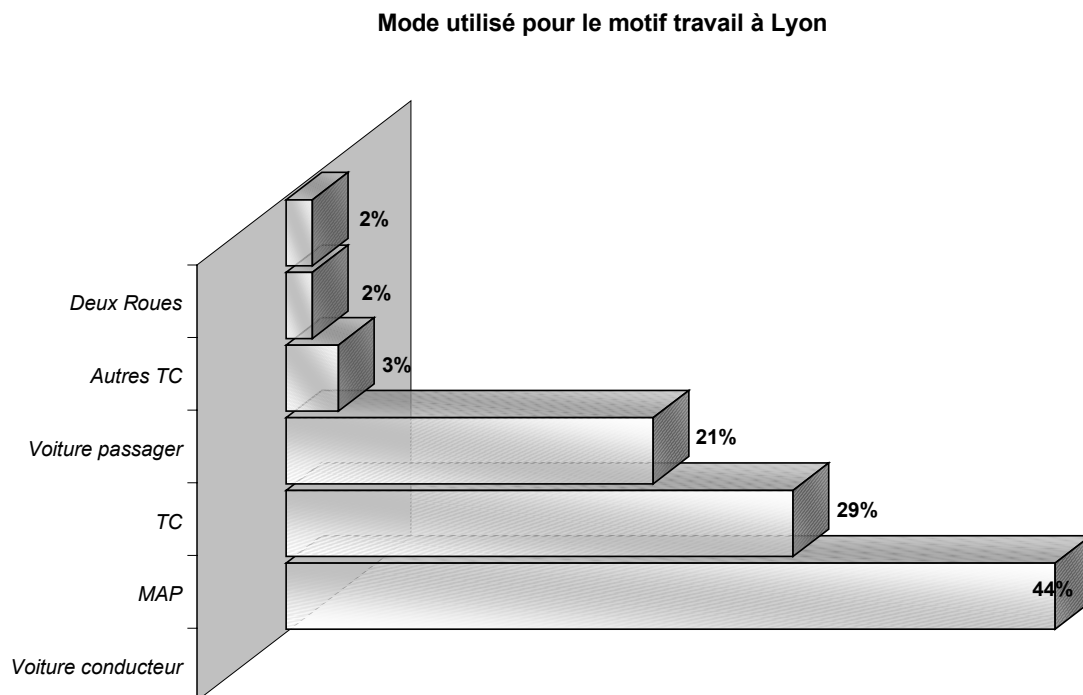
Approche juridique de la question du stationnement sur le lieu de travail

La marge de manœuvre est donc relativement faible : juridiquement, il est difficile d'agir sur les places existantes, il est en revanche possible d'agir sur le stock existant, même si les mesures risquent d'être "politiquement" difficiles. Concernant le flux des places de stationnement à construire, l'Article 12 du Plan D'occupation des Sols, propose une réglementation dans la construction neuve de bureaux en imposant des normes de construction de surfaces de stationnement. La question est de savoir si l'article 12 du Plan D'occupation Des Sols, a des effets significatifs sur le développement de la ville, la motorisation, et sur le choix modal ? Sachant que l'offre d'une place de stationnement privée sur le lieu de travail est un facteur accentuant l'usage de l'automobile pour les déplacements pendulaires, il faudrait étudier les conséquences de la modulations des obligations imposées aux constructions d'immeubles de bureaux (réductions des normes imposées et/ou introduction de normes maximales plutôt que minimales).

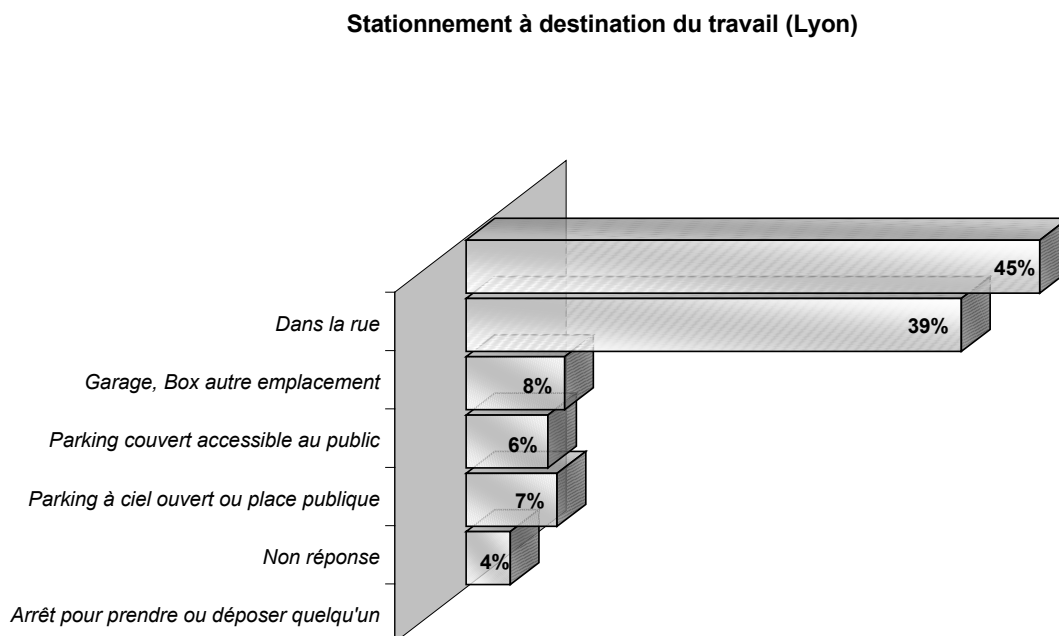
Nous nous sommes intéressés particulièrement à l'impact du stationnement de bureaux sur la motorisation et nous avons développé l'hypothèse qu'une limitation de l'offre privée de stationnement sur le lieu de travail serait en mesure d'aider à maîtriser l'usage de l'automobile en centre-ville. Il s'agit de voir l'incidence qu'une place de stationnement offerte sur le lieu de travail peut avoir sur l'utilisation de la voiture particulière dans les trajets domicile-travail. Nous verrons alors quelles sont les conditions de mise en œuvre d'une réorientation de la politique de stationnement : il s'agit d'optimiser le stationnement (définir alors la zone de pertinence de l'utilisation de la voiture, entendu comme une zone tant temporelle que spatiale). En effet, trop restrictive, la politique de stationnement peut avoir pour conséquence d'inciter les promoteurs d'immobilier de bureaux à délaisser la ville pour la grande périphérie accentuant l'étalement urbain et donc la motorisation, allant ainsi dans le sens contraire des effets attendus.

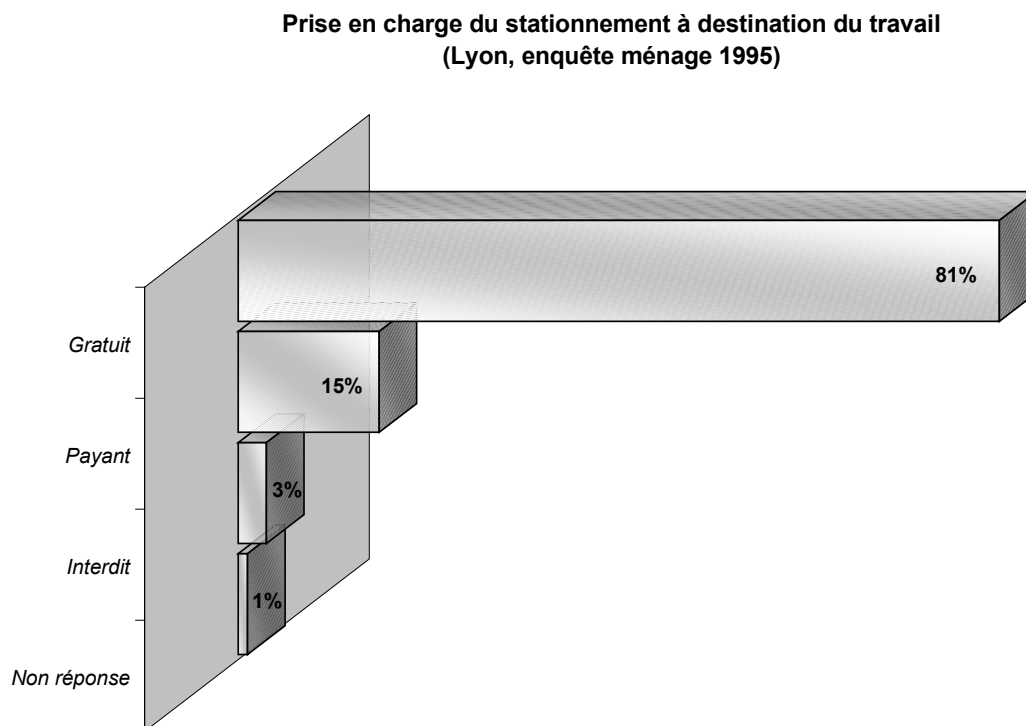
A titre d'exemple, les situations à Lyon (d'après l'enquête ménage 1995) concernant le mode utilisé à destination du travail, le mode de stationnement à destination du travail et la prise en charge financière du stationnement sont les suivantes :

Graphique 3 : Mode utilisé à destination du travail à Lyon (enquête ménage 1995)



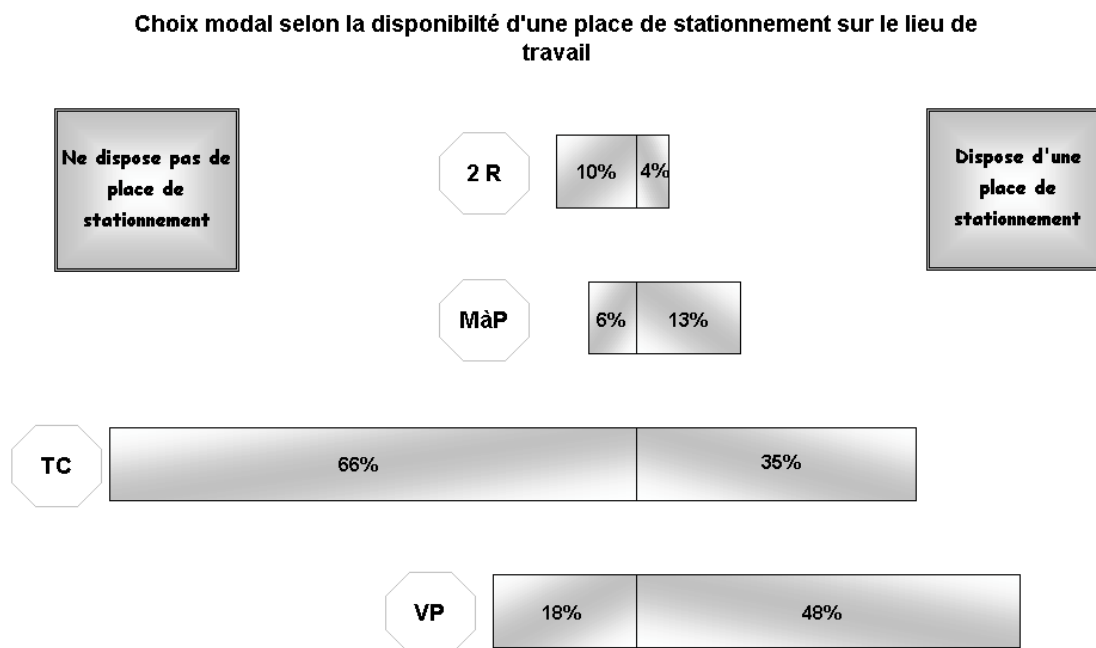
Graphique 4 : Stationnement utilisé à destination du travail à Lyon



Graphique 5 : Prise en charge du stationnement à destination du travail à Lyon

Etant admise la corrélation entre la possibilité de stationner et le choix modal, il est aisé de reconnaître que les transports en commun pourraient tirer avantage d'une réduction des places de stationnement gratuites sur le lieu de travail, si tant est que la durée du parcours soit avantageuse et concurrentielle à l'utilisation de la voiture particulière et au temps de recherche d'une place sur voirie, et que le coût soit compétitif. Dans ce contexte l'employeur peut avoir un rôle déterminant dans la mesure où il peut être capable d'orienter les choix par différentes mesures (il pourrait par exemple, faire bénéficier d'un abonnement au transport collectif ou participer au frais de déplacements des employés qui pratiquent le covoiturage). Ces mesures pourraient favoriser les conditions de circulation en heures de pointe. La quête de la réduction de l'usage de voiture ou de la maîtrise de son développement doit inexorablement passer par des politiques de restriction du stationnement liés aux déplacements pendulaires, et pourrait être couplée d'une tarification du stationnement. Toutefois ces politiques ne peuvent se mettre en place que dans le cas où existerait une alternative crédible de transports collectifs, ce qui n'est pas toujours le cas pour la périphérie. Il faudra donc dans ce contexte ne pas considérer que la voiture particulière et les transports collectifs sont deux modes concurrentiels, mais plutôt insister sur leur complémentarité.

Graphique 6 : Part modale de l'automobile en fonction des conditions de stationnement sur le lieu de travail



Lyon, Enquête ménage 1995

Au-delà de l'enjeu politique qu'elle revêt, la question du stationnement constitue un élément de régulation des déplacements urbains et donc une des clés pour maîtriser le développement de l'usage de la voiture. Accorder une priorité à la gestion des stationnements en cohérence avec la politique des déplacements est l'un des piliers du succès. L'utilisation systématique de ce mode quelle que soit la destination n'est plus aujourd'hui envisageable. Une action sur les pendulaires et l'usage qu'ils font du stationnement pourra être le garant d'une nouvelle forme de mobilité.

Cependant, il reste impératif que les actions menées soient cohérentes entre elles. En matière de politique de stationnement, on se rend rapidement compte que pour être cohérentes, les politiques devraient manier à la fois la carotte et le bâton. En effet, favoriser les transports en commun est incompatible avec l'accroissement du nombre de places de stationnement (sur les voies publiques et/ou sur les parcs privés). L'attrait des places libres n'aurait que pour effet d'amoinrir (voire d'annuler) la promotion des transports en commun. En France notamment, on déplore encore trop souvent que les mesures mises en œuvre pour favoriser le transfert modal, reposent davantage sur des méthodes incitatives que sur des moyens réellement restrictifs et dissuasifs de l'usage de la voiture particulière. Tant qu'il est en situation de choix (notamment si on lui offre une place de stationnement), l'usager ne s'orientera pas spontanément vers les transports collectifs.

"Le stationnement est avant tout un élément permissif du fonctionnement du système urbain (...) qui peut se révéler d'une importance capitale puisque permettant au système

urbain de fonctionner" (PETIOT, 1994¹⁷). Il convient alors d'évaluer le poids du stationnement sur l'espace urbain, créant ainsi une typologie des déplacements et des pratiques de stationnement qui définissent l'utilité du déplacement¹⁸. Il s'agit de montrer que certains stationnements peuvent être jugés inutiles, et de ce fait peut être critiquable. Plusieurs critiques peuvent être apportées (CETUR, 2000¹⁹). Le stationnement est un facteur de gêne pour la circulation, un facteur de gêne pour la visibilité routière, et donc d'insécurité, un facteur de gêne pour l'accessibilité, un facteur de découragement de possession d'une voiture particulière, facteur d'abandon d'un secteur d'habitat, un facteur de pollution visuelle, facteur de qualité de vie.

En résumé, le stationnement est un gros consommateur d'espace, considéré comme un bien rare. La consommation d'espace peut remettre en cause le bon fonctionnement du système urbain, car en cas de débordement, il tend à empiéter sur l'espace de vie et de déplacement. C'est ainsi que se manifeste la compétition entre modes qui se résout généralement par le stationnement sauvage et illicite.

Ainsi, dans son article 12, le Plan D'occupation des Sols définit les normes de stationnement qui doivent être appliquées pour toute construction nouvelle. Le Plan d'Occupation des Sols est un instrument juridique permettant aux collectivités locales d'agir quantitativement sur les stationnements privés. En effet, l'accroissement de la mobilité engendre un besoin grandissant de places de stationnements, notamment celles liées au domicile et au travail. Si, le stationnement privé lié au domicile permet d'éviter l'encombrement de la voirie, l'offre de stationnement privé sur le lieu de travail risque quant à elle de générer une forte circulation automobile et une situation de congestion aux heures de pointe.

Plan de la partie 1

Pour mieux comprendre l'impact du stationnement de bureaux sur les comportements de mobilité, nous avons étudié dans un premier temps les raisons qui poussent à s'interroger sur l'amélioration de la gestion de la mobilité et les outils permettant de la réguler (- Chapitre 1 -). Dans un deuxième temps, à travers une étude comparative de six villes européennes, nous avons étudié les outils de planification et de gestion du stationnement disponibles et les conséquences de leur application sur l'économie (- Chapitre 2 -).

L'objectif de du chapitre 1 (Le stationnement : un outil de gestion de la mobilité ?) est de montrer que la demande croissante de mobilité engendre des conséquences économiques, sociales et environnementales importantes qui risquent d'être irréversibles. Après avoir étudié les conséquences de la demande croissante de mobilité (*Section 1.1*), nous verrons quelles sont les raisons qui poussent à passer d'une logique de l'augmentation de l'offre à une logique de restriction de la demande, et quels sont

¹⁷ PETIOT, R.(1994) : Le comportement de stationnement : analyse de la demande. Mémoire de DEA d'Economie des Transports. Université Lumière Lyon 2. Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat. Laboratoire d'Economie des Transports.

¹⁸ On parlera d'utilité au sens collectif.

¹⁹ CETUR, (2000) : *Matériels et techniques d'exploitation du stationnement* : guide technique.

alors les outils disponibles (*Section 1.2*). Après avoir montré que le stationnement est structuré spatialement et socialement, nous verrons alors comment les actions sur le stationnement sur le lieu de travail peut contribuer à une gestion plus efficace des déplacements urbains (*Section 1.3*).

L'objectif de du chapitre 2 (Le stationnement : quels outils de gestion ?) est d'étudier les mesures réglementaires concernant les constructions de places de stationnement pour les immeubles de bureaux. Une étude comparative de quatre pays européens (France, Belgique, Royaume-Uni, Pays-Bas), permettra de montrer que malgré les pratiques différentes en matière de réglementation du stationnement, les causes et les effets sont identiques. Nous décrirons donc les documents d'urbanisme et les outils qui gèrent l'aménagement du territoire de ces différents pays (*Section 2.1*). Nous verrons alors comment la norme de stationnement est décidée, et nous verrons que la difficulté à trouver une norme cohérente tient du fait que les communes doivent arbitrer entre le maintien des activités économique de la ville et les préoccupations urbanistiques et environnementales. Nous étudierons alors quel peut être l'impact de la norme de stationnement sur le taux d'utilisation de la voiture individuelle (*Section 2.2*).

- Chapitre 1 -

Le stationnement :

un outil de gestion de la mobilité ?

"L'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des cathédrales gothiques : une grande création d'époque, conçue par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique" (Roland BARTHES)

Le stationnement fait partie de la mobilité dans la mesure où tout déplacement motorisé commence et finit par un stationnement. Le stationnement est donc un élément indissociable de la problématique de mobilité. ORFEUIL (1997)²⁰ présente les caractéristiques de l'évolution de la mobilité comme la stabilisation du nombre de déplacements quotidiens des individus avec une progression nette des distances moyennes. Ces caractéristiques de mobilité présentent néanmoins une stabilité des durées de déplacements combinées avec une modification de leur structure spatiale. Ces éléments combinés montrent que l'usage de l'automobile se développe au détriment des transports (transports en commun, bicyclette, marche à pied).

La régulation de l'usage de la voiture semble alors s'imposer tant ses effets se révèlent pervers. Néanmoins cette régulation n'est pas évidente à mettre en place. En effet, même si l'étalement urbain est souvent "diabolisé", il n'en reste pas moins qu'il est la manifestation directe d'un certain dynamisme économique et social qu'il est difficile de brider. Reste à savoir comment cet étalement urbain, induit par la motorisation croissante, peut être canalisé et rationalisé. Il convient préalablement d'étudier les raisons qui nous mènent à penser que le système de transport doit être régulé.

²⁰ ORFEUIL, JP. (1997) : "La mobilité évolue, les problèmes et les solutions également", in MORCHEOINE, A., DELSEY, J. ORFEUIL, JP. : *Environnement véhicules et mobilité urbaine*, Actes n°59 du colloque du 25 juin 1996, INRETS, ADEME, Paris, pp 67-82.

Section 1.1 Conséquences de la demande croissante de mobilité

"On dit que l'automobile est un outil de travail. Hélas non! Si, outil il y a, celui là est moins utilisé que vécu. (...) L'idéal serait d'avoir une voiture et de s'en servir en tant que besoin. (...) Je suis ma voiture, et mon cerveau ne fait pas ce qu'il veut avec mes pulsions. Il y a une libido automobile. C'est un fantasme autant qu'un instrument, un objet-sujet idéal pour les jeux du désir, la capture publicitaire et les complexes de virilité latine. (...) C'est pourquoi les pouvoirs en France peinent à réglementer, à domestiquer ce diabolique alter ego, à le soumettre au principe de réalité. Ce qui fait de 'l'autoyen' (le citoyen automobiliste) un drôle de paroissien, étrangement réfractaire au bon sens, la chose du monde la moins partagée par les autistes du volant" (Régis DEBRAY).

La voiture donne à l'utilisateur une plus grande autonomie, permet de faciliter les échanges entre les hommes, dynamise l'industrie des pays, permet de désenclaver les quartiers isolés, de rapprocher les gens et de donner à la ville un caractère plus humain parce que plus accessible. Du point de vue purement psychologique, la voiture donne également un sentiment de liberté, de propriété et d'appartenance à un groupe social. Pratique, rapide, de moins en moins coûteuse, la voiture ne peut *a priori* être concurrencée aujourd'hui par aucun autre mode de transports qui obtiendrait des performances identiques. Pourquoi cet objet, si indispensable de notre temps devrait-il alors être contraint ? La politique du tout automobile doit pourtant être reconsidérée parce que peu adaptée à la ville elle n'est pas viable à long terme.

Il faut alors s'interroger sur les déterminants de la mobilité et sur les possibilités qu'il y aurait à susciter un report d'usage de la voiture particulière vers les transports en commun. Transports en commun qui peinent à concurrencer l'utilisation de la voiture. L'utilisation massive de la voiture particulière a des conséquences sur l'ensemble du système de transport. Les effets négatifs produits par cette utilisation s'auto-entretiennent.

- 1 -La congestion urbaine

Le premier problème lié à la croissance de la motorisation est la congestion de la voirie. La congestion se traduit par une incapacité pour les usagers à se déplacer à la vitesse qu'ils souhaitent. La qualité du service offert par l'infrastructure est dégradée. Deux phénomènes sont sources de congestion : le premier résulte d'un excès de demande par rapport à la capacité offerte par l'infrastructure ; le deuxième résulte d'événements exceptionnels et ponctuels tels que les accidents, les travaux sur voirie etc. Il en résulte une réduction de la vitesse globale du trafic. Les usagers se gênent mutuellement et génèrent une saturation de l'infrastructure, augmentant alors le temps de déplacement. Le lien entre l'utilisation de l'infrastructure et la vitesse de circulation est mis en évidence dans la relation débit-vitesse.

Encadré 1 : La relation débit-vitesse

La relation débit-vitesse montre l'interaction entre la concentration de véhicules et la vitesse du flot de véhicule sur une infrastructure.

Soient :

q , le débit, correspondant à la répartition des véhicules en un point donné de la section de route considéré par unité de temps ;

k , la concentration, correspondant à la répartition des véhicules sur une longueur unité de l'espace de circulation ;

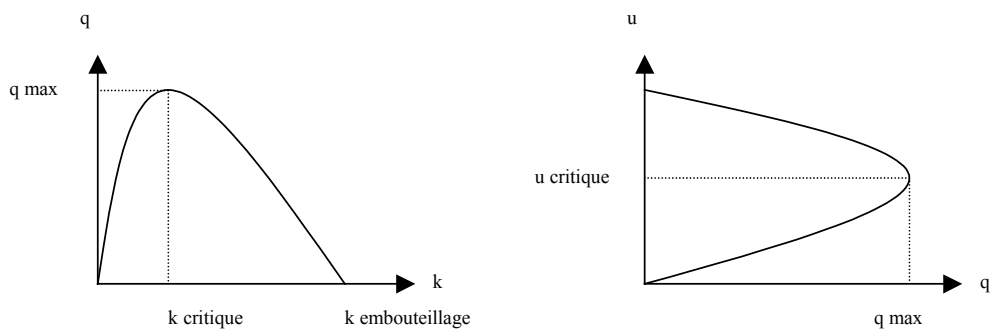
u , la vitesse, c'est-à-dire la longueur parcourue par unité de temps.

On peut alors écrire la relation suivante :

$$q = u \times k$$

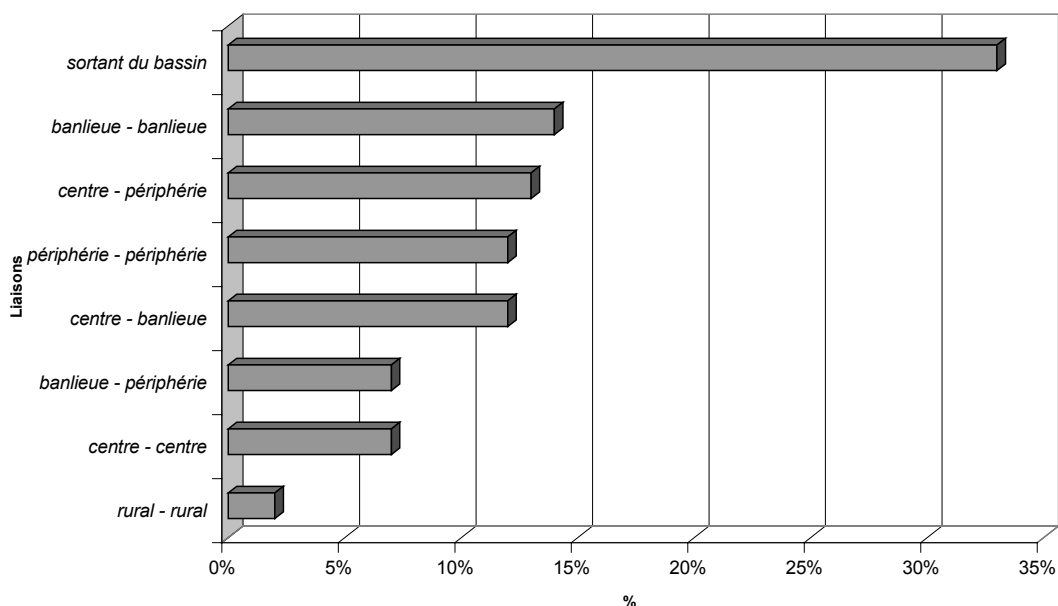
La vitesse est une fonction décroissante de la densité de véhicule [$u = u(k)$], on peut alors dire que la vitesse est une fonction négative du débit q .

Il en résulte que lorsque la concentration des véhicules est faible, la vitesse moyenne est élevée. Lorsque la circulation est fluide, le débit peut augmenter jusqu'à un certain seuil. Ce seuil est appelé niveau de concentration critique, qui correspond à la capacité maximale d'accueil des véhicules par l'infrastructure, c'est-à-dire qui correspond au débit maximal. Au-delà de ce seuil, la circulation devient saturée, pour aboutir à une situation limite qui est le stade de l'embouteillage. Pour un débit, il peut y avoir deux niveaux de densité de véhicules : une situation où l'infrastructure est vide ; et une situation pour laquelle l'infrastructure est en zone d'embouteillage.



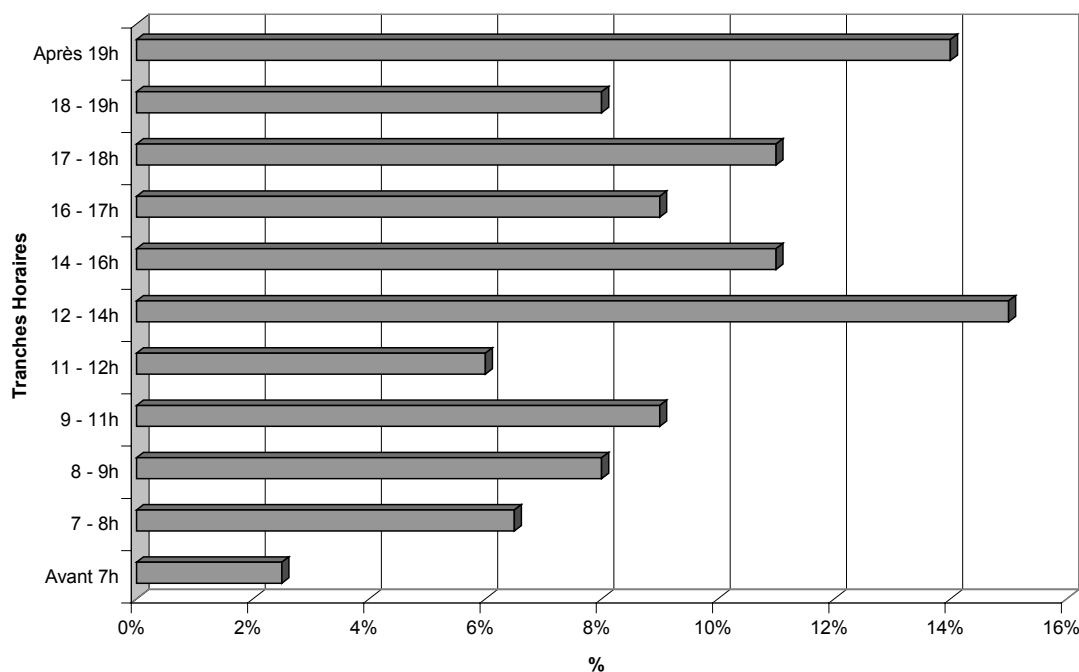
La congestion crée des goulets d'étranglement, principalement localisés au centre des agglomérations. Cette situation est d'autant plus importante lorsque l'on se trouve dans des villes très concentrées et où la voirie est organisée de façon radioconcentrique (le trafic convergeant alors vers le centre). La croissance de la congestion urbaine est un phénomène essentiellement concentré dans le temps et dans l'espace.

Graphique 7 : Répartition spatiale des déplacements tout mode (1994)



Source : Enquêtes transports INSEE / INRETS

Graphique 8 : Répartition temporelle des déplacements effectués en voiture particulière (1994)



Source : Enquêtes transports INSEE / INRETS

Cette situation de congestion sur la voirie influe considérablement sur la capacité des transports en commun à atteindre une vitesse commerciale acceptable et concurrentielle. Les transports en commun perdent alors un peu plus d'attractivité.

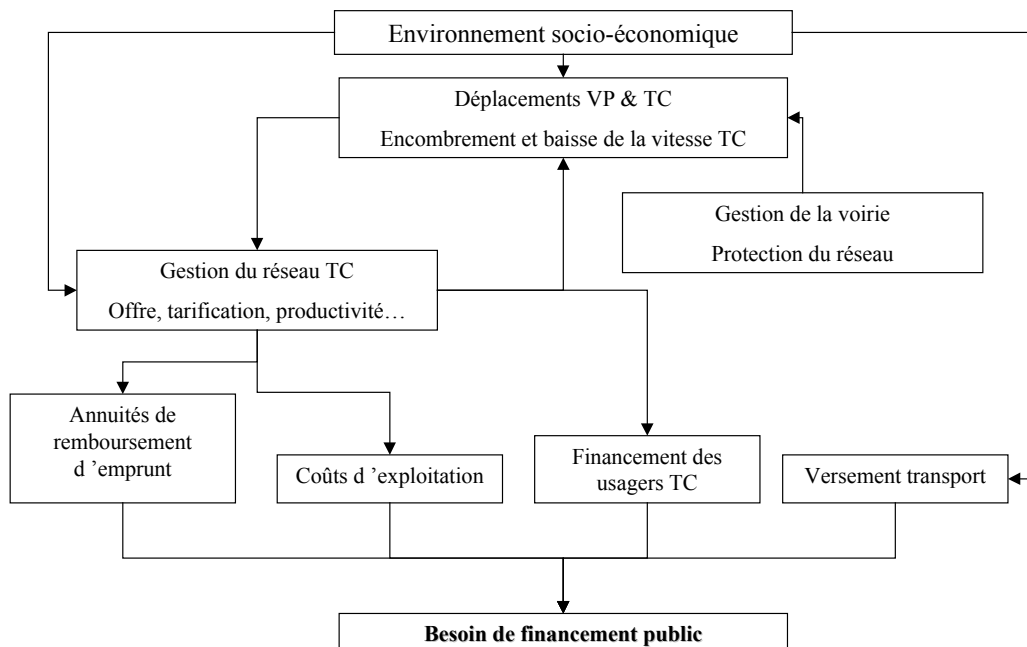
- 2 - La crise des transports urbains

Dans les grandes villes de province, l'augmentation de la motorisation a engendré, depuis les années cinquante, de nombreux problèmes de déplacements. Afin de remédier à ces difficultés, l'offre de transports collectifs a été relancée par des politiques plus adaptées, qui ont nécessité des apports financiers colossaux. La gestion de ces politiques s'est alors rapidement traduite par des dérives pour atteindre une situation de déficit structurel. Le financement des transports collectifs est actuellement réalisé par trois agents économiques : les usagers, les entreprises à travers le versement transport, et les collectivités locales.

TABOURIN (1998) montre que dans l'évolution du financement des transports collectifs urbains, il y a eu, au cours du temps, un effet de substitution de la part des usagers par celles des collectivités locales et du versement transport. Les politiques publiques ont fait face à un problème majeur de financement, puisqu'il fallait à la fois maintenir un niveau de prélèvements fiscaux non rédhitoires et améliorer le système de transports. Les politiques publiques devaient alors résoudre l'équation qui consistait à rendre plus performant le système de transport de plus en plus coûteux, avec des recettes stagnantes.

La reprise de la croissance à la fin des années quatre-vingts a permis de redonner un certain élan au financement, mais a dû composer avec un nouvel élément qui était la crise des déplacements urbains, induite par cette croissance.

Figure 1 : Le financement des transports en commun

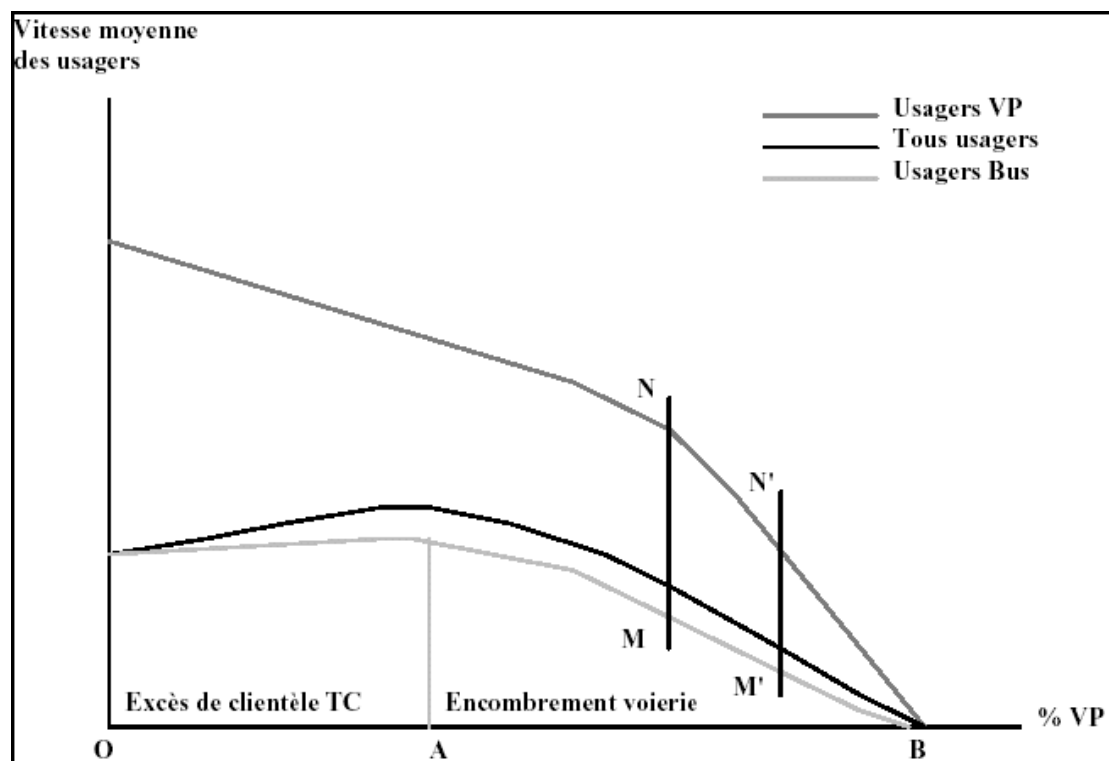


Source : Eric TABOURIN (1998) : Le modèle Quinquin

Les conditions de circulation sur voirie ne sont plus optimales au fur et mesure que les déplacements motorisés augmentent. Non seulement cela génère de la congestion, mais cela affecte la structure et l'organisation de l'offre des transports collectifs.

BONNAFOUS (1983)²¹ expose comment les transports collectifs et la voiture particulière peuvent alors entrer en compétition :

Graphique 9 : Concurrence entre transports collectifs et voiture particulière



Sur le segment OA, la vitesse moyenne de la voiture particulière n'est pas réduite puisque les déplacements sont faibles. La demande de déplacement est donc satisfaite, et l'utilisation de la voiture particulière permet de désengorger le réseau de transports collectifs.

Au-delà du point A, la vitesse moyenne, de l'ensemble des usagers, est ralentie par l'augmentation de l'utilisation de la voiture particulière qui génère des encombrements.

L'amplification de ce phénomène va alors conduire vers le point B. Ceci s'explique par le fait que l'utilisateur des transports en commun qui se trouve sur le point M se rend compte que sa situation n'est pas satisfaisante, et que les utilisateurs de la voiture particulière ont une situation plus acceptable et plus conforme à ces attentes en terme de vitesse (point N), il souhaite donc y parvenir. Plus la situation glissera vers le point B, plus la qualité de service des transports en commun se dégradera et plus il désirera améliorer sa situation. Parallèlement, en changeant de mode, il va concourir à augmenter l'encombrement global. Cette situation de recherche individuelle de performance en termes de vitesse entraîne des effets négatifs et cumulatifs. La généralisation des encombrements qui agit directement sur la qualité du service des

²¹ BONNAFOUS, A. PUEL, H. (1983) : *Physionomie de la ville*, ed. Economie et humanisme, 165p.

transports en commun entraîne une perte de clientèle importante et donc une baisse des recettes commerciales, alors que le coût unitaire de l'offre produite augmente.

Les nuisances provoquées par l'utilisation généralisée de la voiture particulière en milieu urbain sont de deux sortes : des nuisances environnementales et des nuisances sociales.

- 3 -Les conséquences environnementales et sociales

La mobilité quotidienne, caractérisée par l'usage de la voiture particulière a des incidences sur l'environnement. Les nuisances générées par l'utilisation massive de l'automobile, en zone urbaine notamment, sont de deux sortes : les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores. Les conséquences de ces nuisances sur la qualité de vie des citoyens et sur leur santé sont déjà bien identifiées et méritent alors d'être prises en compte. Au-delà de l'enjeu qualitatif, ces nuisances génèrent des coûts importants pour la collectivité. Ces effets environnementaux doivent être pris en compte et sont suffisamment importants pour qu'ils justifient la nécessité de recourir à la régulation de la mobilité urbaine. La pollution de l'air, d'une part, a des conséquences directes sur la santé des citoyens. Les émissions de CO₂ ont également des effets indirects sur l'atmosphère et les changements climatiques. La pollution phonique, d'autre part, est également source de troubles pour la santé.

L'utilisation généralisée de la voiture particulière est caractérisée par une dégradation générale du cadre de vie des citoyens. La saturation des routes et des trottoirs (provoquée par les stationnements sauvages et illicites) est source de gêne pour les piétons, les bicyclettes et les automobiles elles-mêmes. Ces situations créent non seulement de l'insécurité (ou un sentiment d'insécurité), mais aussi une certaine forme d'iniquité entre les citoyens face au droit au transport.

L'insécurité routière, d'une part, est fortement ressentie par les piétons et les cyclistes. Cette insécurité routière génère des coûts importants pour la collectivité. Si, l'on considère, d'autre part le droit au transport et la question de l'équité, la situation de l'utilisation de la voiture particulière par le plus grand nombre, génère une situation inéquitable entre les citoyens, puisque la voiture particulière reste un moyen de déplacements qui n'est pas accessible à tous. Le fait que la voiture particulière se soit largement banalisée entraîne qu'elle est un objet essentiel à la vie quotidienne (recherche de travail, faire les courses dans des hypermarchés situés en périphérie), sans pour autant un objet réellement accessible à tous.

Section 1.2 De l'augmentation de l'offre à la restriction de la demande

Les politiques de déplacements urbains n'ont pas toujours eu le même objectif. Dans les années cinquante et soixante, l'objectif était de mettre toutes les politiques en place pour faciliter et optimiser les déplacements en voiture. Le but était de rendre le plus fluide possible la circulation en voiture. Dans les années soixante dix, les politiques

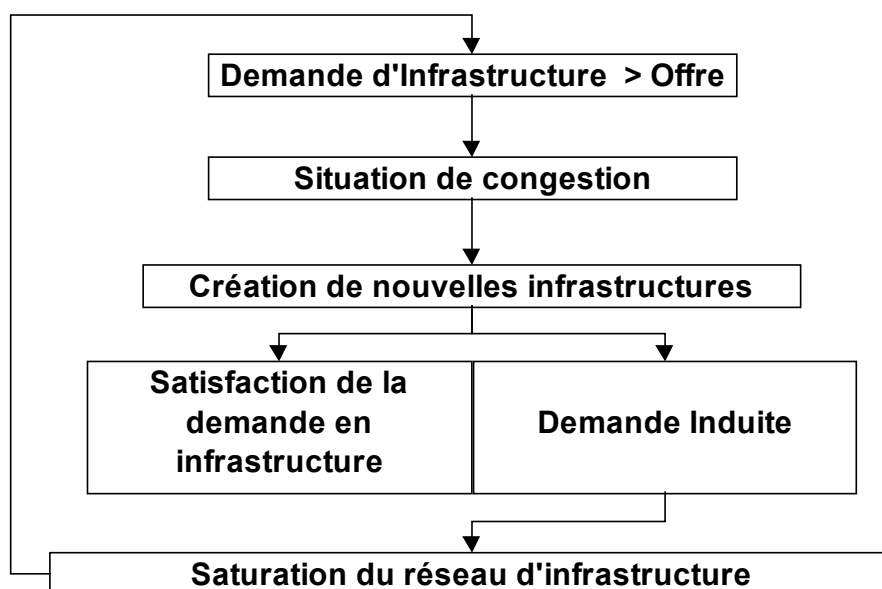
prennent conscience que le "tout automobile" ne peut que conduire à une impasse et qu'il devient nécessaire de trouver des solutions renversant la tendance à la motorisation. De nouvelles réflexions s'orientent vers la nécessité de maîtriser le développement de l'usage de la voiture en proposant comme alternative le développement des transports en commun. Ce renversement n'est pourtant pas simple à réaliser, et se trouve confronté non seulement à des problèmes de financement, mais aussi à des problèmes d'acceptabilité et des difficultés à modifier les comportements. Les usagers ne sont pas prêts à sacrifier leurs acquis contre une politique "rétrograde" selon eux, et dont les conséquences et les résultats ne sont qu'incertains.

- 1 -La politique de l'offre

Dans les années soixante, les politiques publiques se fixent comme objectif principal d'adapter la ville à la voiture. Les préoccupations environnementales sont quasi-inexistantes et les prémices de la congestion routière se résorbent par une politique d'accroissement de l'offre en infrastructures.

La relation débit-vitesse dicte les mesures à prendre en cas de perturbations du trafic. Lorsque la demande en infrastructure est supérieure à l'offre (c'est-à-dire lorsque le nombre maximum de véhicules est atteint par rapport à la capacité des infrastructures), et que le système de transport est menacé par la congestion, le remède de l'époque pour pallier le phénomène d'engorgement, est alors d'offrir des infrastructures nouvelles. Peu à peu cette politique de l'offre s'avère coûteuse. En effet, la politique de l'offre ne fait que créer de la demande supplémentaire et ne permet pas de neutraliser le mécanisme de congestion. Non seulement l'offre satisfait à la demande excessive, mais induit également une nouvelle demande qui ne se manifestait pas avant. On se retrouve alors dans le cas initial où l'offre ne satisfait plus la demande, ce qui nécessite de nouvelles infrastructures.

Figure 2 : La spirale de la politique de l'offre



La création de nouvelles infrastructures induit donc de nouveaux déplacements. Cette politique n'a pas permis de désengorger les centres-villes, ni n'a permis de faciliter l'accès aux banlieues qui ont connu des situations de congestion importantes. L'époque des grands investissements routiers se solde par un échec, puisque les politiques de l'offre n'ont pas anticipé la demande induite par la création de nouvelles infrastructures. A demande d'infrastructure et de trafic identique, les politiques de l'offre auraient pu remédier à la congestion, mais l'amélioration du réseau routier a incité à de nouveaux déplacements.

Cette politique de l'offre va perdurer jusque dans les années quatre-vingts. Bien que la double crise de l'encombrement et du financement ne permette pas d'agir de manière optimale sur l'offre des transports en commun, les politiques publiques s'attachent à améliorer les infrastructures existantes tout en menant une politique d'incitation, doublé d'une politique de gestion de la demande. Il s'agit alors d'orienter l'utilisateur vers les autres modes de transports que la voiture particulière.

En quarante ans, les objectifs de la politique de déplacements ont été radicalement transformés. D'une logique d'offre elle est peu à peu passée à une logique de restriction, de régulation de la demande. Cette politique de régulation de la demande a pour principal but d'orienter le choix modal des usagers. Cette politique peut alors prendre plusieurs formes : le laisser-faire, le volontarisme, l'économisme (PETIOT, 2000)²².

Inspiré de PIGOU (1920)²³, le laisser-faire s'appuie sur l'hypothèse que les usagers (le marché) est capable de se réguler seul. Lorsque les usagers sont confrontés à un seuil insoutenable de congestion, ils sont capables d'adapter de façon spontanée leur comportement et donc de renoncer à l'utilisation de leur voiture particulière. Les potentiels bienfaits de cette situation sont remis en cause dès lors que l'on prend en compte les effets externes des transports urbains. En effet, même si le marché exprime la volonté de réduire la congestion, la présence d'effets externes rend difficile l'allocation optimale des ressources par le marché lui-même. Le principe du laisser-faire est souvent revendiqué par les acteurs du système de transport, notamment par les usagers. Ce principe, séduisant, puisqu'il laisse un sentiment de liberté aux usagers, ne permet pas une efficacité du marché des transports.

Le volontarisme part du principe qu'il est possible d'orienter le choix modal des usagers par des politiques d'orientation de la demande. Par des démarches volontairement dissuasives (taxation forte des places de stationnement par exemple), la puissance publique espère décourager les usagers de la voiture particulière. La taxation des places de stationnement par exemple, n'a pas pour objectif premier d'internaliser les effets externes et de répartir les ressources de façon optimale, mais bien de dissuader les usagers de la voiture particulière dont le stationnement serait un déterminant du choix modal. Le risque est de ne pas parvenir à dissuader les usagers de la voiture particulière, de dégrader la situation des automobilistes sans pour autant inciter à un report modal vers les transports en commun. Dans ce cas, on aurait une situation

²² PETIOT, R, (2000) : La fraude au stationnement : enjeux et analyse économique des comportements. Thèse d'Economie des Transports, 434 pages.

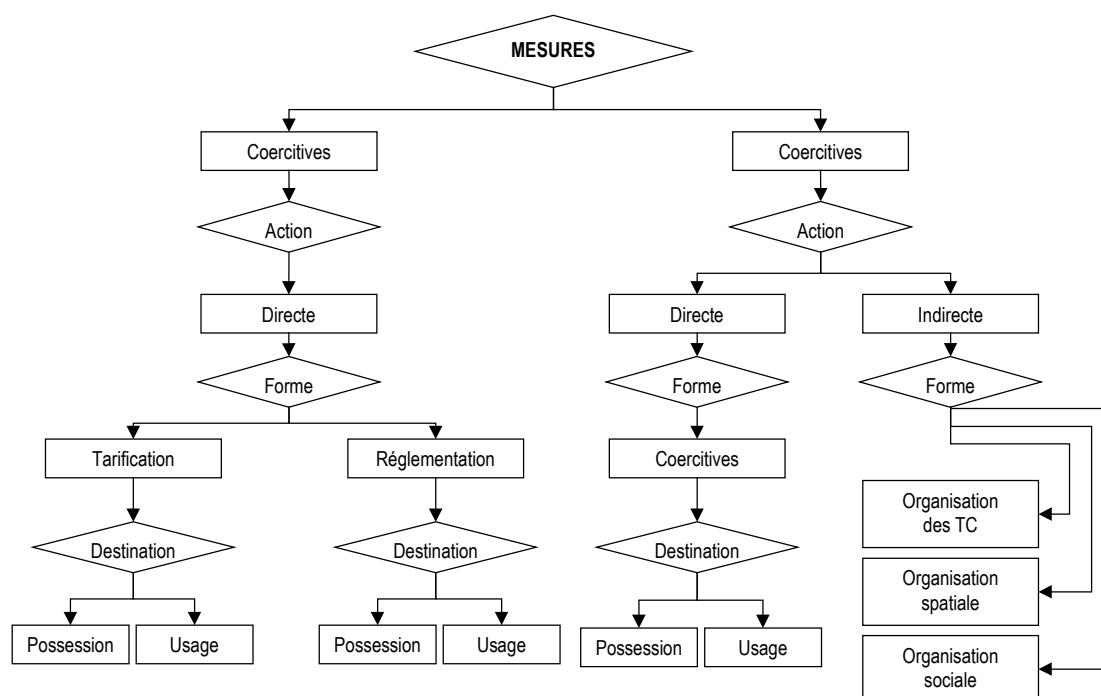
comparable à la situation sans tarification, sans pour autant avoir une amélioration des conditions de circulation. Cette pratique peut être mal acceptée par les usagers de la voiture particulière, puisqu'ils subissent à la fois une forte taxation sans pour autant bénéficier d'une amélioration des conditions de mobilité. Les politiques basées sur le volontarisme ne permettent pas une allocation optimale des ressources.

L'économisme a ici pour objectif de faire payer à l'usager tous les coûts induits par ses déplacements en voiture particulière, notamment par le biais de la tarification. L'objectif est alors de modifier la répartition modale en faveur des transports en commun. Cette pratique vise non seulement à résorber la crise d'encombrement, mais aussi de répondre à la crise de financement de transports publics par une allocation optimale des ressources trouvées dans la tarification.

- 2 - Les outils de régulation de la demande

Pour restreindre l'usage de la voiture en ville, la puissance publique dispose d'un large panel de possibilités. Ces mesures peuvent être soit à caractère obligatoire, soit à caractère incitatif, qui sont alors appliquées soit sur la possession de la voiture soit sur son usage.

Figure 3 : Typologie des mesures de restriction de l'usage de la voiture en ville



Source : DUCARRE PY (1998) ²⁴

²³ PIGOU, A.C. (1920) : *The Economic of Welfare*. Londres, Macmillan.

²⁴ DUCARRE, PY. (1998) : Les politiques de restriction de l'usage de la voiture en ville - les conditions du changement de comportement, DEA d'Economie des Transports.

Un des moyens d'obliger les automobilistes à se soumettre à un comportement est d'instaurer des mesures coercitives. Ces mesures prennent la forme de tarification et de réglementation.

- a - La tarification

Pour lutter contre les nuisances, l'analyse néoclassique des effets externes introduit le concept de tarification au coût marginal. Néanmoins pour mieux comprendre le processus logique d'une telle tarification, il est nécessaire de rappeler préalablement les fondements de la mise en place de la tarification.

Pour effectuer leurs déplacements, les usagers de la voiture particulière arbitrent en fonction de leur utilité et du coût engendrer. Dans leur fonction d'utilité, les usagers font donc leur analyse coûts-avantages et opèrent alors à un choix modal en fonction de leurs besoins. Les usagers de la voiture particulière, pourraient être prêts, jusqu'à un certain point, à verser une contrepartie monétaire en échange du service fourni par l'infrastructure. Lorsque l'on considère l'usage de l'infrastructure, les usagers se comportent à son égard comme des passagers clandestins. Ils considèrent que le service est gratuit et qu'ils ont le droit de l'utiliser sans contrepartie monétaire. Néanmoins, si l'on considère le surplus du consommateur, Jules DUPUIT (Encadré 2 : La tarification selon Jules Dupuit) montre que lorsqu'un service public est gratuit et que toute la demande est satisfaite, le surplus du consommateur est maximal. Si, en revanche l'offre ne peut satisfaire la demande on se trouve alors en situation de rareté, et il est alors nécessaire de procéder à une sélection de l'utilisateur. La régulation par les prix a donc pour but de limiter la demande excédentaire afin qu'elle s'ajuste à l'offre.

Si, la tarification a pour principal objectif de couvrir les coûts, il faut distinguer les différents types de coûts concernés : ceux-ci se décomposent comme suit : les coûts fixes, les coûts variables, les coûts sociaux (insécurité, accident...). En fonction des coûts que l'on veut prendre en compte, la tarification peut alors prendre plusieurs formes²⁵. Dans le cas où les recettes ont pour fonction de couvrir l'intégralité des coûts de l'infrastructure, on parle de tarification à l'équilibre budgétaire. S'il s'agit d'imputer à l'utilisateur le seul coût variable lié à un usage particulier, on parle de tarification au coût marginal d'usage. Lorsque l'objectif est de limiter la demande excédentaire, on peut avoir recours au péage économique pur.

Dans une situation de congestion, on se retrouve dans la situation d'un bien rare qui est l'infrastructure. DUPUIT préconise alors d'instaurer un péage qui aura pour fonction de sélectionner les usagers. Le prix mis en place n'est pas fonction du coût de l'infrastructure, mais est fonction de la demande excédentaire. Le surplus est alors partagé entre l'utilisateur et le bénéficiaire de la tarification qui devra alors développer l'offre par la création de nouvelles infrastructures.

²⁵ CROZET, Y. (1991) : *Analyse économique de l'Etat*, éd. Armand Colin, Paris, 192 p.

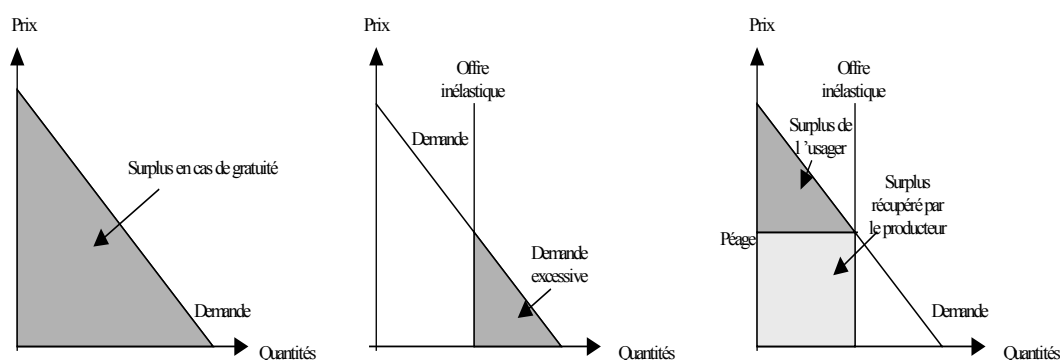
Encadré 2 : La tarification selon Jules DUPUIT

Si, un bien est indivisible, c'est-à-dire qu'il n'est pas possible à la fois d'isoler la consommation par un agent ni d'exclure un agent de sa consommation du fait de l'utilisation de e même bien par un autre agent (non-rivalité des consommateurs), la tarification de l'usage de ce bien pour son financement peut être justifiée. Jules DUPUIT considère que les usagers d'un service public peuvent se comporter comme des passagers clandestins. Si, le bien est indivisible, selon le principe de non-rivalité, les agents ont une faible propension à payer l'usage de ce bien. Aucun agent n'est donc prêt à assumer la gestion et le financement de ce bien, puisqu'il ne peut être rentable si aucun usager n'est prêt à en verser une contrepartie. Seul l'Etat peut prendre ne charge sa production et son entretien.

Dans le cadre de la théorie du surplus, Jules DUPUIT montre sous quelles conditions la tarification est justifiable. Par le concept de surplus, l'auteur entend mesurer le bien-être collectif. Toute décision économique, pour être acceptable, doit être en mesure de dégager un surplus (Allais, 1981)²⁶. Il mesure la satisfaction des consommateurs face à l'utilisation qu'ils font d'un bien. Celle-ci est maximale lorsque le bien est fourni gratuitement pour autant que le service offert satisfasse la totalité de la demande. Lorsque le service offert n'est plus en mesure de satisfaire la totalité de la demande, le bien offert devient un bien rare (l'offre est inélastique et ne peut répondre à l'excès de demande). Economiquement cette situation doit impliquer une baisse de la demande afin de parvenir à l'équilibre économique entre l'offre et la demande de ce bien. Pour rétablir l'équilibre, et puisque l'offre est inélastique, la restriction de la demande passe par un mécanisme de prix. Dans ces conditions la tarification du bien offert est nécessaire pour parvenir à l'équilibre. Les agents vont alors révéler leur préférence face à cette tarification du bien. Certains agents vont donc être écartés de la consommation de ce bien devenu rare par un excès de demande. DUPUIT conclue donc que le recours à la tarification d'usage (c'est-à-dire différent de la tarification de financement) est nécessaire et permet de rationner la demande afin de fournir un service acceptable qui satisfasse l'intérêt général.

On se trouve alors, après l'introduction de la tarification dans une situation d'équilibre entre l'offre et la demande, mais dans une situation où le surplus du consommateur est réduit par rapport à la situation de gratuité. Se dégage alors un surplus pour le producteur (les recettes de la tarification) et des pertes sociales. Les recettes devraient alors permettre d'accroître l'offre dans le but de satisfaire la demande excédentaire.

Graphique 10 : Surplus du consommateur et situation d'encombrement



Dans leur calcul de coûts-avantages, les usagers intègrent mal toutes les externalités induites par leurs déplacements, ce qui conduit à une allocation sous-optimale des ressources, puisque la demande de transport est supérieure à ce qu'elle devrait être par

²⁶ ALLAIS, M. (1981), *La théorie Générale des Surplus*. Institut des Sciences Mathématiques et Economiques Appliquées, Economie et Sociétés.

rapport aux coûts qu'elle génère. Il est donc nécessaire de réintégrer tous les coûts externes induits par la demande de déplacement. La tarification agit donc comme un canalisateur de la demande. Les mesures tarifaires ont pour objet de faire assumer financièrement aux usagers les coûts qu'ils génèrent au travers de leurs déplacements, et donc de modifier leur calcul de coûts-avantages. Le but est de modifier la structure des coûts de transport pour les usagers et d'internaliser les coûts externes par le biais des mécanismes de marché. Face à la nouvelle fonction de coûts, les usagers doivent adapter leurs comportements. L'optimum de PARETO pourra être atteint, grâce au rationnement par les prix ou par les quantités, et ainsi garantir une allocation optimale des ressources. Les agents prennent conscience que tout déplacement supplémentaire de leur part est susceptible d'augmenter le coût. En l'absence de tarification, ce coût supplémentaire est supporté en partie par les autres agents. En corrigeant les prix par une tarification assumée par l'utilisateur ou le contribuable, la décision de se déplacer est plus réfléchie. La tarification a donc deux objectifs qui sont d'une part, la régulation de la demande de déplacements, et d'autre part l'internalisation des effets externes générés par les déplacements.

L'augmentation de la mobilité, en voiture particulière notamment, a deux influences directes sur le système de transport : premièrement, la consommation de l'espace par des usagers empêche la consommation de ce même espace par d'autres usagers ; deuxièmement, la situation d'encombrement qui se dégage crée une modification de la satisfaction générale (non seulement des usagers eux-mêmes qui sont directement confrontés à l'état d'encombrement, mais aussi pour les non-usagers qui subissent les effets induits par l'état de saturation du réseau). On est donc en présence d'indivisibilité et d'externalités qui justifient le recours à la tarification de l'usage de l'infrastructure. La tarification des effets externes s'appuie sur la logique de la tarification au coût marginal social établie par PIGOU (1920) et KNIGHT (1924)²⁷. Le coût marginal social prend en compte l'augmentation du coût que va engendrer l'arrivée d'un utilisateur supplémentaire. Les mesures de tarification peuvent prendre plusieurs formes : soit une tarification de la possession de la voiture, soit une tarification de l'usage de la voiture ou de l'infrastructure.

- i - Tarification de la possession

La tarification de la possession de la voiture se traduit par l'instauration de taxes. Cette forme de taxation se justifie par le fait que l'automobiliste est supposé ne pas payer le juste prix par rapport aux externalités qu'il produit. Ces taxes sont supposées agir sur la décision d'achat de la voiture. La taxe agirait comme frein à l'achat, puisque l'élasticité-prix est négative. Pour PIGOU, le système de prix (de vente des véhicules) étant imparfait, puisqu'il ne révèle pas tous les coûts externes induits par l'usage de la voiture, il est nécessaire de corriger cette défaillance de marché en y incorporant une taxe supplémentaire rééquilibrant le prix. Ainsi, le choix modal de l'acheteur potentiel n'est pas biaisé par l'imperfection du prix du marché. Cette forme de taxation de la

²⁷ KNIGHT, F. (1924) : "Some fallacies in the Interpretation of Social Cost", *Quarterly Journal of Economics*, 38, 582-602.

possession de la voiture est le cas typique des vignettes utilisées en France en fonction de la puissance des véhicules.

Les reproches qui sont apportés à cette tarification sont que cette méthode ne s'attache qu'à la possession de la voiture, alors que le principal problème est l'usage de la voiture. Il n'y a *a priori* aucune relation entre la possession de la voiture et son usage. Si, l'on essaie de mettre en parallèle la mobilité et le taux de motorisation des ménages, on observe que, selon l'enquête-ménages de Lyon (DDE, SYTRAL, 1995), les ménages qui ne possèdent qu'un véhicule utilisent la voiture particulière pour la moitié des déplacements, alors que les ménages qui possèdent au moins trois véhicules utilisent la voiture particulière pour les trois quarts des déplacements quotidiens.

Une autre forme de la tarification de la possession est de pratiquer une discrimination positive entre les véhicules selon leur contribution à la pollution ou à l'occupation de l'espace. Ainsi une taxation allégée pour les véhicules les moins polluants (véhicules électriques, GPL...) par opposition aux véhicules les plus polluants (véhicules anciens, diesels...) est pratiquée.

- ii - Tarification de l'usage

La tarification de l'usage de la voiture permet de taxer les véhicules uniquement lorsqu'ils sont utilisés, ce qui permet d'enlever le biais existant entre le rapport possession et usage de la voiture.

Une des premières formes de tarification de l'usage de la voiture est la taxation du carburant. Utilisée principalement comme source de revenus pour la puissance publique, cette forme de taxation reste très impopulaire et son degré d'efficacité relative, puisque d'une part ce ne sont pas forcément les véhicules les plus polluants qui sont le plus taxés, et d'autre part, la prise en charge du coût du déplacement étant souvent pris en charge par l'entreprise, l'employé ne se sent que très peu concerné.

- iii - Application de la tarification

Une forme de tarification de l'usage est le péage urbain qui consiste, en milieu urbain, à taxer la circulation et donc à orienter la demande vers d'autres modes de transports. Le péage urbain prend plusieurs formes en fonction des objectifs poursuivis.

Le péage urbain prend la forme de *péage de financement ou péage d'infrastructure* lorsqu'il s'agit de financer un ouvrage. Généralement les péages de financement ne sont pas pris en charge par les collectivités, mais sont confiés à un concessionnaire, qui assure la construction de l'infrastructure et l'exploitation de celle-ci en vue de garantir son financement moyennant la perception d'un péage. Le péage ainsi concédé permet d'obtenir un financement privé tout en conservant un contrôle public. L'avantage principal de ce type de péage est qu'il existe une corrélation directe entre le prix payé et l'usage de l'infrastructure et correspond donc au principe du pollueur / payeur. La perception du péage permet d'obtenir les ressources nécessaires pour couvrir les

charges d'exploitation, assurer le remboursement de l'emprunt et la rémunération des investisseurs.

Le péage urbain prend la forme de *péage de régulation* lorsqu'il s'agit d'internaliser les effets externes. Partant du principe que l'espace est limité et qu'il existe des contraintes environnementales importantes, le fait que la congestion se concentre dans le temps et dans l'espace peut aggraver la situation pour atteindre un seuil critique. Arrivée à un certain point, tout usager supplémentaire de la voirie réduit la vitesse moyenne de tous les autres usagers en augmentant alors le temps global de trajet. Le service offert se trouve alors dégradé. La mise en place d'un péage peut alors influencer sur le niveau de trafic soit en limitant la demande soit en la répartissant. La tarification pratiquée agit soit sur la dimension spatiale, il s'agit alors d'un péage de zone qui consiste à tarifier l'accès aux zones les plus encombrées, on parle alors de péage de cordon, soit sur la dimension temporelle de l'usage de l'infrastructure, qui consiste à tarifier l'accès aux zones encombrées en fonction du moment où la zone est la plus saturée, ou en fonction du temps d'usage de l'infrastructure.

Le péage de base est alors modulé afin d'optimiser l'utilisation du réseau. Plusieurs types de modulations sont envisageables :

- ➡ La modulation temporelle permet d'augmenter les tarifs en période de pointe ou pour des jours chargés dans le but d'inciter à un report des trafics sur une autre zone temporelle ;
- ➡ La modulation spatio-temporelle a pour objectif de délester du trafic sur une infrastructure et de le diriger vers un itinéraire secondaire. Le tarif sur l'itinéraire secondaire est alors diminué tandis que celui sur l'infrastructure encombrée est augmenté ;
- ➡ La modulation catégorielle a pour objectif de dissuader les véhicules les plus gênants de circuler sur une infrastructure à certaines périodes.

Nous avons vu que le péage urbain a pour principale fonction de tarifier l'usage circulaire des infrastructures. Une autre forme de tarification peut également être mise en place et consiste à faire payer l'usage de l'infrastructure lorsque la voiture particulière est immobilisée. Cette forme de tarification s'applique notamment au stationnement. Le stationnement sur voirie fait déjà l'objet d'une tarification, mais de nombreuses démarches s'orientent également vers la tarification du stationnement privé. Notamment le stationnement sur le lieu de travail peut faire l'objet d'une tarification. Une première ébauche est ici faite sur le rôle du stationnement dans la mobilité quotidienne et dans la mise en place d'une politique de déplacements urbains.

L'impact de la tarification sur sa capacité à maîtriser l'évolution de la mobilité reste encore très incertain. En effet, pour analyser les implications de la tarification, il est nécessaire de connaître de façon assez fine la réponse des usagers aux variations de prix et de vitesse. Il est encore difficile d'évaluer avec précision l'élasticité-prix de la demande de transport en fonction de l'horizon choisi. En effet, l'élasticité-prix de la demande de transport est différente selon que l'on se place à court ou long terme. Cette élasticité-prix est également différente selon que l'on considère les transports urbains ou périurbains. Au-delà de la connaissance de la réaction des usagers face à une modification de la tarification, il s'agirait également de connaître les élasticités

croisées, c'est-à-dire la variation de la demande de transport en fonction des variations des modes concurrents.

Outre les questions de connaissance des élasticités-prix de la demande de transport, il est nécessaire de s'interroger sur les impacts réels de la tarification de la congestion. Au niveau théorique la justification de l'usage de la tarification de la congestion paraît claire, néanmoins, plusieurs éléments restent à estimer. L'impact réel du péage de congestion sur la réduction de trafic est encore mal appréhendé du fait de la méconnaissance de toutes les variables intervenant sur la décision par l'utilisateur du choix modal. En terme de coût, il reste difficile d'évaluer le coût économique de la mise en œuvre de ces systèmes de péage, ainsi que son impact redistributif. Une connaissance plus approfondie de la dimension redistributive des systèmes de financement est nécessaire.

L'introduction de la tarification des infrastructures pose un autre problème si l'on considère le péage urbain comme une forme de "privatisation" de la gestion des routes. Dans la mesure où se généralise le financement par l'utilisateur plutôt que par le contribuable on est en présence d'une forme de privatisation de la route dès lors que les péages sont gérés par des concessionnaires et non plus par la puissance publique. Or, cette forme de privatisation est incompatible avec l'application de la tarification au coût marginal. En effet, la tarification au coût marginal ne garantit pas l'équilibre budgétaire dans le cas de rendements croissants. L'utilisation de la tarification au coût marginal en présence de rendements croissants engendre des déficits systématiques. La contrainte d'équilibre induite par cette forme de privatisation des routes n'autorise plus à utiliser la tarification au coût marginal, qui permet, en théorie, une utilisation optimale des infrastructures.

- b - La réglementation

Pour lutter contre les externalités, la puissance publique peut, par le biais de la réglementation, imposer la réduction des quantités produites ou consommées sur le marché des transports urbains. La puissance publique édicte un certain nombre de règles et de normes afin de maîtriser la mobilité, orienter les comportements et rendre plus efficace le système de transport. La puissance publique peut mettre en place des mesures de contingentement visant à diminuer directement à la source la production des effets externes. La puissance publique peut également intervenir de manière incitative afin de modifier le comportement des usagers. Quelle que soit la méthode réglementaire utilisée, elle nécessite, pour être crédible et efficace, un contrôle permanent de l'application de règles et des normes. Que ce soit de manière incitative ou de manière coercitive, la réglementation a pour objectif d'amener les usagers à modifier leurs comportements, à repenser leur choix modal et à modifier l'organisation de leur schéma d'activités. La réglementation agit principalement sur la restriction de l'offre ou sur la dégradation de la qualité des services rendus à l'automobile, et a donc un effet direct sur la demande existante tout en limitant la demande potentielle.

- i - Réglementation de la possession

La réglementation de la possession d'une voiture particulière n'est pas pratiquée dans aucun des pays européens. Cette forme de réglementation existe toutefois et prend la forme d'un cadre réglementaire limitant les achats de voiture particulière. Cette réglementation est peu compatible avec une économie dont l'activité industrielle est fortement basée sur l'industrie automobile. Il est à supposer que les pouvoirs de pressions de ces industries ne permettrait pas une telle réglementation. Pourtant, au Japon, les grandes villes ont soumis l'achat de véhicules à plusieurs conditions (DUCARRE, 2000)²⁸, notamment les futurs acquéreurs doivent faire la preuve de la possession d'une place de stationnement privée. La réglementation de la possession d'une voiture particulière peut freiner l'évolution de la mobilité, néanmoins, la corrélation entre la possession et l'usage de la voiture n'est pas évidente.

- ii - Réglementation de l'usage

Outre la limitation de l'acquisition de voiture particulière, une des manières de réglementer la possession de la voiture est de ne pas agir sur les aspects circulatoires mais sur les infrastructures permettant sa possession et son usage. Pour ce faire la réglementation peut agir sur le stationnement privé et / ou sur le stationnement public.

La réglementation des places de stationnement privées permet d'agir sur l'usage de la voiture particulière. Le stationnement privé est considéré comme l'ensemble des places de stationnement destinées à une certaine catégorie d'utilisateurs. Les places réservées au personnel d'une entreprise ou les parkings destinés aux clients d'un centre commercial sont considérés comme du stationnement privé. La réglementation du stationnement privé consiste à limiter le nombre de places offertes par les entreprises à leurs salariés. Nous n'insistons pas ici sur la réglementation des places de stationnement privées puisqu'elle est au cœur de cette recherche.

La réglementation des places de stationnement public peut également agir sur le choix modal des utilisateurs de la voiture particulière. La réglementation des places de stationnement publiques peut agir de deux façons : une intervention sur la durée autorisée du stationnement et une action sur le nombre de places de stationnement. Dans le premier cas, réduire la durée de stationnement, peut être un outil efficace pour évincer les pendulaires qui stationnent pour de très longues périodes dans la journée. La réduction des places de stationnement sur la voirie est un outil efficace pour réduire l'utilisation de la voiture particulière, mais il est très mal toléré par les résidents, les migrants et les commerçants, et risque de susciter des animosités et d'engendrer du stationnement sauvage. L'entrave à la circulation permet de limiter l'usage de la voiture particulière en centre-ville. Plus l'offre d'infrastructure est de bonne qualité, plus les usagers sont incités à l'emprunter. A l'inverse, plus il est difficile de se déplacer (sens de circulation compliqué, feux...), plus les usagers seront favorables à l'utilisation d'un mode alternatif.

²⁸ DUCARRE, PY, *op cit*, p 53.

Les mesures réglementaires, telles que la circulation alternée, peuvent également agir sur le choix modal et favoriser le report modal. Néanmoins les règles doivent être clairement identifiées et rester équitables. GREFFE (1994)²⁹ insiste sur le fait que la puissance publique qui intervient sur le marché par le biais de la réglementation ou de la tarification doit se comporter en agent bienveillant et omniscient. Son intervention ne peut être possible que si elle connaît parfaitement l'ensemble des fonctions et des comportements des agents.

La mobilité urbaine génère des effets nuisibles pour l'environnement et pour la qualité de vie des citoyens, provoquant alors un phénomène auto-cumulatif de la congestion. Face à l'évolution de la mobilité urbaine et des conséquences néfastes qu'elle peut engendrer, les politiques de déplacements urbains doivent mettre en œuvre des politiques de déplacements cohérentes afin de stabiliser cette évolution. La politique de l'augmentation de l'offre d'infrastructures, routières notamment, ne peut être une solution à l'augmentation de la demande de mobilité. Cette politique n'a pour effet que d'inciter d'avantage à l'utilisation de la voiture particulière, à des conditions qui deviennent de moins en moins intéressantes pour les usagers, et qui à terme vont manifester leur mécontentement. Pour pallier les phénomènes de congestion, la puissance publique doit s'attacher à réguler la demande de déplacement au moyen de la mise en place d'outils économiques adaptés et cohérents entre eux. Pour ce faire, la politique publique doit tenir compte des données de transports, mais aussi des données urbanistiques. La question qui se pose est alors de savoir comment agir sur le système de transport pour réduire la congestion, et donc réduire l'usage de la voiture particulière, dans un objectif de mobilité durable. Le Commissariat Général au Plan (1993)³⁰ définit la politique de mobilité durable comme la capacité à satisfaire la demande croissante de mobilité des personnes et d'écoulement des biens tout en luttant contre les conséquences négatives de la croissance de la demande de transport.

L'objectif à atteindre pour la politique publique est donc de mettre en place un système de transport qui satisfasse les citoyens, aux moindres coûts économiques et sociaux, tout en répondant à l'impératif de mobilité durable. La possibilité d'intervention de la puissance publique trouve son champ d'intervention dans l'article 1^{er} de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.) n°82-1153 du 30 décembre 1982 qui édicte que "le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité". Pour ce faire, la politique publique dispose de différents leviers d'intervention.

Le premier outil d'intervention de la puissance publique est l'investissement en infrastructures, qui consiste à répondre à la demande de transports par une politique d'offre de transport.

²⁹ GREFFE, X. (1994) : *Economie des politiques publiques*. Paris, Dalloz, Précis sciences économique.

³⁰ CGP (1993) : *Transports : pour une cohérence stratégique*. Atelier sur les orientations stratégiques de la politique de transports et leurs implications à moyen terme, présidé par Alain Bonnafous. Paris.

Le deuxième outil à disposition de la puissance publique est la réglementation de l'usage de l'infrastructure, qui a pour principal objectif d'endiguer les effets externes liés à l'activité transport.

Le troisième outil dont dispose la puissance publique est la tarification de l'usage de l'infrastructure qui a pour principal objectif d'orienter la demande en faisant payer l'usage de l'infrastructure, d'abord pour en dissuader l'usage, puis en allouant de manière optimale le fruit de cette tarification.

Parmi les différents outils à la disposition de la puissance publique pour maîtriser l'usage des infrastructures de transports, la tarification prend une ampleur considérable, puisque les deux autres outils, largement utilisés, n'ont pas suffi à maîtriser l'évolution de l'usage de la voiture particulière. L'orientation, concernant la tarification, doit être, selon le Commissariat Général au Plan (1993), que "pour maîtriser la mobilité, les transports de biens et de personnes et de biens doivent couvrir l'intégralité des coûts qu'ils provoquent, y compris les coûts externes, de sorte que soient dissuadés les transports dont les avantages ne l'emporteraient pas sur les coûts réels".

Nous l'avons vu, la place prépondérante que l'automobile a prise dans les villes aujourd'hui est susceptible d'engendrer des effets néfastes importants, notamment sur l'environnement et la qualité de vie. Il est aujourd'hui nécessaire de repenser le système de transports urbains en l'intégrant dans le système ville. Politiques de transports et urbanisme doivent être élaborées ensemble dans le but d'atteindre une plus grande cohérence.

Au vue de l'évolution de la mobilité urbaine, l'objectif de la politique de déplacement doit être la régulation de la demande plutôt qu'une politique d'augmentation de l'offre.

Section 1.3 Le stationnement et la demande de transport

Une voiture circule en moyenne soixante huit minutes par jour... et stationne donc vingt trois heures par jours (ORFEUIL, RENNES, 1997³¹).

Depuis les années cinquante, le développement de la motorisation et le caractère dominant que revêt la voiture particulière par rapport aux transports collectifs a induit l'utilisation majoritaire de ce mode pour les trajets domicile-travail. C'est depuis cette époque que le terme de la "voiture ventouse" apparaît. En effet, une voiture qui effectue des trajets domicile-travail occupe une place toute la journée, entrave la prospérité des commerces, gêne la circulation des piétons, génère des déplacements pour les personnes qui sont à la recherche d'une place de stationnement pour courte durée, nuit à l'activité et à l'animation urbaine en général. Pour palier ces nuisances, l'idée de l'époque était que la voiture particulière devait libérer de l'espace sur voirie pour la

³¹ ORFEUIL JP, RENNES G (1997), "Les pratiques du stationnement au domicile, au travail et dans la journée", 1997, Recherche Transports, Sécurité, n° 57, p 21-35.

circulation et l'activité économique de la ville. L'idée était que l'employeur devait être chargé de pourvoir aux besoins de ses employés en matière de stationnement. Cette stratégie d'accroissement de l'offre a inévitablement induit une augmentation de la demande de déplacements en voiture particulière à destination du travail.

Le stationnement est alors l'un des outils pouvant contribuer à la gestion des déplacements urbains puisqu'il influence la répartition modale et donc l'état de l'encombrement. En effet, une partie du volume du trafic est liée à la recherche d'une place de stationnement et l'existence ou non d'une place à destination incite à l'usage de la voiture particulière.

Le stationnement est un élément déterminant dans la circulation urbaine et de la mobilité motorisée, et tout déplacement motorisé privé implique l'usage de deux places de stationnement. Les conditions de mobilité sont donc déterminées par les conditions d'immobilité. La géographie des déplacements est donc fortement liée à la capacité de stationner. De ce fait, le stationnement constitue un élément central de toute politique de transport, notamment en milieu urbain. La planification et la gestion de la circulation doivent donc impérativement intégrer la problématique du stationnement. Or, cette prise en compte reste l'un des sujets les plus sensibles à modifier.

Premièrement, le choix modal en faveur de la voiture particulière est fortement corrélé à la possibilité de pouvoir stationner près d'un endroit X, pour une durée Y, à un coût Z.

Deuxièmement, les combinaisons d'offre de stationnement étant très nombreuses et diversifiées, les modifications sont complexes.

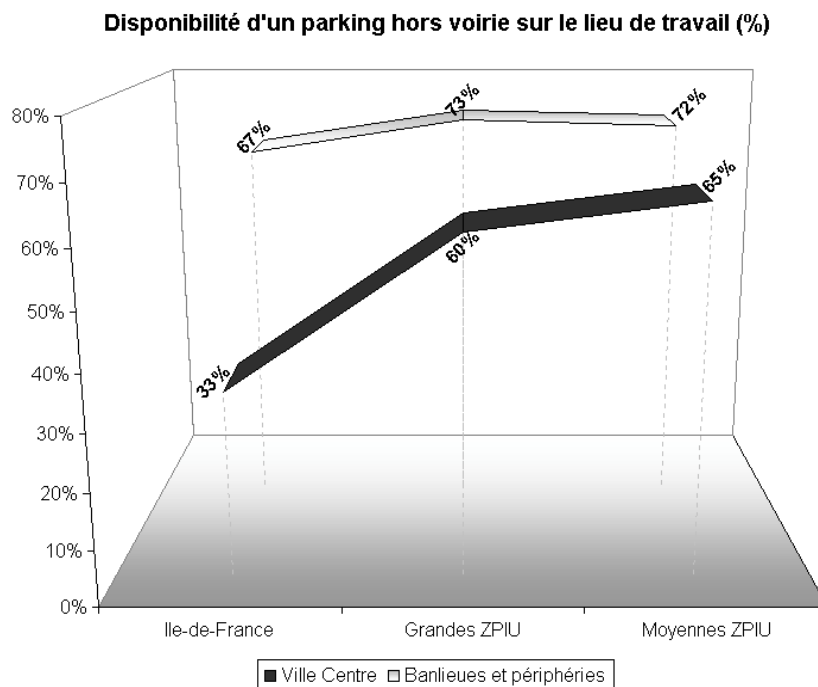
Troisièmement, le stationnement est un élément difficilement maîtrisable.

Agissant comme un déterminant du choix modal, le stationnement est une donnée contraignante majeure de l'urbanisme et de la gestion des espaces publics.

- 1 - Structuration spatiale et sociale du stationnement

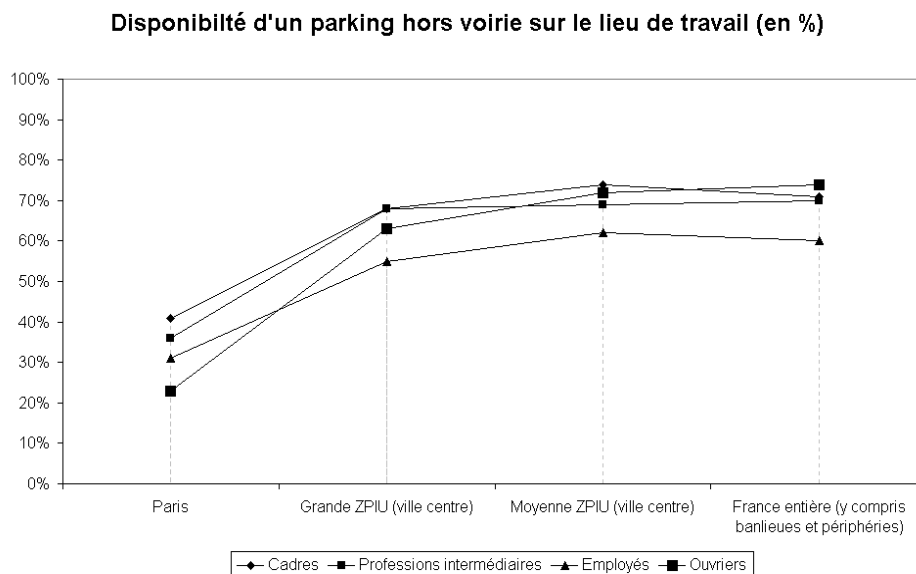
Comme le montrent RENNES et ORFEUIL, la disponibilité d'un parking sur le lieu de travail est structurée spatialement et socialement. En effet, d'après leur enquête, on constate que la localisation de l'emploi est un élément déterminant dans l'existence d'une place de stationnement. La disponibilité d'un parking hors voirie en Ile-de-France est très différente de la situation constatée en provinces et banlieues.

Graphique 11 : Taux de disponibilité d'un parking hors voirie sur le lieu de travail selon la localisation de l'emploi



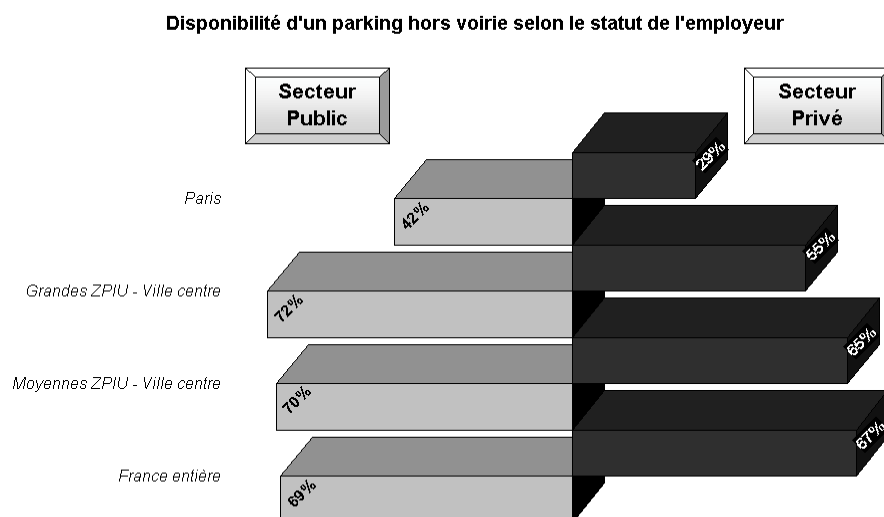
La disponibilité d'un parking sur le lieu de travail est également structurée socialement puisque l'existence d'une place de stationnement varie également en fonction de la position professionnelle de l'actif. L'attribution d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail semble répondre à la position hiérarchique dans l'entreprise. Les cadres et dirigeants bénéficient plus souvent que les employés d'une place de stationnement gratuite.

Graphique 12 : Disponibilité d'un parking hors voirie sur le lieu de travail selon la profession



Les auteurs notent également une large dispersion entre le secteur privé et le secteur public. En effet, notamment en centre-ville, les employés du secteur public ont une probabilité plus importante de bénéficier d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail. Les probabilités s'inversent pour les banlieues et périphéries. Ceci peut s'expliquer par le fait que les entreprises du secteur public sont davantage localisées dans les centres, alors que les entreprises du secteur privé le sont davantage dans les zones moins centrales.

Graphique 13 : Taux de disponibilité d'un parking hors voirie selon le statut de l'employeur

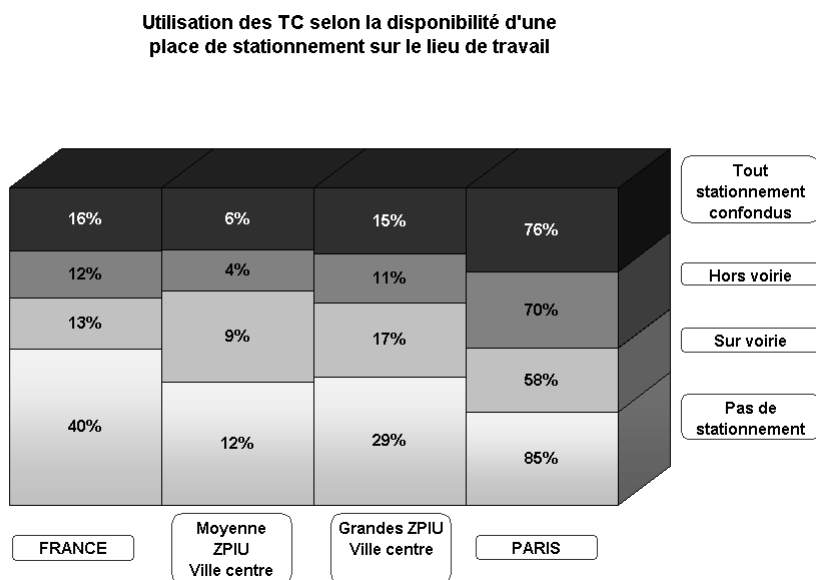
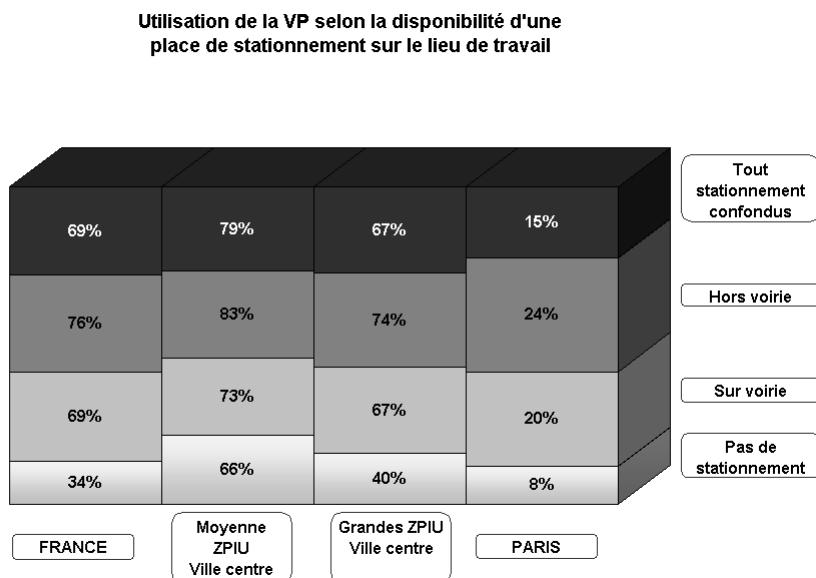


RENNES et ORFEUIL, montrent que les distances et les durées des migrations vers le travail peuvent varier selon la localisation de l'emploi et la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail.

On note une corrélation importante entre la disponibilité d'une place de stationnement et le choix modal des actifs. Sur la France, l'existence d'une place de stationnement à destination induit en moyenne 69% des déplacements en voiture particulière. Lorsqu'il n'y a pas de place de stationnement à destination, les déplacements en voiture particulière passent à 34% et à 76% lorsqu'il existe une place de parking hors voirie. A Paris, quel que soit l'état de l'offre de stationnement, les déplacements à destination du travail se font majoritairement en transport collectif. Toutefois la disposition d'une place fait considérablement varier l'usage de la voiture particulière, passant de 8% s'il n'existe pas de stationnement à 24% si l'actif dispose d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail. En banlieue et le reste de l'Ile-de-france le taux d'usage de la voiture particulière est considérable dès lors que les actifs bénéficient d'une place à destination.

Le partage modal dans les déplacements vers le travail selon la disponibilité d'un stationnement sur le lieu de travail est le suivant :

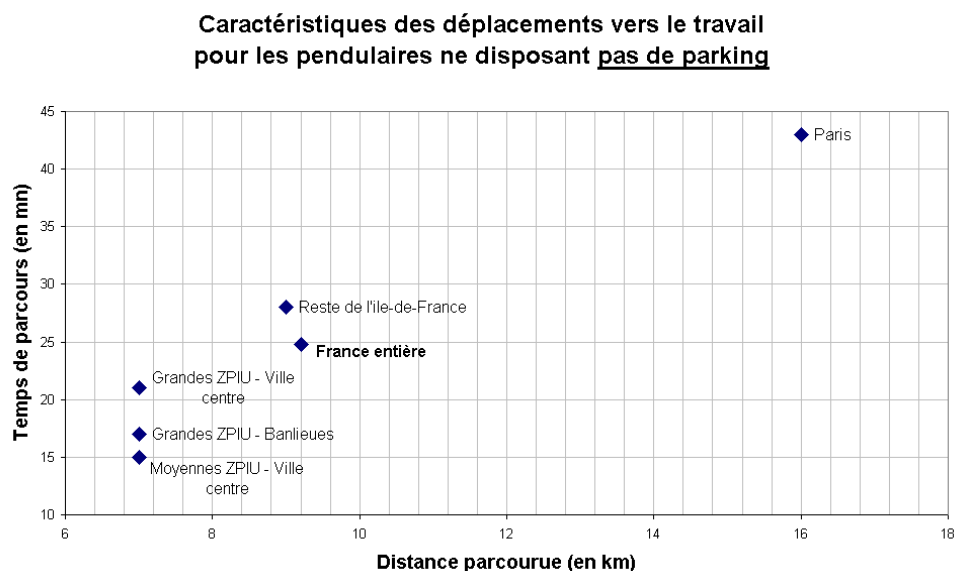
Graphique 14 : Choix modal selon la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail



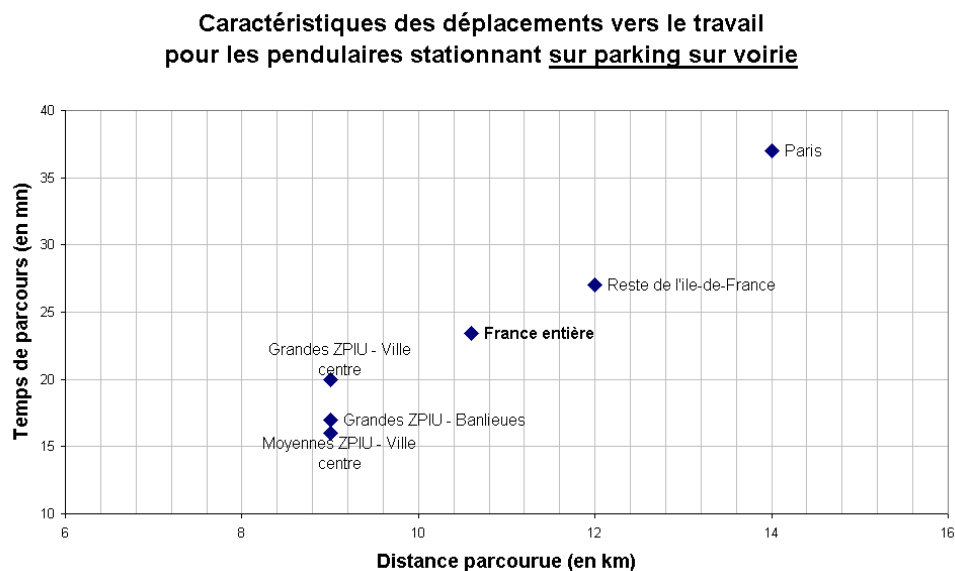
L'existence d'une place de stationnement sur le lieu de travail a donc des incidences sur le choix modal. L'existence d'une place de stationnement sur le lieu de travail a également des incidences sur les distances de migration, les durées de parcours et la fréquence des déplacements. En effet, les actifs qui bénéficient d'une place de stationnement à destination acceptent plus facilement de rallonger leur parcours, puisqu'ils ne perdent pas de temps à la recherche d'une place. Ainsi, sur l'ensemble de la France, l'existence d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail apparaît associée à une croissance de la distance de déplacement et à une décroissance de la durée de migration.

Les distances et durées des migrations vers le travail selon la localisation de l'emploi et la disponibilité d'un stationnement sur le lieu de travail se répartissent comme suit (ORFEUIL, RENNES, 1997³²) :

Graphique 15 : Distances et durées des migrations vers le travail pour les pendulaires ne disposant pas de place de stationnement

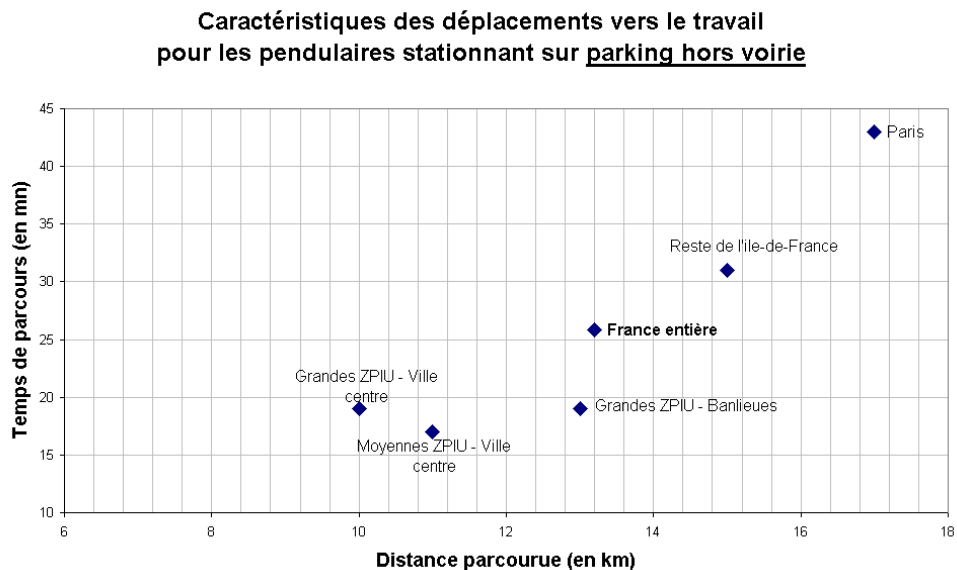


Graphique 16 : Distances et durées des migrations vers le travail pour les pendulaires stationnant sur parking sur voirie



³² ORFEUIL JP, RENNES G (1997), *op cit*

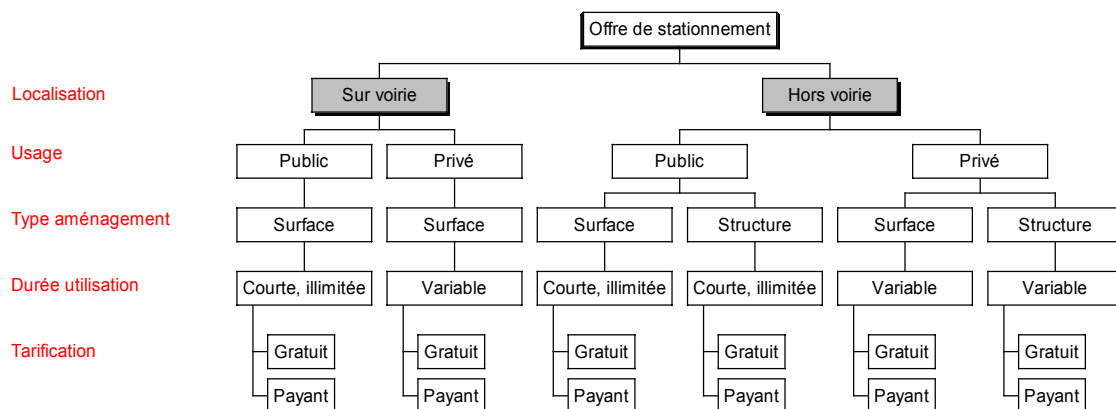
Graphique 17 : Distances et durées des migrations vers le travail pour les pendulaires stationnant sur parking hors voirie



Sur Paris, les distances parcourues et les durées de parcours ne sont que faiblement affectées par la disposition de places de stationnement, les transports collectifs semblent être le mode dominant. Dans les centres-villes des provinces, les distances augmentent avec la possibilité de stationner à destination tout en conservant des durées relativement stables. L'existence d'une place de stationnement à destination influence donc l'aire de recherche d'un emploi. L'actif cherche donc à optimiser son budget-temps de déplacement, et le fait qu'il existe une place de stationnement sur le lieu de travail raccourci le temps de recherche d'une place, il accepte donc d'aller travailler plus loin.

L'offre de stationnement est définie à la fois quantitativement (nombre de places à disposition des usagers) et qualitativement (type de gestion à laquelle elle est soumise), ainsi que par son statut foncier (places publiques et places privées). Plusieurs éléments caractérisent l'offre de stationnement :

Figure 4 : Typologie de l'offre de stationnement



Source : Cahier TEA n°7, Le stationnement, février 1994

L'existence d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail est un élément déterminant du choix modal pour les pendulaires.

Tableau 1 : Stationnement gratuit au lieu de travail et choix du mode de transport pour les navettes domicile-travail vers le centre-ville (cas des villes françaises)

	Automobile	Transports Publics	Vélo ou marche
	Région parisienne		
Parking gratuit mis à disposition par l'employeur	48%	35%	17%
Sans parking employeur	18%	66%	16%
	Villes de province		
Parking gratuit mis à disposition par l'employeur	66%	15%	19%
Sans parking employeur	44%	36%	20%

Source : "Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?" CETUR, 1994

- 2 -Elasticité de l'offre de stationnement et demande de stationnement

Quel est l'impact d'une variation de l'offre de stationnement sur les déplacements et sur le choix modal ? Cet impact varie-t-il en fonction du schéma d'activité des individus ? Le schéma d'activités peut-il alors être modifié en fonction des contraintes de stationnement. Le déplacement des pendulaires s'effectue en fonction d'un certain nombre de contraintes et d'opportunités qui se présentent à l'individu.

La demande de stationnement se traduit par l'expression du besoin que l'individu éprouve de s'arrêter à un endroit, un instant, pour une durée déterminée. Les utilisateurs de la voiture particulière sont confrontés à un éclatement spatial des activités qui génère un grand nombre de déplacements de courtes et de longues distances. A ces déplacements sont associés un besoin de stationnement de courtes ou de longues périodes en fonction du type d'activité. Les besoins de stationnement sont donc spatialement diffus et temporellement variables. Aux activités d'habitat et de travail s'associe du stationnement longue durée et aux activités de service, qui génèrent des déplacements multiples, s'associe du stationnement de courte à moyenne durée.

La demande de stationnement, tout motif confondu, est très importante, ce qui génère une demande d'espace très forte. Cette demande excédentaire et diversifiée, dans un univers, la ville, où l'espace est rare, est à l'origine de nombreux conflits. Néanmoins, il est difficile d'agir quantitativement sur les places de stationnement, dans la mesure où elles sont considérées comme un facteur prépondérant dans l'attractivité des villes et dans le maintien des activités économiques. Ainsi, les élus locaux sont confrontés à de fortes pressions (des commerçants, des promoteurs immobiliers et des entreprises) et inciter à augmenter l'offre dans leur commune. Ainsi, pour répondre à la demande, une offre très diversifiée a été proposée par les pouvoirs locaux. Aujourd'hui, le phénomène semble irréversible, tant la place de stationnement est considérée comme un acquis social d'une part, mais aussi intervenir sur la législation concernant le stationnement fait intervenir une multitude de responsables. Les responsabilités s'échelonnent au niveau

de l'Etat ³³, des intervenants locaux et les métiers spécifiques au stationnement. Ainsi, le fractionnement des responsabilités rend difficile une quelconque réforme dans le domaine.

L'existence d'une place de stationnement sur le lieu de travail conditionne le choix modal des pendulaires. Ce choix s'oriente aujourd'hui, quasi exclusivement vers la voiture particulière. Cette situation crée de la congestion, notamment en heures de pointe. Les places de stationnement existantes dans les immeubles d'entreprises font aujourd'hui partie du domaine privé. Considérée comme une pièce faisant partie du lot vendu. Dans ce contexte comment est-il possible d'envisager que cet espace dédié à la voiture puisse faire l'objet d'une juridiction particulière ?

La première question est de savoir si l'Etat a légitimité à intervenir sur le marché du stationnement sur le lieu de travail.

La deuxième question est de savoir comment l'Etat peut intervenir sur ce marché. L'Etat peut avoir recours soit à la réglementation, soit à la tarification, soit à des mesures combinant les deux outils ;

La troisième question est de savoir si cette intervention risque de remettre en cause l'existence même du marché. C'est-à-dire intervenir de façon trop forte au risque d'inciter les acteurs du marché, soit à contourner les règles édictées par l'Etat, soit à abandonner le marché pour en trouver un plus rentable ailleurs. Quitter la ville pour la périphérie par exemple.

La construction des places de stationnement dans les immeubles de bureaux est déjà imposée dans l'article 12 du Plan d'occupation des Sols. Cette réglementation donne des normes de construction en fonction des mètres carrés de bureaux hors œuvre nette (SHON). Cette réglementation avait pour fonction d'obliger les promoteurs à construire des places de stationnement pour les bureaux. Les normes imposées étaient des normes planchers, c'est-à-dire que la législation obligeait à construire **au moins** les normes indiquées dans le plan d'occupation des sols. L'objectif de cette législation, instaurée depuis la Loi d'Orientation Foncière, était de désengorger la voirie publique des véhicules stationnés en journée. L'effet de cette législation ainsi formulée a été la création importante de places de stationnement dans les immeubles de bureaux, incitant, comme nous l'avons vu, à l'utilisation de la voiture particulière pour les trajets domicile – travail.

La question est alors aujourd'hui de savoir s'il est envisageable d'inverser la logique de la législation, en passant à une norme non plus minimale, mais maximale. Le marché du stationnement sur le lieu de travail peut-il aujourd'hui faire l'objet d'une intervention moins libérale qu'elle ne l'était jusqu'à aujourd'hui ? L'Etat peut-il, de manière optimale, suppléer aux insuffisances du marché ?

³³ Au niveau de l'Etat, quatre ministères sont concernés par la question du stationnement : l'équipement (au niveau transport qui définit la réglementation du code de la route et au niveau urbanisme qui édicte les normes) ; l'intérieur (qui édicte le pouvoir de police) ; la justice (qui recouvre les amendes) ; les finances (qui perçoit les amendes). In LEGAIGNOUX J. (2001) p 5.

Sous-tarification sur voirie et faible réprimande pour le stationnement illicite, caractérisent la politique de la réduction de l'offre de stationnement en France. Cette politique vise à inciter les utilisateurs à stationner au même endroit le plus longtemps possible, chaque place est ainsi optimisée et génère moins de déplacement. Cette mesure a pour principal avantage d'être politiquement acceptable mais peut avoir des effets pervers. En effet, les utilisateurs qui veulent maximiser leur coût de déplacement savent qu'il existe des places gratuites ou faiblement tarifées. Ils vont donc tenter de trouver une place au tarif attractif, ce qui a pour effet de rallonger le temps de déplacement. Le temps de recherche d'une place, à vitesse minimale a des effets néfastes sur la congestion et la pollution.

- Chapitre 2 -

Le stationnement : quels outils de gestion ?

Les places de stationnement sur le lieu de travail appartiennent au domaine privé. Ces propriétés privées ne peuvent, lorsqu'elles existent, faire l'objet de réglementation par la collectivité qui ne peut donc influencer sur la nature et l'intensité de leur utilisation. Le seul moyen de levier dont dispose la collectivité est de réglementer quantitativement les places de stationnement futures. La réglementation s'applique donc aux constructions neuves et elle définit des normes fixant le nombre de places de stationnement à réaliser en fonction du nombre de mètres carrés de bureaux neufs construits.

L'objectif de la mise en place de cette réglementation était au départ de limiter le stationnement sur voirie et de libérer de l'espace. Le fait est, que l'application de ces normes pour les immeubles de bureaux, a eu pour effet principal d'inciter les actifs à utiliser leur voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail, et ceci même lorsqu'il existait une alternative crédible en transport collectif. L'offre de stationnement sur le lieu de travail a donc contribué fortement à l'aggravation de la congestion de la circulation. La logique était d'imposer aux constructeurs d'immeubles de bureaux de créer un nombre minimal de place de stationnement en fonction des mètres carrés de bureaux. Ceci a créé des situations extrêmes, où les parkings occupent autant de place que les bureaux, puisqu'en moyenne, on peut avoir 1 place de stationnement pour 30 m² de bureaux (c'est-à-dire une place par employé). La réglementation du stationnement pour les constructions neuves de bureaux nécessite d'être inversée. Les normes de stationnement devraient être soit des normes maximales, soit des normes minimales raisonnables, et fixées en fonction de la qualité de la desserte des transports collectifs.

Nous l'avons vu, il est juridiquement difficile d'agir sur les places de stationnement privées existantes. En effet, la réglementation ne s'applique qu'aux constructions neuves de bureaux, ce qui présente plusieurs inconvénients.

Premièrement, les effets sur la circulation ne se feront sentir qu'à moyen ou long terme, alors que les problèmes actuels de congestion, de pollution et de bruit que génère l'utilisation intensive de la voiture particulière, imposent des solutions à effets immédiats. Ces problèmes seront peut être à long terme résolus par d'autres politiques plus adéquates, ce qui rendra inopérantes les réglementations appliquées aux constructions neuves de bureaux.

Deuxièmement, la réglementation, généralement plus restrictive en centre-ville, risque de précipiter le mouvement de périurbanisation et ainsi de faire fuir les entreprises et les emplois. La réglementation mal adaptée au centre-ville peut ainsi avoir un effet centripète sur les activités tertiaires.

Troisièmement, la réglementation du stationnement ne s'appliquant que sur les constructions neuves, cela risque d'être inefficace en centre-ville, là où les possibilités de construire des immeubles neufs sont rares. Il peut donc y avoir une incohérence spatiale : la réglementation en centre-ville n'aura que peu d'effet et ne modifiera que très peu les habitudes de déplacements des pendulaires, elle ne s'appliquera à la périphérie alors que les transports collectifs sont peu performants, ou à des zones qui échappent à la réglementation (Zones d'Aménagement Concertées par exemple).

Quatrièmement, cette approche réglementaire a pour effet de créer une différenciation entre les salariés d'une même zone, puisque seuls seront affectés (donc pénalisés) les personnes travaillant dans des immeubles neufs. Cette restriction des places de stationnement risque d'être perçue comme une amputation d'un avantage en nature que les entreprises offrent à leurs employés. Cette perte de privilège peut entraîner des revendications salariales.

La rigidité de la réglementation n'est donc pas sans conséquence sur l'économie et l'équilibre spatial de la ville, sans pour autant influencer significativement sur la réduction de l'utilisation de la voiture particulière.

S'intéresser à la question des déplacements et plus particulièrement aux problèmes posés par les questions du stationnement sur le lieu de travail, impose que l'on prenne en compte non plus le système de transport en tant qu'élément isolé, mais qu'il soit intégré dans une considération plus large. Ainsi, il semble nécessaire de prendre en compte les interfaces transports et urbanisme pour mieux comprendre les relations et les interconnexions existantes.

Section 2.1 Quatre pays européens, mêmes causes mêmes effets, mais des pratiques différentes

La planification urbaine se heurte depuis trente ans à de nombreuses contradictions et à la difficulté de maîtriser non seulement la croissance urbaine, mais d'en apprécier ses coûts économiques et sociaux. Se posent alors des problèmes de cohérence entre les enjeux des politiques publiques et les moyens pour les mettre en place. Un bref rappel historique s'impose pour mieux comprendre le rôle du stationnement sur le lieu de travail aujourd'hui.

Dans les années cinquante et soixante, l'objectif était de mettre toutes les politiques en place pour faciliter et optimiser les déplacements en voiture. Le but était de rendre le plus fluide possible la circulation en voiture. Dans les années soixante-dix, les politiques prennent conscience que le "tout automobile" ne peut que conduire à une impasse et qu'il devient nécessaire de trouver des solutions renversant la tendance à la motorisation. De nouvelles réflexions s'orientent vers la nécessité de maîtriser le développement de l'usage de la voiture en proposant comme alternative le développement des transports en commun. Ce renversement n'est pourtant pas simple à réaliser, et se trouve confronté non seulement à des problèmes de financement, mais aussi à des problèmes d'acceptabilité et des difficultés à modifier les comportements.

Les usagers ne sont pas prêts à sacrifier leurs acquis contre une politique "rétrograde" selon eux, et dont les conséquences et les résultats ne sont qu'incertains.

La promotion des transports en commun s'est également accompagnée d'une réflexion sur le rôle des stationnements dans la logique de déplacement. On se rend alors compte que l'on ne peut parler de la problématique de stationnement sans préalablement parler de celle de la mobilité. Le stationnement fait partie de la mobilité dans la mesure où tout déplacement motorisé commence et finit par un stationnement. Le stationnement est donc un élément indissociable de la problématique de mobilité : "La mobilité, [devient la] rançon de la croissance urbaine ³⁴". "Le stationnement est avant tout un élément permissif du fonctionnement du système urbain (...) qui peut se révéler d'une importance capitale puisque permettant au système urbain de fonctionner" ³⁵.

Le stationnement sur le lieu de travail est un élément qui doit permettre le transfert modal, il n'est évidemment pas la panacée et doit s'accompagner de mesures coordonnées intégrant la planification urbaine, la circulation, le transport public et l'aménagement du territoire (aménagement poussant les entreprises à s'implanter autour de l'ossature du réseau transport afin d'éviter l'étalement urbain qui favorise la motorisation) et une implication accentuée des entreprises par la mise en place de plan de Transport-entreprises. L'étude réalisée par Vincent KAUFMANN (1999) ³⁶ sur six villes européennes, montre que promouvoir l'utilisation des transports publics en améliorant l'offre peut s'avérer totalement inefficace en terme de partage modal si des parkings pour pendulaires continuent parallèlement à être construits. Dès lors qu'il est facile de stationner pour les personnes qui possèdent un véhicule, le transfert modal vers des modes collectifs ne s'opère pas. Pour être cohérentes, les politiques devraient manier à la fois la "carotte et le bâton" et favoriser les transports en commun est incompatible avec l'accroissement du nombre de places de stationnement : l'attrait des places libres n'aurait que pour effet d'amoinrir (voire d'annuler) la promotion des transports en commun. En France notamment, on déplore encore trop souvent que les mesures mises en œuvre pour favoriser le transfert modal, repose davantage sur des méthodes incitatives que sur des moyens réellement restrictifs et dissuasifs de l'usage de la voiture. Selon l'enquête réalisée par l'auteur en 1996, l'existence de deux places de stationnement assurées sur le lieu de travail équivalent en moyenne à la perte d'un usager régulier pour les transports publics. Ainsi, vouloir transférer une partie de la population effectuant des trajets domicile-travail vers les transports en commun devrait passer par une logique de restriction des stationnements gratuits sur le lieu de travail.

L'approche par les coûts (la tarification) pourrait également avoir une place prépondérante dans la mise en place de toute politique de stationnement, pour peu

³⁴ BONNAFOUS Alain, PUEL Hugues. *Physionomie de la ville*. Paris : Les éditions ouvrières, Initiations économiques, janvier 1983.

³⁵ PETIOT Romain. Le comportement de stationnement : analyse de la demande. Mémoire de DEA d'Economie des Transports. Université Lumière Lyon 2. Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat. Laboratoire d'Economie des Transports. 1994.

³⁶ KAUFMANN V, *Pour limiter l'usage de la voiture en ville : une politique globale, coordonnée et légitime*, Transport Public n°983, juillet - août 1999, p 18.

qu'elle fonde sa réflexion du point de vue global du système des déplacements et de stationnement. Réglementation et tarification peuvent alors permettre de moduler la durée du stationnement et arbitrer selon les motifs.

Le stationnement constitue un élément de régulation des déplacements urbains et donc une des clés pour maîtriser le développement de l'usage de la voiture. Accorder une priorité à la gestion des stationnements en cohérence avec la politique des déplacements est l'un des piliers du succès. L'utilisation systématique de ce mode quelle que soit la destination n'est plus aujourd'hui envisageable. Une action sur les pendulaires et l'usage qu'ils font du stationnement pourra être le garant d'une nouvelle forme de mobilité. La marge de manœuvre est relativement faible : juridiquement, il est difficile d'agir sur les places existantes.

Le Plan d'Occupation des Sols est un instrument juridique permettant aux collectivités locales d'agir quantitativement sur les stationnements privés. Dans son Article 12, le POS définit les normes de stationnement qui doivent être appliquées pour toute construction nouvelle. Il s'agira de voir si l'article 12 du POS, a des effets significatifs sur le développement de la ville, la motorisation, et sur le choix modal ? Puisque que l'offre d'une place de stationnement privée sur le lieu de travail est un facteur accentuant l'usage de l'automobile pour les déplacements pendulaires, il faudrait envisager de moduler les obligations imposées aux constructions d'immeubles de bureaux (réductions des normes imposées et/ou introduction de normes maximales plutôt que minimales).

- 1 -La France

En France, les documents et outils qui gèrent l'aménagement du territoire se réfèrent au droit de l'urbanisme. On distingue : les normes supra communales (lois d'aménagement et d'urbanisme, directives territoriales d'aménagement); les normes intercommunales (schémas directeurs); les normes communales (plans d'occupation des sols).

- a - Le Schéma Directeur

Créé par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967, le Schéma Directeur est un document d'urbanisme qui définit les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire, sur une longue période et sert de cadre à la mise en œuvre des politiques d'aménagement et de protection. Le Schéma Directeur est le plus haut document d'urbanisme pouvant être élaboré par les communes ou leurs groupements. Il fait le lien entre l'aménagement du territoire et l'urbanisme réglementaire en servant de cadre aux politiques d'aménagement des collectivités publiques. Il est donc élaboré par un ensemble de communes et de leurs groupements présentant une communauté d'intérêts économiques et sociaux (article L 122-1-1 du Code de l'Urbanisme) et rassemblés dans un établissement public (syndicat mixte ou EPCI). Il est l'expression d'une volonté politique intercommunale de développement et a pour objet de favoriser une organisation rationnelle et harmonieuse de l'espace. Il doit servir de guide aux politiques d'aménagement mises en œuvre par les procédures d'urbanisme

réglementaire (plan d'occupation des sols) ou opérationnel (zone d'aménagement concerté).

- b - Le Plan de Déplacement Urbains

Dans les années soixante-dix, l'objectif était d'adapter la ville à la voiture qui était alors considérée comme un outil indispensable de déplacement. C'est dans ces années que la voiture est devenue un objet de consommation de masse, générant alors des phénomènes importants de congestion. Les plans de circulation alors mis en place avaient pour objectif de canaliser cette congestion naissante. Les Plans de Déplacements Urbains sont nés pour réagir à la logique du "tout automobile" de l'époque. Après une expérience d'intercommunalité, qui consistait à instaurer un processus de coopération entre les collectivités locales, et une expérience d'interdisciplinarité dont le but était de renforcer la concertation entre les différentes instances techniques, les Plans de Déplacements Urbains ont été mis en place. Instaurés par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 31 décembre 1982 (article 28), ils ont eu peu de succès. C'est à partir de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, n°96-1236 du 30 décembre 1996 que s'impose à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains, afin de réduire l'usage de l'automobile au profit d'autres modes : transports en commun, vélos et marche à pied. Par l'instauration des PDU, les autorités publiques ont voulu faire prendre conscience aux agglomérations des inconvénients majeurs générés par l'utilisation massive de l'automobile. Les outils antérieurs semblaient inefficaces et inadaptés pour gérer les problèmes de nuisances. Le PDU est un instrument qui doit permettre une nouvelle organisation des transports urbains. Il s'agit alors d'évaluer l'efficacité des PDU eu égard aux objectifs poursuivis, et de voir dans quelle mesure son rôle a été renforcé après la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain.

La question du stationnement est largement prise en considération dans les PDU. Le stationnement y est perçu comme un outil de régulation de la circulation automobile, jouant également un rôle important dans l'aménagement et le partage de l'espace public. L'intégration de la question du stationnement dans les PDU permet non seulement de souligner son rôle prépondérant dans la lutte contre la congestion et la pollution, mais aussi d'harmoniser les politiques des communes tout en tenant compte des diversités et des spécificités de celles-ci.

- i - Principes généraux et objectifs du PDU

Le PDU oriente l'organisation des transports, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il définit une utilisation rationnelle des voitures, en insérant la circulation des piétons et des transports en commun dans un souci d'améliorer la qualité de l'air. Le PDU, qui n'est pas un document d'urbanisme, est mis en place dans les villes de plus de 100 000 habitants, mais garde au début un caractère non obligatoire. Plus tard, la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) impose le PDU et cette obligation est alors renforcée dans la SRU. Le nouveau PDU, a la caractéristique principale d'être opposable aux tiers.

L'objectif général du PDU est défini dans l'article 28 de la LOTI modifié par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : "Le PDU vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part (...). Pour ce faire, il définit les principes de l'organisation des transports des personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement"

Pour les agglomérations, le PDU et les projets qui s'en suivent sont financés à 50 % par l'Etat. L'article 28-1 de la LOTI concrétise les ambitions du PDU. Cet article sert de référence à l'élaboration des PDU pour les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) dans la mesure où il n'y a pas de décret d'application.

Selon l'article 28-1, les orientations des PDU sont les suivantes :

- ➡ Diminution du trafic automobile
- ➡ Développement des transports collectifs et des modes " doux "
- ➡ Aménagement et exploitation des réseaux et des voiries d'agglomérations
- ➡ Organisation du stationnement et de la voirie (à ciel ouvert ou sous-terrain)
- ➡ Régler les livraisons des transports de marchandises
- ➡ Encourager le covoiturage

On peut d'emblée noter une certaine **souplesse** de formulation, puisque les orientations proposées ne prennent pas la forme d'obligation. Les termes de "diminution", "développement", "organisation", "encouragement" restent des termes suffisamment souples et vagues pour laisser toute marge d'interprétation.

- ii - Elaboration d'un PDU

Deux entités sont requises pour constituer un PDU : un comité de pilotage et un comité technique. Le comité de pilotage valide le résultat et le soumet à la maîtrise d'ouvrage. Il comprend les élus des communes comprises dans le périmètre, voire dans les communes limitrophes. Le Département, la région, l'Etat, le préfet, la DDE et les élus de la ville-centre et de l'agglomération peuvent y participer. Le comité technique est composé de techniciens de l'urbanisme, du déplacement, des agences d'urbanisme. Un cahier des charges est préparé et transmis pour consultations aux maîtres d'ouvrages. Les sociétés exploitantes des transports sont également associées. Elles sont au nombre de trois en France : les contrats sont passés directement avec les villes.

Le PDU est un document général d'orientations dans lequel sont stipulés les principaux objectifs à atteindre. Les objectifs à atteindre ne sont pas quantifiés et restent qualitatifs.

- c - La Loi SRU

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain modifie la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 en ce qui concerne les PDU. Souvent encore au stade de l'élaboration, les PDU, doivent prendre en compte les modifications apportées

par la SRU. La SRU n'a pas pour objectif de réformer un outil juridique qui n'a pas encore eu le temps de produire ses effets, mais plutôt de conforter et de légitimer le rôle des PDU comme outil unique de planification des transports urbains. A travers les impératifs du développement durable, la loi SRU ambitionne de déterminer les principes des politiques de logements et de la ville, dans une optique de mixité sociale. Dans cette optique elle envisage de compléter, dans le domaine du transport et du logement, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 et la loi sur l'intercommunalité du 12 juillet 1999. La loi SRU envisage également d'offrir des instruments plus pertinents concernant le stationnement, le transport de marchandises et le périmètre auquel s'applique le PDU.

De nombreux aspects du PDU sont plus clairement précisés et sa portée juridique est accrue puisque, comme pour la plupart des documents sectoriels, les SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale), les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) et les cartes communales doivent en tenir compte et être compatibles avec celui-ci.

- i - Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Le schéma de cohérence territoriale est défini à l'article 3 de la loi SRU. En tant que substitut des schémas directeurs, il conserve un caractère prospectif. Le SCOT est un document prospectif sur 10 ans. Il s'agit d'un document fédérateur pour un territoire intercommunal, qui s'inscrit dans une logique de projet. Défini au préalable, ce projet doit être global, pour toucher l'ensemble des aspects liés à l'organisation de l'espace. Le projet véhiculé par le SCOT doit être pensé sur la base d'un diagnostic de la situation existante, dans une optique d'aménagement et de développement durable. Conçu dans une approche sectorielle, il peut, si nécessaire, être complété par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu. Ce projet doit s'insérer dans le respect des principes directeurs de l'article 110 et de ceux énoncés par la présente loi. Il est mis en œuvre par les orientations déterminant notamment les "grands équilibres" entre les espaces urbains et à urbaniser, et doit faire mention des incidences prévisibles sur l'environnement. Contrairement aux Schémas Directeurs, le SCOT est un instrument d'orientation qui doit avoir une vision prospective à moyen terme (DRE).

Les objectifs du SCOT sont de fournir plus de cohérence entre les documents et les approches sectorielles (dynamisme économique, transports de personnes, transports de marchandises, habitat et environnement) ; de parvenir à une plus grande concertation avec la population et les acteurs engagés ; de prendre des mesures dans le souci du développement durable. La notion de développement durable est définie par l'article 1^{er} de la loi VOYNET comme combinant le "Développement équilibré alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement". Cette notion théorique développée lors de la Conférence de Rio en 1992 devient un principe applicable à l'ensemble des documents d'urbanisme. Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) doit être élaboré dans le respect de l'esprit de la LOADDT (loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire ou loi VOYNET, ainsi que du principe d'équilibre entre aménagement des espaces ruraux et urbains.

Concernant la détermination du périmètre d'action du SCOT, la procédure est proche du schéma directeur (art. L.122-1-1). Le projet concerne différents acteurs puisqu'il est arrêté par le Préfet sur propositions des Conseils Municipaux après consultation des départements et des régions. Les communes non-membres peuvent bénéficier d'une minorité de blocage par le biais des EPCI (Etablissement public de Coopération Intercommunale) qui peuvent désormais intervenir pour bloquer le projet en cas de désaccord. Le périmètre du SCOT doit être d'un seul tenant et sans enclave (art. L.122-3), et doit obligatoirement recouvrir la totalité du territoire des établissements publics de coopération intercommunale compétents pour l'élaboration du schéma.

La procédure d'établissement du SCOT est intercommunale puisqu'elle relève d'un EPCI ou d'un syndicat mixte qui entretient dorénavant un lien étroit avec le schéma. La structure intercommunale ainsi définie doit prendre en également en charge la gestion, le suivi et la révision du SCOT. Les communes n'ont pas obligation de créer un SCOT mais y sont fortement incitées par un mécanisme de "constructibilité limitée", qui consiste en l'impossibilité d'ouvrir à l'urbanisation les zones naturelles et les zones d'urbanisation future délimitées par les plans locaux d'urbanisme, sauf : accord du Préfet pour une extension limitée prévue par un PLU ou une carte communale ; accord de l'EPCI lorsqu'un périmètre de schéma de cohérence territoriale a été arrêté ; dans les communes situées à plus de 15 km de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants, et à plus de 15 km du rivage de la mer, et enfin, décision préfectorale constatant une rupture géographique naturelle (relief) et excluant, par-là, une ou plusieurs communes situées à moins de 15 km de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants.

La procédure d'élaboration du SCOT comprend cinq étapes :

Première étape : la concertation publique prévue à l'article L 300-2 du code, elle permet d'impliquer la population concernée par le schéma. Ses modalités sont définies par délibération de l'établissement public compétent, sachant que le juge contrôle le caractère suffisant de la concertation, sous peine d'annulation de l'ensemble de la procédure. Il s'agit de présenter le projet dans la presse locale, des expositions et des réunions publiques où tous les avis peuvent s'exprimer.

Deuxième étape : association des personnes publiques Les services de l'Etat sont associés à la procédure d'établissement d'un SCOT, à l'initiative du président de l'établissement public ou sur demande du Préfet, ce qui équivaut en pratique à une association systématique. Sont consultées à leur demande les autres collectivités territoriales concernées (présidents du Conseil régional, du Conseil Général, des groupements intercommunaux, maires des communes voisines). En outre, il peut être recueilli l'avis de tout organisme ou association, compétent dans les domaines afférents au schéma, y compris les collectivités territoriales d'Etats limitrophes intéressés.

Troisième étape : Un débat a lieu au sein de l'organisme délibérant de l'établissement public intercommunal sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement, au plus tard quatre mois avant l'arrêt du projet de schéma.

Quatrième étape : arrêté du projet de schéma Le projet de schéma est arrêté par délibération de l'établissement public. Cette délibération peut tirer le bilan de la concertation et est affichée pendant un mois au siège de l'EPCI et dans les mairies concernées. Le projet est ensuite transmis pour avis aux communes membres, aux communes voisines, au préfet, à la région, au département et aux personnes associées à son élaboration ; faute de réponse expresse, leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de trois mois. Les associations d'usagers sont consultées à leur demande. Si, une commune ou un groupement de communes, membre de l'établissement public, estime que l'un de ses intérêts essentiels est compromis au regard de nuisances ou contraintes excessives résultant du schéma projeté, une saisine du Préfet, par délibération motivée prise dans un délai de trois mois, lui est ouverte pour solliciter les modifications. Le Préfet, dans les trois mois, après consultation de la commission de conciliation, rend un avis motivé.

Cinquième étape : l'enquête publique Le projet de schéma doit être soumis à enquête publique par le président de l'EPCI. Le dossier d'enquête comporte le rapport de concertation, le document d'orientation, les documents graphiques, les avis des personnes publiques associées, et le cas échéant, les " porter à connaissance " préfectoraux, ainsi que dans le cas de la procédure préventive des conflits précédemment évoquée, la délibération motivée de la commune qui demande des modifications et l'avis motivé du préfet qui s'en suit.

- ii - Du Plan d'Occupation des Sols aux Plans Locaux d'Urbanisme

Créé en 1967 par la Loi d'Orientation Foncière, le POS s'inscrit dans un processus historique qui avait auparavant donné lieu à la création d'autres documents de planification : les plans d'aménagement d'embellissement et d'extension, puis les Plans d'Urbanisme Directeurs et les Plans d'Urbanisme de Détail. Dès cette époque, le rôle de la commune a été affirmé, ce qui s'est traduit par un accroissement des pouvoirs des élus locaux, dans le cadre de ce que l'on appelait "l'élaboration conjointe des documents d'urbanisme"³⁷. Principal document local de planification urbaine, il fixe, dans le cadre du Schéma Directeur, les règles et obligations générales d'utilisation des sols. Décentralisé depuis 1983, il fixe les règles d'occupation et d'utilisation du sol applicables sur le territoire d'une commune. Il doit être compatible avec le Schéma Directeur selon les articles L.111-1-1, L. 122-1, R.122-27 du Code de l'urbanisme.

- iii - Le plan local d'urbanisme (PLU)

(art.123-1 et suivants du Code de l'Urbanisme)

Le PLU remplace le plan d'occupation des sols (POS) et présente le projet de développement de la commune en matière d'habitat, d'emploi et d'équipement, ainsi que le régime des règles générales et des servitudes. Le PLU est non seulement un document de planification locale mais aussi un document stratégique et opérationnel.

³⁷Source : www.equipement.gouv.fr/urbanisme/cdu/accueil/bibliographie/pos, visité en mai 2000.

Ce n'est plus un simple plan de destination générale des sols et des règles qui leur sont applicables. Le PLU intègre les politiques de développement de la commune et présente son projet urbain.

Les objectifs du PLU sont d'avoir une utilisation économe de l'espace (densification) ; de parvenir à un équilibre entre maîtrise des déplacements et circulation automobile ; de parvenir à un équilibre entre d'une part, renouvellement et développement urbain, et d'autre part, préservation des espaces naturels et de parvenir à un équilibre entre les fonctions urbaines.

Le PLU doit être compatible avec le schéma de cohérence territoriale (SCOT) et, il est, comme lui, soumis à enquête publique. Le PLU devra être en cohérence avec le plan local de l'habitat (PLH) et le plan de déplacement urbain (PDU). Le PLU pourra porter sur la totalité du territoire d'une ou plusieurs communes. Comme l'ancien POS, le PLU est élaboré à l'initiative et sous l'autorité de la commune, en association avec l'Etat et les personnes publiques concernées.

Le contenu du PLU est proche du POS mais il diffère néanmoins sur un certain nombre de points : Son contenu obligatoire est limité et réduit pour le PLU. Seules les règles d'implantation des constructions devront impérativement être prévues. La politique du zonage est écartée mais il peut y avoir des précisions : "l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être fait ou la nature des activités (commerce, logement,...) qui peuvent y être exercées". Il est donc possible d'avoir des PLU ne portant pas de précision quant à l'affectation de sols. Le PLU peut intégrer les spécificités du renouvellement urbain et les différencier : distinguer les îlots, quartiers ou secteurs à restructurer ou à réhabiliter, identifier les espaces ayant une fonction de centralité existant, à créer ou à développer. En ce qui concerne l'aspect opérationnel du PLU, il est maintenant possible d'instituer un ou des périmètres pour réaliser un projet d'aménagement global. Pendant une période au plus de 5 ans pour ce périmètre, le règlement du PLU peut alors prévoir un seuil au-delà duquel les constructions pourront ne pas être autorisées. Les propriétaires concernés bénéficient dorénavant d'un droit de délaissement³⁸.

La présentation du PLU doit comporter un rapport de présentation détaillé (diagnostic, état des besoins, présentation et justification des dispositions du plan (art. L121-1 du Code de l'Urbanisme) ; un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui doit définir dans le respect des objectifs et des principes énoncés par l'article L. 121-1 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'urbanisme et d'aménagement de la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain ; un règlement qui doit (art. R. 123-4 et suivants du Code de l'Urbanisme) délimiter les zones urbaines (zones U), les zones à urbaniser (zones AU), les zones agricoles et forestières (zones A), les zones naturelles (zones N). Le règlement doit également déterminer les règles concernant l'implantation des constructions. Le règlement peut comprendre (art. R 123-9 du Code de l'Urbanisme) : La destination et la nature des constructions autorisées (obligatoire dans les POS), les conditions de desserte des terrains par les

³⁸ Source : DRE

voies et réseaux divers, la superficie minimale des terrains constructibles seulement dans le cas où un assainissement individuel est prévu, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies, limites séparatives et autres constructions sur une même propriété, l'emprise au sol, la hauteur maximale et l'aspect extérieur des constructions, les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisations d'aires de stationnement et d'espaces libres, d'aires de jeux..., le coefficient d'occupation des sols.

L'articulation entre le plan local d'urbanisme (PLU) et le schéma de cohérence territoriale (SCOT) nécessite obligatoirement que les deux documents soient compatibles.

La compatibilité entre les différents documents devra être respectée, en particulier, les POS et les plans locaux d'urbanisme devront être mis en conformité tant avec le PDU régional qu'avec les PDU locaux, surtout sur l'aspect des normes de stationnement édictées par l'article 12. En particulier la mise en place de la norme plafond concernant le stationnement pour les activités tertiaire devra être mieux appliquée, ce qui jusqu'à maintenant n'a jamais été fait par aucune commune. On voit que les nouvelles orientations s'attachent à mieux développer la coordination et l'implication de tous les acteurs du système puisque la loi insiste sur la nécessité d'une collaboration entre les communes.

- d - La question du stationnement dans les documents d'urbanisme

La question du stationnement dans les documents d'urbanisme relève à la fois de la politique de déplacement et de la politique urbaine. L'intégration de la question du stationnement dans les documents d'urbanisme est née du constat que le nombre de places de stationnement privé dans les centres-villes est très important, représentant parfois même jusqu'à 50% de l'offre totale. Néanmoins la connaissance précise des places de stationnement privées existantes est difficile à évaluer. Aucun document ne permet de chiffrer l'offre de stationnement privé existante. La connaissance exacte du nombre de places de stationnement relèverait d'un recensement complexe, difficile à mettre en place. Les données concernant les nombres de places de stationnement privées restent donc, pour l'instant, au stade de l'évaluation.

Toujours est-il que, à partir des évaluations des places de stationnement, il est possible de constater que l'existence d'une place de stationnement sur le lieu de travail (offerte par l'employeur) est générateur de déplacements motorisés, et c'est d'après ce constat que les documents d'urbanisme se sont intéressés à restreindre l'offre de stationnement sur le lieu de travail.

La réglementation des places de stationnement sur le lieu de travail ne prend effet que sur les constructions neuves, ce qui permettra, à moyen et long termes, d'avoir une connaissance plus précise des places de stationnement privées.

Ainsi la définition des normes de stationnement dans les documents d'urbanisme constitue le seul outil dont disposent les collectivités locales pour maîtriser l'offre privée.

La réglementation des places de stationnement privées, d'abord inscrite dans l'article 12 du POS, est remplacée ensuite par les PLU.

- i - L'article 12 du POS

Dans les années cinquante et soixante, les préoccupations des règlements d'urbanisme étaient, nous l'avons vu, d'adapter la ville à la voiture. Concernant le stationnement, obligation était faite de construire des aires de stationnement pour toutes les constructions neuves d'immobilier de bureaux et pour tout aménagement faisant l'objet d'un permis de construire

En application de l'article L.123-21 du code de l'urbanisme, l'article 12 du POS a pour objet de réglementer la création d'aires de stationnement de véhicules liées à la réalisation d'une opération. Les normes de stationnement fixées dans le POS doivent dépendre des objectifs fixés dans le PDU en matière de politique de déplacement. Les dispositions de l'article 12 sont alors applicables à toutes les zones présentes dans le territoire, et ne concernent que les constructions nouvelles.

Le plus fréquemment, le nombre de places de stationnement à créer se calcule par rapport à la surface de plancher hors œuvre nette de la construction (SHON). Certains POS néanmoins établissent le nombre de places à créer en fonction du nombre d'employés. Ce mode de calcul est de moins en moins utilisé dans la mesure où les mètres carrés accordés à l'espace de l'employé évoluent en fonction des entreprises et du système d'agencement des bureaux (bureaux individuels, bureaux paysagers). L'espace moyen par employés est aujourd'hui (si l'on comptabilise les espaces collectifs) de 25 m² par employé.

Toutes les entreprises de bureaux implantées dans une même commune ont pour obligation de faire appliquer les normes de stationnement décrites dans le POS de leur commune. En cas d'impossibilité de réaliser les places de stationnement, les entreprises doivent se référer à l'article L421-3 alinéa 4 du code de l'urbanisme. Les cas "d'impossibilité de réalisation des places de stationnement" sont de l'ordre de contraintes techniques, urbanistiques ou architecturales. Du fait de l'ambiguïté des termes, la circulaire n° 786163 du 29 décembre 1978, précise ce qu'il faut entendre par impossibilité : "Il s'agit d'une impossibilité objective, résultant de raisons techniques ou de motifs d'architecture ou d'urbanisme que le constructeur ne peut pas surmonter, sauf à déroger aux règlements en ne réalisant pas les aires de stationnement prévues". D'autres cas peuvent aussi se présenter. Ces raisons techniques, urbanistiques ou architecturales ont un facteur commun : elles ne sont pas imputables au constructeur. Il n'en serait pas de même si celui-ci préférerait affecter les sous-sols ou une partie de la superficie de son terrain à d'autres usages que le stationnement ou s'il estimait que la réalisation des aires de stationnement lui est plus coûteuse qu'une solution de substitution. Le principe reste qu'il convient d'abord d'appliquer le règlement.

Si, le constructeur se trouve dans l'un des cas de figure d'impossibilité de réaliser les places de stationnement, plusieurs possibilités s'offrent à lui, sous réserve d'acceptation par la commune :

Il peut, soit réaliser les aires de stationnement dans le voisinage se trouvant à une distance de moins de 300 mètres, soit acquérir les places dans un parc privé voisin, soit acquérir les places dans un parc public de stationnement, soit payer une participation financière pour non-réalisation des places de stationnement, appelé aussi taxe compensatoire pour non-réalisation des places de stationnement.

Dans la plupart des communes, les normes sont fixées comme des **normes plancher** (c'est-à-dire obligation pour le constructeur de construire au minimum 1 place pour les x m² en vigueur dans le POS). La logique du POS est alors plutôt **incitative** à la création de stationnement, alors que son objectif devrait être de limiter la congestion des centres-ville. Seule la taxe compensatoire pourrait inciter les constructeurs à ne pas construire les places de stationnement, mais le montant de celle-ci n'est pas dissuasif, puisqu'elle est quasiment égale au coût de construction d'une place de stationnement. Dans ce cas, le constructeur a intérêt à construire la place et la rentabiliser ensuite. Il semble que les normes du POS ne sont pas appropriées et ne sont pas en mesure de décourager les promoteurs à construire leurs places de stationnement. La construction des aires de stationnement reste une activité trop rentable et bien peu contrainte et réglementée pour que les promoteurs ne profitent pas de l'opportunité de les construire.

POS et PDU ne relèvent pas de la même autorité organisatrice : le PDU est géré par une autorité supra communale, le POS relève de la compétence du maire ou du président de communauté urbaine ; le POS est opposable aux tiers, alors que le PDU ne l'est pas. Dans la logique d'application, le PDU s'impose au POS. Dans la pratique, on constate que les principaux PDU déjà réalisés, concentrent leurs efforts essentiellement sur la réduction de la circulation automobile, le développement des modes de déplacements alternatifs et la gestion des places de stationnement.

Concernant la question de l'organisation du stationnement, les PDU s'orientent vers meilleure gestion des places de stationnement. S'il paraît clair que la question du stationnement est un moyen d'agir sur la circulation, les objectifs à atteindre et les mesures réglementaires en la matière restent difficiles à mettre en place. Partant du principe qu'il ne s'agit pas de réduire le stationnement de manière drastique, mais plutôt de l'orienter vers une meilleure utilisation, l'article 28-1 prévoit que : "les orientations du PDU portent sur (...) l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants".

La question du stationnement pose deux problèmes majeurs dont les solutions sont en contradiction. D'une part, l'objectif de diminution de la circulation en centre urbain suppose la restriction des possibilités de stationner, d'autre part, l'existence de places de stationnement est un facteur de dynamisme pour les centres-villes. L'accessibilité au centre est un axe essentiel des politiques urbaines, et ce besoin d'accessibilité, pour conserver le dynamisme urbain est difficilement compatible avec l'objectif de diminuer la circulation par le canal du stationnement. Les objectifs du PDU sont donc parfois en contradiction, et les politiques urbaines doivent alors arbitrer pour trouver un équilibre entre dynamisme économique et saturation de la voirie par l'automobile.

Vu la difficulté de concilier intérêts économiques et préoccupations écologiques, les PDU fixent comme objectif général une amélioration de l'accessibilité aux centres-ville et la réduction globale de l'utilisation de la voirie. Les PDU préconisent de mener des actions sur l'offre de stationnement et l'amélioration des modes alternatifs à la voiture. Ainsi, de façon mécanique, l'offre de stationnement devrait se réduire pour allouer de l'espace aux transports urbains, sans que cette perte ne soit compensée par la création de stationnement en voie souterraine. De nombreux PDU (Grenoble, Lyon, Nice, Rouen, Saint-Etienne) privilégient la diminution des places de stationnement en centre-ville, alors que d'autres (Lille, Strasbourg) privilégient d'avantage la stabilisation des places de stationnement. Les contraintes des PDU en matière de stationnement se limitent en principe à la prise en compte de l'espace public. Certains PDU pourtant orientent leur politique vers le stationnement privé, notamment les stationnements proposés au lieu de travail.

- ii - Le PDU et l'offre de stationnement privé

Concernant l'offre publique de stationnement, il est important de préciser brièvement que certaines mesures sont prises dans la loi SRU. L'article 36 de la loi SRU remplace l'article 28-1 de la LOTI, en redéfinissant et en élargissant les mesures que doit contenir le PDU. Les PDU doivent aujourd'hui délimiter les zones dans lesquelles la durée du stationnement sera réglementée et celles où il sera payant. Les PDU affichent désormais la volonté de considérer la question du stationnement dans son ensemble, puisqu'il doit tenir compte des parkings de rabattement près des entrées des villes et des gares, des modalités de stationnement des transports en commun et préciser les règles spécifiques des stationnements résidentiels. L'organisation du stationnement est donc une préoccupation majeure, et doit être un des leviers à la réduction de l'usage de l'automobile.

Pour les stationnements privés, l'extension du champ d'application du PDU a des répercussions importantes sur la prise en considération des places de stationnement privées. La SRU insiste sur le fait que les objectifs fixés par le PLU doivent être en parfaite adéquation avec le PDU (ce qui n'était pas le cas auparavant puisque les normes de stationnement de l'article 12 du POS étaient largement supérieures aux objectifs fixés par le PDU³⁹). L'article L421-3 est modifié par l'article 20 de la loi SRU. Cet article prévoyait que la délivrance d'un permis de construire était conditionnée à l'existence d'une place de stationnement au sein des futurs établissements, pour lesquels le POS fixait des normes minimales (normes plancher). Si, le permis de construire ne respectait pas les caractéristiques minimales, le pétitionnaire pouvait s'acquitter de son obligation en demandant une concession dans un parking public ou en versant une taxe compensatoire à la commune. La loi SRU ne prévoit plus la possibilité de payer la taxe compensatoire. L'existence de cette taxe pouvait en effet introduire un biais, et pouvait inciter les élus locaux à faire figurer dans le POS des

³⁹ Le POS de Lyon fixait le nombre de places à construire pour les immeubles de bureaux à 1 place minimum pour 100 mètres carrés, alors que le PDU envisageait 1 place maximum pour 300 mètres carrés. Ainsi, pour un immeuble de 10 000 mètres carrés, le POS exigeait la construction de 10 places de stationnement, alors que le PDU autorisait la construction de 3 places de stationnement et n'avait pas de caractère obligatoire.

normes trop élevées en matière de stationnement dans le seul but de bénéficier de cette contribution financière. Néanmoins, cette taxe compensatoire n'était que très peu utilisée par les entreprises et n'était pas un moyen de dissuasion à la construction des places de stationnement dans la mesure où le montant de la taxe était quasiment le même que le montant à payer pour la création des places de stationnement. Ainsi, les entreprises étaient plutôt incitées à créer les places de stationnement exigées dans le POS, et à les rentabiliser ensuite, plutôt que de payer la taxe compensatoire qui elle était à fonds perdus.

La loi SRU propose la possibilité d'accorder les permis de construire même si aucun emplacement pour le stationnement n'est prévu. En revanche, la loi SRU n'a pas modifié la logique de construction des places de stationnement, car les PLU peuvent encore fixer des normes minimales de construction de places de stationnement, et les normes maximales ne sont pas encore une obligation. La loi SRU permet en revanche de moduler la création des places de stationnement en fonction de la desserte des transports collectifs. Cette possibilité figure dans l'article 28-1-2 de la LOTI, et est introduit par l'article 37 de la loi SRU, qui prévoit que les PDU doivent délimiter les espaces dans lesquels l'existence d'une desserte satisfaisante par les transports en commun permet de supprimer ou de réduire les obligations relatives au stationnement. Ces modifications ont pour objectifs de rendre compatibles les mesures fixées dans les PLU et les objectifs du PDU.

L'instauration de norme plafond pour les activités tertiaires semble aujourd'hui être une priorité pour les communes, reste à voir comment cela sera perçu par les acteurs privés du système.

- 2 -La Belgique

En Belgique la politique de déplacements est mise en œuvre par les pouvoirs publics qui disposent de différents outils : Le Plan Régional de Développement (PRD), le Plan Régional d'Affectation des Sols (PRAS), les Plans Communaux de Développement (PCD) et le Plan Régional de Déplacement (plan IRIS). La Région de Bruxelles Capitale comprend 19 communes autonomes qui ont chacune leur propre police chargée de la gestion du stationnement sur leur territoire, ce qui implique que les stratégies actuelles pour la gestion du stationnement sont différentes d'une commune à l'autre. Les pouvoirs locaux n'ont pas l'autonomie de définir des normes particulières en matière de stationnement, il y a un **cadre normatif léger fixé par la circulaire DE SAEGER de 1970**, et sorti de ce cadre normatif, il n'y a pas d'autorisation à des variations particulières d'une ville à l'autre, et ce cadre doit s'appliquer à toutes les communes belges.

- a - La circulaire De SAEGER

La portée de cette circulaire reste limitée dans la mesure où elle n'a pas de force impérative, elle fixe uniquement une norme indicative. Si, elle n'est pas respectée, le pouvoir de contrainte ne peut s'exercer directement et aucun contrôle du respect de la norme n'est effectué. La circulaire donne plusieurs directives à l'attention des

gouverneurs de Provinces et des Bourgmestres : "constatant que le nombre de véhicules croît chaque année et cet accroissement persistera encore de sorte que les problèmes de la circulation deviendront plus aigus dans les années à venir. La densité de la circulation se fait particulièrement sentir dans les villes et les noyaux agglomérés en raison de la puissance d'attractivité des centres-ville souvent inadaptés à la circulation actuelle. (...). La présente circulaire vise à organiser en dehors de la voie publique le stationnement et le parcage par l'obligation pour les candidats bâtisseurs de prévoir dans leur plan de bâtisse des places de parcages en nombre suffisant".

Concernant la construction à usage de bureaux la norme indicative fixée est :

<p><u>1970</u> : Pour le centre-ville de Bruxelles : 1 place pour 50 m² de plancher (minimum) <u>1975</u> : Pour le centre-ville de Bruxelles : 1 place pour 100 m² de plancher (minimum)</p>

Ce qui signifie que pour toute construction à usage de bureaux, il est exigé de réaliser au minimum 1 place pour 50 m² de plancher. En 1975, l'Etat Fédéral apporte une première modification à la circulaire en réduisant de moitié le nombre d'emplacement imposé à 1 place pour 100 m². Depuis l'autonomie des régions⁴⁰, **la circulaire est devenue un document d'urbanisme qui peut être librement modifié par les régions.**

- b - Le Plan Régional de Déplacements (Plan IRIS)

Pour le Gouvernement Régional les problématiques du stationnement sont des éléments fondamentaux de la politique de déplacement et des questions relatives à l'aménagement du territoire.

Le groupe IRIS, avec l'aide du bureau d'études STRATEC, mandaté par le Gouvernement le 19 juillet 1990 a donné dans son rapport de décembre 1990⁴¹ quelques recommandations et orientations dans le domaine du stationnement. Précisant que les objectifs fixés étaient d'abord de réduire la pression de l'automobile tant en circulation qu'à l'arrêt, de favoriser le stationnement des riverains et le stationnement de courte durée, et enfin de contribuer significativement à l'amélioration du service des transports en commun. Une des principales orientations préconisée par le groupe IRIS est de **revoir la circulaire ministérielle** de 1970 en limitant le nombre de place de stationnement à créer, principalement dans les immeubles de bureaux. Ainsi, pour limiter le stationnement de longue durée des employé sédentaires, le groupe propose l'instauration d'une redevance de bâtisse sur les places de stationnement de longue durée dans les nouvelles constructions (ou rénovations) de bureaux. Ces différents points sont intégrés dans le Plan Régional de Développement.

⁴⁰ L'indépendance complète de la région vis-à-vis du gouvernement central date de 1989, mais la compétence en matière urbanistique date de 1980.

⁴¹ Plan régional des déplacements - Problématique du stationnement - Rapport (d) - 21 décembre 1990 - STRATEC

- c - Le Plan Régional d'Affectation des Sols (le projet PRAS)

Le (projet de) PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol) contient le plan et les règles relatifs à l'affectation du sol, règles importantes tant pour l'implantation que pour l'extension des entreprises. Le projet de PRAS constitue la base réglementaire d'affectation du sol. Concernant les orientations à prendre pour le stationnement les principales difficultés viennent de la complication à prendre des décisions et de mener des actions coordonnées sur l'ensemble du territoire national. Les conflits d'intérêts qui peuvent exister entre les différentes institutions ne permettent pas de mettre aux points une politique efficace de stationnement. La décentralisation du pouvoir de décision a donc des conséquences majeures.

- i - L'étude d'incidence et le permis d'environnement ⁴²

La réglementation est à nuancer, dans la mesure où **au-delà de 200 places de parkings, le constructeur a obligation de demander un permis d'environnement**. Ce permis d'environnement est délivré après la réalisation d'une **étude d'incidence**. L'étude d'incidence est une transposition des études d'impacts (en France) à une échelle beaucoup plus large. Le protocole est géré par l'Institut Bruxellois de la Gestion de l'Environnement pour les questions relatives à l'environnement

Le permis d'environnement est un permis administratif qui contient les conditions techniques que doit respecter l'exploitant pour que ces établissements ne provoquent pas de nuisances pour l'environnement immédiat et ne nuisent pas à l'environnement en général. Chaque entreprise qui comprend au moins un des équipements appelés "installations classées" doit avoir un permis d'environnement pour avoir l'autorisation d'exploiter. Chaque demande donne lieu à une enquête personnalisée. Un arrêté et une ordonnance du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ont fixé, le 23-03-1999 la liste des 192 types d'installations classées. Ces installations sont réparties en 4 classes : 1A, 1B, 2 et 3. Toutes les demandes concernant les installations de classes 1A et 1 B sont traitées par l'IBGE. Les parkings de plus de 200 emplacements sont des installations de classes 1A.

Pour les études d'incidence qui concernent les projets de stationnement, la tendance actuelle est à la réduction des places de stationnement. L'entreprise qui désire réaliser un "surplus" de places de stationnement doit motiver sa demande, ou proposer un plan de transport d'entreprise qui consiste à établir un projet de déplacements des salariés de l'entreprise. Ce dispositif a pour vocation d'inciter les entreprises à réduire leurs exigences en matière d'emplacement.

On peut s'interroger sur l'efficacité d'une norme aussi faible qui n'a pas de force de loi. Cette norme est-elle en mesure d'agir efficacement sur les politiques menées en matière de mobilité et de stationnement ? Il semble que le problème soit une fois encore lié aux questions de concurrence entre Bruxelles et sa périphérie et entre les régions. Dans la mesure où le stationnement est un argument qui permet d'attirer les

⁴² Source : IBGE, <http://www.ibge.be>

entreprises, Bruxelles ne peut décider de réduire ses normes, par craintes de voir les entreprises et toute l'activité économique fuir vers les autres régions, accessibles géographiquement, et donc amplifier le phénomène d'exode urbain entamé depuis vingt ans. Seule une loi fédérale semble pouvoir modifier les exigences en matière de stationnement, ainsi, d'un problème économique on dérive vers un problème plus politique.

Une nouvelle proposition de règlement du stationnement prévoit de lier la construction d'emplacements de stationnement, selon l'accessibilité des zones géographiques (A, B, C, D) par les transports publics. A l'image de la politique ABC néerlandaise, Bruxelles envisage d'instaurer une **analyse ABCD** qui lierait le stationnement à l'accessibilité des transports collectifs. Ce dispositif reste encore en suspens par crainte une fois de plus de voir les entreprises délocaliser leurs activités dans des zones où l'offre de stationnement est élevée.

Une proposition de règlement du stationnement prévoit de lier la construction d'emplacements de stationnement, selon l'**accessibilité** des zones géographiques (A,B,C,D) par les transports publics : A = excellent, B = bon, C = moyen, D = mauvais

Tableau 2 : Stationnement et accessibilité transport en commun à Bruxelles

	Nombre d'employés	Normes minimales	Normes maximales
ZONE A	1 place / 20 employés	1 place / 600 m ²	1 place / 300 m ²
ZONE B	1 place / 14 employés	1 place / 420 m ²	1 place / 210 m ²
ZONE C	1 place / 8 employés	1 place / 240 m ²	1 place / 120 m ²
ZONE D	1 place / 4 employés	1 place / 120 m ²	1 place / 60 m ²

Ainsi, en fonction de la zone de localisation de l'entreprise et de son nombre d'employé, l'entreprise devra se conformer à la réglementation concernant les places de stationnement. A l'image de la politique néerlandaise, cette politique a pour objectif de placer la bonne entreprise au bon endroit. Notons, qu'à Bruxelles, les possibilités de construire des nouveaux immeubles en zone A sont limitées, et ne pourront prendre effet que pour les immeubles qui seront soit réhabilités, soit réaménagés.

- 3 -Le Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, le Planning Policy Guidance Note 13, publié en 1994 a mis l'accent sur la nécessité de coordonner les actions d'aménagement du territoire à celles des problématiques de transport, et cela afin de réduire la croissance des déplacements motorisés et d'encourager l'utilisation de moyens alternatifs.

- a - The Planning Policy Guidance (PPG)

Le PPG 13 n'a pas de force de loi, mais donne des **recommandations** aux autorités locales pour mener leurs politiques. Il est néanmoins officieux qu'une ville qui déciderait de ne pas suivre les recommandations exprimées dans le plan ou qui ne démontrerait pas de sa volonté à mettre en place une politique cohérente de déplacement verrait ses subventions diminuer. **Il n'y a donc pas obligation, mais forte incitation à suivre les recommandations** fournies par le PPG 13. Les autorités locales sont donc **encouragées** à suivre les directives fournies dans le plan et à mettre au point une stratégie cohérente couvrant toutes les formes de transport

- b - The Regional Planning Guidance (RGP)

Il est recommandé à chaque région d'avoir un plan local qui satisfasse au mieux aux objectifs fixés par le PPG. Là encore, il n'y a aucune force de loi, mais les autorités locales sont fortement incitées à mettre en place une politique cohérente. Concernant les places de stationnement, aucune recommandation n'est faite dans les plans locaux. Selon différents avis, les mesures concernant le stationnement devraient être incluses dans le plan régional pour éviter qu'une concurrence se fasse entre les différentes autorités voisines. Le parking étant un objet d'attractivité certaines autorités locales seraient tenter de faire du parking un objet d'attraction et de concurrence. Les mesures, pour être efficaces, doivent être appliquées à toutes les régions et par toutes les autorités régionales.

Les autorités locales sont encouragées à adopter des mesures restrictives concernant le stationnement en voirie. Le niveau des tarifs des parkings devra également être utilisé comme un instrument favorisant l'utilisation d'un mode alternatif et réduire le stationnement de longue durée des pendulaires. Aujourd'hui, l'inquiétude concernant la réglementation des parkings privés ou l'éventuelle tarification pose des problèmes des mises en concurrence avec les autres villes. Une telle réglementation, si elle ne reste qu'au stade de recommandation et n'a aucune force impérative, risque de fausser le jeu de la concurrence entre les villes limitrophes. Les autorités locales, les promoteurs et les entreprises sont d'accord sur le fait que de telles mesures ne peuvent être applicables et concevables que si elles sont appliquées de façon nationale. Une des recommandations concernant les Plans de Transports Locaux va d'ailleurs vers une nécessité d'une coopération entre les villes voisines :

- 4 -Les Pays-Bas

Traditionnellement, les questions concernant l'aménagement du territoire aux Pays-Bas, ont toujours suscité un vif intérêt de la part de tous les acteurs de la ville. En effet, caractérisé par une densité de la population importante (près de 400 habitants par kilomètres carrés), l'aménagement du territoire joue un rôle important en tant que facteur de maintien d'un cadre de vie agréable. Les outils de gestion concernant l'aménagement du territoire sont formulés sous forme de plans, fondés sur la loi sur

l'aménagement du territoire de 1985 ⁴³ qui fait référence à la première loi d'aménagement du territoire de 1965. Les plans relatifs à la question de l'aménagement du territoire, se caractérisent, aux Pays-Bas, par une volonté d'être non seulement évolutifs, c'est-à-dire prenant en compte les évolutions possibles de l'environnement, on parle d'ailleurs de "l'aménagement évolutif", mais aussi de prendre en compte les intérêts de chaque niveau administratif : niveau local, régional et national.

Concernant l'aménagement du territoire, une note gouvernementale en définit les caractéristiques et les objectifs. Les plans d'aménagement régionaux, sont définis à l'échelle de la province en collaboration avec les institutions nationales et servent de référence à la politique des communes. La distribution des fonctions est déterminée à l'échelle de la commune dans le plan d'affectation (équivalent du POS). Le plan d'affectation des sols doit être adopté par les conseils municipaux et approuvés par la province.

Depuis 1966, lors de la deuxième note sur l'aménagement du territoire, la question de l'aménagement du territoire s'est affirmée comme étant une des priorités des Pays-Bas, et fut à l'origine de "premières grandes conceptions spatiales, telle que le "Cœur Vert" et la "Randstad-Holland" (JONKHOF, 1998 ⁴⁴).

Dès le début des années 70, les préoccupations de mobilité s'inscrivent dans la plupart des documents officiels élaborés par les instances néerlandaises : dans le schéma directeur des transports en 1970, dans le rapport de l'urbanisation en 1976 et dans le schéma structurel relatif aux zones urbaines en 1983 (BAANDERS, 1995 ⁴⁵). La dernière loi concernant l'aménagement du territoire est formulée sous forme de plans qui définissent de façon assez large les objectifs de la politique nationale d'aménagement. Ces objectifs se déclinent dans trois documents essentiels : le deuxième plan national de l'environnement (NMP II, 1994), le deuxième schéma structurel des transports (SVV II, 1990) et l'additif du quatrième rapport sur l'aménagement du territoire (VINEX, 1991).

Nous nous intéresserons plus particulièrement aux deux derniers documents qui sont au cœur de nos préoccupations, et dans lesquels figurent davantage de recommandations concernant les mesures de restriction du stationnement. A travers ces documents, nous allons voir que la stratégie des Pays-Bas concernant la politique de transport s'inscrit dans une logique un peu différente des autres pays et notamment de la France.

En effet, les Pays-Bas, qui poursuivent les mêmes objectifs en matière de réduction de l'usage de l'automobile, procèdent de façon différente, et c'est davantage sur la maîtrise

⁴³ Meijer H, *Randstat Holland*, Centre d'information et de documentation pour la géographie des Pays-Bas, en collaboration avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1986.

⁴⁴ JONKHOF J, *Maîtrise des déplacements urbains et planification de l'espace aux Pays-Bas*, Institut pour la recherche sur la nature et la forêt, p 171.

⁴⁵ BAANDERS A, "La mise en place des régulations : l'expérience engagées aux Pays-Bas ", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, Actes du Colloque organisé par l'ADEME, le Centre de prospective de la DRAST et l'INRETS, 22 et 23 mars 1994, Paris, Ed. La documentation française, 1995.

de l'étalement urbain que les politiques néerlandaises agissent en priorité. Elles s'interrogent sur les **emplacements idéaux des entreprises en fonction de leurs activités**, de leurs clients et de leurs usages et font ainsi une typologie des localisations des entreprises, c'est ce que l'on appelle "la bonne entreprise au bon endroit". De cette façon, les Pays-Bas rompent avec leurs pratiques traditionnelles qui étaient depuis les années 1950 de favoriser l'éparpillement urbain afin de maîtriser le développement du centre-ville.

- a - Le deuxième schéma structurel des transports

L'objectif affiché par le deuxième schéma structurel des transports est ambitieux, puisqu'il espère ramener le trafic voiture de 70% à 35% pour l'ensemble du territoire, et à 20% dans la Randstad. D'une part, en dissuadant l'utilisation de la voiture et d'autre part en mettant au point une politique de déconcentration des entreprises. Cette politique est appelée "*company focused policy*" (CERTU, 1998 ⁴⁶). Les moyens mis en œuvre pour y parvenir sont axés à la fois sur des **politiques incitatives** (pull measures), telles que les transports en commun, car pooling et usage des deux roues, et sur des **mesures dissuasives** (push measures) telles que l'augmentation des carburants, l'instauration de taxes sur l'achat des véhicules, la mise en place de péages urbains ⁴⁷ et la restriction des possibilités de stationnement tant privé que public.

- b - La quatrième note sur l'aménagement du territoire

La quatrième note sur l'aménagement du territoire est un document élaboré par le Service national de l'aménagement du territoire. C'est un document national qui donne des recommandations aux différentes institutions régionales et locales en matière d'aménagement du territoire. Toujours tourné vers les aspects de mobilité et plus particulièrement vers la maîtrise des déplacements motorisés individuels, et sur l'accessibilité des centres d'action économiques, ce document attache une attention particulière au besoin de partenariat public-privé dans ces domaines. Cette politique affiche deux objectifs en matière d'évolution de la mobilité motorisée individuelle : le premier est de réduire de moitié les 70% d'accroissement probable de l'utilisation de la voiture prévus pour 2010 par le biais d'un doublement de l'utilisation des transports collectifs ; le deuxième est de garantir l'accessibilité des centres économiques tels que le port de Rotterdam et l'aéroport de Schiphol. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement préconise, au travers cette quatrième note, de jouer sur différents aspects de la mobilité :

Le premier est d'agir sur les comportements de déplacement des pendulaires, soit en instaurant un péage urbain en heure de pointe, soit en réglementant de manière très restrictive le stationnement sur le lieu de travail. Ces mesures ont pour objectifs de transférer les utilisateurs de l'automobile vers les transports en commun.

⁴⁶ Source : CERTU (1998) *La politique ABC aux Pays-Bas*, note interne, CERTU, département mobilité.

⁴⁷ Un projet de loi de 1997 propose de mettre en place une tarification sur les grands axes en heures de pointe de 7 florins (environ 3 Euros).

Le deuxième est de définir une politique d'emplacement que ce soit pour le logement ou les activités économiques.

Les mesures préconisées dans la quatrième note ne peuvent être appliquées uniformément et indépendamment de la prise en compte de l'existence d'une alternative crédible, c'est la raison pour laquelle, la politique ABC nuance les actions et différencie les mesures à prendre en fonction non seulement de l'accessibilité mais aussi du besoin de mobilité des entreprises, elle a pour objet de mettre "**la bonne entreprise au bon endroit**".

- c - La politique ABC, la bonne entreprise au bon endroit

La politique dites ABC fonde sa théorie sur les localisations des entreprises et leur profil de mobilité, et repose donc sur une typologie des sites et une typologie des entreprises. L'élaboration d'une telle classification a pour objet de voir quels sont les emplacements qui correspondent le mieux à leurs usagers (et usages), et définit donc de nouveaux modes d'organisation.

Lorsque l'on lit les documents concernant la politique ABC des Pays-Bas, il est souvent employé un vocabulaire que l'on peut qualifier de "belliqueux" au sens qu'il s'apparente souvent à la mise en place de "stratégies", de "stratagèmes" ou de "coopération" entre des entités (des adversaires ?) différentes. Ce vocabulaire semble être une volonté du gouvernement à insister sur le fait que les acteurs du système, aux intérêts différents, voire même opposés, doivent s'allier afin de parvenir à un intérêt collectif. L'accent est donc mis sur la nécessité du partenariat, et la politique ABC donne un ensemble de recommandations qui vise à convaincre les acteurs publics et privés qu'il peut exister une manière de coopérer et de mener ensembles des actions cohérentes. Les acteurs impliqués dans cette négociation sont le ministère de l'aménagement du territoire, des transports et des affaires économiques, les provinces, les communes. L'objectif de cette politique est de coordonner les politiques nationales, régionales et locales et implique la participation des entreprises, des promoteurs, des investisseurs financiers et des transporteurs publics-privés.

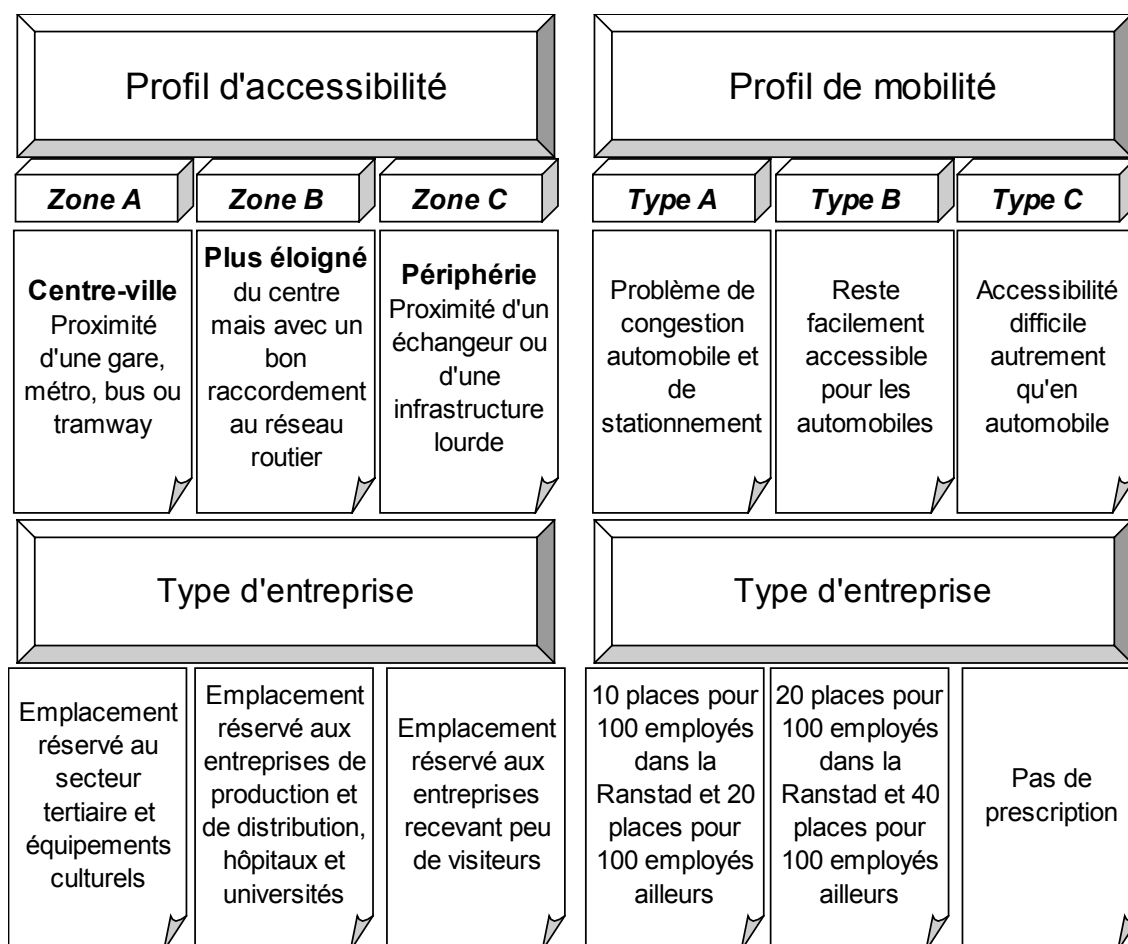
Cette politique d'aménagement urbaine base son approche sur deux concepts : le **profil d'accessibilité** d'un secteur et le **profil de mobilité** d'une entreprise. Le profil d'accessibilité se décline en trois zones, et le profil de mobilité en trois types d'entreprises. En fonction de la position des entreprises dans la matrice ABC, certaines recommandations leur sont faites concernant leur localisation, leurs "besoins" en mobilité, et de façon plus large leurs besoins en place de stationnement.

Le profil d'accessibilité prend en considération la desserte des transports publics et la proximité des infrastructures routières. La définition du besoin de mobilité des entreprises est définie selon plusieurs critères que sont le nombre d'employés, le nombre de visiteurs, la dépendance vis-à-vis de la route et le besoin en transport routier, et se traduit alors par des mesures à prendre concernant les places de stationnement sur le lieu de travail. La mise en place de ce type de stratégies suppose de s'interroger préalablement sur différents points : quel est l'état de la situation actuelle en matière de localisation dans la ville des entreprises selon leur secteur d'activité ?,

Quels sont les usagers de ces entreprises ?, Quels sont les comportements de déplacements des principaux usagers ?

Les différents profils sont synthétisés dans le tableau suivant et donne les recommandations tant du point de vue de la localisation des entreprises que du nombre de stationnement à y construire.

Figure 5 : La politique ABC aux Pays-Bas, profil d'accessibilité et de mobilité



La politique ABC, qui fournit des recommandations, est une directive qui s'impose aux différents gouvernements. Il y a donc obligation de suivre les recommandations de localisation. Lorsque les communes ou les gouvernements régionaux ne veulent pas coopérer, le Ministère de l'Aménagement du Territoire a la possibilité de les contraindre grâce à différents moyens juridiques. Pour l'instant, il semble que ces outils n'aient pas été utilisés, mais restent au stade de la "menace".

Actuellement, tous les gouvernements régionaux des Pays-Bas ont inscrit, ou vont inscrire, la politique dans leurs documents, cependant l'application de la politique ABC n'est encore pas rigoureuse, et reste au stade du "sur mesure". En effet, la mise en place de la politique est souvent aménagée en fonction de négociations entre les gouvernements nationaux, régionaux, locaux, les entreprises, et les promoteurs. Dans la mesure où il n'existe pas de plans de zonage qui définissent exactement les

zones A, B ou C, chaque demande d'implantation d'entreprise, passent par une négociation. C'est la principale critique qui est faite à l'égard de la politique ABC, et le *Regional Traffic and Transport Plan* (RTTP) établi pour la ville d'Amsterdam met en évidence d'une part ce manque de zonage, et recommande qu'il soit mis en place, tout en soulignant le fait qu'il sera plus facile de faire un tel plan pour des nouvelles zones plutôt que de modifier les zones existantes.

Actuellement, si les gouvernements régionaux commencent à inscrire cette politique dans leurs documents d'aménagement du territoire, l'implication selon les régions est différente, et toutes ne montrent pas la même motivation à collaborer. En effet, comme nous l'avons vu pour le cas de Londres et de Bruxelles, et de façon moins évidente pour Paris, les communes des Pays-Bas sont dans une logique de concurrence, chacune d'entre elles essayant d'attirer par tous les moyens les entreprises sur leur territoire. La politique de "la bonne entreprise au bon endroit " n'est pas favorable aux petites communes et a des répercussions sur leur attractivité, ce qui les rend réticentes à appliquer la politique ABC. En revanche, il semble qu'Amsterdam soit un grand promoteur de cette politique, "peut être même plus que le Ministère des Transports" (ENTRETIEN). Mais la mise en pratique des contraintes imposées par la politique, concernant surtout le stationnement des entreprises, est peut être plus facile pour une ville qui bénéficie d'une grande notoriété, d'une importante attractivité et d'une alternative à la voiture individuelle plus crédible.

Section 2.2 Définir la bonne norme de stationnement : est-ce possible ?

La question des normes de stationnement dans les plans documents d'urbanisme reste un problème difficile à résoudre dans la mesure où les communes doivent arbitrer entre le maintien des activités économiques de la ville et les préoccupations urbanistiques et environnementales. De fait, dans les documents, la question de la norme de stationnement reste souvent un choix par défaut. En effet, la norme de stationnement a été édictée à une époque où les tissus urbains étaient déficitaires en places de stationnement privé. Il fallait alors trouver des solutions pour libérer la voirie des automobiles. La logique était alors d'offrir à tout actif travaillant dans des immeubles de bureaux une place de stationnement afin qu'il n'encombre pas la voirie. Ainsi, les normes actuelles définies dans les POS sont très souvent et très largement surévaluées, ce qui favorise un usage accru de l'automobile et peu également induire un surcoût pour les promoteurs ⁴⁸.

Les normes de stationnement, sont, nous l'avons dit, souvent un choix par défaut, qui ne répond pas à de réels besoins. Les normes sont édictées pour l'ensemble d'une commune, sans lien direct avec les caractéristiques de la commune, ni avec les caractéristiques des zones d'activités. Les normes sont la plupart du temps exprimées sous la forme d'un minimum de places à réaliser, et sont donc incitatives pour les

⁴⁸ Nous verrons plus tard que ce surcoût est rapidement amorti, et que l'existence de places de stationnement dans les bureaux est un argument de vente.

promoteurs. Pourtant, la possibilité pour les promoteur de ne pas construire de places de stationnement existe depuis la note technique de la DAFU du 26 mars 1973 qui indiquait que *"il est possible de limiter ou même de proscrire la création d'aires de stationnement ou de garages dans tel secteur à dominante tertiaire s'il est prévu une desserte puissante par un réseau de transport en commun ou s'il est envisagé de créer à sa proximité immédiate d'importants parcs de stationnement publics"*. La possibilité pour les promoteurs de construire des normes plafond date donc de 1973, et pourtant aucune commune n'a utilisé cette possibilité. Le document relatif au POS publié par la DGUHC en juillet 1999 confirme la possibilité d'exprimer la norme de l'article 12 sous forme de maxima *"si l'objectif est de réduire les flux de circulation et que les moyens de transports en commun répondent de manière satisfaisante aux besoins de déplacements"*. Dans le contexte de l'article 12 du POS, les collectivités locales ont longtemps défini des normes de stationnement élevées pour anticiper l'évolution de la motorisation et la demande croissante de l'usage de la voiture particulière. Ces normes ainsi définies, n'étaient en aucun cas argumentées, et ne correspondaient pas à un réel besoin du marché. Même cette norme fixée sous forme de maxima laisse libre cours à toute interprétation pour les promoteurs.

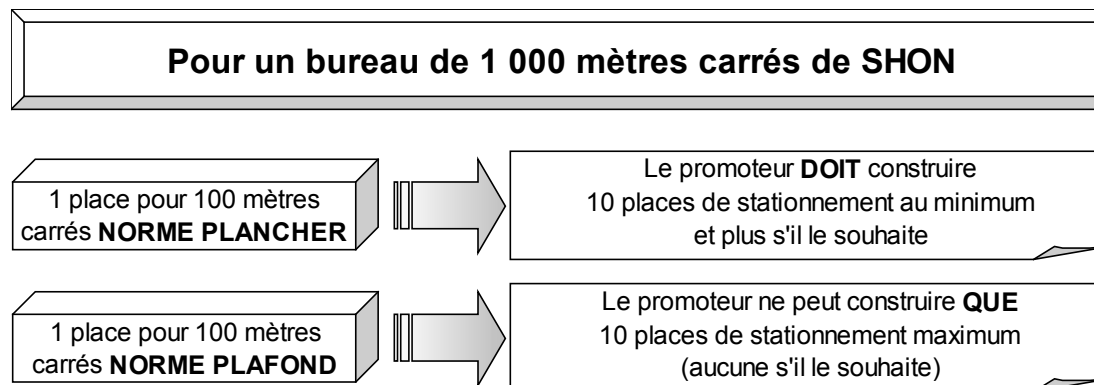
La réglementation, édictée dans les documents d'urbanisme, peut présenter différents défauts et introduire un biais dans la pratique, soit par des problèmes d'interprétation des documents, qui restent souvent assez vagues et laisse libre cours à l'interprétation, soit par le caractère non obligatoire des documents (dans les PLU, l'édition d'une norme de stationnement n'est pas obligatoire), soit par le caractère rigide de la norme, qui n'évolue que très peu dans le temps.

Les communes ne disposent que de très peu d'outils d'analyse pour évaluer le besoin en places de stationnement sur le lieu de travail. Pour définir la bonne norme de stationnement, les objectifs à atteindre, pour chaque communes, doivent être clairement identifiés. Le premier objectif, largement traduit dans les documents d'urbanisme est d'aborder la question du stationnement dans une réflexion globale en matière de déplacements et d'aménagement du territoire. En fonction des objectifs ainsi définis et de la prise en compte des caractéristiques des communes il est possible d'aborder la question des normes de stationnement privé de plusieurs façons. La norme pourra alors être formulée soit en terme de minimum, de maximum ou de fourchette, en fonction des objectifs poursuivis. Ainsi, dans les zones d'activités denses, largement desservies par les transports en commun, les normes minimales (obligation de réaliser au moins le nombre de places définies par la norme) seront inefficaces pour lutter contre l'utilisation de la voiture particulière et auront pour effet d'augmenter l'offre privée de places de stationnement sans aucune garantie sur leur utilisation effective. Ce type de norme ne correspond pas à un besoin et n'a aucun fondement économique justifiable, si ce n'est garantir aux promoteurs une meilleure rentabilité de leurs investissements immobilier⁴⁹.

⁴⁹ Nous verrons, que les promoteurs se servent de cette justification financière comme argument, alors même que la rentabilité réelle des places de stationnement n'est pas vérifiée. Le stationnement n'est qu'un argument de vente pour les promoteurs, qui craignent de ne pas vendre leurs lots s'il n'existe pas de stationnement.

Si, l'objectif est favoriser l'usage des transports collectifs dans les zones d'activité, les normes maximales (normes plafond) doivent être édictées. Les promoteurs n'auront donc plus obligation de construire des aires de stationnement, mais pourront en construire dans la limite de la réglementation.

Figure 6 : Places de stationnement à construire : normes plancher, norme plafond



Les objectifs à poursuivre restent néanmoins difficiles à définir puisqu'ils supposent une connaissance parfaite de l'offre et de la demande de stationnement publics et privés. Or, si les places de stationnement publiques sont relativement bien identifiées, la connaissance des places de stationnement privées et quant à elle très mal connue. La création de plans locaux de stationnement permet alors de mieux identifier l'offre et la demande de stationnement, de déterminer les mesures à prendre pour mieux gérer l'offre existante et de mieux gérer les besoins pour les constructions neuves (PDUIF, 2001⁵⁰).

La norme choisie dans la politique de stationnement aura des conséquences sur la structure de la zone d'activité. Choisir une norme minimale élevée dans des quartiers très bien desservis par les transports en commun, c'est choisir de promouvoir les investissements immobiliers plutôt que de lutter contre la congestion induite par l'usage de la voiture particulière. En effet, nous verrons dans la partie suivante que l'argument des promoteurs est d'affirmer que la réduction des places de stationnement dans les centres urbains les conduirait à ne plus construire dans les centres-villes, mais plutôt de délocaliser leur construction vers la périphérie. Nous verrons dans quelles mesures cette menace pour le dynamisme économique des villes peut être vérifiée.

Si, l'on s'en tient à la politique de stationnement pour les immeubles de bureaux, qui ne concerne donc que les migrations domicile-travail (les pendulaires), la norme à définir doit prendre en compte l'existence des modes de transports alternatifs. Or, les normes jusqu'ici proposées par les POS des différentes communes sont presque toutes surévaluées, et ne prennent pas en compte la desserte par les transports collectifs. Une enquête réalisée par le groupe de travail du PDU Ile-de-France sur le

⁵⁰ PDUIF (2001) *Les normes de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme, méthodes et bonnes pratiques*, Plan de déplacements urbains Ile-de-France, 57 pages.

stationnement a montré que les normes de stationnement pour les activités de bureaux sont très souvent surévaluées dans les POS des communes de la petite couronne.

Les résultats montrent que :

- ➔ Dans les Hauts-de-Seine, 8 POS sur 10 requièrent une norme de stationnement de 60% de la SHON pour les nouvelles opérations de bureaux ;
- ➔ En Seine-Saint-Denis, 4 POS sur 10 requièrent une norme de stationnement de 60% de la SHON ou plus ;
- ➔ Dans le Val-de-Marne, 8 POS sur 10 requièrent une norme de stationnement de 40% à 50% de la SHON.

Pour aucune de ces communes la desserte en transport collectif n'a été prise en compte dans le choix du niveau de la norme

- 1 -Le contexte de l'élaboration de la norme de stationnement

En fonction de ses propres objectifs et des ses contraintes géographiques, économiques, politiques et urbanistiques, chaque commune peut choisir sa propre norme de stationnement pour les activités économiques de bureaux. Les normes alors définies ne s'appliqueront que sur les nouvelles opérations de bureaux qui constituent l'un des enjeu principal, dans la mesure où elles constituent un levier important dans la réduction des déplacements en heure de pointe (trajet domicile-travail). Tout d'abord, la commune doit évaluer les différents besoins en matière de stationnement liés aux activités économiques de bureaux. On distingue généralement trois besoins différents :

- ➔ Le stationnement pour les actifs qui se rendent sur leur lieu de travail le matin et qui repartent le soir ;
- ➔ Le stationnement dédié aux activités nécessitant l'utilisation professionnelle de la voiture particulière. Les activités commerciales (de représentant) et les activités de livraison ;
- ➔ Le stationnement dédié à la réception du public, clients et visiteurs.

La première catégorie de stationnement est fortement génératrice de déplacements et nécessite donc d'être réduite. La deuxième catégorie doit être prise en compte par la collectivité comme un besoin réel, et le manque de places dédiées à cette catégorie pourrait nuire à l'activité économique. La troisième catégorie en revanche, n'a pas lieu d'être encouragée dans des zones bien desservies par les transports en commun. Construire des places de stationnement pour les visiteurs conduit en fait à augmenter le nombre de stationnement pour les actifs.

Pour obtenir une cohérence entre besoins de déplacements, préoccupations environnementales et urbanistiques et activités économiques de la ville, les communes ont la lourde tâche d'arbitrer et de décider de la "bonne" norme de stationnement liée aux activités de bureaux. Elles doivent alors tenir compte de la desserte en transports en commun et des intérêts des entreprises.

Le stationnement privé, gratuit, sur le lieu de travail est, nous l'avons dit, un des éléments déterminant du choix modal. La norme de stationnement doit alors être

élaborée en tenant compte de la crédibilité de l'alternative en transport en commun, afin d'inciter les pendulaires, qui utilisent uniquement leur voiture le matin et le soir, à les utiliser. En l'absence d'alternative crédible en transport en commun, l'action sur le stationnement sur le lieu de travail est vaine et source de conflit entre acteurs politiques et utilisateurs. Les normes de stationnement doivent donc être modulées en fonction des zones d'activités qui sont plus ou moins bien desservies par les transports en commun. Néanmoins, le développement de zones d'activités de bureaux ne devrait pas se faire dans des zones géographiques mal desservies.

En résumé, les zones bien desservies doivent limiter les places de stationnement sur le lieu de travail afin de limiter les migrations alternantes et les zones mal desservies doivent limiter les programmes de création de bureaux.

- 2 -Taux d'utilisation de la voiture particulière et impact de la norme de stationnement

Les objectifs fixés peuvent être définis en terme de taux d'utilisation de la voiture particulière pour se rendre sur le lieu de travail. Après avoir dresser un bilan de l'offre de stationnement gratuit sur voirie, la commune peut alors évaluer le besoin en place de stationnement dans les garages privés des immeubles de bureaux. La difficulté réside dans le choix de taux motorisation souhaité. Il ne peut y avoir un taux unique pour l'ensemble de l'agglomération qui ne présente pas les mêmes caractéristiques en matière de desserte de transport en commun, de densité, et de zone d'activité. Les pratiques de mobilité sont en effet, très différentes d'une zone à l'autre et dépendent donc du contexte local. Néanmoins, les pratiques de mobilité actuelles sont bien identifiées et elles génèrent une utilisation importante de la voiture particulière. Dans les zones où existe une alternative crédible à la voiture particulière, les normes doivent, selon les prescriptions du PDU, être diminuées.

A partir d'un taux d'utilisation de la voiture particulière préconisé, il est alors possible de définir une norme "acceptable". Le taux d'utilisation de la voiture particulière doit être basé sur l'offre de stationnement gratuit sur la voirie (offre rare, voire inexistante) et sur la desserte en transport en commun. Il est alors nécessaire de connaître le taux de présence simultanée des actifs sur le lieu de travail, le nombre de mètres carrés par emploi et le nombre de mètres carré nécessaires pour une place de stationnement (qui comprend l'aire d'occupation de la voiture et les zones d'accès). Ces outils restent difficiles à définir, car ils ne sont ni homogènes d'une zone à l'autre, d'un programme de construction à l'autre, ni durables dans le temps. Les pouvoirs publics sont donc confrontés à la difficulté de définir un cadre spatio-temporel unique. Les conditions de travail peuvent évoluer et modifier l'usage que les employés font du bureau, le temps d'occupation ainsi que la place destinée à chaque employé.

La mise en place des trente cinq heures dans l'entreprise réduit le taux de présence simultanée des actifs sur le lieu de travail. La création d'espace de convivialité, et d'accueil contribue à augmenter l'espace dédié aux salariés. Ces pratiques nouvelles ont des conséquences sur le choix modal. Ainsi, si les normes n'évoluent pas en même temps que les pratiques de l'entreprise, on risque d'avoir pour une même surface de

bureaux, moins d'employé disposant du même nombre de places de stationnement, ce qui ne favorise pas le report modal.

Figure 7 : Surface de plancher par emploi et place de stationnement

Pour 1000 m ² de bureaux	1970	1990
	Surface de plancher par emploi	12 m ²
Nombre d'emplois pour 1000 m ²	83	40
Nombre de places de stationnement pour 1000 m ² de bureaux : POS	16	16
Part des employés disposant d'une place de stationnement	19%	40%

Source : Le stationnement privé au lieu de travail, CETUR 1994

En 1995, les places de stationnement pour 1 000 m² de SHON de bureaux en construction en centre-ville étaient les suivantes :

Tableau 3 : Places de stationnement dans différentes villes

Places de stationnement exigées par les POS pour 1000 m ² de SHON de bureaux en construction en centre-ville				
	Nombre de places	SHOB	Taux d'utilisation de la voiture	
			100% d'occupation	80% d'occupation
			45 salariés	36 salariés
Paris	4	1100m ²	9%	11%
Marseille (zone UA)	8	1200m ²	18%	22%
Nancy	10	1250m ²	22%	28%
Toulouse	13	1325m ²	29%	36%
Lyon, Marseille	13	1325m ²	29%	36%
Lille	17	1425m ²	37%	47%
Bordeaux, Nantes	20	1500m ²	44%	55%
Brest	22	1550m ²	48%	61%
Angers, Belfort, Grenoble, Metz, Orléans	25	1625m ²	55%	69%

Exemple d'une construction d'immeuble de 1 000 m² dans une zone bien desservie par les transports en commun :

Si, l'on considère une entreprise de 1 000 m², située dans une zone bien desservie en transport en commun, la réglementation du stationnement privé au lieu de travail peut viser des objectifs de taux d'utilisation de la voiture particulière. Le tableau ci-dessous montre l'impact de la variation de la norme de stationnement sur l'usage de la voiture particulière. Nous estimons que, selon notre hypothèse de départ, chaque place de stationnement existante génère un déplacement (c'est-à-dire que toutes les places de stationnement, dès lors qu'elles existent sont occupées par un salarié).

Dans l'hypothèse d'une occupation totale des locaux de bureaux par les employés (100% d'occupation), un taux de motorisation souhaité de 44% induit une norme de 50% de la SHON, c'est-à-dire 20 places pour 45 employés. Or l'hypothèse de présence simultanée des actifs dans l'entreprise ne s'avère que très rarement vraie. Si, l'on veut respecter un taux de motorisation souhaité de 44%, dans une hypothèse d'occupation des bureaux de 80%, le nombre de places de stationnement à construire pour une surface de 1000 m² de SHON est alors de 16 places pour 45 employés (36 employés présents), c'est-à-dire une norme de 40% de la SHON (Tableau 4 : Taux d'utilisation de la voiture et norme de stationnement)

Tableau 4 : Taux d'utilisation de la voiture et norme de stationnement

SHON	Nombre d'employé (22m ² par emploi)	Norme de stationnement	m ² à consacrer au stationnement	Nombre de places de stationnement (25 m ² par place)	SHOB	Taux d'utilisation de la voiture (si 100% des actifs présents)	Taux d'utilisation de la voiture (si 80% des actifs présents)
1000m ²	45 salariés	10%	100m ²	4 places	1100m ²	8,8%	11,0%
		15%	150m ²	6 places	1150m ²	13,2%	16,5%
		20%	200m ²	8 places	1200m ²	17,6%	22,0%
		25%	250m ²	10 places	1250m ²	22,0%	27,5%
		30%	300m ²	12 places	1300m ²	26,4%	33,0%
		35%	350m ²	14 places	1350m ²	30,8%	38,5%
		40%	400m ²	16 places	1400m ²	35,2%	44,0%
		45%	450m ²	18 places	1450m ²	39,6%	49,5%
		50%	500m ²	20 places	1500m ²	44,0%	55,0%
		55%	550m ²	22 places	1550m ²	48,4%	60,5%
		60%	600m ²	24 places	1600m ²	52,8%	66,0%
		65%	650m ²	26 places	1650m ²	57,2%	71,5%
		70%	700m ²	28 places	1700m ²	61,6%	77,0%
		75%	750m ²	30 places	1750m ²	66,0%	82,5%
		80%	800m ²	32 places	1800m ²	70,4%	88,0%
		85%	850m ²	34 places	1850m ²	74,8%	93,5%
		90%	900m ²	36 places	1900m ²	79,2%	99,0%
95%	950m ²	38 places	1950m ²	83,6%	104,5%		
100%	1000m ²	40 places	2000m ²	88,0%	110,0%		

Nous avons alors :

- SHON = Surface Hors Œuvre Nette
- SHOB = Surface Hors Œuvre Brute
- T_o = Taux d'occupation des bureaux
- M_o = m² occupés par 1 salarié
- N_s = Nombre de salariés présents dans l'entreprise
- N_p = Nombre de places de stationnement
- R = Norme de stationnement (en % de la SHON)
- T_p = Taille de la place de stationnement
- T_m = Taux de motorisation des salariés

$$\left\{ \begin{array}{l}
 SHOB = SHON + (SHON \times R) \\
 Mo = 22m^2 \\
 Ns = \left(\frac{SHON}{Mo}\right) \times To \\
 Tp = 25m^2 \\
 Np = \frac{(SHON \times R)}{Tp} \\
 Tm = \frac{Np}{Ns}
 \end{array} \right.$$

Pour fixer une norme de stationnement idéale en fonction d'un objectif de taux de motorisation, la commune, ou l'autorité en charge de la gestion du stationnement peut se référer à la solution suivante pour fixer la réglementation (R), exprimée en pourcentage de la SHON :

$$\left[R = \frac{(SHOB - SHON)}{SHON} \right] ; \text{ d'où } \left[R = \frac{(Np \times Tp)}{SHON} \right]$$

$$\text{d'où } \left\{ \begin{array}{l} Np = \left[\left(\frac{Tm \times SHON}{22} \right) \right] \times To \\ R = \left[\left(\frac{Np \times 25}{SHON} \right) \right] \end{array} \right\}$$

Le taux d'occupation de l'entreprise est rarement de 100 %. Pour les bureaux, le taux de présence simultanée des actifs, selon l'EGT 1991, est de 80%.

Ainsi, si l'objectif fixé est d'avoir un taux d'utilisation de la voiture particulière de 66% pour les déplacements domicile-travail, la réglementation à appliquer pour une construction neuve de 1 000 m² de bureaux située dans une zone bien desservie par les transports en commun est de :

Hypothèse haute : 100% des actifs présents simultanément dans l'entreprise :

$$Np = \left[\frac{0,66 \times 1000}{22} \right] = 30 \text{ places} \quad R = \frac{(30 \times 25)}{1000} = 75\%$$

Hypothèse basse : 80% des actifs présents simultanément dans l'entreprise :

$$Np = \left[\frac{0,66 \times 1000}{22} \right] \times 0,8 = 24 \text{ places} \quad R = \frac{(24 \times 25)}{1000} = 60\%$$

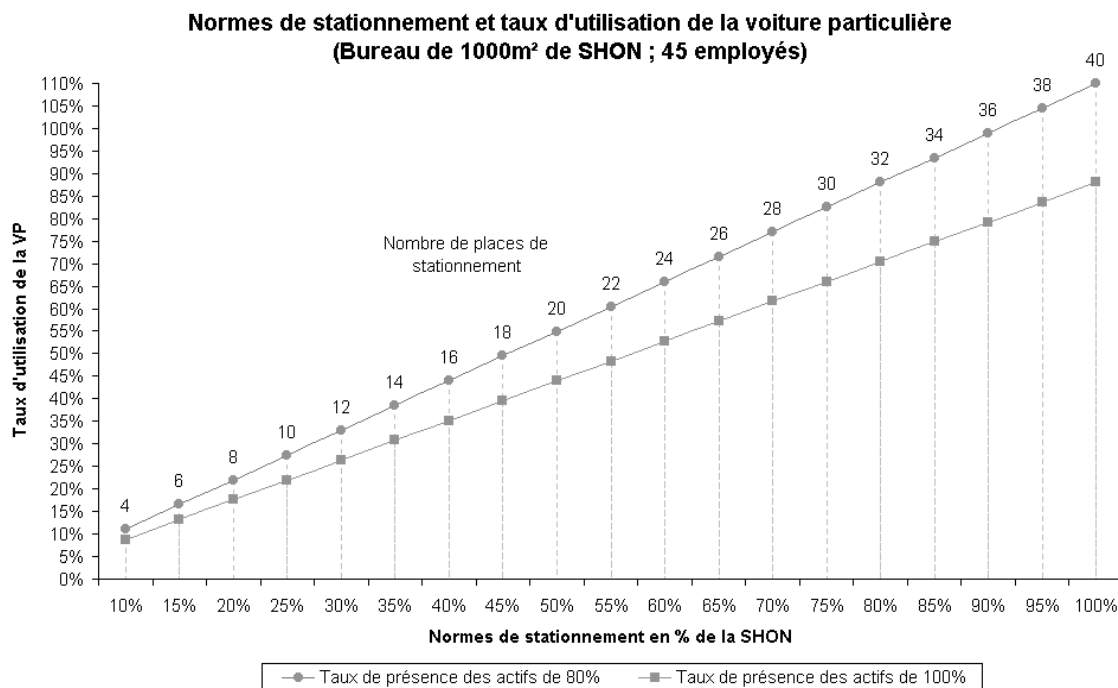
Si, le taux de présence simultanée des actifs est de 80% et que le taux d'utilisation de la voiture particulière est de 66%, la norme à appliquer pour les stationnements de constructions neuves de bureaux, situés dans une zone bien desservie en transports en commun est de 60% de la SHON.

Si, l'on ne considère pas que les bureaux sont en réalité occupés par 80% des actifs, on risque de sous-estimer le trafic induit par les places de stationnement existantes. En effet les 30 places de stationnement génèrent un taux d'utilisation de la voiture particulière (si l'on considère que 100% des actifs sont présents) de 66% $\left[\frac{30}{45} \right]$; or si seulement 80% des actifs sont présents, les 30 places de stationnement vont générer 83% $\left[\frac{30}{(45 \times 0.8)} \right]$ de déplacements. Si, l'on veut conserver le taux de motorisation de 66%, il est impératif de réduire la norme de stationnement et donc le nombre de places

(dans notre exemple, il faudra construire 24 places pour conserver le ratio de 66% de taux d'utilisation de la voiture particulière).

Graphiquement, nous obtenons les résultats suivants :

Graphique 18 : Norme de stationnement et taux de déplacement en voiture



Pour un même nombre de places construites, le taux d'utilisation de la voiture particulière est modifié selon que l'on considère un taux de présence des actifs de 80% ou de 100%.

La norme de stationnement est fortement influencée par les paramètres choisis. A partir d'un taux de motorisation souhaité des actifs, la norme de stationnement sera influencée par les paramètres de taux d'occupation simultanée des actifs, du nombre de mètres carrés par actifs et du nombre de mètres carrés par places de stationnement. Il n'existe pas de nomenclature qui définisse ces paramètres, qui peuvent donc varier d'un programme de construction à l'autre.

Tableau 5 : Influence du choix des paramètres sur la norme de stationnement

1000 m ² de SHON				
	Taux de présence simultanée		m ² par actifs	m ² par place de stationnement
<i>Hypothèse 1</i>	80%		22m ²	25m ²
<i>Hypothèse 2</i>	90%		40m ²	21m ²

Taux d'utilisation de la voiture particulière	<i>Hypothèse 1</i>		<i>Hypothèse 2</i>	
	Nombre de place de stationnement	Norme en % de la SHON	Nombre de place de stationnement	Norme en % de la SHON
10%	4	9%	2	5%
20%	7	18%	5	9%
30%	11	27%	7	14%
40%	15	36%	9	19%
50%	18	45%	11	24%
60%	22	55%	14	28%
70%	25	64%	16	33%
80%	29	73%	18	38%
90%	33	82%	20	43%
100%	36	91%	23	47%

Vu que les paramètres utilisés pour définir la norme de stationnement peuvent varier fortement, les promoteurs, qui ne connaissent pas la destination finale de leurs constructions auront tendance à maximiser tous les paramètres. Ainsi pour un taux de motorisation souhaité de 20%, la norme peut être de 9% ou de 18% de la SHON selon les hypothèses retenues.

Conclusion de la partie 1

En France, la législation en vigueur sur la question du stationnement date du début des années soixante-dix. A cette époque, pour les pouvoirs publics, la ville doit s'adapter à la voiture. La voie publique sert de "garage", les voitures stationnées sur la voie publique enlaidissent la ville, paralysent la circulation, l'offre en places de stationnement est insuffisante. C'est pourquoi, l'idée d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules nécessaires aux immeubles à construire, est à la base de l'article 12 du règlement des plans d'occupation des sols. Ainsi, dans le domaine de l'immobilier de bureaux, la délivrance du permis de construire est subordonnée à la réalisation de places de stationnement hors des voies publiques. Ces normes ont été préconisées par le ministère de l'Équipement dans une note technique de la DAFU

(Direction à l'Aménagement Foncier et à l'Urbanisme) datant du 26 mars 1973⁵¹. Cette note technique assoit de façon définitive la nécessité pour les collectivités d'imposer des normes de stationnement aux immeubles de bureaux, mais aussi aux logements et aux autres activités industrielles et commerciales. Bien que les conclusions du groupe de travail sur le stationnement mis en place à cette époque suggère des normes-types, la note technique reste muette à ce sujet, laissant ainsi à chaque commune la possibilité de fixer ses propres normes. L'article 12 du règlement du POS peut alors être vu comme une "boîte vide" qu'il faut remplir. Cependant, force est de constater que les normes-types, suggérées en annexe 2 de cette note technique, ont été reprises de façon mécaniste par les DDE qui avaient en charge la réalisation des POS, sans vraiment s'adapter aux contextes locaux⁵². De plus, cette note de 1973 prévoit "qu'il est possible de limiter ou même de proscrire la création d'aires de stationnement ou de garages dans tel secteur à dominante tertiaire s'il est prévu une desserte puissante par un réseau de transport en commun ou s'il est envisagé de créer à sa proximité immédiate d'importants parcs de stationnement". Aujourd'hui, le code de l'urbanisme précise que le règlement du plan d'occupation des sols peut édicter les prescriptions relatives aux obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement (Art. R. 123.21⁵³).

Les réflexions de la fin des années soixante et du début des années soixante-dix ont ainsi permis en France de poser les bases d'une réglementation sur le stationnement. C'est durant cette même période que des règlements ont également été définis dans certains pays européens. A titre d'exemple, en Belgique, la circulaire DE SAEGER (septembre 1965 et modifiée en 1970-71) préconise la réalisation d'une place de stationnement minimum pour 50 m² de bureaux. La situation est un peu différente pour Londres, qui, dès les années 1970, révisait ses normes de stationnement jugées trop laxistes, pour en imposer des plus rigoureuses avec dans le centre de la ville 1 place pour 410 à 990 m² d'espace de bureaux⁵⁴.

⁵¹ On peut consulter cette note dans l'ouvrage du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme (Service de l'Urbanisme), *Recueil des notes techniques sur le plan d'occupation des sols*, Paris, La Documentation Française, Tome 1, mai 1974, pp. 7-16. On renvoie également à un autre recueil du Ministère de l'Équipement, D.A.F.U. - G.E.R., *Compte rendu d'expériences - POS*, Paris, La Documentation Française, 1974, notamment pp. 284-297.

⁵² Entretien. Les normes-types suggérées par le groupe stationnement sont : une surface affectée au stationnement au moins égale à 60 % de la SHON s'il s'agit d'une zone U peu desservie par les transports en commun. Elle peut être abaissée à 30 % si la zone est bien desservie, et être augmentée à 80 % si les transports en communs sont inexistantes (un place de stationnement étant égale à 25 m²). On parle de normes planchers.

⁵³ Il prévoit également (L. 421.3 et Art. R. 332-18) que le constructeur peut s'affranchir de ses obligations en matière d'aires de stationnement par quatre moyens : la réalisation d'aires de stationnement dans un rayon de 300 mètres ; l'acquisition de places situées dans un parc privé ; la concession de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ; le versement d'une participation fixée par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public regroupant plusieurs communes. Voir BOUYSSOU Fernand, HUGOT Jean, *Code de l'urbanisme, 1998* (commenté et annoté), Paris, Editions Litec, 1998. Sur la participation des constructeurs voir également la circulaire n. 78-163 du 29 décembre 1978 mais aussi la loi n° 86-13 du 6 janvier 1986, art. 12

⁵⁴ BAYLISS David, " Politiques de stationnement et limitations de trafic à Londres ", *Transport Public International*, n°3, 1998, pp. 40-41

Contrairement à la France et à la Belgique, les normes de Londres ont été revues à plusieurs reprises, à la fin des années 1980 et en 1996 de nouvelles orientations ont été publiées. Les plafonds sont maintenant pour la "city" londonienne de une place pour 1 000 à 1 500 m². Dans cette même ville, il est question aujourd'hui de taxer l'offre de stationnement sur le lieu de travail. La Hollande quant à elle s'est fortement mobilisée dès la fin des années 1980 pour définir une politique globale centrée sur le binôme densité / mobilité, par le biais de la politique ABC.

Si, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas se sont particulièrement mobilisés sur la question des normes de stationnement liées à l'activité du bureau, il n'en est pas de même pour la Belgique et la France qui depuis trente ans s'appuient sur la même législation, alors même que le contexte de l'immobilier de bureaux s'est fortement modifié, que les comportements des citoyens se sont transformés, que le flux de voitures a augmenté de façon considérable, que de nouveaux problèmes se posent aux acteurs de la ville (congestion, pollution urbaine), et que de nouvelles valeurs sociétales ont émergé en lien avec des préoccupations environnementales. L'émergence de ces valeurs sur la scène publique est à mettre en relation avec la montée en puissance des partis écologistes dans la plupart des pays d'Europe occidentale ⁵⁵. Le discours des écologistes sur le développement des transports collectifs urbains, sur la pollution urbaine et les risques de santé induits, a fortement sensibilisé l'opinion publique. D'une manière générale, la dégradation de l'environnement a engendré "une prise de conscience".

La question du stationnement urbain au lieu de travail pour les activités tertiaires concerne un système complexe d'acteurs dont les logiques ou les "référentiels d'action" sont différents. Du législateur au planificateur urbain, de l'homme politique au promoteur immobilier, du chef d'entreprise au responsable administratif, c'est tout un jeu de relations croisées qui s'est instauré autour de la question des normes de stationnement liées à l'immobilier de bureaux. Pour les uns, ces normes doivent être fortement réglementées. Pour les autres, le manque de place de stationnement peut constituer un frein au développement de l'activité économique. Il s'agit alors d'étudier quelles sont les relations entre les différents acteurs, et de savoir si les conflits d'intérêts concernant la question des places de stationnement peuvent être dépassés.

⁵⁵ Plus précisément, " ils apparaissent dans les pays surdéveloppés du Nord et dans la dorsale surindustrialisée et hyperurbanisée de l'Europe tandis qu'ils stagnent à l'état groupusculaire en Grèce, en Espagne ou au Portugal " (sur ce point voir SEILER Daniel-Louis, *La vie politique des Européens. Introduction aux pratiques dans les pays de l'union européenne*, Paris, Economica, 1998, pp. 205-206).

- PARTIE 2 -

LE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL : PEUT-ON DEPASSER LES CONFLITS D'INTERETS ?

(...) Partout la régulation volontaire des comportements à travers la règle et la loi a perdu de sa légitimité et a cédé la place au "libre jeu" des forces et des initiatives. (Erhard FRIEDBERG⁵⁶)

La première partie de cette thèse s'est attachée à montrer que les actions sur le stationnement des pendulaires pouvait être un outil pour la gestion de la mobilité. Nous avons vu que les éléments définis dans le code de l'urbanisme, notamment les POS (normes planchers ou normes plafond) pouvaient orienter les comportements des usagers de la voiture qui se rendent sur leur lieu de travail. Au niveau théorique les éléments semblent réunis pour orienter efficacement la demande.

L'interaction entre les acteurs

La deuxième partie de cette thèse a pour principal objectif de montrer que malgré le cadre juridique existant, les acteurs en présence n'adhèrent pas tous à ce mode de fonctionnement. Il en résulte des situations qui ne sont pas en adéquation avec les objectifs poursuivis. L'organisation du système n'est pas spontanée et l'action collective émerge difficilement. Partant de l'hypothèse que l'aménagement peut être considéré comme un phénomène social et que les pratiques qui en découlent mettent en jeu un système d'acteur, il s'agit de voir quelles sont les interactions entre les différents acteurs. Les relations entre ces acteurs ne se limitent pas à des relations hiérarchiques et ne peuvent être appréhendées sous une forme simpliste de type organigramme. Ainsi considéré, le système d'acteur, qui entre en jeu dans l'aménagement urbain, et plus particulièrement lorsque l'on soulève la question des normes de stationnement, doit pouvoir mener une action collective, susceptible de transcender les intérêts individuels pour aboutir à un équilibre de satisfaction. Il s'agit de montrer, que comme dans toute organisation, les intérêts sont divergents et les comportements ne sont pas spontanément convergents. "Les acteurs sont intrinsèquement liés entre eux par de

⁵⁶ FRIEDBERG E (1997), *Le pouvoir et la règle*, Editions du Seuil, 419 pages.

l'interdépendance stratégique, dont les interactions, renvoyant les unes aux autres forment "système" et obéissent à un ordre local" (FRIEDBERG, 1997).

Comment dans ce contexte les acteurs organisent-ils leur coopération et comment gèrent-ils leurs interdépendances, sachant que toute tentative de régulation exogène, finit par être endogénéisée par le système ? L'organisation, à l'inverse de l'anarchie, crée son propre ordre, son propre sens. De la combinaison des intérêts individuels naît une forme de cohérence.

Ainsi, après avoir présenté les différents acteurs et leurs intérêts, nous montrerons comment l'action collective émerge difficilement. Les relations entre les personnes impliquées seront appréhendées à partir de la notion d'interaction. L'accent sera mis, prioritairement, sur l'action, et plus précisément sur les actions réciproques, c'est-à-dire sur les influences et les déterminations éprouvées réciproquement. Ce qu'il semble intéressant de montrer ici, c'est la façon dont les individus tentent d'orienter la définition de la situation à partir des impressions qu'ils donnent aux autres. Cette analyse s'appuiera sur les entretiens de terrain effectués auprès des différents acteurs.

Les interactions entre les personnes seront étudiées à partir des discours de ces personnes et des conflits qui se nouent autour de ces discours. Nous verrons que les relations entre acteurs, qui sont par nature incertaines, obscures, équivoques, donnent lieu à des incompréhensions, voire à des tensions. Ces discours s'inscrivent dans deux logiques différentes : une logique de dénonciation (les professionnels de l'immobilier), une logique de justification (les techniciens-experts qui légitiment leurs actions sur la base de fiabilité des critères techniques, et les élus)⁵⁷, ils s'inscrivent ainsi dans une logique marchande et une logique sociale.

Méthodologie des entretiens

Afin d'appuyer notre réflexion, nous avons, pour concrétiser la théorie et comprendre les pratiques, procédé à une étude de terrain. Nous avons donc rencontré les différents acteurs (acteurs décisionnels, techniciens, professionnels de l'immobilier) en menant des entretiens semi-directifs sur la question de l'aménagement urbain, et plus particulièrement sur la question du stationnement. Les principaux acteurs interrogés ont été : les professionnels de l'immobilier (promoteurs, conseillers en immobilier, investisseurs et entreprises), les techniciens et l'administration (techniciens-experts et élus politiques).

La prise de contact a été la première étape de notre travail. En effet, après avoir identifié les différents acteurs concernés par la question du stationnement dans les entreprises tertiaires, nous avons dressé une liste des personnes susceptibles de nous intéresser. Après ce premier travail, nous avons contacté par courrier les personnes concernées, en leur exposant les motifs de notre recherche. S'agissant d'une question délicate, la

⁵⁷ La sociologie des régimes d'action telle qu'elle a été développée par Luc BOLTANSKI et Laurent THEVENOT a bien montré comment les personnes ont recours à des processus d'argumentation et de justification dans les moments de critiques et de controverses. Voir leur ouvrage : *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991, 485 pages.

difficulté était de ne pas d'emblée dissuader nos interlocuteurs de nous rencontrer, ainsi, nos objectifs devaient rester assez vagues, et notre position modérée. De par notre statut ambivalent de chercheur, les interlocuteurs ont montré quelques réticences à nous rencontrer, preuve que la question du stationnement est un élément sensible. Les promoteurs nous ont perçus comme des "décideurs" ayant un rôle à jouer dans la mise en place de la politique, et les techniciens-experts et élus politiques nous ont perçus comme des porte-parole susceptibles de justifier leurs actions. De plus, de par le contexte politique de l'époque (élections municipales), la prise de contact pour la ville de Paris a été difficile, notamment auprès des responsables de l'urbanisme. Notre relation avec les villes étrangères a été plus facile du fait que notre recherche les a intéressés à titre de comparaison.

Les entretiens ont été enregistrés sur support audio (avec autorisation de l'interviewé), ce qui nous a permis de retranscrire intégralement les réponses, et se sont déroulés sur une durée moyenne de deux heures. Une grille d'entretien de base a été préparée préalablement, mais celle-ci a évolué au fil de l'entretien en fonction des réponses de la personne interviewée. Le but des entretiens était d'abord de dresser un état des lieux de leurs positions et de leurs connaissances en matière des politiques de stationnement, ensuite, après leur avoir soumis quelques propositions et après avoir soulevé les éventuelles contradictions, l'objectif était de connaître leurs positions face à une restriction des places de stationnement dans les entreprises tertiaires. Les entretiens se sont déroulés soit en face à face avec une personne interviewée, soit face à une multitude d'interviewés (au maximum sept personnes), une dizaine ont été réalisés par téléphone et certains, pour diverses raisons, n'ont pas fait l'objet de compte-rendu (impossibilité d'enregistrer l'entretien, volonté de l'interviewée de ne pas être citée).

Plan de la partie 2

Le chapitre 1 (Le comportement des acteurs face aux normes de stationnement) s'attachera à montrer que les acteurs ont une approche radicalement différente des conséquences des restrictions de place de stationnement, nous verrons alors comment les acteurs ont interprété la norme et quelles en sont les conséquences économiques. Nous verrons quelles sont les relations et les jeux d'acteurs qui se mettent en place pour l'élaboration ou la modification de la norme de stationnement dans les six villes étudiées (Lyon, Paris, Grenoble, Londres, Bruxelles, Amsterdam) (*Section 2.1*). Nous étudierons ensuite les stratégies de localisation des entreprises tertiaires, afin de vérifier si la menace des promoteurs de quitter la ville pour la périphérie en cas de restriction trop importante des places de stationnement peut être crédible (*Section 2.2*). Au vu de ces éléments, nous montrerons que la politique de stationnement peut être réorientée, et que certaines techniques peuvent être mises places (*Section 2.3*).

Le chapitre 2 (Stationnement et acteurs : vers une lutte de pouvoir), en partant de l'hypothèse que l'aménagement peut être considéré comme un phénomène social et que les pratiques qui en découlent mettent en jeu un système d'acteur, montrera quelles sont les interactions entre ses différents acteurs. Ainsi considéré, le système d'acteurs, qui entre en jeu dans l'aménagement urbain, et plus particulièrement lorsque l'on soulève la question des normes de stationnement, doit pouvoir mener une action collective, susceptible de transcender les intérêts individuels pour aboutir à un équilibre

de satisfaction. Il s'agit de montrer, que comme dans toute organisation, les intérêts sont divergents et les comportements ne sont pas spontanément convergents. Il s'agira de montrer dans un premier temps que le concept d'acteur nécessite d'aborder la question sous plusieurs disciplines, et que cette notion renvoie au concept de transaction (approche économique) et au concept d'organisation (approche sociologique). Cette approche de l'acteur permettra de voir si l'intervention de la puissance publique peut être justifiable et si elle est une étape à l'action collective (*Section 1.1*). En s'appuyant essentiellement sur nos entretiens, il s'agira de montrer quels sont les clivages entre ces différents acteurs, et de montrer quels sont les origines des conflits lorsque l'on aborde la question des normes de stationnement sur le lieu de travail (*Section 1.2*).

- Chapitre 1 -

Le comportement des acteurs face aux normes de stationnement

(...) Il ne suffit pas de faire disparaître les règles bureaucratiques pour assurer l'essor des initiatives et leur développement dans et par le "libre jeu des forces du marché". Le marché, comme toutes les autres formes de coordination des activités humaines n'a rien de naturel. C'est au contraire le fruit d'une construction sociale. Il a besoin d'organisation, et même de beaucoup d'organisation, pour fonctionner de manière satisfaisante.

(Erhard FRIEDBERG).

Concernant la question de la définition de la ville et plus particulièrement la question des déplacements urbains, l'intervention publique est généralement confrontée à un faible degré d'accord concernant les objectifs à atteindre et à un degré d'incertitude fort quant aux moyens à mettre en œuvre et aux résultats à obtenir. Dans ce contexte, le processus de négociation et de coordination risque d'être chaotique confus, voire incohérent (MENY et THOENIG, 1989)⁵⁸.

Sur la question du stationnement sur le lieu de travail, nous sommes confrontés à une multitude d'acteurs dont les stratégies, les champs d'action et les motivations sont différentes. En fonction de leurs rôles, de leurs connaissances et de leurs situations dans la société, ils se disputent chacun le pouvoir : pouvoir de décider, d'informer... Il est important d'identifier les pratiques de chacun des acteurs afin de comprendre comment va se construire le référentiel de l'action politique publique. Chaque acteur identifié va révéler ses intérêts, expliquer sa façon de voir les choses et donner son "interprétation du monde" (MULLER, 1990⁵⁹). En organisant leur réflexion autour du concept de référentiel, Bruno JOBERT et Pierre MULLER (1987)⁶⁰, tentent d'analyser les jeux des représentations dans la conduite des politiques publiques. En montrant qu'il existe des désajustements entre les secteurs de l'économie, le rôle de la politique publique est de prendre en charges ces désajustements, essentiellement par le biais de la médiation sociale. Ils distinguent le référentiel global, c'est-à-dire la perception que l'on a de la vie de la société, du référentiel sectoriel construit à partir de l'image dominante d'un secteur d'activité ou d'une profession (LE VAN, CATHERIN, 2000⁶¹).

⁵⁸ MENY Y, THOENIG J.C, (1989), *Politiques publiques*, PUF, Paris.

⁵⁹ MULLER, P. (1990), *Les politiques publiques*, Paris, Presse Universitaire de France, 127 pages.

⁶⁰ JOBERT, B. et MULLER, P (1987), *L'Etat en action. Politiques Publiques et Corporatisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 242 p.

⁶¹ LE VAN E., CATHERIN V.,. (2000), *Perspective de la maîtrise de l'usage de la voiture et dynamique tertiaire des villes*, Réalisé pour le compte du PREDIT, en collaboration avec ISIS (sous la direction de JARRIGE J.M.) et le CERTU (sous la direction de LEGAIGNOUX J.), 147p.

Trois catégories d'acteurs peuvent être identifiées dans la problématique du stationnement :

- ➡ Les professionnels de l'immobilier de bureaux,
- ➡ Les experts-techniciens et les responsables administratifs qui ont en charge la question du stationnement,
- ➡ Les élus locaux.

La question est alors de savoir comment chaque acteur appréhende la question du stationnement lié à l'activité de bureaux et alors quel est le référentiel qui va s'imposer à la société.

Section 1.1 Identification des acteurs préoccupés par la question du stationnement sur le lieu de travail

En s'appuyant sur les entretiens semi-directifs effectués auprès des différents acteurs concernés par la question des normes de stationnement, nous avons tenté de montrer et d'expliquer les raisons de la difficulté de l'émergence d'un référentiel d'action global. Pour cela nous avons d'abord analysé le point de vue des professionnels de l'immobilier de bureaux et leur influence sur la décision. Ensuite nous avons montré combien il était difficile pour l'administration de produire des discours en fonction de données techniques, et combien il était difficile pour elle de s'imposer. Enfin, nous avons voulu comprendre les positions et les décisions des élus locaux.

- 1 - Les professionnels, approche sectorielle du stationnement

Les professionnels de l'immobilier regroupent quatre types d'acteurs qui sont étroitement liés les uns aux autres, chacun constituant le maillon d'une chaîne ou d'un système qui ne peut fonctionner indépendamment : les promoteurs, les conseillers en immobilier, les investisseurs et les entreprises. Ces professionnels de l'immobilier sont souvent organisés en réseaux et groupes de pression. Ils tentent de se regrouper pour faire face à la puissance publique et faire poids dans les mesures à prendre. Défendus par les syndicats et appuyés par les chambres de commerces et d'industrie, ils font pression sur la décision publique en menaçant, de part le poids de leurs actions, l'activité économique de la ville.

Il s'agit donc d'identifier les différents acteurs de souligner les liens qui les unissent et de comprendre comment ils sont organisés. On peut noter que parmi les professionnels de l'immobilier que nous avons identifiés, deux d'entre eux se trouvent à l'interface des collectivités publiques et des clients privés, ce sont les promoteurs et les conseillers en immobilier d'entreprise.

- a - Identification des professionnels de l'immobilier de bureaux

Les professionnels de l'immobilier de bureaux sont les acteurs principalement concernés par les normes de stationnement parce qu'ils sont les utilisateurs principaux.

Les promoteurs et les conseillers se servent de l'existence des places de stationnement comme argument de vente, les investisseurs veulent rentabiliser leur investissement en optimisant les performances offertes par les bureaux, et les entreprises sont directement les utilisateurs des places de stationnement qu'elles offrent à leurs employés comme acquis social ou à leur clientèle. Les professionnels de l'immobilier sont plus directement concernés par la mise en place des normes d'aménagement. Ils sont ainsi confrontés plus directement à la réalité du marché, puisqu'ils en ressentent les effets, de courts termes, presque instantanément.

- i - Les promoteurs : satisfaire les clients en minimisant les risques

Les promoteurs sont les premiers décideurs de la construction ou de la non-construction d'un immeuble de bureaux. Ils assument le risque, et leurs objectifs sont donc de le réduire au maximum. Leur intérêt est donc d'offrir à leurs clients le maximum de potentiels.

"Nous sommes promoteur constructeur. C'est nous qui prenons le risque commercial avant tous les autres, nous sommes le premier maillon de la chaîne. Notre décision de construction émane d'une demande soit de la part des investisseurs soit de la part des entreprises. Les étapes à la construction sont : définition du produit, montage financier, construction. La réalisation ne se fait que si le risque est minimum. Bien sûr, nous essayons de commercialiser notre produit avant la construction, mais cela reste difficile est encore rare. S'il y a une incertitude quelconque pour la vente, nous ne réalisons pas le produit, et le manque de stationnement, ou des stationnements inadaptés, représente une incertitude forte quant à la réalisation de la vente. Bien sûr pour nous, il serait finalement plus avantageux de ne pas construire de parking, surtout en centre-ville, puisqu'ils sont souterrains et donc plus chers, mais on risque de ne pouvoir vendre le produit. Nos marges sur les parkings sont nettement inférieures à celles que l'on réalise sur les bureaux, mais la construction de parking est indispensable." (ENTRETIEN)

Le rôle du promoteur est de coordonner les actions des différents acteurs que sont les constructeurs et les entreprises. Chargé de livrer "un produit immobilier" complet, satisfaisant, le promoteur constitue donc le premier maillon de la chaîne. Sa mission est de trouver les terrains (privés ou publics) à aménager et de concevoir l'aménagement de ce terrain. Le promoteur est confronté à deux situations : soit il répond à une demande de la part d'un client, soit il ne connaît pas le client et se place alors dans une logique d'offre. Lorsqu'il crée un immeuble pour répondre à une demande, les attentes du "client" sont donc connues et le rôle du promoteur est d'y répondre le mieux possible. En revanche lorsqu'il ne connaît pas à l'avance ses clients futurs le promoteur doit concevoir le produit afin qu'il réponde au mieux aux exigences des entreprises.

- ii - Les conseillers et les investisseurs : commercialiser et rentabiliser le produit

Les conseillers en immobilier d'entreprise servent d'interface entre les promoteurs et les entreprises. Leur métier est de commercialiser le produit fini ou à venir (sur plan). Leurs compétences en tant qu'expert (nécessité de détenir une carte professionnelle pour l'exercice du métier) leur permettent de rapprocher l'offre et la demande.

Aujourd'hui, le secteur du conseil en immobilier d'entreprise est marqué par une forte internationalisation, puisque la demande émane d'investisseurs et d'entreprises étrangères.

Selon les promoteurs et les conseillers en immobilier d'entreprises, les investisseurs sont les acteurs qui régulent le marché. Plusieurs types d'investisseurs peuvent être distingués : les investisseurs "institutionnels", ces investisseurs sont dits "institutionnels" parce qu'auparavant les compagnies d'assurance étaient des sociétés essentiellement à capitaux publics. Si, aujourd'hui, les compagnies d'assurance, se sont ouvertes aux capitaux étrangers et se sont désengagées dans le domaine du logement, elles se focalisent, en revanche, sur l'immobilier de bureaux ; le secteur bancaire et financier constitue également un investisseur important ; les investisseurs les plus courants sont ensuite les particuliers, mais dont les fonds sont nettement moins importants.

Aujourd'hui, "les preneurs de bureaux" sont à 90 % des investisseurs, et ceux-ci ne sont pas locaux, ils sont de plus en plus internationaux. Leur métier est de placer de l'argent. Les investisseurs, sont fortement organisés en groupe de pression, et ont donc un poids important face aux décisions des pouvoirs publics.

- iii - Les entreprises : faire jouer la concurrence

La localisation des entreprises dépend tout d'abord du secteur d'activité auquel elles appartiennent. Les petites entreprises, ayant une faible relation avec les clients et n'ayant pas ou peu d'image de marque à défendre, iront s'installer plus facilement en périphérie. La plupart des entreprises tertiaires (plus de 90 %), loue leurs locaux à des investisseurs. Elles peuvent néanmoins, pour quelques-unes d'entre elles acheter leurs locaux directement aux promoteurs qui font de la commercialisation ou alors aux conseillers en immobilier d'entreprise. Le pouvoir des entreprises réside dans le fait qu'elles peuvent faire facilement jouer la concurrence face à la multitude d'offres auxquelles elles sont confrontées. En 1993, lors de la crise immobilière, les entreprises pouvaient aisément se montrer très exigeantes en matière de qualité des locaux. L'offre en immobilier de bureaux proposait alors des locaux dont la qualité s'est nettement améliorée : confort, espace de vie, climatisation, espace d'accueil pour les clients, ... Depuis 1998, la forte demande en immobilier de bureaux, notamment en centre-ville, a inversé la logique. D'un marché de demandeur on est passé à un marché d'offreur. Dans un contexte de pénurie d'offre de bureaux, les entreprises ne sont plus en mesure d'être réellement exigeante. C'est dans ce contexte que les promoteurs pourraient se permettre d'instaurer des normes plus restrictives en matière de places de stationnement.

- b - La question du stationnement vue par les professionnels

Pour le promoteur, son intérêt est de proposer le plus possible de places de stationnement pour satisfaire au mieux son client potentiel. Sans que cette offre ne soit réellement une réponse à une demande réelle. Les entreprises cherchent évidemment à bénéficier de tous les avantages possibles, néanmoins elles n'ont pas d'exigences réelles, mais il se trouve que par le jeu de la mise en concurrence entre les promoteurs,

elles choisiront sans doute celui qui proposera le plus de service. Le fait est que si les normes de stationnement restent des normes minimales de construction, et dans la mesure où les promoteurs sont en concurrence, les promoteurs seront incités à construire le plus possible de places de stationnement. En revanche, si les normes sont des normes maximales, imposées par un pouvoir hiérarchique indépendant, qui devront s'appliquer à tous les promoteurs, la profession pourra alors se retrancher derrière la réglementation.

Les promoteurs, qui pourrait tirer avantage (financier) à ne pas construire les places de stationnement pourraient se regrouper et créer des accords tacites entre eux sur les normes de stationnement à construire. Or, il est utopique de penser qu'un tel accord puisse émerger spontanément sans une autorité de contrôle, chaque partie étant tentée de rompre le contrat. Sans réglementation (ou une réglementation totalement adaptative comme le sont les normes plancher), et en l'absence de coordination des actions entre les promoteurs, continuer à construire les places de stationnement, est, pour les promoteurs, une question de "survie économique" face à la concurrence. Néanmoins, la pénurie de bureaux, entamée depuis 1998, pourrait inverser la logique. Les entreprises et les investisseurs qui ne sont plus en position de choix, pourraient se contenter de bureaux dont les normes auraient été modifiées à la baisse. Le problème est que les promoteurs, qui doivent minimiser le risque de non-commercialisation, ne sont pas prêts, sans garantie, à courir un tel risque.

Les promoteurs, comme les conseillers en immobilier s'identifient eux-mêmes comme étant les spécialistes de la profession et sont donc les porte-parole des attentes du marché. Ils pensent maîtriser les tenants et aboutissants du marché, et affirment donc qu'ils sont les seuls à pouvoir réguler et anticiper les évolutions du marché de l'immobilier de bureaux. Leur atout réside essentiellement dans le fait qu'ils sont organisés en groupes de pression, et leurs réseaux leur permettent d'intégrer facilement aux cercles de décisions.

D'après les entretiens que nous avons menés auprès de la profession, nous constatons qu'un discours commun et stéréotypé (d'une ville à l'autre et d'un pays à l'autre) se dégage. Pour les professionnels de l'immobilier de bureaux les sentiments sur la question des places de stationnement sont les suivants :

- ⇒ Le stationnement est une composante essentielle de l'immobilier de bureaux ;
- ⇒ Les conséquences d'une restriction des normes de stationnement sur l'économie locale risquent d'être désastreuses ;
- ⇒ L'impact de cette réglementation en matière de circulation est limité ;
- ⇒ Les politiques ne doivent pas intervenir et doivent laisser faire le marché.

"Les promoteurs pensent être en mesure de réguler le marché et refusent toute réglementation. Ils pensent que ces politiques auront pour effet de faire fuir les capitaux étrangers qui n'accepteront pas de léser leur clientèle" (ENTRETIEN).

"La conséquence, elle est déjà visible maintenant, c'est que la plupart des sociétés qui ne doivent pas se trouver en centre-ville quittent le centre-ville". "Le stationnement est une nécessité et une sécurité" ; "je ne vois pas comment on pourrait construire des immeubles de bureaux et les vendre à des investisseurs nationaux et internationaux sans leur fournir une place de stationnement" (ENTRETIEN).

- i - Le stationnement, une composante essentielle de l'immobilier de bureaux

Pour les professionnels de l'immobilier de bureaux, le stationnement est perçu comme ayant une valeur marchande.

"Un immeuble sans stationnement, c'est un immeuble qui porte une tare et qui est difficile à revendre" (ENTRETIEN).

Bien que la construction des places de stationnement engendre un coût supplémentaire non négligeable, les promoteurs affirment toujours couvrir leurs frais et sont sûrs de commercialiser leurs biens. En revanche, en l'absence de place de stationnement, ils introduisent une incertitude quant à la commercialisation. Cette incertitude est néanmoins très subjective, surtout dans un contexte de pénurie d'offre. Les entreprises qui veulent réellement s'implanter dans le centre-ville le pourrait le faire indépendamment de l'existence de places de stationnement, et surtout s'il n'y a pas d'autres offres alternatives.

"Si, on construit des places de stationnement, on les loue, donc elles sont commercialisées, elles ont un coût c'est sûr, mais elles ont une rentabilité aussi. [...] On n'a jamais de problèmes pour les commercialiser. Je connais un immeuble pour lequel ils ont trop de parkings, ils les louent à l'extérieur. Il y a toujours le voisin qui a besoin de places" (ENTRETIEN).

Cette valeur économique du stationnement apparaît donc comme un argument de vente que l'on n'hésite pas à mettre en avant. A titre d'exemple, la consultation d'une brochure de commercialisation concernant l'une des villes étudiées nous donne les informations suivantes. Pour une sélection d'une vingtaine de locaux de bureaux, à vendre ou à louer, situés en centre-ville ou à proximité, six annonces font état de la présence de parkings, ou le cas échéant la proximité des transports collectifs. Pour les quatorze autres annonces restantes, trois possibilités peuvent être envisagées : soit il n'y a pas de places de stationnement, soit leur nombre est trop faible pour être annoncé, ou soit il n'est pas nécessaire de les annoncer car cela va de soi.

Toujours dans cette même ville, si l'on prend les brochures de promotion individuelle de parcs d'affaires ou de constructions importantes de bureaux, le volet stationnement est fréquemment évoqué.

"Le stationnement fait donc partie du package [...] et le manque de stationnement ou des stationnements inadaptés représentent une incertitude forte pour la vente" (ENTRETIEN).

Ce type d'argument est omniprésent chez la plupart de nos interlocuteurs. Les professionnels se sentent donc relativement concernés par cette question. Ils parlent au nom des personnes qu'ils représentent à savoir les investisseurs et les entreprises.

On peut noter toutefois que dans la région Ile de France la question du stationnement a fait l'objet de débats au sein de la profession des promoteurs. Il y avait d'un côté ceux pour qui le coût de revient des immeubles de bureaux était surchargé par le coût des places de stationnement construites en sous-sol et qui souhaitaient construire moins de parkings et, d'un autre côté, ceux pour qui, des bureaux sans parking ne pouvaient se vendre. Ce débat a été tranché, et les professionnels de la région Ile de France semblent aujourd'hui d'accord pour dire que des bureaux sans parking ne sont "pas convenables". Il faut bien sûr rapporter ce débat au secteur géographique, à savoir Paris et sa région, c'est-à-dire là où les transports collectifs sont très développés.

- ii - La restriction des normes de stationnement, l'impact sur l'économie locale

Le premier argument avancé par les promoteurs et les conseillers en immobilier de bureaux est, nous venons de le voir, que sans place de stationnement il y a un risque important quant à la commercialisation du bien. Le deuxième argument avancé par les professionnels est que l'absence de place de stationnement aura des conséquences au niveau économique. Selon eux, l'anticipation, par les professionnels et par les entreprises, de la restriction des normes de stationnement aura pour conséquence immédiate de les faire fuir du centre-ville, ce qui peut pénaliser fortement l'activité économique, et augmenter la diffusion spatiale.

"Sur le plan économique, la réglementation aura un effet négatif sur le marché du neuf" (ENTRETIEN).

Ainsi, l'argument de la "fuite des capitaux" vers des zones périphériques est systématiquement mis en avant par nos interlocuteurs. Non seulement, ils considèrent que le risque est que les entreprises ne trouvent plus avantage à se localiser en centre-ville et choisissent alors la périphérie, voire même s'expatrient vers d'autres villes ou d'autres pays. La logique des investisseurs en immobilier de bureaux n'est pas locale, mais internationale. Selon les professionnels de l'immobilier, il y a une forte concurrence territoriale entre les villes des pays européens, et les investisseurs s'installeront là où les avantages sont les plus importants.

Ainsi, l'impact de la mise en place de normes plus restrictives sur les places de stationnement serait donc immédiat, non seulement sur les projets à venir, mais aussi sur le comportement d'une clientèle qui, selon les promoteurs, "n'hésitera pas à changer ses stratégies d'implantation" (ENTRETIEN). A l'extrême, augmenter les places de stationnement privé apparaît même comme "une nécessité pour préserver l'économie de la ville" (ENTRETIEN).

La restriction des normes de stationnement aurait des conséquences au niveau territorial puisqu'elle aurait :

"Un effet dissuasif pour l'implantation de nouvelles entreprises [...] qui n'hésiteront pas à s'installer en périphérie" (ENTRETIEN).

"Les gens qui sont en province dans les grandes entreprises sont des gens mobiles, et s'ils ne peuvent pas stationner, ils ne viendront plus s'installer en centre-ville, soit ils boycotteront la ville, soit ils s'installeront en périphérie" (ENTRETIEN).

Cet argument est systématiquement évoqué par la plupart de nos interlocuteurs. Il est d'autant plus important que les communes périphériques, moins bien desservies par les transports collectifs, ont des normes de stationnement moins restrictives. Sur cette question, les entreprises savent bien faire jouer la concurrence entre territoires pour négocier avec les élus locaux leurs conditions d'implantation. Les professionnels de l'immobilier de bureaux utilisent donc cet argument pour souligner les dangers qu'il y a à vouloir réglementer la construction des places de stationnement.

Ces conséquences négatives sur l'économie locale et sur la périurbanisation des activités économiques, peuvent, selon les professionnels de l'immobilier de bureaux, être évitées si des normes adaptées sont définies. Dans deux des villes étudiées, ces professionnels ont fait les suggestions suivantes :

A Paris, "la norme nécessaire pour nous est 35-40 % de la SHON. C'est un optimum, on ne parle pas vraiment en plafond ou en plancher. Si, les plafonds sont trop bas, les gens tordent le nez, si les minimums sont trop hauts, ce n'est pas bien car on ferait trop de parkings par rapport aux besoins, et cela pourrait remettre en cause l'équilibre financier de l'opération". (ENTRETIEN).

En mètres carrés, la proposition des promoteurs est donc d'environ 1,5 places de stationnement pour 100 m² de bureaux. Mais le plus important pour les promoteurs d'Ile-de-France serait de négocier les opérations au cas par cas.

"Il faut garder une souplesse au regard des opérations et du contexte" (ENTRETIEN).

A Lyon, si les professionnels de l'immobilier de bureaux considèrent que la bonne norme est de 1 place pour 50 m² au plus, ils estiment cependant que :

"Si, l'on fait au plus 1 place pour 75 m² de bureaux dans les zones de lignes fortes de transports collectifs, on limite les dégâts, c'est ce que nous défendons (ENTRETIEN section conseil en immobilier d'entreprise FNAIM, Lyon).

- iii - La réglementation du stationnement, un impact limité en matière de circulation

Les professionnels de l'immobilier ont donc fortement contesté la restriction des places de stationnement dans l'immobilier de bureaux, en mettant en avant des arguments économiques. Ils sont également dubitatifs quant à l'efficacité réelle de telles mesures sur les objectifs poursuivis par les pouvoirs publics, qui sont essentiellement la réduction

de la congestion, et le transfert modal. De fait, ils montrent leurs inquiétudes quant à la pertinence des méthodes mises en place. Ils sont conscients de l'urgence de réduire l'usage de la voiture en ville, mais ne se sentent pas du tout comme des acteurs potentiels de cette politique, ils ne comprennent pas comment ils peuvent être concernés par cette question.

"C'est vrai qu'il faut trouver une solution, mais je ne pense pas que ce soit le fait de réduire le nombre de places de parking qui va faciliter les choses" (ENTRETIEN, Lyon).

Ils pensent que le problème de la congestion vient essentiellement du fait que l'offre de transports en commun n'est pas pertinente, et que c'est dans l'amélioration du réseau de transports urbains que les actions doivent être menées. Ils se sentent alors comme les boucs émissaires d'une politique qui ne les concernent pas.

"Les transports collectifs à Lyon, c'est bien le matin, il y a des fréquences élevées, mais le soir, on ne sait jamais à l'heure à laquelle on part, et on a donc le risque de ne plus avoir de train" (ENTRETIEN, Lyon).

Les professionnels mettent donc en doute l'action des pouvoirs publics. Elle ne leur paraît pas justifiée. Selon, il y a un manque de cohérence entre les différentes politiques, et ils pensent en être les victimes directes.

"Il faut une option transport public suffisamment crédible et efficace. C'est surtout cela qui est en cause, et non le stationnement [...] Les normes ne joueront qu'à la marge, [...] à Paris, on ne se rend pas compte des défaillances du réseau existant". (ENTRETIEN).

"A Lyon, les transports collectifs ne sont pas suffisamment attractifs, les entreprises vont alors soit boycotter Lyon, soit s'installer en périphérie, il y a un risque de périurbanisation très fort". (ENTRETIEN).

"Le problème à Bruxelles, c'est le manque d'un RER efficace qui couvrirait une zone assez large autour de Bruxelles (20 à 30 km autour) pour que les gens prennent les transports collectifs au lieu de la voiture. Mais pour le moment c'est impossible, il n'y a pas de parkings de dissuasion, et donc les employés viennent en voiture et il faut bien qu'il y ait des places de stationnement". (ENTRETIEN).

D'autre part, les professionnels pensent que les restrictions des normes de stationnement ne pourront avoir d'effet qu'à la marge. Ils considèrent que si les restrictions ne concernent que les immeubles neufs, cela n'aura que peu d'impact, puisque les possibilités de construire des immeubles neufs en centre-ville sont limitées. La restriction des places de stationnement est alors perçue comme un moyen ne produisant que peu d'effet sur les objectifs poursuivis par la puissance publique, mais comme très pénalisante pour la profession. Ce discours est néanmoins paradoxal, puisqu'ils reconnaissent eux-mêmes que la réglementation n'affectera que très peu d'opération, on peut se demander alors pourquoi ils y attachent autant d'importance.

- iv - Seul le marché peut réguler les places de stationnement

Aux dires des professionnels de l'immobilier de bureaux, les immeubles sans parking ne peuvent attirer de clientèle, "ils sont invendables". Le stationnement est donc perçu

comme un avantage dont on ne peut se passer. Ils reconnaissent qu'en termes de rentabilité pure, la construction des places de stationnement est problématique, puisque les coûts de revient des constructions sont importants par rapport à leur rentabilité intrinsèque. Ils reconnaissent qu'il serait plus avantageux financièrement de ne pas les construire, mais, même revendus au prix de revient, ou en dessous en cas de dumping, ils restent un avantage indéniable pour la commercialisation de l'immeuble, et agissent comme un "produit d'appel". Pour les professionnels, les places de stationnement ont une valeur marchande, à ce titre, ils revendiquent une économie libérale où seul le marché peut réguler les échanges commerciaux.

"Aujourd'hui, le dirigisme en matière de parkings est dramatique [...] Ces histoires de parkings, ça casse l'économie". (ENTRETIEN)

"Il ne devrait pas y avoir de normes concernant le stationnement, il faut laisser faire le marché qui doit s'adapter à la demande. Le politique ne doit pas intervenir" (ENTRETIEN).

Le monde des professionnels de l'immobilier de bureaux est bien celui du "monde marchand" c'est-à-dire : un monde "peuplé d'individus [...] tour à tour clients, concurrents, acheteurs ou vendeurs, entrant les uns avec les autres dans des relations d'hommes d'affaires" (ENTRETIEN).

Les professionnels de l'immobilier de bureaux appuient leurs arguments sur le principe du marché. Le marché est le seul capable de connaître les attentes des clients et de les satisfaire. En dénonçant les dangers que représente toute "politique autoritaire" en matière de stationnement de la part des élus locaux ils tentent ainsi de faire la démonstration que leur point de vue est d'intérêt général.

Le référentiel d'action des professionnels de l'immobilier de bureaux est construit à partir de la notion de marché, ce qui présuppose donc pour eux que l'Etat doit laisser libre cours au jeu de la concurrence, que les initiatives privées doivent être possibles, que la régulation de la demande se fait par une augmentation de l'offre. Cette approche est fortement liée à la profession, et n'est pas réellement rationnelle, dans la mesure où ce secteur se vante de satisfaire l'intérêt général, sans pourtant maîtriser toutes les facettes de l'économie. L'approche est donc totalement sectorielle, et le référentiel est construit en fonction des intérêts de ce secteur sans connexion avec les autres sphères de l'économie.

- C - Les professionnels de l'immobilier, des groupes organisés

Les professionnels de l'immobilier de bureaux parviennent néanmoins à s'organiser et à peser face aux décisions des politiques publiques. Organisés en groupes d'intérêts, ils peuvent faire pression sur la décision. Le groupe d'intérêt peut être défini de façon restrictive comme une organisation dont la fonction première est de "faire pression sur les détenteurs de positions de pouvoir bureaucratique-politique en accédant à la position d'acteur pertinent reconnu, ou à tout le moins existant dans la définition des politiques publiques en général ou de certaines politiques sectorielles" (OFFERLE, 1994 ⁶²). Ces groupes ont généralement une double fonction : en interne, ils proposent des biens

⁶² OFFERLE M (1994) , *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, p. 26.

ou des services à leurs adhérents (conseil juridique par exemple) ; en externe, ils agissent auprès du pouvoir politique pour défendre la profession.

"Nous faisons surtout une action de lobbying plutôt qu'une action d'organisation de la profession" (chambre syndicale FNPC de la région lyonnaise). (ENTRETIEN).

Le réseau des professionnels de l'immobilier de bureaux peut être décrit ainsi :

Les promoteurs sont regroupés, au niveau national, au sein de la Fédération Nationale des Promoteurs Constructeurs (FNPC), et au niveau local au sein de chambres syndicales qui sont au nombre de douze. Parmi celles-ci, la chambre syndicale de la région lyonnaise, la chambre syndicale de la région Ile de France, la chambre syndicale de Grenoble. En Belgique, les promoteurs sont regroupés au sein de l'Union Professionnelle du Secteur de l'Immobilier (UPSI). Cette fédération belge comprend aussi bien les promoteurs, les conseillers en immobilier d'entreprise que les constructeurs et les investisseurs. UPSI et FNPC adhèrent toutes deux à l'Union Européenne des Promoteurs Constructeurs (UEPC) qui a pour objectif de défendre les intérêts de ses adhérents auprès de la Communauté européenne.

En France, les conseillers en immobilier d'entreprise sont regroupés au sein d'une structure professionnelle, la Fédération Nationale des Agents Immobiliers (FNAIM), et plus précisément au sein de la section conseil en immobilier d'entreprise. La FNAIM est représentée au niveau des départements et des régions.

Au niveau local, les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), mais aussi les associations de développement économique mises en place par les collectivités pour favoriser l'implantation des entreprises, travaillent en étroite collaboration avec les représentants des promoteurs et des conseillers en immobilier d'entreprise. C'est principalement au sein de ce cercle d'acteurs (FNPC, section conseil en immobilier d'entreprise de la FNAIM, CCI, structures d'aménagement et de développement des collectivités) que les professionnels élaborent des positions communes sur la question des normes de stationnement.

Ces groupes de pression se trouvent donc fortement impliqués dans la définition de la norme de stationnement. Les relations entre les groupes de professionnels et les pouvoirs publics sont parfois tendues et conflictuelles. Chaque partie raisonnant selon sa propre vision, les compromis sont difficiles à émerger.

- i - Lyon, des professionnels fortement impliqués

A Lyon par exemple, les professionnels de l'immobilier sont fortement impliqués, et les relations entre FNPC, FNAIM, CCI et pouvoir local sont importantes.

"Par rapport à toute la France, sur Lyon, on est les mieux structuré car on est organisé depuis 20 ans contrairement à d'autres villes" (ENTRETIEN).

"Notre objectif le plus important, c'est de faire du lobbying au niveau local" (ENTRETIEN).

- ii - Grenoble, des professionnels qui tirent leur épingle du jeu

A Grenoble, l'impact des professionnels semble être moins importante qu'à Lyon, et la pression vient davantage des entreprises que des promoteurs⁶³. Ce manque d'intérêt de la part des promoteurs concernant la norme de stationnement vient également du fait que les conditions topographiques de la ville sont plus difficiles qu'ailleurs. A Grenoble, construire des places de stationnement est plus difficile et plus coûteux. Les promoteurs voient donc une "opportunité financière" à construire moins de parkings.

"A Grenoble, les promoteurs sont moins nombreux. C'est un marché fermé. Il est difficile d'y pénétrer. A l'inverse, le politique souffre car il traite toujours des mêmes problèmes avec les mêmes personnes. Ce sont surtout des locaux" (ENTRETIEN, Grenoble).

- iii - Paris, des professionnels confrontés à la segmentation de la décision

A Paris, les relations semblent un peu différentes dans la mesure où les services techniques sont plus indépendants des politiques. Les professionnels de l'immobilier de bureaux ne sont pas consultés pour le POS de toutes les communes de la région Ile de France, c'est d'ailleurs "impensable, elles sont trop nombreuses, on ne peut être partout" (ENTRETIEN). Il faut noter cependant, que si la chambre syndicale FNPC a été consultée lors de la révision du POS de la ville de Paris en 1995 sur les aires de stationnement extérieures (livraisons, autocars, etc.), elle ne l'a pas été pour les normes de stationnement alors même qu'un débat important à eu lieu au sein des services techniques de la ville à cette époque. Cependant, les professionnels de l'immobilier de bureaux restent très vigilants sur ce qui pourrait se décider au niveau du PDU de la région Ile de France.

"Il est question de définir un plafond au niveau de la région Ile de France. Par rapport à cela, on va en discuter, c'est indispensable. La question du maximum est importante. S'il y a une règle régionale qui doit s'établir, on interviendra car c'est très important pour nous" (ENTRETIEN).

⁶³ Aux dires de certains responsables administratifs, les promoteurs "s'en foutent un peu des normes".

- iv - Bruxelles, des professionnels qui agissent au cas par cas

A Bruxelles, la situation est encore différente.

"Il n'y a pas forcément un lien entre la puissance du groupe et la politique de la commune. Ce sont des influences ponctuelles sur des projets importants [...]. Les promoteurs n'agissent pas forcément sous la forme de groupes très organisés" (ENTRETIEN responsable administratif).

Le caractère plus international de Bruxelles fait que les promoteurs et les entreprises sont de nationalités différentes, et l'organisation en groupes d'intérêt est plus difficile. La négociation se fait davantage au cas par cas.

Si, pendant longtemps, la ville de Bruxelles a été marquée par "le règne des promoteurs", depuis le renforcement des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale et l'élection du premier gouvernement de cette région dès 1989, la tendance semble aujourd'hui s'inverser.

"A Bruxelles, avant, les promoteurs pouvaient tout faire. Ils imposaient leurs normes, il n'y avait pas d'arbitrage politique. Les élus et les promoteurs s'arrangeaient ensemble" (ENTRETIEN député écologiste, région Bruxelles Capitales).

A titre d'exemple, dans les années 1970, les promoteurs ont fait pression pour que les normes de parkings soient modifiées, car à cette époque, selon eux, construire 1 place de parking pour 50 m² de bureaux minimum était excessif. La circulaire DE SAEGER leur apparaissait comme trop contraignante.

Ce raisonnement des promoteurs s'appuyait sur le fait qu'au cours des années soixante-dix : "les parkings en dehors des souterrains étaient encore faciles. Mais comme le parking devenait de plus en plus difficile en centre-ville, les promoteurs se sont aperçus que malgré le coût, le parking était un argument de vente [...] ils ont donc appliqué avec plus de rigueur la circulaire, en allant même jusqu'à 1 place pour 25 m²" (ENTRETIEN responsable administratif).

Aujourd'hui, les responsables de l'Union Professionnelle du Secteur Immobilier (UPSI) sont consultés pour les documents d'urbanisme comme le Plan Régional d'Affectation des Sols, et sont régulièrement auditionnés par les Régions. Ces contacts sont réguliers notamment en Wallonie et en région Bruxelles-Capitale.

"Sur les normes de stationnement, on a été consulté, mais c'est accessoire. Cela fait partie de la réforme de l'urbanisme (PRAS) et le parking est un petit élément" (ENTRETIEN).

Cependant, il semblerait qu'un consensus se dégage entre élus et professionnels de l'immobilier sur le nombre de places de parking minimum en centre-ville :

"Il semble que la bonne capacité pour les bureaux dans le centre-ville soit d'1 place pour 100 m². Les promoteurs seraient d'accord sur cette proposition" (*ENTRETIEN*, responsable administratif).

- v - Londres, des professionnels soumis

A Londres, le problème est totalement différent. La réglementation concernant le stationnement date des années 1950. Les professionnels de l'immobilier de bureaux ne ressentent pas la réglementation comme une contrainte, mais comme une progression logique. Les incitations fiscales et tarifaires mises en place par le gouvernement compensent les pertes potentielles qu'ils subissent lorsqu'ils ne construisent pas de parkings.

A travers les différents exemples, on ressent l'influence des groupes de pression sur la décision politique. Même si les pratiques diffèrent légèrement d'une ville à l'autre, le résultat est que les décisions ne peuvent occulter l'intérêt de ces groupes de pression. Le contexte institutionnel des villes explique en partie les raisons de la diversité de l'influence des groupes de pression. La taille de la ville peut également jouer dans l'influence des groupes de pression.

L'organisation de ces groupes est un peu différente d'une ville à l'autre, essentiellement du fait de la taille de la ville. Plus la taille de la ville est importante, plus les services techniques ont de l'influence sur les décisions, et plus la proximité de l'élu avec le terrain est faible.

Le discours des professionnels de l'immobilier de bureaux est assez idéologique. C'est la précaution, l'anticipation et la politique du pire qui dictent leurs comportements. Leur discours est fondé sur leur propre intérêt, c'est un discours privé, individualiste et presque "hystérique".

- 2 - Les techniciens, approche technique du stationnement

Par définition, le technicien est celui qui maîtrise la technique. La caractéristique de la technique est qu'elle produit un discours conventionnel de spécialistes. Ces techniciens détiennent donc une forme de pouvoir, qui leur permet à la fois d'affronter et de se mesurer aux autres acteurs du système. Leur lutte pour obtenir le pouvoir nécessite des stratégies de langage. Les techniciens en aménagement sont au cœur du processus de décision, ce qui rend leurs rapports avec les autres partenaires sociaux plus difficiles. S'ils maîtrisent la technique, ils ne sont que peu familiarisés avec la "culture professionnelle", c'est-à-dire avec les pratiques.

Dans les villes que nous avons étudié, il ressort que pour les responsables techniques, la définition d'une politique globale de stationnement pour maîtriser l'usage de la voiture en centre-ville est un impératif. Néanmoins, la mise en place d'actions, toujours impulsée par l'Administration et les techniciens, se nourrit encore d'un discours beaucoup trop sectoriel qui semble ne pas concerner les autres acteurs du système. Le discours, ses tenants et aboutissants, est un discours trop technique, même si, aujourd'hui, un large effort est fait pour le rendre plus accessible. Les techniciens

veulent, en effet, imposer une réglementation dans un domaine qu'ils maîtrisent mal, puisqu'ils connaissent mal l'offre exacte des places de stationnement privées. En effet, il est difficile pour eux d'intervenir sur un tel marché, puisque ce dernier souffre d'être très mal connu. Plusieurs observatoires du stationnement ont été mis en place, néanmoins ils n'offrent qu'une vision de l'état du stationnement à partir d'un moment donné. Mieux connaître le stock de places de stationnement existant ainsi que les politiques des collectivités mises en place dans ce domaine est sans doute ce qui permettra aux administrations locales d'être plus à même de produire un discours permettant d'interpeller les décideurs locaux et régionaux.

- a - Le discours d'experts et la norme de stationnement

Les experts et les Administrations ont toujours joué un rôle essentiel dans la définition de la norme de stationnement. L'analyse rétrospective montre que la norme de stationnement a toujours été impulsée par les autorités administratives et toujours sous la forme d'un discours technique. Nous ne développerons que le cas de la France et de la Belgique, puisque la Grande-Bretagne, nous l'avons vu, est un cas à part. La mise en place de la réglementation du stationnement n'a pas suivi le même processus de mise en place.

- i - La France, une logique ancienne de normes plafond

Avant même le début des années quatre-vingt-dix, la direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme (DAFU) du ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports avait introduit, dans le recueil des notes techniques sur le plan d'occupation des sols publié en 1974⁶⁴, l'idée que les normes de stationnement applicables à une zone devaient être fixées en prenant en compte les situations concrètes locales.

Sous le titre : "impératif fonctionnel", la DAFU indique que le règlement des POS peut faire varier les normes quantitatives d'une zone à une autre. La DAFU souligne que :

Il est possible par exemple de limiter ou même de proscrire la création d'aires de stationnement ou de garages dans tel secteur à dominante tertiaire s'il est prévu une desserte puissante par un réseau de transport en commun ou s'il est envisagé de créer à sa proximité immédiate d'importants parcs de stationnement publics. (Les termes soulignés sont mis en exergue dans le texte de la DAFU).

La volonté de mettre en place des normes plafond pour réduire l'usage de voiture date en fait de cette note (1974). Néanmoins, cette volonté n'a pas abouti, puisque l'objectif de l'époque est, rappelons le, de réduire les places de stationnement en centre-ville pour dégager les rues et laisser plus de place à la voiture. Ainsi, le manque de places à construire en surface s'est reporté dans les immeubles de bureaux notamment.

⁶⁴ Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports, DAFU, *Recueil des notes techniques sur le plan d'occupation des sols*, op. cit.

La même note technique de la DAFU insiste en effet, pour souligner que la règle doit être "strictement appliquée" : "Il n'est point besoin d'insister sur la nécessité de dégager au maximum les voies publiques non seulement pour des raisons de circulation mais aussi d'encombrement de l'espace urbain".

Annexé à la note technique de la DAFU, un exemple de rédaction de l'article 12 propose d'affecter au stationnement une surface au moins équivalente à un pourcentage de la surface de plancher hors œuvre de l'immeuble (SHON) :

- 30 % si la zone est bien desservie,
- 60 % si la zone est "peu desservie,
- 80 % si les transports en commun sont "inexistants".

Une enquête réalisée sur le stationnement en première couronne parisienne en 1998⁶⁵ a permis de montrer que le niveau des normes varie peu, le plus souvent entre 40 % et 60 % de la SHON, sans que la desserte en transport en commun ne soit prise en compte. D'après certains de nos interlocuteurs, cette homogénéité tient au fait qu'à l'époque, les communes concernées avaient toutes pour services instructeurs les DDE :

"On s'est aperçu que les communes s'alignaient sur les communes voisines et sur les techniciens de la DDE qui avaient une connaissance succincte du problème" (ENTRETIEN).

Les deux études réalisées, en 1989-90 et en 1994-95 à l'initiative du CERTU ont certainement servi de support à la construction d'un nouveau discours, favorable à une limitation du nombre de places de stationnement (CERTU, 1998).

- ii - Le risque de périurbanisation, une crainte ancienne

La première étude est intitulée : "le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?"⁶⁶.

La première interrogation de cette recherche était de savoir quel serait l'impact sur la localisation des entreprises de l'obligation de construire un grand nombre de places de stationnement. Le coût engendré par cette obligation constituerait-il un frein à l'évolution du bâti en centre-ville au profit de la périphérie aux exigences moins contraignantes, et au coût du foncier plus attractif ? La recherche a montré que la réglementation n'a pas constitué un frein à l'évolution du bâti. Le phénomène de multipolarisation ne peut être imputé à l'article 12 du POS, mais est la conséquence directe de la segmentation des marchés. En effet, le choix de localisation des bureaux dépend davantage de l'activité. Chaque activité tend à se regrouper dans une même zone géographique et créer ainsi des pôles d'activités. A l'époque se posait la question de savoir si l'obligation de construire des places de stationnement, pour remédier aux phénomènes de saturation

⁶⁵ Conseil régional Ile-de-France, Préfecture Ile de France, IAURIF, *Enquête sur le stationnement en première couronne*, dossier de synthèse, décembre 1998, 37 p.

⁶⁶ JARRIGE Jean-Marie (dir.) et alii, *op. cit.*

de la voirie, n'inciterait pas les promoteurs à quitter le centre-ville pour la périphérie, là où le coût de construction serait moins élevé. Aujourd'hui, le discours des professionnels de l'immobilier est le même et les craintes sont identiques.

La deuxième interrogation de cette recherche était d'évaluer l'impact de l'article 12 du règlement du POS sur l'urbanisation en grande périphérie. La préoccupation était de savoir si l'on assisterait à une dilution de la ville dans la campagne environnante. L'enquête réalisée par le CERTU sur 10 000 ménages a montré que les parcs privés en centre-ville constituent la première offre de stationnement utilisée par les actifs des bureaux et qu'en région parisienne, le stationnement employeur est un facteur déterminant dans le choix modal en faveur de l'automobile. Il est enfin montré que le stationnement privé au lieu de travail favorise la périurbanisation.

- iii - La prise de conscience : le stationnement, unique effet de levier de report modal

L'étude réalisée par le CERTU "les citadins face à l'automobilité"⁶⁷, qui étudie les déterminants du choix modal dans trois villes françaises (Besançon, Grenoble, Toulouse) et trois villes suisses (Berne, Genève et Lausanne) montre que le stationnement sur le lieu de travail est l'un des principaux facteurs incitant à l'usage de la voiture.

C'est peut être à partir de cette époque que la question du stationnement sur le lieu de travail prend de l'ampleur. Considéré comme le levier du report modal, l'article 12 commence à se modifier, et s'oriente vers les normes plafond.

L'évolution des normes de stationnement des POS a été portée par l'Administration, mais la prise de conscience et la mise en pratique de réelles réformes ont été longues. Ce n'est qu'après la loi sur "l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie" (décembre 1996) et l'obligation faite aux grandes agglomérations d'élaborer un PDU en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture, que les mesures ont été prises.

- iv - La Belgique, une compétition inter-région qui conditionne la norme

En Belgique, les normes de stationnement applicables à l'immobilier de bureaux sont, comme en France, portées par l'Administration (fédérale pour la Belgique). De portée nationale au départ, la circulaire DE SAEGER s'applique donc indifféremment aux deux régions de l'époque. Après la deuxième réforme de 1980, les deux régions devenues autonomes sont alors dotées d'un gouvernement et d'un parlement. La ville de Bruxelles quant à elle est toujours sous la coupe du gouvernement fédéral. Après la troisième réforme de l'Etat en 1989, Bruxelles devient la Région de Bruxelles-Capitale et est à ce titre dotée d'un gouvernement et d'un parlement. Cette réorganisation institutionnelle a pour conséquence que la circulaire DE SAEGER sur les normes de stationnement ne

⁶⁷ ADEME, CERTU, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Union des Transports publics, *op. cit.*

s'impose plus aux Régions. Les décisions en matière de stationnement relèvent alors du niveau régional.

"L'urbanisme et l'aménagement sont totalement délégués aux régions, il n'y a plus aucun pouvoir national, ce qui pose des problèmes de coordination et de représentation [...]" (ENTRETIEN responsable administratif).

Cette circulaire a été de tout temps appliquée avec souplesse, et :

"l'administration de l'urbanisme ne l'a jamais imposée de force. Il y a toujours eu une certaine réserve par rapport à cette obligation de construire, et donc lorsque l'on nous présentait des projets avec moins de places qu'imposés, ils étaient toujours acceptés, sauf en matière de logement" (ENTRETIEN responsable administratif).

Ces propos montrent deux choses : une volonté de laisser les professionnels de l'immobilier de bureaux réguler le marché sans leur imposer trop de contraintes ; un discours administratif et politique s'intégrant, de gré ou de force, dans une logique de "référentiel de marché", caractéristique des années 1970 et 1980.

- b - Les experts-techniciens, tâtonnement dans un domaine mal maîtrisé

De fait, sur la question du stationnement, les experts-techniciens évoluent dans un domaine qu'ils maîtrisent mal à la fois quantitativement et qualitativement. De plus, il est difficile de confronter les discours des techniciens avec celui des professionnels de l'immobilier, puisque leurs préoccupations sont différentes.

Le discours technique fourni par l'Administration et le discours marchand fourni par les promoteurs ne permet pas de définir un référentiel global. Chaque partie raisonne selon sa propre logique et ses propres intérêts. Pour les techniciens de l'Administration, la méconnaissance de l'offre précise de stationnement ne leur permet pas d'inscrire le stationnement dans une réelle problématique et de s'en servir comme véritable argument auprès des professionnels. Leurs discours ne s'appuient que très peu sur les exigences globales de la société et reste cantonné à un problème sectoriel.

"On ne sait pas combien il y a de places de stationnement dans les bureaux" (ENTRETIEN, Paris) ;

"Je pense qu'aujourd'hui on est incapable de déterminer une fourchette de normes de stationnement ; on ne connaît rien sur l'univers du stationnement" (ENTRETIEN, Lyon) ;

"On n'a aucune idée de l'offre publique et privée de stationnement, on est en train de mettre au point une banque de données du stationnement en région de Bruxelles-Capitale. Nous voudrions instaurer un observatoire du stationnement" (ENTRETIEN, Bruxelles) ;

"C'est la circulaire DE SAEGER qui fait référence en matière de réglementation, sauf que tout le monde ne la connaît pas..." (ENTRETIEN, Bruxelles) ;

"La méconnaissance des mécanismes de stationnement rend difficile de prendre des mesures adéquates" (ENTRETIEN, Paris) ;

De cette difficulté de dialoguer naissent des suspicions à l'égard de chaque partie.

[A propos de la taxe compensatoire] "De toute façon, cette taxe n'a jamais été appliquée ; elle est très peu payée. Les promoteurs se débrouillent toujours pour ne pas avoir à la payer" (ENTRETIEN, Grenoble) ;

"Il faut être prudent avec les normes de stationnement. Les promoteurs peuvent rapidement s'adapter et contourner les règles. Ou alors, il faut prévoir des règles dans les POS qui anticiperaient ces comportements..." (ENTRETIEN Lyon).

Les professionnels, en revanche, parviennent parfaitement à faire le lien entre leurs intérêts et la société en générale. Une réglementation trop sévère du marché a pour conséquence, selon eux, de mettre en péril leur activité économique d'une part et de bouleverser l'organisation spatiale de la ville, et donc le développement de l'emploi, d'autre part. En mettant clairement en avant les risques intrinsèques à la profession, couplés aux risques pour les collectivités, ils parviennent mieux à faire pression sur la décision.

Pour rallier les professionnels à leur cause, afin de dépasser les approches sectorielles, les techniciens doivent, dans leurs discours sur le développement durable, intégrer un discours plus social.

- 3 - Les élus, approche politique du stationnement

La décision finale d'imposer une réglementation en matière de stationnement revient aux élus locaux. Le processus de décision est long, et il est difficile d'évaluer comment elle est motivée. Il ne semble pas y avoir de processus homogène de décision. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte. Mais les décideurs politiques essaient d'évaluer les enjeux et les conséquences d'une restriction des places de stationnement. La sphère politique est face à un système complexe, car elle doit à la fois atteindre des objectifs économiques et écologiques, mais aussi satisfaire à son propre intérêt qui est d'optimiser ses chances de réélection, donc sa popularité.

Pour Pierre MULLER⁶⁸, l'élu se trouve dans une "situation d'hyperchoix". "Le problème central des décideurs politiques est de maîtriser l'hyperchoix, "de décider même quand on ne peut pas décider, car ne pas décider, c'est encore décider"⁶⁹. Le fait de ne pas trancher sur une question revient à ne pas vouloir prendre sciemment une forme de responsabilité, ou bien, c'est nier l'existence du problème.

D'une façon générale, les élus doivent arbitrer entre l'activité économique et le pouvoir politique ; entre maintenir un cadre de vie agréable en centre-ville et tenir compte de la périurbanisation ; entre satisfaire des intérêts économiques dans un contexte de préoccupation écologique.

⁶⁸. MULLER Pierre, *Les Politiques publiques*, op. cit., p. 79.

⁶⁹. *Ibid.*, Sur la question de la non-décision comme forme de décision, voir BACHRACH Peter, BARATZ Morton, "Decision and no decision, an Analytical Frame-work", *American Political Science Review*, n°3, septembre 1963, pp. 632-647.

Il y a donc certaines scissions entre les différents domaines : scissions entre l'économique et le politique ; scissions territoriales entre le centre et la périphérie et scissions idéologiques entre l'économie et l'écologie.

- a - Le débat autour de la question des normes de stationnement est-il possible ?

La législation sur les normes de stationnement date, pour la France et pour la Belgique, de la même période (1970). Le Royaume-Uni est ancré dans la logique de la réglementation depuis, nous l'avons vu, plus longtemps, et les premières réglementations, ou initiations en matière de stationnement remontent aux années cinquante.

La réglementation en France est imposée par les communes, alors qu'en Belgique, la réglementation est proposée par le pouvoir fédéral, qui n'a aucune légitimité à contraindre les pouvoirs locaux à la mettre en place.

En France, le débat autour de la question du stationnement, concerne essentiellement le cercle technique des acteurs. L' élu n'intervient qu'en cas de litiges entre les services. On ne peut réellement parler de débat autour de la question du stationnement, celui-ci ayant généralement lieu entre les techniciens. Le débat est donc technocratique.

Jusqu'à présent, "la norme était fixée selon l'histoire" (ENTRETIEN, Lyon), et l'absence de décisions des élus locaux dans ce domaine peut être interprétée comme une forme d'indifférence, volontaire ou involontaire, à l'égard de cette question : "Les élus locaux ne semblent pas avoir vraiment de position sur les normes [...] On continue d'appliquer les normes actuelles, et cela ne fait pas l'objet de réflexions particulières" (ENTRETIEN, Paris). Mais il faut noter également que "les communes ne bougeaient pas car la question du stationnement est quelque chose de sensible" (ENTRETIEN, Paris).

A Bruxelles, le débat est beaucoup plus politique. Très fortement relayée par les médias, la question du stationnement implique davantage tous les acteurs. L'implication importante du parti écologiste dans les plans régional et local contribue fortement à raviver les débats autour de la question. Cependant, les élus ne semblent pas encore prêts à réformer radicalement le système. C'est la raison pour laquelle, même s'il est reconnu que la circulaire DE SAEGER, devrait être modifiée, les élus ne semblent pas prêts à prendre cette décision.

La France comme la Belgique, ont pris conscience de la nécessité de prendre en compte la question des places de stationnement, notamment sur le lieu de travail, pour combattre les situations de congestion. Leur volonté est de diminuer l'offre de stationnement pour restreindre le trafic. Néanmoins, les élus, confrontés à l'hostilité générale face à ces mesures, peinent à prendre des décisions fermes et à réformer radicalement le système.

En France, le débat autour de la question est généralement occulté, et est confiné autour d'un cercle technique d'acteur. Cette approche technocratique de la question du stationnement, a néanmoins permis de modifier sensiblement l'approche. D'une norme

plancher, on s'oriente peu à peu vers une norme plafond, qui tend à se généraliser. En Belgique, le débat autour de la question du stationnement, bien que très médiatisé, n'a pas permis de modifier radicalement l'approche du stationnement.

- b - Centre *versus* périphérie, quel arbitrage ?

L'élu a la lourde responsabilité de gérer les contradictions de la ville. La question de la norme du stationnement entre pleinement dans ces contradictions, car imposer des normes de stationnement en centre-ville peut entraîner des conséquences sur la structure économique de la ville. Le clivage territorial d'une part, qui sépare la ville de la périphérie pose actuellement des problèmes en termes de mobilité. La modification des normes de stationnement risque d'accentuer le phénomène de périurbanisation et donc de renforcer la mobilité des ménages, allant alors en sens contraire des objectifs poursuivis. D'autre part, les élus sont confrontés à une scission sectorielle qui confronte l'économie aux préoccupations écologiques. Ils doivent alors prendre des décisions qui satisfasse l'intérêt économique de la ville tout en respectant les ambitions de respect de l'environnement.

Outre leurs ambitions politiques, l'objectif des élus est de mettre tout en œuvre pour rendre attractive leur ville. L'attractivité de la ville nourrit des ambitions économiques, et les décideurs politiques doivent mettre en place des mesures pour attirer les entreprises, faciliter la mobilité et rendre accessibles les centres. Les politiques fiscales ont également pour objectif d'attirer les entreprises afin de favoriser le développement économique. Cette volonté de rendre attractifs les centres-villages, de renforcer l'image de la ville, passe par certains arbitrages. Soumis à des groupes de pression et devant satisfaire l'intérêt général, le décideur doit arbitrer.

- i - *Le stationnement comme atout, le risque de la fuite des entreprises*

Actuellement, face aux propositions de restrictions des places de stationnement dans les immeubles de bureaux, les professionnels de l'immobilier, exercent sur le décideur une sorte de chantage, menaçant de quitter la ville au profit de la périphérie, où les normes sont moins restrictives. Les professionnels de l'immobilier font donc jouer la concurrence territoriale pour négocier auprès des décideurs.

"Le problème vient des entreprises elles-mêmes, qui nous font une sorte de chantage. Elles font pression pour qu'il y ait des places de stationnement [...] Il y a une forte pression de la part des grandes entreprises qui veulent s'implanter [...] et il est très difficile de résister et de ne pas satisfaire leurs exigences" (ENTRETIEN, responsable administratif Grenoble).

Malgré leur volonté affichée de réformer le système de stationnement, les décideurs ne peuvent réellement faire la part entre le "bluff" et la réalité. Nous l'avons vu, l'attractivité de la ville pour les entreprises ne dépend pas uniquement de la possibilité de stationner. Néanmoins, les élus ne semblent pas prêts à prendre le risque de faire fuir les entreprises. Les entreprises se trouvent dans une relation "marchande" avec les élus locaux où la négociation s'inscrit dans une démarche de négociation avec des propositions. Cette concurrence territoriale s'exprime à quatre niveaux

géographiques : tout d'abord, entre la ville-centre et sa périphérie immédiate, ensuite, entre les communes d'une même région urbaine, puis, entre des villes plus éloignées et enfin entre villes de pays différents.

La réduction du nombre de places de stationnement semble aux yeux de nos différents interlocuteurs constituer un frein au développement de l'activité économique.

"Pour les communes, le stationnement va avec le bureau, et c'est cela qui fait venir les investissements. [...] Dans les communes périphériques à Paris, il y a beaucoup de bureaux [...]. Il y a une rivalité, c'est certain. [...] Les élus pensent encore, que plus on fait de parkings, plus on a d'investisseurs" (ENTRETIEN, responsable administratif Paris).

La compétition territoriale entre le centre et sa périphérie, et plus largement entre villes de communes et de pays différents est le principal argument utilisé par nos interlocuteurs français, belges et anglais. Cette compétition, que l'on peut même qualifier de rivalité entre les communes est particulièrement ressentie à Bruxelles-Capitale, où la question du stationnement est un argument pour attirer les entreprises ⁷⁰. Un article paru dans la quotidien belge souligne cette compétition :

"Entre l'Otan et l'aéroport, c'est le boom de la construction. La périphérie aspire les bureaux. Un nouveau pôle administratif concurrence les 19 communes. Des sociétés délocalisent attirées par le ring et l'absence de taxes locales".

Article du 22 avril 1999 de François ROBERT

Le stationnement constitue un des arguments de séduction des entreprises. Les professionnels de l'immobilier de bureaux insistent sur le besoin de cohérence de la politique des transports. Cette cohérence doit être, avant tout, communale pour être efficace et non-discriminante.

Dans ce contexte, la réglementation du stationnement pour l'immobilier de bureaux ne peut être efficace sans l'élaboration d'une vision commune des élus locaux se traduisant par la définition d'une politique cohérente entre les différentes communes. C'est à cette seule condition que l'argument stationnement ne sera plus considéré comme discriminant pour l'accueil des entreprises. (ENTRETIEN, Bruxelles)

⁷⁰ Rappelons que la région de Bruxelles a connu depuis une vingtaine d'années une fuite importante de ses habitants au profit de la région Flamande, et que les entreprises commencent à s'installer dans les zones limitrophes, bénéficiant ainsi de l'attractivité de Bruxelles tout en n'étant pas soumis à la réglementation bruxelloise (études d'incidence).

"En dix ans, la taille moyenne des complexes de bureaux, en périphérie, est passée de 4 000 à 20 000 mètres carrés, et de grosses sociétés (DHL, Microsoft) quittent Bruxelles. Il y a aujourd'hui 750 000 m² de bureaux hors des 19 communes et ce chiffre augmente de 130 000 m² par an. Les autorités flamandes et wallonnes font tout pour séduire les clients [...]

C'est entre l'Otan et l'aéroport que le développement est le plus rapide [...]

La zone a de solides arguments. La Région flamande vient d'augmenter les gabarits [...]: du rez + 2 étages, on est passé au rez + 5 étages; [...]

La célèbre circulaire DE SAEGER (un parking pour 50 m² de bureaux) tombe ici à un parking pour 30 m². [...] Qui s'installe en périphérie ? Des firmes qui se délocalisent des 19 communes, d'autres qui sont attirées par l'Europe et d'autres qui connaissent un réel développement [...]" (ENTRETIEN).

En effet, les professionnels de la Région de Bruxelles-Capitale souffrent de la concurrence avec les autres régions de la Belgique. Cette région qui a déjà connu de fortes délocalisations risquent de voir sa situation se dégrader davantage si la compétition entre ses homologues est renforcée à travers les normes de stationnement.

- ii - Le départ des entreprises, le risques financier

Les élus sont donc confrontés au risque de perdre de l'attractivité pour les entreprises, ce qui induit une perte financière importante, puisque le départ des entreprises conduirait à une perte en terme de taxe professionnelle.

"Le problème est financier. Si, l'entreprise part en périphérie, c'est toujours une partie de la taxe professionnelle que la ville n'aura pas. A long terme cela peut poser des problèmes importants" (ENTRETIEN élu local Grenoble).

En France, l'idée d'une taxe professionnelle unique (TPU) pour les agglomérations est rendue possible dans la loi CHEVENEMENT (1999 ⁷¹) et suppose alors la création d'une communauté d'agglomération. Elle constitue bien aujourd'hui un enjeu essentiel face à cette question de la concurrence entre le centre et la périphérie.

- c - Economie versus écologie, quelles priorités ?

Nous l'avons vu, les élus doivent arbitrer entre des ambitions économiques et des priorités écologiques.

"Je comprends parfaitement les élus qui veulent décongestionner les villes, lutter contre la pollution, mais ils doivent arbitrer entre le développement économique de la ville et les politiques environnementales, c'est un juste milieu à trouver. C'est un choix politique, mais après il faut prendre ses responsabilités" (ENTRETIEN, conseiller en immobilier d'entreprise).

Les politiques environnementales à mettre en place ne sont pas toujours en adéquation avec les ambitions économiques, même si elles ont pour objet de satisfaire l'intérêt général. De fait, les mesures écologiques ne sont pas toujours comprises par les

⁷¹ Loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

acteurs économiques. Cette dualité sectorielle est au cœur des débats politiques, notamment entre les libéraux et les écologistes.

En France, la scission entre les deux discours est beaucoup moins virulente qu'elle ne l'est en Belgique. En effet, le discours écologique en France est modéré. En revanche, le parti écologique belge est beaucoup plus présent et médiatisé.

"Si, aujourd'hui, le discours pro-voiture baisse, dans les faits, dans les partis politiques, les choses n'évoluent pas. C'est de la compétence du maire de Bruxelles qui est un Libéral, et pour lui, la voiture c'est la liberté. C'est donc difficile de faire changer les choses"

"Dès que l'on touche à la voiture, les Libéraux et la droite sont contre. Ils sont conscients des problèmes, mais dès qu'il faut passer à la pratique, ils ont peur des réactions des commerçants, des entreprises. Ils ont peur des délocalisations". (ENTRETIEN député écologiste de la région Bruxelles-Capitale).

Le discours économie – écologie est donc politique. Néanmoins, certains élus ont déjà pris conscience que ce clivage ne pourra aboutir à une solution optimale.

On voit bien ici toute la difficulté pour les élus locaux de prendre des décisions et de définir des réglementations qui pourraient, selon eux, nuire à l'économie, mais aussi à leur image politique.

Personne ne songe à chasser l'automobile, mais il faut réduire la pression qu'elle exerce sur les villes-centres et la politique de stationnement est un des principaux leviers dont nous disposons pour y parvenir. La priorité des priorités, c'est d'installer des parkings de rabattement à la périphérie pour assurer le passage du secteur périurbain à la ville dense. Dans le centre il faut résister à la tentation d'augmenter la capacité totale de stationnement qui ne ferait qu'aggraver une circulation déjà difficile à supporter. L'exemple de certaines villes montre bien les effets produits dans ce domaine par une politique de fuite en avant ⁷².

Article paru dans Les Echos du 14 juin 2000 et intitulé : "Stationnement et renouvellement urbain".

"Je crois que l'intelligence c'est un jeu combiné entre les règles et la loi du marché. Je ne pense pas que les pouvoirs publics ont vocation à excessivement réglementer. Il faut laisser faire la loi du marché [...]. Il faut simplement réguler la liberté". (ENTRETIEN)

- d - Résoudre les contradictions ou les gérer ?

Nous l'avons vu, il est difficile pour l'élu de prendre des décisions sans léser une partie des acteurs. L'élu doit à un moment donné trancher et décider en fonction d'objectifs déterminés d'une part et en fonction de ses propres intérêts d'autre part. La difficulté réside dans le fait que les objectifs des acteurs sont différents et qu'ils ne raisonnent pas selon le même référentiel. Inscrits dans leur propre logique et leur propre intérêt, les acteurs agissent ou voudraient agir selon leur propre conception. Deux logiques

⁷² Article paru dans Les Echos du 14 juin 2000 et intitulé : "Stationnement et renouvellement urbain".

différentes sont alors en opposition : la logique du marché, dont l'approche est marchande, et la logique de la "ville durable", dont l'approche est multi-critères.

Le principe de la ville durable, mis en avant par la Commission Européenne, repose sur une démarche intégrée combinant la planification des transports, la planification de l'environnement et la planification spatiale. Le concept de durabilité suppose que les mesures mises en place puissent assurer la mobilité sans nuire à l'environnement, dans des conditions économiques satisfaisantes.

Jusqu'à présent, au niveau local, le "référentiel du marché" s'est imposé de façon très nette. Par exemple en 1995, à Paris, lors de la révision du POS, le maire a tranché en faveur de normes plancher et non plafond en mettant en avant qu'il ne fallait pas pénaliser le développement économique, notamment celui de l'immobilier de bureaux. Ce référentiel est également celui qui prévaut à Lyon et à Bruxelles. (ENTRETIEN, responsable administratif, Paris).

A Grenoble, si la mise en place de normes plafond pour le secteur Nord-Ouest du POS est le signe d'une volonté politique visant à limiter l'utilisation de la voiture personnelle, cette démarche reste en réalité très hésitante. En effet, les élus grenoblois ont gardé la possibilité de gérer les dossiers au cas par cas ⁷³ :

"Selon les activités, il y a possibilité de négocier [...] En fait, c'est une fois de plus pour éviter que les entreprises partent ailleurs" (ENTRETIEN, responsable administratif Grenoble).

On peut noter qu'il y a un paradoxe entre d'une part, la volonté politique d'instaurer des normes plafond, volonté fortement influencée par les élus écologistes de la ville de Grenoble et, en même temps, le fait de laisser aux élus "une porte ouverte" pour gérer les dossiers au cas par cas (ENTRETIEN, maire-adjoint de Grenoble).

Il semble donc qu'aujourd'hui encore la logique marchande et économique s'impose davantage que la logique écologique. Intégrer le concept de durabilité dans la mise en place des réglementations sera sans aucun doute un processus long à mettre en place et à faire accepter.

En effet, les élus semblent eux-mêmes perplexes sur la généralisation des normes plafond, et à la question : les normes de stationnement vous paraissent-elles être des mesures suffisantes ? un élu de la ville de Grenoble chargé de l'urbanisme répond :

⁷³ Il est en effet écrit dans le POS de Grenoble, pour le secteur Nord-Ouest, là où une norme plafond a été instaurée : "ces maxima pourront être dépassés dans le cas où des places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire".

"Non, je ne pense pas. [...] Je pense qu'il sera difficile de généraliser cette norme plafond, du moins je pense que ce sera long. Il y a plusieurs phénomènes qui entrent en ligne de compte, c'est le problème de l'étalement urbain toujours difficile à maîtriser [...] Plusieurs actions doivent être menées de front". Enfin, à la question : Mettre en place des normes plafond, est-ce une décision politiquement difficile ? "Je dirais que c'est difficile économiquement à mettre en place". (ENTRETIEN)

Le référentiel du marché reste encore dominant dans le processus de décision. Le concept de ville durable commence néanmoins à être intégré à tous les discours, non seulement politique, mais aussi technique.

- 4 - Relations réticulaires et marchandes, l'exemple de la négociation à Lyon

Après avoir identifié les différents types d'acteurs, on voit que ces derniers sont inscrits dans un système d'action complexe. Les relations que les individus nouent et entretiennent à l'intérieur de ce système dépendent des transactions qu'ils réalisent. Les relations ne sont donc par uniquement économiques, c'est-à-dire uniquement tournées vers l'action économique, mais peuvent également être sociales. Il peut alors exister des déterminants sociaux à l'action économique. Cette absence de dichotomie entre l'économique et le social se retrouve dans les préceptes de la Nouvelle Sociologie Economique, pour laquelle : l'action économique est une catégorie de l'action sociale ; l'action économique est insérée dans des réseaux de relations personnelles ; les institutions économiques sont des constructions sociales (PHELIZON, 1997)⁷⁴.

Les sciences sociales utilisent le terme de réseau pour décrire un ensemble complexe de liens entre des personnes ou des groupes sur un territoire, ou encore, plus précisément, pour rendre compte des relations cachées, clandestines, déviantes de ces personnes et de ces groupes. Un réseau désigne un ensemble de points (personnes, groupes, lieux, stations, etc.) liés selon des modalités multiples, de telle manière qu'ils forment un système d'échange de biens, de personnes, d'énergies, de capitaux, d'informations (BASSAND, 1993)⁷⁵.

Ainsi, les relations entre les acteurs du système sont, comme nous l'avons vu, à la fois réticulaires et marchandes. Il s'agit alors de voir comment cet enchevêtrement de relations peut aboutir à une décision.

- a - La révision du POS de Lyon

A travers l'exemple de la révision du plan d'occupation des sols de Lyon, il est intéressant d'étudier comment les différents acteurs impliqués dans le processus de décision des normes de stationnement, sont entrés dans la négociation. Nous verrons

⁷⁴ PELIZON, E., (1997), *Economie procédurale, Nouvelle Sociologie Economique et Réseaux*, Thèse de Sciences Economiques et de Gestion, Université Lyon 2.

⁷⁵ BASSAND M., (1993), "Dynamique des réseaux et des sociétés", in Flux, Paris, n°13/14.

alors comment, à l'issue, de la négociation, la décision est mise en pratique par les professionnels de l'immobilier de bureaux.

Le 14 octobre 1997, le Comité syndical du SYTRAL (autorité organisatrice des transports en commun) vote le plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise. Concernant les normes de stationnement, ce document donne les précisions suivantes :

Le POS en cours de révision contiendra de nouvelles normes qui seront des normes plafond, et non plus des normes plancher :

- Au plus, 1 place par 300 m² de bureaux
à moins de 400 mètres d'une station de métro ou d'une ligne
forte réalisée ou projetée, au centre de l'agglomération et sur la
première couronne où les transports en commun maillent le
territoire,

- Au plus 1 place pour 200 m² de bureaux
dans les autres secteurs de l'agglomération ⁷⁶.

A cette époque, le POS de l'agglomération lyonnaise est en cours de révision. A l'issue de ce vote, les responsables politico-administratifs en charge de l'élaboration du POS s'interrogent sur la compatibilité éventuelle entre POS et PDU.

Des voix se sont élevées contre le fait que le PDU définisse des normes concernant le privé et reste muet sur le stationnement public en particulier sur la voirie. Etait-ce un objectif de la loi ? Pas évident ! De plus, des élus se sont émus de la précision des orientations du PDU à ce sujet. (ENTRETIEN, responsable administratif).

Il est alors décidé de proposer dans le POS, en cours de révision, les normes minimales suivantes :

1 place de stationnement pour 100 m²
dans les communes périphériques,

1 place pour 150 m²
dans le secteur centre-Lyon et Villeurbanne ⁷⁷ :

Dans cette révision, on a essayé d'homogénéiser les choses et après de nombreuses discussions difficiles, on a proposé une solution médiane [...] c'est-à-dire que la collectivité n'incite pas à réaliser de nombreuses places de stationnement pour le bureau, mais elle n'empêche pas non plus les réalisations si le marché en exprime la nécessité. [...] Je pense que dans certains endroits, on va continuer à voir les promoteurs réaliser 1 place pour 40 m² (ENTRETIEN responsable administratif).

Le projet de POS est alors soumis pour avis au Préfet qui, en février 2000, note que "le plan des déplacements urbains [...] est traduit de manière approximative dans le POS" et rappelle que le PDU "préconise que le POS contienne des normes plafond et

⁷⁶ PDU de l'agglomération Lyonnaise, op. cit., p. 22.

⁷⁷ La révision antérieure du POS prévoyait des normes en périphérie qui oscillaient entre 1 place minimum pour 25 m² de bureaux et 1 place minimum pour 50 m² de bureaux.

non plus des normes plancher". Il souligne également que les normes préconisées dans le POS sont très éloignées de celles prévues dans le PDU.

En mars 2000, un autre élément accroît l'incertitude concernant la rédaction du POS, c'est le projet de loi GAYSSOT sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU). Celle-ci, dans sa version soumise en première lecture à l'Assemblée Nationale, prévoit que les PDU s'imposent aux Plans Locaux d'Urbanisme. Les objectifs de cette loi en matière de politiques de déplacements sont clairement affichés par Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, du Logement et du Transport qui affirme :

Jusqu'à maintenant les plans de déplacements urbains sont peu contraignants. L'objectif de la loi est de leur permettre d'être de véritables outils de régulation, notamment pour mettre en place des politiques de stationnement plus cohérentes à l'échelle de l'agglomération. Le PDU permettra de définir de grandes orientations en matière de stationnement sur voirie, avec la mise en place notamment d'une tarification cohérente, ainsi qu'en matière de parkings de rabattement autour des grands axes de transports en commun [...]

Extrait du discours prononcé par Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, le 8 mars 2000 devant l'Assemblée Nationale.

Cette perspective d'exigence de compatibilité du POS vis-à-vis du PDU a renforcé l'idée que le projet de POS pouvait être fragile :

"Si, on ne changeait rien, on allait vers un recours des associations sur le POS, en particulier de la part de DARLY"⁷⁸ (ENTRETIEN, responsable administratif).

Face à cette situation, l'exécutif du Grand Lyon prend en mai 2000 la décision d'introduire des normes plafond :

- 1 place pour 75 m² dans le secteur centre (Lyon et Villeurbanne),
- 1 place pour 25 m² pour la périphérie⁷⁹.

Le POS sera voté par l'assemblée communautaire en juillet 2000.

Vis-à-vis du Préfet, cette solution sera présentée comme une première étape qui sera suivie par d'autres étapes de renforcement des restrictions liées au développement du réseau de transports collectifs (lignes fortes). Le Grand Lyon prendra l'engagement d'un bilan deux ans après (ENTRETIEN responsable administratif).

- b - L'entrée dans la négociation

Plusieurs types d'acteurs sont intervenus et ont fait pression pour que le dossier concernant les normes de stationnement dans les immeubles de bureaux soit amendé :

⁷⁸ . La DARLY : Association se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise.

⁷⁹ On peut noter que la norme retenue pour la périphérie est très peu restrictive puisqu'elle permet de réaliser près d'une place par emploi. On considère en effet qu'un employé utilise environ entre 18 et 25 m² de bureaux.

tout d'abord les acteurs institutionnels comme les services de l'Etat ; le SYTRAL qui a reconnu que la notion de "lignes fortes" avait un contenu imprécis dans le PDU et donc qu'il "fallait temporiser" (ENTRETIEN) ; ensuite, des acteurs associatifs prônant le développement des transports collectifs, comme notamment DARLY ; enfin, les professionnels de l'immobilier de bureaux, qui ont exercé une forte pression sur les élus locaux. Ces derniers ont sans doute pesé lourdement dans la définition des normes retenues. En effet, les professionnels de l'immobilier se sont particulièrement mobilisés, jugeant que les premières normes proposées étaient "irréalistes" et seraient "catastrophiques" pour l'économie de la profession.

"Quand le Sytral a dit, il faut au plus 1 place de parking pour 300 m² de bureaux, c'est autoritaire, c'est inconséquent. On s'est fortement opposé à cela. Cette règle de parking n'est pas applicable car on va perdre [...] Avec cette norme, le problème c'est que l'on stoppe toute création de bureaux du jour au lendemain" (ENTRETIEN, section Immobilier d'entreprise de la FNAIM).

"On a fait un courrier à Raymond Barre qui nous a compris [...]. Ceux qui tiennent l'urbanisme étaient pour nous. BARRE a tranché pour nous, c'est-à-dire pour 1 place pour 75 m² de bureaux. [...] C'est le résultat de notre lobbying, c'est notre action, on a été écouté. On a fait du bruit" (ENTRETIEN, section Immobilier d'entreprise).

Les normes définies en mai 2000 sont, pour l'un de nos interlocuteurs le résultat d'un choix "à la lyonnaise" :

"les responsables administratifs avaient proposé 1 place maximum pour 100 m² de bureaux. Aujourd'hui, il se fait 1 place pour 45-50 m², c'est la norme demandée par les promoteurs. Les élus ont donc fait la moyenne entre ce que demandaient les promoteurs et ce que demandaient les services" (ENTRETIEN).

Le président du Grand Lyon a joué ici un rôle de médiateur entre services techniques et professionnels de l'immobilier de bureaux et entre les élus eux-mêmes.

La norme maximum d'1 place pour 75 m² de bureaux dans le secteur centre (Lyon et Villeurbanne) est donc le résultat d'un compromis ou d'un arbitrage politique. On voit que la zone de négociation se situait entre 1 place pour 50 m² (volonté des professionnels de l'immobilier) et 1 place pour 100 m² (première proposition des politiques). Toutefois, chaque partie connaissant bien les rouages de la négociation avaient dans un premier temps proposé des normes bien différentes de ce qu'ils souhaitaient réellement, espérant que le processus de négociation les conduirait vers une norme acceptable. Ainsi, lorsque les promoteurs proposaient 1 place pour 50 m² au plus, ils ne se sacrifiaient pas, puisque actuellement le nombre de places de stationnement réellement construites, selon les promoteurs eux-mêmes, est de l'ordre de 1 place pour 40 à 50 m².

"Les promoteurs (FNAIM, FNPC, CCI) avaient agi et écrit à Barre sur les dangers de l'application du PDU sur l'économie de l'agglomération. Ils admettaient l'idée d'un maximum sur la base d'1 place pour 50 m². Mais, officiellement ils admettaient 1 place pour 75 m²" (ENTRETIEN).

A Lyon, la définition de la norme de stationnement oppose, non pas deux idéologies politiques différentes (opposition de la gauche et de la droite), mais plutôt deux méthodes différentes concernant l'intervention des pouvoirs publics. Certains souhaitent laisser faire le marché et réorienter les désajustements par des réglementations souples, d'autres veulent réglementer fortement afin de mener des actions fermes pour atteindre les objectifs poursuivis. S'opposent ici des ambitions économiques et écologiques.

Chaque acteur du système est en position de pouvoir relatif, puisque chacun détient un pouvoir de pression ou d'influence sur l'autre. Les rapports entre les acteurs sont des rapports de force. La maîtrise de la technique chez les premiers s'apparente à la maîtrise des moyens "militaires". Les promoteurs et les entreprises font peser sur la ville des risques économiques. Face à ces conflits, la puissance publique n'a quasiment plus de pouvoir, puisqu'elle doit arbitrer entre des décisions techniques qui s'appuient sur des justifications théoriques et scientifiques, un risque économique qui s'appuie sur la pression des principales activités économiques de la ville et le risque politique qui est électoral.

Section 1.2 Interprétation du cadre normatif et ses conséquences économiques

Sur la question de l'étalement urbain, si dans les années 60/70, l'objectif était de "lutter" ou "d'éviter" le gigantisme urbain, dans les années 80, de "limiter" l'étalement urbain ; puis dans les années 90 de "maîtriser" ce phénomène, il s'agit plutôt aujourd'hui, de "canaliser" cet étalement urbain ⁸⁰.

S'intéresser à la question du stationnement sur le lieu de travail s'inscrit dans une problématique d'étalement urbain et de forte tertiarisation de l'économie depuis la fin des années postindustrielles. Cette transformation du secteur de l'économie s'est traduite par une demande importante de locaux destinés aux bureaux, et, malgré la crise qu'a connu l'immobilier en 1992 - 1993, cette demande ne cesse aujourd'hui de s'intensifier. Ainsi, de nombreux centres tertiaires se sont développés, d'abord en centre-ville mais aussi et surtout en périphérie des villes, entraînant une mobilité croissante des pendulaires, qui profite surtout à la voiture individuelle. Le secteur tertiaire aujourd'hui représente donc une manne économique pour les villes, et avec son intensification, de nouveaux acteurs du système sont à prendre en compte lorsque les

⁸⁰ BEAUCIRE, F., DUFLOS, E., ROSALES-MONTANO, S., TURCHETTI, I. (1999) : "Stratégies urbaines et outils de planification de la ville et des transports. Bilans et réflexions", Fédérations Nationales des Agences d'Urbanisme, PREDIT, Agence d'Urbanisme, Septembre 1999, p 2.

questions de réglementation du stationnement sur le lieu de travail sont abordées : les promoteurs, les investisseurs et les entreprises.

Face à l'hétérogénéité des acteurs en présence (planificateurs, urbanistes, politiques et acteurs privés), aux intérêts divergents, le système se complexifie. La préoccupation principale de notre recherche est de voir si la réglementation des places de stationnement sur le lieu de travail est en mesure de réduire efficacement l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile - travail, ou si au contraire toute norme incitera à la déviance du système. En d'autres termes, l'Etat doit-il intervenir pour réglementer le marché, ou au contraire doit-on admettre que le marché est capable de s'auto-réguler ?

La question du stationnement est un domaine complexe dans la mesure où elle est source de conflit, car ses enjeux sont considérables. Les enjeux du stationnement ne concernent pas uniquement des préoccupations environnementales, mais il est également un instrument de politiques pour la ville. La question du stationnement doit donc composer avec différents objectifs pour la ville. Une restriction hasardeuse des places de stationnement pourrait entraîner des effets en contradiction avec les objectifs poursuivis. D'une part, le développement des activités économiques aux périphéries des villes, entamé depuis trente ans, risque de faire perdre de l'attractivité des centres-ville. Une diminution excessive des places de stationnement en centre-ville pourrait avoir pour effet d'accélérer la fuite de la ville vers la périphérie. Il est donc important de maintenir un degré d'accessibilité automobile dans le centre. D'autre part, ce phénomène de fuite de la ville peut également être ressenti par la population. Les résidents doivent être incités à maintenir leur logement dans le centre.

L'objectif de la recherche est d'évaluer les risques que pourrait avoir la réduction des places de stationnement sur le lieu de travail au niveau des comportements des professionnels du bâtiment, et des stratégies de localisation des entreprises. Une application simpliste des restrictions de place de stationnement sur le lieu de travail pourrait inciter les promoteurs à délaisser la ville centre au profit de la périphérie, accentuant l'étalement urbain et entravant le développement économique de la ville. Il s'agira, dans un premier temps de voir, si la "menace" est crédible, ou si au contraire la localisation dans le centre ville représente un atout trop important pour qu'elle puisse être délaissée ; et dans un deuxième temps de voir si les mesures prises concernant le stationnement sur le lieu de travail seront effectivement bénéfiques au transfert modal des pendulaires.

La méthode de la recherche s'appuiera encore sur les entretiens semi-directifs réalisés auprès de différents interlocuteurs directement ou indirectement engagés dans la problématique de l'immobilier de bureaux et des places de stationnement s'y rapportant.

Précisons que la problématique reprend les propos tenus lors d'une précédente recherche : "La présence des bureaux dans le centre-ville constitue une pièce fondamentale du devenir urbain, premièrement dans la définition de la centralité qui dans le modèle nord-américain se confond avec le Central Business Area, deuxièmement dans l'organisation du système de déplacement en général et des transports en particulier : la radialité des réseaux n'est-elle pas fondée sur la présence au centre d'un formidable pôle d'emplois ? Cette représentation et cette fonction ne

sont-elles pas un héritage de la pensée urbanistique ? Plus prosaïquement, les obligations faites aux implantations de bureaux de construire un grand nombre de place de stationnement n'ont-elles pas constitué un frein à l'évolution du bâti et une incitation des hommes d'affaires à quitter le centre-ville pour choisir des localisations moins contraignantes ou moins coûteuses ?" (CETUR, 1994) ⁸¹

Pour comprendre l'effet du stationnement sur la mobilité des pendulaires il est nécessaire de comprendre au préalable le processus de localisation des bureaux à l'échelle urbaine. La tertiarisation de l'économie s'accompagne inévitablement de la bureaucratisation de l'espace urbain. Il s'agit de voir quelles sont les stratégies de localisation des entreprises tertiaires, quels sont alors les effets de la réglementation du stationnement sur le choix de localisation des entreprises.

La tertiarisation de l'économie s'est accompagnée d'une demande accrue de bureaux dans les centres-villes, modifiant ainsi l'espace urbain. Signes de la dynamique de la ville, l'immobilier d'entreprise a introduit différents acteurs dans l'économie urbaine. Ces acteurs sont notamment les entreprises elles-mêmes les promoteurs et les investisseurs, auxquelles font face les collectivités locales.

Le volume des constructions de bureaux en centre-ville connaît un essor considérable depuis les années soixante dix. La construction de bureaux a connu deux phases d'accélération : 1970 - 1975 et 1984 - 1989. En premier lieu, il faut noter que l'expansion du tertiaire (services, commerces, transports, institutions financières, assurances, services publics) est une des transformations fondamentales que connaissent tous les pays industrialisés. L'activité tertiaire regroupe près de 70 % des emplois en l'an 2000 (en 1985, elle concentrait déjà en France 65 % des emplois) ⁸². Cette expansion de l'activité tertiaire s'est traduite par un essor très important du volume de constructions annuelles de bureaux. A titre d'exemple, concernant le stock total, on est passé en France de 500 000 m² construits en 1965 à 3 millions de m² en 1975 et 6 millions de m² en 1989. Le parc de bureaux a doublé entre 1970 et 1989 pour atteindre les 100 millions de m². Cet essor a cependant été freiné par la crise économique du début des années 1990. Une baisse régulière de mises en chantier s'observe jusqu'en 1997. On passe ainsi de 3,7 millions de m² mis en chantier en 1991 pour atteindre 1,5 millions en 1994 et 1,06 millions en 1997. L'année 1998 marque le début d'une légère reprise avec 1,2 million de m² construits ⁸³. Cette crise a par ailleurs fortement affecté le secteur de l'immobilier de bureaux de nombreux pays européens, à l'exception toutefois de la région Bruxelles-Capitale qui est restée un marché relativement stable. Mais la construction de bureaux reste un phénomène essentiellement lié aux agglomérations et à leurs périphéries ⁸⁴.

⁸¹ CETUR (1994), *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?*

⁸² *Ibid.*, p. 34.

⁸³ Sur ce point, voir le document réalisé par la Fédération Nationale des Promoteurs Constructeurs, *Mémento Statistique*, 1999, p. 28.

⁸⁴ Pour une analyse détaillée voir JARRIGE Jean-Marie et alii, *op. cit.*, notamment pp. 29-42.

C'est donc tout un marché qui s'est structuré autour de la construction de l'immobilier de bureaux, avec un système à quatre acteurs. A la base de ce système, il y a le promoteur, véritable chef d'orchestre, qui réunit tous les acteurs nécessaires permettant la construction des immeubles de bureaux. Il coordonne donc la réalisation technique d'un projet. Puis, travaillant en étroite collaboration avec le promoteur, il y a le conseiller en immobilier d'entreprise qui est chargé de la commercialisation. Ensuite, on trouve l'investisseur qui, dans une logique de placement, achète des immeubles neufs ou réhabilités. Enfin, il y a l'entreprise elle-même qui, dans 90 % des cas, loue ses locaux à un investisseur.

En second lieu, l'extension du marché de l'immobilier de bureaux va de pair avec les nouvelles exigences des entreprises et des administrations qui réclament au fil du temps un nombre toujours plus important de surface de bureaux. Deux points sont à prendre en considération : le développement des sociétés de services et l'innovation technologique (informatique, bureautique, nouveaux réseaux de communications, etc.) qui caractérisent l'évolution de ces vingt dernières années. A ceci, il faut ajouter une évolution des bureaux d'un point de vue fonctionnel avec la création de nouvelles formes "d'immobilier tertiaire intégrant la polyvalence, les réseaux de communication, un cadre bâti évolutif, la rapidité de mise en œuvre".

De nouveaux sites tertiaires se sont développés dans le centre des villes, mais aussi et surtout en périphérie pour créer des sites plus fonctionnels, plus spacieux et plus accessibles. Mais la question de l'accessibilité pose également celle des possibilités de stationnement à proximité des bureaux. Les promoteurs immobiliers sont tenus de respecter les normes de stationnement imposées par les pouvoirs publics.

Nous avons vu le cadre normatif en matière de stationnement des différents pays, il s'agit de voir comment celui-ci est interprété et mis en place dans les différentes villes étudiées, et quel est son impact sur les stratégies de localisation des entreprises. L'objectif de la recherche est d'évaluer les risques que pourrait avoir la réduction des places de stationnement sur le lieu de travail au niveau des comportements des professionnels du bâtiment, et des stratégies de localisation des entreprises. Une application simpliste des restrictions de place de stationnement sur le lieu de travail pourrait inciter les promoteurs à délaisser la ville centre au profit de la périphérie, accentuant l'étalement urbain et entravant le développement économique de la ville.

Il s'agira, dans un premier temps de voir, si la "menace" est crédible, ou si au contraire la localisation dans le centre ville représente un atout trop important pour qu'elle puisse être délaissée ; et dans un deuxième temps de voir si les mesures prises concernant le stationnement sur le lieu de travail sera effectivement bénéfique au transfert modal des pendulaires.

L'attitude et le sentiment des acteurs du système (promoteurs, entreprises et acteurs institutionnels) face aux normes de stationnement évoluent en fonction du contexte des villes.

- 1 -Grenoble, ambitions volontaires et normes "plafond souples"

Les questions de la circulation et du stationnement sont au cœur des préoccupations de la ville de Grenoble. En effet, Grenoble doit trouver un équilibre qui satisfasse à la fois l'activité économique de la ville, l'attractivité, tant pour les entreprises que les résidents, tout en répondant, comme le veut la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, à des exigences environnementales contraignantes. Grenoble affiche dans son PDU une forte volonté de report modal, cependant les mesures mises en place, notamment concernant les localisations des activités ne sont pas toujours en cohérence avec les objectifs fixés. La localisation des emplois et des activités est, malgré la densité du centre-ville, située en périphérie d'agglomération induisant de nombreuses migrations alternantes à destination des couronnes, favorable à l'utilisation de l'automobile.

Ainsi, la structure spatiale de Grenoble renforce et incite, malgré un réseau de transport collectif structuré (2 lignes de tramway, 3 lignes de trolleybus, 15 lignes de bus et 50 millions de voyageurs par an), à l'utilisation de la voiture. Cette incitation à l'utilisation de moyens de déplacements individuels motorisés est renforcée par une offre de stationnement dans le centre (tant publics que privés) pléthorique.

Le choix du mode de transport des pendulaires grenoblois est fortement corrélé au fait de disposer ou non d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Quelle que soit la crédibilité du service de transport collectif, c'est davantage la possibilité de stationner qui motive le choix du mode. Vincent KAUFMANN et Jean-Marie GUIDEZ ont montré dans leur étude comparée de différentes agglomérations ⁸⁵ que la disposition d'un stationnement assuré à son lieu de travail entraîne neuf fois sur dix l'usage de l'automobile pour aller travailler : L'étude a montré que 55% des entreprises disposent de stationnement et génèrent 94% de déplacements motorisés ; et que 45% qui ne disposent pas de stationnement génèrent (tout de même) 53% de déplacements motorisés.

A l'automne 1997, l'agglomération grenobloise a enclenché des études afin d'élaborer le nouveau PDU et en mars 1999, les orientations de la Métro ont été incluses dans le PDU. Le PDU de Grenoble est placé sous l'égide du S.M.T.C.

Les objectifs du PDU de Grenoble ⁸⁶ sont d'un côté améliorer la qualité de vie urbaine et de protéger l'environnement quotidien et la santé des habitants des 23 communes de l'agglomération, d'un autre côté de favoriser la vitalité économique, commerciale et universitaire de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise et enfin de conforter la solidarité entre les territoires de l'agglomération, en s'inscrivant dans une véritable dynamique d'aménagement qui réponde aux besoins des zones sensibles. Tout en garantissant de meilleures conditions de déplacement, quel que soit le mode utilisé, pour tous les habitants et instaurer progressivement un nouvel équilibre entre les différents modes.

⁸⁵ Kaufmann V, Guidez JM, *Les citoyens face à l'automobilité. Etude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, Dossier CERTU n° 80, juin 1998, p 77.

⁸⁶ Source : La Metro, www.lametro.com, site visité en juin 2000.

Pour y parvenir, le PDU vise pour 2010 :

- ⇒ Une baisse significative du trafic automobile : de 54% à 48%
- ⇒ Une forte augmentation de l'usage des transports en commun urbains : de 14% à 17%
- ⇒ Une reconquête de la pratique du vélo : de 5% à 8%
- ⇒ Une consolidation de la marche à pied

La diminution de l'usage de la voiture est une des priorités du PDU. Le principe de reconquête du cadre de vie urbain développé dans le PDU consiste à décharger les voiries des centres villes et du cœur de l'agglomération en transférant leur trafic sur les voies rapides et sur la rocade. La place ainsi libérée sera affectée aux transports en commun et aux modes doux. Il convient de dissuader les personnes venant travailler dans l'agglomération d'occuper des places de stationnement à la journée et de les inciter à utiliser les transports collectifs. La création de nouveaux parcs relais permettra de garer sa voiture en périphérie et d'accéder facilement à des transports publics performants (train, tramway, bus) avec des tarifs avantageux.

Le champ d'application du POS de Grenoble s'applique sur l'ensemble du territoire de la commune de Grenoble. Néanmoins, il existe une réglementation spécifique selon les secteurs ⁸⁷.

"Le stationnement des véhicules doit être assuré en dehors des voies publiques et correspondre aux besoins des constructions et installations. Les normes à prendre en compte sont définies par fonctions. La superficie à prévoir pour le stationnement d'un véhicule sera de 25m² au minimum y compris les accès immédiats." (POS de Grenoble) ⁸⁸.

Pour le secteur Nord-Ouest de la commune de Grenoble, les normes à respecter sont :

"Des minima, sauf pour les constructions à usage de bureaux et les activités tertiaires hors commerce, pour lesquelles elles constituent des maxima ; Ces maxima pourront être dépassés dans le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire. Les normes concernant les places de stationnement liées aux bureaux et activités tertiaires sont donc de :

1 emplacement par tranche complète de 120m² de SHON
dans les périmètres tramway.

1 emplacement par tranche complète de 80m² de SHON
hors périmètre tramway

⁸⁷ Ville de Grenoble, Département de l'Isère commune de Grenoble : Plan d'Occupation des Sols, Règlement, p 3.

⁸⁸ POS de Grenoble - Règlement - Document modifié par DCM du 23.07.98. document applicable dans toutes les zones à compter du 1.4.99.

Les normes de stationnement relatives aux bureaux sont ici implicitement exprimées sous forme de **maximum**, c'est-à-dire des **normes plafond** ⁸⁹:

Les autres secteurs de l'agglomération grenobloise sont le secteur sud-est, centre, sud-ouest et sud pour lesquelles les normes de stationnement sont ⁹⁰ :

Pour les constructions à usage de bureaux, il est exigé
1 place de stationnement pour 40 m² utiles.

Ici les normes sont implicitement des **minima** à respecter. Les mêmes dispositions particulières que pour le secteur nord-ouest s'appliquent en cas d'impossibilité de construire les places de stationnement.

Une étude réalisée en juillet 1998 (GUIGUAY-SUÑE, 1998 ⁹¹) a montré que de nombreuses communes de l'agglomération de Grenoble ne possèdent pas de normes précises de stationnement pour les constructions de bureaux. Il est seulement précisé pour ces communes que pour tout établissement privé ou public autre que les logements, ces espaces doivent :

"être suffisants pour assurer le stationnement ou le garage des véhicules de livraison et de service de l'établissement, des visiteurs et de son personnel sur la parcelle.

Etre aménagé de telle sorte que les manœuvres éventuelles de chargement et de déchargement de véhicules puissent être effectuées hors des voiries et des espaces publics."

**Ces conditions laissent la plus grande liberté au constructeur
parce qu'elles sont largement interprétables.**

L'étude sur l'article 12 de l'agglomération grenobloise montre que la norme la plus fréquemment utilisée au sein de l'agglomération grenobloise est de :

1 place pour 25 à 29 m² de SHON
(soit approximativement 1 place par emploi).

L'instauration de normes plafond dans la partie nord-ouest de l'agglomération grenobloise peut sembler être une pratique innovante et affichant une forte volonté de réduire les aires de stationnement dédiées aux pendulaires afin de limiter la circulation des migrations alternante. Néanmoins, **deux remarques** doivent être apportées concernant cette situation :

⁸⁹ Rappel : Comme nous l'avons vu précédemment lors de la présentation du Plan d'Occupation des Sols, en cas d'impossibilité technique, urbanistique ou architecturale d'aménager sur le terrain ou sur un terrain situé à moins de 300 m le nombre de places nécessaires au stationnement, il pourra faire application des dispositions de l'article L.421-3 du code de l'urbanisme.

⁹⁰ Ville de Grenoble, Département de l'Isère commune de Grenoble : Plan d'Occupation des Sols, Règlement, p 20.

⁹¹ GUIGUAY-SUÑE (1998) *L'article 12 du P.O.S. des communes de l'agglomération grenobloise : diagnostique et perspectives*. Rapport de stage réalisé à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise. D.E.S.S. aménagement et politiques des collectivités territoriales spécialisation ingénierie et planification des transports. P24-25.

La première est que la zone nord-ouest pour laquelle les normes plafond doivent s'appliquer est essentiellement constituée de zones d'aménagement concertées (ZAC), pour lesquelles le POS ne s'applique pas. Les ZAC bénéficient en effet de réglementations particulières qui ont pour but de favoriser l'activité économique du secteur et d'inciter les implantations de nouvelles entreprises ;

La deuxième porte sur l'interprétation que l'on peut faire de la phrase : "(...) ces maxima pourront être dépassés dans le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire". Comment interpréter le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité ? La réglementation ne laisse-t-elle pas là une porte ouverte, une possibilité de négociation, voire même de pression, pour une entreprise qui désirerait s'installer (créant de nombreux emplois et donc bénéfique pour l'activité économique de la ville) mais qui exigerait des places de stationnement en nombre plus important que ne le préconise le POS ? Rappelons-le, la commune doit sans cesse arbitrer entre maintenir une activité économique prospère et mener une politique de déplacements cohérente. Le dilemme n'est pas toujours facile à résoudre, et on peut penser que la porte ouverte que le POS laisse ici servira d'issue de secours, au risque de faire jurisprudence et de rendre inefficace les normes de stationnement qui font "l'originalité" de Grenoble.

L'agglomération grenobloise, un des 16 sites pilotes de préfiguration choisis par Claude BARTOLONE, ministre délégué à la ville, a la charge de : Penser une nouvelle politique de la ville pour la période 2000 / 2006 dans le cadre des perspectives esquissées par le ministre, préparer le contrat de ville d'agglomération qui associera la communauté de communes au titre des 23 communes de l'agglomération, le département de l'Isère, la région Rhône Alpes et l'Etat.

D'ores et déjà un protocole d'accord a été signé le 5 mars 1999 entre ces différentes collectivités. Il comprend : l'élargissement du territoire d'intervention pour répondre aux objectifs fixés par le gouvernement et la nécessité de travailler à l'échelle de l'agglomération toute entière (23 communes). Il comprend plusieurs niveaux :

- ⇒ Niveau 1 : territoires qui cumulent des handicaps urbains et sociaux devant faire l'objet de projets de restructuration urbaine lourde.
- ⇒ Niveau 2 : territoires justifiant d'une action globale de type développement social urbain, impliquant une coordination forte des acteurs de terrain.
- ⇒ Niveau 3 : territoires pluri-communaux et communautaires pour la réalisation d'actions thématiques d'intérêt général. Economie-emploi, prévention de la délinquance, sécurité, habitat, insertion urbaine, déplacements, éducation, formation développement des pratiques culturelles, santé.

Aujourd'hui, les communes sont en train de préciser les critères de définition de chacun de ces trois niveaux de territoires croisés avec ces thématiques afin d'entamer la négociation avec les partenaires et décider des actions concrètes à mettre en œuvre.

- 2 - Lyon, une volonté politique négociée

Une étude réalisée dans le cadre du PDU de Lyon (PDU, 1996⁹²) a montré que 20 000 places de stationnement liées aux bureaux ont été réalisées entre 1980 et 1995, et qu'en conservant la même norme, 18 000 places supplémentaires seraient créées à l'horizon 2010.

L'un des objectifs du PDU de Lyon, est de maintenir les activités économiques en zone dense, dans le double but de maîtriser l'étalement urbain et de limiter les déplacements pendulaires, source de congestion en heures de pointe notamment. Dès la fin des années 1970, le POS de la Communauté Urbaine de Lyon a été divisé en cinq secteurs géographiques. Le POS doit tenir compte de nouveaux enjeux, et des préoccupations urbaines nouvelles, et alors prendre en compte les plans de déplacements urbains, le schéma directeur d'urbanisme commercial et le programme local de l'habitat, élaborés par la Communauté Urbaine de Lyon. Plusieurs révisions ont été faites du POS. Ces multiples modifications ont rendu plus complexes les règles du POS aboutissant parfois à une certaine désorganisation et incohérence. Aujourd'hui, le but de la révision du POS est de rendre les documents plus homogènes, et de simplifier les dispositifs rendus complexes au fil des révisions⁹³. Les quatre objectifs de la révision du POS sont⁹⁴ de maîtriser l'étalement urbain, de respecter les équilibres écologiques, de maintenir le lien social, et de développer les activités économiques.

Concernant les réglementations du stationnement relatives aux bureaux, le POS distingue deux secteurs : le secteur Centre (Lyon et Villeurbanne) et le secteur périphérique.

Tableau 6 : Normes de stationnement à Lyon depuis 1994 et première révision

LYON	
<i>Normes de Stationnement depuis 1994</i>	
<i>Presqu'île et cœur Part Dieu</i>	1 place pour 100 mètres carrés de SHON
<i>Centre Rive Gauche</i>	1 place pour 75 mètres carrés de SHON
<i>Reste de Lyon et Villeurbanne</i>	1 place pour 50 mètres carrés de SHON
<i>Première Révision</i>	
<i>Secteur Centre</i>	1 place pour 150 mètres carrés de SHON (Minimum)
<i>Autres Secteurs</i>	1 place pour 100 mètres carrés de SHON (Minimum)

⁹² PDU Lyon (1996), Offre de stationnement et politique de déplacements : hypothèses d'évolution sur Lyon et Villeurbanne d'ici 2010, Groupe stationnement, PDU de Lyon, juin 1996.

⁹³ Agence d'Urbanisme et de développement de l'agglomération lyonnaise, Grand Lyon, Direction de l'organisation territoriale et planification urbaine, Plan d'Occupation des Sols, Tome Objectifs, Délibération du conseil de Communauté du 25 octobre 1999, p 5.

⁹⁴ *Ibid* p 8-28

Le Préfet est intervenu en Février 2000 pour montrer l'incohérence qu'existait entre les normes fixées par le POS et celles fixées par le PDU, et souligne le fait que la densification autour des lignes fortes de transport en commun n'ont pas été prises en compte dans le POS. Il fallait donc rendre POS et PDU compatibles (rappelons que POS s'impose au PDU ⁹⁵), sous peine d'aller vers un recours des Associations (rappelons que le POS est opposable aux tiers).

Les **premières propositions** de révision du POS fixaient des **normes plafond** (conformément aux normes du PDU) :

1 place pour 300 m² de bureaux
situé à moins de 400 m d'une ligne forte de TC ;

1 place pour 200 m² de bureaux
pour les autres secteurs de l'agglomération.

Ces normes ont été jugées intolérables par les promoteurs, et inapplicables par les responsables d'urbanisme.

"l'immeuble de la COURLY qui représente environ 10 000 m² de SHON, n'aurait eu que 36 places, or l'immeuble offre aujourd'hui 300 places", (ENTRETIEN).

Les promoteurs acceptaient l'idée de mise en place de normes maximum, mais proposaient 1 place pour 50 m². Finalement, les négociations semblent avoir abouti et l'instauration de **normes plafond** dans des proportions jugées plus acceptables pour les promoteurs, et sont entrées en vigueur au début de l'année 2001 :

Tableau 7 : Normes de stationnement à Lyon en vigueur depuis 2001

LYON	
<i>Normes de Stationnement en vigueur depuis 2001</i>	
<i>Le long des axes forts de transports collectifs</i>	1 place pour 75 mètres carrés (Maximum)
<i>Autres Secteurs</i>	1 place pour 25 mètres carrés (Maximum)

Pour le Préfet, cette solution sera présentée comme une première étape qui sera renforcée au fur et mesure du développement du réseau de transport collectif.

Cette proposition semble être un bon compromis entre Christian PHILLIP et les promoteurs. Toujours est-il que cette norme devra être appliquée en cohérence avec la maîtrise et le contrôle du développement du stationnement sur voirie.

Afin de voir comment ont été appliquées les normes de stationnement à Lyon, nous avons demandé au service "permis de construire" de la ville de Lyon de nous fournir les permis de construire accordés en 1998 et 1999 ainsi que les places s'y rapportant.

⁹⁵ L'article L-123-1 dispose que le plan d'occupation des sols doit délimiter des zones urbaines ou à urbaniser "en prenant en considération les orientations des plans des déplacements urbains".

Avec ces données, nous avons pu comparer les pratiques et les confronter aux diverses propositions faites par les POS successifs ainsi qu'avec les normes PDU. Nous avons donc comparé les pratiques avec le PDU (1 place pour 300 mètres carrés), avec le POS qui est entré en vigueur en 2001 (1 place pour 75 mètres carrés).

Nous observons ainsi que les pratiques sont plus proches du POS actuel, mais restent tout de même bien au-dessus des exigences, puisqu'en moyenne les promoteurs construisent 1 place pour 43 m² sur les deux années (avec pour 1998 : 1 place pour 57 m² et pour 1999 : 1 place pour 39 m²).

Tableau 8 : Places de stationnement construites (1998 et 1999) à Lyon et normes PDU et POS ⁹⁶

PERMIS DE CONSTRUIRE	SHON (m ²)	Création de places	soit	Réf. PDU 1 / 300 m ²	Réf. POS 1 / 75 m ²
1998	32 815 m ²	579 places	1 pl. pour 57 m ²	109 places	438 places
1999	73 517 m ²	1 880 places	1 pl. pour 39 m ²	245 places	980 places
TOTAL	106 332 m ²	2 459 places	1 pl. pour 43 m ²	354 places	1418 places

Différentiel : 2 105 places

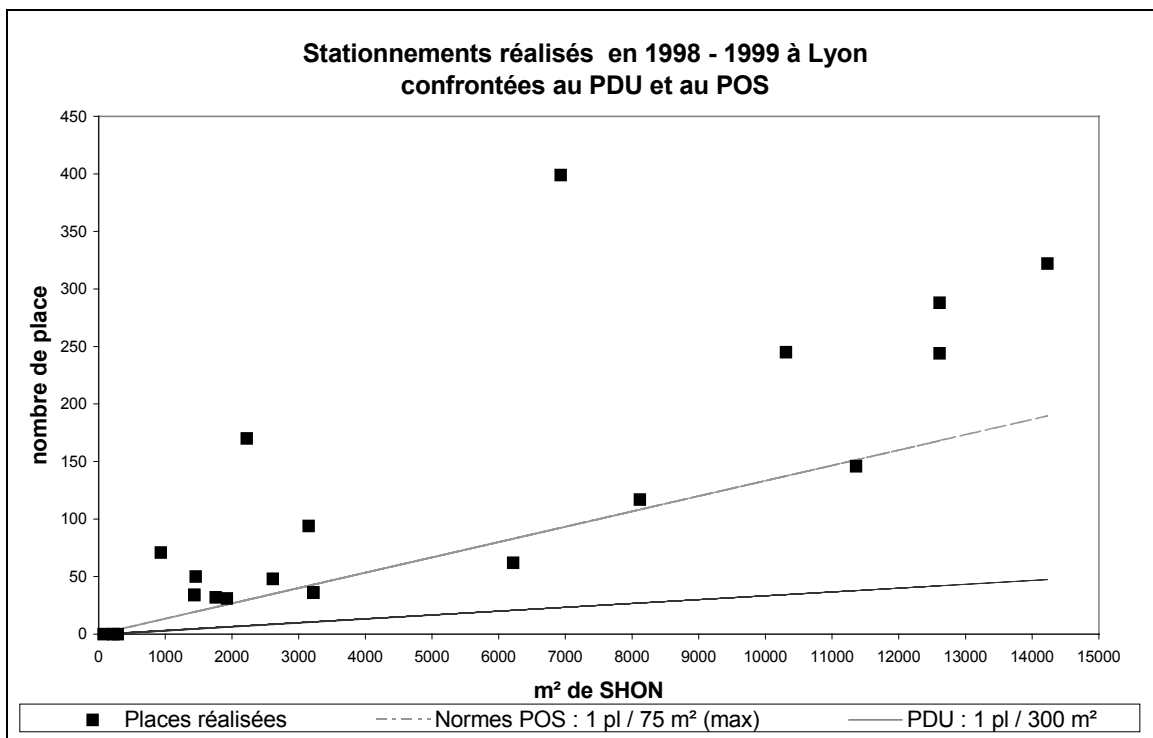
Différentiel : 1 041 places

Entre 1998 et 1999, 2459 places ont été créées. Si les normes proposées dans le PDU avaient été appliquées, il y aurait eu pour les mêmes surfaces de bureaux construites, seulement 354 places de créées et 1418 si les normes proposées par le POS avaient été appliquées.

Les écarts entre les propositions du PDU, du POS et les places de stationnement réellement créées sont graphiquement représentés ci-dessous. Ce graphique montre une forte dispersion dans la création des places de stationnement réalisées à Lyon entre 1998 et 1999. Cette dispersion montre que les places de stationnement ont été largement créées et sont bien éloignées des propositions faites dans les diverses propositions de réglementation.

⁹⁶ Les données concernant les surfaces construites et les places de stationnement s'y rapportant ont été fournies par la Mairie de Lyon, Service permis de construire

Graphique 19 : Places de stationnements réalisées en 1998 - 1999 à Lyon confrontées au PDU et au POS



Nous pouvons comparer l'évolution des pratiques à Lyon depuis les années 1980 en fonction de l'évolution des normes du POS ⁹⁷.

Tableau 9 : Surfaces et stationnements construits à Lyon entre 1980 et 1998

	1980 1986	1987 1993	1994 1995	1998 1999	TOTAL hors 97 - 98
Surfaces construites à Lyon (m ²)	292 857	775 854	58 175	106 332	1 233 238
Places de stationnement	3 920	10 500	880	2 459	17 759
Places par m ²	1 / 75 m ²	1 / 74 m ²	1 / 66 m ²	1 / 43 m ²	1 / 69 m ²

⁹⁷ Les données entre 1980 et 1995 nous ont été fournies par l'Agence d'Urbanisme de Lyon, Groupe de travail Stationnement, les données pour 1996 et 1997, ne nous ont pas été communiquées.

Le fait que sur la période 1998 - 1999 de plus nombreuses places de stationnement aient été construites peut s'expliquer par les mesures de "précaution" de la part des promoteurs, qui au regard des normes du PDU (1 place pour 300 mètres carrés) ont anticipé une éventuelle restriction future. Néanmoins, nous constatons que quelles que soient les normes, les pratiques ne se modifient que très peu, et que finalement, elles sont proches des propositions faites par le nouveau POS de Lyon. Ce qui peut conduire à penser que les discussions et tergiversations à l'égard des normes plancher ou plafond sont peut être inutiles et que le marché est capable de se réguler seul.

- 3 -Paris, une volonté qui se cherche

Depuis la loi sur l'air, la région parisienne, comme les autres régions françaises, doit porter une attention particulière à l'organisation des déplacements, la circulation et le stationnement. L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France est réalisé par la Direction Régionale de l'Équipement sous tutelle du Préfet de région, et implique le concours de nombreux acteurs hétérogènes. Les principaux objectifs du PDU Ile-de-France, dont l'approbation est prévue par la DREIF pour le deuxième semestre 2000, sont identiques aux objectifs fixés par les PDU. L'objectif prioritaire est de freiner la circulation automobile en Ile-de-France et de développer les transports en commun. La spécificité du PDU Ile-de-France réside peut-être dans la volonté affichée de résoudre les problèmes institutionnels, souvent source de conflits, d'incohérences et d'inefficacité dans les décisions. Ceci passe donc par une harmonisation des politiques locales, et une coordination des différents acteurs.

"En dépit de l'existence du STP, autorité organisatrice des transports (mais non des déplacements) unique pour l'ensemble de la région d'Ile-de-France, la problématique du développement et du fonctionnement des réseaux de transports en commun est extrêmement complexe en raison de la multiplicité des intervenants. Leur rôle n'est généralement pas prédéfini par le cadre législatif et réglementaire, et les périmètres des collectivités locales et de leurs groupements est fréquemment inadapté aux interventions en matière de déplacements"⁹⁸.

La politique régionale des déplacements en Ile-de-France n'est pas gérée par une seule entité mais par une multitude d'acteurs aux pratiques différentes et aux intérêts divergents. Il peut en découler une situation conflictuelle préjudiciable au bon déroulement des opérations.

La maîtrise de développement urbain en Ile-de-France est l'un des enjeux prioritaires. En effet, le centre de Paris continue de se dépeupler au profit de la périphérie, se traduisant par une forte augmentation des déplacements motorisés non seulement entre le centre et la périphérie, mais de plus en plus de périphérie à périphérie.

⁹⁸ Rapport du Groupe Thématique "Villes Nouvelles, sites stratégiques et grands pôles générateurs de trafic" au titre de la phase "Diagnostic" du PDU régional, p 2.

"L'adaptation des transports en commun pour desservir les trajets Paris banlieue, qui sont pour 60% des trajets domicile - travail, risque d'être insuffisant pour prendre en charge les trajets banlieue - banlieue, qui imposent l'utilisation de la voiture, et représentent les $\frac{2}{3}$ des déplacements en Ile-de-France"(ENTRETIEN).

En Ile-de-France, encore plus que dans les villes de province, les trajets quotidiens domicile - travail sont intimement corrélés au nombre de places de stationnement mises à disposition par les entreprises pour leurs employés. La plupart des entreprises parisiennes mettent à disposition de leurs employés des places gratuites leur permettant d'accéder aisément au lieu de travail.

Le premier objectif initié par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie est de réduire la circulation automobile. Pour atteindre cet objectif, le stationnement peut agir de deux façons⁹⁹ : Par la modification de la répartition modale et par la diminution de la circulation parasite (temps passé à la recherche d'une place de stationnement).

En 1991, les différentes enquêtes de mobilité ont montré que la politique de stationnement avait un rôle certain à jouer sur les déplacements : *"18% des actifs travaillant à Paris s'y rendaient en voiture, mais ils n'étaient que 12% s'ils ne disposaient pas d'une place de stationnement gratuit à leur lieu de travail et 37% s'ils en disposaient"*¹⁰⁰.

Le deuxième enjeu du stationnement, est la prise en compte de l'activité économique de la ville. S'intéresser à l'aspect économique de la ville entraîne la prise en compte d'intérêts parfois contradictoires entre lesquels les communes ont la responsabilité d'arbitrer. Le rôle des communes est donc de trouver un équilibre entre les différents intérêts que sont le développement économique de la ville, le cadre de vie des habitants et l'accessibilité aux équipements locaux. La politique de stationnement doit donc se faire en cohérence des objectifs fixés et doit donc trouver un équilibre afin de dissuader les déplacements de longue durée sans pour autant dissuader les entreprises de s'implanter dans le centre. *"Les communes arbitrent entre les besoins de ceux qui habitent et les besoins de ceux qui travaillent ou consomment sur leur territoire. En revanche, ceux qui ne font que s'arrêter, en particulier les migrants automobilistes en rabattement vers les stations du réseau ferroviaire ne s'inscrivent pas dans ce schéma et constituent pour elles une vraie nuisance qui entre en conflit avec les habitants ou les visiteurs"*¹⁰¹.

Trois zones hétérogènes caractérisent la région Ile-de-France : La zone centrale, les pôles majeurs et le reste du tissu urbain.

⁹⁹ PDU, Ile-de-France, Groupe thématique stationnement, Rapport de diagnostic, Mai 1998, p 4.

¹⁰⁰ Atelier Parisien d'Urbanisme, *Enquête globales des transports 1991 - 1992, analyses complémentaires*, juillet 1995, p 41.

¹⁰¹ PDU, Ile-de-France, *Op. Cit.* p 5.

- ➔ **La zone centrale** : Paris, ville centre, à laquelle sont à joindre les communes limitrophes très animées. Cette zone centrale constitue une singularité aussi bien par l'ampleur des déplacements qu'elle attire, que par ses dimensions.
- ➔ **Des pôles majeurs** : les centres des villes nouvelles et des métropoles secondaires (Versailles, Saint Germain en Laye, Melun,...) auxquels il faut ajouter les grands pôles d'emploi (La Défense, par exemple) qui constituent un enjeu, en terme de stationnement, par le nombre de déplacements en voiture particulière qu'ils suscitent.
- ➔ **Le reste du tissu urbain** de la région, à dominante résidentielle et peu dense où le rôle du stationnement est plus marginal compte tenu de la faible pression foncière (conséquence de l'urbanisme de faible densité). Il y a cependant lieu de s'interroger sur la façon d'utiliser le stationnement résidentiel pour infléchir le choix modal des migrants.

L'effet de levier du stationnement comme régulateur du choix modal est surtout utilisé dans le centre de Paris. Les normes du POS pour les bureaux en Ile-de-France varient en fonction des départements et sont généralement déterminées par alignement sur les communes voisines, même si celles-ci ont des caractéristiques sensiblement différentes.

Les normes imposées par le POS d'Ile-de-France sont **généralement des normes plancher, excepté pour le secteur du Triangle d'Or où des normes plafonds sont introduites** (exemple : Champs Elysées - ZAC PRG).

Tableau 10 : Evolution des normes de stationnement liées aux bureaux en Ile-de-France (1975 - 1995)

Année		UAa	UAb	UF	UC	UH
1977	Activité Bureaux, en % de la SHON pour 1000 m ² de bureaux	15 % max.	15 % max.	10 % max.	20%	20%
	Pour 1000 m ² de SHON	15 places	15 places	10 places	20 places	20 places
1988	Activité Bureaux, en % de la SHON pour 1000 m ² de bureaux	15%	15%	10%	20%	20%
	Pour 1000 m ² de SHON	15 places	15 places	10 places	20 places	20 places
1995	Activité Bureaux, en % de la SHON pour 1000 m ² de bureaux	15 % min.	10 % min. et 15 % max.	15 % min.	10 % min.	20 % min.
	Pour 1000 m ² de SHON	15 places	10 places min. 15 places max.	15 places	15 places	20 places

Le diagnostic fait par le groupe thématique stationnement montre certains dysfonctionnement de la norme appliquée à Paris. Il semble que l'outil utilisé ne soit plus en adéquation avec les objectifs poursuivis de mobilité. En effet, la norme propose une norme plancher pour la plupart des secteurs, alors que pour être en cohérence avec les objectifs poursuivis, une norme plafond, généralisée à l'ensemble des secteurs devrait être appliquée. On remarque que seul le secteur du Triangle d'Or bénéficie d'une norme plafond, mais on peut douter de son efficacité dans la mesure où les nouvelles constructions dans ce secteur sont relativement rares, voire même inexistantes.

Il semble donc que l'offre de stationnement pour les bureaux soit aujourd'hui sur-dimensionnée et incite donc les pendulaires à l'utilisation de la voiture.

Le groupe de travail stationnement montre également quelques dérapages qui rendent inefficace la politique de déplacements. Par exemple, la taxe compensatoire pour non-réalisation des places de stationnement n'est quasiment jamais appliquée. Il semble donc qu'il y ait des incohérences entre les objectifs fixés dans le PDU et les outils utilisés pour les atteindre.

En Ile-de-France, le problème du stationnement pourrait venir de sa difficulté de le gérer de façon coordonnée. Le PDU, Ile-de-France, groupe thématique stationnement montre en effet que la difficulté à gérer les questions relatives au stationnement vient du fait que la responsabilité est fragmentée : **Entre les communes** : "En matière d'organisation du stationnement, l'essentiel de l'autorité se situe au niveau communal : définition du POS, pouvoir de police, ... ; la politique globale résultera donc de l'agrégation de décisions locales. Il s'agira, à travers le PDU, d'harmoniser des politiques communales actuellement très disparates, même entre villes voisines ou analogues. (par exemple, le stationnement sur voirie est gratuit à Châtillon alors qu'il est payant sur presque tout le linéaire de voirie dans la commune voisine de Montrouge) ; **Entre différents services au sein d'une même commune** : "Au niveau du fonctionnement, le stationnement relève de services très divers : police nationale, polices municipales, services de surveillance du stationnement payant, services municipaux de la voirie, services d'urbanisme, ... Le cas de la Ville de Paris est particulier car le Maire ne dispose pas de la compétence de police en matière de circulation, exercée par la Préfecture de Police" ; **Entre différents acteurs** : "les créations de parcs de stationnement régionaux bénéficient d'une aide financière conjointe du STP et du Conseil Régional, mais leur maîtrise d'ouvrage est le plus souvent locale ainsi que leur gestion et de leur exploitation. Hors des PSR, la création de parcs de stationnement, notamment pour les pôles d'activités recevant du public (centres commerciaux ou administratifs) fait intervenir outre les collectivités locales, d'autres acteurs non institutionnels".

Un fonctionnement harmonieux de l'ensemble nécessite donc un travail important de coordination.

Les réflexions sur le PDU Ile-de-France montre également que son assise juridique est insuffisante, imprécise et fluctuante ¹⁰². "Le droit du stationnement est essentiellement jurisprudentiel, ce qui montre qu'il n'a jamais été traité comme un thème à part entière. Les décisions en matière de stationnement sont ainsi rendues plus difficiles du fait d'un manque de clarté juridique sur de nombreux thèmes : Il n'est pas prévu de décrets d'application de la loi sur l'air en termes de stationnement : comment concrètement classer des voies urbaines pour y réserver le stationnement à certaines catégories d'usagers (et notamment les résidents) ? Par ailleurs, on constate qu'un "observatoire du stationnement" existe et est très utile à Paris, même s'il se heurte à des difficultés pour appréhender l'offre privée. En revanche, ce type d'outil est très peu répandu dans le reste de l'Ile de France. Cette lacune est d'autant plus regrettable que l'existence de

¹⁰² PDU, Ile-de-France, Groupe thématique stationnement *Op. Cit.* p 9

procédures de mesures semblables et compatibles dans les villes importantes de la région Ile de France, constituerait un outil très puissant d'aide à la décision en informant efficacement les communes sur leur situation en comparaison de celles constatées dans des banlieues semblables. Son absence explique peut être en partie la disparité des politiques observées.

- 4 -Amsterdam, une stratégie fondée sur la participation

L'augmentation des déplacements automobile sur le territoire d'Amsterdam est telle qu'elle est devenue non seulement une des priorités au niveau local, mais aussi une préoccupation majeure au niveau national. Les perspectives de croissance de la circulation laissent supposer que le réseau routier risque d'être rapidement saturé. La gêne occasionnée par la circulation n'est sans doute pas aussi importante qu'à Paris, mais toute proportion gardée, la situation à Amsterdam semble, selon l'opinion publique, avoir atteint son seuil de tolérance. Aujourd'hui, à Amsterdam, on parle de véritable lutte contre l'automobile, et depuis le milieu des années 80, les services municipaux en collaboration avec la Direction de l'environnement et des transports (le VBM ¹⁰³) tentent de trouver des solutions pour résorber la congestion due à l'usage, jugé intempestif, de la voiture particulière, notamment en centre-ville. Un des principaux leviers d'action qu'ils préconisent est d'agir sur le stationnement privé et sur la réduction des possibilités de construire des immeubles de bureaux dans des zones mal desservies par les transports en commun.

C'est essentiellement l'évolution structurelle d'Amsterdam (passage d'une structure monocentrique à une structure polycentrique, et influence des autres villes de la Randstad) qui est à l'origine de l'évolution de la mobilité quotidienne. Ce n'est pas tant le nombre de déplacements qui a évolué, mais plutôt la distance parcourue. L'éloignement entre zone d'habitat et zone d'activité économique est à l'origine de cette augmentation du nombre de kilomètres parcourus par déplacement, profitant alors davantage aux moyens mécanisés individuels qu'aux transports en commun, peut être mal adaptés à cette nouvelle forme de déplacement. Les déplacements en voiture individuelle se font essentiellement entre les quatre agglomérations de la Randstad. Déjà, en 1986, les déplacements quotidiens entre les principales agglomérations étaient répartis comme suit ¹⁰⁴:

¹⁰³ Le VBM est chargé de gérer les questions de transport, d'entretien de la voirie et des jardins, de la propreté, de la qualité de l'air et de l'eau. en matière de transport public, il a pour interlocuteur, au niveau régional l'instance chargée des investissements et de l'exploitation des lignes de tramway, de métro et de train, où l'Etat et les communes du grand Amsterdam sont représentées.

¹⁰⁴ Rietveld P, Stam W, "Randstad Infrastructure - Its Use and its Deficiencies", in *The Randstad : A Research and Policy Laboratory*, sous la direction de Dieleman FM et Musterd S, Coll The Geo Journal Library, Kluwer Academic Publishers, 1992, pp 141 - 164.

Tableau 11 : Déplacements quotidiens entre les quatre agglomérations majeures de la Randstad

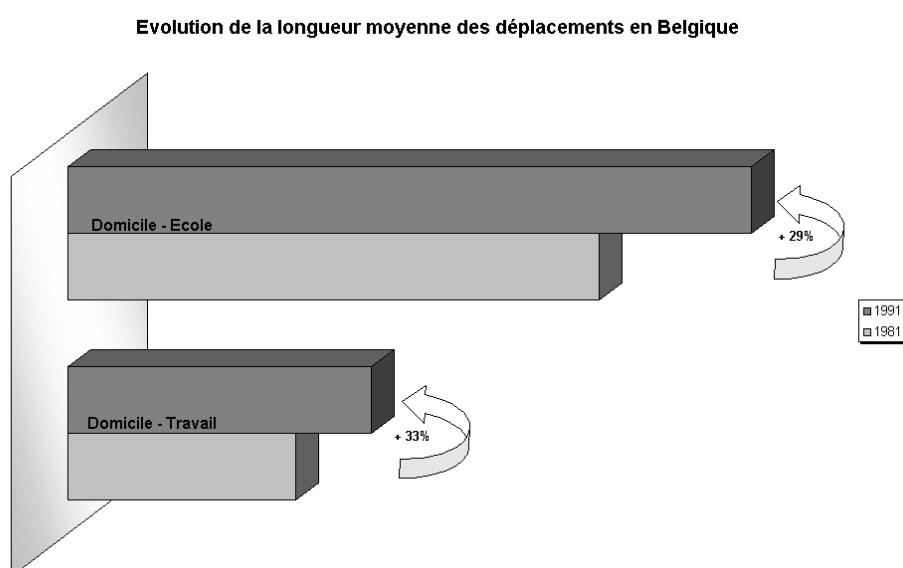
		Origine			
		Amsterdam	Utrecht	La Haye	Rotterdam
Destination	Amsterdam	1444	24	18	11
	Utrecht	26	626	12	7
	La Haye	18	12	1135	48
	Rotterdam	12	8	51	1340
		1500	670	1216	1406

Les normes de stationnement aux Pays-Bas sont des normes nationales et sont donc identiques pour toutes les communes

- 5 - Bruxelles, une norme ancienne à revoir

Comme la plupart des métropoles européennes, et peut être plus particulièrement Bruxelles en raison de sa fonction de Capitale Européenne, la région est confrontée à une augmentation du trafic automobile. Cette intensification de trafic a non seulement pour effet immédiat d'augmenter la pollution et la congestion, mais risque fort d'accélérer le processus de périurbanisation des habitants et des entreprises, entamé depuis 20 ans. Il résulte de ce phénomène, non seulement un risque de dégradation de qualité de vie, mais aussi et surtout un risque considérable de déstructuration (pour ne pas dire destruction) du tissu économique urbain. La distance moyenne des déplacements a fortement augmenté entre 1981 et 1991 (date des recensements) :

Graphique 20 : Evolution de la longueur moyenne des déplacements en Belgique



L'augmentation de la longueur moyenne des déplacements des travailleurs bruxellois montre que les centres d'habitation s'éloignent de plus en plus des lieux de travail. Les centres d'habitat et les centres d'activités tertiaires sont de plus en plus diffus et situés en périphérie, les trajets des pendulaires se font donc souvent de périphérie à périphérie. Ces déplacements s'effectuent surtout en voitures individuelles au détriment des transports publics :

Tableau 12 : Nombre de "naveteurs" à Bruxelles

	Bruxelles-Capitale	Flandres	Wallonie
Personnes travaillant à Bruxelles domiciliées à	281754	223947	120954
En %	44,96%	35,74%	19,30%
Nombre total d'emploi à Bruxelles	626635		

Source : I.N.S. sur base d'une enquête auprès de la population.

Il n'est aujourd'hui plus question pour Bruxelles de continuer à créer de sources augmentant la mobilité automobile tels que les parkings, cela ne ferait que reporter le problème dans le temps. Il donc faut jouer sur les causes fondamentales du problème de la mobilité, et la création de places de stationnement sur le lieu de travail est l'une des causes essentielles, il faut donc s'orienter vers la gestion de la demande plutôt que vers l'augmentation de l'offre. Ce problème est encore plus important pour Bruxelles, dans la mesure où c'est une région enclavée, entourée des deux autres régions belges (région flamande et région wallonne) qui attirent la population et les entreprises. Dans le cas de Bruxelles, une politique favorable à la mobilité automobile "serait particulièrement dommageable, car elle favoriserait encore des forces centrifuges qui, en raison de la petite superficie de la Région, videraient celle-ci de sa substance" (STRATEC).

Tableau 13 : Parc des immeubles de bureaux en Région de Bruxelles-Capitale

	TOTAL		
	m ² de bureaux (milliers)	Nombre de place	m ² / place
Sans parking	634 000		
Avec parking public	7 058 000	90 400	78
Avec parking privé	748 000	10 900	69
TOTAL	8 440 000	101 300	83

Avec la répartition suivante entre le centre et la périphérie de Bruxelles :

	CENTRE			PERIPHERIE		
	m ² de bureaux (milliers)	Nombre de place	m ² / place	m ² de bureaux (milliers)	Nombre de place	m ² / place
Sans parking	619 000			15 000		
Avec parking public	5 549 000	64 700	86	1 509 000	25 700	59
Avec parking privé	743 000	9 800	76	5 000	1 100	5
TOTAL	6 911 000	74 500	93	1 529 000	26 800	57

Source BRAT, 1993

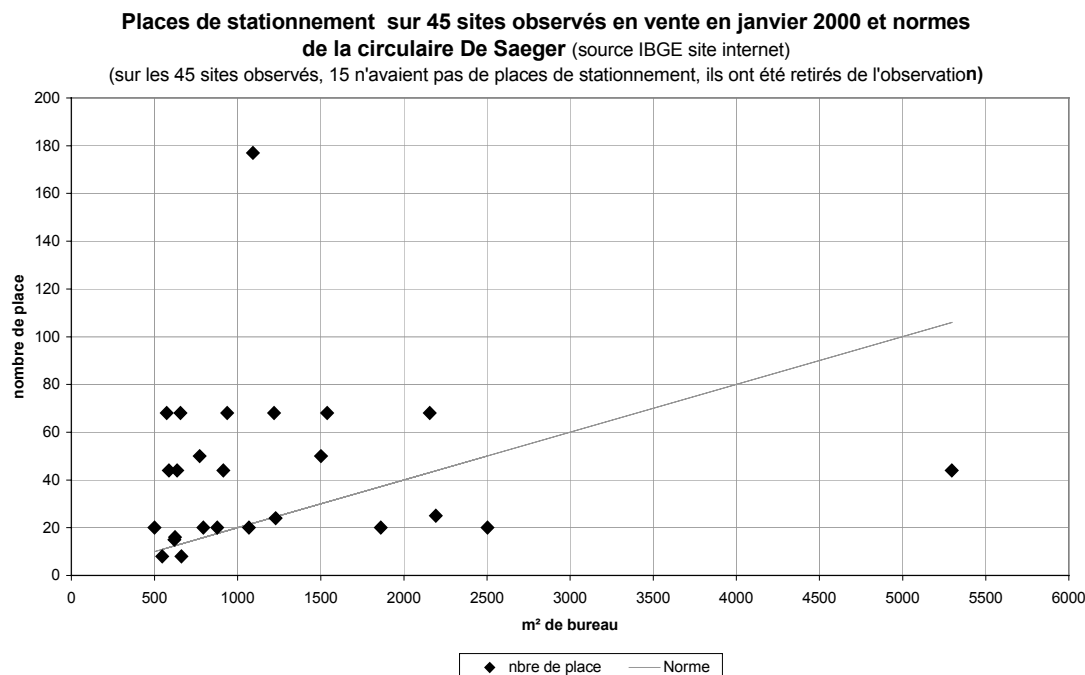
La tendance en 1993 était donc :
 en centre-ville : **1 place pour 93 m²**
 en périphérie : **1 place pour 57 m²**
 Moyenne: **1 place pour 83 m²**

Selon les promoteurs rencontrés, la **tendance actuelle** serait d'environ **1 place pour 66 m² en centre-ville**, et de **1 place pour 80 m² à proximité des gares**. Selon les bureaux d'études que nous avons rencontré, l'offre de stationnement s'élève environ à 1 place pour 100 m² et selon eux, les gestionnaires d'immeubles seraient désireux d'avoir 1 place pour 50 m² (conformément à la circulaire en vigueur).

Afin de faire une estimation de l'offre de stationnement privé à Bruxelles, nous avons pris un échantillon d'annonces (au hasard) de bureaux vacants en février 2000 (il n'était pas spécifié si les bureaux étaient neufs ou anciens) dans les quartiers centraux d'affaires, disponible auprès de la SDRB, et nous avons relevé le nombre de places de stationnement par mètres carrés de bureaux. Nous avons posé comme hypothèses que les annonces qui ne spécifiaient pas le nombre de places de stationnement le faisaient pour l'une des raisons suivantes : elles n'offrent pas de places de stationnement, elles jugent que le stationnement n'est pas un argument de vente et qu'il est donc inutile de le spécifier, elles jugent que le stationnement est un élément indissociable du bureau.

Nous avons ensuite comparé la tendance avec ce qu'auraient dû être les places de stationnement selon la circulaire DE SAEGER (1 place pour 50 m²). Nous obtenons que pour 31 352 m² disponibles, 1 077 places de stationnement ont été réalisées, soit 1 place pour 29 m².

Graphique 21 : Stationnements observés à Bruxelles et norme de la circulaire De SAEGER



Sur les 45 sites répertoriés (et hormis les 15 sites n'ayant aucune place de stationnement), la moyenne de construction est **de 1 place pour 29 mètres carrés**.

Les promoteurs de Bruxelles sont confrontés, rappelons le, à deux obligations, la première est d'appliquer la circulaire De Saeger et de construire au minimum 1 place pour 50 m² et la deuxième est l'obligation d'avoir recours à l'étude d'incidence pour toute construction de plus de 200 places (soit, si la circulaire est appliquée stricto sensu pour toute surface de bureaux supérieure ou égale à 10 000 m²). L'obligation d'avoir recours à une étude d'incidence lors de la construction de plus de 200 places de stationnement peut paraître contraignante pour les entreprises dans la mesure où elles doivent en assumer le coût et les délais de décisions. Ces contraintes incitent les entreprises à réfléchir leurs demandes pour ne pas que leurs projets soient refusés. Elles demanderont 199 places pour ne pas être obligées de faire une étude d'incidence ou entamerons des négociations en motivant leur besoin. Il semble que l'obligation d'avoir recours à des études d'incidence n'ait pas modifié énormément les comportements des promoteurs, et, selon un responsable d'urbanisme de la ville de Bruxelles :

"les études d'incidence ne vont pas régler le problème de stationnement et de mobilité (...) si l'on voulait être efficace, il aurait fallu faire un règlement". (ENTRETIEN)

Ce que l'on constate, c'est que d'un côté on a une circulaire qui impose des normes qui peuvent être différentes selon les régions (puisque depuis l'autonomie, la circulaire, document d'urbanisme est modifiable par les Régions), et qui sont des normes planchers peu restrictives, et que d'un autre côté on a "l'illusion" d'une restriction par le biais de l'étude d'incidence, mais que celle-ci est peu dissuasive dans la mesure où si la

demande est bien argumentée elle peut être acceptée. Ce qui nous amène à dire que la situation bruxelloise est fondée sur une logique de négociation avec les promoteurs, les collectivités et la population, plus que sur une logique de contrainte.

La Région de Bruxelles-Capitale exprime sa volonté de faire du stationnement un instrument visant à améliorer la mobilité. Plusieurs propositions ont été faites ¹⁰⁵ :

La première est de revoir les règles et normes relatives à la construction de parkings hors voirie en plafonnant le nombre maximum de places autorisées selon le nombre d'emplois, le type d'activité et l'accessibilité du quartier par les transports publics ;

La deuxième est réduire le stationnement en voirie dans le centre-ville et les quartiers de bureaux en limitant et en taxant le stationnement de longue durée et en réaffectant l'espace public ainsi récupéré au stationnement rotatif de courte durée, au stationnement des riverains, à la circulation piétonne, à des voies réservées aux transports en commun ;

La troisième est d'intégrer dans la politique de stationnement le développement et l'exploitation des parkings publics gérés par le secteur privé (...).

La plupart des difficultés naissent des rapports "conflictuels" entre les différentes institutions: l'Etat Fédéral, les Régions et les Communes (problème de décision, de concurrence et de financement).

"Restaurer la mobilité en soignant les symptômes de la congestion de la circulation routière, c'est-à-dire en tentant de faire disparaître les goulets d'étranglement du trafic, en accroissant la capacité du réseau routier principal, en créant de nouveaux parkings ou en mettant en œuvre des techniques sophistiquées de gestion du trafic, n'est plus une stratégie envisageable pour le long terme" (STRATEC).

Perspectives d'avenir pour Bruxelles

En réponse à l'engorgement de la Région de Bruxelles, largement imputable aux nombreux "naveteurs" journaliers, le ministre bruxellois Hervé HASQUIN préconise la mise en place d'un Réseau Express Régional. Le but de ce projet est de dissuader une large partie des "naveteurs" d'utiliser leurs véhicules pour se rendre sur leur lieu de travail. Les captifs de ce projet seraient les habitants domiciliés dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. Accompagné de mesures incitatives et d'améliorations du réseau de transport existant, le RER permettrait de convertir les automobilistes en usagers de transports en commun. Ce projet devrait inciter les "naveteurs" à utiliser d'avantage les transports en commun aux dépens de la voiture. Les résultats de ce projet sont controversés, dans la mesure où certains affirment que cela ne viendra que d'autant plus renforcer l'exode des entreprises et de la population (le RER permettant

¹⁰⁵ Association Villes et Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, *op cit.* p 7.

d'aller plus loin) : "une mobilité accrue pourrait se retourner contre l'économie bruxelloise".

Pour Bruxelles, la question de la mobilité est primordiale puisque les frontières institutionnelles de la Région ne correspondent pas aux frontières de l'ensemble économique. Une mobilité trop facile entre centre et périphérie se traduit de façon perverse par une perte des recettes fiscales pour la Région, qui reposent essentiellement sur l'impôt sur les personnes Physiques, prélevé au lieu de résidence et non au lieu de travail. ainsi, la mise en place d'un RER performant se retournerait contre la Région bruxelloise."

Les orientations à prendre pour Bruxelles.

La Région de Bruxelles-Capitale souhaite mettre en place un observatoire des parkings, via l'IBGE, et geler toute nouvelle autorisation en attendant cet observatoire. La Circulaire de Saeger, et ancienne et inadaptée aux exigences actuelles et donc doit être revue à la baisse concernant les places de stationnement. Les entreprises demandeuses de place de stationnement devront obligatoirement soumettre des plans de transport d'entreprises (tarification sur les transports en commun, covoiturage, utilisation des vélos...). Pour l'instant il y a obligation de réalisation sans obligation de résultat (pas de contrôle). La loi Fédérale ANSOM, applicable sur tout le territoire pourrait être modifiée. La création d'une communauté urbaine est alléchante, dans la mesure où le partenariat entre les régions pourrait dépasser la situation conflictuelle, mais cela reste extrêmement difficile à mettre en place dans la mesure où personne ne veut empiéter sur son autonomie.

Seule une loi Fédérale pourrait résoudre le problème du stationnement. Une loi qui ne serait que régionale aurait pour conséquences d'augmenter la concurrence entre les régions.

- 6 - Londres, d'une logique libérale à une logique réglementaire

La problématique du stationnement est ancienne à Londres. Déjà, dans les années soixante, on parlait de véritable politique de stationnement, et elle avait pour principal objectif de limiter la demande de trafic. Au début des années 70, le *Greater London Development* fixait quatre objectifs principaux à la mise en place de la politique de stationnement. Le premier était de maintenir des services de transport public, le deuxième, de limiter la circulation routière dans les quartiers où la circulation était difficile, le troisième était de s'orienter vers une gestion plus efficace du réseau routier, le quatrième était d'harmoniser l'aménagement de l'espace urbain et les projets de développement des transports ¹⁰⁶. A la même époque, le gouvernement s'interroge sur les gestions cohérentes et coordonnées de la politique des transports et les places de stationnement, affichant la ferme volonté de trouver un juste équilibre entre assurer le bon fonctionnement de la ville et celle de préserver un trafic raisonnable.

¹⁰⁶ BAYLISS David, *Politiques de stationnement et limitations de trafic à Londres*, Transport Public International, mars 1998, p 40.

Nous le voyons, alors qu'en France, les années soixante-dix étaient orientées vers le "tout automobile", le Royaume-Uni se fixait déjà des objectifs pour limiter le trafic en zone urbaine.

A Londres, l'offre de stationnement constitue une préoccupation importante. Les autorités jugent que sans parking adéquat, les nombreux déplacements ne pourraient s'effectuer de manière satisfaisante. Ainsi, la politique de stationnement doit contribuer à l'établissement d'un juste équilibre entre la nécessité d'assurer le bon fonctionnement de la ville et celle de préserver l'adéquation du trafic à la capacité physique et environnementale du réseau routier. L'objectif de Londres est donc de trouver un équilibre entre le réseau de voirie, le stationnement public et le stationnement privé. Les autorités ont pleinement conscience du rôle du stationnement dans le choix modal et aujourd'hui, il s'agit de trouver une politique dissuasive de l'utilisation de la voiture en réduisant les possibilités de création de places de stationnement dans les nouvelles constructions d'immeubles (cette mesure est néanmoins marginale puisque la construction de nouveaux immeubles en centre-ville est relativement faible), en effectuant des contrôles draconiens sur les stationnements publics (le prix de l'amende en cas de fraude s'élève à environ 100 Euros) et en s'interrogeant sur la gestion des places de stationnement privées non résidentielles existantes.

Au Royaume-Uni, et plus particulièrement à Londres la prise en compte de la problématique du stationnement est devenue un véritable enjeu depuis les années soixante-dix. En effet, après avoir laissé fortement augmenter le nombre de parkings privés non-résidentiels, afin d'éviter la saturation sur voirie, le *Greater London Council*, propose de modifier les quotas existants afin de limiter ce type de stationnement. Ainsi, alors que les premiers quotas élaborés dans les années cinquante imposaient aux promoteurs de construire au minimum 1 place pour 165 m² en petite couronne et 1 place pour 40 m² en grande couronne, les quotas devenaient un peu plus exigeants pour les nouvelles constructions.

En 1989, après l'abolition du *Greater London Council*, les quotas d'emplacements de parking privé non résidentiel furent remplacés par "des orientations stratégiques" publiées par le Secrétaire d'Etat pour l'environnement. Le principe de base de ces orientations était que la planification ne devait pas entraver inutilement l'action des forces du marché. En 1993, le Comité Consultatif de Planification de la ville de Londres émet alors un avis spécifique soutenant la politique restrictive pratiquée en matière de stationnement privé non résidentiel. En 1996, il publie alors de nouvelles "orientations stratégiques" beaucoup plus lourdes et restrictives que dans les premières orientations. Dans son dernier avis publié en 1997, le Comité Consultatif réaffirme la nécessité d'une approche restrictive. Ces orientations sont basées sur l'accessibilité des transports publics, et recommande alors que la politique d'urbanisme empêche la construction de bureaux dans les zones faiblement desservies par les transports publics. Cette limitation de stationnement privé non-résidentiel fut alors le début d'un long processus.

Tableau 14 : Evolution des quotas de parkings non-résidentiels à Londres

	Centre de Londres	Petite Couronne	Grande Couronne
1950	1/ 410 à 990 m ²	1/ 165 m ²	1/ 40 m ²
1970		1/ 165 à 600 m ²	1 / 33 à 165 m ²
1989		1 / 450 m ²	1/ 40 m ²
1996	1/ 1 000 à 1 500 m ²	1/ 600 à 1 000 m ²	1/ 300 à 600 m ²

Ces orientations ont eu pour effet de fortement limiter la construction de places de stationnement non-résidentielle, mais pas suffisamment pour réduire significativement la congestion liée à la circulation des pendulaires. En effet, dans les années cinquante de trop nombreuses places de stationnement non-résidentielle avaient été construites, pour lesquelles les nouveaux quotas ne s'appliquaient pas. Depuis, l'idée de taxer les places de stationnement en surnombre fait son chemin. Londres aujourd'hui, n'est plus tant confronté aux problèmes de modification de la norme de stationnement (dans la mesure où d'une manière générale les constructions neuves sont rares), la question qui se pose aujourd'hui est celle de la gestion du stock existant. L'alternative aujourd'hui pour limiter la congestion liée aux pendulaires est le péage urbain, déjà mis en place depuis le début de l'année 2003 (pour la somme de 5 Livres Sterling). La tarification des places de stationnement privées non-résidentielles devrait prochainement accompagner cette tarification.

A ce titre une étude a été réalisée sur cinq villes britanniques ¹⁰⁷ (Leeds, Bristol, Sheffield, Derby, Reading) afin de comparer les conséquences sur la congestion et le choix modal de différentes mesures. L'étude montre qu'en fonction des mesures prises soit sur les transports en commun, soit sur les places de stationnement, soit sur la tarification les effets sont plus ou moins pertinents. Ainsi les principaux résultats de l'étude montrent que :

Premièrement, réduire de moitié le prix des transports publics augmente de 14 à 20% l'utilisation des transports en commun. L'effet sur les utilisateurs de la voiture est néanmoins relativement faible (1%) et ne touche que quasiment les captifs, c'est-à-dire ceux dont le mode de transport était la marche à pied ou le vélo. L'élasticité est donc faible.

¹⁰⁷ DASGUPTA M, OLDFIELD R, SHARMAN K, WEBSTER V, *Impact of transport policies in five cities*, Transport Research Laboratory, Project Report 107, 1994, 4 pages.

Deuxièmement, augmenter le prix du carburant de 50% a des effets très significatifs sur l'utilisation de la voiture, le transfert modal s'effectue alors davantage vers les transports publics que vers la marche à pied.

Troisièmement, doubler le prix des parkings a des effets significatifs sur l'utilisation de la voiture, surtout en centre-ville (baisse de 20% à Bristol).

Quatrièmement, diminuer de moitié les places de stationnement a un effet encore plus important que de doubler le prix du stationnement. C'est la mesure qui semble la plus radicale pour lutter contre l'utilisation de la voiture (jusqu'à 35%).

Cinquièmement, mettre en place un péage de cordon avec tarif différentiel en fonction de l'heure de pointe a quasiment les mêmes effets que d'augmenter le prix du stationnement (20% dans le centre, et 4% en périphérie).

Les conclusions de ce rapport montrent donc que l'action sur le stationnement, soit par la tarification soit par la restriction des places, peut avoir un effet significatif sur le choix modal.

Section 1.3 Stratégies de localisation des entreprises : choix réfléchis ou contraints ?

Depuis que l'Europe a entamé son processus d'harmonisation lui conférant une entité économique d'abord, politique et monétaire ensuite, le secteur privé a pris conscience de l'intérêt et des enjeux que peut revêtir une telle situation. La liberté de circulation des personnes et des capitaux n'est pas sans conséquence sur les possibilités d'implantation des entreprises. Chaque pays, chaque ville est potentiellement en concurrence avec les autres. L'avènement de l'Euro, réduisant tous les coûts de transaction et les risques liés au taux de change, accentuera les facilités d'implantation dans les différentes villes d'Europe. Ainsi, au fur et à mesure de l'élargissement de la Communauté, la diversité des lois et des réglementations, des taxations, des incitations fiscales et des us et coutumes en général risquent d'entraîner de plus grandes disparités entre les pays, renforçant ainsi les situations de mise en concurrence. Les stratégies de localisation des entreprises tient compte aujourd'hui des données européennes.

La localisation des activités a un rôle prépondérant dans les comportements de déplacement des pendulaires et sur la vitalité économique de la ville. Ce thème apparaît d'ailleurs, depuis peu, dans les différents documents de planification de la ville (schéma directeur, plan d'occupation des sols, plan de déplacements urbains). Les entreprises choisissent leur localisation en fonction d'un certain nombre de critères. Si, jusque dans les années 1990, les entreprises choisissaient volontier de s'implanter dans les centres-villes, pour des raisons d'accessibilité et d'image de marque, il semble qu'aujourd'hui elles n'hésitent pas à s'installer en périphérie, pour des raisons financières et plus généralement de qualité de vie. Ce phénomène a pour conséquence de stimuler l'étalement urbain, d'augmenter la mobilité des actifs et donc de renforcer l'usage de la

voiture particulière ¹⁰⁸. Le système urbain risque donc, à terme, d'être fortement déséquilibré.

Plus qu'un lieu de travail, le choix de l'emplacement des bureaux devient un enjeu stratégique pour les entreprises en quête d'image de marque et d'identification. Le choix de la localisation ne se fait plus au hasard et ne dépend plus uniquement de critères quantitatifs (coûts), mais cherche également à véhiculer des valeurs et une appartenance à un secteur, une activité... Ainsi s'opèrent dans les villes des regroupements d'activités en fonction du secteur géographique (on a ainsi les centres d'affaires, les secteurs de "décisions", les parcs tertiaires...). De plus, la tendance à "l'économie de service" impose aux entreprises une fonction "accueil clientèle".

Il convient néanmoins de nuancer cette tendance à la périurbanisation des entreprises qui ne touche pas de la même manière les différents secteurs de l'économie. De façon très générale, il semble que les entreprises n'étant pas en relation directe avec une clientèle sont les plus enclines à quitter la ville pour la périphérie. Ce sont généralement des entreprises de recherches et de développement qui choisissent de se localiser aux périphéries de la ville. On assiste aussi à des regroupements par secteurs d'activité, ce qui a pour avantage de renforcer l'image de marque. Pour les grandes entreprises, l'un des critères fondamentaux de localisation est l'accessibilité, c'est donc elles qui choisissent plus facilement de se localiser ou de se délocaliser en périphérie, à proximité d'un axe routier ou autoroutier, ou à proximité d'un aéroport. La proximité des grandes gares semble être également un atout important pour ces entreprises, néanmoins, les gares sont situées généralement en centre-ville, là où l'espace est rare. Pour les plus petites entreprises, même si l'accessibilité est également un critère fondamental, il leur est plus difficile de s'implanter en périphérie, dans la mesure où les bureaux et terrains sont généralement vendus ou loués à des grands groupes ou des grandes surfaces. L'attrait du centre-ville a donc diminué, et il semble que seules les entreprises qui ont un besoin indispensable d'être implantées en centre-ville choisissent cette localisation, reste à définir ce que représente ce "besoin indispensable".

Concernant les activités tertiaires (bureaux), la périurbanisation n'est pas aussi importante que pour les autres activités, et la zone centrale reste encore largement investie par une majorité des bureaux : par exemple à Lyon, les bureaux représentaient 53% des transactions en 1982, et 45% en 1996 (alors que le nombre des bureaux a plus que doublé) ¹⁰⁹. L'étude réalisée par le Laboratoire d'Economie des Transports ¹¹⁰, montre que la localisation des bureaux était fortement concentrée dans la zone centrale entre 1982 et 1990, mais a fortement diminué entre 1990 et 1996 dans les 1^{er}, 2^{ème}, et 6^{ème} arrondissements notamment. Parallèlement, dans la zone des 25 km autour du centre de l'agglomération le nombre d'établissement augmente proportionnellement aux implantations dans le centre.

¹⁰⁸ L'enquête ménages réalisée en 1995 sur l'agglomération lyonnaise montre que la mobilité a augmenté de 11% en moyenne par rapport à 1986.

¹⁰⁹ Aguilera-Belanger A, Bloy D, Buisson MA, Cusset JM, Mignot D (1999), Localisation des activités et mobilité, Laboratoire d'Economie des Transports, p 43.

¹¹⁰ Aguilera-Belanger A, Bloy D, Buisson MA, Cusset JM, Mignot D (1999), *Op Cit.* p 44

Il semble donc que certaines activités, et notamment les activités tertiaires, "entretiennent une relation particulière avec l'espace, dans la mesure où elles ont un lien direct avec leur aire d'influence" (WIEL, 1999¹¹¹). En l'occurrence, les relations que les entreprises entretiennent avec leur aire d'influence évoluent, et la tendance à l'étalement urbain et aux déplacements facilités a contribué à cette modification des relations. A l'époque d'une mobilité restreinte et donc d'une faible accessibilité, les entreprises tertiaires étaient concentrées dans le centre-ville, avec la mobilité facilitée, les entreprises n'hésitent plus à se localiser ou se délocaliser en périphérie : "le centre-ville a alors perdu le monopole de l'accessibilité qui justifiait la concentration des activités qui s'y trouvaient" (WIEL, 1999). L'éclatement induit par les changements de localisation des entreprises n'est pas un problème réel pour les entreprises, il devient une préoccupation dès lors qu'il suppose une augmentation des déplacements, qui pour être efficaces sont réalisés en automobile. On a donc aujourd'hui une nouvelle configuration de localisation de l'activité économique qui est dû à la facilité de se déplacer, induisant alors l'étalement urbain.

Ainsi, comme le montre Marc WIEL, si certains facteurs sont réunis, comme l'augmentation du prix du foncier qui peuvent entraîner une désertification des villes par ses habitants (comme dans les grandes Capitales que nous étudions que sont Paris, Londres et Bruxelles), une médiocre qualité urbanistique, une accessibilité insuffisante par les différents modes de déplacements, le centre-ville risque de se modifier. Londres par exemple est caractérisé sa fonction de pôle financier, alors que Bruxelles est caractérisé par sa fonction essentiellement administrative.

A partir de ce constat, les stratégies de localisation des entreprises tertiaires ne sont pas toujours des stratégies réfléchies mais peuvent être des stratégies induites. Néanmoins, même si lors de nos entretiens le principal critère de choix de localisation des entreprises était l'accessibilité, qu'en est-il réellement ? Quel est le processus qui pousse les entreprises à s'implanter à un endroit plutôt qu'à un autre ? Intuitivement on pourrait penser que l'entreprise fait en premier lieu son calcul de coût en prenant comme première variable clé la fonction coût (du foncier ou de la location), néanmoins ne pouvons nous pas supposer qu'à partir du moment où l'entreprise a besoin de véhiculer une image de marque, elle a aussi besoin d'appartenir à un secteur. Ainsi, plus que l'accessibilité c'est l'attractivité de la ville qui joue. Les entreprises qui décident de s'implanter dans les centres de Paris, Londres, ou Bruxelles le font parce qu'elles ont un besoin impérieux de le faire, et elles sont donc prêtes à payer une location ou un foncier plus cher pourvu qu'elles soient localisées dans un lieu qui corresponde à l'image qu'elles veulent véhiculer.

Dans ce contexte nous verrons, d'après les différents entretiens que nous avons menés dans les six villes, quels sont les principaux critères de localisation des entreprises et dans quelle mesure les réglementations ou les recommandations faites en matière d'aménagement et de localisation des entreprises, et plus particulièrement les mesures prises sur les places de stationnement sur le lieu de travail influencent leurs choix et

¹¹¹ Wiel M, *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Edition architecture et recherches / Mardaga, 1999, p 45.

quelles sont alors les perspectives et les menaces qui pèsent sur l'activités économiques des villes.

- 1 -Grenoble, un pôle technologique aménagé

Grenoble, est caractérisé par un centre dense mais des activités diffuses. "Avec ses 157 communes et ses 600 000 habitants, la Région grenobloise est un vaste territoire, riche de ses diversités et de l'intensité de ses relations internes et externes. Pour autant, les nombreux atouts de cette région dynamique ne doivent pas la conduire à "s'endormir sur ses lauriers", ni à négliger les problèmes inhérents à toute aire urbaine importante" ¹¹².

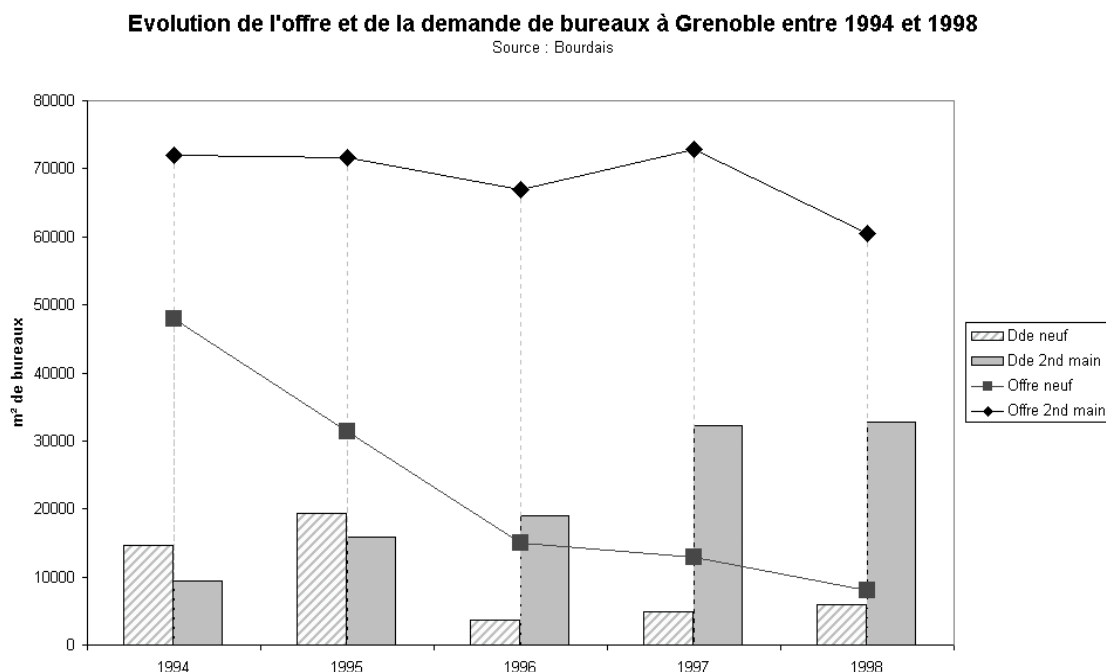
L'atout principal de la ville de Grenoble réside dans sans localisation géographique (nichée entre les massifs de Belledune, du Vercors et de la Chartreuse) qui la rend très attractive. Du point de vue économique, la Région Grenobloise présente l'avantage de concentrer de nombreuses activités économiques. Ce polycentrisme économique concourt à son rayonnement international. Réputée pour sa vocation "haute technologie" la ville attire de nombreuses entreprises nationales et internationales et entend bien renforcer sa spécificité. Néanmoins, cet élément qui faisait de Grenoble sa spécificité, tend désormais à se banaliser (de trop nombreuses technopoles sont aujourd'hui créées en France dans des régions peut être plus attractives comme la région PACA, avec Sophia-Antipolis).

En 1998, un promoteur de Rhône-Alpes, affirmait que le marché de l'immobilier de bureaux grenoblois était en pleine expansion et qu'une pénurie de bureaux se faisait ressentir notamment pour les surfaces supérieures à 2000 m². Craignant une hausse importante des prix de location, il préconisait de relancer rapidement la construction et/ou de stimuler la réhabilitation dans les locaux anciens. L'année 1999 a définitivement sorti l'immobilier d'entreprise de la crise qu'il avait connu au début des années 1990. L'étude réalisée par le conseiller en immobilier d'entreprises de Rhône-Alpes ¹¹³ en 1999 montre l'évolution suivante concernant le marché de l'immobilier de bureaux.

¹¹² Source : La METRO, www.la.metro.com, visité en juin 2000. La METRO : Grenoble Alpes Métropole, communément appelée La Métro, est la communauté de communes de l'agglomération grenobloise. Bordée de hautes montagnes et ourlée d'espaces verts, l'agglomération est dynamique, prospère et à la pointe du progrès. Ses possibilités de loisirs et ses grands centres de recherche en sont la fierté et le moteur. Les 23 communes membres s'associent et fusionnent leur énergies afin d'améliorer la vie quotidienne de ses 375 000 habitants. Située au cœur de Rhône-Alpes, deuxième région française après Ile de France, le territoire est desservi par des liaisons ferroviaires (Lyon, Genève), routières (autoroutes) et aériennes (Lyon-Satolas, Genève-Cointrin).

¹¹³ BOURDAIS (1999) : *Le marché de l'immobilier d'entreprise en Rhône-Alpes : Lyon, Saint Etienne, Grenoble*. P37-43.

Graphique 22 : Evolution de l'offre et de la demande de bureaux à Grenoble entre 1994 et 1998



Il est à noter que le stock de bureaux est constitué essentiellement de locaux inférieurs à 500 m², mal adapté à la demande qui est plutôt orientée vers les locaux de plus de 1 000 m².

Le promoteur affirme que sur les 60 000 m² de locaux disponibles, seuls 9 000 m² semblent adaptés aux exigences de la demande, 16 000 m² sont considérés comme difficilement commercialisables et 35 000 m² comme impossibles à commercialiser dans l'état actuel.

Il semble donc que depuis la fin de la crise immobilière, le centre-ville de Grenoble ne représente plus un attrait pour les entreprises. La difficulté d'y trouver des locaux neufs, adaptés aux exigences de la demande pourrait être une des explications de ce désintérêt. Une des explications régulièrement citées est la difficulté d'accéder au centre et d'y stationner facilement (ENTRETIEN). Bien que dans le centre-ville les normes de stationnement ne soient pas spécifiquement restrictives (1 place pour 40 m²), elles ne s'appliquent que pour les constructions nouvelles. Or, les constructions nouvelles sont rares, et les locaux anciens n'offrent pas suffisamment de places de stationnement pour satisfaire la demande des entreprises.

Une volonté de maintenir une activité économique dominante... qui profite aux "périphéries" de Grenoble

Dans le cadre de sa politique d'interventions en matière de développement économique, La METRO a souhaité attacher une attention particulière aux actions relatives à l'environnement des entreprises. Au sein de ce programme, la METRO met en place

une nouvelle intervention qui a pour objectif de requalifier les zones d'activités anciennes.

"En effet, il apparaît nécessaire de traiter, en relation, avec les communes de l'agglomération, quelques zones anciennes afin de leur conserver une image de qualité et de maintenir leur attractivité au bénéfice des entreprises déjà installées ou à venir (LA METRO, 2000).

" Il y a trente ans, des élus ont voulu faire de l'agglomération une sorte de Silicon Valley française (...). Ce sont les villes limitrophes qui récupèrent aujourd'hui une partie des fruits de cette politique (...). Ainsi de conséquentes taxes professionnelles échappent à l'agglomération." (CABRET N° 1999¹¹⁴)

L'activité économique centrale de Grenoble est donc menacée par des secteurs très spécialisés se trouvant à une distance de Grenoble telle qu'ils bénéficient encore de l'attractivité de la ville. Tout en étant hors de la ville, les entreprises peuvent bénéficier de tous les atouts de Grenoble sans en subir les inconvénients de mobilité et de stationnement. De plus ces secteurs sont souvent aménagés en zones particulières leur octroyant des avantages non négligeables en terme d'aménagement du territoire, avantages fiscaux, subventions et aides diverses. Ainsi, le centre de Grenoble se trouve confronté à la concurrence des zones d'activités concertées (EUROPOLE) et des zones intercommunales d'activités (la zone du Brun Business park, la zone Murianette, la zone de la ferme de l'Hôpital)¹¹⁵.

- 2 -Lyon, un carrefour Européen

Le Grand Lyon est caractérisé par son polycentrisme. Fort de ses 55 communes et de ses 1 200 000 habitants, la Communauté Urbaine de Lyon s'étend sur 50 000 hectares. Troisième agglomération de France elle est au centre des échanges entre le nord et le sud du pays. Sa situation de carrefour national la rend attractive et 57 000 entreprises ont déjà choisi de s'y implanter. LYON est la principale commune de la communauté, réunissant près de 422 000 habitants. "Deuxième (ndlr : troisième depuis mai 2000 après Marseille) agglomération française, l'aire d'influence directe de Lyon concentre près de 2 millions d'habitants et a bénéficié d'une évolution de la population très favorable entre 1984 et 1994. Cette croissance démographique reste un atout pour le développement économique de Lyon, aussi bien par rapport au potentiel que représente la jeunesse que par ses capacités de consommation. L'agglomération lyonnaise possède une des proportions d'actifs dans l'ensemble de la population parmi les plus

¹¹⁴ CABRET N, *Grenoble : la haute technologie convoitée*, Le Monde, 6 novembre 1999.

¹¹⁵ EUROPOLE est un quartier d'affaires destiné aux entreprises du tertiaire. Point de jonction entre le polygone scientifique et le cœur de la ville, à proximité des gares, du tramway et des autoroutes, ce quartier bénéficie de liaisons aisées avec les principaux sites industriels, scientifiques et universitaires. EUROPOLE Grenoble est la concrétisation d'une volonté originale : celle de rompre l'isolement habituel des centres tertiaires. EUROPOLE est riche de la diversité de la vie. Les ZIA en quelques chiffres : 11 millions de m² de zones d'activités, 69% de zones ont plus de 20 ans, 49ha de zones nécessitent une requalification, la taxe professionnelle représente en moyenne l'équivalent de 335 € /habitants.

fortes de France. La croissance régulière de ses actifs conforte ses potentialités économiques. (...) Son poids économique est nettement supérieur à celui des autres villes et le rapport entre population et produit intérieur brut joue en sa faveur" (ADERLY, 2000)¹¹⁶.

L'atout principal de Lyon réside dans son potentiel d'accessibilité. La Gare de la Part-Dieu est réputée pour être la première gare de correspondance du pays, et l'aéroport de Satolas et le troisième aéroport de province. C'est aussi et surtout son potentiel économique qui fait sa force. Ville historiquement industrielle, Lyon fait partie des villes qui attirent les entreprises. Cet héritage historique confère à Lyon une grande attractivité et lui permet ainsi de rentrer dans la concurrence entre les villes non seulement nationales mais européennes.

"Lyon dispose d'atouts considérables pour jouer un rôle de premier plan dans l'Europe et dans le monde du XXI^e siècle. Notre ville idéalement située au confluent de l'Europe du sud et de l'Europe du nord, au cœur d'une région dynamique, n'a jamais été aussi forte que lorsqu'elle rayonne à l'extérieur". (Raymond BARRE, 1998¹¹⁷)

"Malgré le grand nombre de places publiques de stationnement réalisés dans le centre, certains quartiers sont totalement saturés. Des conflits d'usage de l'espace public apparaissent, sans que la demande de stationnement puisse être satisfaite (Agence d'Urbanisme et de développement de l'agglomération lyonnaise, 1999¹¹⁸)."

En matière d'activité économique, Lyon s'est doté d'un projet d'agglomération définissant les grandes orientations stratégiques. Ces orientations qui touchent à l'ensemble du développement urbain ont pour ambition de faire de Lyon une grande métropole européenne.

Dans la plupart des agglomérations françaises, les années 1970 ont marqué le début d'un réel marché du bureau. Ce phénomène est dû en particulier à la tertiarisation des activités et au développement du secteur des services. L'agglomération lyonnaise n'a pas dérogé à la règle et s'est pleinement inscrite dans ce mouvement. Deux périodes fortes se distinguent¹¹⁹ : l'édification de la Part-Dieu (1973-1978), l'achèvement de la Part-Dieu et émergence de nouveaux sites tels que Gerland et l'axe Est-Ouest (1987-1991). En 1995, l'Agence d'urbanisme de Lyon estimait le parc d'immobilier de bureaux à 3,5 millions de m². (équivalent à la Défense à Paris) dont les ¾ étaient situés dans le centre de l'agglomération (Lyon-Villeurbanne) et le ¼ à la Part-Dieu. Cette situation classe le marché du bureau lyonnais en première place du marché de province.

¹¹⁶ ADERLY, www.aderly.com, visité en janvier 2000.

¹¹⁷ Lyon Cité, *le magazine de la ville de Lyon*, n° 33, octobre 1998, p 10.

¹¹⁸ Agence d'Urbanisme et de développement de l'agglomération lyonnaise, Grand Lyon, Direction de l'organisation territoriale et planification urbaine : Plan d'Occupation des Sols de la communauté urbaine de Lyon, Rapport de présentation, Tome 1 : Diagnostic, Délibération du Conseil de Communauté du 25 octobre 1999, p177

¹¹⁹ Agence d'urbanisme, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, ADERLY (1995), *Le marché de bureaux dans l'agglomération lyonnaise*.

Concernant l'offre d'immobilier de bureaux sur le secteur centre de l'agglomération, les professionnels affirment que les potentialités sont réelles, et qu'elles correspondent "à une dynamique globale de renforcement des fonctions tertiaires de l'agglomération" ¹²⁰. Les principales potentialités se situent à la Part-Dieu et à la Cité Internationale, qui offrent des caractéristiques d'accessibilité importantes, facteur déterminant de choix de localisation des entreprises nationales et internationales.

Si, en 1993, la crise immobilière nationale avaient eu des répercussions néfastes sur le marché de l'immobilier de bureaux à Lyon, le marché semble aujourd'hui être sorti de la crise. Ainsi, la construction qui avait fortement baissé depuis le début des années 1990, semble être relancée. La baisse des taux d'intérêt favorise également la relance et l'investissement, et les projets d'ici 2002 s'élèvent, selon BOURDAIS Rhône-Alpes, à 60 000 m².

Aujourd'hui les entreprises du secteur tertiaire préfèrent de loin la location des locaux à l'acquisition. La location leur offre non seulement une souplesse d'utilisation mais aussi un risque moins important que l'acquisition qui engage forcément l'entreprise sur le long terme. La location permet donc aux entreprises une certaine flexibilité d'utilisation : possibilité de déménager facilement, coût moins important à court terme, possibilité de négociation plus importante.

Pour satisfaire à la plus large demande, les constructeurs d'immobilier préfèrent aujourd'hui construire des surfaces qui soient susceptibles d'accueillir toutes sortes d'entreprises. La tendance est donc de construire des grands plateaux de 1000 m² et de les convertir ensuite pour les adapter à la demande, en le parcellisant. Néanmoins, à Lyon la demande moyenne est de 300 mètres carrés.

Tableau 15 : Evolution de l'immobilier de bureaux à Lyon entre 1995 et 1998 ¹²¹

1995	645000m ² de bureaux loués ou vendus	
1996	605000m ² de bureaux loués ou vendus	-6,20%
1997	660000m ² de bureaux loués ou vendus	9%
1998	953000m ² de bureaux loués ou vendus	44%

Ces chiffres placent la région Rhône-Alpes parmi les régions françaises les plus dynamiques en matière d'immobilier de bureaux, et font même redouter une certaine pénurie, qui pourrait être préjudiciable à l'économie. En effet, les promoteurs nous informent que toutes les demandes à Lyon ne peuvent être satisfaites, ce qui poussent les entreprises à s'implanter en dehors de la région : Plaine de l'Ain ou l'Isle d'Abeau.

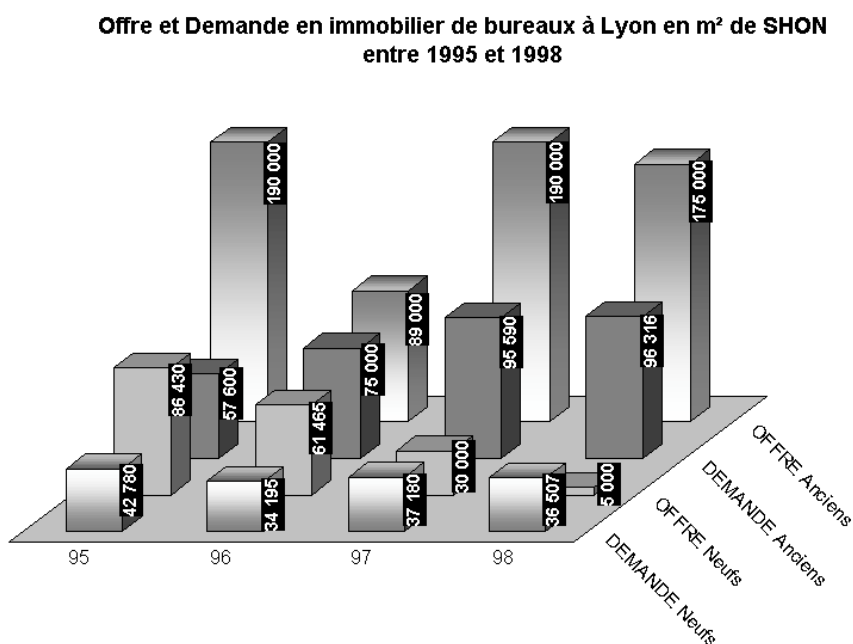
En 20 ans, près de 2,9 millions de m² ont été édifiés dans le Grand Lyon, soit une moyenne de 170 000 m² annuels. 1 770 000 m² ont été construits dans le centre dont près des 2/3 durant la période 1986-1994 et 735 000 m² durant 1988-1991 ¹²².

¹²⁰ ADERLY, www.lyon-aderly.com, visité en janvier 2000

¹²¹ VERDIER P, *Immobilier d'entreprise, c'est l'euphorie générale*", Objectifs n°9, Décembre 1999, p 78.

Entre 1995 et 1998, l'offre et la demande en immobilier de bureaux sont les suivants :

Graphique 23 : Offre et demande en immobilier de bureaux à Lyon



L'offre en immobilier de bureaux anciens à Lyon est donc jusqu'en 1998 largement excédentaire. Alors que l'offre concernant les biens neufs est insuffisante par rapport à la demande. Les nouvelles entreprises ont donc tendance à ne pas s'installer à Lyon ou si elles le font elles désirent des locaux neufs.

Tableau 16 : Evolution de la répartition des bureaux dans l'agglomération lyonnaise ¹²³

Zones	1982	1990	1996	Répartition en 1996	Indice 1996 base 100 en 1982	Indice 1996 base 100 en 1990
Lyon - Villeurbanne	5 399	9 972	10 696	45%	198	107
1 ^{ère} couronne	1 068	2 100	2 953	12%	276	141
2 ^{ème} couronne	659	1 531	2 335	10%	354	153
Reste < 25 km	915	1 868	2 982	13%	326	160
De 25 à 45 km	1 998	3 122	4 743	20%	237	152
TOTAL	10 039	18 593	23 709	100%	236	128

¹²² ADERLY, CCI de Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon, Le marché de bureaux dans l'agglomération lyonnaise, avril 1995.

¹²³ AGUILERA-BELANGER anne, BLOY Danièle, BUISSON Marie-André, CUSSET Jean-Michel, MIGNOT Dominique (1999), *Localisation des activités et mobilité*, Rapport pour le compte du Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme (direction de la recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques).

Déjà en 1996, le président de la section FNAIM Entreprise du Rhône, prévoyait un début de pénurie pour 1997 concernant le marché de l'immobilier de bureaux. Soulignant le fait que dans le quartier de la Part-Dieu, centre d'affaire de la ville, il était déjà à l'époque impossible de trouver des surfaces supérieures à 3 000 m² d'un seul tenant. Cette situation avait pour conséquence de faire perdre de l'attractivité à la ville et risquait selon lui, de faire perdre des potentialités d'investissements, notamment des entreprises étrangères à la région.

Aujourd'hui, au Directeur de BOURDAIS Rhône-Alpes, de confirmer cette pénurie concernant le marché régional de bureaux et de locaux d'activités. Il note que l'offre actuelle correspond mal aux exigences de qualité requises par les investisseurs potentiels, d'autant plus qu'aujourd'hui à Lyon, le stock de bureaux neufs a totalement disparu, et même si le stock de seconde main, de plus en plus diffus et hétérogène reste important, il correspond mal aux exigences de qualité. Face à cette pénurie, qui concerne surtout les bureaux de grande taille, la crainte principale est de voir certains projets reportés, voire même délocalisés sur d'autres secteurs. Cette situation accentue la concurrence qui peut exister entre les différentes villes françaises en terme de choix de localisation des entreprises, et finit par profiter à la région Ile-de-France qui offre encore un niveau de stock non négligeable.

"1999 se présente sous des auspices contrastés. La pénurie d'offres de qualité de bureaux de grande taille ne va t-elle pas entraîner le report de certain projet, voire une délocalisation possible d'implantation sur d'autres secteurs géographiques, ce qui pourrait entraîner une baisse de la demande placée, en attendant l'an 2000 et les nouveaux projets ? ¹²⁴".

La reprise concernant l'immobilier de bureaux dans l'agglomération lyonnaise est effective. La demande aujourd'hui est orientée vers des immeubles neufs de qualité (standard, services divers, climatisation...), qui ont eu inévitablement des conséquences sur les coûts de construction, ceux-ci étant répercutés sur les prix de location et de vente.

Les immeubles sont généralement multi-utilisateurs, et les bureaux sont organisés en grands plateaux. Le marché de l'ancien a connu une forte crise dans les années quatre-vingt-dix, et une grande partie de l'immobilier de bureaux s'est reconvertie en logement. Aujourd'hui, la demande tertiaire dans l'immobilier ancien est quasiment nulle ou ne concerne que quelques sièges sociaux (Banque dans le quartier de la Presqu'île), elle est plutôt destinée aux professions libérales (notaires, régies...) qui s'organisent en petites unités. L'euphorie actuelle du marché de l'immobilier de bureaux fait craindre néanmoins à certains une nouvelle bulle spéculative, comme celle qui a eu lieu à la fin des années quatre-vingts.

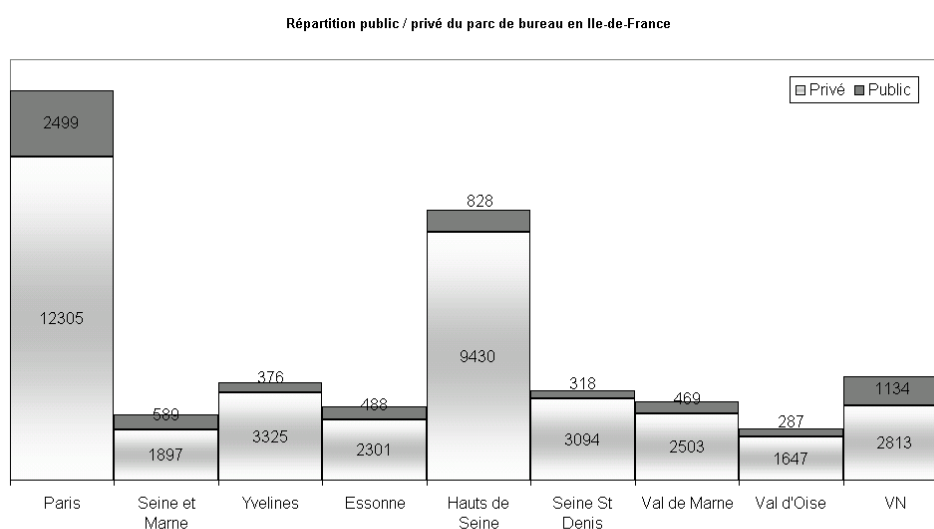
¹²⁴ BOURDAIS Rhône-Alpes (1999), *Le marché de l'immobilier d'entreprise en Rhône-Alpes, Lyon, Saint-Etienne, Grenoble*.

- 3 - Paris, un pôle d'affaire mixte

Le marché du bureau en Ile-de-France est qualifié de dynamique par les principaux intervenants du marché. Ce dynamisme avait été amorcé en 1997 et a été confirmé en 1998. L'offre s'est diversifiée et la demande a été soutenue. Les mètres carrés placés sur l'ensemble du secteur ont augmenté de 13%, les stocks disponibles ont diminué, avec un taux de vacances de 5,1%. Une des caractéristiques du marché d'Ile-de-France est également la tendance à la pré-commercialisation et à une plus grande homogénéité entre le marché du Triangle d'Or et celui de la Cité financière ¹²⁵.

L'évolution de l'immobilier de bureaux en Ile-de-France est en progression constante depuis environ dix ans. La progression entre 1975 et 1986 a été de 30% environ et de 45% entre 1987 et 1998 ¹²⁶. L'immobilier d'entreprise à Paris est qualifié de marché stable, passant de 14,3 millions de m² en 1986 à 14,8 millions de m² en 1998 et représente une part toujours importante du marché francilien (35% en 1998). La répartition entre le secteur public et le secteur privé est la suivante ¹²⁷ :

Graphique 24 : Répartition public / privé du parc de bureaux en Ile-de-France



Source : DREIF / ORIE - en milliers de m² de surface utile, données mises à jour au 01/01/1999

Le parc de l'immobilier de bureaux du secteur privé représente 85% du parc total.

Nous nous intéresserons plus particulièrement au secteur de Paris. Néanmoins considérant que le secteur de La Défense est l'un des principaux "concurrents" de Paris,

¹²⁵ Jones Lang Wootton, Immobilier d'entreprise, Analyse d'Ile-de-France et Grand Lyon 1999, p 1

¹²⁶ Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise en Ile-de-France, L'immobilier d'entreprise en Ile-de-France entre 1975 et 1998, décembre 1998, p 11

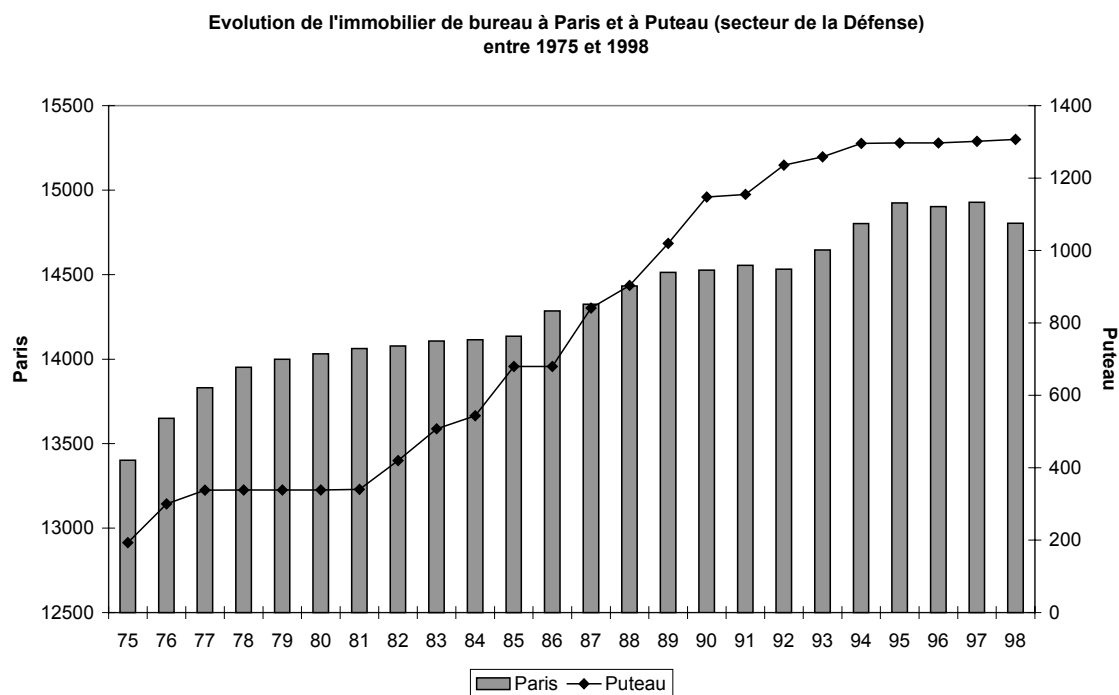
¹²⁷ Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise en Ile-de-France, *Op. Cit.* p 11

nous comparerons l'évolution de ces deux secteurs (La Défense se trouvant en grande partie sur la commune de Puteau).

Le taux de variation annuel moyen du parc de bureaux à Paris a été de 0,43%, tandis qu'il a été de 2,8% pour le parc Ile-de-France et de 9% pour la commune de Puteau. Le marché de l'immobilier de bureaux à Paris représente environ 35% du marché Ile-de-France. Le marché du bureau à Paris est un marché stable qui n'a pas connu de variation particulière depuis plus de vingt ans. C'est dans le 8^{ième} et 9^{ième} arrondissement que se localise le plus grand nombre de bureaux. Le 5^{ième} arrondissement connaît le plus faible taux de bureaux, là où pourtant la norme plafond a été instaurée.

L'évolution de l'immobilier de bureaux en Ile-de-France, à Paris et à Puteau depuis 1975 a été la suivante ¹²⁸ :

Graphique 25 : Evolution de l'immobilier de bureaux à Paris et Puteau entre 1975 et 1998



Source : DREIF / ORIE

1999 a été une année stable pour la création d'immeuble de bureaux. Toutefois, selon l'ORIE, la répartition géographique de la commercialisation a évolué par rapport à 1998. En effet, la demande placée est en hausse dans Paris intra-muros. Parallèlement, le marché de la Défense, qui avait connu ces dernière année un franc succès, connaît une baisse importante de la demande placée. L'ORIE explique cette baisse de la demande placée par l'absence d'offre immédiatement disponible.

¹²⁸ Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise en Ile-de-France, *Op. Cit.* p 12

- 4 - Amsterdam, première métropole commerciale d'Europe

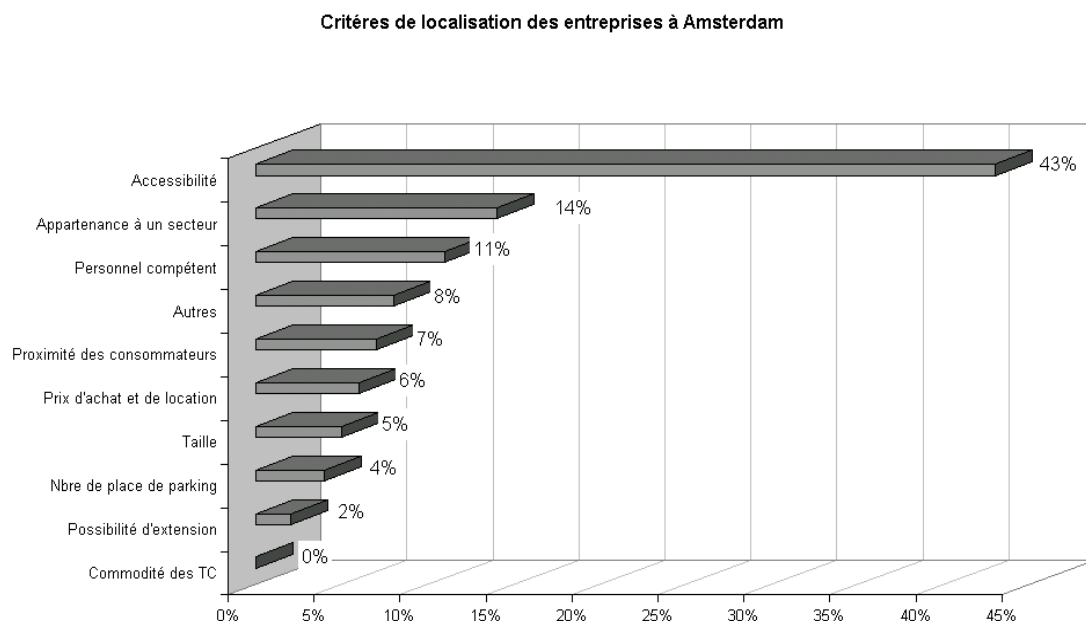
L'étude du cas d'Amsterdam semble être intéressante dans la mesure où cette ville est souvent citée comme référence dans les mesures qu'elle prend en matière de gestion des déplacements et de l'environnement. Il semblait donc utile de voir comment les déplacements s'y organisent, quels sont les outils de gestion de la mobilité, afin de voir si les résultats obtenus sont à la hauteur de l'image que l'on se fait de cette ville.

Le centre d'Amsterdam, bien que nettement inférieur à celui de Paris, Londres et Bruxelles, est caractérisé par un centre très étendu. Anciennement caractérisée par une structure monocentrique, liée essentiellement à ses fonctions portuaires, et par un habitat situé autour des zones d'activités, l'agglomération d'Amsterdam a évolué vers une structure polycentrique, caractérisée par de nombreux petits noyaux urbains localisés autour du centre historique. Ce polycentrisme a entraîné une augmentation des déplacements domicile-travail, généralement au profit de la voiture individuelle. L'activité commerciale et administrative est assez féconde et source de nombreux emplois. L'attrait touristique de la ville est comparable à celui de Paris et de Londres, ce qui induit une forte activité dans le secteur tertiaire. Amsterdam ainsi que les grandes villes des Pays-Bas, telles que Rotterdam, La Haye et l'Utrecht sont réunis sous une même coupole : la Randstad qui réunit ainsi près de quatre millions d'habitants, et rend donc sa comparaison avec des villes plus grandes, comme Londres et Paris, plus intéressante. Le centre d'Amsterdam est un lieu très attractif pour les entreprises internationales. En effet, la centralité de la ville au niveau européen et sa grande accessibilité (port et aéroport) lui confèrent une grande attractivité. Aujourd'hui, près de 200 maisons mères sont implantées dans le centre ville d'Amsterdam, ce qui, proportionnellement à la dimension de la ville est très important. De plus, la fiscalité néerlandaise est très attractive pour la plupart des pays, ce qui favorise l'implantation des entreprises.

Nous avons vu que les pratiques en matière de stationnement sur le lieu de travail sont désormais inscrites dans la politique ABC qui fonde sa théorie sur la localisation des entreprises et leur profil de mobilité. Il s'agit de voir ici comment les normes de la politique en matière de stationnement sur le lieu de travail sont perçues par les entreprises désireuses de s'implanter sur un territoire. Pour comprendre les préférences en matière de localisation, nous reprendrons les résultats d'une enquête réalisée auprès de 233 entreprises ¹²⁹. Cette étude montre quels sont les principaux critères de choix de localisation pour les entreprises qui auraient à se délocaliser.

¹²⁹ Bouman AG, *Urban development policy initiative : effectiveness of location policy for companies*, Urban Development, www.piarc.inrets.fr, site visité en mai 2000, April 1998, 4 pages.

Graphique 26 : Délocalisations des entreprises néerlandaises



Le critère de choix de localisation des entreprises le plus fréquemment cité est celui de l'accessibilité. L'enquête apporte des indications sur la définition que donnent les entreprises à cette notion. Généralement, la notion d'accessibilité est associée aux infrastructures routières (et peu aux infrastructures ferroviaires, portuaires ou aéroportuaires, et encore moins aux transports collectifs urbains). Ainsi, le facteur qui poussera une entreprise à se délocaliser sera "les mauvaises conditions d'accessibilité" du point de vue de son activité. L'accessibilité qui sera recherchée n'est pas celle des transports collectifs, mais routière, ce qui n'implique pas nécessairement un accroissement de l'offre de stationnement. Cette importance accordée à l'accessibilité est sans doute la raison pour laquelle les entreprises préfèrent nettement être implantées en zone C (63% des entreprises interviewées déclarent que si elles devaient se délocaliser elles préféreraient être en zone C), seules 10% d'entre elles ont déclaré préférer la zone A, et 20% la zone B.

On peut tenter de donner quelques éléments explicatifs à ces préférences. Spécifiquement aux Pays-Bas, les zones d'habitation sont situées en périphérie, il est donc plus facile pour les pendulaires d'accéder à une zone C (en voiture qui est le mode prédominant) plutôt qu'à une zone A ou B. dans la mesure où les pendulaires jugent que les transports en commun ne représentent pas une alternative crédible à la voiture pour l'usage qu'ils veulent faire de leurs déplacements, accéder au centre-ville en voiture représente de forte contrainte. Néanmoins, la politique ABC a eu quelques effets positifs sur le choix du mode de transport des pendulaires. La même enquête montre en effet que les employés qui appartiennent aux entreprises installées en zone A ont quelque peu modifié leur comportement et choisissent plus volontiers les transports en commun. Mais ces mêmes employés déclarent également que leur choix ne se fait pas uniquement en fonction de la localisation de leur entreprise, mais aussi d'autres facteurs

tant généraux (places de stationnement) que personnels (distance à parcourir entre domicile et travail).

Nous l'avons vu, les entreprises préfèrent se localiser à proximité des axes routiers, plus facilement accessibles selon eux. La classification des localisations des entreprises établi par la politique ABC semble être loin des souhaits exprimés par les entreprises concernées, qui jugent que la règle est trop rigide et beaucoup trop généraliste et ne peut donc être en symbiose avec la multitude d'entreprises au caractère différent. Le risque est d'obtenir des résultats en opposition avec ceux affichés. Une politique "à l'aveugle", qui enlèverait toute liberté aux entreprises, risque de les dissuader de s'installer, et pourrait donc avoir de lourdes conséquences sur l'activité économique du territoire.

- 5 - Bruxelles, un pôle administratif

Sur 160 kilomètres carrés, la Région de Bruxelles-Capitale regroupe 19 communes et 950.000 habitants. Depuis l'autonomie de la région en 1989, les autorités compétentes sont le Parlement (élu), le gouvernement et une administration.

Bruxelles est une région enclavée dans le territoire Belge, ce qui lui laisse peu de marge de manœuvre. Bruxelles est une région dépeuplée. En 25 ans, la Région de Bruxelles-Capitale a vu sa population diminuer de 120 000 habitants au profit des communes de la périphérie (Plan IRIS, 1999¹³⁰). L'effet direct de ce phénomène est une augmentation des pendulaires (appelés à Bruxelles des naveteurs), accentuant encore le trafic, notamment le trafic domicile-travail en heures de pointes du matin et du soir. Bruxelles, est une région concurrencée. En Mars 1999, la CCI de Bruxelles met en exergue cette situation et préconise alors un ensemble d'actions pour promouvoir la ville de Bruxelles. Les objectifs concernant Bruxelles sont donc dans un premier temps de redonner à la ville une image forte, dans le but de convaincre les investisseurs de s'installer à Bruxelles. La Chambre de Commerce préconise donc de mettre en œuvre des politiques économiques fondées sur l'accueil des nouvelles activités et de fidéliser les entreprises qui ont investi. Pour ce faire, la Chambre de Commerce propose différentes actions. Parmi les actions proposées, la CCI insiste sur la prise en compte des infrastructures de transport et sur la nécessité d'avoir une mobilité performante. L'autre point important souligné par la Chambre de commerce est la nécessité *d'atténuer les conséquences de la complexité institutionnelle, et gérer par une concertation permanente entre les régions, les nombreuses interactions économiques et sociales entre Bruxelles et son hinterland économique.*

Le marché de l'immobilier de bureaux à Bruxelles est un marché stable. La crise immobilière des années 1990 a été beaucoup moins importante que dans les autres capitales européennes. Les promoteurs qualifient le marché d'"autorégulant". La bulle spéculative n'a pas touché le marché bruxellois, et les loyers n'ont jamais vraiment

¹³⁰ Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Plan IRIS, Plan Régional de Déplacement. 1999, p13.

beaucoup fluctué ¹³¹. La demande reste également stable, et ne connaît de véritables pics que lorsqu'un nouveau pays entre dans l'Europe. En moyenne, le nombre de bureaux à Bruxelles augmente, mais il augmente aussi beaucoup en périphérie, ce qui suppose que finalement toute proportion gardée, l'attractivité de Bruxelles diminue.

La croissance du marché du bureau bruxellois est stable depuis 1996. Le taux d'inoccupation bien que diminué de 8,51% en 1997 à 7,99% en 1998 reste tout de même relativement élevé, ceci s'explique par de nombreux locaux anciens et mal rénovés qui ont des difficultés à trouver des acquéreurs ou locataires.

Le problème majeur ressenti par Bruxelles est l'exode de la population et des entreprises vers la périphérie. Phénomène qui a débuté il y a 20 ans et qui continue. La Région Bruxelloise concentre une population dont le niveau de qualification et le taux d'activité sont relativement faible, tandis qu'une partie de sa population plus aisée a eu tendance à immigrer vers la périphérie. Les entreprises qui n'ont pas une nécessité absolue de bénéficier de la notoriété du centre de Bruxelles (en tant que capitale de l'Europe) préfèrent s'installer en périphérie. Le marché du bureau dans les 19 communes de Bruxelles est très différent de celui de la périphérie : A Bruxelles, le secteur public national et international représente 40% des surfaces prises en occupations, alors que les entreprises d'informatique et de télécommunication sont quasi inexistantes. En périphérie, les entreprises sont très actives et que les administrations sont quasiment inexistantes : le marché des bureaux en périphérie bouge beaucoup plus. Ceci peut s'expliquer du fait que depuis la délimitation des frontières de 1972, les zones périphériques ont bénéficié d'un développement économique important, qui a contribué à faire perdre à Bruxelles son bassin économique (le tertiaire).

La grande périphérie dispose de plusieurs atouts concurrentiels face à la région bruxelloise. Le premier avantage concerne les délais de permis d'urbanisme. En effet, pour les entreprises qui désirent s'implanter, il est impératif que les délais de permis soient courts, il est d'environ 3 mois pour la périphérie et de 2 ans pour la région bruxelloise. Le deuxième avantage concerne le coût global d'occupation. Même si le marché bruxellois reste très bon marché et comparable à celui de la périphérie, le coût d'occupation reste important, le régime fiscal étant nettement plus avantageux en périphérie, où les taxes de bureaux s'élèvent à 250 F/m² (38 €) contre 1200 F (182 €) en région bruxelloise. D'autre part, en terme d'encombrement du trafic, le déménagement en défaveur de Bruxelles est généralement bénéfique en terme de temps de déplacement.

La Société de Développement Régional de Bruxelles ¹³² a pour mission de gérer les deux principaux problèmes de Bruxelles. L'une des missions de la SDRB est

¹³¹ Le loyer record est de 9000 BEF/mètres carrés/an.

¹³² La SDRB est un parastatal, c'est-à-dire une société gérée à la fois par le pouvoir public et privé. La SDRB est né d'une volonté de libéralisation des services publics qui confère aux entreprises une structure privée et des partenaires publics. Tous les actionnaires sont donc des entreprises publiques. Les organes de gestion réunissent des représentants des pouvoirs publics

d'encourager l'expansion économique (à travers son service expansion économique) en développant des infrastructures d'accueil et des services de soutien aux entreprises. A travers son service rénovation urbaine, la SDRB réalise des projets de rénovation urbaine portant principalement sur du logement pour les ménages à revenu moyen afin de renforcer l'habitat dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les deux fonctions de la SDRB sont donc de reconquérir la population au pouvoir d'achat élevé et de maintenir un nombre d'entreprises qui ont un fort taux d'emplois.

- 6 -Londres, un pôle financier mondial

Londres fait partie de la région du Sud-Est de l'Angleterre, l'une des régions les plus vaste du pays. En 1990, la population de la région est de 17,43 millions d'habitants, c'est-à-dire presque un tiers de la population totale de la Grande-Bretagne, dont 6,77 millions pour Londres (39% de la région)¹³³. Londres est composé de 32 *boroughs* et de la *City of London Corporation*. Les membres de chaque conseils de *Boroughs* sont élus au suffrage universel direct par la population.

Sa réputation de capitale financière mondiale confère à Londres une indéniable attractivité pour les entreprises nationales et internationales. S'installer dans le centre de Londres c'est être représenté mondialement. Le premier critère de choix d'une implantation à Londres est donc, plus que dans toutes les autres villes étudiées, la réputation et le prestige. La location des bureaux londoniens est réputée être la plus chère d'Europe, ce n'est donc pas un calcul de coût que font les entreprises qui s'installent à Londres. L'attractivité de la ville est telle que les entreprises qui s'y installent ne semblent pas pouvoir prétendre à de quelconques exigences. Il n'y a pas de rapport de force ou de pression ; l'entreprise qui veut s'installer à Londres doit en accepter les contraintes (coût et réglementation). Néanmoins, on peut se demander jusqu'à quel point l'attractivité de la ville pèse sur le désir de s'implanter à Londres et peut faire admettre certaines contraintes.

Si, on prend en compte la question du stationnement sur le lieu de travail, nous l'avons vu, la problématique n'est plus tant de savoir si l'on peut construire ou pas des aires de stationnement, la réglementation sur les parkings privés est ferme à ce sujet, la question et aujourd'hui de savoir s'il faut oui ou non taxer les places de stationnement sur le lieu de travail et à quelles conditions. Quelles seraient alors les réactions des entreprises face à une tarification du stationnement privé ayant pour objectif principal de décourager les pendulaires d'utiliser leur voiture ? Une enquête réalisée pour le Ministère de l'Environnement et des Transports¹³⁴ montre les différentes réactions des entreprises nationales et internationales à l'égard de cette éventualité.

régionaux et communaux, des organisations d'employeurs et des syndicats de travailleurs, représentatifs de l'activité économique de la région.

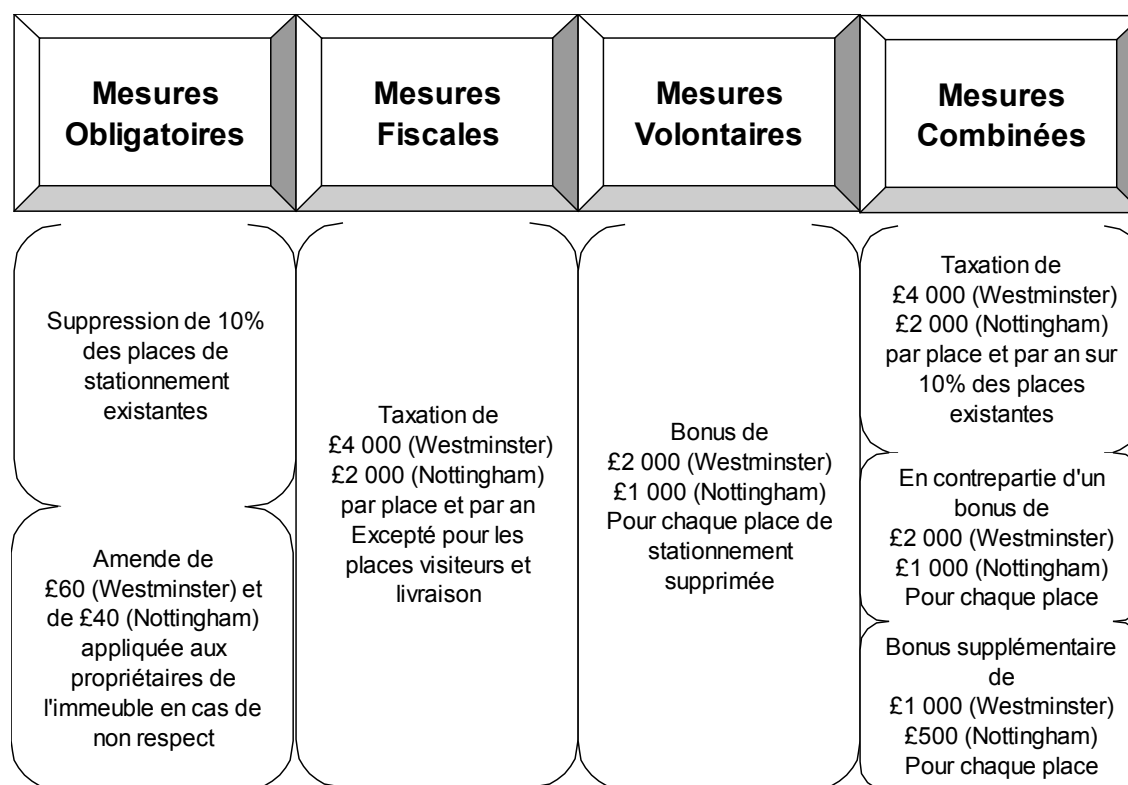
¹³³ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, London Research Centre, *Paris - Londres, une comparaison des systèmes de transport*, Mars 1992, p 19.

¹³⁴ MVA, *Option for influencing PNR usage - Report on qualitative research*, Prepared for Departement of Environment, Transport and the Regions, February 1999, 50 pages.

L'idée principale est de voir quelles seraient les réactions des entreprises si l'on introduisait une taxation sur les places de stationnement sur le lieu de travail, en termes de modification des comportements, de congestion, d'impacts sur l'économie locale et d'acceptabilité. Deux secteurs dynamiques en matière d'immobilier de bureaux, et dont les données étaient accessibles concernant le nombre de places de stationnement ont été étudiées : Nottingham et Westminster, secteurs où la demande de stationnement privé est considérée être largement supérieure à l'offre. L'enquête a été réalisée auprès de 84 organisations, et 284 interviews ont été effectués. Nottingham a une offre de stationnement relativement élevée avec en moyenne 83 places par sites contre 18 places pour Westminster (avec une large proportion de sites possédant moins de 10 places). Un tiers des places de Nottingham et les deux tiers des places de Westminster sont utilisées à plus de 100%.

Quatre scénarios ont été proposés aux locataires des immeubles de bureaux :

Figure 8 : Propositions de différentes mesures de taxation des places de stationnement (cas de Westminster et de Nottingham)



Les questions étaient posées sous la forme suivante :

1. Mesures obligatoires : *Quelle serait votre réaction si le gouvernement imposait que 10% des places de stationnement existantes soient supprimées ? Le pouvoir local aurait la possibilité de contrôler et de pénaliser en cas d'effraction au règlement. L'amende s'élèverait à £60 (£40 pour Nottingham), et serait appliquée aux propriétaires de l'immeuble qui pourrait se retourner contre le locataire.*
2. Mesures fiscales : *Quelle serait votre réaction si le gouvernement taxait les places de stationnement à concurrence de £4000 (£2000 pour Nottingham) par places et par an, exception faite des places réservées aux livraisons et aux visiteurs ?*

3. Mesures volontaires : *Quelle serait votre réaction si le gouvernement vous offrait £2000 (£1000 pour Nottingham) par place et par an pour chaque place de stationnement supprimées ?*
4. Mesures combinées : *Quelle serait votre réaction si le gouvernement vous taxait £4000 (£2000 pour Nottingham) par place et par an sur 10% des places de stationnement existantes, et que en contrepartie, il vous offrait £2000 (£1000 pour Nottingham) par an et par place supprimée, plus un paiement de £1000 (£500 pour Nottingham) pour chaque place définitivement réaffectée ?*

Les principales remarques faites par les entreprises situées dans les secteurs étudiés sont représentatives du sentiment de manque à l'égard des places de stationnement, tant pour les employés que pour les visiteurs. Cependant les entreprises ne semblent pas en faire un problème majeur, et le manque de places de stationnement ne semble pas être un critère décisionnel qui les pousseraient à changer de localisation. Les entreprises interviewées tentent soit de trouver des solutions et d'aménager les conditions de stationnement ou de déplacement pour les employés et les visiteurs, soit d'ignorer le problème prétendant que cela ne les concerne pas. Certaines d'entre elles attribuent les places de stationnement disponibles en fonction de la hiérarchie :

"nous avons 322 employés à temps complet et 1000 employés à temps partiel, alors que nous ne possédons que 30 places de stationnement, le mode d'attribution dépend de la fonction exercée dans l'entreprise".
(ENTRETIEN)

D'autres entreprises attribuent les places en fonction d'une liste d'attente, et l'obtention d'une place est considérée comme un privilège :

"nous avons actuellement 45 places de stationnement et la liste d'attente pour l'attribution des places est actuellement faite pour cinq ans. Les employés qui sont en début de liste doivent payer la somme de £60 par an pour avoir le privilège d'avoir sa place de stationnement". (ENTRETIEN)

Pour certaines entreprises de Westminster le problème est réellement important, non seulement pour les employés, mais surtout pour les visiteurs :

"nous essayons d'établir des horaires spécifiques de travail en fonction de la provenance de nos salariés. Pour nos visiteurs, le manque de stationnement est réellement préjudiciable pour nous et notre image de marque".
(ENTRETIEN)

La plupart des entreprises situées à Westminster affirment que le manque de stationnement est un réel problème, mais qui tend à s'atténuer dans la mesure où de plus en plus de salariés utilisent les transports en commun pour effectuer leur trajet domicile-travail. Néanmoins elles considèrent que le transport public doit être amélioré pour réellement renverser la tendance à l'utilisation de la voiture.

Pour les entreprises situées à Nottingham, le problème est encore plus important dans la mesure où la plupart d'entre elles jugent que le transport public à destination de ce secteur est "impraticable et très peu attractif". Les transports en commun sont essentiellement utilisés par les employés qui ne bénéficient pas de places de stationnement, et qui n'ont donc pas d'alternative.

Les réponses fournies au questionnaire par les locataires des bureaux sont les suivantes :

Concernant les mesures obligatoires : les personnes interviewées considèrent qu'une baisse de 10% des places de stationnement affecterait considérablement le fonctionnement de l'entreprise dans la mesure où les places existantes sont actuellement attribuées à des fonctions spécifiques de l'entreprise. Ils affirment que la plupart des entreprises ne se conformeraient pas à la législation et tenteraient de **trouver un vide juridique** (essentiellement concernant la définition des places visiteurs, clients et livraison) ; dans le cas où la mesure deviendrait réellement obligatoire et inévitable, plusieurs entreprises déclarent qu'elles se **délocaliseraient vers la périphérie**, là où la congestion n'est pas encore perçue comme un véritable problème. Certaines entreprises déclarent qu'elles se conformeraient aux exigences uniquement si les mesures étaient correctement appliquées à toutes les entreprises. D'une manière générale, les mesures obligatoires ont été très mal perçues par l'ensemble des entreprises des secteurs étudiés. Les conséquences de telles mesures seraient que **de nombreuses places de stationnement seraient effectivement supprimées mais au prix d'une forte délocalisation des entreprises**, préjudiciable pour l'économie locale. Les entreprises jugent de telles mesures impraticables. Pour qu'elles soient plus acceptables les mesures obligatoires devraient, selon les entreprises, être accompagnées de mesures compensatoires.

Concernant les mesures fiscales : les personnes interviewées considèrent ces mesures **injustes et inéquitables**, puisque les entreprises qui pourraient payer la taxe (les plus riches) pourraient préserver leurs places de stationnement. Une telle mesure affecterait certaines entreprises plus que d'autres. Seule une taxe très élevée serait en mesure d'influencer le nombre de places de stationnement, mais une taxe trop élevée aurait pour conséquence à long terme de faire fuir les entreprises du centre-ville. D'autre part, elles considèrent que cela n'aurait aucune influence sur le choix modal des employés dans la mesure où les entreprises jugerait qu'il est plus rentable d'offrir aux salariés une place de stationnement dans les parkings publics (jugés disponibles facilement surtout dans le secteur de Nottingham) que de payer la taxe. Ainsi, à long terme, la demande des places de stationnement public augmenterait, entraînant alors une augmentation du prix ; ainsi la taxe sur les stationnements privés devrait-elle aussi augmenter afin de rester toujours moins attractive que les stationnements publics... Dans ce contexte, seul un contrôle sur les parkings publics pourrait être efficace, et réduire les déplacements des pendulaires. Bien que jugées injustes, les mesures fiscales semblent être pour les entreprises plus acceptables que les mesures obligatoires.

Concernant les mesures volontaire : A première vue, les personnes interrogées pensent que ces mesures sont les plus efficaces pour réduire la congestion du fait que les entreprises auraient la possibilité de supprimer les places qu'elles jugent inutiles. Néanmoins les entreprises pensent que cela ne réduira pas le nombre de pendulaires mais aura uniquement pour effet de maîtriser l'augmentation. Le biais observé est que si des incitations financières sont proposées aux propriétaires, ils seront enclins à réduire considérablement le nombre de places. Ainsi, pour les locataires **les mesures volontaires ne sont pas très éloignées des mesures obligatoires** et peuvent donc avoir les mêmes conséquences.

Concernant les mesures combinées : Elles semblent être les plus acceptées par l'ensemble des entreprises puisqu'elles manient à la fois la carotte et le bâton. Les entreprises pensent que leur **efficacité dépendra du niveau des incitations financières et de la taxe.**

Les conclusions de cette étude montrent que la tarification des places de stationnement sur le lieu de travail pourrait avoir des effets significatifs sur l'utilisation des places et donc sur le choix modal. Selon les entreprises ces mesures ne pourraient à elles seules maîtriser la congestion et devraient être accompagnées de mesures complémentaires, afin que les utilisateurs des parcs de stationnement privés ne s'orientent pas vers les parcs de stationnement publics, ce qui irait à l'encontre des effets attendus.

Bilan sur les stratégies de localisation : une réelle menace ?

Si, l'on pose effectivement comme hypothèse que la localisation des entreprises est un critère fondamental de mobilité, il y a alors deux façons de réguler ces localisations : prendre des mesures de contrôle et des réglementations relatives à l'aménagement du territoire, comme cela a été fait pour l'implantation des grandes surfaces, ou bien introduire des taxes qui réduiraient la localisation dans certains secteurs. La gestion de la mobilité induite par la localisation serait donc soit entre les mains des aménageurs et urbanistes, soit entre les mains des décideurs politiques.

Dans notre étude, nous avons essayé de voir quelles étaient les stratégies de localisations des entreprises. Or, l'implantation d'une entreprise à un endroit et un moment donné n'est pas définitive. Une entreprise peut en effet choisir, pour une raison ou pour une autre de changer de destination. Ce choix peut résulter de différents motifs : modification de l'activité, modification de la structure du personnel (diminution ou augmentation), insatisfaction de la localisation actuelle. Dans notre étude nous nous intéressons essentiellement aux raisons de cette insatisfaction. Les motifs de l'insatisfaction peuvent être de plusieurs sortes : problèmes d'accessibilité, de livraison, d'image de marque, désir d'appartenir à un secteur spécifique (zone commerciale...), manque d'espace (surface bureaux et parkings).

Concernant les créations de nouvelles entreprises, elles se situent surtout dans les secteurs centraux de Lyon dans des domaines d'activités tels que les activités financières, immobilières, services aux entreprises et commerces. Les activités financières et immobilières ainsi que les activités de commerces sont en effet celles qui se délocalisent le plus. Reste à savoir vers où les entreprises se délocalisent elles et pour quelles raisons elles le font. A Lyon par exemple, les entreprises initialement installées à l'extérieur sont assez peu attirées par le centre-ville. En revanche, les entreprises centrales qui décident de délocaliser leurs activités choisissent encore dans de fortes proportions soit le même arrondissement soit un autre arrondissement. Entre 1982 et 1990, 2984 entreprises de Lyon décident de délocaliser leurs activités, dont 33% décident de s'implanter en périphérie. Entre 1990 et 1996, 3206 entreprises de Lyon délocalisent leurs activités, dont 38% choisissent la périphérie. Deux observations peuvent être faites de ce constat : la première est que Lyon attire peu les entreprises déjà implantées en périphérie, la deuxième est que la tendance à la délocalisation des entreprises vers la périphérie augmente. Il semble que l'attrait de la

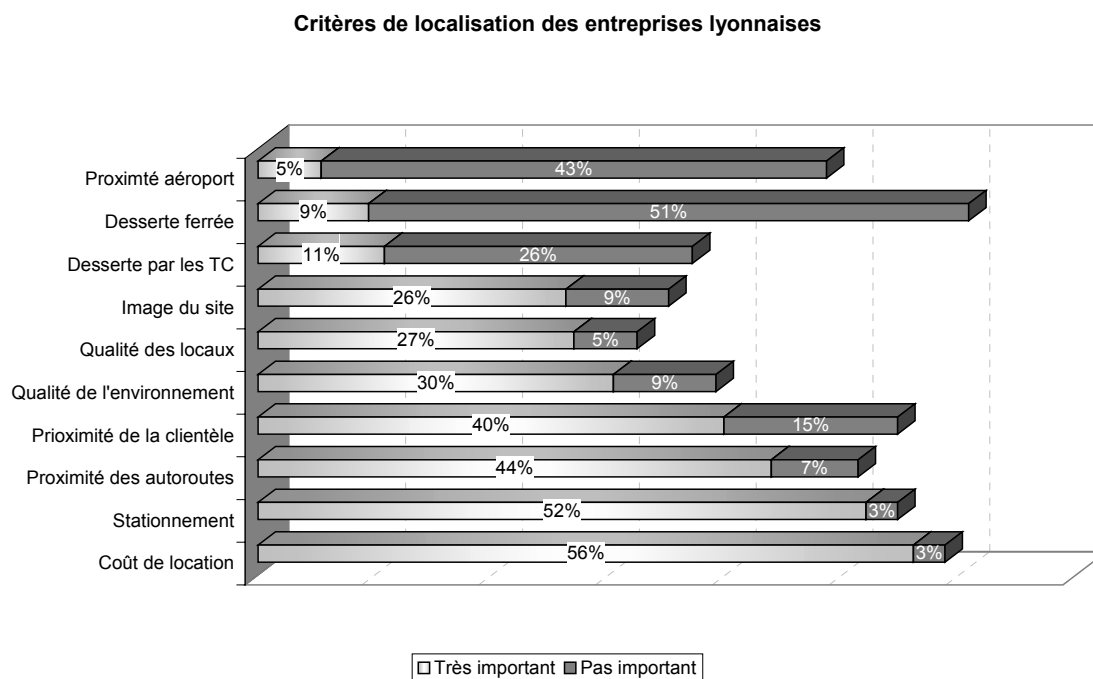
périphérie pour les entreprises déjà installées à Lyon est encore plus représentatif d'un "mécontentement" à l'égard du centre-ville. On peut en effet supposer qu'il n'est pas aisé pour une entreprise de délocaliser ses activités et que cela peut être préjudiciable à son image de marque et au maintien de sa clientèle. Néanmoins, il semble que pour certaines d'entre elles, cela ne constitue pas un handicap majeur.

Critères de localisation des entreprises tertiaires

Plusieurs facteurs influencent le choix de localisation des entreprises. Lors de nos entretiens les critères les plus fréquemment cités sont : l'accessibilité en transport en commun, la qualité des locaux et des services associés, la proximité des grands axes routiers, autoroutiers, ferroviaires ou aériens, la notoriété, l'appartenance (la concentration des activités) le coût d'utilisation des locaux (loyers, taxe professionnelle...). Les critères de possibilités de stationnement ne viennent quasiment jamais spontanément, c'est une fois le critère proposé que les personnes interviewées jugent que le stationnement est fondamental.

Une enquête réalisée par le Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon ¹³⁵, montre l'importance du stationnement dans les stratégies d'implantation des entreprises. De la même façon que nous l'avons montré dans les entretiens "ouverts" le stationnement est peu cité dans les raisons principales de localisation, en revanche lors des entretiens "fermés" (critères prédéfinis), sur les 148 entreprises interviewées le rôle du stationnement était considéré comme le deuxième critère fondamental dans les stratégies de localisation.

Graphique 27 : Les critères de localisation des entreprises (148 questionnaires)

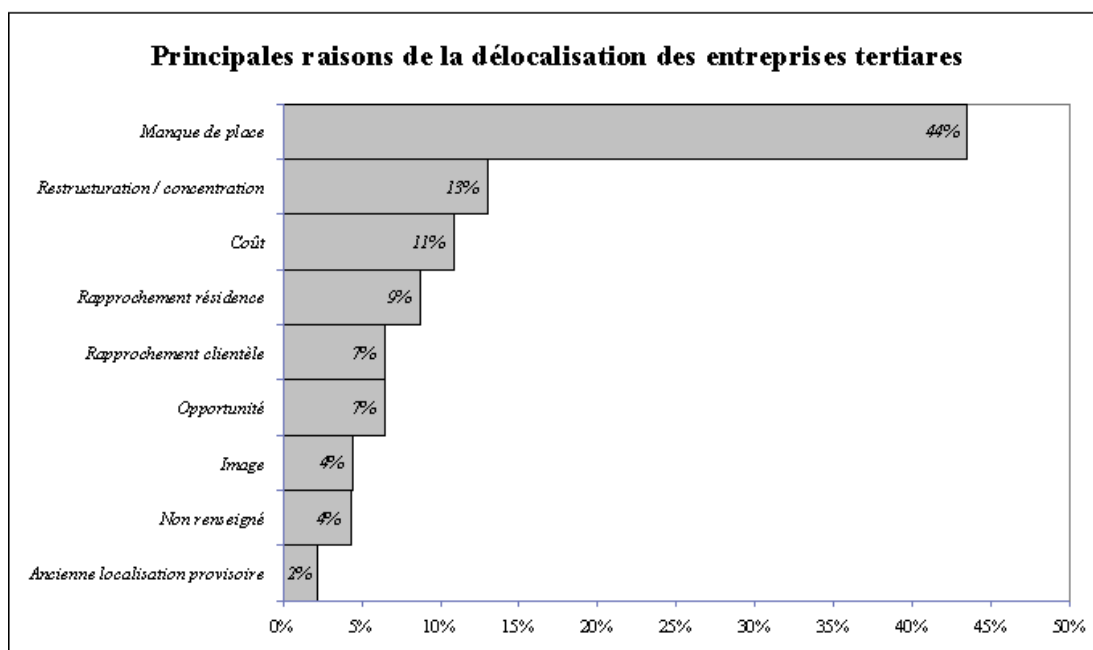


¹³⁵ Aguilera-Belanger A, Bloy D, Buisson MA, Cusset JM, Mignot D (1999), *Op Cit.* p180

Concernant plus particulièrement le secteur tertiaire, l'étude a montré que les déterminants des stratégies de localisation étaient essentiellement l'accessibilité, la proximité des autoroutes, la disponibilité du terrain, la proximité du lieu de résidence du personnel, la proximité de la clientèle, le coût de location, la proximité du centre urbain, la localisation dans l'agglomération lyonnaise, la qualité des locaux. La possibilité de stationner n'arrivait qu'en douzième position.

L'enquête réalisée par le Laboratoire d'Economie des Transports (1999) montre que les entreprises qui se délocalisent le font généralement pour les motifs suivants : manque de place, coût, rapprochement résidence, et restructuration. Le stationnement n'est pas cité comme un motif à part entière dans les choix de délocalisations. Cependant le critère manque de place ne peut-il pas être assimilé également à un manque de place de stationnement ? La répartition des motifs de délocalisations des 153 entreprises interviewées est la suivante :

Graphique 28 : Les raisons principales des délocalisations des entreprises tertiaires



Source : LET, 1999

Si, pour les entreprises tertiaires qui avaient déjà délocalisé leurs activités au moment de l'enquête, le critère possibilité de stationnement n'apparaît pas, il est l'un des critères fréquemment cités (5,5% des entreprises le cite spontanément) pour les entreprises tertiaires qui ont l'intention de déménager. Les principaux motifs de localisation des entreprises lyonnaises sont l'accessibilité, sous-entendu la proximité des axes structurants, et le coût, sous-entendu le coût de location. Lors des enquêtes réalisées par le Laboratoire d'Economie des Transports, le stationnement n'apparaît pas comme élément fondamental de motif de délocalisation lorsque cette réponse n'est pas suggérée par l'enquêteur, alors qu'il apparaît fondamental lorsque celui-ci est suggéré par l'enquêteur. Ceci peut s'expliquer par le fait que les entreprises considèrent le

stationnement comme faisant partie des bureaux, comme le seraient les caves et les greniers.

S'intéresser à la question du stationnement sur le lieu de travail s'inscrit dans une problématique non seulement d'étalement urbain mais aussi de forte tertiarisation de l'économie depuis la fin des années postindustrielles. Cette transformation du secteur de l'économie s'est traduite par une demande importante de locaux destinés aux bureaux, et, malgré la crise qu'a connue l'immobilier en 1992 - 1993, cette demande ne cesse aujourd'hui de s'intensifier. Ainsi, de nombreux centres tertiaires se sont développés, d'abord en centre-ville mais aussi et surtout en périphérie des villes, entraînant une mobilité croissante des pendulaires, qui profite surtout à la voiture individuelle. Le secteur tertiaire aujourd'hui représente donc une manne économique pour les villes, et avec son intensification, de nouveaux acteurs du système sont à prendre en compte lorsque les questions de réglementation du stationnement sur le lieu de travail sont abordées : les promoteurs, les investisseurs et les entreprises. Face à l'hétérogénéité des acteurs en présence (planificateurs, urbanistes, politiques et acteurs privés), aux intérêts divergents, le système se complexifie.

Bilan des entretiens

Les entretiens que nous avons menés nous ont permis de voir combien il était difficile de mener des actions en matière d'aménagement du territoire et de planification des villes. En effet, la diversité de nos interlocuteurs a montré que chaque acteur opère en fonction de ses propres intérêts, et que mettre au point des actions qui satisfassent l'intérêt collectif doit naître d'un processus de négociation basé sur des compromis. Le fait que nous nous trouvions dans un contexte concurrentiel n'est pas sans incidence sur les stratégies de ces différents acteurs. Comment alors la négociation doit-elle s'opérer ? Est-il possible dans ce contexte qu'en l'absence de réglementation imposée par un "pouvoir hiérarchique" des compromis équitables et spontanés puisse émerger ? En d'autres termes, est-il possible de penser que le marché soit en mesure de réguler le système et que toute intervention étatique est inutile et inefficace ? En l'absence d'intervention, n'est-ce pas le *statu quo* qui prévaudrait ? Notre but était de montrer que dans certains cas, la réglementation s'impose (pourvu qu'elle soit suivie d'un contrôle efficace).

A l'issue de nos entretiens, nous sommes en mesure de mieux comprendre le ressentiment des différents acteurs, notamment les acteurs privés, à l'égard de la réglementation en matière de stationnement. Le comportement stratégique et adaptatif de ces acteurs peut faire en sorte que les choses n'évoluent pas. La stratégie des acteurs peut faire aboutir à un système déséquilibré, risqué et paradoxal.

Récapitulatif des mesures européennes et sentiments des acteurs

Une des politiques menées à Bruxelles pour limiter la circulation et l'usage de l'automobile est de tenter de contraindre les entreprises à s'installer en centre-ville, où la desserte en transport en commun représente une alternative crédible (équivalent de la zone A du système hollandais). Aujourd'hui, les autorisations de construire à l'extérieur de centre-ville sont limitées. Les modifications de réglementation concernant le

stationnement sont en pourparler. **L'objectif serait d'atteindre pour le centre-ville 1 place pour 300 m² (norme plafond)**. L'objectif est clair, mais il est possible que ce soit une mesure trop peu populaire pour qu'un gouvernement accepte d'en assumer la charge.

Pour les promoteurs, cette mesure est inacceptable dans le contexte actuel. L'offre de transport collectif n'est pas assez crédible, selon eux, pour satisfaire leur clientèle. Les promoteurs veulent être responsables de la gestion de leur marché, revendiquant qu'ils sont les seuls à connaître la demande. Pour eux, la norme raisonnable est de 1 place pour 75 m² en centre-ville et de 1 place pour 35 m² en périphérie, mais disent pouvoir se satisfaire de 1 place pour 60 m². Selon les promoteurs, les entreprises qui n'obtiennent pas suffisamment de places de stationnement quittent le centre-ville pour la périphérie. Cet exode n'est pas préjudiciable pour eux, dans la mesure où ils "suivent" leurs clients, et construisent alors les immeubles de bureaux en périphérie pour répondre à cette demande croissante. Ainsi, la tendance actuelle est que les entreprises qui n'ont pas un besoin important d'être localisées en centre-ville s'installent volontiers en périphérie. Pour les promoteurs, le seul problème est alors de louer les immeubles situés en centre-ville.

La non-construction de places de stationnement ne semble pas être pour eux une opportunité financière, puisque dans le contexte actuel, la demande reste forte, et que les places de stationnement ne sont jamais vacantes. Actuellement la construction de places de stationnement reste une activité rentable.

Une étude réalisée par l'Association des villes et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale ¹³⁶, montre que les entreprises et les commerçants désapprouvent une politique restrictive de stationnement qui serait préjudiciable pour le personnel, la clientèle et les livraisons et qui aurait pour conséquences d'inciter les automobilistes à se détourner du centre-ville au profit de la périphérie, accentuant alors le phénomène d'exode urbain. Nous sommes ici au cœur de la problématique qui est d'un côté de favoriser la mobilité et la qualité de vie en centre-ville, et d'un autre côté de faire perdre de l'attractivité au centre-ville. Mais cette crainte de "perte d'attractivité" est-elle effective, ou n'est-elle que l'expression d'une crainte sans fondement réel ?

Dans un premier temps, alors qu'il était facile de stationner en voirie ou dans les parcs publics, la tendance des promoteurs était de ne pas respecter les normes proposées dans la circulaire De SAEGER, trop contraignantes financièrement. La tendance était alors d'appliquer la circulaire avec souplesse, et les dérogations étaient facilement acceptées. Plus tard, lorsque la mobilité automobile s'est manifestée de façon importante et que les parkings en centre-ville devenaient de plus en plus rares, les promoteurs ont fait du parking un argument de vente. L'attitude était alors d'appliquer avec plus de rigueur la circulaire. L'outil juridique devient alors la référence conférant aux promoteurs la légitimité de création de parcs de stationnement. La tendance est alors d'appliquer la circulaire avec rigueur, et on arrive même à 1 place pour 25 m²

¹³⁶ Association Villes et Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, février 1999, Groupe 3, tarification, fonds de financement, technique de paiement.

(soit près de 1 place par employé). Aujourd'hui, dans les zones de bureaux, la moyenne est d'environ (selon un entretien, Cabinet du secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale) de 1 place pour 66 m², 1 place pour 80 m² dans les quartiers proches des gares, et 1 place pour 50 m² en périphérie. Il semble donc que les promoteurs gèrent le marché de l'immobilier de bureaux de façon traditionnelle, conformément à des logiques de marché, en fonction de l'offre et de la demande, et ce indépendamment des réglementations.

En France, face à aux restrictions concernant les places de stationnement sur le lieu de travail, les réactions sont assez violentes, et les personnes interviewées pensent que cette situation aurait des conséquences néfastes sur l'économie globale de la région. Le stationnement est en effet qualifié d'élément déterminant pour toute transaction. Selon un promoteur de Rhône-Alpes, la réduction des places de stationnement aurait des conséquences désastreuses pour l'économie de la ville dans la mesure où l'effet immédiat serait que les entreprises boycotteraient le centre-ville au profit de la périphérie. Bien que pénalisante pour l'entreprise vis-à-vis de son image, sa réputation et sa clientèle, elle préférerait se priver du prestige du centre-ville plutôt que de sacrifier ses possibilités de stationner au pied de son immeuble. Ces propos sont confirmés par la plupart des professionnels et des conseillers en immobilier d'entreprises, pour qui la question du stationnement dans les stratégies de localisation des entreprises est fondamentale. Selon eux, le calcul des normes de stationnement ne devrait pas uniquement tenir compte du nombre de mètres carrés, mais devrait également incorporer la fonction accueil clientèle. La réduction des places de stationnement constituerait selon eux un handicap énorme pour les entreprises, et aurait alors des effets dissuasifs pour l'implantation de nouvelles entreprises en centre-ville. Pour d'autres, la réduction des normes de stationnement induirait une modification profonde des stratégies d'implantation des entreprises et un risque de périurbanisation pouvant induire alors un fractionnement des entreprises en plusieurs bureaux situés à différents points de l'agglomération. Le risque étant alors de ne plus avoir de grand centre d'affaires réunissant les grandes entreprises, mais d'avoir une multitude de petits locaux situés en périphérie.

Sur la question, un promoteur-constructeur, interrogé, reste très négatif et alarmiste, son pronostic est que dans une situation de restriction forte des places de stationnement, toutes les opérations projetées seraient gelées, et que tout ce qui viserait à réduire le nombre de places de stationnement tuerait toutes les opérations en cours et à venir. Comme le souligne un responsable d'urbanisme de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, les promoteurs pensent être en mesure de réguler le marché et refusent donc toute réglementation, leur sentiment est que ces politiques n'auront que pour effets de faire fuir les capitaux étrangers. La proposition de révision du plan d'occupation des sols a suscité un intérêt majeur de la part des professionnels de l'immobilier. La proposition de 1 place pour 300 m² leur semblait insoutenable et ne pourrait conduire qu'une augmentation de la périurbanisation, et donc à un risque économique important pour la ville. A cet égard, ils ont exprimé leurs inquiétudes et exposé leurs préoccupations auprès des responsables afin d'aboutir à un compromis qu'ils jugent équitable.

La plupart d'entre eux s'accordent à penser que la norme indispensable à la "survie" économique de la ville serait de 1 place pour 45m², et cela indépendamment de la desserte en transport collectif. Certains, néanmoins, conçoivent parfaitement que le niveau des places de stationnement soit corrélé avec la desserte en transport en commun (comme dans le cas d'Amsterdam), mais tous ont jugé que l'état actuel des transports à Lyon ne permettait pas de rendre suffisamment crédible cette alternative. Un responsable d'urbanisme, partisan du libéralisme total en matière de réalisation de place de stationnement (y compris la non-réalisation de place) reste dubitatif quant à la pertinence des normes. La normalisation par zonage est, selon lui, arbitraire et ne peut donc être, par définition, équitable. Il préconise plutôt un jeu combiné habile entre les règles et la loi du marché, parce que pour lui, les pouvoirs publics n'ont pas vocation à excessivement réglementer. Les pouvoirs publics doivent se limiter à fixer les principales règles du jeu et fonder leurs réflexions sur des discussions avec les professionnels préoccupés par leur marché, leur clientèle et leur activité qu'ils sont les seuls à maîtriser pleinement. Toute politique qui ne serait pas basée sur le dialogue entraînerait indubitablement des conflits d'intérêts.

En matière de stationnement il est difficile d'avoir une vision préconçue du système, il faut évidemment faire des arbitrages, mais ces arbitrages doivent être collectifs. Les promoteurs en général rejoignent pleinement ces propos et jugent que seul le marché est en mesure de réguler l'offre de stationnement. Ils jugent que l'état actuel de l'offre de stationnement est insuffisante et inadaptée à la logique économique d'une ville comme Lyon ou Grenoble, aux prétentions internationales.

Il semble donc que pour l'ensemble de nos interlocuteurs, il y ait inadéquation entre l'ambition de vouloir faire de Paris, Lyon ou Grenoble des grandes métropoles à l'activité économique prospère et les politiques mises en œuvre pour y parvenir. Pour certains cependant, les stratégies de localisation des entreprises ne dépendent pas tant des politiques mises en place (politiques de stationnement ou autre), mais plutôt de la vocation même des entreprises et de leurs rapports avec le monde extérieur (clientèle, fournisseur). Ils insistent sur cette vision du secteur tertiaire. Selon eux, il n'est plus possible aujourd'hui d'avoir une vision monolithique du secteur tertiaire, car les métiers évoluent et les personnes concernées uniquement par les migrations alternantes sont de moins en moins nombreuses. Les politiques de stationnement sont intimement corrélées à l'activité de la ville, et quelles que soient les mesures prises concernant les normes de stationnement cela ne peut qu'avoir des répercussions sur l'économie de la ville

"On voit par exemple, que l'hyper-piétonnisation peut avoir des conséquences sur la nature des commerces" . On voit d'ailleurs que l'offre de stationnement des 3500 places en voirie dans la Presqu'Ile (à Lyon) ont contribué de façon significative à la redynamisation du secteur tertiaire, (ENTRETIEN, responsable de l'urbanisme de la ville de Lyon).

Pour les constructeurs – promoteurs, les places offertes de stationnement lors de la construction des immeubles de bureaux sont un argument de vente. La non-réalisation de places de stationnement représenterait une incertitude forte quant à la vente, risque que le promoteur n'est pas prêt à assumer. Il reconnaît que la non-réalisation des places de stationnement serait pour le constructeur une opportunité dans la mesure où

le coût des places de stationnement ne peut totalement être répercuté sur le prix de vente, mais celles-ci restent indispensables pour toute négociation. Un responsable d'une grande technopole lyonnaise confirme que la diminution des normes de stationnement et le passage à une limite supérieure serait vraisemblablement une aubaine pour les investisseurs qui auraient alors la possibilité de diminuer leurs coûts de construction, mais néanmoins cela ne pourrait être un outil de dissuasion suffisant pour les utilisateurs qui adapteraient leurs comportements et s'orienteraient vers d'autres places de stationnement. Au responsable d'urbanisme de rajouter que de toute façon le coût de la construction de parking ne peut être vendu au prix de revient (de l'ordre de 100 000 FF (15 000 €) par place). Ceci ne pouvant néanmoins être assimilé à du *dumping*, dans la mesure où le calcul du coût de l'immeuble et celui du parking sont indivisibles et sont considérés comme un *package* pour lequel l'opérateur fait son calcul de répartition du prix et ventile sa marge à l'intérieur des différentes prestations. Selon un interlocuteur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, le pessimisme des promoteurs à l'égard du marché du bureau, suite à la nouvelle réglementation, présuppose qu'ils ne sont pas prêts à prendre le risque d'investir. A court terme, la réglementation pourrait avoir un effet négatif sur le marché du neuf, car, ils n'ont pas encore intégré le fait que cela pourra leur permettre de réduire leurs coûts ¹³⁷.

On voit bien dans les propos tenus par les différents interlocuteurs que le stationnement joue un rôle déterminant dans les transactions et qu'il revêt des enjeux économiques importants. Paradoxalement, lorsque l'on demande à ces interlocuteurs de définir quels sont les principaux critères de choix de localisation des entreprises, le stationnement n'est jamais cité spontanément. Seul un promoteur a cité le stationnement comme critère fondamental de stratégie d'implantation des entreprises. En revanche, pour les autres, dès que nous leur soumettons la question du stationnement, ils deviennent immédiatement alarmistes, arguant que le stationnement est l'élément indispensable. Nous pouvons supposer que si le critère stationnement n'est pas spontanément cité comme critère fondamental, c'est parce qu'il fait partie intégrante de la construction de l'immeuble et que la question ne se pose même pas. Il semble d'ailleurs que lors de nos entretiens, les interlocuteurs ont été surpris par ce type de question, ils ne semblaient pas comprendre la problématique posée par les questions du stationnement privé. Certains responsables, interloqués par les questions sur le stationnement pensent que les professionnels ne sont pas préoccupés pas ces questions, secondaires, voire marginales.

Les critères cités sont parfois même contradictoires. En effet, l'accessibilité (proximité des gares et des routes) et la desserte en transport en commun sont souvent cités comme éléments déterminants du choix de localisation des entreprises. Les places de stationnement sont non seulement considérées comme un acquis revendiqué par et

¹³⁷ Malgré le coût que représente la création d'une place de stationnement, les constructeurs ne voient pas en la non-construction une opportunité financière mais bien un manque à gagner. Sachant que : le coût d'une place de stationnement à Lyon (en sous-sol) est d'environ de 12 000 euros; Le coût d'acquisition de 1 m² de bureaux à Lyon est d'environ 1 500 euros; Pour une opération de 20 000 m², le coût d'acquisition = 30 500 000 Euros. Le nombre de places de stationnement à créer selon les normes du POS (1 place pour 100 m²) = 200 places, soit 5 000 m² (c'est-à-dire 1 place = 25 m²). Coût stationnement = 2 400 000 Euros ; soit 8% du coût de l'opération

pour les employés, mais aussi ont pour vocation d'accueillir les visiteurs. Lorsque l'on fait remarquer aux interlocuteurs que les parkings privés ne sont que très peu remplis en journée, ils accusent soit la mauvaise gestion des places de stationnement, soit le caractère même du travail effectué (commerciaux en tournée). A ce propos, un responsable d'urbanisme, suggère qu'une gestion efficace du stationnement privé aujourd'hui serait de mettre en place un système de foisonnement permettant ainsi d'avoir un taux de remplissage plus efficace. Il faudrait que des sociétés de gestion du stationnement se créent. Le problème d'une telle innovation est essentiellement juridique.

D'une manière générale, le stationnement est appréhendé comme une condition permissive du travail, et comme une potentialité ayant pour but de faciliter toute visite éventuelle (client, fournisseur), favorisant alors l'image de marque de l'entreprise. Ce n'est finalement pas tant le fait de remettre en cause les acquis sociaux qui se pose lorsque l'on aborde la question du stationnement, mais c'est l'image que va alors véhiculer l'entreprise dans ses rapports avec l'extérieur. Le stationnement sur le lieu de travail est d'ailleurs de plus en plus un privilège offert en fonction du grade de l'employé dans la hiérarchie.

Nous avons vu, que pour les constructeurs, la non-réalisation des places de stationnement pourrait être une aubaine, dans la mesure où elle permettrait une réduction des coûts. Nous nous sommes alors interrogés sur l'utilisation de la taxe compensatoire pour non-réalisation de places de stationnement. Il s'avère que la taxe compensatoire est faiblement utilisée et ne constitue pas alors un élément incitatif à la non-réalisation de places de stationnement. Dans une précédente recherche ¹³⁸ il était d'ailleurs noté que les demandes de dérogations restaient très rares et la taxe compensatoire d'un usage exceptionnel. Nous en avons déduit que cela traduisait le peu de pression de la part des promoteurs constructeurs à ne pas réaliser les places de stationnement. Deux choses pouvaient alors être déduites de ce constat : la première est que l'on ne peut identifier clairement l'impact de l'application de l'article 12 sur les localisations urbaines des programmes de bureaux neufs par un désinvestissement des centres-villes traditionnels au profit de ses périphéries. Le développement important des bureaux dans ces périphéries ne semblait pas à l'époque lié à un défaut des centres-villes, mais à l'apparition d'une demande nouvelle et le surcoût du bureau lié à la construction de places de stationnement n'était pas perçu comme responsable d'un "seuil de frilosité" par rapport auquel un utilisateur délaisse le centre-ville. Aujourd'hui encore, seuls les cas extrêmes imposent l'utilisation de la taxe compensatoire, telles que les réalisations physiquement impossibles, ou les cas absurdes telle que l'obligation de créer un niveau supplémentaire uniquement pour construire un nombre limité de places. Les constructeurs nous confirment qu'il n'est pas dans leur intérêt de ne pas construire les places, et cela malgré le supplément de coût, puisque qu'ils savent que la demande est importante. En revanche, lors de nos entretiens, les personnes interviewées nous ont tous confirmé que des normes de stationnement restrictives en milieu urbain étaient un élément rédhibitoire à la construction de nouveaux immeubles

¹³⁸ CETUR, *op cit* p 24

¹³⁹. La deuxième conclusion est que les places de stationnement sont toujours demandées lors de la construction d'un immeuble de bureaux, et qu'aucun investisseur n'était prêt à s'engager dans un programme de bureaux en centre-ville s'il n'y avait pas de places de stationnement. Aujourd'hui encore, nous l'avons vu, personne n'est prêt à assumer le risque d'une telle situation.

Après ces entretiens, nous voyons tout le caractère économique, sociologique et culturel lié aux stationnements. Menacer la mobilité, en jouant sur les places de stationnement, c'est non seulement, selon nos interlocuteurs, mettre en péril l'équilibre économique de la ville, mais c'est aussi toucher aux libertés fondamentales de l'individu.

Aux Pays-Bas, nous l'avons vu, la politique ABC est essentiellement basée sur la participation de tous les acteurs. Il s'agit de voir ici comment s'articulent ces relations entre les institutions et les acteurs publics et privé du système. Comment la politique ABC a-t-elle été perçue, et comment s'est-elle mise en place. Quelle a été sa traduction en matière de localisation des entreprises ? En particulier, nous tenterons de voir si les contraintes qui pèsent sur le stationnement ont eu un impact significatif sur les comportements des entreprises. Compte tenu du fait que la politique ABC fonde sa réussite sur la participation et la conviction des acteurs privés, il s'agit de voir quel est le degré d'implication de ces acteurs ? Se sont-ils réellement sentis concernés par les préoccupations de mobilité, et dans quelle mesure sont-ils prêts à se "sacrifier" pour les besoins d'une cause qui ne les préoccupent peut-être même pas. N'est-il pas utopique de fonder sa politique sur la "citoyenneté" des entreprises ?

Le bilan que nous avons essayé de dresser sur la politique ABC sera loin d'être exhaustif et cela pour deux raisons : la première est que la mise en place de cette politique est assez récente, et que même si aux Pays-Bas la plupart des agglomérations établissent des plans d'actions dans le sens de la politique, le processus est encore loin d'être achevé. Le deuxième est que nous avons finalement eu très peu de réactions des acteurs privés, sous-entendu les entreprises et les promoteurs, à l'égard de cette politique. La politique ABC semble difficile à mettre en place. Ceci s'explique parce qu'elle doit naître d'une volonté et d'une participation de tous les acteurs, ce qui nécessite que les objectifs et les moyens à mettre en œuvre soient clairement définis et ne laissent aucune place à l'interprétation. La coordination entre ces acteurs est un processus long, et c'est sur le long terme que la politique pourra être efficace, une fois que chacun aura trouvé son intérêt. Ce qui n'est pas toujours facile à déterminer, d'autant plus qu'aux Pays-Bas les transports collectifs sont de plus en plus privatisés, et qu'il est peut être plus difficile pour les investisseurs privés, plus intéressés par les questions de rentabilité, de trouver un intérêt à s'investir dans l'action collective et l'intérêt public. Outre les questions de motivations pour l'application de la politique ABC, celle-ci semble difficile à mettre en place également parce que concernant les questions

¹³⁹ Il est nécessaire ici de souligner le fait que lors de nos entretiens les personnes interviewées nous ont perçu comme des acteurs pouvant influencer l'évolution des normes de stationnement. Leurs propos pouvaient donc être biaisés dans l'espoir que leur argumentation puisse avoir un effet significatif sur l'évolution des normes. Il semble alors qu'ils nous aient volontairement dressé un portrait négatif de l'évolution des possibles. En effet, nous nous sommes présentés comme délégués par le Ministère de l'Équipement, il y a pu alors avoir ambiguïté quant à notre rôle.

de stationnement, la réglementation paraît beaucoup trop restrictive, ce qui compromet le transfert modal et donc l'application de ces normes. Actuellement les effets de la politique ABC sur le choix modal restent mitigés. La voiture, quel que soit le profil des entreprises reste le mode transport prioritaire, même si l'on peut noter que celle-ci est moins utilisée en zone A qu'en zone B et C.

D'une manière générale, et au regard d'enquêtes réalisées sur les pratiques des entreprises, il semble que ni les critères de localisation de la politique ABC ni les normes de stationnement s'y rattachant ne soient respectées. On constate qu'un grand nombre d'entreprises ne sont pas implantées dans les zones qui correspondent à leur profil de mobilité. De nombreuses entreprises de types A ou B sont implantées en périphérie. Néanmoins, on peut espérer que l'application de la politique ABC devienne de plus en plus rigoureuse dans la mesure où il y a de nombreuses délocalisations d'entreprises qui se réalisent et qui seront donc contraintes d'appliquer la politique, puisque celle-ci n'est valable que pour les nouvelles implantations.

Une des difficultés de la mise en œuvre de la politique de stationnement réside peut être dans le fait, que les normes de stationnement (puisque c'est généralement sur ce point qu'il y a le plus de difficultés, davantage que sur les questions de localisation des entreprises), ne s'imposent que pour les implantations nouvelles, et ne touchent donc pas de manière égale toutes les entreprises présentes à un moment donné sur le marché. Les anciennes entreprises ont donc, pendant un certain laps de temps un avantage concurrentiel, puisque nous avons vu que les stratégies d'implantation des entreprises s'inscrivent dans une logique de marché concurrentiel. On se trouve alors devant deux types d'entreprises : celles qui veulent délocaliser leurs activités et les entreprises nouvelles qui veulent s'implanter.

Pour celles qui veulent ou devraient se délocaliser, on peut penser qu'elles sont peu incitées à changer de localisation, sachant que d'autres (les anciennes) vont bénéficier d'un privilège que semble constituer les places de stationnement. Il pourrait en résulter que chaque entreprise qui désire se délocaliser, attende qu'une grande partie des entreprises l'ai déjà fait, ce qui peut prendre un certain temps. Mais, au bout d'un certain temps, on peut imaginer que la délocalisation devienne une nécessité (en raison de la vétusté des locaux, d'agrandissement de la structure...), et à ce moment là, les entreprises arbitrent entre l'avantage que représente la possession de place de stationnement et le désavantage d'être dans des locaux anciens. Il y a arbitrage entre places de stationnement et prestige des locaux. Pour les nouvelles entreprises qui doivent s'implanter, le problème est différent. Elles doivent choisir une localisation qui corresponde à leur profil. Elles peuvent alors avoir l'impression d'être lésées face aux anciennes entreprises qui bénéficient de place de stationnement, et tenter (ce n'est qu'une hypothèse) d'entamer une négociation soit en terme d'avantages soit en terme de coût de location ou de vente. Il semble que l'application de la politique ABC va modifier le marché du bureau. En tout état de cause, les effets attendus sur la congestion par le biais du stationnement sur le lieu de travail ne peuvent s'évaluer que sur le long terme.

Un autre point est à soulever concernant la mise en place de la politique ABC, et concerne le paradoxe dans lequel elle s'inscrit. En effet, dans un contexte de

décentralisation, qui par définition donne plus de pouvoir et d'autonomie aux municipalités, la mise en place d'une telle politique à l'échelle nationale risque d'entraîner des incohérences. Une des traductions de la décentralisation est que chaque municipalité a ses propres spécificités, en terme de taille, d'emploi, et possède chacune ses avantages et inconvénients. Dans ce contexte, une application stricte et identique pour chaque région risque d'être perçue comme injuste et inéquitable accentuant alors la concurrence entre les régions. Chaque région ne bénéficie pas des mêmes infrastructures, notamment concernant les transports collectifs. L'alternative à la voiture est donc différente d'une ville à l'autre. Ainsi, pour certaines régions, la politique ABC et notamment les normes concernant le stationnement peuvent dissuader les entreprises de s'installer dans les territoires les moins bien dotés en transports collectifs. On risque alors de voir les entreprises ne s'implanter que dans les grandes villes, relativement mieux dotées en transports, et de creuser ainsi l'écart entre les régions.

Selon JONKHOF ¹⁴⁰. "La mise en œuvre de cette politique produit un certain nombre de tensions entre le niveau national et le niveau local. Sur le plan technique, les principales difficultés tiennent au caractère trop uniforme des solutions proposées par cette politique. Inventée au niveau national et promue par les autorités centrales de façon probablement trop technocratique, elle demande souvent des adaptations et du sur mesure." Le bilan sur la question du ressenti des acteurs privés à l'égard de la politique ABC est assez négatif. Que se soient les investisseurs, les promoteurs ou les entreprises, tous pensent que la politique est non seulement trop restrictive, mais aussi trop généraliste et devrait tenir compte davantage des spécificités des villes. Les acteurs privés demandent donc aux gouvernements d'être plus explicites sur les caractéristiques des entreprises qu'ils trouvent beaucoup trop générales dans le contexte actuel où le propre des entreprises est de cultiver leurs différences, il devient alors de plus en plus difficile de faire des typologies d'entreprises.

¹⁴⁰ JONKHOF J, *op cit*, p 186.

- Chapitre 2 -

Stationnement et acteurs : vers une lutte de pouvoir

"Les usagers de la vitesse sur la route correspondent à des exigences si opposées que sa gestion devient un sujet privilégié pour comprendre comment les acteurs d'une société définissent leurs références et gèrent leurs contradictions. Un équilibre instable perpétuellement remis en question, est déterminé par les forces et par les faiblesses des uns et des autres. Il permet d'évaluer le rôle de l'Etat organisateur dans une société industrielle et de comprendre l'étendue de sa perte de pouvoir face aux enjeux économiques."
(Claude GOT)

Les nouvelles façons de se déplacer, notamment par l'utilisation de plus en plus importante de la voiture particulière, ont profondément modifié la façon d'organiser l'occupation de l'espace. On se situe alors dans un système d'interaction urbaine, où le besoin de mobilité dénature l'organisation de l'espace et où les contraintes urbanistiques transforment les comportements de déplacements. Les institutions sont alors amenées à arbitrer entre le déploiement des infrastructures et la gestion des déplacements.

La ville est un espace organisé autour d'une multitude d'acteurs aux intérêts souvent divergents, voire même opposés et contradictoires. L'intervention de la puissance publique, légitimée par l'existence de défaillances de marché, n'est pourtant elle-même pas dénuée d'intérêts. La puissance publique doit en effet, arbitrer entre la satisfaction de l'intérêt économique et ses intérêts politiques. La question qui se pose alors est de savoir comment sont organisées ces relations entre les acteurs ? Peut-on juger que l'organisation de la ville peut être efficace aussi bien si elle est spontanée et émerge du marché, ou bien si elle est planifiée par la puissance publique. Une organisation ne peut être jugée efficace qu'en fonction des objectifs qu'elle poursuit, qui sont eux-mêmes bien différents selon les acteurs du système. Les interactions et communications entre les agents de cet espace organisé sont complexes puisqu'elles dépendent, elles aussi des objectifs de chacun détenant une information personnelle et spécifique qu'ils ne veulent pas forcément communiquer. De ce schéma de relations et interactions naissent des comportements stratégiques qui peuvent aboutir à des solutions non-optimales.

Section 2.1 L'approche pluridisciplinaire de l'acteur

Certains concepts sont suffisamment larges pour être communs à plusieurs disciplines. Dans notre thèse, l'objectif est de montrer que la régulation de la mobilité, par le biais de l'action sur les places de stationnement, suppose une adhésion de tous les acteurs concernés. Approcher la régulation par le concept de l'acteur suppose que l'on se situe à la fois dans la sphère économique et dans la sphère sociologique, la décision finale revient ensuite au politique.

- 1 - L'approche économique de l'acteur, le concept de transaction

Le système économique est composé d'individus qui agissent en interaction dans le but d'atteindre des satisfactions individuelles voire collectives. Le système économique ainsi abordé permet de montrer que l'organisation émane d'une volonté humaine (consciente ou inconsciente), et qu'elle fait alors l'objet de notions subjectives difficilement modélisables. Le système économique, vu comme une organisation, est alors dominé essentiellement par l'existence des transactions entre les individus, qu'ils essaient de rendre le plus efficaces possible. L'efficacité économique de l'organisation est alors de satisfaire les besoins de ces individus en fonction des objectifs qu'ils poursuivent. Cette notion de satisfaction des besoins sous-entend alors que les préférences de chaque individu soient identifiées, que chacun connaissent sa fonction d'utilité et que l'objectif est la maximisation de cet indicateur. Seront alors considérés comme efficaces les choix des individus pour lesquels il n'existe pas d'alternatives permettant d'améliorer les préférences des individus. L'objectif est donc d'allouer efficacement les ressources (rares). On dit qu'une allocation des ressources A est inefficace s'il existe une autre allocation des ressources B qui soit préférée par au moins une personne. L'allocation est alors PARETO dominée. Au contraire, s'il y a une amélioration de l'allocation des ressources, et s'il est possible d'améliorer la situation de certains sans nuire aux autres, l'allocation est alors PARETO optimale. Pourtant, cette notion d'efficacité pose le problème de l'unicité des solutions, puisqu'il existe une multitude de combinaisons. L'efficacité ainsi définie n'est pas toujours un bon indicateur de performances concernant l'allocation des ressources et il est parfois plus facile de trouver une allocation inefficace qui satisfasse le plus grand nombre.

- a - Le concept de transaction de l'économie institutionnelle classique

Le concept de transactions, emprunté à l'économie institutionnelle classique de COMMONS (1924) est défini selon GISLAIN (1999) comme le lieu où se déploient des actions individuelles et collectives les unes par rapport aux autres, ce qui permet d'appréhender les relations de conflits inhérentes au problème de la distribution d'une ressource rare. Le processus de l'action collective doit permettre de dépasser ces conflits (grâce à l'instauration de règles) pour aboutir à une forme de collaboration. C'est ici que la dichotomie économie-sociologie peut être nuancée. En effet, l'économie ne peut être abordée trivialement comme un simple mécanisme auto-régulateur dans lequel le marché est le résultat naturel du comportement des individus. L'économie est

une organisation sociale dans laquelle l'action collective est volontaire et non spontanée.

Ainsi, dans une situation où il existe un bien rare, comme c'est le cas ici pour les places de stationnement (l'espace étant un bien rare qu'il faut allouer), les conflits ne peuvent être réglés par un ajustement naturel qui émergerait du marché lui-même. Les règles, formelles (relevant d'une autorité) ou informelles (coutumes), alors institutionnalisées doivent résoudre les conflits. Les acteurs économiques, peuvent alors coordonner leurs actions grâce aux règles institutionnelles qui ont pour fonction de définir les droits et devoirs de chacun des acteurs. L'approche institutionnelle classique alors complémentaire de l'approche néo-institutionnaliste.

- b - Le concept de transaction, l'approche néo-institutionnaliste

Dans l'approche néo-institutionnaliste, le marché ne peut résoudre les distorsions du fait de l'existence de coût de transaction. Le recours aux institutions (sous formes diverses telles que l'établissement de contrats...), permet de contourner les imperfections de marché.

La ville est un système organisé en perpétuelle évolution. Il s'agit donc d'appréhender les nouvelles formes organisationnelles et les inévitables accords de coopération qui en découlent, afin de comprendre quels sont les enjeux stratégiques économiques de ces nouvelles formes. Face aux différentes évolutions de l'environnement économique, caractérisé par l'incertitude, la complexité et la concurrence, les coopérations entre les acteurs deviennent une nécessité. L'idée de coopération renvoie indirectement aux concepts de compromis et de négociation entre acteurs aux intérêts divergents. Il s'agit donc d'étudier le comportement des agents en reprenant les hypothèses de WILLIAMSON (1985)¹⁴¹, à savoir : La rationalité limitée et l'opportunisme par lequel l'intérêt personnel prime sur le respect des termes du contrat. En effet, la théorie des coûts de transactions, montre que les accords de coopération ou les alliances débouchent sur des formes hybrides de structures qui se trouvent entre marché et organisation interne. Ces nouvelles structures peuvent aboutir à des formes d'accords entre partenaires non-optimaux, telle la collusion, ou à de réelles coordinations de comportements ce qui sous-entend que les acteurs doivent mettre en commun leurs intérêts et chercher à les optimiser.

Si, comme nous l'avons vu, les places de stationnement sont considérées comme un bien rare, le concept de transaction de ce bien rare peut alors être intégré à plusieurs disciplines que sont notamment l'économie et la sociologie. Nous l'avons vu, l'économie inscrit les transactions de ce bien rare autour d'un rapport marchand, la sociologie quant à elle étudie les transactions en fonction de l'étude des interactions sociales qui sont le produit des règles mises en place. Bien entendu, le concept de transaction peut également être étendu à d'autres disciplines telles que la science juridique où les transactions sont le fruit d'un transfert de droits ; ou la science politique dans lequel les

¹⁴¹ WILLIAMSON O.E (1985), *The economic institutions of capitalism : firms, markets, relations contracting*. New York : the free press.

transactions relèvent d'une autorité qui répartit la ressource rare en fonction de l'agrégation des intérêts des individus.

Dans notre problématique du stationnement, plusieurs types de relations peuvent émerger, en fonction de la définition que l'on donne au concept de transaction. La transaction de ce bien rare peut être définie à travers une relation marchande entre les différents acteurs dans laquelle les échanges de droits se font par le biais de la négociation et de la coercition. Ce type de transaction suppose que les acteurs bénéficient d'une égalité des droits. Les transactions peuvent également s'inscrire dans une logique hiérarchique. Les acteurs ne bénéficient plus d'une égalité de droit, mais sont sous tutelle d'un pouvoir hiérarchique.

En montrant ainsi, que le concept de transaction pouvait être transversal à plusieurs disciplines, nous avons voulu montrer que son approche et la résolution des problèmes inhérents pouvait dépendre du champs dans lequel on se place.

- 2 -L'approche sociologique de l'acteur, le concept d'organisation

Aborder l'économie comme une organisation, c'est faire implicitement référence à la sociologie des organisations, puisque par définition, toute organisation émane d'un construit social. Ce construit social aboutit à la réalisation de stratégies des participants qui agissent en fonction de la liberté dont ils disposent. Les questions que se posent CROZIER sont de savoir comment interpréter les stratégies des acteurs, c'est-à-dire comment rationaliser leurs stratégies. Chaque action n'étant pas dénuée de sens, elle est une réponse à un comportement d'autres acteurs, une anticipation sur les décisions éventuelles ou un signal. Pour BERNOUX (1985)¹⁴² l'organisation est un construit, qui a ses propres règles et dont le fonctionnement est autonome, et non une réponse à des contraintes extérieures. Parler du problème de l'organisation de la ville pose indirectement la question de la gestion de l'action collective et de ses contraintes. Pour CROZIER et FRIEDBERG (1977)¹⁴³ *si l'action collective constitue un problème pour nos sociétés, c'est d'abord et avant tout parce que ce n'est pas un phénomène naturel. C'est un construit social (...).*

- a - Le pouvoir dans l'organisation

Or, l'acteur n'est pas isolé, il agit en fonction du rôle ou du statut qu'il occupe au sein d'une organisation. Son action évolue dans un contexte et résulte de la conjonction de deux éléments : le pouvoir dont il dispose et sa capacité à agir avec les autres personnes dans des situations d'interactions. La gestion de la ville est donc appréhendée à travers les acteurs et leur organisation tout d'abord, et ensuite à travers les relations d'interaction entre ces acteurs¹⁴⁴. Rappelons que les problèmes de l'organisation renvoient à trois éléments : une distribution asymétrique de l'information,

¹⁴² BERNOUX, P (1985), La sociologie des organisations, Editions du Seuil, Essais, 379 pages.

¹⁴³ CROZIER M, FRIEDBERG E, (1977), L'acteur et le système, Edition du Seuil, p 15.

¹⁴⁴ GAMON V, LE VAN E, (1999), Les bilans de l'article 14 de la LOTI, les raisons d'une mise en œuvre discrète, PREDIT, p 65.

des conflits au niveau des structures de décision et une compétition entre les services d'exécution ¹⁴⁵.

La tentative de régulation du stationnement par la réglementation a montré les limites des modes d'organisation traditionnels. On se rend compte que la réglementation concernant le stationnement doit être réorientée afin de limiter les situations conflictuelles entre les acteurs du système et les tentatives de contournement de celle-ci. Cette réorientation doit néanmoins être organisée car il n'est pas envisageable de penser l'ordre social et le développement des sociétés en affirmant que celles-ci sont en mesure de se réguler de façon automatique. Pour rendre le système efficace, il faut tenir compte des interactions, conflictuelles et instables, entre les acteurs. FRIEDBERG montre que toute organisation, comme toute entreprise collective, apparaît comme le résultat contingent et toujours provisoire de la construction d'un ordre local dont les caractéristiques structurent la capacité d'action collective des intéressés. La motivation pour la coordination est une condition nécessaire mais pas suffisante pour que les acteurs se coordonnent. L'autre condition nécessaire est la capacité concrète de coordination (CHISHOLM, 1989) ¹⁴⁶.

- b - L'évolution de l'organisation : mécontentement, fuite ou loyalisme ?

Concernant la question de la réglementation du stationnement, nous sommes donc en présence d'acteurs dont les intérêts semblent être différents. Néanmoins, plusieurs relations lient les acteurs entre eux : une relation de pouvoir hiérarchique d'une part, caractérisée par le poids de la loi édictée par les élus face à laquelle les "adversaires" doivent se soumettre, mais aussi une relation de pression que soumettent les professionnels aux élus. La relation est donc non seulement conflictuelle mais aussi stratégique, puisque chaque partie a conscience que l'équilibre dépend de l'autre partie. La marge de manœuvre semble faible pour chacune des parties et l'équilibre instable. Ainsi, le modèle D'HIRSCHMAN ¹⁴⁷ montre que l'action collective pourrait être bénéfique pour tous.

Le modèle D'HIRSCHMAN montre que pour lutter contre une situation conflictuelle et donc un mécontentement ou une insatisfaction, les acteurs ont plusieurs possibilités :

- ⇒ La défection : ils manifestent leur mécontentement et abandonnent l'organisation. La défection s'exprime par le refus de participer ou la fuite ;

¹⁴⁵ GREFFE X. (1994), *Economie des politiques publiques*, Dalloz, p 96.

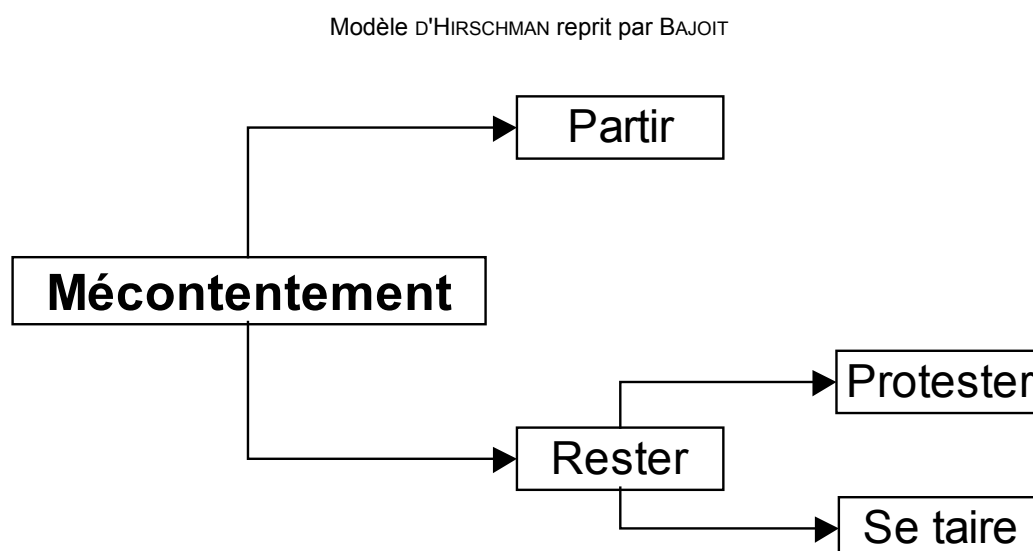
¹⁴⁶ CHISHOLM D.W. (1989), *Coordination without hierarchy : informal structure in multiorganizational systems*, California University Press, Berkeley.

¹⁴⁷ Pour développer sa théorie, Hirschman part d'un cas empirique : les transports ferroviaires nigériens avaient beaucoup de mal à lutter contre la concurrence exercée par les transports routiers. Les explications économiques, sociologiques ou structurelles n'ont pas suffi pour expliquer les raisons de ces difficultés. Il a alors constaté que les meilleures institutions ne peuvent empêcher certains comportements de quelques membres, et peuvent alors entraîner des dysfonctionnements. Il s'est alors interrogé sur les forces qui permettent à une société de faire en sorte que les comportements de ses membres n'aillent pas à l'encontre de ses objectifs fondamentaux.

- La prise de parole : ils manifestent leur mécontentement et exposent leurs préférences. La participation protestataire a pour but de modifier le fonctionnement de l'organisation et des relations sociales ;

Les deux premiers concepts ont alors des conséquences soit dans la sphère économique, soit dans la sphère politique. En effet, lorsque les acteurs expriment un mécontentement en utilisant la défection, ils entraînent des conséquences économiques immédiates et presque irréversibles. Lorsque les acteurs prennent la parole, ils peuvent infléchir les décisions politiques. Pour HIRSCHMAN, l'utilisation des deux outils peut être efficace sous certaines conditions, mais que la plupart du temps ces manifestations peuvent rester stériles. Dans le cas d'une entreprise en situation de concurrence, la défection massives, ne laisse aucune chance à l'entreprise d'améliorer sa situation. De même, si la prise de parole peut être bénéfique et améliorer une situation jugée mauvaise à un moment donné, elle ne doit pas non plus, selon l'auteur être excessive sous peine d'être contre-productive.

Figure 9 : Comportements des acteurs face à un mécontentement



Les deux premières formes de manifestations du mécontentement doivent, pour l'auteur faire l'objet d'une "coopération" afin de limiter leurs effets négatifs. Le concept de **loyalisme** permet de sortir de cette alternative binaire entre défection et prise de parole. Pour l'auteur, le loyalisme se définit comme "une forme particulière d'attachement à une organisation qui consiste à renoncer aux certitudes offertes par la défection en échange d'une amélioration du produit auquel les consommateurs sont restés fidèles, favorise la prise de parole et évite la défection". Ainsi, la défection n'est pas une fin soi, ni le seul moyen d'action, mais est une étape à la prise de parole. Ainsi, le concept de loyalisme s'insère dans l'expression d'un mécontentement avec une menace de défection qui peut se résoudre par la prise de parole, et peut alors aboutir à une solution ou évidemment, si aucun consensus n'est trouvé, à une possible défection.

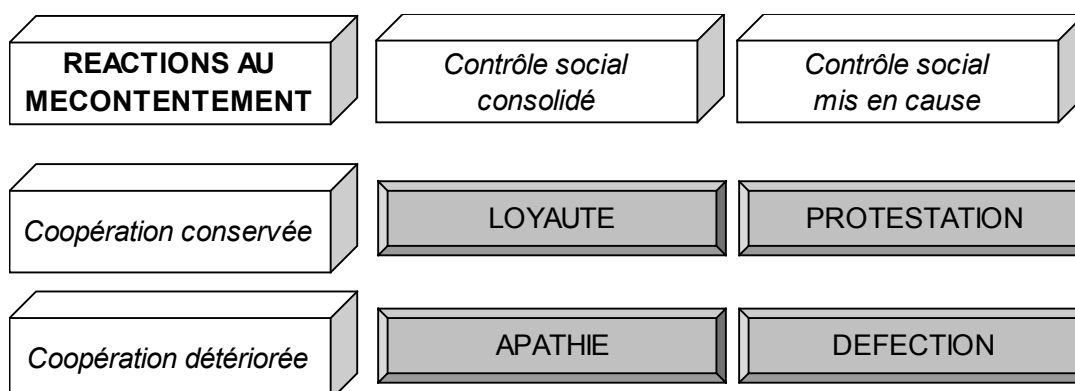
Le modèle de "*exit, voice and loyalty*" a été ultérieurement amendé par l'auteur, et il propose alors de distinguer deux formes de prise de parole : la prise de parole horizontale, qu'il définit comme une activité libre et spontanée qui concoure à organiser

les relations sociales ; et la prise de parole verticale qui se déploie sous la forme de plaintes et de protestations adressées aux autorités, et nécessite alors la création de liens sociaux entre les acteurs et de relations réticulaires. Néanmoins, l'auteur montre que les deux comportements de mécontentement peuvent être interdépendants dans la mesure où *"la possibilité de faire défection risque d'empêcher l'art de la prise de parole d'atteindre son plein développement"*.

Dans le cadre de notre recherche, les professionnels de l'immobilier, organisés en groupe de pression, relayés par des syndicats et des défenseurs tels que les Chambres de Commerce et d'Industrie, le mécontentement s'exprime par la protestation (prise de parole verticale). Or, nous le verrons lors de nos entretiens, la menace la plus importante, et la plus redoutable pour les élus et que les professionnels de l'immobilier décident de quitter à leur manière le système en quittant la ville pour la périphérie (défection).

Ainsi, les relations d'interactions entre les acteurs sont suffisamment fortes pour que la marge de manœuvre soit réduite et que la zone d'incertitude soit importante. C'est-à-dire que la recherche de l'action collective devient un processus de tâtonnement. Les acteurs en présence appartiennent chacun à deux sphères différentes : les professionnels de l'immobilier sont en effet inscrits dans la sphère économique, et cherchent à protéger leurs intérêts, leur rentabilité ; alors que les décideurs sont inscrits dans la sphère politique. Pour réconcilier les deux sphères, et sortir des actions stériles, établir un comportement de loyauté pourrait rendre plus efficace les actions menées pour améliorer collectivement la question des transports et de l'aménagement du territoire. Pour comprendre le mécanisme de loyauté, le sociologue BAJOIT montre qu'il faut distinguer la "fidélité de conviction" à la "résignation passive". La fidélité de conviction suppose alors que face à un mécontentement les acteurs espèrent que les responsables soient en mesure d'apporter des solutions à leurs préoccupations, et puissent alors régler les dysfonctionnements. La résignation passive, présuppose que l'acteur concerné se sent contraint et n'a pas d'autre alternative que de subir les choix imposés par les responsables. De cette définition, l'auteur propose une typologie des réactions individuelles de mécontentement. Il montre que les réactions au mécontentement dépendent à la fois des relations horizontales, c'est-à-dire du niveau de coopération entre les acteurs, et des relations verticales, c'est-à-dire du niveau de contrôle social.

Figure 10 Réactions des individus face au mécontentement (BAJOIT)



Sur la question du stationnement, les acteurs concernés sont actuellement dans une situation limite, entre protestation et défection. Le contrôle social est mis en cause, puisque les professionnels de l'immobilier estiment que les actions des politiques ne sont pas justifiées. Néanmoins, ils espèrent que le dialogue puisse aboutir et expriment alors leur mécontentement, ils sont alors dans une situation de protestation, mais menacent de ne plus coopérer et donc d'avoir un comportement de défection. Pour aboutir à un comportement de loyauté, le contrôle social doit être consolidé. C'est donc l'intervention de la puissance publique qui doit être justifiée, et prouver qu'elle peut être une étape à l'action collective. Cette étape est difficile, car il ne suffit pas qu'un groupe est un intérêt commun à la réalisation d'une action pour que tous participent à la réalisation des objectifs fixés. Il n'existe pas *a priori*, de possibilité de passage de l'action individuelle à l'action collective. Les individus ne s'engagent spontanément dans une action qu'à condition d'y trouver leurs propres intérêts (OLSON). Face aux propositions faites par les groupes politiques, les professionnels de l'immobilier ne voient pas leur intérêt, si ce n'est de réduire leur coût de construction, mais cet argument n'est pas suffisant pour eux.

Considérant notre groupe d'acteurs (les professionnels de l'immobilier, les techniciens et les élus), chaque adhérent se trouve dans la situation d'un producteur sur un marché de concurrence pure et parfaite, où les efforts individuels n'ont pas d'effet sur la situation du groupe. Pour chacun, pris individuellement, il est beaucoup plus rationnel de se comporter en *free rider*, et de laisser les autres assumer le coût et les risques, en espérant en tirer ultérieurement les avantages. Ainsi, les professionnels de l'immobilier sont dans une situation où premièrement ils ne sont pas convaincus de l'efficacité de l'action sur le stationnement dans l'immobilier de bureaux, ils ne veulent donc pas, individuellement, prendre le risque de restreindre leur place (au risque de perdre de la clientèle) ; toutefois, ils espèrent que si cette action parvient à se concrétiser, ils pourront en tirer profit (en réduisant les coûts de construction des places de stationnement). Pour gérer cette "aversion pour le risque", la puissance publique peut soit pénaliser le refus de participer, soit octroyer des avantages sociaux ou pécuniaires. La question est alors de savoir si l'intervention de la puissance publique peut être justifiée.

- 3 - L'intervention de la puissance publique, étape de l'action collective ?

L'histoire de la pensée économique s'interroge de manière constante sur la question du faire ou du laisser-faire. Les partisans de la première solution, estiment que dans certaines conditions il est indispensable d'intervenir afin de lutter, ou de ne pas laisser s'installer de façon durable, les éventuels dysfonctionnements de l'organisation sociale et ainsi aboutir à des situations irrévocables. Les sympathisants de la deuxième solution estiment quant à eux qu'il est possible que l'environnement s'adapte de façon spontanée et corrige les dysfonctionnements. Il ne faut donc en aucun cas perturber l'ordre naturel des choses.

Cette question de l'intervention retrouve toute son acuité lorsque l'on s'intéresse à l'avenir des déplacements en milieu urbain. Il est aujourd'hui largement admis, que la

voiture a pris une place trop prépondérante et peut ainsi compromettre le développement durable de notre société. Il est également admis que la voiture contribue à altérer la qualité de vie et à compromettre les fonctions élémentaires des villes. Il y a donc un consensus général sur l'urgence de la situation et sur la nécessité de prendre des mesures pour inverser la tendance et retrouver une meilleure qualité de vie. En effet, les mesures à la disposition de la puissance publique sont nombreuses, toutefois elles ne sont que très rarement mises réellement en pratique, et la concrétisation de ces mesures reste rare ou latente. BIEBER et ORFEUIL, (1993)¹⁴⁸ montrent que "le problème réside moins dans l'invention d'un remède miracle que dans la mise en œuvre effective de projets".

Face à l'emprise de l'usage de la voiture dans nos villes, la question de la légitimité de la puissance publique à intervenir pour réguler son usage peut être posée, reste à savoir comment elle peut le faire de manière efficace et durable. Plusieurs approches permettent de répondre à la question de la légitimité de l'Etat à intervenir et aux moyens dont il dispose pour le faire. Dans le cadre de l'Economie du Bien-Etre, il existe certaines situations où l'allocation optimale des ressources ne peut être remplie. D'une façon très générale, l'intervention de l'Etat est alors admise s'il est en mesure de rétablir les conditions d'une allocation optimale des ressources. En présence d'externalités, de monopole naturel et de bien collectif, c'est-à-dire de défaillance de marché, le marché de concurrence pure et parfaite ne peut conduire à un optimum de Pareto.

- a - L'intervention comme justification économique

La satisfaction de l'intérêt général sur un marché peut, en principe, être réalisée sans qu'aucune régulation par une entité extérieure n'intervienne. Le marché est alors vu comme une main invisible qui garantit, de façon non intentionnelle et par tâtonnement, l'intérêt individuel des agents (consommateurs et producteurs). Néanmoins il existe des situations où cette satisfaction collective ne peut être obtenue, sans tronquer les satisfactions individuelles de certains agents. Sur un marché de concurrence pure et parfaite, la satisfaction de l'intérêt général est formalisé par l'optimum de Pareto. L'optimum de Pareto est une situation dans laquelle le bien-être d'un individu ne peut plus être augmenter sans que le bien-être d'un autre individu ne soit réduit. L'existence d'externalité¹⁴⁹, de monopoles naturels¹⁵⁰ et de bien collectifs¹⁵¹ peuvent légitimer le recours à la puissance publique.

¹⁴⁸ BIERBER, A., ORFEUIL, JP. (1993) : "La mobilité urbaine et sa régulation. Quelques comparaisons internationales", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.

¹⁴⁹ **L'externalité** est un effet de l'action d'un agent économique sur un autre qui s'exerce en dehors du marché. L'externalité est dite positive quand l'effet procure une amélioration du bien être de l'autre agent et négative quand cet agent voit son bien-être diminué. Un exemple imagé classique est celui des deux firmes au bord d'une rivière. La première (A) fabrique du cuir qu'elle vend à un fabricant de chaussure (C), et rejette les tannins en aval. La seconde (B), qui produit de la bière, a besoin d'eau pure pour nettoyer ses cuves de fermentation et est obligée du fait des rejets de A de s'équiper d'un procédé de filtration, ce qui renchérit le coût de la bière qu'elle fabrique. Comme la transaction entre A et C ne tient pas compte de l'effet négatif subi par B, le système des prix conduit à produire trop de cuir, insuffisamment de bière et à un excès de pollution. Cet exemple de pollution correspond à une externalité négative.

C'est au cœur de l'Economie du Bien-Etre que l'on trouve les justifications de l'intervention de l'Etat. Pourtant, antérieurement, Adam SMITH, fervent défenseur du marché de concurrence, trouvait déjà des situations où l'intervention de l'Etat se justifiait, notamment là où le marché était tenu en échec. Il existe des conjonctures où la "main invisible" du marché ne peut allouer de façon optimale les ressources. Certaines fonctions, notamment les fonctions régaliennes, ne peuvent être spontanément assumées par le marché. Paradoxalement, c'est dans les théories d'Adam SMITH que l'on trouve les fondements de la légitimité de l'intervention de l'Etat ¹⁵².

Dans la lignée des travaux d'A.C. PIGOU (économie du bien-être), l'économie publique présente le régulateur comme une entité uniquement soucieuse de l'efficacité économique, et donc non soumise aux pressions des différents groupes d'intérêts. L'objectif unique de la réglementation est alors de pallier les insuffisances de marché par des règles parfaites. L'économie publique différencie donc le régulateur et le décideur politique. Le régulateur a pour fonction de prendre des mesures pour corriger les défaillances de marché et qui conduisent à la meilleure efficacité économique sans pourtant se préoccuper des questions de redistribution, qui sont l'apanage du politique. Il y a alors totale séparation de l'économique et du politique. Le régulateur de l'économie publique est assimilé à un planificateur parfait dont les décisions ne sont pas entravées par des problèmes de collecte d'information, et il est alors le seul capable de réguler le marché en présence de défaut du marché.

¹⁵⁰ Il y a **monopole naturel** quand une entreprise a des coûts moyens qui sont décroissants pour tout niveau de production. Dans ces conditions une seule firme satisfaisant toute la demande aura des coûts inférieurs à deux firmes ou plus se partageant cette demande. Si, une seule firme sert la totalité de la demande, elle peut répartir ses coûts fixes sur un plus grand nombre d'acheteurs, ce qui diminue le coût unitaire. Ce défaut de marché pose un problème de tarification car la fixation du prix au coût marginal (inférieur au coût moyen puisque celui-ci est décroissant), qui maximise la richesse collective, ne rémunérerait pas les dépenses engagées par le producteur et l'entraînerait donc à fabriquer à perte. Le monopole naturel est lié à une caractéristique technique de la production : les rendements d'échelle croissants (toute augmentation équiproportionnelle des entrants engendre une augmentation proportionnellement plus forte de la production).

¹⁵¹ Un **bien est collectif** quand il possède la double propriété de non-excludabilité et de non-rivalité. La non-excludabilité désigne l'impossibilité d'écarter qui que ce soit de l'usage d'un service, y compris les individus qui ne contribueraient pas à son financement (i.e., les passagers clandestins). Elle est liée à l'absence d'un dispositif technique ou juridique qui limite l'accès à l'utilisation du service. A l'exemple du phare maritime, une fois les investissements réalisés, chacun peut profiter de ces biens. Se pose alors un problème d'incitation à produire pour les entrepreneurs privés, car ils savent à l'avance qu'ils n'arriveront pas à se faire payer et qu'ils ne parviendront donc pas à rentabiliser leurs investissements. La non-rivalité est la propriété qu'un bien puisse être consommé simultanément par plusieurs agents sans que la quantité consommée par l'un diminue les quantités encore disponibles pour les autres. En d'autres termes, chacun consomme la même quantité de bien et le coût marginal pour servir un consommateur supplémentaire est nul. A cause de ce coût nul, tous les agents économiques doivent avoir la possibilité de consommer, même ceux qui ne sont disposés à payer qu'une somme très faible.

¹⁵² La question de la légitimité d'un régulateur est abordée dans la théorie économique à travers deux types d'approches opposées : l'économie publique et l'économie industrielle de la réglementation. La question de l'intervention des pouvoirs publics sur le marché oppose traditionnellement les écoles classiques et néoclassiques qualifiées de libérales aux écoles keynésiennes plus interventionnistes. Les débats autour de la théorie de la réglementation sont nés du constat de l'existence de défaillances de marchés. Le marché n'est pas toujours capable de se réguler de manière automatique et spontanée, et il nécessite des règles qui peuvent elles-mêmes alors être imparfaites.

Le réglementeur de l'économie industrielle de la réglementation, au contraire, est soumis aux groupes de pressions et est directement influencé par leurs intérêts. STIGLER (1971)¹⁵³ ne considère pas l'autorité publique comme la seule garante de l'intérêt général, mais plutôt comme une entité influencée et soumise à des groupes de pression. Il montre que la réglementation n'est pas neutre, et que certains groupes en tire davantage bénéfice que d'autres. Pour STIGLER, la réglementation s'apparente à un service échangé entre des offreurs et des demandeurs qui ont chacun un intérêt personnel et individuel à voir se réaliser cette réglementation. Pour les offreurs, qui sont les décideurs politique, l'objectif de la réglementation est électoral, pour les demandeurs, l'objectif est l'optimisation de la satisfaction individuelle.

Les deux concepts présentent le réglementeur de façon très opposée. Garant de l'intérêt général ou capturé par des groupes de pression, il a toute légitimité d'intervention pour les uns, et est totalement improductif pour les autres. Deux autres écoles viennent nuancer ces propos en s'attachant davantage à dénoncer les défauts du réglementeur et en proposant des actions pour les corriger. Ainsi, la nouvelle économie publique, ou nouvelle économie de la réglementation propose de s'intéresser aux comportements stratégiques des agents vis-à-vis de l'information (LAFFONT et TIROLE, 1993)¹⁵⁴. L'économie institutionnelle de la réglementation propose des solutions pour remédier aux problèmes d'externalité, de monopoles naturels et de biens collectifs (COASE, 1960)¹⁵⁵.

Le réglementeur de la nouvelle économie publique est un agent ordinaire qui poursuit ses propres intérêt et ne se contente pas de maximiser l'intérêt général. Dans la nouvelle économie publique, le réglementeur et le réglementé ne détiennent pas les mêmes informations. Les informations sont intentionnellement cachées, et aucune des deux parties n'a intérêt à les divulguer à l'autre. Chacune des parties sait qu'il existe des informations cachées, et chacune a donc conscience qu'il est inutile de faire des dépenses dans la politique de communication, puisque tout échange sera forcément biaisé. Pour que les réglementés soient incités à divulguer l'information les concernant, le réglementeur doit alors mettre en place des processus d'incitation à donner la bonne information.

Cette asymétrie d'information crée donc des distorsions lors de la mise en place de la réglementation. En effet, puisque la réglementation doit tenir compte des informations délivrées *ex ante*, elle sera faussée par les déclarations faites. Dans la nouvelle économie de la réglementation, le réglementeur est donc confronté au problème de recherche de la bonne information, afin qu'il puisse fixer sa réglementation, normes ou taxes, au bon niveau. L'asymétrie d'information, qui empêche de fournir la "bonne" règle affecte processus de réglementation en aval et en amont de la décision :

¹⁵³ STIGLER G.J. (1971) "The theory of economic regulation", *Bell Journal of Economic and Management Science*, 2 (1), p. 3-21.

¹⁵⁴ LAFFONT J.J. TIROLE J. (1993), *A theory of Incentives in Procurement and Regulation*, MIT Press, Cambridge.

¹⁵⁵ COASE R.H. (1960), "The problem of Social Cost", *Journal of law and Economics*, 17, p. 357-376.

- ➡ En aval, le réglementeur a besoin d'information pour fixer les règles à respecter. Dans son propre intérêt, le réglementé peut avoir tendance à cacher ou tronquer ses informations. Lorsque les informations sont dissimulées ex ante, on parle alors d'anti-sélection, et d'aléa moral lorsque les informations sont dissimulées ex post. Le réglementeur, qui anticipe ce comportement doit mettre en place des mesures incitatives à fournir la bonne information. On se retrouve alors dans le cadre de la théorie des incitations.
- ➡ En amont, le réglementeur a également des intérêts qui lui sont propres. Il peut donc orienter ses décisions en fonction de ses propres intérêts.

COASE montre quant à lui que les agents économiques doivent coordonner leurs actions pour mettre en place des politiques adaptées. Cette coordination engendre des coûts que COASE qualifie de coûts de transaction. Les coûts de transaction (collecte de l'information, coordination entre pouvoirs hiérarchiques, coûts de fonctionnement, coûts de négociation des contrats, coûts de surveillance...) peuvent être supérieurs aux bénéfices même de la réglementation. Pour l'économie publique de la réglementation, ces coûts sont considérés comme nuls, ce qui semble une hypothèse irréaliste pour les fondateurs de l'économie institutionnelle, car en l'absence de coûts de transaction, l'intervention d'un réglementeur est alors inutile puisque le marché lui-même sera capable de se réguler seul et de mettre en place une solution optimale. L'incapacité des marchés à mener des actions coordonnées vient du fait qu'il existe des coûts de transaction que personne ne veut assumer. Les défaillances de marché (présence d'externalités, monopole, présence de biens collectifs) n'existent pas en l'absence de coûts de transaction.

Ainsi, en présence de coûts de transaction positifs, l'intervention publique peut se faire si, d'une part les coûts de transaction de la mise en place de la réglementation sont inférieurs à toute autre solution, et d'autre part les bénéfices de la réglementation doivent être supérieurs aux coûts de transaction engagés. Mais cette intervention n'est pas obligatoire si les acteurs du marché parviennent, par le biais de la négociation et la mise en place de contrat, à contourner et résoudre les problèmes liés aux défaillances de marché.

Michel CROZIER montre, dans son ouvrage *l'acteur et le système*, que les actes législatifs sont des compromis dont l'interprétation peut laisser beaucoup de latitude. Les intentions du législateur peuvent prêter à discussion, et surtout dans chaque cas concret, ou pour chaque mission, des intérêts légitimes, consacrés par la loi, sont directement ou indirectement en opposition, occasionnant conflits et blocages administratifs et juridiques. D'où l'impression d'irrationalité que suscitent les activités publiques (CROZIER, 1977) ¹⁵⁶.

L'évolution de la mobilité et la place prépondérante que la voiture particulière a prise, ne conduit pas aujourd'hui à une situation optimale. L'intervention d'un "régulateur de la mobilité" pourrait être envisagée pour pallier les insuffisances du marché. En présence de défaut de marché, la main invisible est alors mise en échec. L'intervention de la

¹⁵⁶ CROZIER M. (1977) *op cit* p 310

puissance publique, pour peu qu'elle soit économiquement justifiée, suppose alors une rupture des acquis, ce qui peut la rendre difficile.

- b - L'intervention vue comme une rupture des acquis

Le Dictionnaire Larousse donne au mot "intervention" la définition suivante : "Action d'un Etat ou d'un groupe d'Etats s'ingérant dans la sphère de compétence d'un autre Etat" (LAROUSSE, 2003). Cette définition montre en quoi le concept d'intervention peut générer des conflits. Intervenir s'est donc s'ingérer dans un domaine qui n'est pas *a priori* de sa compétence, dans le but de régler des dysfonctionnements. Intervenir s'est alors interrompre brutalement le cours des relations établies entre différentes unités (ROSENEAU), s'est altérer les relations préexistantes. L'intervention suppose donc une rupture avec l'ordre existant.

De cette définition on comprend mieux les comportements réactionnaires (HIRSCHAMN, 1991)¹⁵⁷ face aux interventions (pour l'auteur le mot réactionnaire n'a pas de connotation péjorative). Ainsi, face à une action, une intervention, l'auteur montre que trois effets peuvent émerger :

- ➔ **l'effet pervers** : "les mesures destinées à faire avancer le corps social dans une direction le feront effectivement bouger, mais dans le sens inverse" ;
- ➔ **l'inanité** : "toute tentative de changement est mort-née, tout prétendu changement n'est, n'a été et ne sera que dehors, façade et apparence devant les structures sociales profondes" ;
- ➔ **la mise en péril** : "le changement en question, bien que peut-être souhaitable en principe, entraîne tels ou tels coûts ou conséquences inacceptables".

Face à l'intervention de la puissance publique sur la question des places de stationnement sur le lieu de travail, on peut remarquer que les professionnels de l'immobilier ont anticipé les restrictions, et ont donc eu un laps de temps pour se protéger des mesures restrictives. Ils ont donc pendant un certain temps, alors qu'il leur était possible de le faire (pendant les normes plancher), stocké du stationnement. Le premier effet pervers de l'annonce des restrictions des places de stationnement, par le passage aux normes plafond, a donc entraîné la création de place supérieure à la demande réelle. Aujourd'hui, la volonté de réduire les places de stationnement sur le lieu de travail pourrait mettre en péril la situation de l'urbain, si la menace des professionnels de quitter la ville au profit de la périphérie se concrétisait. Les professionnels de l'immobilier sont aujourd'hui dans une situation de réaction, ils ont peur de perdre leurs acquis. Or, le comportement réactionnaire de ces acteurs à l'égard de l'intervention, ne devrait être que transitoire, jusqu'à ce qu'un nouvel ordre se rétablisse.

Aujourd'hui, les groupes sociaux engagés dans les actions de développement local urbain, ont des ambitions, des intérêts, des représentations et des préoccupations

¹⁵⁷ HIRSCHAMN A.O. (1991), *The Rhetoric of reaction : perversity, futility, jeopardy*, L'espace du politique, Fayard.

souvent très différents, voire même, antagoniques. L'intérêt général n'est pas et ne peut pas être la somme arithmétique des intérêts individuels, mais chacun doit être en mesure de faire des compromis. Ces compromis suppose un "sacrifice". Les conflits naissent de ces sacrifices. Les professionnels de l'immobilier, nous l'avons dit, on le sentiment d'être les seules victimes de cette quête du bien-être collectif, et c'est la raison pour laquelle, les protestations, les regroupements en groupes de pression sont de plus en plus présents sur la scène politiques.

Section 2.2 Orientations pour la gestion du stationnement sur le lieu de travail

Le stationnement sur le lieu de travail peut faire l'objet de différentes mesures soit dissuasives de l'usage du stationnement et donc répressives, soit incitatives à l'usage d'autres modes alternatifs. Ces mesures peuvent être imposées par le réglementeur, soit être mises en place par le marché, soit être menées de façons coordonnées.

La logique française actuelle qui perdure depuis de nombreuses années est que le stationnement est considéré comme un droit, et un acquis social que les usagers ne sont pas prêts à sacrifier. Néanmoins, comme pour le cas de la mise en place des routes payantes, l'acceptabilité par les usagers est un processus long à mettre en place et nécessite d'être clairement exposé aux utilisateurs. Le besoin de se déplacer et de stationner sont des droits effectifs, ce qui n'implique pas la gratuité.

La disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile. Une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 par Vincent KAUFMANN dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré qu'entre 90% et 99% des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, le taux d'utilisation de l'automobile chute considérablement en faveur du transport en commun.

Tableau 17 : Part modale de l'automobile selon des conditions de stationnement sur le lieu de travail

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré	90 %	94 %	99 %	99 %	93 %	94 %
Pas de stationnement assuré	46 %	53 %	41 %	13 %	36 %	35 %

De nombreux automobilistes envisagent d'utiliser les transports en commun seulement lorsque l'usage de l'automobile est compromis par les conditions de stationnement (par la rareté ou par le coût). Pour les personnes qui préfèrent utiliser l'automobile, si rien n'entrave son usage, le transport en commun est rarement utilisé, même lorsqu'il est performant.

- 1 -De la nécessité de l'évaluation pour crédibiliser l'action

Nous avons vu que lorsque l'on considère l'existence d'un bien rare, les transactions concernant ce bien doivent s'inscrire dans une organisation. Il s'agit alors de voir comment l'organisation aboutit à l'action organisée. La cohésion est-elle possible et est-elle spontanée, ou au contraire résistante ? Nous avons vu que les acteurs concernés produisent des discours cloisonnés lorsqu'ils parlent de la problématique du stationnement sur le lieu de travail.

Le jeu des acteurs que nous avons préalablement décrit, nous a montré que dans un système où les intérêts ne sont pas convergents, et où les relations entre ces acteurs sont souvent caractérisées par des rapports de force, l'action collective n'est pas spontanée. Nous l'avons vu, les cultures professionnelles des différentes catégories d'acteurs ne permettent pas de faire émerger un consensus sur l'utilité de la réorganisation de l'espace. De l'approche marchande des professionnels de l'immobilier à l'approche technique des experts à l'approche politique des élus, l'action sur le stationnement ne parvient pas à se justifier et à satisfaire l'ensemble des acteurs.

- a - Un discours cloisonné qui fausse les représentations

De fait, nous l'avons vu lorsque nous avons réalisé nos entretiens, les discours des différents acteurs sont fortement cloisonnés, et souvent fondés sur des croyances et des représentations que les autres acteurs se font de la problématique du stationnement. Ainsi, chacun a une représentation des intérêts, des objectifs et donc des marges de manœuvre des autres acteurs. De plus, une autre difficulté réside dans le fait que non seulement il n'existe pas aujourd'hui de données réelles sur les places de stationnement existantes, mais aussi que l'impact de la restriction des places de stationnement n'est pas concrètement modélisé. En effet, les SHON des bureaux sont exprimées sans distinction entre l'espace bureaux et l'espace parking, ainsi les places de stationnement existantes sont seulement des estimations en fonction du nombre de salariés dans l'entreprise. La méconnaissance générale du marché et des répercussions sur la mobilité crée un climat de suspicion lors de la mise en place des mesures restrictives. En l'absence de justifications économiques la décision semble arbitraire et injuste pour les professionnels de l'immobilier. Pour se prémunir, ils exercent leur pouvoir de pression, en menaçant par des actions concrètes (quitter la ville pour la périphérie), qui peuvent avoir des effets immédiats et quantifiables.

- b - La clarification a priori des objectifs poursuivis

On se rend compte que l'absence de politique de stationnement sur le lieu de travail risque de coûter cher en termes de congestion et d'externalités diverses.

Mais symétriquement, les craintes sont vives à l'égard d'une politique trop autoritaire en la matière (risque de fuite du centre ville, étalement urbain...). Or s'en tenir à ce dilemme est insuffisant, il faut le dépasser. Il est donc nécessaire d'identifier préalablement quels sont les objectifs d'une politique plus ou moins accommodante en matière de stationnement, de tarification de la voirie ou toute autre méthode de régulation de la circulation automobile ?

L'objectif clé est-il de revenir à la ville dense ? D'empêcher coûte que coûte l'étalement urbain ? Par exemple en ralentissant fortement les vitesses de déplacement, dans l'agglomération et dans sa périphérie. L'objectif est-il principalement fiscal, qui consisterait à conserver des bases fiscales pour le budget de la commune et notamment du point de vue des entreprises qui paient la taxe professionnelle ? L'objectif est-il principalement de lutter contre les effets externes négatifs et/ou la congestion ? L'objectif est-il d'aboutir à une modification de l'équilibre entre résidents, emplois de bureaux, commerces ?

Or, lors de la mise en place des politiques de stationnement, ces objectifs ne sont pas clairement identifiés, ce qui instaure un climat de suspicion, comme nous l'avons vu, à leur égard . Se contenter de constater les méfaits de l'étalement urbain et de la fuite des emplois, comme le font les promoteurs et les élus interviewés, peut rester stérile. Une évaluation *a priori* des objectifs doit être faite.

- c - L'évaluation des politiques pour justifier l'action

Ainsi, l'évaluation de la politique pourrait justifier les actions menées sur le stationnement sur le lieu de travail, et ainsi les crédibiliser. L'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, qui impose qu'une évaluation soit faite pour les grands projets d'infrastructure, pourrait par exemple être étendue à tous les domaines de l'aménagement, afin de rendre plus transparente l'action publique ¹⁵⁸.

L'évaluation de l'action des pouvoirs publics est la plupart du temps abordée sous l'angle des méthodes à mettre en œuvre pour décrire, expliquer et juger de façon scientifique les résultats de cette action. L'évaluation est une étape de l'analyse des politiques publiques. Plus qu'une théorie, elle est avant tout une méthode d'approche des effets de l'action publique à un moment donné. Les méthodes et les outils existants dans le domaine de l'évaluation sont nombreux. Ainsi, l'attention peut être portée sur les moyens mis en œuvre par rapport aux objectifs de départ, sur l'impact final d'une action publique, sur la mesure de l'efficacité (rapport coût / efficacité). L'évaluation peut s'effectuer avant la mise en œuvre d'une politique (ex-ante), pendant (concomitante) ou après (ex-post). La diversité des approches s'accompagne d'une pluralité de méthodes. Parmi celles-ci, l'approche "technico-économique" semble la plus appliquée au domaine des transports, notamment pour les évaluations ex-ante. Elle consiste à comparer des

¹⁵⁸ A travers l'article 14, la loi distingue deux éléments : premièrement l'évaluation a priori des projets d'infrastructures, évaluation regroupée dans la pratique sous le nom d'études d'Avant-Projet Sommaire (APS) et soumise au public dans le cadre d'une enquête publique ; deuxièmement le bilan a posteriori, qui vise à apprécier les effets des infrastructures cinq ans après leur mise en service.

solutions alternatives d'investissements et s'attache à partir de calculs économiques à effectuer un bilan coûts / avantages. Il s'agit de transformer les avantages et les inconvénients en équivalents monétaires de façon à obtenir un indicateur synthétique unique (LE VAN, GAMON, 1999). Sans vouloir dresser ici une liste exhaustive de ces méthodes, on peut citer parmi les plus classiques, l'approche quantitative (mesurer les effets comptables immédiats), l'approche technico-économique réalisée en amont et souvent conçue comme un outil d'aide à la décision (étudier la rationalité des résultats et des choix des décideurs), l'approche juridique (contrôle de régularité).

D'autres méthodes se sont développées avec l'approche endoformative (l'évaluateur renonce à sa position d'extériorité, il a à la fois un rôle de conseil, d'expert et de médiateur), l'approche pluraliste (doit être menée sur la base de plusieurs évaluations parallèles) et l'approche de l'évaluation par les administrés (insérer l'expérience de l'administré pour qu'elle compte dans les décisions)¹⁵⁹. L'évaluation se distingue ainsi d'autres procédures de contrôle plus normatives, tel que l'audit financier, qui vise à vérifier soit la régularité, soit la légalité ou l'orthodoxie financière, ou encore à repérer les erreurs ou les vices de procédures. L'évaluation a pour objet de mieux comprendre pour mieux agir, mieux résoudre les problèmes, mieux atteindre les objectifs : c'est la recherche de l'amélioration des performances.

Pour François RANGEON "l'évaluation est à la fois un concept et une pratique. Elle ne produit pas seulement des effets de connaissance, mais aussi des effets de légitimation"¹⁶⁰. L'évaluation répond à cette double exigence : mesurer les résultats des actions, rendre des comptes et se soumettre au jugement public. L'évaluation fait en quelque sorte peser sur le décideur un impératif de justification. Examiner une action, une opération, un programme, c'est l'examiner dans son contexte d'application pour en apprécier les effets par rapport à une situation de référence, et juger de son impact par rapport aux objectifs poursuivis : impact global, utilité sociale, intérêt économique.

Pour Dominique VOYNET, un processus de décision publique suppose plusieurs étapes : définir des objectifs généraux suscitant l'adhésion et motivant l'action, par des procédures démocratiques et contradictoires ; imaginer divers scénarios de contextes possibles pour prendre en compte l'incertitude ; apprécier les avantages et inconvénients des décisions possibles dans ces scénarios. C'est à ce niveau que l'évaluation économique prend toute sa place. Elle doit se faire de manière ouverte, sans confiscation du débat par les experts et avec le souci de l'information nécessaire et contradictoire des participants. Puis, le décideur compétent doit prendre effectivement une décision sur ces bases, ce qui est de sa responsabilité. Cette décision peut être au besoin définie pas à pas, par séquence, en fonction des évolutions effectives du contexte, mais sans perdre de vue les objectifs directeurs. En tout état de cause, le

¹⁵⁹ Eric MONNIER, *Evaluation des politiques publiques. Méthodes et pratiques*, Problèmes Politiques et Sociaux, n°599, janvier 1989, 64 p., mais aussi Jean-Claude THOENIG, "L'Analyse des politiques publiques", in Madeleine GRAWITZ et Jean LECA (dir.), *Traité de science politique*, vol. 4 : *Les Politiques publiques*, Paris, Presses Universitaires de France, 1985, pp. 1-60.

¹⁶⁰ François RANGEON, "La notion d'évaluation", in *Actes du colloque du 17 avril 1992 sur le thème de L'Evaluation dans l'Administration*, à l'initiative du CURAPP et du CRERAPP, Paris, Presses Universitaires de France, 1993, p. 14.

décideur doit rendre compte des motifs, puis des effets de sa décision, voire de ses réajustements, c'est-à-dire alimenter en retour le fonctionnement démocratique de la société par un suivi et des indicateurs (VOYNET, 1998)¹⁶¹.

La mise en place de telles évaluations suppose néanmoins que les situations initiales soient bien estimées afin de pouvoir comparer une situation par rapport à une référence, ce qui n'est pas le cas pour les places de stationnement dans les immeubles de bureaux, mais l'obtention de ces données est perfectible dans l'avenir. La méthodologie de l'évaluation doit ainsi être clairement définie. L'évaluation des politiques suppose également de clarifier le statut de l'évaluateur, c'est-à-dire de sa neutralité par rapport aux autres acteurs.

L'évaluation *a priori* des objectifs couplée avec une évaluation *a posteriori* des effets de la politique mise en place, pourraient permettre de dépasser le discours des acteurs. Toutefois, il est essentiel de clarifier préalablement plusieurs choses :

La première est que la façon de concevoir la régulation des trafics a changé depuis dix ans. Aujourd'hui, l'objectif n'est plus de créer des zones fluides, par la création d'infrastructures, parce que l'offre génère une augmentation de trafic. L'objectif est d'augmenter le coût généralisé du déplacement en automobile afin de sélectionner les usagers en fonction de leur valeur du temps. Ainsi, les usagers dont la valeur du temps est faible procéderont à un arbitrage entre l'automobile et un mode de transport concurrent (s'il existe). En revanche, les usagers qui ont une très forte valeur du temps, une minorité, accepteront les contraintes sur les déplacements. Les actions sur la réduction des places de stationnement vont ainsi dans ce sens. L'action sur le temps total de trajet (temps perdu à chercher une place), peut avoir des effets sur le choix modal.

La seconde est que, en agissant sur le temps de déplacement, le but n'est pas de ponctionner l'automobiliste, mais de sélectionner les usagers de la voirie. Finalement, agir sur les places de stationnement sur le lieu de travail en milieu urbain aura pour conséquence de favoriser les résidents, les clients et salariés des commerces, et d'évincer ou de repousser les entreprises vers la périphérie, là où l'accès en automobile sera sauvegardé.

Aujourd'hui, la nouvelle municipalité parisienne vient de diviser par cinq le coût du stationnement résidentiel en journée. Du côté de Grenoble, le maire veut diviser la ville en deux secteurs afin que le stationnement soit très bon marché dans un secteur pour les résidents du secteur, mais pas pour les autres, et moins encore pour les non résidents. Nous sommes donc dans un choix explicite de protection des résidents. Les voitures ventouses, qui réduisent globalement la fluidité, sont favorisées et haro sur les voitures des "étrangers" qui habitent en dehors de la commune et viennent y travailler.

¹⁶¹ VOYNET Dominique (1998) : préface au rapport *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques*, Cellule prospective et stratégie du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Face à ces deux conséquences, on comprend mieux les enjeux, les conflits qui en résultent et les compromis qui s'annoncent.

- 2 -Régulation ou dissuasion de l'usage du stationnement ?

La réglementation du stationnement, à travers les normes qu'elle impose, ne permet pas d'agir sur les places de stationnement existantes. Or, pour mener à bien la politique de déplacement dans la ville et en même temps pour préserver l'équité entre les différents salariés, selon qu'ils travaillent dans des anciens ou nouveaux locaux, il semble nécessaire d'agir parallèlement sur les places de stationnement existantes.

Nous l'avons vu, la disposition d'une place de stationnement gratuit sur le lieu de travail est non seulement un facteur décisif dans le choix de l'utilisation de la voiture particulière, mais aussi un élément favorisant indirectement l'étalement urbain, puisque la recherche d'un logement à proximité du lieu de travail ne devient qu'un enjeu secondaire. La mobilité facilitée permet aux travailleurs de s'installer en périphérie et de travailler plus loin. La recherche d'un logement à proximité du lieu de travail est d'autant moins une priorité que les salariés changent plus régulièrement d'entreprises qu'ils ne le faisaient auparavant. Le prix du déplacement influence néanmoins le choix modal. Ainsi, le prix du stationnement peut directement influencer le choix entre l'usage de la voiture particulière et d'autres modes alternatifs. Aujourd'hui, en France, aucun mécanisme (sauf quelques péages urbains) ne permet de faire assumer à l'automobiliste le coût réel social de son déplacement et le stationnement sur le lieu de travail n'est jamais tarifé. Or quelques mesures réglementaires, tarifaires et incitatives sont possibles pour aider au transfert modal.

- a - Les actions tarifaires

Sachant que l'usager choisit son mode de transport en fonction de son coût moyen de déplacement (coût généralisé : prix et valeur du temps), il aura tendance à "sur-consommer" l'automobile dès lors qu'il ne supporte pas l'ensemble des coûts qu'il génère. En l'absence de tarification, les agents ne connaissent pas, ou très mal les coûts sociaux engendrés par leurs déplacements. Pour une infrastructure donnée (gratuite), la demande de déplacements est toujours supérieure à l'optimum social, ce qui aboutit à une situation de congestion. Pour ramener la demande de déplacement à l'optimum, les pouvoirs publics peuvent introduire une forme de tarification, qui permettra à la fois de faire assumer aux usagers les coûts sociaux, et de rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande de déplacements. La taxe ou la redevance ainsi introduite permet d'ajuster le marché par les quantités. Cependant la tarification engendre des problèmes d'acceptabilité de la part des automobilistes qui estiment, non seulement que les infrastructures sont des biens publics dont ils sont en partie propriétaires, mais aussi que la tarification des déplacements est une atteinte à leur droit à circuler. Le système de taxe est alors souvent perçu comme un nouvel impôt déguisé et non pas comme un outil de régulation du marché. Pourtant, limiter les déplacements, par le biais d'une tarification du stationnement, pourrait avoir un impact sur le choix modal et la mobilité quotidienne. Les questions d'acceptabilité par les automobilistes pourraient être contrebalancées par l'aspect plus équitable entre les

citoyens. Sans être la panacée, la tarification des places de stationnement privées pourraient constituer un élément régulateur de la mobilité.

- i - La tarification des déplacements

Lorsqu'il choisi de se déplacer, l'usager organise préalablement son déplacement (et son stationnement). En fonction de la forme urbaine, et de la "proximité organisée" (HURIOT, 1998)¹⁶² de la ville, il opère à des choix modaux. Aujourd'hui, l'augmentation des vitesses moyennes des déplacements a transformé les zones urbaines. Les coercitions qui pesaient sur l'organisation des activités, les choix de localisation et les systèmes de transport sont alors atténuées. La ville motorisée a donc réorganisé la proximité en faveur de l'automobile plus performante. L'organisation des déplacements devient alors une question centrale, dans laquelle la question de la tarification doit être posée afin de limiter les effets externes générés par l'automobile. La question est alors de savoir quels sont les objectifs que poursuit la tarification.

La tarification (de la congestion) ambitionne souvent de régler simultanément les questions de fluidité du trafic, de financement des infrastructures et de transferts modaux (par le biais des transferts financiers entre les modes). Or, ce triptyque est irréalisable puisqu'il abouti à un "triangle d'incompatibilité" pouvant déboucher sur des problèmes d'acceptabilité.

L'objectif des transferts financiers entre les modes de transport poursuivi par la mise en place de la tarification est équivoque pour l'usager de la route, qui a le sentiment de payer un impôt supplémentaire sans réelle compensation. De cette tarification naît un sentiment de suspicion à l'égard de l'interventionnisme étatique, renforcée par l'opacité sur l'efficacité de la politique mise en place. Les usagers ne sont pas convaincus de l'efficacité de la mesure et ont alors le sentiment d'être les "vaches à lait" du système.

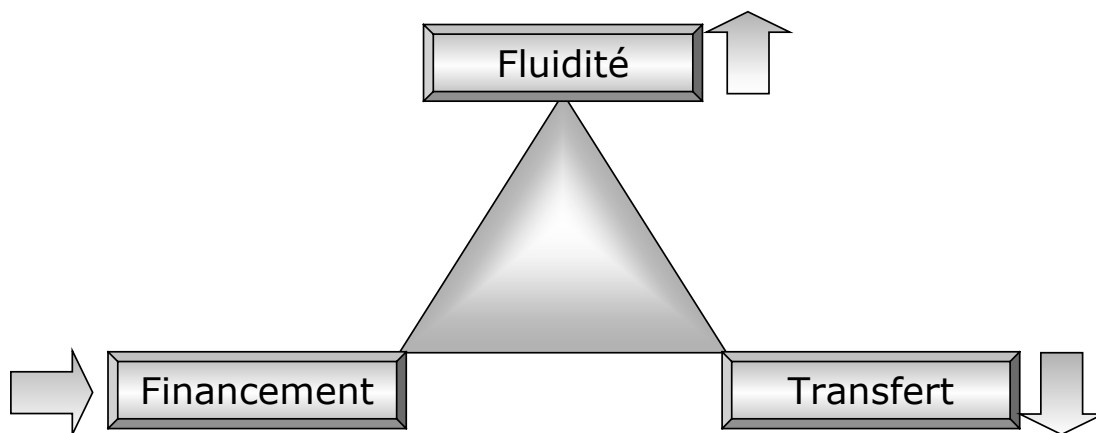
Lorsque la tarification ambitionne de financer de nouveaux projets, la mise en place d'un péage pose certains problèmes. La mise en place du péage suppose l'existence d'une alternative et / ou un niveau de péage acceptable. En l'absence d'itinéraire alternatif, le péage doit alors être diminué, ce qui a pour conséquence de diminuer les recettes et donc d'empêcher le transfert financier entre les modes.

En théorie, la tarification poursuit l'objectif d'assurer la fluidité du trafic en sélectionnant les usagers dont la valeur du temps est élevée et diminue donc le nombre de véhicules (on parle alors de péage de décongestion). Cependant, cette sélection ne peut remplir les objectifs en heure de pointe. En effet, l'élasticité faible de la demande en heure de pointe, nécessite soit d'augmenter fortement le péage, ce qui est inacceptable, soit de laisser le même niveau de péage sans amélioration du trafic, ce qui génère également un sentiment d'injustice pour les usagers. Les usagers ont alors le sentiment de payer pour une qualité de service modeste. L'objectif de fluidité du trafic n'est pas compatible avec un usage quotidien et une tarification élevée puisqu'il se heurte à des problèmes

¹⁶² HURIOT J.M., (1998), *La ville ou la proximité organisée*, Editions Anthropos.

d'acceptabilité. Ainsi, il ne permet pas non plus de procéder aux transferts financiers entre les modes.

Figure 11 : Le triangle d'incompatibilité



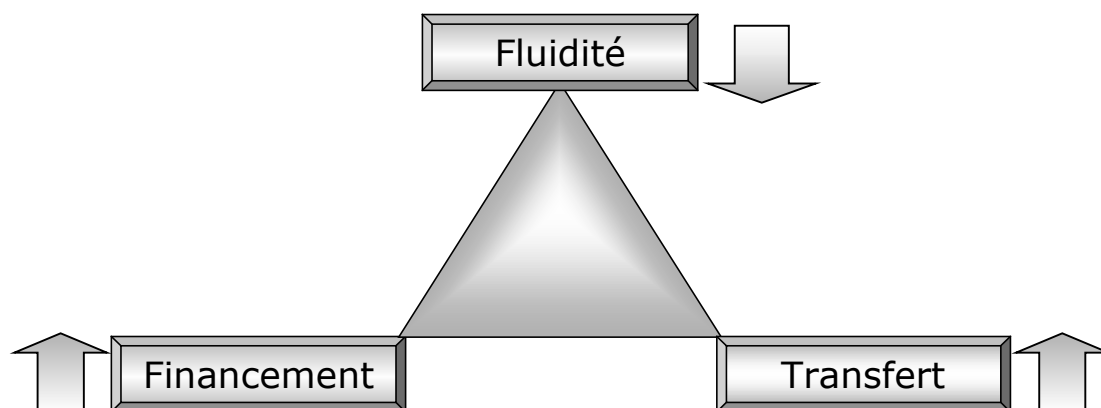
La tarification de la congestion ne peut garantir simultanément la fluidité du trafic, le financement des infrastructures et le transfert modal. Sur une infrastructure à péage, la sélection des usagers ne se fait pas tant par leur disposition à payer, mais plutôt en fonction de leur captivité. Ainsi, s'ils se sentent exclus d'un bien qu'ils jugent indispensables, le sentiment d'injustice est renforcé, et le péage est jugé comme inacceptable. S'ils choisissent d'utiliser l'infrastructure payante, les usagers s'attendent à obtenir un degré de service incontestable, ce qui n'est pas le cas, ce qui renforce leur hostilité à l'égard du péage.

Face au triangle d'incompatibilité, nous avons vu qu'il n'était pas envisageable de combiner les objectifs de fluidité, de financement et de transfert. Il est donc nécessaire d'orienter la tarification en fonction de la priorité des objectifs poursuivis. En territoire urbain, l'objectif de fluidité du trafic ne semble pas soutenable. L'objectif n'est réalisable que dans un contexte de sur-dimensionnement de l'offre ou dans un contexte de péage très élevé, ce qui n'est pas envisageable. En centre-ville, l'objectif est plutôt la réduction du trafic et la limitation de vitesse. Ce couple peut permettre de requalifier l'urbain et de redonner à la ville les fonctions de commerce et de résidence et de maintenir son attractivité.

Si, l'objectif de la politique publique est de limiter le trafic en zone urbaine, l'objectif de fluidité doit être relâché. La limitation du trafic permet de s'orienter vers une ville de type rhénane. La tarification s'inscrit alors dans une autre logique, celle de la tarification des déplacements. Il s'agit alors de tarifier les déplacements en fonction d'une zone et non pas en fonction d'une distance. Ainsi les automobilistes qui désirent entrer dans une zone déterminée doivent payer un montant. Ce péage de zone a pour effet d'avoir une meilleure affectation du trafic, de fournir des recettes pour financer les infrastructures de contournement et les transports en commun. Ainsi, le péage de zone n'a pas pour objectif de refléter un coût de congestion et d'améliorer la fluidité. L'objectif est de faire comprendre à l'automobiliste qu'il utilise un bien rare, qu'il doit payer sans pour autant bénéficier d'un avantage. Le péage de zone agit comme un signal. Ainsi, les recettes

dégagées ne devront pas financer des infrastructures alternatives fluides pour satisfaire la demande, mais pourront financer les transports en commun. Les péage urbain de zone émane donc d'une volonté politique de faire de la ville une zone "protégée" de l'automobile, et n'a donc que pour fonction de déployer des fonds publics.

Figure 12 : Le triangle d'incompatibilité relâché



Cette forme de tarification de zone paraît économiquement insensée, dans la mesure où, en principe la tarification a pour fonction de fournir un gain de vitesse. Or, dans une logique de réduction de la mobilité l'objectif n'est pas de fournir un avantage en échange d'un prix, mais bien de limiter cette mobilité. C'est donc une augmentation du coût généralisé qui est nécessaire. Ce type de péage de zone existe déjà sous la forme du stationnement payant en voirie. L'application de cette forme de tarification pourrait être envisagée pour le stationnement privé sur le lieu de travail. Il s'agit, non plus de faire payer la congestion aux automobilistes (qui ne sont en fait que les seuls victimes de leur propre congestion), mais de détourner les pendulaires des centres-ville, pour lutter contre les autres effets externes de l'automobile : bruit, pollution, insécurité et étalement urbain (qui affectent l'ensemble de la collectivité, y compris les non automobilistes). L'objectif ne doit pas être de faciliter la ville aux automobilistes, notamment aux pendulaires, mais bien de leur rendre l'accès difficile, de le tarifer s'ils jugent leurs déplacements indispensables et cela sans aucune compensation en terme de fluidité. La tarification du stationnement privé sur le lieu de travail permettrait d'augmenter le coût généralisé du déplacement. Ce péage de zone redonne un sens économique à la tarification, que l'on retrouve dans la logique de l'offre et de la demande : lorsqu'un bien est rare, et que les possibilités d'ajustement par les quantités sont limitées, l'ajustement se fait alors par l'augmentation du prix.

- ii - Les permis négociables appliqués au stationnement

La tarification des déplacements induit donc deux conséquences : la première est qu'une partie des automobilistes renonce à l'utilisation de la voiture, ce qui libère de l'espace pour les autres et améliore les conditions de circulation ; la deuxième est que la tarification introduit une forme de sélection, de discrimination pourrait on dire, des usagers. Le choix modal dépend alors de l'arbitrage que l'utilisateur fait entre le prix et le temps de déplacement de chaque mode. Cela suppose, pour que l'arbitrage ne soit pas

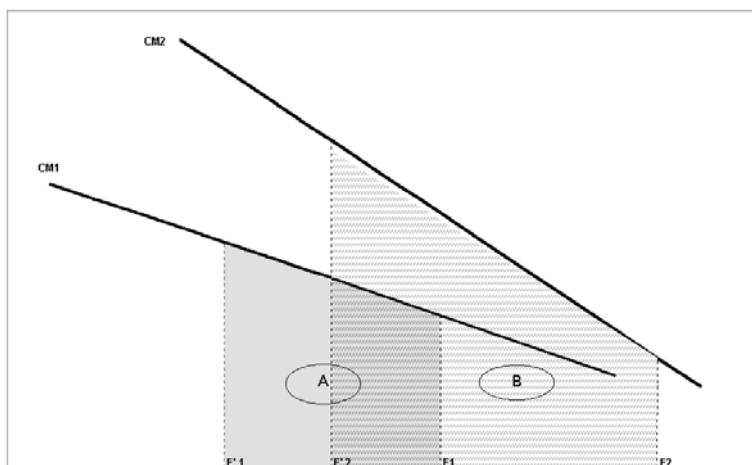
contraint, qu'il existe une alternative efficace, crédible à l'automobile. L'élasticité de la demande au prix sera très faible s'il n'existe pas d'alternative pertinente à l'automobile, sauf si le niveau du péage est très élevé. En terme de coût généralisé, un tel niveau de péage ne permettra pas de compenser les gains de temps : le coût du déplacement est trop important. Tous les utilisateurs risquent alors d'être perdants : ceux qui renoncent à se déplacer en automobile au profit des transports en commun sont lésés en terme de temps de déplacement ; ceux qui continuent à se déplacer sont lésés en terme de coût monétaire de déplacement. Cette perte de surplus généralisée induit un mécontentement général, qui décrédibilise l'intervention de la puissance publique du fait de son "inefficacité économique". Le péage de zone, en répondant à une logique de tarification au coût marginal peut être inefficace au vu des objectifs poursuivis. En effet, la tarification au coût marginal ne détermine pas la quantité optimale d'un bien à consommer, mais ajuste cette quantité au prix. Dans ce cas, il est inefficace de vouloir limiter la consommation d'un bien à une quantité donnée, comme c'est ici le cas pour les places de stationnement.

Dans un objectif de réduction des pollutions (qualité de l'air, encombrement, bruit...), la puissance publique peut fixer des objectifs de réduction à atteindre. Les agents qui n'atteignent pas les objectifs fixés, peuvent revendre leurs droits aux agents qui les dépassent. Ainsi, les permis négociables, qui sont une solution alternative au péage ou à la norme, permettent de contrôler le volume émis, ce que ne permet pas le système de taxe dans lequel c'est le prix qui fixe le volume des émissions (les agents ajustant leurs émissions en fonction du prix). Les permis négociables consistent à créer une quantité totale à émettre équivalente à l'objectif poursuivi. Ces permis sont alors alloués (selon des modalités financières diverses) aux usagers, qui peuvent soit les utiliser soit les échanger. Dans le système des permis négociables, le principe du pollueur - payeur est respecté puisque seuls les agents pollueurs subissent le coût de la "dépollution".

Illustration des permis négociables au cas de la dépollution

GODARD et HENRY (1998) illustrent le système de permis négociable comme suit : Soit deux agents produisant respectivement E_1 et E_2 de polluant et un objectif de 50% de réduction des émissions de polluants fixé par la puissance publique, entraînant alors que les niveaux à atteindre soient E'_1 et E'_2 , 50% inférieurs aux émissions précédentes. Les courbes de coût marginal de réduction sont alors CM_1 et CM_2 .

Graphique 29 : Coût de la réduction de la pollution et système de permis négociables



L'instauration de permis à polluer a pour objectif de réduire le coût global supporté par la collectivité. Si, chaque agent réduit de 50% ses émissions de polluant. L'agent 1 va réduire ses émissions au-delà de son objectif initial. Ainsi chaque unité de pollution qu'il aura économisée pourra être revendue sous forme d'un droit à polluer. Tant que son coût marginal sera inférieur au prix de revente des droits à polluer, il trouvera un intérêt à poursuivre ses réductions de pollution. L'agent 2 pourra limiter ses efforts de réduction de pollution d'une unité pour chaque droit qu'il aura acheté et tant que son coût marginal de réduction des émissions sera supérieur au prix d'achat des droits, il cherchera à acheter des droits (DRAST, 2002).

Application des différentes mesures au cas du stationnement sur le lieu de travail

Considérons deux usagers effectuant quotidiennement des trajets domicile -travail. Soit 200 trajets effectués annuellement (les congés étant déduits), soit 17 déplacements mensuels. Pour simplifier, nous avons considéré que les deux usagers parcouraient une distance identique de 10 kilomètres en 1 heure. Les deux usagers se distinguent donc uniquement d'après leur revenu (1 500 £ivres Sterling mensuel pour l'usager A, et 3 000 euros mensuel pour l'usager B). Cette distinction permet alors de justifier les différences de valeur du temps pour chacun des individus (la valeur du temps monétarisée dépendant positivement du revenu, cette fonction n'est pas linéaire). Le coût généralisé des déplacements des usagers dépend alors d'un coût fixe de l'utilisation de la voiture (charges fixes) que l'on suppose identique pour les deux usagers et d'un coût variable qui dépend de valeur du temps de chacun des usagers. D'après les données sur la valeur du temps et sur les coûts kilométriques issues de l'article de DE PALMA et FONTAN (2001) ¹⁶³, nous avons estimé les coûts de déplacements pour deux usagers.

¹⁶³ (de) PALMA A., FONTAN C., (2001), "Choix modal et valeur du temps en Ile-de-France", Université de Cergy-Pontoise, 31 pages.

Tableau 18 : Coût généralisé des déplacements pendulaires en l'absence de contrainte sur le stationnement

	USAGER A	USAGER B
Coût VP mensuel (fixe)	69 euros	69 euros
Coût VP par déplacement (17 déplacements D-T)	4 euros	4 euros
Coût kilométrique	0,3 euros	0,3 euros
Distance parcourue (D-T)	10	10
Coût de la distance parcourue (euros)	2,7 euros	2,7 euros
Coût du déplacement (fixe sur D-T)	6,8 euros	6,8 euros
Valeur du temps (euros / heure)	11,6 euros / heure	15,2 euros / heure
Temps de trajet (en heure)	1 heure	1 heure
Valeur du temps monétarisée sur le trajet D-T (euros)	11,6 euros	15,2 euros
COUT GENERALISE du trajet D-T (euros)	18,4 euros	22,0 euros
COUT GENERALISE annuel du trajet D-T (euros)	3675,8 euros	4395 euros

En l'absence d'une quelconque contrainte sur le stationnement sur le lieu de travail (possibilité de stationner gratuitement), le coût généralisé du déplacement est pour l'utilisateur A de 18,4 euros et de 22 euros pour l'utilisateur B, qui a une valeur du temps plus importante (du fait de son élasticité croissante), soit un coût généralisé annuel pour les déplacements domicile - travail de 3675,8 euros pour l'utilisateur A et 4395 euros pour l'utilisateur B.

On introduit une contrainte sur le stationnement sur le lieu de travail, par le biais de la suppression de la possibilité de stationner sur le lieu de travail. Chaque place supprimée induit une perte de temps pour l'utilisateur, soit parce qu'il perd du temps dans la recherche d'une place de stationnement sur voirie ou dans un parking de proximité, soit parce qu'il effectue un transfert modal vers les transports en commun (supposé moins rapides). Nous avons estimé cette perte de temps à 15 minutes. La perte de temps monétarisée pour chacun des utilisateurs sera alors la suivante :

	USAGER A	USAGER B
Perte de temps en l'absence d'1 place de stationnement	15'	15'
Perte de temps monétarisée en l'absence d'1 place de stationnement	2,9 euros	3,8 euros

Lorsque l'on introduit une suppression des places de stationnement sur le lieu de travail, les courbes de coût marginal de réduction des places de stationnement montrent que chaque individu ayant une valeur du temps différente, la réduction de la possibilité de stationner est plus coûteuse pour l'utilisateur B que pour l'utilisateur A. Plus la possibilité de stationner est diminuée, plus le coût marginal est important.

Tableau 19 : Coût marginal de renoncement à une place de stationnement

Coût marginal de renoncement à une place de stationnement					
Nombre de place auquelle l'utilisateur renonce	Perte de temps monétarisée		Coût marginal de réduction		Coût marginal de réduction moyen
	USAGER A	USAGER B	USAGER A	USAGER B	
0	0,0	0,0	18,4	22,0	20,2
10	28,9	37,9	47,3	59,9	53,6
20	57,9	75,8	76,2	97,8	87,0
30	86,8	113,8	105,2	135,7	120,5
40	115,7	151,7	134,1	173,7	153,9
50	144,7	189,6	163,0	211,6	187,3
60	173,6	227,5	192,0	249,5	220,7
70	202,5	265,5	220,9	287,4	254,2
80	231,4	303,4	249,8	325,3	287,6
90	260,4	341,3	278,8	363,3	321,0
100	289,3	379,2	307,7	401,2	354,4
110	318,2	417,1	336,6	439,1	387,9
120	347,2	455,1	365,6	477,0	421,3
130	376,1	493,0	394,5	515,0	454,7
140	405,0	530,9	423,4	552,9	488,1
150	434,0	568,8	452,3	590,8	521,6
160	462,9	606,7	481,3	628,7	555,0
170	491,8	644,7	510,2	666,6	588,4
180	520,8	682,6	539,1	704,6	621,9
190	549,7	720,5	568,1	742,5	655,3
200	578,6	758,4	597,0	780,4	688,7

Si, la puissance publique impose une norme, en diminuant de 50% la possibilité de stationner à chaque usager (soit une suppression de 100 possibilités de stationnement pour chaque usager), le coût généralisé du déplacement augmente et la fonction monétarisée de la valeur du temps augmente différemment selon les usagers.

Le coût marginal de la 100^{ième} unité économisée est alors de 307,7 euros pour l'utilisateur A (N_A) et de 401,2 euros pour l'utilisateur B (N_B). Ceci du fait que l'utilisateur B est plus dépendant de l'automobile et a une valeur du temps plus importante, donc les places de stationnement sur le lieu de travail lui sont plus indispensables.

Le coût moyen de renoncement à la 100^{ième} unité est alors de 354,4 euros pour les deux usagers.

Le coût généralisé de renoncement à une place de stationnement est alors le suivant :

Avec :

C_{gRA} = Coût généralisé du renoncement à x place de stationnement pour l'utilisateur A

C_{gRB} = Coût généralisé du renoncement à x place de stationnement pour l'utilisateur B

C_{gA} = Coût généralisé de l'utilisateur A en l'absence de contrainte sur la possibilité de stationner

C_{gB} = Coût généralisé de l'utilisateur B en l'absence de contrainte sur la possibilité de stationner

N_x = nombre de places auxquelles l'utilisateur renonce

V_A = Valeur du temps de l'utilisateur A

V_B = Valeur du temps de l'utilisateur B

D'où : Le coût généralisé de renoncement moyen est alors de

$$CgRa = Cga + (Nx \times Va)$$

$$CgRb = Cgb + (Nx \times Vb)$$

$$\frac{CgRa + CgRb}{2}$$

Tableau 20 : Coût généralisé du déplacement D-T avec renoncement à x places de stationnement sur le lieu de travail

Nombre de place auquelle l'usager renonce	Coût généralisé (renoncement à x places)		Coût généralisé (renoncement à x places) par déplacement		Coût généralisé de renoncement moyen (annuel)	Coût généralisé de renoncement moyen (par déplacement)
	USAGER A	USAGER B	USAGER A	USAGER B		
0	3675,8	4395,0	18,4	22,0	4035,4	20,2
10	3704,7	4432,9	18,5	22,2	4068,8	20,3
20	3733,6	4470,9	18,7	22,4	4102,2	20,5
30	3762,6	4508,8	18,8	22,5	4135,7	20,7
40	3791,5	4546,7	19,0	22,7	4169,1	20,8
50	3820,4	4584,6	19,1	22,9	4202,5	21,0
60	3849,3	4622,5	19,2	23,1	4235,9	21,2
70	3878,3	4660,5	19,4	23,3	4269,4	21,3
80	3907,2	4698,4	19,5	23,5	4302,8	21,5
90	3936,1	4736,3	19,7	23,7	4336,2	21,7
100	3965,1	4774,2	19,8	23,9	4369,7	21,8
110	3994,0	4812,2	20,0	24,1	4403,1	22,0
120	4022,9	4850,1	20,1	24,3	4436,5	22,2
130	4051,9	4888,0	20,3	24,4	4469,9	22,3
140	4080,8	4925,9	20,4	24,6	4503,4	22,5
150	4109,7	4963,8	20,5	24,8	4536,8	22,7
160	4138,7	5001,8	20,7	25,0	4570,2	22,9
170	4167,6	5039,7	20,8	25,2	4603,6	23,0
180	4196,5	5077,6	21,0	25,4	4637,1	23,2
190	4225,5	5115,5	21,1	25,6	4670,5	23,4
200	4254,4	5153,4	21,3	25,8	4703,9	23,5

La mise en place de la norme de réduction coûterait 3 965 euros à l'usager A et 4 774 euros à l'usager B. Soit un coût moyen de 4369 euros.

Pour obtenir l'équivalent avec la mise en place du péage, soit une réduction des nombres de places de stationnement de 200 par an au total, avec un péage égal au coût marginal de renoncement avec une norme de 100, soit 354 euros par an (soit 1,77 euros par unités consommées) l'usager A renoncera à 115 places (il utilisera donc 85 places) et l'usager B renoncera à 85 places (il utilisera donc 115 places).

La mise en place du péage sur les unités consommées de places de stationnement augmente de deux façons le coût généralisé du déplacement domicile - travail :

- ⇒ D'une part, si l'usager A choisit d'utiliser la place de stationnement proposée par l'employeur, il devra payer 1,77 euros par unité consommées.
- ⇒ D'autre part, lorsqu'il renonce à consommer les places de stationnement, il est contraint soit de changer de mode (transport en commun), soit de chercher une place de stationnement à proximité, ce qui affecte sa valeur du temps monétarisée.

Ainsi le coût généralisé du déplacement domicile - travail avec péage sur les places de stationnement consommées est le suivant :

Avec :

CgP_a = Coût généralisé du déplacement avec péage sur les places de stationnement pour l'utilisateur A

CgP_b = Coût généralisé du déplacement avec péage sur les places de stationnement pour l'utilisateur B

Cg_a = Coût généralisé de l'utilisateur A en l'absence de contrainte sur la possibilité de stationner

Cg_b = Coût généralisé de l'utilisateur B en l'absence de contrainte sur la possibilité de stationner

N_x = nombre de places auxquelles l'utilisateur renonce

- N_x = nombre de places que l'utilisateur utilise

V_a = Valeur du temps de l'utilisateur A

V_b = Valeur du temps de l'utilisateur B

P = Montant unitaire du péage

D'où :

$$CgPa = Cga + (-Nx \times P) + (Nx \times Va)$$

$$CgPb = Cgb + (-Nx \times P) + (Nx \times Vb)$$

Le coût généralisé moyen avec péage est alors de :

$$\frac{CgPa + CgPb}{2}$$

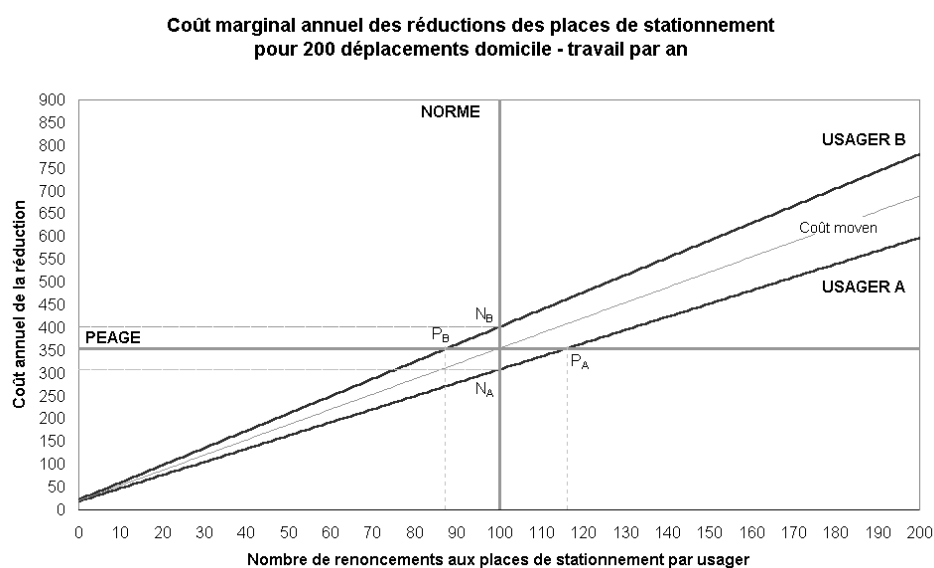
L'introduction d'un péage sur les places de stationnement sur le lieu de travail induit donc deux effets sur le coût généralisé : un effet dû au paiement du péage si les unités sont consommées, et un effet sur la valeur du temps si les unités ne sont pas consommées

Tableau 21 : Coût généralisé du déplacement D-T avec péage sur les places de stationnement à destination

Nombre de place auquelle l'usager renonce	Coût annuel généralisé avec péage avec contrainte induite sur la valeur du temps		Coût généralisé par déplacement		Coût généralisé moyen (par déplacement)
	USAGER A	USAGER B	USAGER A	USAGER B	
0	4029,8	4749,0	20,1	23,7	21,9
10	4041,0	4769,2	20,2	23,8	22,0
20	4052,2	4789,5	20,3	23,9	22,1
30	4063,5	4809,7	20,3	24,0	22,2
40	4074,7	4829,9	20,4	24,1	22,3
50	4085,9	4850,1	20,4	24,3	22,3
60	4097,1	4870,3	20,5	24,4	22,4
70	4108,4	4890,6	20,5	24,5	22,5
80	4119,6	4910,8	20,6	24,6	22,6
90	4130,8	4931,0	20,7	24,7	22,7
100	4142,1	4951,2	20,7	24,8	22,7
110	4153,3	4971,5	20,8	24,9	22,8
120	4164,5	4991,7	20,8	25,0	22,9
130	4175,8	5011,9	20,9	25,1	23,0
140	4187,0	5032,1	20,9	25,2	23,0
150	4198,2	5052,3	21,0	25,3	23,1
160	4209,5	5072,6	21,0	25,4	23,2
170	4220,7	5092,8	21,1	25,5	23,3
180	4231,9	5113,0	21,2	25,6	23,4
190	4243,2	5133,2	21,2	25,7	23,4
200	4254,4	5153,4	21,3	25,8	23,5

Graphiquement, les contraintes prises sur la possibilités de stationner induisent les comportements suivants en matière de renoncement à l'utilisation de la place.

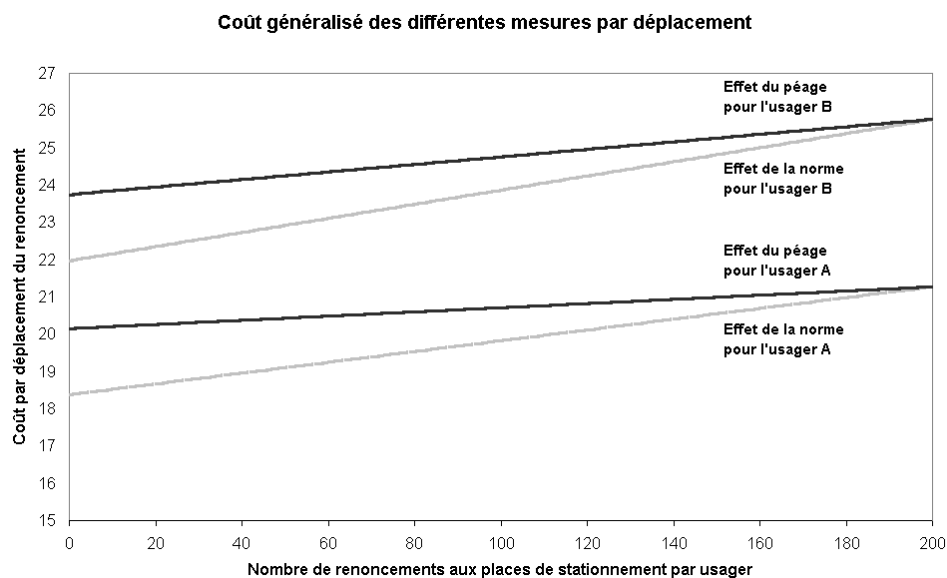
Graphique 30 : Coût marginal annuel des réductions des places de stationnement selon la contrainte sur le stationnement



D'après Y.CROZET & M. MARLOT (2001)

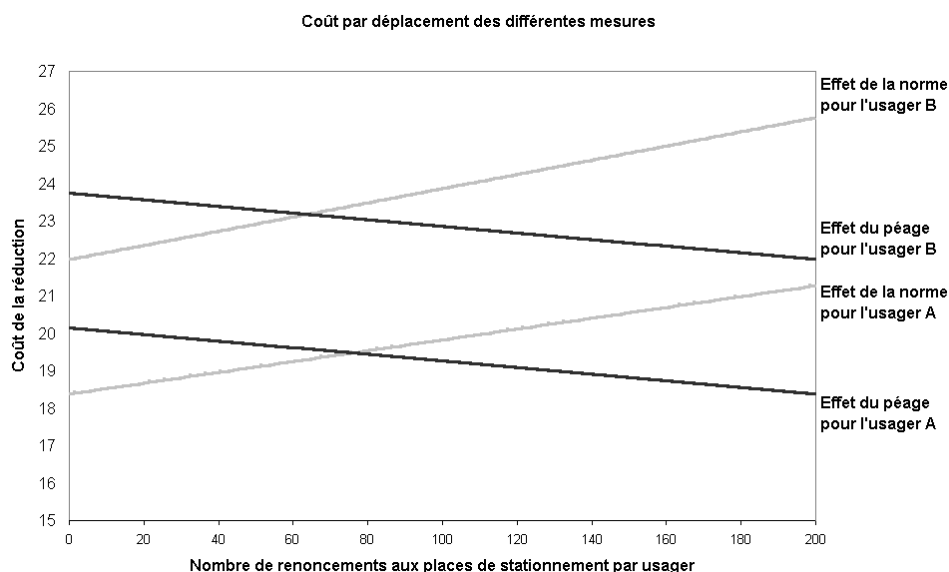
Le péage sur les places de stationnement peut être plus coûteux que la norme. Ceci du fait que l'utilisateur est obligé de se déplacer (pour le travail) et n'a donc pas le choix de renoncer à son déplacement. Les effets de la norme et du péage sont équivalents en termes monétaire lorsque les usagers renoncent à la totalité des places de stationnement.

Graphique 31 : Coût généralisé des différentes mesures



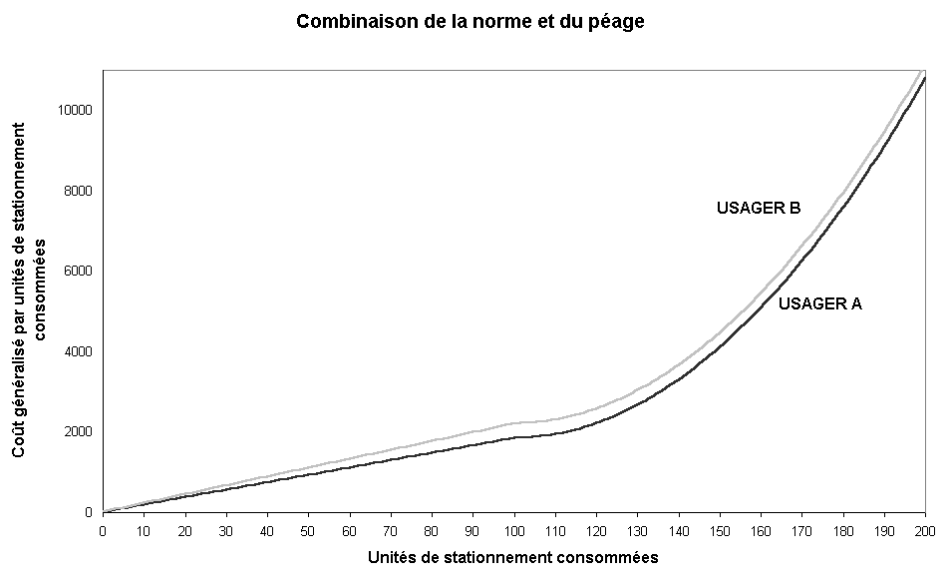
Si l'utilisateur avait la possibilité de renoncer à son déplacement (donc à rendre son coût généralisé nul), les effets du péage pourraient être moins coûteux. Cette situation est difficilement envisageable concernant les déplacements domicile - travail, puisque l'utilisateur est contraint de se déplacer. Il existe un seuil pour chaque usager, pour lequel les effets du péage sont moins coûteux que les effets de la norme. Pour atteindre ce seuil, et si l'on considère les trajets domicile - travail, qui sont obligatoires (pas de possibilité de renoncer au déplacement), une solution peut être le covoiturage.

Graphique 32 : Coût par déplacements des différentes mesures



Pour que les effets du péage soient moins coûteux et plus acceptables, les deux mesures pourraient se combiner. En donnant la possibilité aux usagers de stationner gratuitement sur le lieu de travail jusqu'à un certain niveau et en tarifant les places supplémentaires consommées. Graphiquement le résultat pourrait être le suivant :

Graphique 33 : Effets combinés de la norme et du péage



Entre ces alternatives, qui sont difficiles à mettre en place (du fait du contrôle de l'utilisation des places, de la mise en place d'un péage acceptable), il est alors possible d'avoir recours aux permis négociables.

Dans notre exemple, si les permis négociables sont mis en œuvre, il sera alloué 100 droits à stationner pour chaque usager. L'équilibre s'établira au niveau où les prix des permis sur le marché seront égaux au coût marginal de réduction, soit 1,77 euros. L'usager A consommera 85 droits à stationner et renoncera à 15 possibilités de stationner sur son lieu de travail (coût d'équilibre, car renoncer à une unité supplémentaire augmenterait son coût), et l'usager B consommera 115 droits à stationner, et achètera les permis supplémentaires à l'usager A, au prix du marché.

Le système de permis négociables peut être, dans une certaine mesure, appliqué au stationnement, même si l'individu est moins rationnel que ne peut l'être un industriel qui doit maîtriser davantage ses coûts. En effet, il est plus facile pour un industriel d'appréhender le coût marginal de réduction de l'émission de pollution que pour un individu d'évaluer son coût marginal de renoncement à l'usage de son véhicule. D'autant plus que le coût n'est pas le seul motif d'utilisation de la voiture pour un individu, et que d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte (sentiment de liberté, appartenance à un groupe social, chaîne de déplacement...), ce qui induit que le déplacement n'est pas toujours ni rationnel ni économiquement justifiable. Néanmoins, si le système n'est pas trop compliqué pour les usagers, le système de permis négociable appliqué au stationnement pourrait fonctionner. Ainsi, les individus pour lesquels il est moins contraignant et moins coûteux de délaissier leur voiture au profit des transports en commun, pourront céder leurs droits de stationner à ceux qui sont réellement captifs de la voiture, et qui choisiront de payer pour conserver ce service

rendu. Il est important que les usagers intègrent le fait que la place de stationnement sur le lieu de travail n'est pas (ou ne peut plus être) un acquis social gratuit. Les usagers doivent percevoir le coût de la place de stationnement (coût de construction et effets externes engendrés par son existence) afin de l'internaliser. L'aspect moins contraignant du système des permis négociables, puisqu'il laisse le choix aux usagers et n'est pas imposé par un système hiérarchique, pourrait satisfaire les usagers. Le système étant plus participatif, chaque personne qui continuerait à utiliser le stationnement devra en assumer la responsabilité. Plus l'usage de la voiture en centre-ville sera perçu comme une incivilité, plus la responsabilité sera lourde à assumer. La difficulté de mettre en place un système de permis négociables pour le stationnement sur le lieu de travail est de savoir comment et par qui le système doit-il être géré et comment les transactions vont-elles s'opérer ? Les entreprises, les comités d'entreprises, les salariés eux-mêmes ? Toujours est-il que le système des permis négociables suppose une révolution du système actuel, dans lequel, les entreprises offrent une place de stationnement en fonction de la hiérarchie occupée au sein de l'entreprise et donc, les personnes les mieux payées sont celles qui bénéficient en priorité des places de stationnement. Ce qui contribue à laisser penser que les transports en commun sont réservés à une classe "inférieure" de la population, et qu'ils sont moins valorisants que l'usage de la voiture. Effectivement le système de permis négociable pourrait ne pas modifier l'ordre hiérarchique de l'usage du stationnement, mais il aurait pour effet d'avoir une compensation monétaire pour les non-utilisateurs, ce qui atténuerait son aspect inéquitable. Le stationnement sur le lieu de travail cesse alors d'être un droit ou un privilège pour devenir un service rendu payant, assumé par l'utilisateur et non plus par la collectivité.

- 3 - Tarification, redistribution et autres actions

La tarification, en présence d'un bien rare, nous l'avons vu peut prendre plusieurs formes. Nous avons voulu montrer notamment qu'en zone urbaine, les questions d'encombrement ne pouvaient pas être résolues si l'objectif poursuivi par la puissance publique était d'améliorer la fluidité. La tarification de la congestion n'est donc pas une solution envisageable dans ces zones urbaines, car inefficaces, puisque l'amélioration de l'offre induit une demande supplémentaire. En zone urbaine, l'objectif ne doit pas être de fluidifier le trafic, mais de dissuader de l'usage de la voiture. Pour se faire, le coût généralisé du déplacement doit être augmenté (action sur le coût et sur la durée des déplacements), sans que l'utilisateur espère en tirer un gain. C'est la raison pour laquelle, la tarification du stationnement sur le lieu de travail, permettrait d'augmenter le coût généralisé des déplacements domicile - travail.

La difficulté réside dans le choix de la tarification à mettre en place, et dans la redistribution des sommes financières mises en jeu. La redistribution peut éventuellement se faire vers les transports en commun. Cette redistribution peut être néanmoins mal perçue par les salariés, qui considèrent être les financeurs d'un bien qu'ils n'utilisent pas ou peu. La redistribution plus directe, à l'intérieur même de l'entreprise pourrait être mieux acceptée. Les employés fortement dépendants des places de stationnement, pourraient donc payer pour l'utilisation des places, et la redistribution pourrait se faire vers les employés qui décident de ne pas utiliser les places de stationnement, et ce sous forme de prime ou de paiement de la carte

d'abonnement des transports en commun. Les actions tarifaires peuvent alors être couplées à des actions incitatives, notamment sous forme de compensation monétaire.

- a - Les actions incitatives

Les actions incitatives pour les pendulaires consistent à encourager les usagers de la voiture particulière, qui viennent de la périphérie et qui ne bénéficient pas d'alternatives de transports de l'origine vers leur destination, d'utiliser quand même les transports en commun. Considérés comme l'un des éléments essentiels de l'intermodalité, les actions incitatives ont pour objet d'accueillir les pendulaires qui habitent la banlieue et vont travailler en centre-ville. Les méthodes incitatives ont pour but d'offrir aux pendulaires une place de stationnement près d'une station de transport en commun, c'est-à-dire inciter les automobilistes à laisser leur véhicule dans un parc, et continuer en mode alternatif leur voyage, afin de décongestionner les axes d'entrée en centre-ville.

Le développement des stationnements incitatifs en Europe s'est traduit par un accroissement significatif du nombre de transfert modal de l'automobile vers les transports en commun. En Ile-de-France, 66% des déplacements quotidiens entre la grande couronne et la capitale sont effectués en transport en commun et 27% des usagers des transports en commun habitant dans la grande couronne utilisent leur automobile pour rejoindre les stationnements incitatifs des réseaux de transport en commun. Ces usagers sont principalement des pendulaires qui se rendent à leur travail dans le centre-ville ¹⁶⁴.

Pour être efficace, la politique de stationnement doit mener des actions cohérentes sur l'ensemble de l'agglomération. En particulier, le stationnement incitatif doit être couplé avec une offre de transport collectif crédible. Il importe donc d'assurer la cohérence entre la politique de stationnement dans le centre-ville (offre de stationnement, tarification) et la création de stationnements incitatifs en périphérie. Pour éviter les transferts de demande de stationnement d'un secteur géographique très contraint, qu'est le centre-ville, vers des secteurs moins contraints situés en périphérie, les politiques de réglementation et de tarification doivent être cohérentes sur l'ensemble du territoire (l'agglomération).

Enfin, il ne faut pas exclure les incitations fiscales poussant les entreprises à limiter le nombre de places de stationnement qu'elles offrent à leurs employés. Une taxe assise sur la valeur des emplacements de stationnement est d'ailleurs envisagée à Londres ; elle concernerait les activités de bureaux et son produit serait affecté au financement des transports publics.

- i - Les techniques de compensation monétaire

Les pendulaires qui utilisent leur voiture pour se rendre sur le lieu de travail bénéficient généralement d'une place de stationnement gratuite offerte par l'employeur pour la

¹⁶⁴ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 15.

journée. En revanche, les personnes qui n'utilisent pas cet avantage n'ont aucune compensation. L'offre proposée par les entreprises est donc fortement incitative à l'utilisation de la voiture particulière d'autant plus si cet avantage est couplé à une tarification du stationnement sur voirie au lieu de résidence. Dans une approche de coûts-avantages, il est donc plus avantageux pour les pendulaires d'utiliser leur voiture pendant la journée, d'autant plus qu'ils peuvent alors l'utiliser pour d'autres fonctions à la sortie de leur lieu de travail (faire les courses, aller chercher les enfants...). Une simple campagne de sensibilisation des usagers n'apparaît donc pas suffisante face aux avantages que procure, dans ces conditions, l'utilisation de la voiture particulière. Aucun arbitrage réellement pertinent entre voiture particulière et transport en commun n'est envisageable, puisque l'utilisateur n'a absolument rien à gagner à ne pas utiliser son véhicule (il peut même être perdant sur le plan financier et sur le plan de la liberté de mouvement après le travail).

Les techniques de compensation permettent d'offrir le choix entre la possibilité de stationner gratuitement et l'attribution d'une somme équivalente au service fourni (financière ou paiement du titre de transport en commun). La préférence pour la voiture particulière n'est plus alors dominée. Cette possibilité de monnayer le renoncement à l'utilisation de la place de stationnement gratuite, permet de rendre identifiable le coût d'opportunité du parking. En effet, dans le cas où le stationnement est un acquis social, les usagers n'ont pas conscience de leur coût, alors que ce dernier a un coût pour la collectivité. Par le biais de la compensation monétaire, le coût d'usage de la voiture particulière apparaît plus clairement.

Cette forme de compensation permet de rendre plus transparent et plus équitable l'attribution des places de stationnement. En effet, le fait d'offrir une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail favorise les catégories motorisées, qui sont statistiquement celles qui ont les plus hauts revenus. L'existence de places de stationnement gratuit crée donc des discriminations, puisque le stationnement sans contrepartie favorise certaine population. Le fait d'octroyer une équivalence monétaire en cas de non-utilisation de la place de stationnement permet de rendre plus équitable le système. Dans un système de stationnement gratuit sur le lieu de travail, le prix des places de stationnement n'est pas reflété par le marché, puisque aucune valeur marchande ne lui est attribuée.

A titre d'exemple, pour pallier ces imperfections la ville de Los Angeles, propose aux employeurs de plus de cinquante personnes qui offrent une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail, d'offrir une compensation monétaire équivalente aux employés qui n'utiliseraient pas la possibilité de stationner. Cette politique d'incitation a pour objectif d'engager les personnes venant en voiture particulière à venir en transports collectifs ou à organiser un covoiturage et peut permettre aux entreprises d'externaliser la gestion de ses places. L'avantage de cette politique d'incitation est qu'elle peut être appliquée aux places de stationnement existantes sans créer de discrimination.

En Californie, le nombre de voitures utilisées pour les déplacements domicile – travail a été réduit de 10 à 20% dans les entreprises qui ont proposé à leurs employés de renoncer au parking gratuit contre une augmentation de salaire égale au coût du

stationnement évité. En Suisse, certaines entreprises louent les emplacements de parkings au personnel se rendant au travail en voiture particulière et redistribuent le produit de cette location aux employés utilisant les transports collectifs en subventionnant leur abonnement.

Certaines mesures peuvent donc être proposées directement par les entreprises, dans le cadre des plans de déplacements d'entreprises.

- ii - Les plans de déplacements d'entreprise

Le Plan de déplacements d'entreprise est un outil organisationnel pour aider à la gestion des déplacements qu'une entreprise génère. Cet outil comprend l'étude et la mise en œuvre, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à réduire l'utilisation de la voiture de manière individuelle pour les déplacements liés à l'activité de cette (ou de ces) entreprise(s) et à promouvoir les modes de déplacements durables. Un Plan de Déplacements d'Entreprises est un ensemble de mesures permettant de favoriser l'utilisation des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle, pour les déplacements liés aux activités professionnelles. Cette réflexion a pour principe de considérer l'ensemble des déplacements des salariés d'une entreprise comme un facteur de production de son activité, et donc d'en optimiser les coûts induits. Une meilleure organisation des déplacements permet d'optimiser le fonctionnement d'une structure, et d'augmenter sa productivité.

Plusieurs types de mesures peuvent alors être adoptées : des mesures d'information qui permettent aux employés de choisir le mode le plus pertinent pour chaque déplacement (individuel ou professionnel) ; des mesures financières sous formes d'indemnisation, qui prennent alors la forme de compensation monétaire ; les incitations au covoiturage, en offrant par exemple une place de stationnement qu'aux employés qui le pratique.

La mise en place des plans de déplacements d'entreprise nécessite préalable de faire une évaluation des situations existantes, notamment il s'agit de connaître les caractéristiques des entreprises (nombre de places de stationnement par rapport au nombre d'employé, existence de mode alternatif dans la zone concernée...) ; identification des attentes des différents types d'utilisateurs (employés, visiteurs, livreurs) ; les conditions extérieures à la zones de l'entreprise (stationnement existant sur voirie, parking...). Il est alors possible d'identifier le profil de mobilité de l'entreprise, de la situer par rapport aux entreprises du même secteur géographique.

Le problème est que d'une part, les exigences des salariés en matière de flexibilité du travail peuvent être un frein à la mise en place de ces plans de déplacements d'entreprise. Leur mise en place ne doit pas occulter le fait qu'une solution "de secours" soit envisagée. D'autre part, les objectifs de cette politique doivent être expliqués aux employés qui peuvent avoir peu conscience des conséquences de la mobilité et des comportements individuels en matière de déplacement. Comme nous l'avons vu précédemment, il est important que la politique des plans de déplacements d'entreprise fixe clairement les objectifs poursuivis. Ces objectifs peuvent être assez large : veut-on agir sur le taux d'occupation des véhicules, sur le nombre des véhicules, sur l'incitation au transfert modal ? Pour cela, faut-il augmenter le nombre de véhicules de société ?

faut-il augmenter ou réduire le stationnement ? quels sont les usagers ciblés (les visiteurs, les employés, les livraisons) ? De la définition précise de ces objectifs et actions à mettre en place dépend la cohérence du plan.

Les objectifs peuvent alors se traduire par différentes actions telles que d'abord la sensibilisation de l'ensemble de l'entreprise aux modes alternatifs (marche, vélo, transports en commun et covoiturage) ; la combinaison avec les techniques de compensation monétaires ; le recours au car-sharing ; la mise en place de navette d'entreprises.

Les plans de déplacements d'entreprises permettent à la collectivité d'améliorer la circulation dans les zones situées à proximité des entreprises et des quartiers d'affaire. le but est de limiter les déplacements domicile - travail, de réduire les investissements de voirie et alors de libérer de l'espace. Inscrits dans les PDU, ils constituent une obligation de la loi SRU. En permettant aux entreprises de diminuer le coût de stationnement et de réduire les frais de déplacements de salariés, ils peuvent être le complément des politiques publiques.

Les politiques de restriction de l'offre, qu'elles soient tarifaires, réglementaires ou incitatives, doivent émaner d'une responsabilité unique. Aujourd'hui, le fractionnement des compétences en matière de stationnement, ne permet pas une gestion optimale de la question. Les politiques de transports doivent renforcer la cohérence dans les actions menées, afin que le stationnement deviennent réellement un outil de politiques de déplacements.

- 4 -Méconnaissance des enjeux et principe de précaution

De fait, les promoteurs comme les planificateurs ne sont pas capables de pressentir l'effet d'une réduction de l'offre privée de stationnement, et donnent des réponses multiples pouvant correspondre aux différentes logiques de segment du marché du bureau. La profession fait feu de tout bois pour conserver le maximum de marge de manœuvre, y compris en ayant recours à des arguments fallacieux comme celui de l'accueil des visiteurs et clients, que les entreprises tertiaires situées en zone centrale assurent, en définitive, très mal, et cela pour des raisons qui n'ont rien à voir avec leur offre privée de stationnement. La réalité montre que derrière le discours rigide d'autant plus aiguisé par les confrontations entre les acteurs, répétitif et stéréotypé d'un pays à l'autre, les adaptations sont possibles, à condition que celles-ci aient fait l'objet d'un débat entre acteurs de culture, d'habitus, de motivations et d'horizons temporels différents. En effet, les acteurs privés sont davantage préoccupés par des objectifs de rentabilité à court terme, alors que les acteurs publics, non dénués de suspicion à l'égard des acteurs privés, sont davantage porteur de l'intérêt général.

- a - Méfiance systématique à l'égard de la réglementation et principe de précaution

Nous l'avons vu au cours de nos entretiens, les professionnels de l'immobilier n'ont pas de réel argument concernant l'impérative nécessité de continuer à construire des places

de stationnement dans les immeubles de bureaux. Or, parce que les professionnels de l'immobilier se trouvent dans une situation d'incertitude concernant les effets possibles d'une restriction de la norme, ils agissent en fonction du principe de précaution. En effet, les acteurs n'ont ni le même horizon temporel des effets de la réglementation, ni les mêmes objectifs. Ce clivage sectoriel induit des situations conflictuelles, parce qu'il n'est pas possible de prouver scientifiquement les bienfaits (collectifs) de cette restriction. Aucun argument avancé par les différents acteurs ne peut être alors tranché. Ainsi, le principe de précaution induit une situation de blocage, dans laquelle aucun des acteurs ne veut assumer une prise de risque quelconque.

Dans le domaine qui nous intéresse ici, les professionnels de l'immobilier ont le sentiment d'être les seuls à devoir assumer ce risque potentiel. Ce sentiment d'incertitude et de blocage a conduit les professionnels de l'immobilier à appliquer non seulement le principe de précaution mais aussi le principe d'anticipation. Ils ont donc pressenti les risques de restriction des places de stationnement et ont alors "stocké" du stationnement en en construisant plus que ce dont ils avaient réellement besoin. François EWALD (2003) ¹⁶⁵ montre en effet, qu'anticiper désigne une situation de prévention, de protection, mais aussi de gestion optimale sur le long terme. Anticiper désigne une démarche active qui consiste à produire les risques d'une activité, à les identifier, les évaluer, les surveiller, et ajuster notre conduite en adoptant les mesures qui conviennent.

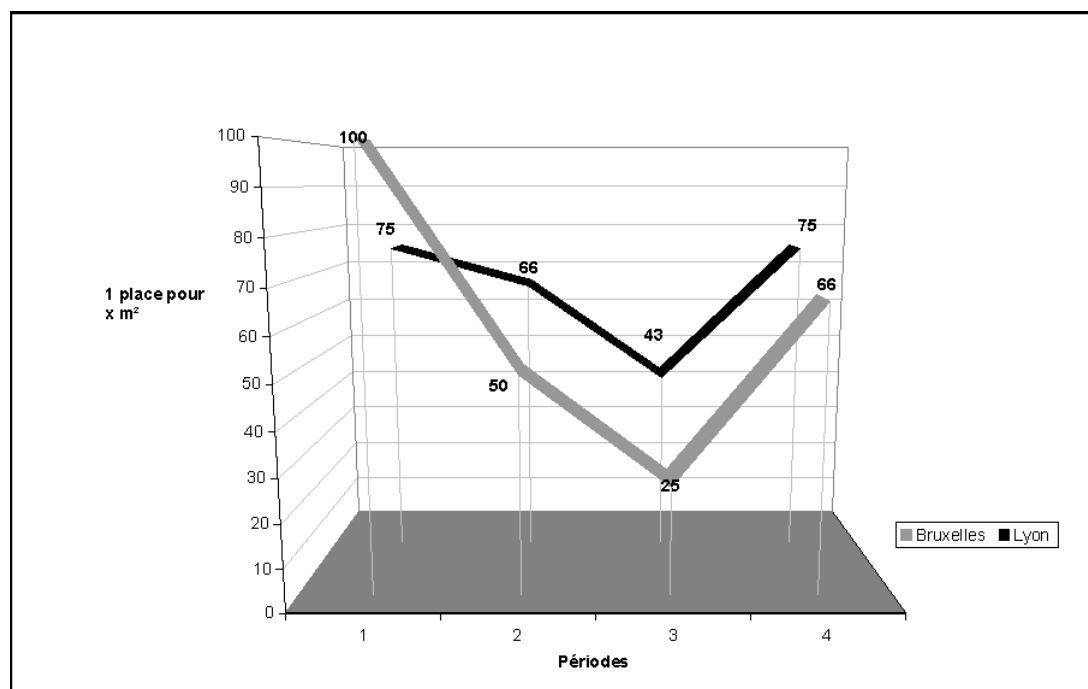
Ainsi, en observant la pratique des promoteurs d'immobilier de bureaux à l'issue des effets d'annonce de la restriction des places de stationnement, nous pouvons montrer que dans les différents cas étudiés :

1. La moitié des places offertes dans les bureaux ne correspond pas à des besoins vitaux. L'enquête réalisée à Londres montre bien cette situation. Il est possible de montrer que les cas lyonnais et bruxellois sont comparables, et ont suivi la même tendance quant à la création des places de stationnement privées. A Bruxelles, dans un premier temps, alors qu'il était facile de stationner en voirie ou dans les parcs publics, la tendance des promoteurs était de ne pas respecter les normes proposées dans la circulaire DE SAEGER, trop contraignantes financièrement. La tendance était alors d'appliquer la circulaire avec souplesse, et les dérogations étaient facilement acceptées. Plus tard, lorsque la mobilité automobile s'est manifestée de façon importante et que les parkings en centre-ville devenaient de plus en plus rares, les promoteurs ont fait du parking un argument de vente. L'attitude était alors d'appliquer avec plus de rigueur la circulaire. L'outil juridique devient alors la référence conférant aux promoteurs la légitimité de création de parcs de stationnement. La tendance est alors d'appliquer la circulaire avec rigueur, et on arrive même à 1 place pour 25 m² (soit près de 1 place par employés). Aujourd'hui, dans les zones de bureaux, la moyenne est d'environ (Entretien, Cabinet du secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale) de 1 place pour 66 m², et à 1 place pour 80 m² dans les quartiers proches des gares, et

¹⁶⁵ EWALD F., (2003), "Principe de précaution ou principe d'anticipation", Les Echos, 29 avril 2003, p 73.

1 place pour 50 m² en périphérie. Il semble donc que les promoteurs gèrent le marché de l'immobilier de bureaux de façon traditionnelle, conformément à des logiques de marché, en fonction de l'offre et de la demande, et ce indépendamment des réglementations.

Graphique 34 : Places de stationnement liées aux bureaux : évolutions des pratiques, la cas de Lyon et de Bruxelles



	Bruxelles	Lyon
Période 1	1970	1980-86
Période 2	1980	1994-95
Période 3	1993	1998-99
Période 4	1999	2000

On voit donc, que comme dans le cas de Londres, le marché accepte de réduire son offre de stationnement de près de 50%, ce qui renforce le fait que un grand nombre de places sont jugées inutiles à l'activité économique et qu'elles représentent plus une précaution qu'un réel besoin.

2. Que la définition des besoins de place de stationnement des employés ne correspond pas dans la pratique à une approche "scientifique" (cas de Bruxelles et de Lyon) et qu'elle résulte autant d'habitudes que de besoins réellement perçus
3. Que le débat nécessaire entre les acteurs publics et privés peut permettre d'aboutir à des compromis intéressants par rapport aux objectifs de la loi sur l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, et par rapport aux objectifs politiques, comme dans le cas de Lyon et d'Amsterdam, qui sous des formes diverses intègrent la qualité de la desserte de transport collectif.
4. Que le débat sur l'offre privée de stationnement liée aux bureaux prend toute son acuité dans un système de déplacements urbains qui reposent sur la gratuité ou la

quasi gratuité des déplacements intra muros. Cette question pourrait être dépassée, contournée dans une perspective de tarification des déplacements comme le montre l'exemple londonien.

En définitive, parce que les acteurs connaissent mal les enjeux liés au stationnement et parce qu'il existe une certaine forme de clivage entre ces différents acteurs, on s'oriente vers une restriction de l'offre soit par le biais de la réglementation, définie à partir d'objectifs politiques ; soit par le biais de la tarification. On peut penser qu'en l'absence de compromis, la tarification des places de stationnement sur le lieu de travail pourrait s'imposer.

Il faut ici mettre un bémol à la comparaison des situations entre Londres et la France en matière de possibilité de tarification. En effet, il faut noter qu'à Londres il n'y a pas de versement transport, et que, toute proportion gardée, la tarification s'apparente au versement transport à Londres : la tarification est une "forme" de versement transport de la part des entreprises. En France, la tarification serait peut être difficilement acceptable dans la mesure où les entreprises contribuent déjà au financement des voiries et des transports en commun. En ce sens, le passage aux normes plafond n'est peut être qu'une étape au passage à la tarification.

- b - Réglementer, réguler, négocier : quel compromis ?

Concernant les questions de l'aménagement du territoire et plus particulièrement les questions se rapportant au stationnement sur le lieu de travail, nous sommes aujourd'hui en présence d'un système qui réunit plusieurs acteurs dont les objectifs diffèrent. Dans ce système, chaque acteur déploie des logiques et des stratégies différentes, parfois en contradiction. Il semble que nous ne soyons pas ou plus dans un modèle hiérarchique, où une entité centrale détient seule le pouvoir de décision, mais que nous sommes dans un modèle de type négocié où chaque acteur participe à la définition de la ville. Dans ce contexte, les réglementations doivent satisfaire l'intérêt des acteurs qui participent intensivement au dynamisme économique de la ville. Ces réglementations doivent alors être le fruit de négociations et de compromis parfois difficiles à établir. Cette logique d'acteurs multiples se traduit déjà dans bien des documents officiels, où les termes de partenariat public-privé abondent. Les acteurs privés, pas seulement les promoteurs, mais aussi de façon plus large les entreprises, les banques et autres intermédiaires financiers, ou même les associations, ont un rôle de plus en plus important dans les différents projets de la ville. GODIER & TAPIE (1999) expliquent que "(...) ces nouvelles relations entre puissance publique et acteurs privés citoyens, font redécouvrir les enjeux politique et sociaux de l'action urbaine. L'éventuel remplacement de l'intérêt général, représentant un idéal communautaire, par l'intérêt collectif, résultant de négociation et de compromis, pose la question du sens des projets et de leurs modalités de production." ¹⁶⁶

¹⁶⁶ Godier P, Tapie G, *Projets urbains, acteurs et processus : tendances européennes*, Ecole d'architecture et de paysage de Bordeaux, 1999, p 9.

- c - Réglementer, réguler, négocier : quelle stratégie ?

Aujourd'hui, il semble que, étant donné la prospérité du marché du bureau, les promoteurs pourraient être favorables à une restriction des normes de stationnement, dans la mesure où il ne constitue pas à lui seul l'argument de vente déterminant la transaction. Cependant, cette restriction de peut être faite à l'initiative d'un seul promoteur, dans la mesure où le stationnement est un outil de différenciation et que la concurrence est importante dans le domaine.

Le promoteur d'immobilier pourrait tirer avantage (financier) à ne pas construire les places de stationnement. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, la création des places de stationnement pour toute construction neuve majore le coût du mètre carré. Pour schématiser cela, prenons un exemple pour la construction d'un immeuble neuf de 10 000 m² de SHON : Le coût du mètre carré est de 1 500 Euros ; le coût de la création d'une place de stationnement est de 10 000 Euros.

Tableau 22 : Coût d'une opération de bureaux de 10 000 m²

Coût d'une opération de bureau de 10 000 m ²						
Coût du m ² de bureau	Coût de construction	Coût d'une place de stationnement	nombre de places à construire 1 / 75 m ²	Coût du stationnement	Coût de construction TOTAL	% stationnement
1 500	15 000 000	10 000	133	1 333 333	16 333 333	8,2%

Ainsi le stationnement représente près de 8% du coût total de la construction (dans le cas de l'application d'une norme de 1 place pour 75 m²). Si, le prix du marché est de 3 000 Euros le mètre carré, il réalisera une marge de 2 dans le cas où il n'a pas construit de place de stationnement et une marge de 1,84 dans le cas où il a construit des places de stationnement (soit une baisse de 8,16%). S'il veut conserver sa marge de 2, il devra augmenter le prix de 8,89%, au risque de ne pas vendre.

Tableau 23 : Rentabilité d'une opération de 10 000 m² à 1 place pour 75 m²

Opération à 1 place pour 75 m ²		
Vente d'une opération de bureau de 10 000 m ² , au prix du marché de 3 000 euros le m ²		
	Sans stationnement	Avec 133 stationnements
Coût acquisition	15 000 000	16 333 333
Coût au m ²	1 500	1 633
Vente	30 000 000	30 000 000
Marge (coût / vente)	2,00	1,84
Variation de la marge		-8,16%
Pour conserver la même marge de 2		
	Sans stationnement	Avec 133 stationnements
Coût	15 000 000	16 333 333
Vente (coût x marge)	30 000 000	32 666 667
Variation du prix de vente		+8,89%

La baisse du coût des parkings (1 place pour 150 m²) peut alors peut alors amoindrir sa perte de rentabilité dans un cas (avec une diminution de 4% de la marge), ou moins se répercuter sur le prix de vente.

Tableau 24 : Rentabilité d'une opération de 10 000 m² à 1 place pour 150 m²

Baisse le coût du stationnement : 1 place pour 150 m²		
Vente d'une opération de bureau de 10 000 m², au prix du marché de 3 000 euros le m²		
	<i>Sans stationnement</i>	<i>Avec 67 stationnements</i>
<i>Coût acquisition</i>	15 000 000	15 666 667
<i>Coût au m²</i>	1 500	1 567
<i>Vente</i>	30 000 000	30 000 000
<i>Marge (coût / vente)</i>	2,00	1,91
<i>Variation de la marge</i>		-4,26%
Pour conserver la même marge de 2		
	<i>Sans stationnement</i>	<i>Avec 67 stationnements</i>
<i>Coût</i>	15 000 000	15 666 667
<i>Vente (coût x marge)</i>	30 000 000	31 333 333
<i>Variation du prix de vente</i>		4,44%

Nous l'avons vu, les promoteurs nous affirment, que même si la construction des places de stationnement est coûteuse et non rentable (puisque les places sont vendues au prix de revient), ils ont toujours intérêt à les construire au risque de ne pas vendre les lots construits. D'autant plus que les promoteurs interviennent sur un marché concurrentiel.

Dans cette logique concurrentielle, ils estiment que le risque d'inventu dans le cas de la non construction des places de stationnement est important.

Tableau 25 : Logique de rentabilité du promoteur, le risque d'inventu des locaux mal dotés

	Rentabilité de l'opération de 10 000 m ² , avec prix fixe		Rentabilité de l'opération de 10 000 m ² , avec marge fixe		
	<i>ne construit pas</i>	<i>construit</i>		<i>ne construit pas</i>	<i>construit</i>
Coût de construction TOTAL	15 000 000	16 333 333	Coût de construction TOTAL	15 000 000	16 333 333
Prix de vente	30 000 000	30 000 000	Marge	2	2
Marge	2,00	1,84	Prix de vente	30 000 000	32 666 666
Rentabilité	15 000 000	13 666 667	Rentabilité	15 000 000	16 333 333
Risque d'inventu	20%	0%	Risque d'inventu	20%	15%
soit	2000 m ²	0 m ²	soit	2000 m ²	1500 m ²
Risque de perte	6 000 000	0	Risque de perte	6 000 000	4 500 000
Rentabilité	9 000 000	13 666 667	Rentabilité	9 000 000	11 833 333

Il est toujours plus rentable pour un promoteur de construire les places de stationnement, même lorsque le prix de vente augmente. Lorsque le prix augmente, nous avons estimé que le risque d'inventu consécutif à la hausse du prix, était inférieur au risque d'inventu consécutif au manque de place de stationnement.

C'est selon ce schéma que les promoteurs raisonnent et appuient leur argumentation. Or, si l'on se place dans une situation où tous les promoteurs doivent appliquer une certaine norme restrictive des places de stationnement, le risque d'inventu peut être nul puisque la demande ne peut se retourner vers des offres plus fournies, et il est toujours plus rentable de ne pas construire les places de stationnement.

Tableau 26 : Logique de rentabilité du promoteur et le risque d'inventu nuancé

Rentabilité de l'opération de 10 000 m ² , avec prix fixe			Rentabilité de l'opération de 10 000 m ² , avec marge fixe		
	<i>ne construit pas</i>	<i>construit</i>		<i>ne construit pas</i>	<i>construit</i>
Coût de construction TOTAL	15 000 000	16 333 333	Coût de construction TOTAL	15 000 000	16 333 333
Prix de vente	30 000 000	30 000 000	Marge	2	2
Marge	2,00	1,84	Prix de vente	30 000 000	32 666 666
Rentabilité	15 000 000	13 666 667	Rentabilité	15 000 000	16 333 333
Risque d'inventu	0%	0%	Risque d'inventu	0%	15%
soit	0 m ²	0 m ²	soit	0 m ²	1500 m ²
Risque de perte	0	0	Risque de perte	0	4 500 000
Rentabilité	15 000 000	13 666 667	Rentabilité	15 000 000	11 833 333

Si, les promoteurs ne peuvent plus construire de places de stationnement comme ils le souhaitent, la concurrence entre les promoteurs, sur ce terrain ne se fait plus.

Prenons le cas de deux promoteurs, et une situation qui consiste à créer ou ne pas créer de places de stationnement, la situation du jeu et la répartition des gains et pertes pourrait être la suivante :

Tableau 27 : Stationnement et promoteurs : quels intérêts ? ¹⁶⁷

		Promoteur A	
		<i>Construit</i>	<i>Ne construit pas</i>
Promoteur B	<i>Construit</i>	5 ; 5	0 ; 10
	<i>Ne construit pas</i>	10 ; 0	8 ; 8

¹⁶⁷ Les gains du joueur A sont en première position et ceux du joueur B en deuxième.

Chacun des joueurs n'a que deux stratégies : construire des places de stationnement ou ne pas construire (ce qui fait économiser les coûts de construction, mais expose les promoteurs à un risque de non commercialisation du produit).

On considère dans un premier temps que les acteurs ne coopèrent pas, et qu'ils agissent rationnellement en fonction de leur propre intérêt, mais qu'ils ont pleinement connaissance du jeu et qu'ils disposent donc de toute l'information concernant les tenants et aboutissants du jeu, c'est-à-dire que chaque promoteur sait que les conditions de sa réussite dépendent aussi de la stratégie adoptée par l'autre.

Dans ce contexte, chacun choisit de construire les places de stationnement, ainsi, le gain espéré est identique pour les deux (5 ; 5). Ce gain n'est optimal pour aucun des deux promoteurs. Le gain espéré aurait pu être de (8 ; 8) si chacun avait choisi de ne pas construire, mais en choisissant cette solution, et étant donné que le jeu est simultané et sans concertation, ils s'exposaient au risque de ne rien gagner du tout. Chacun d'entre eux connaît le résultat du jeu et anticipe le comportement de l'autre sans pour autant pouvoir changer la structure du jeu, ils sont pris dans une "logique infernale" qui les fait aboutir à une solution non - optimale.

La situation où l'un des joueurs ne construit pas les places de stationnement alors que l'autre joueur les construit, n'est pas envisageable puisque l'on est dans un marché concurrentiel, où le stationnement est un argument de vente, le joueur qui construira les places de stationnement obtiendra la totalité des parts de marché.

Le jeu peut être modifié si la coopération et la concertation est possible. Le but étant de se mettre d'accord sur la stratégie à employer afin que le gain pour les deux joueurs soit optimal (8 ; 8). Dans cette situation les gains sont plus importants dans la mesure où il n'y a pas de coût de construction. Néanmoins, cette situation ne peut exister que dans le cadre d'une réglementation. En effet, on ne peut espérer qu'il y ait une entente entre les deux joueurs. Chaque joueur pourra dire qu'il ne construira pas (gain des deux joueurs = 8 ; 8), mais chaque joueur, alléché par une rentabilité plus importante sera tenté, (malgré l'accord tacite) de construire. Si, chaque joueur construit les places de stationnement, on se retrouve alors dans la situation initiale.

En illustrant par un jeu simple les comportements possibles des promoteurs sur le marché de l'immobilier d'entreprise, nous avons voulu montrer que chaque acteur poursuit ses propres intérêts, et que l'on ne peut espérer aboutir à une solution optimale, au sens de PARETO, de manière naturelle. L'organisation du système réunissant (par définition) des acteurs poursuivant des intérêts divergents voire même contradictoires, doit se faire à l'initiative, ou avec l'aide d'un "régulateur", qui ne peut être le marché lui-même. En définitive, la "solution optimale" peut se construire soit par l'entente entre les différents acteurs (négociation, compromis), soit sous la contrainte. Or, dans un contexte concurrentiel, peut-on espérer que des relations contractuelles puissent émerger naturellement et équitablement ? Il s'agit donc pour le planificateur de structurer le jeu, tout en laissant une marge de manœuvre suffisante aux différents acteurs.

C'est la raison pour laquelle les normes planchers en matière de stationnement sur le lieu de travail n'ont aucun sens, dans la mesure où elles laissent toute liberté aux constructeurs (y compris celle de construire un maximum de place en vertu du "principe de précaution"). En revanche, les normes plafond laissent aux promoteurs une marge de manœuvre suffisamment large pour que le système puisse se réguler. Ainsi, le stationnement sur le lieu de travail, est devenu un élément de différenciation, qui fournit à la ville un atout concurrentiel, lui permettant d'attirer des entreprises et de favoriser alors son activité économique. L'introduction du planificateur n'est pas sans conséquence sur la structure du jeu étudié précédemment. Il serait utopique de croire que les actions des institutions sont désintéressées. Ses actions sont également l'aboutissement de négociations et de compromis : le cas du POS de Lyon, et de sa réforme (difficile) en est une illustration.

Conclusion de la partie

L'étude de la problématique du stationnement sur le lieu de travail a montré combien une mobilité facilitée peut engendrer des modifications dans la façon d'organiser l'espace. Les interactions des différents acteurs présents dans le système urbain ne sont pas sans incidence sur le déploiement de cette nouvelle organisation, et si le but de chacun de ces acteurs est de minimiser ses coûts ou d'optimiser ses actions au niveau individuel, cela a des conséquences sur la collectivité. Sans pourtant entrer dans le débat des externalités et de leurs conséquences, il faut souligner qu'aujourd'hui les actions individuelles ont plus que jamais des conséquences sur l'intérêt collectif. Dans ce contexte l'organisation de la ville doit se faire non plus à un niveau hiérarchisé et centralisé, mais doit faire l'objet de concertations et de compromis entre tous les intermédiaires.

Si, l'on part du principe que "le tout automobile" n'est pas un postulat et qu'il faut sortir de cette logique de fatalité et de déterminisme, on peut montrer que tous les acteurs ont leur rôle à jouer pour la maîtrise de ce phénomène, à condition, et c'est là tout le problème, que chacun y trouve son intérêt.

Deux orientations ont mené notre réflexion :

la première est celle de la mobilité, et particulièrement la mobilité des pendulaires qui sont plus enclins à utiliser leur voiture individuelle s'ils bénéficient d'une place de stationnement sur leur lieu de travail ;

la deuxième est celle de la localisation des entreprises et de leurs bienfaits sur l'économie locale. Dans ce contexte, notre préoccupation était de savoir si, imposer aux entreprises de restreindre leurs places de stationnement pouvait avoir des conséquences positives sur la mobilité et le choix modal, et si, et n'est ce pas là la principale question, fortes de leur pouvoir de pression, les entreprises ne menaceraient-elles pas de s'exiler vers d'autres lieux ? Evidemment, la menace est forte et les enjeux importants pour les collectivités, et, incapables de faire la part entre le bluff et la réalité, elles sont contraintes de s'orienter vers de nouvelles démarches, celles de la négociation. Inscrites dans un contexte concurrentiel où des villes, généralement proches, usent d'armes toujours plus innovantes pour renforcer leur compétitivité et

rendre leur site toujours plus attrayant, les collectivités ne peuvent donc prendre le risque de perdre de l'attractivité.

Notre propos ici est de souligner le fait qu'aujourd'hui les infrastructures s'inscrivent dans une logique concurrentielle, et deviennent l'objet permettant de valoriser et de rendre attractive une ville ou une région. A l'image d'une entreprise où le "manager" affiche sa volonté de produire des résultats, fait des choix, arbitre entre différentes propositions et doit orienter ses conduites en fonction non seulement de rationalités multiples et hétérogènes, mais aussi en fonction d'une "stratégie commerciale" qu'il désire mener. Il ne s'agit plus simplement de comparer les avantages aux inconvénients, mais il faut intégrer la notion d'image et de valorisation, comme le montrent Jean-Gustave PADIOLEAU et René DEMESTEERE lorsqu'ils abordent la question de la démarche stratégique de planification des villes. Ils soulignent en effet, l'importance des politiques de marketing et de communication ¹⁶⁸ en insistant sur le fait que "une vision instrumentale de la ville se dégage de ces expériences, incarnée dans la métaphore de l'entreprise. A l'image de celle-ci, symbole phare de la modernité contemporaine, la ville devient un acteur guidé par le critère d'une rationalité technico-économique de fonctionnement entendu comme la quête de l'efficacité définie dans un langage utilitariste de développement, de productivité, voire même de profit. A la manière d'une entreprise, la ville s'apparente à une organisation devant atteindre des buts. Dès lors, un tel dessein nécessite que la ville excelle dans ces activités de managements. (...) Les idées d'instruments, d'entreprise ou d'efficacité rendent possibles, désirables, voire même inéluctables, l'emploi de méthodes managériales" ¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Padioleau J.G. & Demesteere R., "Les démarches stratégiques de planification des villes : origines, exemples et questions", *Annales de la Recherche Urbaine*.

¹⁶⁹ Padioleau J.G., Demesteere R., *Les démarches stratégiques de planification des villes. Origines, exemples et questions*, Annales de la Recherche Urbaine, article issu d'une recherche effectuée dans le cadre du programme Mutations économiques et urbanisation, programme de recherche commun à la DATAR, au Commissariat au Plan et au Plan Urbain.

CONCLUSION

Quand l'Etat accepte la mise en circulation d'un véhicule qui peut rouler à 200 kilomètres heure dans un pays où l'on ne doit pas dépasser les 130, il organise la transgression des règles, alors qu'il a su limiter à la construction la vitesse des cyclomoteurs, des tracteurs et des poids lourds. Quand il refuse de mettre en place des boites noires ou des limiteurs de vitesse sur les instruments de transports les plus meurtriers alors qu'il a su les rendre obligatoires sur les avions, les trains ou les camions, il indique son acceptation du sacrifice de la sécurité à la vitesse. Quand il dépose auprès des Nations Unies à Genève un projet de norme pour ces enregistreurs-limiteurs de vitesse, puis l'édulcore au point de le rendre totalement inopérant trois mois plus tard, l'Allemagne ayant levé le petit doigt pour défendre son impérialisme de la voiture rapide, lourde, tueuse mais rentable, il indique sa soumission à une Europe étriquée, limitant ses références à l'argent et au court terme. Le troisième tableau du drame, c'est la promotion de l'incohérence. Au lieu de coordonner la gestion des risques dans une démarche qui assure sa lisibilité et une adhésion de la collectivité, les décideurs choisissent de multiplier les recettes clientélistes destinées à satisfaire ceux qui ont le pouvoir réel.

Claude Got, expert en accidentologie, "le complot meurtrier" in Nouvel Observateur, hors série "La vitesse" n°43 mars / avril 2001.

Cet objet technologiquement merveilleux, qu'est la voiture, qui procure à son utilisateur un sentiment de liberté et de puissance a connu une croissance exponentielle. Cette croissance s'est nourrie de la politique d'offre d'infrastructure proposée par les pouvoirs publics. L'augmentation de l'offre en infrastructure qui avait pour objectif de décongestionner les voies saturées n'a en réalité que contribué à créer une demande supplémentaire. Aujourd'hui, la supériorité technologique de la voiture individuelle la rend indispensable à la vie quotidienne (elle est l'outil quasiment indispensable à la recherche d'un travail), et les modes alternatifs peinent à la concurrencer. Pourtant, elle génère des coûts importants en termes d'insécurité, de pollution, de constructions et d'entretien des infrastructures, sans qu'ils ne soient réellement perçus par les usagers.

La question du stationnement semble être également la préoccupation principale des citoyens. Dans les centres-villes, le problème du stationnement suscite des réactions très divergentes, mais jamais indifférentes. Le stationnement gratuit sur le lieu de travail semble être aujourd'hui un acquis social qu'il va être difficile de supprimer. Or cet acquis social produit des inégalités entre : d'abord le personnel qui utilise son véhicule pour se rendre sur le lieu de travail, et celui qui ne l'utilise pas et opte pour les transports en commun sans aucune compensation monétaire ; les inégalités risquent ensuite de se faire ressentir lors de la mise en place des normes plafond pour l'immobilier de bureaux, qui opposera alors les immeubles anciens, mieux dotés en places de stationnement aux immeubles neufs moins bien dotés.

Le stationnement est jugé comme un élément fondamental pour la survie économique de la ville. Les professionnels de l'immobilier de bureaux estiment qu'une réduction des places de stationnement dans les immeubles neufs entraînerait inévitablement une fuite des entreprises vers la périphérie ou vers des centres dont la réglementation serait plus avantageuse. Pourtant, bien que considéré comme un élément indispensable, les informations concernant le coût du stationnement sont peu nombreuses. En effet, généralement le coût des places de stationnement n'est pas dissocié du coût de construction de l'immeuble, ce qui le rend pour le promoteur et l'utilisateur inconséquent.

La disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail est non seulement un facteur décisif dans le choix modal des pendulaires, mais c'est aussi un facteur d'induction quasi-inconsciente du phénomène de périurbanisation. En effet, dans une situation de choix, les personnes qui disposent d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail, ne placent plus le facteur "proximité du lieu de travail" comme un élément décisif de choix de résidence. La recherche de tranquillité est alors privilégiée. La disposition d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail entraîne donc une périurbanisation qui s'intensifie et une utilisation plus importante de la voiture, générant alors de phénomène de congestion, notamment aux heures de pointe, même si la vitesse moyenne des déplacements augmente. De même, nous l'avons vue, la constante du budget-temps pour les déplacements, fait que les automobilistes sont prêts à habiter plus loin, si leur trajet est facilité.

Nous l'avons vue, la politique de stationnement menée dans les zones urbaines denses est difficile à mettre en place et à coordonner avec les objectifs de la politique de transport et les impératifs urbanistiques. Parce que ni les techniciens, ni les décideurs, ni les professionnels de l'immobilier ne peuvent parfaitement et rigoureusement appréhender les effets d'une restriction des places de stationnement sur la dynamique du développement urbain, l'attractivité des centres et les conditions de déplacements sur l'ensemble des agglomérations, la mise en place d'une politique de stationnement réellement efficace et convaincante est un exercice difficile. Néanmoins, les objectifs poursuivis sont parfois en contradiction, et la puissance publique doit alors faire des arbitrages. C'est donc sous la pression des professionnels de l'immobilier et dans l'ambition de satisfaire la collectivité que la puissance publique doit faire des choix.

Ainsi, la maîtrise de la mobilité et de la périurbanisation suppose de mieux appréhender la capacité de stationner sur le lieu de travail. Cette maîtrise implique alors d'inverser la

logique de la réglementation concernant les normes de stationnement à construire pour les immeubles de bureaux. D'une réglementation souple, la plupart des pays sont passés ou souhaitent passer à une réglementation plus limitative, et donc de passer d'une logique de normes plancher à une logique de normes plafond. Les politiques de stationnement au lieu de travail étudiées dans cette recherche nous ont permis d'établir plusieurs constats :

Premièrement, les pouvoirs publics ont des difficultés à évaluer le places de stationnement réellement construites par les promoteurs de l'immobilier de bureaux. Jusqu'à très récemment aucune donnée concernant le stock de place n'était disponible. Des observatoires du stationnement commencent à se créer dans les grandes agglomérations, mais ne sont pas encore assez anciens pour pouvoir estimer correctement les stocks passés, si tant est que cette estimation puisse fournir des données correctes. A Londres, les données concernant le stock de places dans l'immobilier de bureaux semblent plus abondantes. Mais, nous l'avons vu au cours de notre recherche la problématique de la mobilité, et en particulier la problématique du stationnement est une préoccupation déjà plus ancienne. Dans les autres pays, comme la France et la Belgique, l'existence de normes plancher ont permis aux promoteurs de construire un grand nombre de places de stationnement. C'est sans doute l'anticipation des restrictions qui a conduit les promoteurs à construire de nombreuses places de stationnement, plus que la réponse à un réel besoin.

Deuxièmement, on peut noter une contradiction entre les dispositifs réglementaires plus ou moins incitatifs et l'application, généralement souple, de ces dispositifs. Nous constatons d'un côté, que les élus prennent des mesures réglementaires visant à réduire le nombre de places de stationnement tout en aménageant, quelques fois au cas par cas, les dispositifs d'application. Les élus doivent en effet arbitrer entre l'intérêt collectif et la limitation de l'usage de la voiture et entre les impacts économiques des mesures prises. La réglementation des places de stationnement pour l'immobilier de bureaux est souvent aménagée pour limiter "ce qui pourrait arriver de pire". Ainsi, des zones d'aménagement concertées, qui échappent à la réglementation, sont construites à la périphérie des villes.

S'il est avéré, pour les élus, que la limitation de l'offre de stationnement sur le lieu de travail favorise l'usage de la voiture, il n'en n'est pas moins difficile de convaincre les acteurs dont le poids économiques est déterminant pour la prospérité de la ville. Le recours à des normes plafond génère des débats entre deux types d'acteurs qui s'affrontent : d'un côté les promoteurs, dont le discours répond à une approche marchande ; de l'autre les techniciens dont le discours répond à une approche écologique et environnementale. Dans ce contexte, le rôle de l' élu est d'arbitrer en essayant de trouver la bonne norme, au bon endroit, au bon moment et pour la bonne personne. La politique publique doit donc prendre en charge les désajustements existents entre l'offre de stationnement et les exigences globales de fonctionnement et de développement des aires urbaines. La difficulté tient du fait que la volonté de réduire les places de stationnement est pour l'instant considérée comme une approche idéologique de la gestion des déplacements puisqu'aucune estimation concernant l'impact réel de telles mesures n'est faite. De plus, les effets de la norme plafond ne seront pas immédiats, puisqu'ils ne toucheront pas le stocks (les immeubles anciens)

mais seulement le flux (les immeubles neufs). A court terme, les effets de la réglementation sont presque nuls. L'impact de la réduction des places de stationnement sur l'usage de la voiture est incertain, puisque non scientifiquement prouvé. Alors que pour les promoteurs, l'impact est immédiat et quantifiable. Tant que les techniciens ne pourront prouver l'efficacité de la mesure, le discours des professionnels de l'immobilier sera prédominant.

Ces réflexions permettent de comprendre que le débat entre les acteurs a non seulement un contenu politique, mais aussi tient du fait que les objectifs, les champs d'action, les horizons temporels sont différents. La difficulté de trouver un compromis entre ces acteurs vient également du fait que pour l'instant l'élaboration de la norme est établie par des techniciens qui ne peuvent évaluer précisément et scientifiquement son impact réel. Néanmoins, il semble nécessaire, au vue de la situation actuelle de congestion en heure de pointe et de dégradation de la qualité de vie, de tenter de trouver des orientations susceptibles de modifier les comportements des automobilistes. Plusieurs orientations peuvent être prises concernant la politique de déplacement en général et le stationnement en particulier :

1. L'adéquation entre la politique de transport et d'urbanisme doit être renforcée. Les actions menées doivent limiter les incohérences : par exemple, une politique de restriction des places de stationnement sur le lieu de travail doit se faire dans un contexte d'offre d'une alternative crédible en transport en commun et / ou en par-relais. Pour cela la mise en place d'une autorité d'agglomération élargie en charge des transports collectifs, de la voirie, du stationnement... pourrait être envisagée. En effet, l'emmiettement des compétences dans les domaines du transport et de l'urbanisme crée des incohérences.
2. Le coût d'utilisation de l'automobile, y compris le coût du stationnement sur le lieu de travail doit être mieux perçu par l'usager. Le stationnement sur le lieu de travail, perçu comme gratuit par l'automobiliste doit être à la charge de ce dernier. La tarification du stationnement sur le lieu de travail, orientation qu'a déjà pris Londres, permettrait à la fois de dissuader l'usage de la voiture, de subventionner les modes alternatifs, et de rétablir l'équité entre les personnels d'une même entreprise. La difficulté de la mise en place d'une telle tarification, à l'initiative des entreprises, est politiquement difficile à mettre en place, sauf si d'une part elle est clairement expliquée, si elle laisse la possibilité à l'utilisateur d'avoir le choix et si elle permet de rétablir l'équité dans l'entreprise.
3. L'objectif des mesures prises par les pouvoirs publics en centre-ville ne doit plus être la fluidité du trafic. Au contraire, rendre difficile et coûteux l'accès en centre-ville en voiture, pourrait garantir une orientation plus efficace. Ces mesures, tarifaires sans compensation en terme d'amélioration de trafic peuvent être difficilement acceptables par les citoyens et les acteurs économiques, et donc politiquement difficile à mettre en place. Cependant les incitations financières, les plans de déplacements d'entreprises et l'amélioration des alternatives à la voiture, pourraient rendre plus efficace une telle politique.

Concernant la problématique du stationnement sur le lieu de travail, plusieurs scénarios peuvent être envisagés. D'une part, la réglementation des places peut être imposée par un pouvoir hiérarchique afin d'orienter les choix modaux à destination du travail. En effet, la responsabilisation des individus face aux problèmes environnementaux n'est pas spontanée et doit être imposée et expliquée aux individus. D'autre part, l'amélioration de la technique peut être un argument, puisque celle-ci devrait diminuer les effets externes liés à l'utilisation de la voiture. Néanmoins, l'argument de la technique comme remède, n'est ni satisfaisant ni suffisant pour réduire les nuisances provoquées par l'utilisation massive de la voiture. En effet, même si la voiture propre de demain ne produira plus ou moins de polluant, il n'en reste pas moins que la voiture contribue à la dégradation de la qualité de vie, à la gêne des piétons... ce qui n'est pas socialement équitable dès lors qu'elle est l'apanage d'une catégorie d'usagers qui s'octroie des droits aux détriments des autres citoyens.

La réglementation du stationnement sur le lieu de travail devrait être dans un premier temps de réduire la possibilité de construire les places pour les immeubles neufs, les normes plafond doivent alors être généralisées. Pour que, dans la situation intermédiaire, l'équité entre les employés des différents types de bureaux (les neufs et les anciens) soit respectée, cette réglementation devrait être couplée d'une tarification du stationnement, avec une réflexion sur sa répartition et sur les financements possibles des alternatives à la voiture. La politique intermédiaire pourrait alors favoriser la réduction la mobilité par la tarification (sans contrepartie en terme d'amélioration de la fluidité du trafic, il n'y a pas rationnement de la possibilité de se déplacer en voiture, mais un prix à payer pour le faire) et par les transactions privées, dans lequel les entreprises pourrait avoir un rôle à jouer (plans d'entreprises, incitations au covoiturage, compensations monétaires...), ce qui leur permettraient à termes de diminuer leurs coûts de construction et de gestion des places de stationnement.

L'existence d'une place de stationnement à destination conditionne le choix modal des pendulaires. La réglementation en vigueur a pour conséquence d'une part, d'augmenter la motorisation des déplacements, et d'autre part de favoriser l'expansion de l'habitat périphérique. Ce qui rend inefficaces les politiques mises en place par la collectivité publique et les efforts d'investissement pour favoriser les transports collectifs. La tarification de l'ensemble de l'offre de stationnement pourrait être une solution pour résorber la congestion induite par l'existence d'une place de stationnement à destination. Associé à une répression réellement dissuasive, comme à Londres, et à une politique d'incitation au covoiturage ou à l'usage des transports collectifs, par le biais d'incitations fiscales ou la prise en charge de l'abonnement transports collectifs par les employeurs pourrait rendre la mise en place de la tarification des places de stationnement sur le lieu de travail plus cohérente. Cette tarification permettrait qu'à tout moment et à tout endroit les utilisateurs qui sont prêts à en payer le prix trouvent une place disponible. Ceci permettrait d'un côté, de diminuer le trafic en heure de pointe dans la mesure où le prix découragerait le stationnement au lieu de travail au profit du stationnement pour achat et visite. D'un autre côté cela permettrait de préserver, voire

d'augmenter l'attractivité du centre pour les déplacements qui ont la plus forte valeur économique ¹⁷⁰.

La norme de stationnement peut être fixée de façon arbitraire sans réelle relation avec les besoins du marché et les objectifs poursuivis à un moment donné. Elle risque alors de servir des ambitions politiques et de ménager les pouvoirs de pression (les promoteurs, les investisseurs et les entreprises). Les collectivités ont des difficultés à trancher entre la satisfaction des acteurs économiques et la gestion de l'environnement et du développement durable. Depuis trente ans, aucun bilan d'évaluation de la norme de stationnement n'a été réalisé. Il serait urgent d'évaluer l'efficacité des normes pour mieux appréhender leurs impacts sur l'usage de la voiture particulière et sur la localisation des activités tertiaires.

¹⁷⁰ DARBELA R (1999), "Du mauvais usage des politiques de stationnement pour réguler la circulation", transports, n° 395, 6 pages.

COMPTES-RENDUS D'ENTRETIENS

Ces entretiens ont été réalisés spécifiquement pour cette recherche, et ne peuvent en aucun cas être réutilisés, sous forme partielle ou totale, à d'autres fins.

Table des comptes-rendus

Entretien 1 : Responsable gestion de la voirie (Paris) - Durée 1h30	241
Entretien 2 : Conseil en immobilier (Lyon) - durée 45 mn.....	244
Entretien 3 : Société de développement régional de Bruxelles - Responsable expansion économique - Durée 1h30	248
Entretien 4 : Cabinet du secrétaire d'Etat - Urbanisme - (Bruxelles) - Durée 1h30	258
Entretien 5 : Association de la ville et des communes de la région de Bruxelles - Cabinet de la Ministre de la Mobilité et des Transports - Administration de l'Equipement et des Déplacements - Administration de l'Equipement et des Déplacements dans la Région de Bruxelles Capitale - Bruxelles (durée 2h30).....	270
Entretien 6 : Promoteurs - Bruxelles - durée 1h15	283
Entretien 7 : Cabinet d'études - Bruxelles - Durée 1h30	289
Entretien 8 : Chambre de Commerce et d'Industrie - Responsable développement du commerce - Grenoble - Durée 1h15	293
Entretien 9 : Chambre de Commerce et d'Industrie - Responsable aménagement du territoire - Grenoble - Durée 50mn.....	295
Entretien 10 : Communauté Urbaine de Lyon - Responsable du POS - Durée 1h10.....	296
Entretien 11 : Communauté Urbaine de Lyon - Elu Responsable de l'urbanisme - Durée 1h30	302
Entretien 12 : DREIF - Fiscaliste - Durée 1h00	314
Entretien 13 : Promoteur - Directeur commercial et développement - Lyon - Durée 1h00	318
Entretien 14 : Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon - Durée 1h00	321
Entretien 15 : Promoteur - Londres - Durée 30mn (Entretien téléphonique)	325
Entretien 16 : SYTRAL - Lyon - Durée 30mn	326
Entretien 17 : Association pour le Développement économique de la Région Lyonnaise - Durée 35 mn	327
Entretien 18 : Ville de Grenoble - Prospective urbaine - Durée 1h15	330
Entretien 19 : Adjoint à l'urbanisme - Ville de Grenoble - Durée 1h.....	332
Entretien 20 : Transport Committee for London ("TCfL") - Durée 1h00.....	335
Entretien 21 : MVA - Londres - Durée 1h00	339
Entretien 22 : DETR - Londres - Durée 1h30	341

Liste des organismes contactés

Liste non nominative pour des raisons de confidentialité.

Certaines personnes interviewées n'ont pas souhaité que leur interview soit retranscrit.

Belgique	Bruxelles	CCI Bruxelles
Belgique	Bruxelles	Ministère de la Région Bruxelles Capitale
Belgique	Bruxelles	AET
Belgique	Bruxelles	STRATEC
Belgique	Bruxelles	August Thouard
Belgique	Bruxelles	SDRB
Belgique	Bruxelles	Cabinet de la Ministre de la Mobilité et des Transport
Belgique	Bruxelles	Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale
Belgique	Bruxelles	Assoc, villes et communes de la région Bruxelles
Belgique	Bruxelles	August Thouard
France	Grenoble	CCI de Grenoble
France	Grenoble	CCI de Grenoble
France	Grenoble	CCI de Grenoble
France	Grenoble	Mairie de Grenoble
France	Grenoble	CCI de Grenoble
France	Grenoble	Mairie de Grenoble
France	Grenoble	CCI de Grenoble
France	Lyon	ELIGE / DEGUILHEM
France	Lyon	COURLY planification urbaine
France	Lyon	CCI Lyon
France	Lyon	CERTU
France	Lyon	Mairie de Lyon
France	Lyon	Jones Lang Lassalle
France	Lyon	ADERLY
France	Lyon	SYTRAL
France	Lyon	COURLY Resp urbanisme
France	Lyon	Bourdais Rhône-Alpes
France	Paris	Mairie de Paris
France	Paris	DREIF -
France	Paris	DREIF
France	Paris	DREIF - Resp PDU IDF
France	Paris	Mairie de Paris
France	Paris	CCIParis
France	Paris	ACFCI (Assoc Chambres de Commerces)
France	Paris	Bourdais La Défense - Dép Etudes
Suisse	Lausanne	TRANSITECH
Suisse	Lausanne	Chef circulation de la ville de Lausanne
UK	Londres	Great Minister House
UK	Londres	Gouvernement de Londres
UK	Londres	MVA
UK	Londres	TCfL
UK	Londres	Edward Ruston (promoteur)

ENTRETIEN 1 : RESPONSABLE GESTION DE LA VOIRIE (PARIS) - DUREE 1H30

Quelle est votre fonction ?

Je m'occupe de la partie politique des déplacements dans la ville, et en particulier : le programme vélo, la prise en compte du piéton, les transports en commun, et les réflexions liées au PDU.

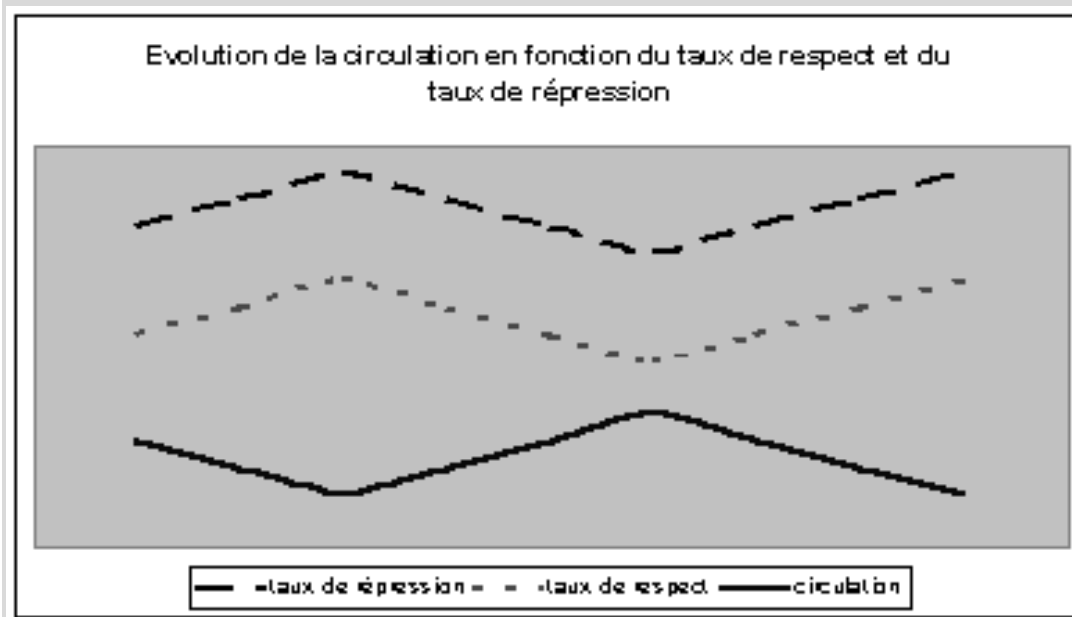
Quelle est l'offre de stationnement sur Paris ?

L'offre de stationnement sur Paris n'est pas très bien connue. Nous avons simplement des estimations. En 1995, on estimait les places de stationnement à 794 000, réparti entre la voie publique, les places privées et les parcs concédés.

Quelles orientations la Ville de Paris prend-elle en matière de réglementation du stationnement ?

La Ville de Paris est bien consciente des problèmes engendrés par le stationnement. Nous sommes devant un double problème qui est que d'un côté il faut diminuer les places de stationnement destinées aux pendulaires, et d'un autre côté il faut préserver les stationnements pour les résidents. C'est un problème récurrent.

Un de nos problèmes est encore de faire respecter la réglementation. Lors d'une étude de 1990, nous avons constaté que quand le taux de répression diminue, le taux de respect diminue proportionnellement et la circulation augmente. Nous avons le graphique suivant :



Plus particulièrement concernant le stationnement dans les immeubles de bureaux, quels sont les objectifs poursuivis, et quels sont les enjeux ?

Notre 1^{ère} idée concernant le stationnement bureaux était de dire qu'il fallait une faible réglementation dans la mesure où il était préférable d'offrir un stationnement aux VP plutôt que de les voir encombrer la voirie. Il y a encore 10 ans, avant la crise immobilière, on poussait les promoteurs à construire des places de stationnement. Il valait mieux que ce soit les entreprises qui assument le coût du stationnement plutôt que les résidents. Aujourd'hui nous essayons de mener une politique totalement inverse, et nous voulons réduire les places de stationnement, y compris celles liées aux immeubles de bureaux. Pour cela, nous avons eu une première orientation dans le quartier de l'Opéra, où nous avons instauré une norme plafond. C'est en fait une norme "fourchette", qui est de 1 place pour 10% à 15% de SHON.

Où pensez-vous que les promoteurs se situent-ils dans cette fourchette ?

Je pense qu'ils se situent plutôt dans le bas de la fourchette. En fait, ils anticipent que cette tendance va se généraliser, ils construisent donc des places en précaution du futur.

Que se passe t-il s'ils désirent plus de places qu'ils n'en n'ont le droit ?

Ils ne sont absolument pas autorisés à le faire. Il aurait même une pénalité pour dépassement de plafond... enfin, il me semble, il faudrait demander confirmation à la DAUC.

Que se passerait-il pour un immeuble de bureaux autorisé à ne construire pas plus de 60 places, s'il construisait dans un 1^{er} sous-sols 40 places, ce qui suppose qu'il devrait en construire 40 dans le sous-sol au-dessous ?

Il ne serait pas autorisé à construire plus de 60 places. Les "20 places restantes" il devra construire des caves, des espaces pour vélos... Il faut noter que pour la construction de plus de 100 places de stationnement en sous-sol il est impératif de construire une rampe d'entrée et une rampe de sortie... ce qui représente de l'espace et de l'argent. Quelque fois, lorsque ce n'est pas économiquement rentable, les promoteurs préfèrent construire 99 places plutôt que 120. Le coût d'une place de stationnement est d'environ 150 000 FF (*Ndlr* : environ 23 000 €) (la taxe compensatoire et de l'ordre de 60 000 FF, (*Ndlr* : soit environ 9 000 €)).

Lors de la mise en place de ces normes, qu'elles ont été les discussions avec les promoteurs ?

Il n'y a pas eu de discussion, cela a été imposé. La CCIP s'est un peu manifestée dans la mesure où elle est là pour défendre le commerce du centre-ville.

Pensez-vous que l'instauration de telles normes peut avoir des conséquences sur la localisation des activités ?

Effectivement, je pense que le risque est que les entreprises quittent le centre-ville, d'autant plus qu'il y a une "concurrence" importante avec La Défense, qui incontestablement attire les entreprises (Département des Hautes Seine, avec une réglementation différente).

Vous m'avez montré les propositions du POS de Paris (révision 95), dans lesquelles on retrouve plusieurs zones et une réglementation différente pour chaque zone. Quels sont les critères qui ont constitué les différentes zones ?

Le zonage est fait en fonction de l'emploi, du bâti, et de la partie urbanistique (logement ancien ou neuf, bureaux, architecture) et aussi la desserte TC.

La taxe compensatoire est-elle utilisée à Paris ?

Je suis incapable de vous répondre sur des questions aussi techniques, ce n'est pas mon domaine.

Pour régler le problème du stationnement, les techniques de foisonnement peuvent-elles être efficaces ?

En 1990, nous avons fait un essai de technique de foisonnement en créant "la bourse du stationnement". Cela consistait à mettre en relation les personnes qui utilisent le stationnement le jour et la nuit. Nous avons eu de problèmes avec la CNIL.

De plus, il y a des effets pervers à cette technique, car cela peut en fait augmenter le nombre de places disponibles pour les gens qui travaillent. Cela peut aussi avoir des effets négatifs dans la mesure où cela peut inciter à utiliser sa VP dans la mesure où on l'a promise à quelqu'un.

En fait concernant la norme, nous sommes pris entre 2 feux : satisfaire les résidents et satisfaire les entreprises... il faut un subtil dosage.

Une autre chose sur laquelle j'aimerais insister, c'est que pour être cohérent et efficace, il faudrait que la réglementation soit respectée. En effet, si l'utilisateur fait son calcul de probabilité, et qu'il regarde le prix du stationnement, le prix de l'amende, la probabilité d'avoir une amende et la probabilité de payer l'amende... en fin de compte, il n'a pas intérêt à payer le stationnement.

Le problème principal est donc de faire respecter les réglementations. Il y a là plusieurs acteurs : c'est la préfecture de police qui gère ça, "les pervenches" sont payées par la ville de Paris, mais c'est la préfecture de police qui les commande. Le produit des amendes va à 50% au STP (qui reversent sous forme de subventions une partie à la ville de Paris), 25% à la Région et 25% à la commune. Alors que le produit du paiement du stationnement va à la ville de Paris. Le revenu apporté par le stationnement payant est dispatché de la sorte : coût

des horodateurs, salaires, réinvestissements dans les parcs moins rentables (c'est la SAMS, Sté d'économie mixte qui gère les parcs non rentables...pour gérer les stationnements rentables on n'a généralement pas de problème pour trouver des gens !).

Si, on fait le rapport entre le coût du stationnement payant (y compris les stationnements non rentables) et le bénéfice qu'il rapporte, ça s'équilibre.

Selon vous, qu'elles sont les raisons qui font que les problèmes du stationnement sont toujours délicats à gérer ?

Le stationnement est difficile à gérer car il faut tenir compte de multiples facettes :

- Tenir compte de l'impact sur l'activité économique
- Définir quels sont les besoins réels en places de stationnement : vous savez, plus on fait du stationnement, plus les gens vous diront qu'il en manque !!!

Une des idées pour gérer les différents problèmes était de faire taxer les places de stationnement. Ceci a été d'emblée refusé par la CCIP, car le problème était de savoir comment gérer alors les véhicules qui appartiennent à l'entreprise.

Quand va être faite la révision du POS ?

Nous attendons le nouveau Code de l'Urbanisme pour le faire, je ne sais pas bien quand. Pour ces questions, je vous conseille de vous adresser à Monsieur X de la DAUC, et Monsieur Y de la DAUC, service construction, il sera d'ailleurs mieux en mesure que moi pour vous parler de la taxe compensatoire et de ses modalités d'application.

Quelles sont selon vous les pratiques des promoteurs aujourd'hui en matière de stationnement ?

J'ai l'impression que les promoteurs font beaucoup plus que le minimum... c'est une impression, je ne peux vous le démontrer chiffres à l'appui. Je pense que c'est essentiellement pour des raisons de précaution... comme je vous le disais, ils anticipent de futures restrictions. Je ne pense pas que le marché ait besoin de tant de places de stationnement.

Quelles sont les étapes qui ont poussé vers la mise en place de normes plafond, cela va t-il se généraliser ?

Cela va sans doute se généraliser dans les secteurs principaux de Paris. Je pense que la politique serait moins homogène si on ne faisait pas les normes plafond. Mais il faut être prudent tout de même, il ne faut pas que les normes plafond viennent brider le stationnement. C'est pour cela que c'est quand même difficile à évaluer. Il faut doser, car on ne veut pas faire fuir les entreprises. Il faut articuler les différentes possibilités, en particulier il faut aussi aménager les parkings publics... on a constaté que ça faisait augmenter les fréquentations (sécurité, lumière, musique, gardien...).

ENTRETIEN 2 : CONSEIL EN IMMOBILIER (LYON) - DUREE 45 MN

Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau à Lyon ?

Le marché lyonnais est aujourd'hui complètement demandeur dans le sens où quand on cherche des locaux d'une certaine superficie, on n'en trouve plus : je viens d'avoir une demande de 18 000 m², ce qui est une bonne taille pour Lyon (le marché lyonnais n'est pas le marché parisien), je n'ai que 5 ou 6 offres possibles pour les accueillir (sur le centre de Lyon). On arrive même à un stade aujourd'hui où les sociétés qui mettent en compétition Lyon et d'autres villes, ne trouvent pas chaussures à leurs pieds et sont donc obligées de repartir dans d'autres coins et cela fait 2-3 ans que l'on a vraiment le sentiment que ces sociétés ne trouvant pas plus à Lyon, à Nice, à Marseille, à Toulouse ou ailleurs, réintègrent le fameux giron de l'Ile-de-France, parce que là-bas il y a encore un peu de stock, ce qui n'existe plus chez nous. Le stock va en descendant depuis des années puisqu'il faut remonter aux années 90, où le SDAU a été bloqué ici à Lyon par un élu vert, donc le POS a été bloqué donc il y a eu toute une série de problèmes qui se sont posés, ce qui sur le fond est une bonne chose, dans la mesure où l'on n'a pas eu sur-offre de bureaux, donc il n'y a pas eu beaucoup de bureaux qui n'ont pas pu se construire, mais maintenant on en paye les conséquences puisque l'on commence à sortir de la crise, et que les Parisiens ne se sont jamais arrêtés de construire, alors que nous en province, et plus particulièrement à Lyon, on s'est arrêté. Les raisons sont très simples, la charge foncière (valeur du m² de terrain sur lequel on peut bâtir des bureaux) avait une certaine valeur à Lyon, les banquiers ont préféré le mettre sous cellophane et le mettre au congélateur, alors qu'à Paris cette même charge foncière avait une telle importance que l'on ne pouvait pas le mettre de côté, parce que là les frais financiers couraient de façon absolument importante. Donc, il y a toujours une construction régulière à Paris, alors qu'à Lyon, on peut dire que depuis 1990 ou 91, il n'y a plus d'immeubles neufs sur le marché. On arrive à un stade de pénurie aujourd'hui, et on ne sortira sur un marché équilibré pas avant fin 2000 car on a un cycle long, donc les 1^{er} immeubles seront en construction, certains vont être livrés début 1^{er} semestre 2000 et les deuxièmes fin 2000. On peut dire que d'ici 2001 on aura retrouvé un certain équilibre, avec un certain marché qui sera plus ou moins équilibré avec un certain nombre d'offres nouvelles qui seront apparues sur le marché.

Quelle est la nature de la demande ?

Essentiellement tournée vers le secteur tertiaire. Entreprises commerciales et entreprises de services.

Quelles sont les évolutions entre le marché du neuf et de l'ancien dans les transactions ?

La demande est essentiellement portée vers les bureaux neufs, avec de très grandes exigences de qualité : climatisation, services personnalisés comme les standards...

La dynamique de bureaux est-elle portée par une demande locale, nationale ou internationale ?

La demande vient un peu de partout. Ce sont généralement des grandes entreprises qui veulent implanter leurs succursales dans le centre d'affaire de Lyon qui a l'avantage d'être à proximité de Paris.

Quelle est la taille des entreprises (P.M.E. /P.M.I., grande entreprise, nombre de salariés..) ?

Ce sont plutôt des entreprises de 250 m² environ, rarement des sièges sociaux

Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?

La Part Dieu représente environ 40% des demandes. Les entreprises qui veulent se localiser ailleurs le font soit pour des raisons de coûts, soit pour des raisons de proximité des grands axes autoroutiers ou aéroports.

Quelles sont les évolutions en matière de prix et de coûts des bureaux ?

Evidemment depuis la reprise les prix des bureaux ont fortement augmenté. Quant aux coûts ils sont plus élevés en raison des exigences de qualité et des coûts élevés des places de stationnement souterrain.

Aujourd'hui, quels sont les critères de choix de localisation des entreprises ?

1. La localisation : je dirais que la crise répond à cette question, c'est que l'on a oublié le théorème, où le système basic d'un investissement immobilier, c'est situation...situation...situation. A une époque, dans les années 80, on avait une situation qui était moyenne, on avait des immeubles qui étaient moyens, un prix moyen, ça se commercialisait. Et puis quand la crise est arrivée, on s'est aperçu que ces immeubles qui étaient moyens dans tous les sens d'après leur localisation, leur situation... faisait qu'ils avaient des difficultés à se commercialiser, alors que les bons immeubles bien situés se commercialisaient, certes avec une baisse de prix, mais à partir du moment où ils étaient bien localisés, ils se commercialisaient. Ça fonctionnait.
2. Un bon rendement au m², c'est-à-dire une souplesse d'aménagement interne, un aménagement technique de qualité (rafraîchissement d'air fonctionnant), souplesse des superficies (on ne peut pas imposer au client de prendre 500m² s'il n'en veut que 200), une souplesse d'utilisation, chacun a une utilisation un peu spécifique (petit bureaux ou open space), le look architectural de l'immeuble, il faut que les entreprises puissent se valoriser, c'est un élément important, les transports en commun (métro, bus...) et surtout la Part Dieu pour les personnes qui ont besoin d'avoir une liaison Paris-Lyon : les gens aiment se situer dans le centre d'affaire des villes, et il y a 1 centre d'affaire à Lyon, c'est la Part Dieu. Il y a eu des erreurs qui ont été faites à l'époque où l'on a pensé que l'on était capable de faire plusieurs Part Dieu... non, le marché lyonnais est quand même très limité (110 000m² les moins bonnes années et pour cette année environ 150000m² qui sera une bonne année), et on se rend compte que la Part Dieu a toujours représenté, quel que soit le moment de la crise, 30 à 40% du marché (en système normal, elle se situe plutôt à 40% du marché). Il y a aussi bien sûr tous les parcs périphériques qui se développent aux alentours, mais alors ce n'est plus tellement du bureau pur, c'est des bureaux d'activités fines (souvent des technico-commerciaux qui rayonnent sur toute une partie de la région RA et qui ont besoin d'être proche du nœud autoroutier). Le centre de Lyon reste la Part Dieu, et il restera le principal pôle tertiaire.

Dans vos critères de choix de localisation, la nécessité des places de stationnement n'émerge pas spontanément. Pensez-vous que le stationnement, pour vous comme pour les entreprises, fasse partie du "package", et on n'en parle pas parce que le bureau va forcément avec des places de stationnement ? Ces places représentent-elles un élément fondamental ?

Tout à fait. Il y a eu un gros problème qui s'est posé l'année dernière, et qui est en train de se résoudre sur Lyon, où un certain nombre de personnes ont voulu imiter les Anglo-saxons, en se disant, on va mettre un ratio de parking de 1 place pour 300 m² de bureaux. On s'est rendu compte, après une étude relativement poussée sur les évolutions dans ce domaine pour le compte de la COURLY sur l'utilisation des parkings privés, que lorsqu'il y avait un mono-utilisateur d'un immeuble, le nombre de places de parking était trop important par rapport à celui qui était fixé par le POS. Ceci s'explique très facilement, lorsque l'on a un immeuble relativement important, il y a un personnel pendulaire qui arrive à 8:00 et qui part à 18:00 et qui peut s'organiser avec un TC, quoi que ce n'est pas toujours évident lorsque les personnes habitent loin de Lyon, dans des endroits mal desservis, où qu'elles ont besoin de déposer les enfants à un endroit...

C'est vrai qu'aujourd'hui, Monsieur X qui a en même temps la casquette transport en commun, tramway... veut développer le TC et son utilisation. Malheureusement, on n'est encore pas à Paris, donc la fréquence de ces TC ne permet pas de répondre au besoin. A Paris, le maillage de TC est tellement plus développé que le notre que l'on peut les utiliser plus facilement. Donc on s'aperçoit que dans les immeubles utilisés par un utilisateur unique, du fait qu'il y a beaucoup de personnel administratif, le nombre de parking est parfois sous-

utilisé par rapport à la norme du POS. Par contre on se rend compte que dans tous les immeubles dans lequel il y a pluri-occupants il y a un manque flagrant de parking. Plus on veut tirer le marché vers le haut, comme c'est la volonté de la ville de Lyon de tirer les immeubles vers le haut, plus on arrive à des situations où les immeubles sont occupés par plusieurs entreprises (qui peut payer la totalité de l'immeuble ?). Pour les cas où ces immeubles sont utilisés par une seule entreprise, ce sont généralement des sociétés qui dégagent des plus-values importantes... et qui engendre les plus-values ? Ce ne sont pas les secrétaires, c'est plutôt les cadres, les ingénieurs, les informaticiens... qui sont souvent appelés à se déplacer régulièrement. On se rend alors compte que dans ces cas le nombre de parkings qui sont imposés à la Part Dieu sont trop justes. Donc on a demandé aux élus, et je crois que l'on a eu gain de cause, de ne pas mettre des normes maximum, mais plutôt des normes minimum. Parce que l'investisseur institutionnel est celui qui va faire vivre l'immobilier, il va regarder le marché en se disant "je ne veux pas acheter un bureau dans lequel je n'ai pas la garantie d'avoir un certain nombre de places de stationnement". Que se serait-il passé si cette loi sur les POS avait pris ce sens là : aucun investisseur national et international ne serait venu à Lyon, tout l'immobilier serait parti.

Pourtant, si on prend l'exemple de Londres, puisque vous me parlez des entreprises internationales, on voit bien qu'elles mènent une politique extrêmement restrictive en matière de stationnement de bureaux, pourquoi les investisseurs anglais seraient exigeants alors que chez eux les normes sont de 1 place pour 1000 m² ?

Attendez, à Londres les TC sont nettement plus performants qu'à Lyon. On n'est pas dans un système d'une ville comme Londres ou Paris où les gens peuvent se passer de voiture. Les gens qui sont en Province dans les grandes entreprises sont des gens mobiles et s'ils ne peuvent pas stationner, ils ne viendront plus s'installer en centre-ville : soit ils boycotteront la ville, soit ils s'installeront en périphérie. Ou alors ils tourneront des heures pour trouver une place libre, arriveront en retard à leur rendez-vous, finiront par se garer sur une place illicite et se prendront une amende. A long terme cette situation ne peut plus durer, et ils quitteront la ville. Ils n'adapteront pas leurs comportements, parce qu'ils ne peuvent pas le faire dans l'état du réseau TC actuel. On doit pouvoir se garer, repartir sans aucun souci. Bien sûr, aller s'installer en périphérie est pénalisant pour l'entreprise, et surtout pour ses clients, mais dans la balance, elle est moins perdante à aller s'installer en périphérie que d'être installée en centre mais sans stationnement. Ici on est 12 commerciaux, il me faut 12 places de stationnement (je suis complètement hors normes, puisque j'occupe 280 m²). D'autant plus que je ne peux imposer à mes commerciaux d'aller dans les stationnements publics où la place est aléatoire. Je pourrais éventuellement utiliser un stationnement public, si je suis certain que j'ai toujours de la place. Je ne peux pas prendre le risque lorsque j'ai un client qui arrive de ne pas lui offrir une place, c'est inconcevable. Le stationnement est une nécessité et une sécurité. Dans des villes de province, hormis les administrations sédentaires, ceci ne sera pas possible, aujourd'hui les métiers sont mobiles. Il faut distinguer par type d'activité.

Comment se définissent les normes de stationnement pour les immeubles qui se construisent aujourd'hui ?

J'ai trouvé que le POS précédent était correct de donner 1 parking pour 50 m², alors on peut jouer sur les mots en utilisant soit le SHON soit la surface utile, je préférerai utiliser la surface utile soit environ 1 place pour 40-45 m², je pense que c'est un bon *deal*. On pourrait également faire des silos extérieurs joliment aménager, dans lequel on pourrait avoir des places de parking qui soit supérieures aux normes, et en plus l'environnement va en profiter. Je dis qu'il faut maintenir un minimum de 1 place pour 45 m² de surface utile en urbain, parce qu'en périphérie c'est autre chose, une place pour 25 m² est indispensable puisque les TC sont moins développés.

Vous concevez donc que le stationnement doit être calé sur les alternatives TC

Tout à fait. Par exemple, je ne donne pas de parking à mes secrétaires parce que je sais qu'elles peuvent utiliser les TC, en revanche, je serais dans l'Est je serais obligé de leur en fournir un.

Vous savez que certaines villes en France (Strasbourg, Nancy, et d'autres..) mènent des politiques très restrictives et veulent imposer des normes de stationnement très basses. Ces villes ne sont pourtant pas plus développées en TC que Lyon, comment expliquez-vous que dans certaines villes cela puisse se faire ? Comment expliquez-vous que les normes de stationnement soit tant hétérogènes en France ?

C'est une volonté politique, et je comprends parfaitement les élus qui veulent décongestionner les villes, lutter contre la pollution... , mais ils doivent arbitrer entre le développement économique de la ville et les politiques environnementales, c'est un juste milieu à trouver. Si, on veut ne plus attirer des immeubles de bureaux en centre-ville, cela peut être un choix, c'est un choix politique sur lequel je ne discuterai pas, mais après il faut prendre ses responsabilités. Mais pour la Part Dieu, je ne vois pas comment on pourrait construire des immeubles de bureaux et les vendre à des investisseurs nationaux et internationaux sans leur fournir une place de stationnement. Moi-même, conseiller en immobilier, je les inciterai plutôt à aller à Bron ou à Villeurbanne, où vous aurez un immeuble qui fonctionnera, plutôt qu'à Lyon, car je ne vois pas comment je pourrai commercialiser ces locaux, si ce n'est à une administration (ministère...). Imaginez-vous un immeuble de 300 m², soit environ une vingtaine de personnes, et seulement 2 emplacements, c'est irréaliste. Il est fondamentale de comprendre que l'on est des "va et vient". Et je crois cependant que les autres villes françaises (Strasbourg, et autres) ont la même problématique au niveau de la typologie des clients.

Connaissez-vous l'expérimentation sur les bureaux partagés réalisée par Andersen Consulting ? Pensez-vous que cela puisse être la tendance dans les années à venir ?

Je crois que c'est pour des activités très spécifiques du style d'Andersen. Mais je pense que cela va déshumaniser le travail. Dans la plupart des entreprises on vit au quotidien, et on ne peut prévoir ce que l'on fera le lendemain. Pour résumer, je pense que la réduction des places de stationnement de bureaux aurait des conséquences désastreuses pour l'économie de la ville. Il ne faut jamais oublier qu'en province, la demande moyenne traitée est inférieure à 300 m² environ, sans tenir compte des fourchettes les plus hautes et les plus basses. Si, on faisait une moyenne pondérée, je pense que l'on serait plutôt aux alentours de 250 m². Les sociétés de cette taille sont des sociétés de conseils, de services et commerciales, ce ne sont pas comme à Paris des paquebots de 10 000 à 20 000 m² dans lesquels il y a plus de personnel sédentaire. En province le personnel est plus mobile, donc ce n'est pas comparable. Aujourd'hui à Lyon, et surtout depuis TEO, on met plus de temps en TC qu'en VP, alors qu'à Paris, avec le RER il est plus rapide d'utiliser les TC que la VP. A Lyon, on a toujours très bien circulé (sauf depuis les travaux du tramway, mais ça c'est passager). Bien sûr on a l'image négative de la circulation de Lyon à cause du tunnel de Fourvière, mais cela va être résolu. Les TC c'est bien le matin lorsque les fréquences sont élevées, mais le soir, on ne sait jamais à l'heure à laquelle on part, et on a donc le risque de ne plus avoir de train. A Lyon, même si les TC évoluent dans le bon sens, ils sont encore très limités dans le temps et dans l'espace, la voiture reste encore une absolue nécessité. Les TC peuvent éventuellement être utiles pour les déplacements courts de journée, mais le soir pour rentrer chez moi j'ai absolument besoin de ma voiture. Alors, les promoteurs, c'est quelque chose dont il faut se méfier, car ils ont toujours une fâcheuse tendance à se dire "je ne peux pas faire plus de parking, donc je n'en fais pas plus" et ils oublient de penser qu'il y aura un problème après pour la vente. D'autant plus que cela les arrange bien de ne pas avoir à construire de parking, surtout à Lyon où la nappe phréatique est relativement haute et où les coûts de construction sont nettement plus élevés. Ces coûts ne sont pas récupérables sur le prix de vente, donc ils sont imputés automatiquement sur les bureaux.

Le problème vient aussi que peut être dans certaines villes on circule beaucoup moins bien que dans d'autres et c'est la raison pour laquelle les TC ont plus de succès (comme à Strasbourg), mais à Lyon on a toujours bien circulé. C'est une question très intéressante qui concerne finalement tous les acteurs de la ville.

Vous pensez donc que les places de stationnement aient un poids déterminant dans le choix de localisation des entreprises ?

C'est un élément plus que fondamental pour la survie économique de la ville. C'est un élément déterminant pour toute transaction.

ENTRETIEN 3 : SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL DE BRUXELLES - RESPONSABLE EXPANSION ÉCONOMIQUE - DURÉE 1H30

Je vous rappelle un petit peu le thème de notre étude, on travaille sur les questions générales du bureau en centre-ville et plus particulièrement sur les questions du stationnement. Comment les entreprises prennent-elles en compte la question du stationnement dans leurs stratégies de localisation. Quelles sont alors les normes de stationnement. C'est des études qui nous intéressent tout particulièrement, car en France nous avons souvent tendance à voir le stationnement comme critère très important dans la localisation de bureaux, donc ça nous intéressait de voir comment ça pouvait être appréhendé dans des villes étrangères, comme Bruxelles par exemple.

Moi, je travaille dans la Société de Développement Régional. Divisée en 2 parties, il y a la partie expansion économique dont je fais parti et la partie rénovation urbaine dont je ne connais pas grand chose, mais sa mission c'est surtout d'établir des logements moyens au centre-ville, parce que contrairement à toutes les autres capitales d'Europe, Bruxelles se dépeuple considérablement, et en fait la périphérie est préférée par rapport au centre-ville.

Pour un habitat en maison individuelle ?

Surtout oui, avec de grand terrain, et ça depuis les années 60 et ça ne s'est jamais arrêté. Bruxelles n'a pas arrêté de perdre des habitants depuis plus de 30 ans. Donc le but de la rénovation urbaine est d'essayer de ramener des gens qui ont un certain pouvoir d'achat et qui sont prêts à revivre dans des zones fortement urbanisées. Donc ça c'est tout ce qui est rénovation, l'expansion économique a pour objectif de maintenir un certain nombre d'entreprises qui ont un fort taux d'emplois et de préférence peu qualifié. Puisque dans une ville internationale comme Bruxelles, on a vite tendance à transformer ou à changer d'affectation toutes les zones industrielles en zones de bureaux ou en zone administrative, puisque c'est beaucoup plus lucratif. Donc ici on a décidé d'introduire un service public, ou un pouvoir public qui avait des moyens budgétaires pour pouvoir acheter des terrains et leur maintenir une vocation industrielle. Tous nos terrains sont en fait proposés en emphytéose pour éviter justement que la maîtrise foncière disparaisse. Nous ne faisons pratiquement aucune vente et donc ma mission c'est de trouver des entreprises qui répondent à un certain nombre de critères et donc une vocation essentiellement industrielle avec un fort taux d'emploi, puisque l'on cherche environ 100 personnes à l'hectare, ce qui fait déjà une activité importante et dense.

Qui est derrière la Société de Développement Régional ?

C'est un parastatal je ne sais pas si vous connaissez. C'est un mélange entre le pouvoir public et le privé. On a voulu faire une sorte de libéralisation des services publics en créant des entreprises qui ont une structure privée mais avec des partenaires publics, donc tous les actionnaires sont des entreprises publiques.

Y a-t-il un actionnaire majoritaire ?

Non, on a essayé de faire cela assez représentatif. Il y a 19 communes dans la région de Bruxelles, et bien les 19 communes ont un représentant dans le conseil d'administration et toute une série de représentants des syndicats... c'est un panel très large et représentatif, soit disant, de l'activité économique.

Est-ce qu'il y en a un qui est plus décisionnaire que d'autre ? Est-ce que les 19 communes par leur poids en terme de nombre de personnes...

Non, c'est d'ailleurs un gros casse-tête parfois pour faire approuver certaines choses. Maintenant avec le temps, quand le conseil de direction émet un avis ou une position elle est généralement suivie par le conseil d'administration, ça n'a pas toujours été le cas.

Combien y a-t-il de personnes dans le conseil d'administration ?

Il doit y en avoir à mon avis plus de 30.

Donc les communes ont quand même la majorité ?

Oui, mais elles ne s'entendent pas entre elles, c'est 19 mini-royaumes au sein d'une grande fédération.

Quel est votre air d'influence ?

Les 19 communes de la Région bruxelloise, oui, parce que ça c'est aussi un fait typiquement Belge : on a l'Etat Fédéral, 3 Régions dont la plus petite est la région bruxelloise parce qu'elle n'a jamais pu appartenir soit à la région Flamande, soit à la région Wallonne, elle a vraiment une culture propre et finalement les bruxellois ont réussi à revendiquer que ce territoire là devait être bilingue et qu'il soit tout à fait autonome des 2 autres. Mais alors c'est vraiment une petite crotte de mouche sur une carte, la région Bruxelloise est vraiment toute petite, mais c'est aussi la zone la plus internationale de la Belgique.

Et comment sont vos liens avec les Flamands qui vous encerclent ? Avez vous des ententes avec eux ?

Oui, il y a des commissions je crois qui sont établies soit sur le plan linguistique, soit sur le plan culturel ou économique.

Par rapport à la recherche d'emploi, il y a une concurrence ?

Il y a une concurrence, il y a aussi des sociétés de développement régional dans chacune des régions, et c'est vrai que c'est pour le 1^{er} qui y arrivera

Et il y a une entente aux marges de la région bruxelloise ou il y a une tendance à la compétition ?

Il y a toujours une tendance à la compétition.

Compétition qui reste "honnête", ou une tendance qui à tirer les avantages, en faisant des terrains moins chers...

Nous, nous souffrons en fait d'un gros problème c'est que l'on manque de terrain évidemment on est en zone fortement urbanisée. Eux quand ils ont besoin d'un terrain industriel, ils transforment un champ de patates en zone industrielle... c'est à côté d'une autoroute, parce qu'en plus chez nous notre périphérie il fait vraiment le pourtour des villes, donc c'est idéal pour les flamands comme pour les bruxellois, le seul problème c'est que les flamands ils ont de terrain et nous pas ! Il y a une véritable compétition, il faut savoir aussi que la région étant très petite, les agents immobiliers quand ils ont un client, qu'il propose à Bruxelles ou dans sa périphérie, ils s'en foutent. C'est simplement à celui qui donne le plus c'est tout ! Bruxelles souffre évidemment de ses taxes très élevées, la vie y est beaucoup plus cher qu'en périphérie... un terrain qui coûte chez nous, pour une zone industrielle, entre 5000 – 6000 BEF /m², vous le retrouverez à 25 km d'ici à 800 BEF / m²...évidemment il faut vouloir aussi s'installer de ce côté là, mais quand une entreprise cherche environ 2-3 hectares de terrain, l'aspect financier est fondamental. Pour d'autres entreprises, dont le marché bruxellois est vraiment très important, elles feront le sacrifice d'acheter un terrain ou de le prendre en emphytéose puisque nous avons quasiment tous les terrains disponibles, on les a achetés progressivement.

Emphytéose, c'est pour combien d'année ?

30 ans, renouvelables 2 fois. La loi nous permet d'aller jusqu'à 99 ans mais nous ne l'appliquons pas, c'est déjà beaucoup 30 ans pour une entreprise.

Qu'est ce qui fait que les entreprises préfèrent la région bruxelloise ?

La Communauté Européenne, l'OTAN. Il y a des lobbyings qui se sont formés, c'est extraordinaire ! toutes les entreprises européennes veulent avoir un bureau à Bruxelles, autour de ça gravite toute une série d'entreprises qui fournissent leurs services, surtout dans le domaine informatique où ça a explosé.

Mais à la limite, avoir son bureau au Havre, c'est si différent que ça que de l'avoir à Bruxelles ?

Oui, sur sa carte de visite on ne peut pas marquer que c'est Bruxelles ! Au point qu'en périphérie de la région Bruxelloise, il y a notamment un certain nombre d'axes qui forment les frontières, et c'est par exemple, ce que l'on appelle le "doble en berk" (phonétique, voir

orthographe) c'est une des avenues où les terrains sont en Flandre et l'entreprise se trouve en région bruxelloise, et donc ils payent exactement les taxes de la Flandre qui sont ridicules et en plus ils peuvent dire qu'ils font vraiment partis de Bruxelles. Ca c'est le *must*.

On disait que le centre de Bruxelles était attractif, y a-t-il d'autres raisons que celles que vous venez de citer ?

L'aspect international est essentiel.

Pour en revenir sur la question qui nous intéresse, qui est le stationnement, est-ce que le stationnement reste un critère fondamental ?

Oui, pour les entreprises c'est essentiel. Il faut savoir aussi qu'en région bruxelloise, étant donné que c'est tout petit, il y a très vite le centre que l'on appelle le Pentagone bruxellois qui a été longtemps convoité par les entreprises, et à partir du début des années 90, on s'est rendu compte que l'on était complètement saturé, que le maintien ou le renforcement de la communauté européenne à Bruxelles a fait que les prix ont explosé et les entreprises ont commencé à s'installer alors tout autour en périphérie, elles ont profité de ce que l'on appelle le ring qui a une quantité incroyable de bretelles de sortie, et ont développé des pôles. Pôles qui, au départ, étaient industriels et qui sont devenus des pôles de bureaux. Aujourd'hui ce que l'on constate c'est qu'il y a des saturations au niveau de ces zones là, et donc les entreprises, progressivement à chaque fois que l'on crée une source de mobilité quelque part, elles y vont et puis il y a saturation et elles se déplacent. On a comme ça des entreprises qui tous les 5 ans changent de localisation, surtout dans le domaine administratif, tout ce qui est bureaux d'études, consultation... elles se déplacent comme ça en fonction de l'opportunité qui se présente sur le marché, et ça c'est favorisé aussi par le fait que l'immobilier se renouvelle systématiquement, il y a une forte demande et une forte promotion en région bruxelloise qui fait qu'une entreprise peut sans aucun problème se déplacer de 5 km un peu plus loin..

L'entreprise se déplace pour échapper à la congestion ?

En grande partie, elle a toujours tendance à vouloir se décentraliser et aller en périphérie, ça c'est le chemin le plus répandu, mais alors la périphérie se sature progressivement, les zonings se saturent aussi et alors on a tendance à revoir des entreprises qui reviennent au centre lorsque les immeubles ont été rénovés.

Mais elles restent dans le ring ?

Non, à ce moment là on est vraiment au-delà du ring. La périphérie c'est vraiment tout le tour, c'est la Flandre ou même la Wallonie.

Elles n'hésitent donc pas à sortir de Bruxelles ?

Mais elles préfèrent toujours avoir une petite attache en région bruxelloise (boîte au lettre par exemple). Alors à ce moment là il y a une explosion des prix aussi sur ces zones là qui font que d'un seul coup elles reviennent... et puis on sait qu'elles vont repartir, c'est un mouvement... en fait, tant que la promotion s'amuse à rénover le bâtiment, elles trouveront toujours. Cette mobilité des entreprises est assez impressionnante, parce qu'elle se fait de plus en plus rapidement, le cycle de vie, le cycle d'occupation d'un immeuble est de plus en plus court.

Un déménagement ça coûte cher à une entreprise, tant du point de vue financier que du point de vue de l'image de marque.

Oui, mais toutes les entreprises ne cherchent pas à avoir leur immeuble avec le grand panneau KPMG..., c'est pas systématique non plus.

Elles ne sont pas en recherche d'identification.

Certaine oui, il ne faut pas généraliser, mais ce n'est pas LA priorité. Par exemple, toutes les entreprises anglo-saxonnes préfèrent louer, et donc ça leur permet d'être toujours au goût du jour en matière d'aménagement, d'informatique et autre... tout devient très vite obsolète et la rénovation est assez pratique.

Vous vous occupez un peu des bureaux ou pas du tout ?

Très peu, on a surtout des demandes d'entreprises qui ne trouvant plus de places en zone administratives veulent faire une bonne affaire en essayant d'implanter leurs immeubles de bureaux dans les zones industrielles.

Et comment les recevez-vous ?

Normalement nous, on doit refuser, car premièrement on prive d'autres entreprises qui devraient être implantées chez nous, et en plus sur le plan urbanistique les demandes de permis c'est un casse-tête pour nous, puisque ensuite toutes ces entreprises on les aide dans leur demande de permis d'environnement, permis d'urbanisme, on suit tous les projets jusqu'au bout, et bon, on se rend compte qu'à un certain moment, on est bloqué.

En quoi c'est un casse-tête pour vous ?

Parce que les entreprises ne le disent pas directement. Elles disent, "voilà on est une entreprise de construction, on 200-300 personnes", là ça nous intéresse de *prime* abord, puis on interroge pour voir si au niveau de l'activité qui va être exercée sur le site qu'elles vont occuper, il y a effectivement un caractère artisanal, productif ou autre, et tant qu'il n'y a rien d'écrit, tant que l'on avance comme ça dans les pourparlers et autres, ça reste très nébuleux... Et puis d'un seul coup on voit le projet tomber et à ce moment là on se rend compte que l'on a perdu 1 mois ½ ou 2 mois de négociation tout à fait inutile parce que l'entreprise ne nous a pas dit clairement ce qu'elle comptait faire, et ça c'est dans un but clairement établi de profiter d'un prix du sol moins élevé chez nous, parce qu'on est une zone industrielle, que des zones administratives (c'est du simple au triple, voire au quadruple).

Quel est l'objectif pour les 19 communes de vouloir maintenir un tissu industriel ?

C'est pour avoir des emplois peu qualifiés. Ça c'était la raison essentielle au moment où la SDR a été construite en 1974, les choses ont bien changé depuis, mais ça reste quand même un leitmotiv chez nous : activité industrielle.

Une question que je me pose : le taux de chômage en Belgique, et dans la région de Bruxelles, c'est important ?

En région bruxelloise, on doit certainement dépasser les 10%, mais je ne sais pas exactement. On n'est pas très bien côté en fait.

C'est-à-dire ?

Dans le sens où quand le chômage baisse en Belgique, chez nous il baisse encore moins qu'ailleurs, c'est-à-dire que dans les 2 autres régions. Il y a énormément de naveteurs : environ 300 000 personnes qui viennent tous les matins à Bruxelles... Bruxelles ne fait que 1 million d'habitants !

Comment constituez-vous votre stock ? Avez-vous un gros stock de terrain ou pas ?

Actuellement en a encore 150 hectares de terrains industriels et environ 10 000 m² de modules en tout genre, disponibles et répartis sur environ 5 sites.

Mais comment les récupérez-vous ces terrains ?

Il y en a beaucoup en région bruxelloise parce que ces terrains sont en général des vieux sites industriels complètement désaffectés, la plupart ont un sol totalement inutilisable du fait qu'il a accueilli des sociétés hydrocarbures... il faut donc le dépolluer, ce qui coûte une fortune, et on est les seuls capables d'investir et de retrouver nos sous sur du long terme puisqu'on est une entreprise publique, on s'y retrouve à long terme.

Justement par rapport au coût du terrain, comment gérez-vous le stationnement ? Parce que j'imagine qu'une entreprise industrielle, ce qui l'intéresse avant tout c'est plutôt le stationnement important (à plat et en surface).

Que ce soit une entreprise industrielle ou un autre effectivement elles cherchent à maximiser le nombre de place de parking qu'elles peuvent obtenir.

Et vous, comment vous le gérez ça ?

En fait, nous on suit la législation, parce qu'il faut savoir comment on fait une demande de permis : c'est d'abord au niveau communal et puis c'est au niveau régional. Donc au niveau communal, généralement la politique est de réduire au maximum, et au niveau régional aussi. Donc on a déjà 2 freins. Et nous ne sommes là que pour constater en fait que les entreprises demandent 50 places de parking pour un immeuble de 1000 m² (NDLR : c'est-à-dire 1 / 20m²) et bien elles ne l'obtiendront jamais. On leur conseille de réduire et d'avoir un chiffre relativement raisonnable.

Vous pourriez aussi avoir une politique visant à optimiser le nombre d'entreprise, vu que vous avez un foncier rare qui coûte cher, ce qui va à l'encontre des nappes de stationnement qui prennent de l'espace mais qui ne rapportent rien.

Nous on nous paye au m² donc...

Oui, mais est-ce que ça ne va pas un peu à l'encontre de vos objectifs... car c'est du m² qui n'est pas utilisé par les entreprises.

Oui, mais je dois dire qu'à ce niveau là on ne s'est jamais posé trop la question dans la mesure où sur un terrain industriel en général, la moitié sera bâtie et sur cette moitié 10-15% sera réservée au parking (NDLR : pour une surface de 1000m² on aurait 50m² dédiés au parking (fourchette basse); soit environ 5 places pour 1000m², soit 1 / 200m²). on considère comme bâti tout ce qui est aménagement de voirie etc....

Vous avez une idée un peu des ratios du nombre de places de stationnement qui sont consacrés aux employés dans les zones ?

... ça c'est difficile.

Vous avez dit que s'ils avaient d'emblée demandé 50 places pour 1000 m² ça aurait été refusé, qu'est-ce qui aurait été alors accepté ?

A mon avis plutôt 5-6 places pour 1 000 m² au maximum y compris les places clientèle et autres.

Oui donc ce n'est pas énorme finalement.

Non, en fait, on est assez raisonnable mais il faut bien savoir aussi qu'étant donné l'espace que l'on a est très limité, les entreprises si elles ne peuvent pas obtenir leurs places de parking dans la région bruxelloise, et bien elles vont chez le voisin qui se trouve juste de l'autre côté du périphérique. Ca c'est le gros problème chez nous, c'est que si on leur met trop d'obstacle elles trouvent du terrain à côté pas cher et en plus elles peuvent construire ce qu'elles veulent dessus.

Elles ne tiennent pas compte du tout de l'accessibilité du TC, proximité des gares...

Très peu en fait, parce que justement Bruxelles est une ville de naveteurs. Quand on est bruxellois les TC on les utilise, mais quand on vient de la périphérie on utilise la voiture. En Belgique c'est systématique on n'a rien fait pour développer les TC, c'est le tout voiture.

Et vous vendez combien d'hectares par an ?

Environ 65 hectares. Donc il faut à chaque fois renouveler son parc.

Vous n'avez pas un très grand stock ?

Non, on en a pour environ 2 ans-2ans ½ et on devra racheter.

Et vous avez une idée de combien se vend autour de Bruxelles dans un rayon de 20 km, enfin dans une distance très proche ?

Il faut voir les rapports des agents immobilier, je ne fais pas trop attention à ça en fait.

Il faut dire aussi que l'on a toujours une demande soutenue et donc on n'a jamais eu de grand vide où l'on se dit "oh la la" est-ce que toutes les entreprises vont ailleurs ou pas, non, il y a toujours de la demande, il y a toujours de dossiers rentrent.

Ce qui montre tout de même que, malgré la contrainte stationnement, les entreprises passent quand même outre parce qu'elles veulent être implantées là ?

Celles qui souhaitent s'implanter en région bruxelloise c'est au détriment de leur mobilité, elles font le sacrifice. Mais bon, il faut voir de nouveau ce n'est pas du tout comme Paris, Bruxelles c'est vraiment tout petit. Rien que notre ring à nous, il a tellement de sorties que l'on peut implanter des bureaux et des parkings vraiment en quantité impressionnantes, il y a moyen de ne pas aller au centre-ville, et de ne jamais y aller tout en disant que l'on va à Bruxelles.

Je vous ai préparé juste tout ce qui à rapport avec la législation sur la mobilité en région bruxelloise, dont la fameuse circulaire De SAEGER, c'est une circulaire qui date des années 70, c'est plus tout jeune. C'est une circulaire ministérielle, c'est-à-dire qu'elle n'a pas de force de loi, elle ne contraint en fait que les organismes publics, et encore elle donne plutôt un avis qu'autre chose. Sur sa version résumée, je dirais qu'elle autorise en fait 1 place de parking pour 50 m² de bureaux et environ 1 place pour 100m² de logement.

Et pour les entreprises, il y a une norme particulière ?

Il n'y a pas de règle précise. Donc en fonction du maire de chaque communes, il va appliquer plus ou moins cette circulaire... bon, maintenant elle a 30 ans elle n'est plus du tout adaptée, mais on continue à l'avoir comme référence, elle est assez précise.

Par contre il n'est pas dit que dans les zones industrielles on peu faire telle ou telle norme, on prend quoi comme norme en compte, les normes de bureaux ?

Non, on ne fait référence à la circulaire De SAERGER à ce moment là.

Comment ça se passe dans un cas comme ça, c'est de chaque responsabilités communales ?

Il y a un certain nombre de règles, mais bon je ne les connais pas par cœur parce que je ne suis pas juriste, mais qui vous disent exactement le type de réglementation que vous devez respecter lorsque vous faite une introduction de permis et que vous avez x places de parking. Si, vous introduisez par exemple un permis pour 50 places de parking, vous devrez faire une étude d'incidence, si vous n'en faite que 49, vous passez outre l'étude d'incidence, il y a un certain nombre d'éléments comme ça, qui font qu'au plus on a envie d'installer des places de parking, et au plus se sera contraignant, et à ce moment là on demande de faire une étude sur la mobilité du quartier dans lequel vous voulez vous implanter. C'est assez stricte et c'est assez lourd, il faut qu'il y ait un bureau d'études... il y a quand même un certain nombre de frein administratif qui vont obliger les entreprises à se modérer dans le nombre de places de parking.

Et par votre expérience à vous, qu'est-ce qu'elles font les entreprises, elles préfèrent en faire 49 ou elles en font quand même plus en se disant "ben on verra bien" ?

Non, non, parce que chez nous les demandes de permis prennent en moyenne 8 mois pour obtenir un permis de bâtir. Si, à ça vous rajoutez en plus toute une série de démarche ou d'étude pour des problèmes de parking, vous allez dépasser l'année. L'étude d'incidence est longue... c'est réglementé mais ça prend quand même pas mal de temps.

Vous y participez vous un peu à ces études ?

Moi j'ai participé à une étude d'incidence pour l'implantation d'une banque, ils rénovaient complètement les immeubles qu'ils occupaient au centre-ville, tout près du Pentagone, et alors là aussi ils ont fait toute une série d'entourloupettes pour éviter d'avoir à introduire une étude de permis d'incidence, ils ont réduit volontairement le nombre de place de parking etc.... Mais leurs intentions c'était quand même d'aller beaucoup plus loin, mais bon, à un certain moment ils se sont rendus compte que l'on a beau avoir l'argent les délais jouent énormément.

Vous la voyez comment vous l'étude d'incidence ? C'est une tracasserie supplémentaire pour les entreprises...

Non, non, non, c'est nécessaire parce que ça permet de remplacer l'entreprise dans son contexte. Très souvent, et c'est ce qui manque en région bruxelloise c'est que nous n'avons

aucune carte qui représente les différentes zones de parking ou de concentration de place pour automobiles, ça ça nous manque. Par exemple, on a le plan régional d'affectation du sol qui va être approuvé dans les mois qui viennent mais on a réussi à faire le métrage de bureaux pour chacun des îlots de la région, c'est indispensable pour connaître l'évolution, je dirais d'une ville et de sa partie administrative, puisque le secteur tertiaire devient vraiment fondamental, mais alors on n'y a jamais pensé pour les places de stationnement, or ça va être l'enjeu des années qui vont venir, évidemment parce qu'à Bruxelles on ne peut pas parler de saturation, bon, parfois le ring il est saturé un peu, mais il y a toujours moyen de se trouver une solution. Mais à mon avis dans quelque années ça sera difficile. Alors, j'ai déjà lu des rapports où on lit que la seule solution c'est d'attendre tout simplement que la saturation soit complète et que les gens soit obligés de trouver un autre moyen de transport (rire) point à la ligne. Parce que chez nous on ne prend pas beaucoup de décisions allant à l'encontre... ou contraignantes.

Vous en faisiez partie à quel titre de cette étude ?

On devait juste donner un avis. La SDRB en fait est souvent amenée à remettre un avis, c'est tout à fait une consultation... on n'est pas des membres qui devons donner une réponse officielle ou quoi que ce soit... mais on donne un avis... ça ne nous plaît pas toujours non plus vous savez, ça prend beaucoup de temps.

Donc là nous avons parlé de stock de terrain et de constructions nouvelles, mais comment ça se passe pour l'ancien ? Est-ce que la demande en stationnement se fait ou pas ?

La demande en stationnement pour des bureaux anciens ? (silence)

Comment est géré le parc de stationnement ancien ?

A Bruxelles il est inconcevable de démolir par implosion ou quoi que ce soit un vieil immeuble et s'amuser à reconstruire.

Pourquoi ?

Ce n'est pas du tout la pratique, on rénove l'immeuble et encore c'est une politique qui est très récente parce qu'il y a très peu d'entreprise qui étaient vraiment implantées avec des centres administratifs en région bruxelloise. Dans les années 40-50 c'était surtout peuplé d'habitants puis ça a changé radicalement. Notre patrimoine d'immeubles de bureaux était surtout administratif et les administrations ne passent pas leur temps à reconstruire systématiquement, nous faisons des politiques à très long termes, il y avait très peu d'entreprise, il y avait des banques et autres, mais elles gardaient leurs immeubles qui avaient déjà 1 siècle et qu'il y avait toute une image et toute une réputation, et donc je ne crois pas qu'ils se soient amusés à reconstruire en souterrain des parkings, en plus c'est très cher !

La fuite des habitants en périphérie, est-ce que c'est aussi une **PRESSION de la part des promoteurs pour mettre du bureau... on peut transformer sans problème son logement en bureaux, c'est possible ?**

Ca devient très difficile, bien que le Prince autorise une profession libérale à transformer une partie de sa maison en activité professionnelle et donc d'avoir un bureau. Il y a quelques années il y a eu quand même beaucoup d'excès des entreprises, et notamment dans le quartier européen où il y avait de superbes maisons de maîtres qui étaient habitées par des vieilles personnes ou des jeunes couples et ces sociétés sont venues en payant 4 fois ou 5 fois le prix d'une maison normale, en disant nous on va construire du bureau, et se sont implantées sans aucune difficulté. Il faut dire aussi que l'on n'introduit pas de permis à ce moment là, donc c'est très difficile pour nous d'aller contrôler le changement d'affectation. on n'a pas les moyens de le contrôler.

Comment ça on n'introduit pas de permis à ce moment là ?

Normalement pour chaque changement d'affectation, il doit y avoir une introduction de permis, mais ce n'est pas systématique, c'est très difficile d'envoyer un fonctionnaire pour contrôler chacune des maisons, voir que c'est effectivement une société qu'il l'occupe...

Les sociétés ne sont-elles pas enregistrées au Registre du Commerce ?

Oui.

Elles sont donc identifiées, avec un siège social et une activité ?

Oui, elles ont un siège social, à ce moment on peut faire une régulation tout simplement, on leur donne une amende, en leur disant "vous ne pouviez pas", mais bon, voilà c'est accompli, il suffit de payer. Je n'ai jamais entendu parler d'entreprise dont on faisait partir le personnel et puis que l'on re-transformait ça en bureaux. Il faut dire aussi qu'en région bruxelloise, il y a encore quelques belles artères du temps de Léopold II qui aujourd'hui sont devenues des autoroutes. Donc elles ont des arbres, c'est superbe, mais c'est invivable, ce sont des maisons qui ont parfois 1000 ou 2000m² de bâtis, c'est gigantesque mais c'est transformé en bureaux directement ça. Il faut dire que la présence des institutions internationales a créé beaucoup de convoitise. Donc le changement d'affectation de logement en bureaux a été vraiment impressionnant, surtout de 1985 à 1990. Ça a été le boom.

Vous qualifieriez comment l'évolution de la politique menée par les communes durant les 10 dernières années par rapport à toutes ces questions de déplacement ?

Elles en prennent conscience petit à petit. Les mouvements en comités de quartier ont commencé à naître parce qu'ils en avaient marre de voir des paquets de bagnoles qui traversaient des quartiers tout à fait résidentiels et calmes, et alors petit à petit suit eaux pressions justement de ces comités de quartiers, le pouvoir public a dû bien se rendre compte qu'il y avait un malaise, et c'est en partie pour ça que les Ecolos (NDLR : pas de sens péjoratif ici, les Ecolos = parti politique) en région bruxelloise sont maintenant le 2^{ème} parti devant le parti Libéral. Ils ont monté d'un seul coup, et c'est voulu, c'est une question d'amélioration de la qualité de la vie. Là les pouvoirs publics sont obligés à un moment donné d'en prendre compte.

Et vous vous ressentez, par rapport à ces questions de stationnement des durcissements ?

Non, mais nous nous avons généralement de très bons contacts avec les communes et la Région. C'est notre objectif aussi de faire du lobbying et faire en sorte que des projets immobiliers se concrétisent. On ne laisse pas une entreprise partir et s'adresser à une commune pour dire "voilà j'ai tel projet", on va la suivre parce qu'on sait très bien comment il faut prendre la commune...

Quand une entreprise s'implante sur une commune..., en France on a la taxe professionnelle, avait vous l'équivalent en Belgique, c'est-à-dire que la commune récupère des impôts par l'entreprise.

Chez nous ce sont des additionnels à l'impôt des personnes physiques.

D'accord, et ça représente une somme importante pour les communes, est-ce qu'il y a un enjeu pour elles ?

L'impôt des personnes physiques est vraiment fondamental. Mais bon, il est perçu là où la personne réside, et non sur le lieu de travail. Sur l'impôt des sociétés il n'y a aucune autre taxe qui est perçue, à part l'impôt foncier qui est le précompte immobilier qui est calculé sur le revenu cadastral. En dehors de ça on a imposé en région bruxelloise une taxe régionale sur les bureaux de 200 francs du m² par an (30 €), et une taxe communale, où chaque commune a sa propre taxe.

Comment on la justifie cette taxe ?

Elle n'est pas justifiée, c'est une taxe qui a été imposée parce que la région a besoin de se refinancer, faut pas chercher plus loin (rire).

C'est une taxe sur les bureaux mais pas sur les entreprises ?

Non, il y a une autre taxe qui existe sur les entreprises à caractère industriel qui ont une taille au-delà de 1500 m² (je crois).

Ma question derrière, c'est qu'il y a un intérêt derrière pour les communes, elles peuvent être incitées à dire "faites le stationnement que vous voulez, tant que vous

venez chez moi", qu'est ce qui les motive à mettre des normes de stationnement déjà un peu restrictives ?

Parce que les gens se plaignent. En fait, chez nous il est plus intéressant d'avoir des résidents que des entreprises. Quand on calcul l'impôt des personnes physiques et la part que la commune touche par l'impôt des personnes physiques par rapport à une société, il est préférable d'avoir des résidents, c'est très clair.

Donc ça peut expliquer pourquoi les communes ne se battent pas entre elles pour attirer les entreprises.

Pas nécessairement, sauf dans le domaine administratif où là on peut avoir des tours de 25 ou 30 étages, et là la taxe foncière vaut quelques milliers d'habitants. Imaginez, il y a des communes qui se financent uniquement avec 2 ou 3 immeubles de bureaux bien placés en zone administrative.

Et les communes, elles ne vous poussent pas, dans les zones industrielles, à mettre des bureaux ?

Non, au contraire, elles sont plutôt réticentes.

Malgré l'enjeu financier qu'il pourrait y avoir pour elles ?

Je ne dis pas qu'elles sont peu futées, mais elles n'y ont encore pas pensé, et j'espère que de ce côté là on aura pas trop de problèmes.

Ça veut aussi dire qu'elles peuvent les implanter ailleurs, dans des tissus qui existent déjà ?

Il y a des zones mixtes où il est possible d'avoir jusqu'à 500m² d'activité économique : industriel, artisanal et autres dans un immeuble. En zone de forte mixité, l'immeuble peut comprendre jusqu'à 1500m² d'activité économique. C'est vrai, on essaie toujours de favoriser la mixité, parce que ça permet aussi d'éviter tout problème de déplacement, mais toutes les entreprises n'acceptent pas ça, parce qu'aller avec un gros camion vers le centre...c'est pas évident ! Et ce n'est pas viable non plus pour la population, il faut voir l'état des routes.

Vous avez une idée du stock que vous pouvez encore développer sur 10 ans?

Pour le moment on a fait une étude sur les sites industriels désaffectés en région bruxelloise, on en a répertorié une cinquantaine. Certains sont repris par des acteurs privés et pour les autres on a une petite vision dessus, on sait que l'on pourra les acheter et les retaper, on a une vision, mais constituer un stock foncier de terrain nu aujourd'hui devient de plus en plus difficile. Par contre acheter des anciens complexes industriels pour réaménager les bâtiments ça coûte beaucoup plus cher mais à mon avis c'est vers ça que l'on va s'orienter faute de terrain.

Ecoutez, c'était très riche...

Je ne suis pas du tout dans le domaine de la mobilité.

Justement, c'est ce qui est intéressant.

J'ai quand même pris le temps de vous donner tout ce qui a un rapport avec la législation en matière de mobilité : un document qui a un rapport avec la circulaire De SAEGER, le plan IRIS qui est un plan de circulation générale j'ai repris uniquement tout ce qui avait un rapport avec la mobilité et les parkings de transit, un document qui s'intitule "Bruxelles, région mobile" c'est intéressant parce que vous savez qu'il y a un projet de RER qui ne fait pas l'unanimité parce que comme on a beaucoup de naveteurs chez nous, on n'est pas sûr que ça va maintenir encore plus de population en région bruxelloise, or ça c'est aussi un grand enjeu puisque ça rapporte pas mal d'argent. Donc si on facilite la mobilité on facilite aussi les déplacements des personnes, et donc faut aussi savoir qu'en région bruxelloise le prix du sol, pour tout pas seulement pour les zones administratives ou industrielles, c'est beaucoup plus cher qu'ailleurs. Donc si on donne la possibilité aux gens de pouvoir se déplacer de 50 ou 100 km, et bien, c'est de l'argent en moins. Et comme on est une région chapeauté par l'Etat Fédéral, on essaie chacune d'avoir sa politique fiscale et d'avoir ses propres revenus et de ne plus dépendre du grand frère, parce que le grand frère doit assurer la redistribution mais il ne le fait pas toujours de manière équitable.

Vous pensez que l'on peut se la procurer une étude d'implantation comme celle-ci ?

A mon avis oui, j'ai travaillé à la KPMG, je peux demander.

Parce que c'est vrai que ça peut nous intéresser.

La KPMG était installée sur un beau boulevard en périphérie, mais en région bruxelloise. Ils payaient énormément en terme de taxes communales sur les bureaux, ils n'étaient pas là depuis 4 ans, l'immeuble était neuf, ils ont déménagé à une dizaine de km, et là ils ont construit... c'est pour vous donner un exemple de mobilité radicale, qui est pour moi la plus dégradante... c'est la mobilité qui peut se retourner contre l'économie bruxelloise. Ce qui est toujours intéressant pour voir la disponibilité en région bruxelloise c'est de voir les rapports annuels des agents immobiliers : je vous ai fait la photocopie de celui-ci, mais si vous en voulez plus on peut constituer une petite bibliothèque et vous les transmettre. Voilà.

Merci beaucoup pour toutes ces informations, c'est vrai que ce qui n'est pas simple chez vous c'est la proximité de la Flandre qui ne doit pas aider.

Si, un jour vous souhaitez des informations sur la mobilité, vous pouvez toujours nous contacter.

ENTRETIEN 4 : CABINET DU SECRETAIRE D'ETAT - URBANISME - (BRUXELLES) - DUREE 1H30

Je vous rappelle un petit peu le thème de notre étude, on travaille sur les questions générales du bureau en centre-ville et plus particulièrement sur les questions du stationnement. Comment les entreprises prennent-elles en compte la question du stationnement dans leurs stratégies de localisation ? Quelles sont alors les normes de stationnement ? C'est des études qui nous intéressent tout particulièrement car en France nous avons souvent tendance à voir le stationnement comme critère très important dans la localisation de bureaux, donc ça nous intéressait de voir comment ça pouvait être appréhendé dans des villes étrangères, comme Bruxelles par exemple.

Nous avons déjà rencontré des gens sur la région, ce qui fait que l'on y voit un peu plus clair au niveau institutionnel, même si ce n'est pas encore parfait.

Qui avez-vous rencontré ?

Monsieur X, Monsieur Y, des personnes de STRATEC...

C'est la plaque tournante de l'opération.

La SDRB...

Qui est peut être moins concernée par les questions de parking ?

Tout à fait

Je pense que ce qui est intéressant dans le fait que l'on vous rencontre, c'est que vous vous aurez peut être une approche plus urbaniste, parce qu'on a eu beaucoup une approche mobilité transport, et c'est intéressant d'avoir une approche un peu différente.

Donc, on vous a déjà expliqué la situation réglementaire de l'opération et la fameuse circulaire dite De SAEGER, donc qui impose de construire au minimum, je dis bien au minimum, une place pour 50m² de bureaux. Bon, il y a d'autres considérations dans la circulaire, il y a également l'obligation de construire un emplacement par immeuble d'habitation avec des atténuations pour les immeubles sociaux. Mais la circulaire s'applique surtout à Bruxelles en matière de bureaux. Le développement urbanistique à Bruxelles est surtout le développement de bureaux. Depuis longtemps on s'aperçoit que cette circulaire, si elle était appliquée avec rigueur, je dis bien si car elle n'est pas appliquée avec rigueur, constitue une éponge, un excès de parking dans la ville... ça crée une énorme éponge dans la ville et toutes les voitures arrivent de l'extérieur pour s'engouffrer dans les parkings. En fait, il y a d'abord une première atténuation qui a été faite à la circulaire, un arrêté ministériel de la région bruxelloise, alors que la circulaire visée l'ensemble de la Belgique, dès que Bruxelles a pu s'émanciper un peu du point de vue réglementaire, une circulaire du Ministre dit que l'on peut limiter à 1 emplacement par 100 m² les parkings liés aux bureaux dans le centre de la ville. Ce n'est pas une obligation, mais on peut.

Depuis quand ?

Je ne sais plus, je vais vous le dire tout à l'heure. En fait les promoteurs de bureaux ont toujours été partagés entre 2 tendances : d'abord dans un premier temps le parking en dehors des bureaux, en dehors des souterrains étaient encore faciles à Bruxelles, ils ont essayé de réduire et de ne pas appliquer la circulaire qui était trop contraignante du point de vue financier, puisque 1 place pour 50m² de bureaux c'est très cher, et donc dans un premier temps les constructeurs ont essayé de ne pas appliquer la circulaire et depuis longtemps la tendance générale à Bruxelles a été d'appliquer cette circulaire avec souplesse. Lorsque les constructeurs de bureaux demandaient des dérogations à cette circulaire on leur accordait facilement et volontiers. Ensuite, comme le parking devenait de plus en plus difficile en centre-ville, les promoteurs se sont aperçus que malgré le coût le parking était un argument de vente et donc les promoteurs se sont plutôt empressés de mettre des parkings, et donc ont appliqué avec plus de rigueur la circulaire. Ils pouvaient même appliquer encore plus et mettre 1 place par 25m², on arrive presque à 1 place par employé. Cependant on s'aperçoit qu'en moyenne dans le centre-ville, même les dernières constructions n'arrivent

pas à 1 place par 50m², on est plutôt dans les zones vers rue de la Loi (plus grande zone de bureaux) en moyenne à 1 place pour 66m². Pourquoi ? Simplement c'est l'effet constructif : un, vous avez une parcelle standard avec un nombre d'étage définis (8 étages de bureaux il me semble) et donc ils font 2 étages de parking souterrain, et à partir du 3^{ième} ça commence à devenir coûteux et donc on arrive en moyenne à 1 place pour 66m². Dans d'autres quartiers qui sont proches des gares, les constructeurs mettent spontanément 1 place pour 80m² de bureaux. Donc le promoteur fait toujours un peu son calcul financier de l'opération, parce qu'il faut suffisamment de parking pour que ce soit vendable et pas trop parce que ça coûte cher.

Si, j'entends bien, quand vous dites 1 place pour 66m² et 1 place pour 80m² vous intégrez tout ce qui était avant que l'on demande 1 place pour 100m² ?

Non, pas du tout. Les anciens bureaux n'ont pas de parking du tout.

Donc vous avez quand même des informations sur le nombre de places de stationnement ?

Ponctuels, on a regardé lorsque l'on a fait des études dans le cadre de l'étude d'IRIS, on a été recherché, mesuré, vérifié...

Et dans les derniers immeubles alors, on est plus proche du 100m² maintenant ou on reste dans les moyennes ?

Ça dépend, il faut voir également si l'immeuble est au centre-ville ou en périphérie. En périphérie on est plus proche de 50m² ça c'est clair.

Et le secteur de la rue de la Loi c'est au centre ?

Oui c'est du centre-ville très bien desservi par le TC. Il y a une gare qui est assez mal desservi pour l'instant mais pour laquelle existe des projets de développement, il y a la ligne de métro principale de Bruxelles qui traverse le quartier, on n'est pas loin du métro petite ceinture, donc c'est très bien desservi, donc c'est du centre-ville.

Vous avez dit que les locaux anciens n'avaient pas de stationnement, ils se négocient néanmoins bien ?

Non, c'est un des problèmes dans la reconversion des anciens bureaux effectivement. En fait se sont souvent devenus des bureaux de ministères, à mon avis ils ne sont pas recyclables ou difficilement recyclables.

Ce sont des bureaux qui sont devenus ministères ou qui l'étaient à l'origine ?

Heu... il y a 2-3 exemples qui l'étaient à l'origine effectivement. Les gros bureaux auxquels je pense étaient construits à l'origine pour le ministère, certains ont des parkings d'autres pas.

C'est aussi une question que l'on peut aborder, comment les administrations publiques se servent-elles par rapport au privé, par exemple en France les administrations publiques offrent généralement beaucoup plus de stationnement que les entreprises privées. Est-ce que l'on est dans ce type de situation à Bruxelles ?

(Hésitation), non, je crois que c'est assez équivalent. Grosso modo, pour les dernières implantations publiques, en fait pour le Ministère de la Région de Bruxelles Capitale, pour lequel on a fait une surhausse sur un bâtiment (là il existait déjà des parkings souterrains) et où il y a un grand nombre de parking. Par contre la Région flamande a fait construire de nouveaux bâtiments, en fait n'a pas fait construire mais a loué certains bâtiments, mais ce sont des bâtiments de bureaux qui ont été construits en pure promotion, donc sans savoir s'ils allaient être achetés ou loués au privé ou au public. Donc il n'y a pas eu de construction propre au Ministère pour ses propres besoins. C'était des promoteurs privés qui ont loué ces bâtiments au public.

C'est un phénomène assez général à Bruxelles, il y a peu de bureaux qui sont faits par un propriétaire en vue d'occuper, la plupart des bâtiments de bureaux sont faits par des promoteurs et sont ensuite loués ou vendus à des entreprises.

Il n'y a pas de pré-commercialisation ?

Non.

En fait, les promoteurs prennent un risque au départ. En France, les promoteurs nous disent qu'ils essaient la plupart du temps de pré-commercialiser à peu près 50% de la surface afin de limiter le risque.

Non, ici ce n'est pas à ce point là. Notez bien qu'il y a des périodes de bonne conjoncture et de mauvaise conjoncture. Il est clair qu'on a eu une période de mauvaise conjoncture il y a 3-4 ans, mais maintenant il y a plutôt une demande très pressante de bureaux, il y a très peu de bureaux vides à Bruxelles, sauf en-cours de recyclage, et de bureaux anciens en-cours de rénovation. A part ça il y a assez peu de bureaux récents vides. Dès que le bureau est terminé, il est assez vite loué. Il faut dire que l'offre purement promotionnelle colle assez bien à la demande d'une manière non pas spontanée, il ne faut pas rêver, mais en suivant la conjoncture. Il y a des mises en chantier qui sont faites en fonction de la conjoncture : si la conjoncture est bonne il y a plus de mise en chantier, évidemment il faut 2 ans pour que les bureaux soient en état d'occupation, mais il y a des moments où il y a ralentissement des mises en chantier, ça c'est clair.

Et pour vous dans l'état actuel des choses, comment se positionnent les promoteurs par rapport à la question du stationnement ?

Dans le centre-ville ils seraient plutôt demandeurs d'une restriction de l'offre de stationnement, mais à condition que ce soit la même chose pour tous. Ils n'osent pas eux même restreindre l'offre de stationnement, puisque à ce moment ils sont en mauvaise posture vis-à-vis de la concurrence.

Les restrictions, pour que ça leur coûte moins cher ?

Oui.

Si, la concurrence également fait moins ça devient plus un argument de vente c'est ça ?

Il semble que spontanément la bonne capacité pour les bureaux dans le centre-ville soit de 1 place par 100m². Les promoteurs seraient d'accord sur cette proposition là. Il faut dire aussi que nous comptons toujours à Bruxelles pour l'instant 1 emploi par 30m² de bureaux (bureaux bruts), c'est beaucoup, à Londres ils parlent de 1 emploi par 18m².

A Paris j'ai entendu ce genre de chiffres aussi.

Nous pensons que dans le futur on va aller vers 1 emploi par 25m², donc une réduction, les bureaux ça coûte cher....

Et quand vous dites 1 emploi pour 30m², c'est à partir d'enquêtes qui vous ont montré ça ?

Oui, des enquêtes, un peu anciennes.

C'est-à-dire ?

Les 1^{er} études ont été faites dans les années 85.

Comment les entreprises pourraient-elles réagir face à une restriction des places de stationnement dans le centre-ville ?

Les entreprises utilisatrices ?

Oui.

(silence)

Pensez-vous qu'elles vont quitter la ville au profit de la périphérie, ou au contraire vont-elles accepter ?

Ça dépend de l'offre de TC. Actuellement on a un problème à Bruxelles, vous avez peut être entendu parlé du projet de RER bruxellois, grosso modo le problème bruxellois est le suivant : on a une population, la classe moyenne a fortement quitté la ville et est allée dans la proche périphérie à 30km autour de Bruxelles, et c'est malheureusement la zone qui est la plus mal desservie par le TC et le chemin de fer en particulier. Dès que l'on arrive aux 1^{ères} villes importantes autour de Bruxelles qui sont situées à plus de 30km il y a des parts de marché assez significatives qui utilisent le train, ça peut monter jusqu'à 60-70% des gens (Namur, Gamp, Charlerois...). Il y a des gens qui sont à 50km de Bruxelles et qui viennent

travailler à Bruxelles et prennent le train à proportion de 60% environ. Par contre la part de marché s'effondre lorsqu'on se rapproche de Bruxelles, et à partir de 30km de Bruxelles, là où est la population la plus dense qui vient travailler à Bruxelles, la part de marché train s'écroule parce que c'étaient des gares de villages et on a supprimé les trains locaux, et donc le chemin de fer a tout misé sur les relations rapides entre les villes avec le ICIR (Inter-City – Inter-Région) et donc faute de trains de qualité et en nombre suffisant, les gens qui habitent en périphérie bruxelloise se retrouvent fort coincés et utilisent leurs voitures. Donc, la population venant travailler à Bruxelles est majoritairement coincée dans la voiture et donc si on n'offre pas en TC de qualité, et donc nous pensons au RER, qui desserve fréquemment toutes les petites gares intermédiaires on aura une nécessité de transport domicile-travail en voiture, et donc une nécessité de garer sa voiture, et donc nécessité d'avoir des parkings. Nous espérons que dans le futur le fameux RER parviendra à inverser cette tendance et qu'on rattrape une part significative de ce potentiel de trafic et à ce moment là il y a aura moins de sensibilité vis-à-vis des parkings.

On vous a expliqué le phénomène le rapport modal pour le domicile-travail en fonction de l'éloignement du centre, entre autre le bureau d'études STRATEC dans les études du plan IRIS qui a démontré le système ABC hollandais. On a eu un exemple assez significatif, on ne connaît pas les chiffres précis, mais donc le centre de la Commission européenne qui été situé le long d'une ligne de métro a du être évacué pour des raisons d'amiante et donc ces gens là ont été s'implanter un peu plus loin en périphérie le long de la même ligne de métro, et ils sont situés dans leurs bureaux en périphérie et on a constaté immédiatement une augmentation très significative du nombre d'employé qui sont venus en voiture. Ce n'était pas un problème de parking là parce que dans les 2 cas les parkings étaient en nombre suffisant. Ce phénomène s'explique du fait que les employés n'avaient plus à franchir les embouteillages qui faisaient barrière entre la périphérie et le centre-ville, ils étaient directement reliés au système autoroutier via le ring, puisqu'ils étaient assez proches du ring et donc n'ayant plus d'embouteillage ils sont venus en voiture. Effet très significatif qui nous a bien montré que si on voulait éviter l'usage de la VP il fallait mettre les bureaux dans le centre-ville près des TC. C'est la zone A du système hollandais.

Vous avez des instruments réglementaires suffisants ?

A oui ça tout à fait. Donc, dès que l'on a vu ça dans le Plan Régional de Développement (le 1^{er} PRD) nous avons concentré toutes les zones de bureaux vers le centre-ville, on n'a pas pu abolir les plans particuliers d'aménagement du sol, donc les plans communaux qui autorisaient les bureaux en périphérie, mais on n'en n'a plus jamais donnée un seul nouveau. Donc on a terminé l'implantation des bureaux en périphérie, et les bureaux futurs à Bruxelles seront concentrés près des gares. Cette politique est dans le Plan Régional d'Affectation du Sol où nous avons maintenu cet objectif de concentration des bureaux dans les zones centrales. C'est très nettement pour éviter au maximum les déplacements en voiture. Tout cela devrait être accompagné d'une réduction des parkings par une modification de la circulaire De SAEGER, mais là on a un problème politique spécifique à Bruxelles, c'est l'opposition entre la région et le pouvoir politique régional qui souhaite avoir effectivement cette modification à la baisse (on parle même de réduire à 1 place par 300m² de bureaux dans les zones à proximité immédiate des TC et des gares (on aurait un zonage qui devrait se faire)...

En étant en plafond ?

En plafond oui.

Depuis longtemps l'administration a proposé des règlements et de circulaires de ce genre à plusieurs gouvernements successifs, maintenant on est au 3^{ème} gouvernement et à chaque fois ça n'a jamais été suivi des faits dans le sens que le gouvernement s'est trouvé opposé aux municipalistes, c'est-à-dire aux gens des 19 communes qui eux craignent que si on limite les parkings en souterrain qu'il y ait une invasion de la voirie et des chaussées et viennent gêner les habitants. Il faut savoir qu'à Bruxelles, le conseil régional bruxellois qui est élu tous les 5 ans est quand même fortement dominé par les municipalistes ce qui fait que le règlement n'est jamais passé.

C'est une question que je voulais vous poser, le gouvernement bruxellois est élu en suffrage direct par la population ?

Tout à fait.

Ce n'est pas des représentants des communes ?

Non, non, donc il y a une élection régionale tous les 5 ans, qui nomme un conseil régional et celui-ci nomme son représentant.

Et au niveau municipal ?

Au niveau municipal les élections ont lieu tous les 6 ans et le conseil municipal est élu... Idem pour le conseil communal. Ce sont souvent les mêmes personnes qui se retrouvent, ce sont des personnalités très connues à Bruxelles et ils récoltent évidemment les maximums de voix.

Modifier la circulaire De SAEGER ça se fait au niveau de la région ou au niveau fédéral ?

C'est au niveau régional. C'est un règlement d'urbanisme, la région est parfaitement indépendante.

Au départ c'était bien une circulaire nationale ?

Oui, mais c'était du temps où il n'y avait que le national.

Est-ce que le ministère au niveau national aurait une légitimité à durcir cette circulaire ou pas ?

Ce n'est pas sa compétence.

Je comprends mieux, mais est-ce qu'il n'y a pas une inquiétude pour vous derrière qui serait de voir qu'il y aurait une fuite des entreprises, puisque l'on nous a beaucoup parlé de concurrence ?

Tout à fait mais il faut voir à tissu urbain égal, on se rend bien compte par exemple qu'on a encore en périphérie de Bruxelles (dans la zone verte) qui est mal desservie par les TC, il est clair que nous ne voulons pas là arriver à moins d'une place pour 50m², c'est tout à fait impossible. Donc à ce moment là la concurrence entre la périphérie interne et la périphérie externe n'existerait pas puisqu'on aurait la même norme de part et d'autre.

Sauf que vous nous disiez tout à l'heure que vous ne souhaitiez plus l'implantation des bureaux à l'extérieur.

Ça c'est autre chose, on essaie de restreindre les bureaux. Encore qu'on parle, mais ce n'est pas encore décidé d'un nouveau centre de TC très fort, ce que l'on appelle la gare TGV Bruxelles-Europe, qui se trouve en périphérie bruxelloise, mais on aura peut être un pôle de bureaux puisque l'on a des TC très fort et tous les trains belges s'arrêteraient à cette gare.

J'avais une autre question, parce qu'on a découvert une chose qui n'existe pas chez nous, c'est ce que vous appelez les études d'incidence, vous y participez ?

Ça à été un peu fait à l'imitation des études d'impacts.

Oui, sauf que nous les études d'impact ne descendent pas, aussi finement, je veux dire pas pour les parkings de 200 places par exemple.

On a été un peu plus loin dans l'obligation des directives européennes. Elles laissaient la souplesse de déterminer la limite entre ce qui était soumis à études ou pas, et nous descendons effectivement pour les parkings de plus de 200 places.

Vous les avez mis en place quand ces études ?

Heu... Attendez, je vais chercher mon bouquin, on la connaît tellement par cœur que l'on est obligé de chercher !!!... Je ne trouve pas, mais je vous le dirais.

Qu'est-ce qui a motivé ce passage à l'étude d'incidence ?

Les obligations de traduire en droit belge les normes européennes.

Le problème c'est que chez nous je n'ai pas le sentiment que l'on ait eu la même obligation.

Non, parce que vos études d'impacts préexistaient à la directive européenne.

D'accord, vous vous avez eu à vous mettre en conformité...

Oui, on n'avait pas de réglementations.

Oui, alors vous auriez pu faire quelque chose de plus minimum comme on a fait en France ?

Oui tout à fait, mais au contraire ici on a voulu faire... vous savez, on a toujours une approche assez "participationniste" des citoyens au développement urbanistique et entre autre il y a toutes les enquêtes publiques qui sont très nombreuses à Bruxelles tant pour les plans d'aménagement que pour les permis d'urbanisme. Les citoyens sont très actifs au développement urbanistique (surtout depuis 79) et c'est ça qui a fait que l'on a voulu abaisser assez bas la limite pour les études d'incidence.

Pourquoi 79 ?

C'est le plan de secteur de Bruxelles, on était toujours dans le cadre du gouvernement national, mais il y a avait un secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, c'était une pré-régionalisation donc c'est lui qui a sorti le 1^{er} plan et qui imposait ces mesures. C'est une invention de l'époque.

Je vois en France la problématique déplacement on la prend en compte depuis 3-4 ans, donc pour vous en 92 il y avait déjà une volonté de prendre en compte les problèmes liés à la mobilité ?

Oui tout à fait. Les problèmes à Bruxelles se sont multipliés entre l'année 85 et 90.

Et là encore, cette ordonnance a été prise par la Région ou par l'Etat ?

Par la Région. Chaque Région a pris sa propre ordonnance. L'urbanisme et l'aménagement sont totalement délégués aux régions il n'y a plus aucun pouvoir national, ce qui pose des problèmes de coordination et aussi de représentations vis-à-vis de l'Europe. Nous avons un réel problème de représentation des 3 puissances en matière d'aménagement du territoire qui ne peuvent parler que d'une seule voix vis-à-vis de l'Europe.

Et pour définir ce qu'était une étude d'incidence, est-ce qu'il y a eu une concertation entre les 3 régions ou chacun a fait ce qui lui semblait le mieux ?

Non, on ne s'est pas concertés du tout.

Est-ce que ça veut dire qu'il y a des études d'incidence qui sont plus dures que d'autres ?

Le schéma général est le même. Le schéma général du droit belge est le même, il faut dire aussi que les règlements ont été largement rédigés par les universités qui ont conseillé de même manière les 3 régions, mais ce qui est différent d'une région à l'autre effectivement c'est le domaine d'application. Par exemple en Flandre on ne parle pas de 200 parkings, les sujets sont différents, la méthode est à peu près la même, mais les sujets sont différents.

Pour répondre à votre question de tout à l'heure, la circulaire De SAEGER date du septembre 1965 et a été modifiée en 70 et 71.

La modification qui réduit de moitié le nombre d'emplacements imposés (le nombre minimum) date de 13 août 1975.

C'est-à-dire qu'en 1975 on a demandé 1 place pour 100 m² ?

C'est ça... au minimum, au lieu d'une place par 50m². je répète que depuis toujours l'administration de l'urbanisme n'a jamais imposé de force cette circulaire. Il y a toujours eu une certaine réserve par rapport à cette obligation de construire, et donc lorsque l'on nous présentait des projets avec moins de places qu'imposés, ils étaient toujours acceptés, sauf en matière de logement.

On est bien d'accord, la modification à l'époque a été faite par l'Etat fédéral ?

Oui. C'était le seul compétent à l'époque, la Région n'existait pas encore, c'est à partir de 75-76 que l'on a eu un premier secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise qui dans le

gouvernement fédéral est un ministre spécifiquement bruxellois, et donc c'est un processus progressif de régionalisation. Qui s'est traduit par une indépendance progressive de la région en matière d'aménagement du territoire, entre autre le plan de secteur de 1979 est un plan purement bruxellois, bien qu'il émanait encore d'un secrétaire d'état émanant du gouvernement central, le gouvernement central n'a en fait rien dit dans l'opération, c'est seulement les Bruxellois entre eux qui ont discuté de l'affaire.

C'est en 1989 que Bruxelles est devenu une région ?

Oui.

Et la compétence urbanistique est revenue aux régions à une date précise ?

Heu..., je vais chercher.... Il y a eu déjà une réforme importante en 1989. C'est au 3^{ème} gouvernement bruxellois. Donc il y a avait un 1^{er} qui était élu effectivement en 1989, puis 5 ans après en 1984, puis en 1999. Le conseil régional bruxellois, donc l'indépendance complète de la région vis-à-vis du gouvernement central date effectivement de 1989.

Elle avait déjà la compétence sur les questions d'urbanisme ?

A oui, même avant. La compétence en matière d'urbanisme date d'octobre 1980. Mais donc toujours dans le cadre d'un secrétaire d'Etat bruxellois.

Et le durcissement de la norme est intervenu finalement assez rapidement après la circulaire.

Oui tout à fait.

Et à l'époque qu'est ce qui motivait, c'est peu être ancien maintenant, c'était le fait que les promoteurs ne voulaient pas en faire tant, ou simplement que l'on avait déjà conscience de problèmes de mobilité ?

(Silence) la réponse est courte (lecture d'un texte): "Le centre d'agglomération est de plus en plus récupéré par des fonctions du secteur tertiaire au détriment des logements... afin de renforcer l'attractivité du centre-ville pour la construction résidentielle il convient de prendre des mesures qui favorisent le logement, à cette fin le ministre décide de réduire de moitié les emplacements dans le domaine privé"... (commentaire du texte) c'est fort curieux ! Il dit, il faut renforcer les mesures en faveur du logement donc pour ça il réduit l'obligation de créer du parking pour les bureaux, ceci c'est effectivement en zone administrative... c'est bizarre.... Mais il est attendu toutefois que si le demandeur ou la commune souhaite un plus grand nombre d'emplacement, la présente circulaire ne s'oppose pas.... Ce qui veut bien dire vous pouvez toujours faire autant que vous voulez !!!

D'accord, il était quand même prudent.

A mon avis c'était déjà l'administration mais pas encore l'urbanisme à l'époque, mais il me semble me souvenir que c'est sous la pression des promoteurs, qui trouvaient excessif de devoir construire un emplacement par 50 m² de bureaux.

Oui, d'ailleurs les chiffres que vous nous donniez tout à l'heure vont plutôt dans ce sens.

C'est d'ailleurs à cette époque là que l'on a construit tous les bureaux de toute la zone de la rue de la Loi et de la zone européenne...là où physiquement il était impossible de construire 1 place pour 50 m².

Où alors il fallait descendre profondément.

Ce qui est difficile ici, on se retrouve vite dans l'eau.

Oui, donc c'était bien une raison économique derrière.

Oui, c'était ça que l'on visait visiblement. C'est sous la pression des promoteurs, bien que ça a été soit disant pour défendre l'habitat résidentiel.... Ça ne tient pas la route.

Et donc quand on est place à une place pour 100m², les promoteurs étaient satisfaits, ils pouvaient faire plus s'ils souhaitaient faire plus, et moins s'ils souhaitaient faire moins. Et maintenant, avec ces études d'incidence on a tendance à leur demander toujours un...

On a un problème avec les études d'incidence. Le problème est le suivant, lorsqu'on fait une étude très complète (je vous assure qu'elles sont faites en détail) on regarde surtout l'incidence sur l'environnement immédiat... est-ce que le nouveau parking va créer ou non des embouteillages dans les carrefours à proximité ? Et là on peut éventuellement si on est dans les rues trop étroites, ou bien demander une modification du parking ou bien réduire le parking (ça c'est déjà fait). Mais en fait dans la plupart des cas, où ces grands bureaux débouchent sur des grandes voiries et ce n'est pas les quelques voitures en plus qui rentrent ou qui sortent du parking qui vont modifier la saturation de la voirie dans les environs immédiats. Donc on n'a pas de problème de saturation qui sont réellement induites par le parking dans l'immédiat. Par contre effectivement on a remplissage progressif de la ville par des parkings et donc un embouteillage qui s'accumule, mais comment voulez-vous restreindre ces parkings en fonction de la réduction de la de mobilité que ça entraînerait a niveau global ? On n'y arrive pas, parce que si les demandeurs, disent au conseil d'état par exemple, "oui, mais le parking d'ici il a augmenté la circulation dans la vile de 0.00001%"... le conseil d'Etat va dire "ça ne va pas, vous ne pouvez pas justifier une interdiction d'avoir des parkings avec autant de zéro devant le chiffre significatif" donc on ne parvient pas à interdire des parkings en fonction de la réduction de la mobilité globale.

Alors ça veut dire que vous n'arrivez même pas à mettre des normes, enfin, je veux dire dans une étude d'incidence on dit bien à une entreprise on vous autorise tant de places de parking, c'est ça ?

Non, ça ce fait de manière inverse. Dans l'étude d'incidence arrive avec son projet et dans le projet il propose tant de places de parking, et on regarde dans l'étude d'incidence d'abord si c'est adéquat par rapport à l'emploi qui sera dans le bâtiment d'une part, et d'autre part, on regarde l'incidence sur la mobilité. On regarde si le promoteur a fait correctement son calcul. Il n'a pas intérêt lui à réduire de trop ces parkings, généralement il fait correctement son calcul de capacité. Donc d'une part, souvent on confirme le chiffre du promoteur et d'autre par, comme je vous ai dis, on constate le plus généralement que, à la limite moyennant certaines adaptation de la rampe de parking, de l'entrée de parking, que l'accumulation devant la barrière d'entrée ne passe pas sur la chaussée... des choses comme ça. On regarde qu'il ne va pas faire d'embouteillage dans l'immédiat.

Si, je suis promoteur et que je veux faire 1 place pour 25m² je peux le faire sans problème si je vous comprends bien ?

Non, on va peut être dire effectivement qu'il y a un excès vis-à-vis de la demande interne, et ça apparaîtra dans l'étude d'incidence, mais nous n'avons pas eu de cas jusqu'à présent. Les parkings étaient correctement dimensionnés par rapport au nombre d'emplois supposés dans le bâtiment et au rapport modal courant dans la zone concernée.

Et pour vous ils font 1 place pour combien ? 1 / 66 m² c'est ça ?

Oui, ça c'est dans la zone de la rue de la Loi. Sinon ça dépend des zones. Dans la zone du quartier Nord, là c'est plutôt 1 / 100m².

Et vous pensez qu'il y a une évolution dans le temps ? Récemment je veux dire, depuis qu'existe l'étude d'incidence ?

Je crois que l'évolution c'est une évolution que chaque promoteur fait son calcul raisonnable de places de parking en fonction d'occupation de ces bureaux et en fonction de la zone.

Est-il tenté de céder à la pression de la demande ?

Il fait son calcul financier en fonction de la demande.

Son calcul n'est pas fait en fonction du coût du stationnement ?

Il sait bien que s'il se trouve dans le quartier Nord il y a une part importante de son personnel qui viendra en VP, parce qu'encore une fois, c'est de la promotion pure et donc ce n'est pas une firme qui s'installe, c'est pas une firme qui fait ces comptages et qui pourrait

faire une approximation beaucoup plus rigoureuse de l'emploi des parkings, le promoteur sait qu'en moyenne pour cette zone là et bien 1 employé sur 2 vient en TC et l'autre 1/2 vient en VP.

Vous nous avez dit que les locaux n'étaient pas prè-commercialisés, comment au moment de la construction ils peuvent savoir quels types d'activités il y a aura dans le bâtiment ?

On ne sait pas. Mais pour l'activité bureaux c'est toujours à peu près la même chose, que ce soit un ministère ou une entreprise privé, une banque, globalement c'est la même chose.

D'accord donc, c'est un peu dépendant de l'activité mais c'est plus dépendant de la localisation ?

Oui, tout à fait.

Si, vous voulez chez nous à Lyon par exemple dans l'étude que l'on a menée, on montrerait plutôt que pour 1 place pour 100m² demandés, ils réalisent 1/50-60m², donc, ils réalisent 2 fois plus que ce que l'on demande. Donc quelque part il y a bien un phénomène de se dire "plus j'en fait plus je suis sûr de vendre mon bureau".

Mais ça dépend de la localisation, c'est vrai en périphérie bruxelloise, c'est clair que là bas il faut tendre vers 1/50m².

Moi je parle en hypercentre.

En hypercentre ! Chez nous non. Pourtant les TC à Lyon sont de bonne qualité ?

Oui tout à fait.

Donc pour vous l'étude d'incidence n'a finalement pas un impact si important que ça.

On n'a jamais corrigé lourdement les chiffres demandés, il y a des conflits, entre autre pour le parlement européen qui demandait, je crois 1600 places à côté de la gare du Luxembourg, donc bien desservi, et donc il y a eu toute une controverse avec la population, ou plus exactement les comités qui représentent la population, puisque c'était tout à fait excessif d'accorder autant de places. C'est vrai et ce n'est pas vrai, parce que finalement ces parkings sont sous-utilisés en période normale, mais en période d'activité parlementaire (environ 10 fois par an) les parkings sont bien remplis... pas à leur capacité maximum, c'est vrai qu'ils sont un peu trop grands, mais là, vous savez, l'Europe ne se refuse rien et ils ne sont pas à une dépense près, et donc il y a une surcapacité qui a été faite mais encore une fois, tous les employés qui sont là peuvent venir largement en voiture puisque le parking est dimensionné pour des périodes de pointe qui sont rares.

Ce qui veut donc dire que quand même quelque part tous les employés en profitent.

Tous les employés en profitent effectivement.

On a dimensionné pour une période de pointe et en même temps on fait bénéficier tous ceux qui le souhaitent, donc est-ce quelque part ce n'est pas aussi motiver les gens à utiliser leur VP ? et est-ce que là l'étude d'incidence aurait pas pu...

C'est vrai que l'étude d'incidence a montré qu'il y a avait beaucoup de parkings, mais c'était justifié par les parkings de pointe et donc il y a eu un peu un chantage aussi du parlement "si j'ai pas ça je signe pas le contrat" donc la pression et les enjeux étaient forts. Le gouvernement a finalement accepté l'excès de parkings avec la justification du parking de pointe en se disant "tant pis, il y a aura plus de parking ". On ne sait pas faire un parking qui s'ouvre, on ne sait pas le contrôler, on ne sait pas limiter pour les employés et alors fermer le reste et ne l'ouvrir que les jours de pointe. Mais ce cas là est tout à fait spécial.

On ne peut pas dire vous pouvez ouvrir que telle partie ?

Non, c'est dans les entendus du permis d'environnement qui est accordé, ça c'est sûr, mais on n'a pas été jusqu'à dire qu'il fallait fermer les barrières hors jour de pointe. Pourtant le nombre d'employés n'est pas excessif, je crois que l'on est autour de 800 employés, et je crois me souvenir qu'il y a en moyenne 500-600 voiture par jour.

Si, je vous entends bien, l'étude d'incidence et le permis d'environnement c'est pas une énorme contrainte pour les entreprises sur cette question là du stationnement ?

Non, on n'a jamais eu de gros refus de parking.

Et pourquoi, d'après vous, avoir intégré cette question du stationnement dans les études d'incidence et dans les permis d'environnement ?

C'était au départ une volonté de contraindre le parking, mais je crois que l'on a mal visé ce qu'il fallait si on voulait réduire volontairement les parkings, il fallait faire un règlement et non pas une étude d'incidence. Aujourd'hui on ne parvient pas à motiver les réductions de parkings par la réduction de la capacité de la mobilité globale, c'est impossible.

Donc pour vous la solution est dans un règlement qui est une norme plafond ?

Tout à fait, c'est la seule façon de faire, c'est pas avec une étude d'incidence que l'on résoudra quoi que ce soit !

On a bien compris qu'il y avait des projets visant à mettre en place ce type de normes, mais vous n'aviez pas l'air très optimiste tout à l'heure quand vous en parliez.

Mais non, on a toujours ce même problème d'opposition des municipalistes dans l'affaire, pour l'instant notre ministre ici n'est guère volontaire pour sortir le règlement.

Ce qui veut donc dire que d'un côté on va développer les mesures attractives types RER et que l'on n'est pas forcément prêts à mettre des mesures un peu contraignantes.

Il faut dire quand même, qu'il y a 2 types de parking : Le parking qui est en voirie, et le parking hors voirie. On a parlé jusqu'à maintenant du parking hors voirie. Mais il y a par contre une action qui est tout à fait prévue pour le parking en voirie. Alors le parking en voirie, il y a une volonté très nette de supprimer le parking ventouse au fur et à mesure du développement du TC.

Développer le stationnement payant en voirie c'est une compétence communale ?

C'est une compétence purement communale.

Alors comment la région pourra demander aux communes, qui si j'ai bien entendu actuellement ne veulent pas en mettre en place...

A non, non, non. Il faut dire que c'est vrai, dans le temps il y a quelques années les communes étaient assez réticentes pour les problèmes purement pratique, parce qu'il y avait que le bon vieux parcmètre, donc l'entretien était difficile... maintenant il y a une pression très forte des riverains pour protéger le parking des riverains, et on a inventé des règlements de protection des parkings de riverains qui sont plus adaptés qu'avant. On a fait des zones avec un système de carte riverain et maintenant les communes souhaitent pour protéger leurs habitants développer le système généralisé d'horodateurs avec une tolérance gratuite pour les riverains.

A ce moment là, s'ils implantent des parcmètres, s'ils mettent des réglementations en place, en quoi ça les gêne que l'on mette des normes plafond dans les immeubles de bureaux ? Puisque le stationnement longue durée ne sera plus faisable sur voirie.

C'est parce qu'ils ne l'ont pas encore fait. Donc actuellement, certaines communes sont plus avancées que d'autres en matière de protection du stationnement riverain... je pense que le mouvement va aller dans ce sens là et que par conséquent quand les parkings riverains seront bien protégés, il n'y aura plus de réticences communales à avoir une restriction des parkings bureaux. C'est sans doute le futur, c'est ce que nous espérons en tout cas.

Dans l'Etat actuel, la Région n'a pas de pouvoir prescriptif.

Non, on a un pouvoir incitatif, et donc par la Conférence de l'union des communes bruxelloises (dont Monsieur X est chef d'orchestre) et la région apporte ses études, ... nous faisons maintenant un recensement tout à fait précis du parking en voirie, par des photographies aériennes... tout cet outillage sera mis à disposition des communes qui pourront l'utiliser dans leurs plans. Il faut dire aussi que les communes actuellement font des plans communaux de développement souvent accompagnés de plan de circulation ou de

plan de stationnement et donc il y a un outil réglementaire qui se et en place tout à fait progressivement avec l'aide technique de la région, les communes n'ayant pas l'outil technique.

J'essaie un peu de synthétiser pour voir si j'ai bien compris, je vous dis comment je ressens la situation bruxelloise. Je la ressens comme une situation où on met avant tout en avant finalement la négociation avec les promoteurs, avec les collectivités, la population etc....

C'est une tradition belge.

Et c'est vrai que finalement pour l'instant on n'envisage pas, hormis cette histoire de normes plafond, mais quand je vous entends ça aurait plutôt tendance à me conforter dans ce que je dis, on est pas tellement encore dans une idée de contrainte.

Non, et même dans d'autres domaines, en matière de mobilité par exemple, on parle de plus en plus de péage pour les autoroutes, de péages en fonction de l'heure de pointe de choses comme ça, système qui commence à se développer chez les Hollandais en particulier, mais encore récemment le ministre de la mobilité en Wallonie, qui est un Ecolo, a lancé une idée de ce genre en disant " ce serait bien si on avait un péage sur les autoroutes" et immédiatement les principaux partis wallons on dit qu'il n'en était pas question. Donc on n'aime pas du tout la contrainte en Belgique, ce n'est pas dans l'air du temps.

Même malgré les problèmes de mobilité ?

Oui, on estime toujours que le péage par exemple va créer des problèmes de discrimination entre les riches et les pauvres tout simplement. D'ailleurs des expériences de péage à l'étranger ont montré que finalement le péage n'a rien résolu en matière de mobilité, ça aide à financer d'autres choses. Ici à Bruxelles on pense plutôt au péage pour financer le RER, mais ça n'a jamais réduit le nombre de voyageurs sur autoroute. Il y a en Norvège entre autre, les expériences de péage qui ont été faites d'ailleurs pour financer des contournements autoroutiers sont un succès financier mais pas un succès de réduction de la VP. Admettons que l'on fasse le péage ici à Bruxelles, qu'est ce qui va se passer, et bien immédiatement c'est les firmes qui vont payer le péage, ce sera dans les frais d'entreprise. Actuellement, déjà qu'elles mettent à disposition un parking gratuit, une voiture... c'est une tradition ici, vous savez qu'en Belgique on a des taxes professionnelles très élevées, c'est-à-dire les taxes sur les revenus, elles sont très élevées est très progressives, et donc quand une firme veut faire bénéficier d'une augmentation de salaire non négligeable elle n'a plus avantage à le faire en argent parce que c'est tellement taxé que la firme doit dépenser 100 francs pour que finalement il y ait 30 francs d'augmentation. Donc on compense ça par des mises à disposition de voitures. Et maintenant il est fort courant que n'importe quels universitaires qui rentrent dans la vie privée reçoivent une voiture.

C'est bien l'entreprise qui est taxée, ce n'est pas l'employé ?

C'est l'entreprise, enfin, c'est les deux, mais en majorité c'est l'entreprise. L'ouvrier lui voit son traitement net. Donc, il y a des avantages en nature assez généreux. Une voiture de fonction mise à disposition est relativement courant ici.

Ce qui est contradictoire avec les mesures que l'on peut avoir sur la mobilité.

Tout à fait, et donc ça veut dire que les entreprises payent déjà cher un parking, rajoutent une voiture, et il est clair que si on fait le péage sur autoroute il sera remboursé par les firmes. Et donc ça n'aurait aucun effet dissuasif sur la mobilité, mais ça fera rentrer l'argent dans les caisses !!!

J'ai une dernière question, tout à l'heure quand vous nous avez parlé de Londres, en nous disant, il y a 18 m² à Londres, c'est des choses que vous avez lues, c'est des gens que vous avez rencontré ?

Oui, je crois.

Il y a des gens que vous pensez qu'il serait intéressant de rencontrer à Londres ?

J'ai peu d'adresse. Ce sont des chiffres que nous avons auprès des promoteurs. Le bureau à Bruxelles est étonnamment bon marché par rapport à Paris ou à Londres, la location de

bureaux est à 9000 francs belges / m² / an pour les meilleurs bureaux (les plus modernes et les mieux situés). C'est assez bon marché dans l'ensemble du marché européen.

C'est assez bon marché parce que le foncier n'est pas très cher ou parce qu'il y a suffisamment d'offre ?

Un peu de tout. Effectivement on met sur le marché autant de bureaux que la demande l'exige et donc il y a parfois des suroffres et donc un effondrement du marché, et les prix se sont tout de suite effondrés, mais dès que le marché s'est redresser, les prix se sont redressés assez spontanément : C'est la loi de l'offre et de la demande tout simplement.

Mais si le foncier est moins cher, c'est parce qu'il y a moins de demandes résidentielles ?

Non, c'est parce qu'il est trop cher ailleurs (rires).

On pourrait aussi imaginer, puisque Bruxelles est quand même une ville de lobbying où il est bon d'être, qu'il y ait une très forte demande qui fasse augmenter les prix.

C'est vrai si on avait une politique très restrictive pour attirer les bureaux.

Oui, c'est ce que vous disiez, vous donnez tout ce que ...

On suit la demande. Il y a encore des potentialités de bureaux, uniquement auprès des gares maintenant, c'est clair : gares du Nord, gare du midi...

Vous avez une idée de combien d'années de stock ça représente ?

Non je ne sais pas, je ne suis pas un spécialiste de la chose, mais je sais que c'est confortable.

Et juste pour finir, quelle est la situation du marché résidentiel sur Bruxelles ?

Il est également assez bon marché toujours comparé aux villes étrangères, l'offre est abondante, mais la demande l'est un peu moins, encore que... Je vous ai expliqué qu'il y a une fuite de la classe moyenne vers la périphérie, ça semble se stabiliser et on observe maintenant une volonté, surtout chez les jeunes de venir habiter le centre-ville. Ils expriment ça par une demande culturelle du centre-ville (proximité culture), il faut dire qu'ils ont été élevés en périphérie, et qu'ils ont donc une demande de centre-ville. On remarque de la part des jeunes ménages un attrait de la ville pour l'accès à la culture... Est-ce que cela va durer, je ne sais pas, peut être que dès qu'ils auront 2 enfants, ils repartiront en périphérie. Il faut dire que la périphérie devient de plus en plus chère et devient de plus en plus loin. Il faut aller de plus en plus loin pour trouver des prix raisonnables. Nous pensons que l'on va pouvoir capter la classe moyenne qui s'installe à Bruxelles. Ce qui fait que le marché résidentiel risque d'être relancé. Encore une fois il n'y a pas de tension sur le marché, il y a un équilibre. Il y a eu des tensions, notamment en 1991, il y a eu une tension très vive sur le marché locatif et on a eu une hausse très rapide des loyers, on ne s'explique pas très bien comment ça c'est passé. Il n'y avait plus rien à louer et tout le monde cherché à louer, mais on ne sait pas pourquoi. Puis il y a eu des constructions neuves qui se sont accélérées, et puis maintenant ça c'est atténué, et il y a un équilibre entre l'offre et la demande, tant sur le marché locatif que sur le marché acquisitif. C'est un peu la solution à la sagesse, c'est l'équilibre.

Les Pays-Bas ont des prix prohibitifs en matière de logements, parce qu'ils ont trop peu de production de logement par rapport à la demande. Vous avez un phénomène qui est très net au Pays-Bas, quand vous avez un logement vous restez dedans et donc quant au cours d'une carrière professionnelle vous devez déménager de bureaux, il y a d'énormes mouvements de population entre les villes, les gens habitent dans une ville et vont travailler dans une autre. A Bruxelles c'est de périphérie à ville que les mouvements se font, aux Pays-Bas c'est de ville à ville, ça crée des problèmes d'embouteillage impressionnant. Ils ont un véritable problème de marché résidentiel.

C'est pas un peu une volonté de protéger leurs fonciers auxquels ils sont très attachés ?

Oui, c'est ça, ils sont très restrictifs pour les constructions dans les campagnes, plutôt pour des le maintien des qualités paysagères.

ENTRETIEN 5 : ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA REGION DE BRUXELLES - CABINET DE LA MINISTRE DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS - ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT ET DES DEPLACEMENTS - ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT ET DES DEPLACEMENTS DANS LA REGION DE BRUXELLES CAPITALE - BRUXELLES (DUREE 2H30)

Document de base : Circulaire de SAEGER

Notre but général est de mieux comprendre le pourquoi des normes de stationnement et l'attitude des promoteurs face à cette question, c'est-à-dire mieux comprendre en quoi les normes de stationnement peuvent être un frein ou pas au développement des activités économiques dans les centres-villes. Sachant qu'en France on a une position très frileuse sur la question, qui est plutôt de dire "laissons faire les promoteurs ce qu'ils veulent". Sachant également que dans le cadre des PDU, l'objectif est de diminuer l'utilisation de la circulation automobile, il est clair que l'on regarde tous les moyens pour y parvenir, et les places de stationnement sont un de ces moyens. En France il y a quelques villes où il se passe quelque chose, ce n'est pas le cas de toutes mais on en connaît au moins 2 ou 3 : Grenoble, Lyon qui est une ville un peu compliquée dans ces pratiques, qui veut faire des choses, qui fait des choses et qui en même temps n'en fait pas... là on est bien placé pour s'y intéresser puisque l'on est implanté à Lyon. On pense également s'intéresser à Paris.

On aurait pu aussi s'intéresser à la ville de Strasbourg qui met également en place des normes intéressantes mais c'est une ville qui est systématiquement citée... c'est donc pour éviter un petit peu la redondance, que nous avons volontairement choisi de ne pas prendre Strasbourg.

Il est vrai aussi que sur cette question là Strasbourg n'est pas forcément la plus volontariste.

Ce n'est pas l'image que nous en avons ici.

(rire) Strasbourg fait très bien sa communication.

Il faut signaler une chose en Belgique, les pouvoirs locaux n'ont pas l'autonomie (en guillemets) de définir des normes particulières comme cela semble être le cas en France, qui me semble être fort variable entre les différentes villes. En Belgique ce n'est pas le cas, nous avons un cadre normatif léger, que nous allons vous préciser. En soit léger, on peut discuter de sa modernité et de ses intentions..., mais il faut savoir que sorti de ce cadre normatif léger, il n'y a pas d'autorisation à des variations particulières d'une ville à l'autre, donc à travers ceci on a toutes les communes belges qu'elles soient rurales, urbaines, vieilles...

Ce qui nous intéresse, c'est autant la pratique que vous avez que le fait de voir si oui ou non vous êtes volontaristes, c'est de voir comment vous abordez le problème.

Le mieux est de regarder ensemble la circulaire de SAEGER qui fait référence en la matière. C'est une circulaire, et il faut savoir qu'en Belgique ça n'a pas de force impérative, mais ça peut avoir une force impérative à contrario, c'est-à-dire que si vous ne respectez pas la circulaire, on peut vous embêter et le pouvoir supérieur peut éventuellement intervenir. Concernant la norme de stationnement, il y a quelques complications c'est que le pouvoir qui a édité la norme n'a pas de pouvoir de contrainte, direct ou indirect, sur les pouvoirs locaux. C'est une norme indicative. La circulaire a donc une portée limitée. Si, vous ne la respectez pas, le pouvoir de contrainte ne s'exercera pas directement.

De quand date la circulaire ?

1970... et certaines phrases sont d'une naïveté touchante.. On nous dit que si on n'y arrive pas d'autres mesures seront possibles, par exemple élargir les rues... enfin...tout un tas de mesures très naïves (rires).

Le tableau que vous avez en tête de circulaire vous montre l'essentiel des normes.

D'accord, alors comment ça se passe, chaque commune a un plan d'urbanisme, que l'on appelle chez nous un plan d'occupation des sols,.. Reprend t-on ces normes pour des constructions nouvelles, comment cela se passe t-il, chacun définit ses propres normes ?

E Il y a 5 services de l'urbanisme communal qui sont tenus de délivrer des autorisations, il y a la loi qui prévoit un certain nombre de chose et le fonctionnaire vérifie que ces normes soient respectées, partant du principe que ces normes sont suffisamment simples pour être retenues, ceci dit, il n'y a pas véritablement de pouvoir de contrainte, et si ce n'est pas respecté, je crains que ça ne fasse pas l'objet d'un envoi devant un commissaire spécial (ironie).

Mais au départ, il y a un document qui planifie les futures constructions ?

C'est la Région. Il faut peut être faire un récapitulatif des compétences : concernant l'équivalent du POS, c'est au niveau régional, les communes pour le moment n'ont pas de plan d'occupation du sol dans le sens du POS français, on a plutôt des petits plans de secteurs.

Au niveau national les matières ont déjà été prises en charge de façon réelle par les Régions. Et tant en région flamande qu'en région wallonne, les anciens plans de secteurs ont été remplacés en Flandre par les structures planes et en Wallonie par un plan équivalent... Il faut reconnaître que tout ceci est assez caduc... c'est d'une portée indicative avec peu de moyen de contrôle, et c'est de toute façon dépassé par la réalité... c'est une circulaire qui ne fait pas la distinction qu'elles que soient les types de zones, alors bon, vous pensez bien que dans les années 70 il était difficile d'imaginer quelque chose de plus contraignant, mais je sais qu'aujourd'hui on réfléchit un petit peu partout à une transformation de ces normes et à leur donner aussi en même temps plus de force impérative. Mais Monsieur X peut sans doute vous en dire plus sur le tracé et comment cela va se présenter au niveau de ces fameuses normes, as-tu des informations sur les tendances spécifiques à Bruxelles ?

(Ça change très souvent (rires), suivant le Ministre, suivant son chef de cabinet... A un moment donné on voulait intégrer ça dans le Règlement Régional d'Urbanisme. Pendant 2 ans on a vécu avec cette perspective parce qu'il y avait des textes officiels avec des normes très strictes, puis alors les normes que nous trouvions trop strictes nous-mêmes donc on les a assouplies, et puis alors quand le règlement était prêt on a dit : mais non ce n'est pas cette formule là que l'on va prendre, on enlève tout le chapitre du règlement, et maintenant il y a un règlement mais on parle plus de norme.

Ce chapitre 8 c'est ce que l'on appelle en langage d'initié "le chapitre 8 du RRU", et ce chapitre 8 n'est jamais sorti, a t-on une idée de l'endroit où il va se retrouver ?

Je ne sais pas.

Il va nous manquer un outil.

Donc c'est un plan régional d'affectation des sols, qui définit l'ensemble de l'affectation des sols pour toutes les communes qui composent la région et qui définit également des normes ou cela se fait-il à un niveau plus fin ?

C'est précisément la question.

C'est pour essayer de comprendre...ce qui veut dire que chaque commune... car j'imagine qu'il y a une délivrance de permis de construire comme ça se passe chez nous, chaque commune, lors du permis de construire décide des normes qu'elle demande au promoteur, comment ça se passe ?

S'il n'y a pas de changement d'ici à l'entrée en vigueur du plan régional d'affectation des sols, la circulaire reste en vigueur, donc elle reste la référence.

Donc, ça veut dire que si je fais une construction à usage de bureaux, je dois réaliser une place pour 50m² de plancher..

Et c'est un minimum...

Et si donc je veux en faire 5 pour 50m² de plancher, rien ne m'en empêche, je fais ce que je veux, à partir du moment où j'en fais plus que le minimum ?

C'est ça.

Au-delà d'un certain nombre de places de parkings, il faut demander un permis d'environnement (c'est propre à la région de Bruxelles) qui fait une étude d'incidence, où tout un comité d'étude se réunit pour déterminer si ce qui est proposé est acceptable ou pas.

Quelle est la taille du parking ?

200 places. A partir de 200 places il faut une étude d'incidence.

Et qu'est ce que l'on met dans "étude d'incidence" ?

Beaucoup, c'est très lourd.

Tous les impacts environnementaux, il y a une directive européenne qui donne les études d'incidence. C'est une transposition des études d'impacts.

Ce qui est souvent reproché à ces études c'est d'avoir des périmètres très grands, ce qui a pour effet qu'il y a régulièrement des recoupements, et ça fait un peu la fortune des bureaux d'études. C'est un des reproches que l'on entend... il y a une certaine lourdeur, d'un autre côté, je crois que c'est encore un peu tôt pour tirer vraiment le bilan de ces choses. Il y a une incontestable lourdeur d'énoncé.

N'y a-t-il pas des dispositions qui sont valables en cas de parkings plus limités mais qui donne l'objet malgré tout d'un travail plus limité ? C'est un point sur lequel on pourrait vous répondre ultérieurement.

Il y a le permis d'environnement et le certificat d'environnement. Selon si l'installation est classée A ou B, c'est-à-dire en fonction du nombre de places, selon si elles sont enterrées ou en sous-sol, ou à la surface... donc 200 places c'est en sous-sol.

Est-ce que l'on en refuse beaucoup d'étude d'incidence ? Ou est-ce que l'on se dit, il y a trop de places il faut diminuer, et si oui, pour quelles raisons ?

On conseille de diminuer.

Il y a toujours enquête.

Ou alors ce que l'on demande c'est un plan de transport d'entreprise.

Vous avez le meilleur exemple qui se trouve ici près de chez nous. Vous avez là 3000 places de parkings pour le Parlement Européen.

C'est un immeuble qui emploie combien de personnes ?

Quand tout sera rempli, il y aura 6000 – 7000 personnes, plus les visiteurs. Mais là c'était politiquement dur de faire 3000 places alors que dans tous les documents officiels on disait qu'il fallait faire respecter la circulaire de SAEGER. On s'en est sorti en mettant dans les conditions du permis qu'il y aurait un comité de suivi du fonctionnement du parking, donc à des conditions évidemment assez strictes. C'est-à-dire on ne peut ouvrir l'entièreté du parking qu'en cas d'événements exceptionnels. On peut aller jusqu'au 3000 places qu'à certain moment quand il y a des sessions importantes, sinon on ne peut ouvrir que 2000 places. D'ailleurs je crois que pour l'instant en fonctionnement normal, il n'y a que 1500 places qui sont libérées.

La première étape avait été d'en libérer 800, puis ils sont montaient ensuite à 1500. Pendant tout un temps c'était qu'à un niveau... mais surtout parce que les autres n'étaient pas prêts..(ironie).

Mais enfin ce dossier là est un dossier particulièrement critique dans la mesure où il est soumis à une concurrence... chaque ville pensant qu'en offrant plus de places elles ont plus de chance de fidéliser la clientèle européenne... c'est un dossier différent d'autres dossiers de ce genre, c'est un peu un dossier à part, et il ne faut pas généraliser à partir de ce dossier là.

Je me souviens que ça avait l'objet d'un petit article dans transport public (revue qui paraît en France tous les mois, et c'est des exploitants de transport qui sont

derrière), et ils en avaient parlé de cette histoire de bâtiments de la Commission Européenne qui voulait beaucoup plus de place que ce que la région de Bruxelles voulait en octroyer, et ils mettaient en parallèle, et c'est vrai que c'est paradoxal, que le Livre Vert venait juste de sortir et dans lequel on disait qu'il fallait construire moins de places, dans lequel on prônait moins de pollution, moins de voiture... et qu'en même temps on construisait autant de places de stationnement.

Mais c'est vrai qu'il y a quand même une vraie question derrière, qui poussait par rapport à ça, c'est toute la Commission dans son ensemble ?

C'était le Parlement. En fait, le Parlement en lui-même est divisé, je dirais que les fonctionnaires et les parlementaires qui travaillent là sont très divisés.. Leurs voitures c'est bien, mais celle de l'autre c'est moins bien.. Mais il y a avait au sein du Parlement, lorsque l'on a fait ce demi-permis à 1500 places il y a eu de barricades à l'entrée du parking de la part de Députés "Ecolo" et c'est ça qui a restreint pendant un temps, de fait, l'occupation des nombres de places... simplement parce que ça semblait mieux de faire comme ça, et donc il y a quand même un encouragement dans Bruxelles les fonctionnaires européens sont une catégorie de personnes qui prennent beaucoup les TC.

Il faut relativiser quand même.

Je voudrais revenir sur l'étude d'incidence qui a été faite, qui va assez loin puisque ça va jusqu'à la simulation de trafic, avec cartographie...

Mais elle n'a pas de mesure contraignante pour autant ? Puisque vous nous avez dit tout à l'heure que vous "conseilliez".

Non, elle n'a pas de mesure contraignante, mais il peut y avoir des conditions d'exploitation.

Mais ça ressemble au concept de charge d'urbanisme que l'on rencontre beaucoup outre atlantique et qui est en train de d'apparaître ici en Belgique, à savoir que finalement en arrive un peu dans un système anglo-saxon, on n'a pas de droit positif, de droit a priori, mais finalement au cas par cas on négocie certaines situations, ce qui n'est pas toujours très sain, mais ça nous éloigne complètement d'une philosophie d'une circulaire nationale, puisque c'est au cas par cas. Donc pour l'instant ce que je peux vous dire c'est qu'il n'y a pas de nouvelles normes générales, il y a plutôt une discussion aux cas par cas.

C'est vrai qu'il y a beaucoup de voitures qui seront attirées, mais alors on peut faire un permis évolutif selon la situation et en contrepartie il faudra faire un plan de transport d'entreprise... c'est un peu donnant-donnant.

Mais est-ce qu'il y a des moyens de contrôle après. Par exemple la Commission Européenne qui dit, je vais ouvrir mes 3000 places que très ponctuellement, à la limite rien ne l'empêche après de dire que finalement elle l'ouvre tout le temps... une fois que les places sont faites, qu'est ce que l'on va faire pour surveiller l'utilisation ?

Il y a des contrôleurs de l'IPGE qui est chargé du contrôle du respect des permis d'environnement. Et d'ailleurs ils sont intervenus une fois à l'improviste et alors c'était presque la guerre entre le Parlement et l'Institut... Evidemment on aurait pu donner un coup de fil avant de venir !!! (ironie).

J'aimerais revenir sur un point que vous avez soulevé il y a un instant, c'est sur la concurrence qu'il peut exister entre les différentes villes, est-ce que vous pensez que la concurrence peut être un frein à l'instauration de normes plus rigoureuses ?

Moi je crois que oui, on vient de le voir dans le coup de l'aéroport, on tente d'imposer une norme, pas si méchante, qui est d'interdire pendant 4 heures, en pleines heures creuses de la nuit le décollage des avions de l'aéroport... c'est un drame parce qu'aussitôt l'entreprise dit que dans ce cas là elle ce n'est pas un problème et qu'elle pourra très bien dans ce cas là aller à Cologne... Donc je crois réellement que c'est un élément de concurrence. Autour de Bruxelles, il y a aussi l'autre aspect des choses qui est que Bruxelles, et je dirais même le pouvoir Régional n'est pas très grand, parce qu'il s'arrête, je dirais même pas à la totalité de la ville avec son hinterland naturel, et donc la région flamande ne manque pas une occasion de pousser en avant sa propre périphérie, et donc on sent objectivement ou subjectivement une forme de concurrence entre la ville qui est un peu trop réduite sur le plan économique,

sans discuter du plan institutionnel qui est un autre problème, mais sur le plan territorial c'est un peu en dessous de l'hinterland normal de la ville et du coup cet élément de concurrence est très perceptible à Bruxelles, ce qui fait que nous tout ce que l'on peut faire prendre comme mesure au niveau Fédéral, on serait heureux parce que ça rend la concurrence moins vive, ça ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de concurrence à plus large échelle entre les capitales, et ça peut jouer aussi, mais ça ne joue pas dans la même mesure et pas nécessairement dans les mêmes axes.. Moi c'est mon avis, mais maintenant je ne sais pas si tout le monde le partage. Donc nous sommes obligés d'être prudents par rapport à ça, parce que même si on a raison il suffit que les autres pensent que l'on a tort !

Je pense que le stationnement fait partie de la mobilité en général, et à Bruxelles on a le projet RER aussi (Réseaux Express Régional) qui va normalement donner plus d'implication au stationnement. Il y a une étude sur les effets du RER sur le stationnement. L'étude STRATEC par exemple qui montre les risques de délocalisation des gens avec le RER...

C'est-à-dire que l'on craint que le RER (3-4 trains par heure, avec plusieurs arrêts rapprochés) permette au Bruxellois finalement d'aller s'installer à la périphérie et d'accéder tout aussi facilement au centre. On craint un exode.

C'est pourquoi il y a aussi toute une série de réflexion de façon à améliorer le tissu urbain central de façon à lutter par d'autres aspects contre la fuite des centres urbains. Mouvements que l'on arrive plus ou moins à freiner dans la belle périphérie intérieure, mais je ne suis pas sûr que dans le nord ou à l'Est ou à l'Ouest, ce mouvement de fuite ne soit pas plus marqué.

Alors que le but du RER et de limiter les navettes quotidiennes domicile – travail, il ne faut pas non plus que l'on augmente le nombre de "naveteurs".

(Monsieur X) Ce que je voudrais dire aussi pour revenir aux études d'incidence, qui me semble un point intéressant, c'est qu'ayant participé à plusieurs études d'incidence, et par exemple je connais un bâtiment où on propose 700 places... alors dans le cadre de l'étude d'incidence on essaye honnêtement d'objectiver le nombre de places qu'il faut pour cet immeuble, et bien suivant les hypothèses que l'on prend, on aura entre 400 et 800 places. Avec des calculs tout à fait honnêtes, avec toutes sortes de scénarios. Les hypothèses peuvent être les suivantes : combien de m² pour 1 employé, est ce 20, 25, 30, 35 ? En ce moment on nous dit que c'est 15m², sans doute parce que ce sont des bureaux où les employés ne viennent qu'à mi-temps ou bien les employés partagent le bureau... ça c'est une première chose. Deuxième chose, à quel horizon est-ce que l'on se place, puisqu'on a le RER, tout le monde prêche pour le RER qui doit résoudre tous nos problèmes mais le RER c'est pour 2008, et on va construire un bâtiment dans 1 an ou 2... alors quoi ! Qu'est ce que l'on va prendre comme répartition modale ? Ou bien il faut imaginer que l'on ferme le parking progressivement !!! (ironie), puis alors il y a les visiteurs qu'il faut intégrer au calcul, il y a alors la proximité d'une gare ou pas, et il y a aussi une chose dont on n'est pas maître ce sera le domicile des gens qui vont travailler là, parce que le hasard fera peut être que tous ces gens viennent d'une zone mal desservie ou bien le hasard fera qu'ils viendront tous du centre de la ville...

Et dans ce cas là qu'est ce que l'on fait ? On prend les hypothèses maximales ou les hypothèses minimales ? Qu'est ce que l'on fait concrètement ?

Ah, le bureau d'études dit que la prudence veut que l'on prenne le maximum (rire).

Quand vous dites 800 places, ça veut dire qu'il y a plus de places que d'employés ?

Non, si on fait 800 places ça veut dire qu'il va y avoir environ 1500 employés. Je continue sur mes hypothèses, tout dépend aussi du programme de l'immeuble que l'on ne connaît pas avec précision parce qu'il y peut être 1 ou 2 étages que l'on va réserver finalement à des commerces ou autre.. Tout ça pour dire que c'est un problème difficile.

Vous avez des enquêtes qui vous permette de définir la répartition modale sur la région de Bruxelles ?

Pour ça on est plutôt bien pourvu.

Vous avez des éléments que vous pourriez nous donner pour savoir quelle est la part des gens qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ?

Au niveau global, ça doit être possible.

Au niveau de la région de Bruxelles, c'est juste pour avoir une idée.

On peut déjà vous donner le plan IRIS.

(Monsieur X) Disons, que pour continuer mon idée, il y a certainement une méthode à élaborer, ou bien on se dit que c'est un problème purement politique, bon, il y a les données objectives et on n'en tient pas compte... enfin bon, il y en a certain qui feront ça, qui auront un objectif politique et qui se disent de toute façon il y a trop de parking et donc on va maintenant en faire trop peu ou bien alors on va s'arranger entre immeubles... il faut encore que ça se fasse et c'est pas toujours facile, notamment quand comme pour la Commission, on a des gens d'élites et il faut les protéger avec toutes sortes de "patches", il faut vraiment qu'il y ait des éléments de sécurité, et on ne peut pas faire rentrer n'importe qui dans ces parkings donc même si sur les 3000 places il y en a 1000 qui sont vides, on ne peut pas les utiliser.

Il avait en effet été question de partager ce parking, sauf que l'on a pu résoudre les problèmes de sécurité.

Donc, personne ne les utilise ?

Non

Heureusement car si c'était 3000 véhicules de fonctionnaires ça voudrait dire qu'il y aurait une pointe du matin, et il faudrait alors imaginer 1,5 km d'autoroutes pendant 1 heure... je ne sais pas si vous voyez ce que ça peut représenter dans le tissu urbain...

(Monsieur X) Je crois aussi qu'il faut se méfier de la littérature. Par exemple on voit des chiffres à NY par exemple avec 1 place par 600m².. Mais enfin, je voudrais voir ça. Donc aller se baser sur des normes que l'on va chercher un petit peu n'importe où, ça ne veut pas dire grand chose.

Plus près de chez nous il y a l'exemple londonien que l'on n'a pas encore abordé, mais où les normes sont très coercitives et depuis plus de 30 ans (depuis les années 65 environ). Mais bon pour eux c'est une question de survie aussi, c'était soit en faisait des 2x3 voies partout dans le centre de Londres pour amener les naveteurs, soit on mettait des zones très strictes, il y avait un choix politique très fort. Londres reste quand même la ville la plus attractive en Europe en terme économique, c'est pour ça que c'est intéressant de l'étudier.

Le stationnement en ville est extrêmement cher et le métro est très facilement utilisé. On parlait de normes, si on a des normes au niveau européen, l'effet de concurrence ne jouera plus.

Sachant bien qu'en France il n'y a pas de définition de normes au niveau national, il faut être clair là dessus, c'est chaque ville qui pas ses POS ou ses schémas directeurs et ses plans d'urbanisme locaux, définit des normes ou n'en définit pas, ce n'est pas une obligation. Nous on veut apporter un peu d'éléments de réflexions en ville parce que c'est vrai que l'on est dans un domaine où tout le monde dit, il faut faire des places de stationnement sinon on aura plus d'entreprises qui vont vouloir venir chez nous, donc ce qui nous intéresse c'est regarder ce qui se passe un peu ailleurs et de voir si c'est un discours que l'on retrouve et / ou une réalité.

Le discours c'est sûr on le retrouve. Moi je voudrais poser une question, et peut être que la réponse est vite donnée, au vue de l'expérience de l'étude d'incidence n'est-il pas prévu une certaine normalisation de la méthode ?

(Monsieur X) Pour l'instant non. On donne l'agrément et on peut le retirer.

Donc, maintenant tout le monde sait que c'est la circulaire De SAEGER qui fait référence en matière de réglementation, sauf que pas tout le monde sait ce qu'il y a dedans, et en l'occurrence la possibilité de lever une taxe sur les immeubles qui ne respecteraient pas ou qui respecteraient trop ou trop peu d'emplacements de stationnement et qui alors servirait à financer la politique générale de la mobilité soit les parkings publics.

Quel est le montant de la taxe à payer ?

C'est assez cher, à mon avis la taxe n'a jamais été appliquée, je ne connais personne qui ait osé.

Pour bien comprendre, le plan IRIS est pris par la Région c'est ça ?

C'est ça, c'est un plan des déplacements pour l'ensemble de la Région.

Au niveau indicatif, il faut peut être signaler que c'est un volet spécial mobilité d'un plan régional de développement, et il se traduit par le plan régional d'affectation des sols.

Pouvez vous nous dire rapidement quels autres types de mesures sont prévus dans ce plan par rapport à la mobilité.

(Madame X) Il y a l'amélioration des TC, donc, l'augmentation de la fréquence et des lignes, l'amélioration pour les piétons et les cyclistes (passage de 1 à 10% de cyclistes d'ici l'an 2005)...

C'est ambitieux.

Ecoutez, je crois que nous avons environ 160 ou 200 mesures... C'est un excellent plan, mais assez long. Les gros points, c'est le RER, la politique du stationnement, empêcher le trafic de transit de passer dans le centre-ville et le développement de l'alternative à la VP.

Qui dit développement de l'alternative dit donc de pousser les gens à utiliser d'autres modes, a priori on sait que ça ne se fait pas naturellement, donc en matière de stationnement, c'est un plus grand contrôle du stationnement public, c'est ça ?

Oui.

Et par rapport au stationnement privé alors, il y a des mesures qui vont plus loin que ce qui existe actuellement qui sont prévues ?

Au niveau du stationnement, le plan est très très prudent, bien sûr les objectifs n'ont pas été cachés, c'est d'essayer au maximum d'enlever le stationnement en voirie et de le mettre de préférence en sous-sol, sachant que c'est hors de prix et qu'il faut trouver une manière de la financer, c'est un objectif clair, là où ça devient moins clair : c'est, on va en créer ou on va en détruire ? C'est d'ailleurs une mauvaise question et une mauvaise réponse parce qu'on va en créer à certains endroits et on va en détruire à d'autres, est ce que l'on en détruira plus qu'on en créera c'est difficile à dire ça dépend un peu de la structure, mais c'est aussi connaître l'offre !!! Enfin, c'est connaître beaucoup de chose et ce n'est pas évident, c'est financer, c'est financer le contrôle et c'est un problème complexe. Il est question aussi de mesures d'aménagement, il y a un point sur lequel Monsieur X est passé rapidement et qui me paraît un point fort important, c'est les mesures sur le type de circulations autorisées. Dans l'ensemble, si on écoute le langage politique, quasiment toute la région devrait par principe être une zone 30 gigantesque sauf des voies dites inter-quartiers et des voies dites de transit et axes métropolitains, et alors sur ces axes seraient autorisés des vitesses différentes, des possibilités de livraison...

Et donc au niveau des stationnements des bureaux il y a des mesures spécifiques envisagées ou pas du tout ?

Je ne sais pas

(Monsieur X) La seule chose peut être, c'est qu'avec le nouveau RER qui est financé en grande partie par le Fédéral, j'ai entendu que le Fédéral peut mettre des conditions sur le financement à condition qu'il soit également impliqué sur le stationnement, parce que le succès réel dépend aussi de la gestion du nombre d'emplacement privé et public.

En principe il est prévu une adaptation de la circulaire.

Mais ça ne sera pas fait au niveau fédéral.

Pour votre recherche, j'aimerais attirer votre attention sur l'expérience hollandaise qui *mutatis mutandis* est appliquée aussi dans le plan IRIS et dans les études. Vous connaissez le modèle ABC... à Bruxelles, cette politique ABC n'est pas une politique, c'est une analyse ABC, il n'y a pas pour l'instant de normes différenciées selon l'endroit où se situe l'entreprise potentielle. En Hollande la politique ABC est une vraie politique, au sens où, si vous voulez vous mettre à tel endroit, que vous êtes une entreprise de type X vous DEVEZ appliquer la

norme de type A ou B ou C. Ca représente un nombre de places de stationnement en pratique pour les bureaux qui est différent si vous allez en périphérie que si vous allez au centre. Je vous signale qu'ils ont constaté qu'il y avait alors un certain nombre de délocalisation, en tout cas que des entreprises préféreraient se mettre en zone C alors qu'elles auraient peut être eu plutôt intérêt à se situer en zone A, mais l'on fait pour des raisons de plus grande liberté... Tout ceci est peut être aussi politique, après tout je ne sais pas...en tout cas, je ne juge pas, je constate.

On est bien d'accord que la politique ABC n'a pas toutes les vertus que l'on pouvait lui voir au départ.

Donc, ça représente malgré tout un effet de la disponibilité des places sur l'activité économique. On a aussi dans nos contacts, et notamment des contacts à Genève, où ils ont fait pas mal d'études, à savoir : La relation entre le nombre d'emplacements de stationnement dans les services publics et l'usage de la VP, et ils se sont rendus compte qu'il y a avait une corrélation terriblement forte, alors qu'au contraire la relation très forte que l'on suppose ou que l'on présuppose entre le commerce et le déplacement automobile, surtout calculé en termes de valeur ajoutée au niveau des commerces était beaucoup plus faible. Même étude du côté hollandais, et si j'ai bien compris, il y a une étude qui est en cours sur l'avenue Louise (Bruxelles) et qui est en train de démontrer la même chose, à savoir que la relation entre le commerce et le mode déplacement est démentie.

J'imagine que tout cela va alimenter le COS.

Oui j'imagine

C'est bien notre question de fond, c'est de savoir si le stationnement est oui ou non déterminant ou pas dans les choix du mode de déplacement. Un promoteur nous dira facilement en France "mais ça va de soi, il est inconcevable de construire un bureau sans une place de stationnement", la question maintenant est de savoir si c'est si vrai que ça pour la personne qui après achète le bureau ou le loue, et si elle a vraiment tant envie que ça qu'il y ait du stationnement pour ses employés.

Encore faut-il l'avoir déjà mis en situation de ne pas avoir de places de stationnement. A t-il déjà été en situation de choix. C'est vrai que le promoteur nous dit "ça va de soi, le bureau va avec une place de stationnement, mais est ce que l'acheteur a déjà été face au choix de ne pas en avoir, pour l'instant, il ne semble pas que cela a été le cas.

Je crois que c'est sur, ça dépendra de la ville, parce que Londres visiblement n'en souffre pas, mais Londres c'est Londres !!! Tout cela risque d'être difficilement comparable.

Londres est intéressante pour nous par rapport à Paris, c'est surtout ça qui nous intéresse, on est bien d'accord que pour Bruxelles, Lyon ou Grenoble peuvent être comparables.

Je reviens sur Bruxelles un peu par rapport aux promoteurs, vous avez des échos des promoteurs privés... par rapport aux études d'incidence est-ce que vous avez des gens qui demandent beaucoup de stationnement, est-ce que vous avez des gens qui sont prêts finalement assez facilement à diminuer ce qu'ils demandent au départ ?...

(Monsieur X) Non, ils essaient de respecter la circulaire.

La circulaire demande de faire 1 place pour 50m² donc on fait 1 place pour 50m².

(Monsieur X) Il y a un immeuble dont on parle, c'est le Martini Center, dans le centre où on va rénover la tour mais sans parking... ce qui a mon avis n'est pas tout à fait vrai parce qu'ils vont profiter du parking qui se trouve sur la place en dessous, qui n'est pas dans l'immeuble à proximité. 200 places environ seront disponibles.

C'est vrai, mais c'est typiquement un cadre de complémentarité, car vous avez un centre d'activités commerciales qui marche relativement peu en semaine et qui permet de récupérer le même parking public à des fins de bureaux dans la semaine et commercial en fin de semaine ou le soir. C'est un beau cas.

D'accord, mais il faudrait voir quand même comment ils justifient les 200 places. J'ai des études d'incidence sur des immeubles voisins qui n'obtiennent pas du tous les mêmes résultats.

C'est vrai que si l'on fait 2 fois une étude d'incidence à 2 moments différents dans le même immeuble, on aura des résultats différents.

Qui est derrière l'étude d'incidence ?

Les consultants.

Y a t-il une commission derrière ?

Oui, il y a un comité d'accompagnement.

Qui compose le comité d'accompagnement ?

Les communes, nous-mêmes (Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale), l'Institut qui contrôle le permis, l'urbanisme...

Mais en France, vous avez aussi les études d'impacts ?

Par rapport aux parcs de stationnement en France on n'a pas ce genre d'approche. On pas d'études d'impacts sur un parc de stationnement lié à un bureau.

Non, vous c'est la hauteur des bâtiments, c'est des normes de sécurité.

Oui, ce n'est pas des normes de déplacements, ça n'a rien à voir.

On en revient un petit peu au même, puisque tant de hauteur ça veut dire tant de personnes dedans.

Au niveau du contrôle, il faut peut être spécifié certaines choses. Le contrôle des stationnements en infraction s'effectue par les polices communales qui sont chacune autonomes.

Il faut peut être signaler ceci aussi, la commune de Saint Jos (émet 10 000 procès verbaux pour des problèmes d'infraction aux stationnements payants par an. Les 10 000 ont été classés sans suite, et pas une n'est sorties sous forme de poursuite du contrevenant. Cela dit, il est vrai que les polices tendent à se conformer aux directives du procureur, tout simplement parce qu'elles savent que si elles ne le font pas leur travail ne sert à rien, donc elles ne poursuivent que ce que le parquet dit qu'il faut poursuivre. La justice en Belgique est absolument débordée, le Procureur dit "en ville en dessous de 80 km heures on ne poursuit pas "...c'est affolant !

Les polices donc ne se donnent plus la peine de contrôler ce que le parquet dit ne pas poursuivre.

Vous parliez tout à l'heure de connaître l'offre, vous avez une idée de la répartition offre publique offre privée ?

On n'a aucune idée et justement on est en train d'essayer de mettre au point une banque de données du stationnement en région de Bruxelles-Capitale, pour voir un peu quels sont les champs apportés. On fait ça dans un premier temps uniquement au niveau de la voirie et alors ensuite il faudra l'agrandir par ce qui est derrière îlot, pour l'instant on n'a pas vraiment de données.

Par les enquêtes déplacements vous ne pouvez pas remonter, ou les estimer ?

Les estimations ne nous permettent pas grand chose.

Ca c'est vrai que c'est un gros problème. Déjà pour connaître la demande c'est difficile, c'est une horreur parce que ça varie et c'est très contextuel, mais pour l'offre, ce qui me frappe c'est que dans les contacts que l'on a eus avec les villes françaises.... Les villes françaises tonnerre de Brest on quelque chose de sérieux... en tout cas il y en a certaines qui ont une véritable carte de l'offre, et nous, nous n'avons pas le 1^{er} tier du quart de ce qu'elles ont. Et c'est en autres choses la raison pour laquelle nous voudrions instaurer un observatoire du stationnement. Ce serait un lieu de surveillance de l'obtention des données et ça c'est important.

(Monsieur X) En Flandre, on a quelques villes qui ont établi une régie pour le stationnement public, mais je crois bien qu'ils n'ont rien pour le stationnement privé.

Finalement connaître l'offre publique ce n'est pas le plus compliqué.

Oui ça c'est assez facile, surtout concernant l'offre publique – publique, pour l'offre publique – privée c'est plus compliqué : les parkings qui sont à l'arrière des hôpitaux, dans les sous-sols des bureaux...

Votre étude porte uniquement sur les normes relatives aux bureaux ou sur tout immeuble à construire ?

Non, uniquement les bureaux, le logement en France n'est pas tellement un sujet d'enjeu par rapport aux normes, tout le monde est assez d'accord pour dire il faut faire du stationnement dans les logements. Après la question est de savoir s'il faut en faire beaucoup ou pas, mais l'enjeu n'est pas là, l'enjeu est plus sur les bureaux puisque l'on sait que c'est le principal déterminant du choix du mode de transport.

Mais cela dépend quand même du type de ville auxquelles on répond, parce que nous quand nous avons 1 immeuble 5m5 de linéaire, 3 ménages, motorisation égale 3, c'est difficile, ça ne rentre pas.

Je parle pour les constructions neuves.

Effectivement sur les constructions neuves on peut jouer.

J'avais une petite question de détail par rapport à l'IBGE, ils ont un pouvoir de vérifier si ce qu'on leur a demandé est bien réalisé ou pas ? Comment ça se passe ?

Dans la pratique je ne sais pas, ils peuvent normalement exiger que la demande se réalise, et ils peuvent retirer le permis et exiger qu'une nouvelle demande soit faite.

C'est quoi un permis d'environnement concrètement, pour nous c'est un concept assez nouveau ?

C'est une autorisation d'exploitation.

D'accord.

En Belgique, l'organisation est telle que l'Etat Fédéral a un pouvoir de police qu'elle exerce à travers sa gendarmerie et certaine division de la police nationale, et les autres sont les pouvoirs locaux. Or au niveau régional vous n'avez pas de police, or c'est la région qui a les compétences environnementales et de la politique de la mobilité, donc on pourrait en toute logique dire "ce serait bien d'avoir un corps de police pouvant intervenir à ce niveau"... mais à l'IBGE ils ont réussi à faire admettre qu'il y ait des agents de l'IBGE qui peuvent avoir une sorte de pouvoir de police et donc un pouvoir de constat, d'intervention... mais dans les compétences qui sont celles de l'IBGE. Ce qui explique que beaucoup d'éléments de la politique de mobilité à Bruxelles sont gérés, ce qui n'est pas sur le plan philosophique une mauvaise chose, à travers la problématique environnementale, parce que si vous essayer la gérer à travers une problématique économique vous n'êtes pas prêts d'y arriver, la problématique de la mobilité en tant que telle c'est pas toujours facile non plus, alors que la politique environnementale ça c'est clair. La logique joue à travers l'environnement et il est vrai qu'il y a une sorte de corps de fonctionnaires qui disposent de compétences très policières.

D'accord, donc l'IBGE dit : je vous enlève votre permis d'exploitation, donc il y a un renégociation ?

Oui, ils doivent introduire une nouvelle demande d'un nouveau permis d'environnement, donc refaire toute la procédure avec l'étude d'incidence et donc forcément se conformer aux normes qui seront acceptées par les autorités régionales, par les riverains...

Je trouve que philosophiquement parlant le cas de la Commission Européenne est assez intéressant, de voir que la commission qui dit qu'il faudra faire attention à l'environnement ne soit pas celle qui donne les meilleurs exemples.

Soit dit en passant, les Ministres bruxellois ont fait une sous-enchère entre eux, c'est à qui proposerait le moins de parkings possibles... enfin, il y avait visiblement de l'électoratisme dans l'air et ils ont demandé des chiffres de plus en plus bas, et finalement ça c'est dégonflé.

Et un permis d'exploitation, il peut aller jusqu'à dire "vous devez ouvrir votre parking à d'autres usages" ?

Il n'y a pas de limite.

C'est-à-dire que l'on aimerait bien introduire notamment au niveau du développement du plan de transport des marchandises dans Bruxelles certaines notions plus spécifiquement liées à la circulation notamment des marchandises. Donc pouvoir introduire des normes de types "si vous avez plus de x livraisons par semaine, vous devriez utiliser l'itinéraire du moindre mal" dans un 1^{er} temps, voir des heures d'accessibilité etc.... , mais bon, tout ça c'est encore un travail à faire pour que ce soit introduit dans cette ordonnance sur les permis d'environnement, mais bon, on va y travailler. Sinon, on n'a pas beaucoup d'outils non plus au niveau de la circulation des marchandises.

A propos des livraisons, il y a peut être quelque chose à dire et qui nous touche quand même beaucoup dans une ville comme Bruxelles qui est semi-bureau / semi-industrielle (Bruxelles a un passé industriel encore fort comme beaucoup de villes Belges), il y a un problème spécifique, que ce soit dans les zones commerciales ou dans les zones industrielles (qui n'ont pas les mêmes besoins), c'est que notre code de la route ne prévoit la notion de livraison en tant que telles, on prévoit un arrêt pour charger ou décharger des personnes ou des choses, mais sans limite de temps... Ainsi, les livraisons de carburant posent des problèmes, les déménagements posent des problèmes...et on ne peut absolument rien faire. Alors on a discuté avec l'administration fédérale pour essayer de faire intervenir cette notion, mais on se heurte à des pratiques, des habitudes qui ne bougent pas... personne ne veut toucher au concept... D'accord, si le concept est difficile à manipuler, je veux bien... mais il faut en parler.

Sur le permis d'exploitation, j'ai une dernière question, quels liens il a avec la circulaire, par quels textes il est sous-tendu ...?

C'est une ordonnance, qui vaut force de loi et qui est fait par la région (spécifique à la région bruxelloise).

Et c'est ancien comme méthode ?

C'est ancien, mais elle a été renouvelée en 92.

Sur la question des permis d'environnement, il y a quand même un problème, c'est celui du contrôle.

Un autre sujet aussi, en France on sait que les entreprises publiques offrent beaucoup de stationnement à leurs employés, beaucoup plus que l'offre privée. Ce qui revient à dire que l'Etat dit : il faut des PDU, alors qu'il est finalement le moins bien placé pour le dire. Est-ce que chez vous c'est la même chose ou pas, est-ce que vous avez des politiques un peu vertueuses au niveau de l'Etat Fédéral, au niveau des collectivités....

Je n'ai pas visuellement l'expérience d'entreprises publiques qui offrent tellement de facilité.

A Bruxelles maintenant, toute entreprise de plus de 200 employés devra mettre au point un plan de transport de son personnel, cela s'adresse à l'ensemble des entreprises publiques et privées.

Des mesures véritablement intéressantes seront-elles prises ?

Des mesures vers la mobilité durable.

Et comment ça se traduit ? Ca se traduit par une reprise de l'étude de l'exploitation du parking après ?

(...)

C'est-à-dire, il y a obligation de faire un plan, est ce que ça veut dire qu'ils le font sans après être vérifiés ?

C'est l'IBGE qui va gérer ça. Il y aussi le développement d'un système de label délivré par l'IBGE pour lesquelles les entreprises vont concourir également. Je pense qu'il y en a un certain nombre qui d'office y participent dès à présent... donc ils doivent aborder certains

aspects environnementaux dont les plans de transports, et donc là ils sont obligés de remettre un rapport annuel.

Pour obtenir le label, y a-t-il un cahier des charges à respecter ?

Ca fait parti d'un comité d'accompagnement qui définit selon l'entreprise le pourcentage d'amélioration à fournir (selon différents critères).

Et ça c'est toujours une politique régionale ?

Oui.

Chez vous, avez vous le sentiment qu'il y ait une réelle volonté de prendre en compte les problèmes de déplacements ?

Je pense que oui.

J'ai une autre question, vous avez parlé d'exploitation de parking et de permis d'exploitation, est ce que cela sous-entend que le parking peut être dissocié de l'immeuble ?

(...) Oui on peut occuper l'immeuble. Il peut être dissocié dans des cas spécifiques. Mais ce n'est pas la règle générale.

Vous auriez des noms à nous donner à l'IBGE que l'on pourrait contacter ?

Au niveau lien avec la mobilité c'est Ariane MARTENS (orthographe !)

Vous avez eu tout à l'heure une réflexion qui disait "pour avoir de l'espace à Bruxelles il faut avoir des sous", est ce que vous ne pensez pas que finalement ça pourrait être une opportunité pour les promoteurs de ne pas avoir à construire de place de stationnement, dans la mesure où la construction d'une place de stationnement coûte ?

C'est déjà l'un des arguments des plans de transport. On essaye de les persuader que s'ils font une économie d'une place de parking, ils vont faire une économie substantielle et pourront dédier cet espace à autre chose.

Quand vous dites que vous essayé de les persuader, ça veut dire qu'ils ne vous entendent pas ?

C'est-à-dire, que c'est un vent nouveau.

Le problème c'est le gauchissement toujours potentiel du système "si vous pouvez en vendre ou recéder votre place de parking à un autre, c'est in-maîtrisable"... vous la valorisez votre place à ce moment là.

Je me rappelle du séminaire à Paris où ce genre de chose avait été évoqué. Si, on ne surveille pas les normes au niveau du logement (bien que je n'y sois pas favorable parce que la vitalité des villes fait qu'à tort ou à raison ça fait encore partie de l'inconscient collectif que de vouloir un certain nombre de places) seulement si celui-là est convaincu par un certain nombre de mesures de ne pas utiliser sa voiture mais le recèle à une entreprise, c'est foutu ! Donc, c'est la limite du raisonnement : baisser du côté des bureaux et monter du côté du logement... On risque de perdre la guerre !

Et la taxation des places de stationnement au lieu de travail c'est quelque chose qui a déjà été évoqué chez vous ?

Ca a été évoqué et ça a été reçu avec perte et fracas, on a essayé, mais... je ne connais pas de taxes communales spécifiques sur les emplacements de parkings (je connais les taxes spécifiques sur les emplacements de bureaux). Je me rappelle d'un projet qui été de 1000 francs (150 €) par an par emplacement.

Ce n'est pas énorme.

Oui, mais il faut commencer petit ! C'est un projet qui n'a jamais aboutit !

Et ça encore ça pourrait être un projet régional ?

Maintenant c'est au niveau régional (partage régional / communal). C'est en fait communal sous tutelle régionale.

Et quand vous disiez que ça avait été refusé avec perte et fracas...

Politiquement ça a été refusé, personne n'osant abordé ça... les taxes sont toujours un problème politiquement délicat ! Et la proximité de la région et de ses communes à Bruxelles, fait que vous êtes à la fois coincés par les élections régionales et coincés par les élections communales... c'est les mêmes. Vous savez, un an avant les élections régionales et un an avant les élections communales, il ne se passe rien !!!

Enfin vous êtes plus dans une politique, globalement si j'entends bien, un peu de négociation que de contrainte. Les normes plafond par exemple, ça n'a pas l'air d'être un objectif pour vous, par contre plan d'entreprise, plan d'exploitation des parkings... finalement on est plus dans du dialogue et on essaye de faire prendre conscience, de faire changer les choses... c'est plus de la négociation, ou je me trompe ?

Vous ne vous trompez peut être pas, mais je pense qu'il ne faut pas exclure trop vite la question des normes plafond, parce que c'est quand même à l'ordre du jour, c'est écrit dans la déclaration, et c'est un sujet sensible. Le risque est que les entreprises vont se délocaliser, elles iront en Région Flamande. C'est très facile pour elles.

(Monsieur X) Il y a concurrence entre périphérie et Bruxelles... c'est vraiment caractéristique.

C'est un discours que l'on entend beaucoup en France aussi, mais n'existe t-il pas quand même des fonctions pour lesquelles être en centre-ville est plus ou moins indispensable. Je veux dire, autant quelqu'un qui fabrique des pneus... je comprends qu'il puisse s'implanter un peu n'importe où, mais une grande banque, ne doit-elle pas être installée dans un secteur hyper-central, pour son renom...? Est-ce que c'est un objectif pour elle que d'aller dans un petit village qui sera à 50 km ?

Mais ce n'est pas 50 km ! Il ne faut pas aller bien loin pour quitter le centre de Bruxelles, c'est maximum 15 km... et en plus l'environnement y est plus intéressant et retient bien les cadres... c'est la campagne (près de la ville), et ça plaît. Il y a juste la fonction de Bruxelles en tant que capitale européenne qui est importante... c'est intéressant d'avoir une image et de dire, on est à Bruxelles. Mais en dehors de ça si l'ensemble des autres éléments contrebalancent...

Il faut jouer la carte d'une certaine structuration des activités.

Vous voyez, nous répondons volontiers à vos questions, mais finalement nous sommes tout aussi demandeurs. Nous n'avons pas la clef du problème, ça nous ferait plaisir de rester en contacts.

Merci

Il serait peut être bon que Monsieur X et nous autres nous validions votre document.

Cela me semble normal.

On peut vous envoyer la Déclaration gouvernementale, parce que là dedans il y a au moins 7-8 dossiers sur le stationnement, ainsi que le programme du gouvernement fédéral.

ENTRETIEN 6 : PROMOTEURS - BRUXELLES - DUREE 1H15

Je vous rappelle un petit peu le thème de notre étude, on travaille sur les questions générales du bureau en centre-ville et plus particulièrement sur les questions du stationnement. Comment les entreprises prennent-elles en compte la question du stationnement dans leurs stratégies de localisation ? Quelles sont alors les normes de stationnement ? C'est des études qui nous intéressent tout particulièrement car en France nous avons souvent tendance à voir le stationnement comme critère très important dans la localisation de bureaux, donc ça nous intéressait de voir comment ça pouvait être appréhendé dans des villes étrangères, comme Bruxelles par exemple.

Sur les questions de stationnement, nous nous sentons relativement concernés. A un certain moment on a voulu réduire les places de stationnement par 1/ 400m² (brute). Soit disant ça allé rétablir la mobilité, ça allé faire en sorte que les gens ne viendraient plus qu'en TC. Bon, ce qui arrive qui c'est qu'il n'y a pas assez de parking, que les gens ne viennent pas en TC et on a vraiment un problème. Je crois qu'avant de résoudre le problème des parkings, il faut régler le problème du TC. Je ne sais pas si vous avez un peu regarder une carte du métro bruxellois, c'est pas le métro parisien, chez nous on ne va pas en métro où l'on veut, il n'y a pas de RER, on parle de le faire... on en parle, même si maintenant on commence à citer des dates (soupirs) c'est pas encore demain la veille. Et bon, les gens comme nous qui avons besoin de notre voiture toute la journée on a besoin de places de parking. Le matin, les autoroutes pour rentrer dans Bruxelles c'est horrible. C'est vrai qu'il faut trouver une solution, mais je ne pense pas que ce soit le fait de réduire le nombre de places de parking qui va faciliter les choses.

Quand vous faites des constructions neuves, pour vous c'est quoi le nombre de places de stationnement nécessaires pour une entreprise, ou qu'est ce que l'on vous demande ?

1/ 50 m².

C'est la demande ?

C'est ce que l'on nous demande oui, c'est ce qui représente l'idéal. Dans la plupart des immeubles en centre-ville, on a environ 1 / 75 m² ou 1 / 100 m² la plupart du temps. A l'extérieur de Bruxelles on a des ratios qui sont meilleurs parce qu'on arrive à la ceinture verte, on a des raisons qui descendent jusqu'à 1/35m². la ceinture verte c'est un peu la périphérie de Bruxelles, juste en dehors du centre.

Et ça c'est pour des opérations en-cours, des opérations récentes ?

C'est l'idéal, donc on essaye de l'avoir à chaque fois, mais ça dépend un peu des permis qui sont obtenus, ça dépend de beaucoup de chose puisque les permis de bâtir chez nous c'est un petit peu au bon vouloir de l'urbanisme et comme on est en train de réétudier le PRAS, qui est le plan d'affectation des sols, pour la région de Bruxelles, tout ça change de nouveau. On est un peu dans un flou artistique pour l'instant. Je vous dis, c'est l'idéal donc, même si on en a 1 / 60 m² on est très content. Mais par exemple l'immeuble que vous avez derrière vous (NDLR : rue Louise, grande avenue commerçante), qui est à côté de la gare du Nord, il y a 35 000 m² pour 400 emplacements de parking (NDLR : 1/ 87m²). et ça c'est tout nouveau, il est encore en construction, donc... mais là je comprends qu'à cet endroit on n'obtienne pas plus de places, on est au pied de la gare du nord, il y a le métro, il y a tout. Là je peux très bien comprendre que l'on nous dise qu'il ne faut pas exagérer, mais tous les endroits ne sont comme ça.

Parce que là par exemple, vous avez demandé à faire plus, et on vous l'a refusé ?

Je ne sais pas, je ne pense pas que les promoteurs aient demandé plus. Ils ont eu ce qu'ils ont demandé. Mais il y a des endroits où on est à 1 / 35 m² mais c'est des endroits où l'on est au milieu de nul part, il faut y aller en voiture... c'est vrai qu'il va y avoir un train, mais...

Le problème à Bruxelles c'est le manque d'un RER efficace qui couvrirait une zone assez large autour de Bruxelles, sur 20-30 km autour de Bruxelles, afin que la plupart des gens qui travaillent dans la ville puissent facilement se dire, je vais prendre les TC plutôt que la VP.

Jusqu'à présent c'est impossible, il n'y a quasiment pas de parking de dissuasion, et donc les employés viennent en VP et il faut bien qu'ils se garent. Dans certaines entreprises, il y a même des contrats dans lesquels les employés exigent qu'il y ait des places de stationnement. La tendance aujourd'hui malgré tout est de freiner la création de parking, et dans les bâtiments nouveaux on ressent bien le frein. Il y a des vieux bâtiments aussi à Bruxelles, il y en a qui ont de très bons ratios, mais il y en a aussi qui ont été construits fin des années 60, et là on se retrouve avec des ratios qui sont ridicules tels que 1 / 120 – 150 m².

Et qu'est ce qui se passe pour ces locaux, est-ce qu'ils sont commercialisés quand même, ou est-ce qu'ils sont plutôt laissés de côté ?

(Hésitation) le problème c'est que ce sont souvent des locaux qui sont occupés par des administrations de l'Etat, par des Ministères. Donc, ils n'ont pas besoin de beaucoup de parkings, ce n'est pas un problème pour eux, mais une fois que ces immeubles reviendront sur le marché...

Pourquoi n'ont-ils pas beaucoup besoin de place de parking ?

Parce que les fonctionnaires ont un avantage c'est qu'ils ont les TC gratuits, ou du moins ils ont des facilités à venir en TC. Le quartier Léopold aussi est un quartier qui est très bien desservi par les TC, il y a le métro, le train, le tram. Les administrations sont souvent placées dans le centre-ville et la plupart des employés viennent en TC. Les administrations demandent très peu de stationnement. Mais c'est vrai qu'à partir du moment où ils vont être mis sur le marché pour des sociétés privées, le manque de parking va être un fameux handicap.

Et qu'est ce qu'il risque de se passer, quelles peuvent être les conséquences ?

La conséquence elle est déjà visible maintenant c'est que la plupart des sociétés qui ne doivent pas se trouver en centre-ville quittent le centre-ville.

Ne doivent pas, c'est-à-dire ?

C'est-à-dire qui n'ont pas l'obligation d'être à côté des communautés européennes ou de se trouver à côté d'une gare ou d'un TC. Par exemple toutes les sociétés informatiques sont toutes en dehors du centre-ville, parce qu'elles ont beaucoup plus besoin de l'aéroport. et là elles se retrouvent avec des ratios de 1 / 35m² et tous les gens viennent en voiture, tous les gens ont des places pour garer leurs voitures et tout le monde est content.

Et on trouve facilement des terrains en dehors du centre de Bruxelles ?

On trouve facilement oui, il y a ce qu'il faut, il y a des projets, il y a des bâtiments qui se construisent, il y a moyens très facilement, pour des grosses sociétés qui cherchent entre 10-15-20000 m², de trouver des bâtiments à construire en dehors du centre, ça il n'y a pas de problème.

Voilà l'étude de marché de l'année dernière, où vous trouverez une idée du parc, des transactions. Simplement une information au niveau de la terminologie on a du décentralisé en dehors de la région bruxelloise et du décentralisé dans la région bruxelloise (NDLR : voir document remis), c'est-à-dire qu'historiquement il y a 19 communes qui forment la région bruxelloise et on fait la distinction entre les 2 parce que entre les 2 il y a quand même des différences de prix et c'est un marché tout à fait différent, il y a des différences de taxation entre les 2, donc on sépare les 2, souvent pour les étrangers c'est difficile à comprendre. Là vous aurez déjà une petite idée pour 1998, la version 1999 est en train de sortir, nous pourrons vous l'envoyer. Les variations ne sont pas énormes entre les 2 années, ce sera sans doute la même tendance, là vous aurez une petite idée des transactions dans les différentes régions de Bruxelles.

Est-ce que c'est préjudiciable pour vous qu'elles expriment leur volonté d'aller en périphérie ?

Non, parce que ça va nous faire du travail. On les suit. Ça va être un problème, enfin ça va être un problème et ça ne va pas l'être, parce qu'on va les déménager du centre-ville pour les mettre en périphérie, le problème c'est qu'il va falloir re-remplir ou réaffecter les immeubles du centre-ville. Il ne faut pas oublier une chose c'est que les entreprises partent

en périphérie, les entreprises privées surtout, mais tout ce qui est Etat, Europe, assurance, représentants, international, tout ce qui est représentation va rester en centre-ville. En périphérie on va retrouver des sociétés commerciales qui ont énormément de représentants. Mais il y a en a des plus... c'est vrai qu'ils disent de plus en plus qu'ils n'ont pas intérêt à être en centre-ville, mais par contre, il y a aussi (soupirs, hésitations), je pense aussi à un problème "belgo-belge" il y a les problèmes linguistiques aussi, une fois que l'on sort des 19 communes on est tout de suite en région flamande et en région francophone de l'autre.. heu... tout ça se sont des problèmes que les sociétés internationales n'ont pas spécialement envie de connaître, parce que une fois que l'on est en région flamande il y a des choses à faire que l'on fait soit en français soit en flamand, on a les choix dans les 19 communes, après il faut le faire en flamand ... c'est pas toujours évident pour les sociétés qui ont fait leur comptabilité pendant 40 ans en français et qui doivent le faire du jour au lendemain en flamand, c'est pas évident. Enfin bon, tout ça ce sont des problèmes. Tout ce qui est en région flamande, tout ce qui est relationnel avec le personnel doit se faire en Flamand, ce n'est pas évident, donc ça freine un peu les sociétés, les grosses sociétés multinationales n'ont encore pas trop de problèmes à s'adapter, mais les autres ça peut poser des problèmes.

Le stationnement représente un coût, ne voyez-vous pas là une opportunité à ne pas construire les places de stationnement ? indépendamment de la demande qui de toute façon est exigeante.

(hésitation, silence)

Le fait de ne pas avoir à construire les places de stationnement pourrait être bénéfique pour vous.

De toute façon, si on les construit, si elles sont là, on les loue. Donc elles sont commercialisées, elles ont un coût c'est sûr, mais elles ont une rentabilité aussi.

Vous les commercialisées toujours ?

Oui, on n'a jamais de problème. Je connais 1 immeuble pour lequel ils ont trop de parkings, mais ils les louent à l'extérieur. Il y a toujours le voisin qui a besoin de places.

C'est un marché dynamique le marché du stationnement si je vous entends bien ?

Attendez ce n'est pas...ça se loue d'office quand vous louez du bureau, maintenant vous faites un grand parking souterrain au milieu de nul part et vous ne les louerez pas vos places de parking. Donc vous louerez vos places de parking avec le bureau, mais vous n'allez pas... Il n'y en a jamais trop des places de parking, les gens les louent, parce que grosso modo même s'ils n'en n'ont pas besoin ils se débrouillent toujours pour les louer à d'autres occupants qui en ont besoin.

Pour le cas de notre immeuble ici, on a 3 places... et vous avez vu combien on est. Pour l'instant tout l'immeuble n'est pas occupé, alors on occupe les places libres, mais quand l'immeuble sera plein il y aura un problème.

Mais qu'est ce qui empêche alors d'en faire beaucoup plus, puisque finalement on vous demande d'en faire un minimum, mais on ne vous interdit pas d'en faire un certain nombre ?

Ici je ne sais pas du tout ce qu'ils ont.... Mais à mon avis il y a un moment donné où il y a un coût. Ici on a un sous-sol, je suppose que descendre au -3 ou -4 ça devenait impayable.

Donc quelque part, c'est peut être le coût aussi qui ...

Il y a un moment donné oui où c'est le coût qui fait que c'est plus rentable.

Ce n'est pas qu'une histoire de normes de l'Etat finalement ?

Non, parce que les problèmes de stationnement ne datent pas... ils ont commencé à se plaindre au début des années 90, mais sans plus, ça n'a jamais été un gros problème. Et puis dans les années 80 il y avait moins de voiture, il y avait moins de circulation... je crois que tout ça est un peu dû.... Vous savez le matin, sur l'autoroute de Namur, il y a 30 ans il n'y avait pas de file, et tous les ans à partir du mois de septembre on remarque que l'embouteillage commence 2 km plus loin, bon maintenant l'embouteillage commence à 15 km de Bruxelles. Et ça ne va pas aller en s'améliorant. je crois qu'il y a de plus en plus de

voiture et qu'il faut faire de plus en plus de parkings, ou bien il faut trouver une autre solution pour que les gens n'emploient pas leur voiture. C'est pas en privant les immeubles de parking que ça va régler le problème. Vous verrez que les gens se gareront n'importe comment, n'importe où, en double file avec les 4 clignotants, et les gens n'avancent pas, n'avancent plus.

D'une manière générale, pour vous la situation du marché à Bruxelles est bonne, ça se développe bien. On sort un peu du stationnement pour une vision un peu plus haute. C'est un marché en pleine expansion, vous le qualifieriez comment ?

C'est un marché qui est... en fait, le marché bruxellois est un marché qui a toujours été stable, on a pas connu des crises immobilières comme vous avez pu en connaître à Paris. Chez nous les loyers n'ont jamais baissé de 30%, ce qui fait que l'on a toujours eu... c'est un marché "autorégulant" et parce qu'il était détenu par très peu de gens qui se connaissaient tous et qui savaient ce que les autres faisaient etc.... donc c'était un marché qui se stabilisé assez facilement et c'est vrai que c'est un marché qui depuis 2 ans remonte la pente, mais on arrivera jamais à des loyers records, le loyer record chez nous c'est 9000 francs / m²/an (NDLR : 10 FF = 16,55 BEF ; 9000 BEF \approx 1500 FF, soit 230 €). A Luxembourg on est 13 000 francs du m² (NDLR : quartier d'affaire et administratif). Enfin, une telle hausse n'est pas prévue pour le futur proche. Mais bon, vous savez de temps en temps on dit que le marché est en pleine explosion, mais je dois dire que les promoteurs qui détenaient un bureau à Bruxelles à un certain moment on fait les choses très convenablement et ont réussi à réguler ce marché, tout ça s'est vraiment fait sans trop de problème. Ce qui fait que l'on n'a pas connu de véritable boom, mais on n'a pas connu de véritable chute non plus, même si à un moment donné les suédois sont arrivés, ça a été notre boom, ils ont acheté plusieurs choses, plus que ce que l'on achetait d'habitude.

Oui, c'est vrai qu'à chaque fois que l'Europe s'agrandit, Bruxelles en bénéficie j'imagine ?

Bien entendu. Les suédois c'était plus une question fiscale, mais c'est vrai que dès que l'on rajoute un pays dans l'Europe c'est tout de suite entre 50-60000 m² environ, c'est environ 2000 fonctionnaires en plus, donc c'est vrai que ça fait du monde en plus.

Plus tous les lobbying qui suivent.

Effectivement, plus les représentations des pays, plus les sociétés des pays qui débarquent, ça c'était vrai que l'on ne déclare Bruxelles Capitale de l'Europe, maintenant que l'on est Capitale de l'Europe, ils sont souvent tous là, mais ça fait tout de même 2000 fonctionnaires par pays en plus, enfin ça dépend de la taille du pays rentre, mais ça fait grosso modo ça.

Au niveau du foncier, il n'y a pas de problème, pas de restriction au niveau de Bruxelles, vous trouvez du foncier facilement ?

On en trouve de moins en moins facilement mais comme dans toutes les grandes villes c'est surtout aujourd'hui des bâtiments qui font l'objet de rénovation. Alors l'Etat a trouvé une autre solution, c'est quand on faisait du bureau, il fallait compenser par faire des logements, c'est un peu... et alors il y a des sociétés qui s'occupent de récupérer du foncier pour l'Etat qui est la SDRB et sur lequel, c'est terrains là en fait, ils les donnent avec des baux emphytéotiques pour maintenir dans Bruxelles une certaine activité (secteur secondaire surtout). Au niveau de la disponibilité des terrains, je suppose qu'il doit y avoir des remboursements ou des choses comme ça, mais à mon avis ce sont des choses qui se feront de plus en plus difficilement à cause du PRAS.

Il y a une chose dont on nous a beaucoup parlé, je reviens un peu plus à des projets ponctuels, c'est l'étude d'incidence qui est lié au permis d'environnement. Pour vous, ça vous pose de problèmes ? Vous en pensez quoi de ça ?

Il faut demander un permis d'incidence quand vous faite plus de 200-220 je crois, et bien on en fait 219, voilà. Il y beaucoup de promoteurs qui se contentent de faire 219 emplacements parce qu'ils ne doivent pas faire d'études d'incidence.

Et si vous estimez le besoin à 400 vous n'en ferez quand même que 219 ?

Non, non, parce qu'il y a une différence entre 219 et 400. Mais si jamais il faut faire une étude d'incidence pour faire 10 parkings supplémentaires, l'étude d'incidence va coûter plus

cher que les 10 parkings supplémentaires, donc on ne fait pas les 10 parkings supplémentaires, je crois qu'à un moment donné, c'est ça qu'il faut regarder. Je crois que c'est à 5-6 que ça joue, sinon ça vaut le coup quand même de faire les parkings nécessaires, et de faire l'étude.

Et si vous êtes dans les 400 ça vous pose un problème, enfin, ils vous les accordent facilement ?

Ecoutez, gare du Nord, ils ont eu leurs 400 emplacements de parking, ça dépend d'où c'est, ça dépend quoi, ça dépend vraiment un peu du bon vouloir aussi de la Région bruxelloise et de la commune. Il ne faut pas oublier que Gare du Nord etc.... c'est du côté des communes les plus pauvres de Bruxelles, donc toutes ces communes sont enclines à accepter ce genre de chose parce qu'il y a des taxes sur les bureaux et que ça leur rapporte pas mal d'argent, et puis les gens viennent y travailler, donc ils y vivent quand même, donc ça fait tourner le quartier. Par contre dans le quartier Léopold qui est un quartier qui est mort une fois 6 heures du soir (NDLR : quartier administratif) là ils acceptent de moins en moins de choses parce qu'ils espèrent que l'on va peut-être un jour y remettre des habitants. Ça dépend, en ville dans le centre historique à mon avis il est hors de question d'avoir des parkings ou vraiment on vous donnera le strict minimum.

Mais on peut vous contraindre à faire moins ? Ca vous est déjà arrivé ?

Je ne sais pas, parce que comme on n'est pas promoteurs on a pas ce problème. Je connais un cas où le promoteur aurait voulu faire plus de parking qu'il n'a pu en faire et il a vraiment été freiné. Il y a certains endroits où évidemment ils doivent freiner la profusion des parkings, mais lorsque l'on est au milieu de nul part, il faut bien qu'ils se rendent compte à un moment donné qu'il **faut** faire des parkings. Il faut parce que sinon c'est pire, vous savez, il y a des endroits où les VP sont stationnées n'importe comment, n'importe où, c'est dramatique, il y a plus moyen de traverser, une des conséquences est que les sociétés s'en vont, alors vous voyez, quelque part ils perdent de l'argent à ne pas mettre de parking, parce qu'il n'y a plus de taxe sur les bureaux.

C'est vrai que j'ai vu sur les panneaux publicitaires que les places de stationnement sont toujours mentionnées, c'est un argument de vente.

C'est sûr que c'est un atout. Si, on a un bon ratio on l'affichera en grand sur les panneaux publicitaires.

Vos avez souvenir d'opérations ou d'immeubles qui ne se louent pas parce qu'il n'y a pas de parking ?

Si, vous prenez simplement l'immeuble dans lequel on est. Nous sommes ici depuis environ 10 ans et il n'a jamais vraiment été tout à fait plein, il n'y a pas beaucoup de place. Les gens sont obligés de se garer sur la chaussée et c'est agaçant surtout pour nous qui devons prendre notre VP plusieurs fois par jour. Donc c'est humain, les gens n'aiment pas à avoir à chercher une place pendant des heures, en plus ils veulent être garés tout près de leur lieu de travail... donc les gens préfèrent avoir des places de stationnement.

Les autorités bruxelloises, selon vous, sont sensibles à ces arguments ?

Non, non, non, ils essaient de résoudre le problème de mobilité en essayant de contraindre les gens à ne pas employer leurs voitures, donc ils n'emploient pas leurs voitures, donc ils estiment qu'il y a besoin de moins de parking, du coup ils essaient de faire les TC en site propre et autre, ce qui n'arrange rien, et voilà. Mais il faut commencer par développer les TC et les accès. Quand les TC sont bien développés, c'est facile.

Donc vous vous jugez que la région de Bruxelles est plutôt contraignante dans son approche par rapport à la question du stationnement et de l'immobilier de bureaux ?

C'est contraignant par le fait qu'ils n'essaient pas d'améliorer le ... je crois qu'ils émettent des contraintes par rapport aux parkings et par rapport à la circulation dans Bruxelles pour essayer justement de freiner l'utilisation de la VP, ils ont essayé de forcer les gens, prétextant le développement des TC, mais qui ne sont pas en place pour le moment, donc les contraintes sont là mais les améliorations ne sont pas encore là, donc on se trouve dans une situation un peu C'est bien de mettre des contraintes mais il faut compenser ce que l'on enlève par autre chose, ils enlèvent mais ils ne mettent rien à la place, donc les gens se

retrouvent dans la même situation qu'avant et ils ont besoin de leur voiture pour aller au bureau, c'est tout.

Oui, mais pour vous, pour que l'on comprenne bien, en quoi ils ont tant contraint jusqu'à maintenant ?

Je dirai que c'est plutôt les limitations de parkings par rapport aux bâtiments, dans les nouvelles constructions notamment, c'est une contrainte et on fait avec ! Le problème est qu'ils n'essaient même pas d'améliorer les choses.

Et vous avez un dialogue avec eux ?

Avec les services d'urbanisme oui, là il n'y a pas de problème, mais comme c'est chacun à son niveau avec chacun ses propres intérêts, ça dépend un peu d'où vient le vent, vous savez maintenant c'est les Ecolos qui sont à la tête de Bruxelles à l'urbanisme, on a un ministre Ecolo qui est aussi ministre de la mobilité, et voilà, donc c'est pas évident eux estiment que les gens n'ont pas besoin de leur VP. C'est vrai que si on pouvait tous venir à vélo ça irait beaucoup mieux, mais... c'est toujours finalement le jeu politique, les prochains se seront des libéraux qui seront peut être un peu plus larges... ça dépend. Mais j'avoue franchement que la majorité actuelle à Bruxelles (silence) est cohérente dans ce qu'elle fait, dans ce qu'elle dit. Leur politique est tout à fait cohérente, donc peut être qu'avec un peu de chance ça va s'améliorer. je ne sais pas, ça peut être faire des parkings de dissuasion à l'extérieur de la ville c'est une très bonne idée, mais il faut avoir les moyens de se rendre au centre ville **facilement**, sinon ça n'arrange rien. Si, jamais le RER marche, on verra bien ce que ça donne.

Vous sentez une demande pour sortir de la région de Bruxelles ?

Il y a en tout cas une demande forte pour aller en périphérie que ce soit dans ou hors, c'est pas une question de parkings, c'est plus une question de taxe, mais oui les gens quittent Bruxelles, tant au niveau de la population qu'au niveau des bureaux. Surtout les bureaux semi-industriels..., c'est-à-dire les gens qui n'ont aucun intérêt à être en ville et ils se retrouvent en périphérie. Les gens ne veulent plus faire 1h ½ de trajet tous les jours.

ENTRETIEN 7 : CABINET D'ETUDES - BRUXELLES - DUREE 1H30

Je vous rappelle un petit peu le thème de notre étude, on travaille sur les questions générales du bureau en centre-ville et plus particulièrement sur les questions du stationnement. Comment les entreprises prennent-elles en compte la question du stationnement dans leurs stratégies de localisation ? Quelles sont alors les normes de stationnement ? C'est des études qui nous intéressent tout particulièrement car en France nous avons souvent tendance à voir le stationnement comme critère très important dans la localisation de bureaux, donc ça nous intéressait de voir comment ça pouvait être appréhendé dans des villes étrangères, comme Bruxelles par exemple.

Nous travaillons sur de nombreux secteurs. Concernant les parkings, la 1^{ère} remarque serait de dire que le coût de construction des places de stationnement est assez élevé.

Concernant la situation de Bruxelles, il est un fait important qu'il faut noter c'est l'important exode urbain, qui a pour conséquence directe de faire augmenter le nombre de naveteurs, ce qui engendre donc une utilisation de la VP de plus en plus importante. Ce phénomène peut s'expliquer par le manque de crédibilité des TC. On espère que le projet RER viendra améliorer la crédibilité des TC dans Bruxelles. Pour rendre plus attractifs les TC, l'étude d'incidence incite les entreprises à faire des "plans de transport entreprises" avec une forte incitation au covoiturage.

Quelle est l'évolution de l'utilisation des TC à Bruxelles ?

Pour le moment on peut dire que ça stagne, ce qui veut dire que c'est positif. Nous avons fait un modèle de déplacement dont les caractéristiques sont les suivantes :

1. temps de déplacement VP / TC,
2. taux de motorisation,
3. CSP de la personne qui se déplace.

Ce modèle de comportement montre qu'il y a une utilisation trop importante de la VP, et on remarque que s'il n'existait pas de problèmes de congestion dans la ville on aurait une utilisation plus importante encore de la voiture, et il y aurait plus de personne qui viendrait en voiture.

Concernant les places de stationnement, on sait que l'on a une réserve de 30% de stationnement hors voirie. La loi ANSOM (orthographe ?) devrait sortir prochainement et fixer des normes maximales. C'est une loi fédérale (à vérifier) qui s'applique donc sur tout le territoire.

Qui est présent dans les négociations, les groupes de pression, la ville ...?

Vous savez, Bruxelles est une institution extrêmement compliquée. Chaque autorité a sa propre autonomie.

Qui a la compétence pour surveiller ?

Les communes. Vous savez, il existe de fortes oppositions entre les communes et les régions, et même entre les communes elles-mêmes, ce qui ne facilite rien. Chaque parti espère pouvoir attirer des entreprises chez lui. Et si on n'a pas de stationnement dans les bureaux, ça se répercute sur la voirie et c'est préjudiciable à l'image. Le problème est de trouver un équilibre, il ne faut pas avoir trop de parkings pour les bureaux, mais si n'en n'a pas assez ça va se répercuter sur la voirie.

Oui, mais s'il existe un contrôle sur la voirie ?

C'est un autre problème, car c'est de la compétence de la commune que de contrôler. Il y a toujours le problème de conflit entre les communes, les régions et l'état fédéral. Dans Bruxelles, il existe des voiries qui dépendent de la région et d'autres de la commune. Les communes n'ayant plus d'argent, elles demandent de l'aide à la région, et les négociations s'ouvrent. Mais attention, la région n'a pas compétence à contrôler. Vous savez, il y a 19 communes à Bruxelles, ce qui multiplie les problèmes par 19, il existe de nombreux blocages.

Pour revenir sur les TC, il faut rajouter qu'à 30 km de la région il n'y a quasiment pas de TC. On parle aujourd'hui d'un projet RER qui devrait être accompagné de parking de dissuasion.

Je pense que c'est très bien, mais il faudra faire attention aux effets pervers que sont les voitures ventouses. Après le RER l'intérêt collectif devra passer avant l'intérêt individuel, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il faudra faire attention à la répartition modale.

Pour revenir aux problèmes institutionnels liés à notre pays, tout le monde s'accorde à dire qu'il faudrait une collaboration entre les régions, il faut une cohérence.

La région de Bruxelles a été créée en 1989. 80% de la population est francophone. Cette région a été créée pour limiter les conflits entre les Wallons et les Flamands. On a donc sorti Bruxelles de son contexte et aujourd'hui le l'hinterland s'étale pourtant sur 30 km

Bruxelles a alors connu des problèmes majeurs notamment concernant l'aménagement du territoire, plusieurs problèmes : l'aéroport de Bruxelles est en région flamande et les taxes vont donc à la région flamande ; la région de Bruxelles se vide totalement de sa population et donc de sa substance, on a eu environ - 20% de population en 20 ans, ce qui représente environ - 30% de revenus, d'autant plus que c'est la population la plus riche qui part. Le financement de la région de Bruxelles devient un vrai problème.

La Flandre exprime d'ailleurs quelques craintes, tout d'abord parce qu'elle a connu beaucoup d'immigration de francophones bruxellois ce qui s'est traduit par un emploi plus souple des langues, mais le RER lui fait redouter un exode urbain. Les Wallons quant à eux voient ça d'un bon œil.

D'une manière générale, tout le monde est d'accord avec la venue du RER, mais ça pose néanmoins un problème qui est celui de comment vont être réparties les recettes. Comment entre autre compenser la perte de Bruxelles qui va voir beaucoup de ses habitants partir ? On a pensé à créer une communauté urbaine, c'est très alléchant, mais ça pose des problèmes au niveau des mentalités, il faut insister sur le fait qu'il y a 6 communes autour de Bruxelles qui sont à facilité linguistiques, les autres ne le sont pas.

On nous a parlé de l'étude d'incidence, ce qui nous paraît très intéressant. Quelle est la force des études d'incidence ? Est-ce un alibi ou jouent-elles un rôle important pour la politique ?

Il faut dire que l'étude d'incidence illustre certains points et alors le politique prend sa décision. Au début, l'étude d'incidence était faite par la législation européenne. Ces études sont plus importantes que les études d'impacts.

Comment ça se traduit par rapport au stationnement ?

Il existe différentes classes dans lesquelles se situe le projet. A partir de 200 places de parkings (classe 1) il y a études d'incidence. Selon les classes, il y a soit étude d'incidence, soit rapport d'incidence. Mais il faut être prudent, il faut surtout s'intéresser au nombre d'employé qui vont travailler dans le bâtiment, plutôt que les places de stationnement. Notez que la classification ne s'intéresse pas qu'au stationnement, mais intègre aussi d'autres caractéristiques de l'entreprise. Il y a notamment de plus en plus de plans de transports des entreprises, sous la forme d'abonnement TC, offre de place de stationnement si utilisation du covoiturage, taxation de la place de stationnement, création de parcs vélo... Il y a encore un biais dans ces plans de transport d'entreprise, parce qu'il y a obligation de faire sans qu'il n'y ait obligation de résultats, c'est-à-dire que personne ne viendra contrôler. Il faut alors insister auprès des entreprises en leur montrant l'intérêt qu'elles auront à faire ça. Il n'y a pas encore de cadre juridique pour les plans de transport d'entreprise, ça devrait se faire.

Qui fait les études ?

L'étude d'incidence ne peut être faite par une seule personne. Il faut être en plus agréé. Il existe 3 options en fait selon la région dans laquelle on se trouve.

Qui paye l'étude d'incidence ?

C'est l'entreprise, et c'est elle qui choisit son bureau d'études. Il y a là des relations pas très saines entre la région, qui donne l'agrégation, l'entreprise et le bureau d'études.

Comment les entreprises voient-elles ces études ?

C'est un peu contraignant financièrement pour elles, de l'ordre de 500 000 BEF à 2 000 000 BEF), et c'est un peu long, la durée moyenne d'une étude est de 3/6 mois, pour le RER ça peut durer 1 an. La lenteur de la procédure peut poser des problèmes à l'entreprise.

Les études d'incidence sont-elles nombreuses ?

Il y a environ 100 études d'incidence par an, ce qui représente 30% du CA pour un bureau d'études.

Comment sont faites les études d'incidence ?

On fait des simulations : avec RER, sans RER, avec retour de population, sans retour de population etc.... On fait des études pour 200 / 400 / 1000 places.

Quel est le coût d'une étude d'incidence ?

Cela dépend du cahier des charges. Il y a en plus plusieurs organismes qui entrent en jeu. Ces instances se réunissent et fixent le cahier des charges qui est alors soumis à l'enquête publique. Une fois accepté, on le soumet au promoteur qui le confie à un bureau d'études sous forme de contrat. Le comité d'accompagnement clôture l'étude et garde sa souveraineté. Après l'étude il y a retour à l'enquête publique, des remarques sont faites, et l'étude est renvoyée en cas de problèmes. Une fois terminé, il y a décision de réalisation sous telles et telles conditions. Le promoteur ne pourra construire que quand il aura le permis, d'où les problèmes de délais. Vous voyez c'est une législation très procédurale.

Que pensent les promoteurs de cette procédure ?

Vous savez, pour eux construire moins de parkings c'est aussi dépenser moins d'argent. Donc, quelle que soit la décision ils trouvent leur compte.

Les entreprises ont-elles un recours si elles ne sont pas d'accord avec les conclusions de l'étude d'incidence ?

C'est alors jugé par le conseil de l'environnement. En dernier recours, c'est le ministre qui peut trancher.

Avez-vous une idée du nombre de places de stationnement qu'il y a par bureaux ?

En général, on trouve à peu près 1 / 100 m². Beaucoup de gestionnaires d'immeubles disent qu'il faudrait 1 / 50 m². Ce n'est pas la tendance, aujourd'hui on s'oriente plutôt vers 1 / 200 m², voir 1 / 300 m², et c'est un plafond. Tout ça émerge d'une volonté politique forte. C'est un moyen de contraindre par le stationnement.

Que pensez-vous de ces mesures ?

Je pense qu'il y a des risques de voir partir les entreprises. Je pense aussi qu'il faudrait porter une attention particulière au stationnement sur voirie, sinon c'est incohérent.

La desserte TC sera t-elle prise en compte dans ce projet ? Car 1 / 300 m², ça ne peut pas se faire n'importe où ?

Il faut savoir que de toute façon les bureaux ne pourront pas trop se disperser, sinon beaucoup plus de personnes viendraient en VP. Donc, au niveau de l'aménagement du territoire, il serait très nuisible de disperser les bureaux. Le plan régional de développement interdira donc la dispersion des bureaux.

Quel est l'état du marché des bureaux à Bruxelles aujourd'hui ?

Le nombre de bureaux à Bruxelles augmente, mais il augmente beaucoup plus vite en périphérie hors Bruxelles. Donc on peut dire qu'il y a en fait une baisse, c'est-à-dire que l'attractivité de Bruxelles diminue.

Selon vous, comment peut résoudre les problèmes liés à Bruxelles ?

Je pense que seule une loi fédérale serait en mesure de résoudre les problèmes. Si, on a une loi régionale cela risque d'augmenter et de renforcer la concurrence entre les régions.

Pensez-vous qu'aujourd'hui vous êtes plutôt dans le domaine de la négociation que dans le domaine de la contrainte ?

En effet, il y a plutôt des négociations. De fait, puisqu'il n'y a pas de loi. Il y a négociation au niveau juridique, au niveau fédéral, et au niveau communal. Le problème est qu'il est difficile aujourd'hui d'édicter des règlements alors que l'on n'a pas de polices pour les faire respecter. La police est de la compétence communale. Je pense que le problème de Bruxelles peut se résumer à un problème institutionnel.

Certains veulent fermer les robinets, mais le problème c'est que le secteur géographique de Bruxelles n'est pas fermé. On peut être tyrannique dans un secteur fermé, mais ce n'est pas le cas ici. Le risque est que les habitants et les entreprises partent puisqu'ils peuvent le faire facilement.

Selon vous, quel est le secteur qui utilise le plus la VP, le privé ou le public ?

Les administrations à Bruxelles ont été construites sur les anciens locaux qui n'ont pas ou quasiment pas de places de stationnement.

ENTRETIEN 8 : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE - RESPONSABLE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE - GRENOBLE - DUREE 1H15

La CCI s'est sentie très impliquée lors de la révision du POS. Le problème est que le POS est un processus de décision très dilué, et la CCI n'a que très peu d'impact sur ces décisions. Il y a une concertation bien sûre, mais tout ça n'a que très peu de sens, puisque tout est déjà décidé... vous êtes face à des gens qui connaissent le projet par cœur et qui l'étudient depuis des mois, quels poids pouvez vous avoir ?

Quelle est plus particulièrement votre fonction et votre rôle concernant le POS ?

Je suis un urbaniste commercial, c'est-à-dire que mon rôle est de défendre les commerçants, et non pas la politique de la ville.

Que pensez-vous des mesures mises en place sur le stationnement ?

Je pense que globalement cela a des impacts positifs. En particulier, toutes les mesures qui ont pour but de faire augmenter le taux de rotation (dans les zones oranges par exemple) sont efficaces. D'ailleurs, les commerçants ont bien compris que plus le taux de rotation est important, plus c'est efficace pour le commerce. Ainsi, il comprend aussi que s'il utilise lui-même une place de stationnement située devant son commerce, ce n'est pas une place qu'il condamne, mais 20 places dans la journée. Tout cela est donc bien compris par le commerçant, en revanche ce qui pose problème maintenant ce sont plutôt les 1^{er} étages, occupés par les professions libérales et qui n'ont pas ces mêmes relations avec la clientèle. Aujourd'hui, les "1^{er} étages" occupent une grande partie des stationnements en ville.

Quelle est le taux de rotation en centre-ville ?

En zone orange, le taux de rotation est de 8, ce qui est très encourageant.

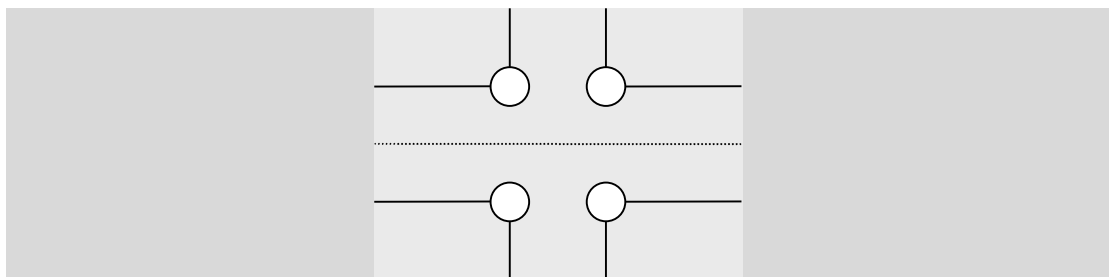
Que pensez-vous des normes de stationnement mises en places à Grenoble, en particulier l'instauration de normes plafond ?

Je ne connais pas les normes de stationnement. Ce que je sais c'est qu'aujourd'hui il y a une impossibilité "physique" de construire des places de parking en sous-sol. En raison de la nappe phréatique le coût de construction de la place de stationnement est prohibitif, de l'ordre de 150 000 FF, alors qu'elle ne peut se négocier qu'aux alentours de 70 000 FF. Les places de parking à Grenoble ne sont pas augmentables, la seule solution est d'agir sur les taux de rotation. Les parkings de dissuasion ne sont pas assez bien aménagés (ex : parking de l'Esplanade), et il n'y a pas de navette qui les relie au centre. Le PDU prévoit la mise en place de parking de dissuasion, mais c'est du discours pur et simple.

Que pensez-vous de la politique de la ville et de ses relations avec ses interlocuteurs ?

Je pense qu'il y a 3 points à souligner :

- ➡ la ville fait toujours ce qu'elle veut malgré les pseudo-concertations, il y a ici une hypocrisie du discours, le processus de concertation n'a de concertation que le nom
- ➡ la ville a mis en place un certain nombre de mesures que personne ne comprend. C'est-à-dire que l'objectif affiché est de réduire l'utilisation de la voiture en centre-ville, alors que tout est fait pour inciter à son utilisation. Les politiques de la ville sont incohérentes, il y a une sorte d'hypocrisie ambiante. Par exemple, la mairie a mis en place 3 mesures pour diminuer l'utilisation de la VP :
- ➡ Les zones 30 (lieu où la vitesse est limitée à 30 km/h) : ce sont des zones alibi qui n'ont aucun intérêt, d'autant plus qu'il n'y a aucun contrôle qui est effectué. Je pense qu'avant de faire de la réglementation il faut essayer de changer les mentalités. Aucune mesure n'est efficace sans pédagogie. Je pense qu'il faut convaincre de rouler moins vite.
- ➡ Le principe des oreilles, qui n'ont pour but que d'enlever des places de stationnement et de compliquer la circulation. Bien sûr ça facilite la traversée pour les piétons...



→ Les zones vélos ont été mises en places sans aucune information sur leur utilisation

Toutes ces mesures ont été imposées à la population. Je ne dis pas qu'elles n'ont pas de sens, je dis simplement qu'elles auraient dû être expliquées.

Finalement la ville joue en permanence entre les intérêts des commerçants et ceux des habitants... Comme s'ils ne pouvaient avoir des intérêts communs !! et comme dans tous les jeux, quand il y a des conflits c'est l'arbitre qui décide... Et l'arbitre c'est la ville.

D'une manière générale, je dirais simplement qu'il y a une incohérence entre vouloir diminuer l'utilisation de la VP et vouloir en même temps garder un centre économique. Grenoble souffre de ne pas avoir de grand centre, et cela ne s'améliorera pas si on limite la VP.

En tant que CCI, je ne dis pas que tout cela est négatif, je dis simplement:

→ qu'il faut des actions pédagogiques auprès des commerçants,

→ qu'il y a urgence à développer les parkings en centre-ville.

**ENTRETIEN 9 : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE -
RESPONSABLE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - GRENOBLE - DUREE 50MN**

La question du stationnement sur Grenoble ne se pose pas en raison de la rareté de l'espace. vous savez, on dit souvent que l'on a construit la ville sur la ville.

Quelle est votre fonction, et votre rôle dans le processus de décision ?

Je me suis prononcé sur la concertation, mais mon poids est très faible. Je travaille plus particulièrement sur le marketing de la ville. Je suis donc amené à travailler sur le PDU, et ce que je peux vous dire sur la question c'est ce qui en ressort d'une façon globale. La première chose est le caractère dramatique des attentes des entreprises, la deuxième chose est que le problème du transport devient de plus en plus aigu.

Comment sont localisées les entreprises à Grenoble ?

Les entreprises industrielles sont très peu nombreuses dans le centre, ce qui s'explique par le caractère même des métiers dans lesquels il y a non seulement des problèmes de flux de salariés, mais aussi de flux (approvisionnement).

Mais ce qui se pose avec le plus d'acuité c'est le problème des salariés qui se rendent sur leur lieu de travail.

Quel est le risque, selon vous, d'une réduction des places de stationnement dans le centre ville ?

Le risque est que les entreprises quittent la ville, surtout les entreprises tertiaires, car ce problème ne concerne que très peu les entreprises industrielles. Du point de vue des entreprises tertiaires je n'ai pas beaucoup de réponse. Mais la question du stationnement est un réel problème pour elles. Ce n'est pas seulement la faute des politiques mises en place, mais c'est un problème plus général qui est la rareté de l'espace.

Vous avez tout de même un réseau TC assez performant..

C'est vrai, notre réseau est performant (quoique je ne me rende pas bien compte, je ne sais pas bien ce qui se passe dans les autres villes, j'ai un peu des difficultés à évaluer), le problème de nos TC, c'est la fiabilité... nous l'avons vu lors des grèves de décembre... ce qui a fait perdre beaucoup de client.

Vous m'avez dit que vous participiez et travaillez sur le PDU, quelles sont les principales orientations ?

Aujourd'hui le PDU insiste sur les parkings de dissuasion. C'est un problème encore délicat, il y a des problèmes d'aménagement et d'autres problèmes liés à l'histoire de Grenoble. En particulier, le parking de l'esplanade qui pourrait être aménagé, mais qui reçoit 2 fois par an la foire (?) et qui est occupé par les gens du voyage. La mairie ne peut les interdire de s'installer sur ce parking, cela fait des années qu'ils viennent ici.

L'autre objectif du PDU est de limiter les déplacements pendulaires en favorisant le stationnement de courte durée, en instaurant un coût prohibitif en journée tout en préservant le stationnement résident afin que la ville ne se dépeuple pas.

Concernant plus particulièrement le stationnement sur le lieu de travail, que pensez-vous de l'instauration de normes plafond ?

Je ne suis pas au courant... je suis heureux que vous me l'appreniez. Je pense que cela va encore accentuer les tensions entre les entreprises et la ville. Mais c'est un choix qui a le mérite d'être cohérent.

ENTRETIEN 10 : COMMUNAUTE URBAINE DE LYON - RESPONSABLE DU POS - DUREE 1H10

Partant du constat qui avait été fait lors d'une précédente étude, qui mettait en évidence le poids du stationnement sur le choix du mode de transport, où on voyait que si l'actif dispose d'une place de stationnement à son lieu de travail, il utilise la voiture à peu près à 50% de plus que s'il n'a pas de place. Nous nous intéressons aujourd'hui à la question des normes de stationnement privé peuvent et de leurs influences sur le choix de localisation des entreprises. En d'autres termes, des normes de stationnement très restrictives peuvent-elles pousser à la périurbanisation ? Nous tenions donc à vous rencontrer afin de voir l'évolution du POS jusqu'à sa révision, et de comprendre quelles ont été les motivations à cette révision, et puis enfin, quels sont les objectifs poursuivis et l'horizon temporel visé ?

J'ai eu l'occasion de faire une intervention sur la prise en compte des PDU dans les POS, et j'ai développé les questions que l'on se posait lorsque l'on fait un POS, et entre autres les questions relatives au stationnement. Mon sentiment sur cette question est qu'il n'y a pas de réponses univoques et que tout dépend du territoire sur lequel on travaille. Le PDU de Lyon parle très peu du stationnement à part cette norme plafond qui ne sera finalement pas appliquée. Premièrement je crois que les PDU n'ont pas vocation à élaborer des normes de stationnement, mais ils doivent plutôt définir des objectifs. Ils doivent donner des informations, des tendances, et ils doivent essayer d'évaluer le résultat d'une politique à long terme. Les PDU traitent essentiellement du stationnement privé, alors qu'ils devraient selon la loi traiter du stationnement sur voirie.

Après plusieurs discussions lors de cette révision, mais déjà dans la révision précédente, je me suis aperçu que lorsque l'on pose la question à plusieurs personnes qui connaissent le terrain des différentes communes, on n'arrive pas à avoir une réponse claire à ce sujet. J'en arrive à la conclusion qu'il faudrait des études ciblées sur des territoires (déjà, il faut définir les territoires). Il est impératif de connaître les territoires par rapport à la fonction stationnement, c'est-à-dire, se demander pourquoi les gens stationnent, quels sont leurs besoins en stationnement et en déplacement... il faut connaître le gisement en stationnement privé... C'est vrai que pour le centre-ville, le discours des promoteurs est assez divers : ils étaient généralement tous contre la norme plafond, ensuite, certains vous disent que si on ne fait pas au moins 1 place pour 40m² de bureaux, on arrivera pas à vendre les bureaux, d'autres vous disent que ce n'est pas vrai et que tout dépend de là où on est et de la façon dont c'est desservi en TC (ils ont fait la relation entre besoin en stationnement et desserte TC, ce qui n'est déjà pas si mal). Tout dépend de la nature des opérations : j'ai entendu des discours intéressants venant des promoteurs. Lorsqu'ils font des opérations de bureaux pour une entreprise qui va s'installer et qui a donc réfléchi à son projet, généralement la question du stationnement, étant donné qu'elle a un coût (et à Lyon elle a parfois un coût élevé compte tenu de la nature du sol : nappe phréatique...), ils avaient tendance à dire que lorsque c'était bien réfléchi, la demande en place de stationnement respectait la norme fixée par le POS, et même parfois l'opérateur aurait préféré en faire beaucoup moins que ce qui était imposé.

Vous parlez du coût du stationnement, pensez-vous que ce coût est répercuté sur le prix de vente, ou bien y a-t-il une tendance au dumping ?

Ils le répercutent et font une ventilation. S'ils ne peuvent le répercuter, ils diminuent leurs marges. De toute façon à un moment donné il y a quelqu'un qui va payer. De toute façon, ils vont récupérer leurs frais sur le prix du mètre carré bureaux, et puis s'ils n'arrivent pas à vendre, ils réduiront leurs marges.

Quel est le coût moyen d'une place de stationnement ?

Environ 70 000 FF, surtout lorsqu'il y a des problèmes de nappe phréatique.

A l'époque où l'on travaillait sur le PDU, certains préconisaient de laisser faire le marché. Certains investisseurs disaient qu'ils n'avaient pas intérêt à faire plus de stationnement qu'il n'en faut pour pouvoir vendre les bureaux. Leurs discours étaient : premièrement, du côté de la Part-Dieu, ça ne peut plus fonctionner comme aujourd'hui, et d'autre part, si on avait

une législation qui nous permettait dans des secteurs où il y a plusieurs opérations de bureaux de travailler ensembles pour réaliser les stationnements et d'utiliser les techniques de foisonnement, à ce moment là, on arrêterait d'en faire chacun de notre côté, pour être sûre de satisfaire notre clientèle. De ce côté là, nous avons rencontré le Président de la Chambre des Notaires et le Président des Administrateurs de biens, et j'avais une question que je voulais leur poser car, je me souviens, dans les années 70 je travaillais à l'office d'HLM de l'office de Paris, et on réalisait des immeubles HLM dans Paris et on concédait quasiment toujours les parkings à un opérateur privé qui les gérait. On imposait des tarifs qu'il ne devait pas dépasser et ensuite il louait dans le quartier. Donc, ma question était : est-ce qu'il vous paraît envisageable que dans l'avenir on puisse arriver à des modes de gestion du gisement stationnement privé par les opérateurs ? Ils nous ont répondu qu'entre autres, le groupe Vivendi a une société qui commence à faire des expériences de ce type.

N'y-a t-il pas des problèmes juridiques pour réaliser cela ?

Et bien le problème juridique est relativement simple à régler à partir du moment où on le prend très en amont, au moment de la construction de l'immeuble, il suffit de détacher la partie parking du reste de la copropriété en créant une division en volume et en séparant les problèmes de parking de ceux de la copropriété. Lorsque c'est fait en amont, il n'y a pas de problème. Il y a d'ailleurs quelques expériences positives qui se font dans quelques villes françaises, ce n'est pas encore très développé mais c'est au stade expérimental. Par ailleurs il me semble que sur Lyon il y a eu quelques expériences de constructions neuves sans réalisation de places de stationnement dans l'immeuble et avec prise de "time propriété" dans les parkings LPA.

Comment les entreprises prennent-elles la chose ?

A partir du moment où elles ont de quoi stationner ça leur est égal.

Oui, mais à Lyon, elles ont aussi la possibilité de se déplacer facilement en TC, et pourtant le stationnement reste quand même un argument de vente.

L'important est que le droit de stationnement soit attaché à la mutation du mètre carré bureaux. Alors, tout cela est compliqué, parce que ça implique un changement de mentalités complet, mais sur du long terme on peut très bien imaginer travailler sur ce genre de question. Ensuite, il y a bien sûr la question du stationnement public et la façon dont on le gère. C'est vrai que tant que l'on ne gèrera pas de manière stricte l'utilisation du gisement stationnement sur la voie publique, et bien vous pourrez mettre toutes les normes que vous voulez... En ce moment il y a les travaux dans le secteur de la Part-Dieu, mais en dehors des périodes de travaux, vous avez des secteurs qui normalement sont interdits pour le stationnement, et bien vous pouvez y stationner toute la journée sans problème. Je dis que c'est du bavardage un peu inutile de prétendre dans le POS mettre des normes draconiennes et ne rien faire sur le domaine public. Ça c'est le centre de l'agglomération, à l'inverse, si l'on veut gérer à long terme il faut aussi dès aujourd'hui se poser la question de communes (de 20 000 habitants), et essayer de voir comment on gère le stationnement dans ces secteurs. On avait effectivement jusqu'à maintenant des normes de stationnement dans la périphérie qui étaient excessives puisque l'on oscillait entre 1 place pour 25m² de bureaux et 1 place pour 50m² de bureaux.

Est-ce une fourchette ?

Non, c'était selon les communes, selon l'histoire.

Dans cette révision on a essayé d'homogénéiser les choses, et après de nombreuses discussions difficiles, on a proposé une solution médiane qui était dans un premier temps de dire 1 place pour 150m², c'est-à-dire que la collectivité n'incite pas à réaliser de nombreuses places de stationnement pour le bureau, mais elle n'empêche pas non plus les réalisations si le marché en exprime la nécessité pour répondre à la demande et donc pour pouvoir vendre les bureaux. On se dit que dans un premier temps, on en demande beaucoup moins que dans le passé, et puis une fois que le réseau TC mis en place cela nous donnera un argument sur lequel on pourra s'appuyer (en disant qu'à ce moment la desserte en TC est bien meilleure), on pourra introduire une norme, et on peut même imaginer que ce sera une norme plafond, mais seulement lorsque l'on aura un réseau relativement bien maillé (dans une dizaine d'années). A ce moment là seulement on pourra commencer à stopper la

réalisation de places de stationnement pour le bureau. Je pense aussi que dans cette période là on aura peut-être aussi avancé sur, premièrement la connaissance du gisement et deuxièmement sur une nouvelle façon de gérer ce gisement.

Dans l'article 12 que l'on a rédigé aujourd'hui on a fait une timide avancée, certains disent d'ailleurs que c'est une disposition qui est illégale, moi j'en suis moins sûr. On propose soit de réaliser les places de stationnement dans l'immeuble que l'on construit, soit on les trouve dans un rayon de 300m autour de l'opération, en justifiant d'avoir verser la contribution (notons que la taxe compensatoire n'est visiblement pas si facile à appréhender car on ne sait pas où va cet argent). On n'est pas sûr d'avoir une disposition qui soit très légale, on a quelques décisions de jurisprudence, où le maire à l'occasion du permis de construire, alors que cette disposition n'existait pas dans l'article 12, avait considéré que le promoteur satisfaisait à son obligation en acquérant des places dans des parcs privés, alors que le droit prévoit dans ce cas là le versement d'une taxe. Moi je dis, et c'est d'ailleurs ce que disait une vieille circulaire de 1980, si l'article 12 du POS prévoit la possibilité de satisfaire l'obligation de places de stationnement de manière différente, soit sur l'unité foncière soit ailleurs, la loi semble avoir laissé à la collectivité la possibilité de réglementer comme elle l'entendait son exigence de réalisation de places de stationnement. Donc là ce que l'on essaye de faire un peu en douce, c'est de mettre en œuvre le foisonnement. Comme on n'a pas aujourd'hui les moyens d'aller plus loin dans la réglementation, car on transgresserait une législation nationale, on sait très bien que cela, si personne ne vient nous contredire, permettrait qu'une place de stationnement serve plusieurs fois dans la journée. A la limite pour le bureau on s'en fiche puisque ce que l'on cherche c'est à réduire le nombre de place de stationnement, mais par contre, il faut bien satisfaire aux besoins épisodiques du fonctionnement de l'entreprise. Alors là aussi c'est un peu difficile à prendre en compte, car on a en tête le tertiaire traditionnel de gens qui viennent au bureau le matin et qui repartent le soir, or d'après ce que l'on nous explique, aujourd'hui il y a toute une série de sièges sociaux qui s'installent en centre-ville et qui ont toute une partie de leur personnel qui sont essentiellement des commerciaux qui vont venir au siège qui vont faire plusieurs aller-retour dans la journée, alors ils ne viendront pas au centre-ville s'ils n'ont pas la possibilité de permettre à leurs commerciaux de stationner. Le déplacement qu'ils font ce n'est pas du vrai déplacement domicile-travail, c'est plutôt du travail-travail, et ça il faut le permettre surtout dans une agglomération comme Lyon : Lyon ce n'est pas Paris, et pour ceux qui ont besoin de recevoir leurs commerciaux il faut prévoir des dispositions pour ces déplacements, surtout si on veut que le tertiaire continue à s'implanter dans le centre. Or, on n'a pas la possibilité de distinguer dans un POS et dans un permis de construire qui va travailler là, on est aveugle sur ce type de chose. Donc, si on ne veut pas se planter sur les effets de la norme stationnement, il faut se poser toutes ces questions.

J'en reviens un peu à la question que se posaient certains promoteurs, qui est de dire est-ce que ce n'est pas le marché qui est le meilleur régulateur, (je ne suis pas un fervent adepte du libéralisme, mais la question laisse à réfléchir) si on part du principe que celui qui loue ou achète des mètres carrés de bureaux n'a aucun intérêt à investir dans de la place de stationnement qui ne serait pas utilisée correctement ? Les promoteurs nous ont cité des cas, peut être un peu exceptionnels, d'entreprises qui avaient eu des démarches extrêmement fines dans le calcul de leurs mètres carrés de bureaux et donc de leurs places de stationnement, et qui disaient que 4 places de stationnement étaient suffisantes alors qu'ils avaient 100 ou 150 employés. Mais c'était possible parce qu'ils avaient fait une analyse fine de leur investissement. Alors en plus, je pense que le calcul de la place de stationnement par rapport au mètre carré de bureaux est quelque chose qui de plus en plus n'aura pas beaucoup de sens. J'imagine qu'aujourd'hui on en est encore à des ratios employés / m² de bureaux, or cela semble dépassé. On a plusieurs phénomènes qui jouent : premièrement le fait qu'on ait aujourd'hui un certain nombre d'entreprises tertiaires, qui ont une demande de bureaux mais qui en même temps cherchent à développer des activités de groupage au sein du bâtiment bureaux. Donc on a un besoin de stationnement qui n'est pas la voiture de l'employé, mais qui est le stationnement nécessaire à des véhicules de types 3,5 tonnes. On a aussi le concept bureaux avec le bureau paysager, semi-paysager etc... qui fait que le ratio employé / m² n'est pas le même. On a d'autre part l'évolution des techniques, avec l'utilisation quasi-systématique du poste de travail informatisé...la taille du

poste de travail va évoluer. Il est clair que lorsque vous avez du personnel qui travaille sur de la cartographie par exemple, les postes de travail informatiques qu'ils utilisent sont au moins 50% plus grand que la normale. Tout ça dans une norme mètre carré de bureaux, c'est difficile à prendre en compte. C'est vrai aussi que l'on ne peut pas faire du détail.

A l'inverse, il existe une expérimentation faite par Andersen Consulting du bureau partagé ou bureaux armoire, ou bureaux à la location, c'est une expérience intéressante pour les métiers de commerciaux justement.

C'est une expérience très intéressante, il y a même aujourd'hui des stations service sur les grands axes autoroutiers qui proposent ce genre de service (téléphone, portable, ...). Il y a effectivement évolution des métiers et donc de la taille des bureaux. Mais on maîtrise encore mal les choses, et tout évolue très vite.

Il y a aussi, si on regarde simplement l'agglomération, on voit que selon où est votre domicile par rapport au lieu de travail, le comportement va être complètement différent. Les 1^{er} échos que j'ai sur la mise en service cadencée de la ligne le long du Val de Saône, c'est la 1^{ère} année où c'est en place, les effets que ça peut avoir par rapport à une série de population qui est installée dans les communes le long du Val de Saône, je pense va modifier d'une manière importante les comportements dans le temps, puisqu'en gros maintenant on va en 10 minutes - ¼ d'heure du Nord de la COULY à la Part-Dieu, alors qu'aujourd'hui le temps de trajet est de l'ordre de 30-40 minutes. Donc je pense que les choses, petit à petit vont s'inverser.

Il reste une chose qui néanmoins n'est pas encore réglé dans le POS dans cette prévision ci, c'est que sur Val de Saône, alors que l'on est en train de mettre en place une desserte cadencée, pour qu'on draine les gens du Val de Saône vers chacune des gares il faut qu'ils puissent laisser leurs véhicules. Je n'ai quasiment pas, sauf une ou deux, de réserves pour création de parc-relais en Val de Saône. Je connais assez bien les communes du Val de Saône, une fois que vous aurez utilisé les 20 à 30 places de stationnement qui existent aujourd'hui, ce sera fini. Donc, on ne pourra pas prétendre qu'il y a une part de marché significative qui soit prise par le fer pour essayer de desservir ce secteur tant que l'on aura pas mis en place ce qui est indispensable. Sur le secteur de l'Est comme sur le plateau Nord, SYTRAL s'est refusé à gérer à long terme et à mettre dans le POS des emplacements réservés pour parc-relais et aujourd'hui ce sont les communes qui le demandent, et c'est la COURLY qui ne peut pas dire non aux communes face à leurs préoccupations, qui décide d'être bénéficiaire d'emplacements réservés. C'est vrai qu'aujourd'hui, je prends Rillieux qui a une démarche très volontariste et qui a voulu inscrire un emplacement réservé pour parc-relais du côté de l'échangeur, en disant un j'ai un échangeur à cet endroit là qui draine le Nord de l'agglomération et une partie de l'Ain, et deux j'ai un projet à moyen / long terme de développer le secteur avec de l'activité économique, c'est-à-dire un pôle d'équipement relativement important, et quand ils posent la question à SYTRAL dans le but d'avoir une politique foncière sur le long terme en cohérence avec ce qui est inscrit dans le PDU en terme de ligne forte, et bien, SYTRAL lui dit non. Pour Saint Priest c'est la même chose, sur la ligne qui va vers la Tour du Pin et Grenoble, ce sont les communes qui ont demandé à se préserver du foncier pour avoir des parcs-relais qui permettraient dans le cas où elles retrouveraient une desserte cadencée de garder un sens.

Comment expliquez-vous le comportement de SYTRAL ?

SYTRAL, à part faire passer un tramway...

Pensez-vous qu'ils ne se sentent pas concerné ? Il ne mise pas sur ces parts de marché ?

Je ne sais pas, je ne comprends pas. Les quelques groupes de travail auxquels j'ai pu assister pendant l'élaboration du PDU m'ont paru... enfin, je ne sais pas. Je veux dire c'est aujourd'hui quand même à la COURLY que commence à être posées toute une série de questions... et il faut essayer d'imaginer territoires par territoires que signifie en matière de déplacement le fait que l'on décide ou pas de faire un pôle économique et que l'habitat se situe ailleurs. Il faut essayer d'imaginer ce que signifie l'ensemble de ces décisions quand on les croise en termes de déplacement. On ne prétend pas au bout de ce travail répondre à

toutes les questions, mais au moins essayer d'éclaircir le sujet et de se donner les moyens de voir dans le temps comment les choses pourraient évoluer.

On a un nœud de déplacement par exemple sur le bord du Rhône à St Clair, où on a une voie ferrée, TEO, et une ligne forte qui devrait desservir Caluire et Rillieux... et on a des terrains à cet endroit là qui sont des friches industrielles inoccupées et sans acquéreurs potentiels. Pour ces communes l'idée est de dire qu'elles sont au milieu d'un nœud de déplacements, alors, ne faut-il pas plutôt que de laisser ce secteur qui est vierge aujourd'hui être réoccupé par de l'activité économique, et ne faut-il pas que dans le cadre d'une politique foncière à long terme que les collectivités réservent cet espace qui est positionné de manière un peu stratégique ? Du côté des élus comme du côté du SYTRAL c'est ou gêner, ou poser des questions qui sont en dehors du champ de préoccupations de tout le monde. Pourtant je trouve que la question est loin d'être idiote.

Je reviens sur la révision du POS, et vous m'avez dit que "finalement" les normes plafonds ne seraient pas adopter. Etait-ce une hypothèse qui était possible, et pourquoi n'a t-elle pas pu se concrétiser ?

En effet, il n'y a pas de normes plafond. On a simplement relevé la norme plancher, et au lieu d'exiger une place pour 50m² ou pour 100 selon les lieux de l'agglomération on en exige plus que 1 pour 150m². Je pense que dans certains endroits, on va continuer à voir les promoteurs réaliser une place pour 40m² (c'est les taux que l'on avait constaté dans le centre de Lyon). Mais c'est vrai que la collectivité par cette décision dit ce n'est pas moi qui vous impose de réaliser trop de places de stationnement, et puis ça ouvre la voie, du moins c'est ce qu'il y a dans l'esprit du vice-président, Monsieur X, c'est de dire que ça ouvre la voie à l'institution d'une norme plafond dans l'avenir, lorsque le secteur privé ne pourra plus dire que le service TC est insuffisant. Partant de là, le vice-président dit OK, je diminue mes exigences, j'évite que le gisement stationnement bureaux augmente dans des proportions importantes dans l'avenir, j'investis dans un réseau de TC et une fois qu'il sera en place et qu'il fonctionnera, à ce moment là je pourrais envisager d'instituer une norme plafond en disant j'ai réalisé la condition 1^{ère}.

Je comprends ce souci de procéder par étapes, mais ne pensez-vous pas qu'une des étapes aurait été de procéder par des normes fourchettes, comme cela ce fait à Londres ? Les normes planchers ne risquent t-elles pas finalement d'être incitatives justement parce que les promoteurs risquent d'anticiper les "restrictions" futures ? N'y a t-il pas un peu de frilosité dans la politique lorsque l'on impose des règles et qu'en même temps on laisse faire le marché ?

Je pense qu'aujourd'hui on est incapable de déterminer la fourchette, on ne connaît rien sur l'univers du stationnement.

Vous m'avez dit que vous anticipiez d'ores et déjà que certains promoteurs dans certains quartiers continueraient d'appliquer 1 place pour 40m², vous vous préconisez 1 place pour 150m², ne pourrait-on pas fixer la fourchette de 1 place pour 40-150 m², en vue d'ancrer petit à petit le concept de plafond.

Vous voulez dire que l'on aurait pu imaginer de dire vous n'en faite pas plus de 1 pour 70m², et moi je vous en demande pas plus de 1 pour 150... (?) (NDLR : ne semble pas avoir compris la question et est embarrassé).

Si, l'on fixe une fourchette : 1 place pour toute surface comprise entre 70 et 150 m² par exemple, dans ce cas, où pensez-vous que se situeraient les gens, auraient-ils plutôt tendance à utiliser la borne minimale (1 place pour 150m²) ou plutôt la borne maximale (1 place pour 70m²) ?

(silence...) moi le constat que j'ai aujourd'hui avec ce qui m'a été donné par ceux qui ont un peu regarder ça, c'est qu'en gros les promoteurs réalisent 1 place pour 40-50m² dans le centre. Pourquoi, je n'en sais rien, est-ce qui le vendent bien ou pas, je ne sais pas, je n'ai aucune information sur ce sujet.

Ne pensez-vous pas que c'est par précaution ?

C'est peut être de la précaution en effet, ils n'en n'ont peut être pas réellement besoin. Ce que je trouve dommage c'est qu'effectivement, mais c'est plus le contact avec les différentes

communes et les instructeurs de permis..., qu'il nous faudrait mener des études territorialisées et faire une règle territorialisée. Pour ça il faut savoir comment les choses se passent. Je prends l'exemple de St Genis Laval où l'on a fait une modification du POS il y a 2-3 ans. Ils nous ont demandé de réduire les exigences en matière de stationnement pour le tertiaire, ils ont fait ça à un moment donné où ils faisaient des locaux pour la mairie, et à l'occasion de cette opération il y avait un autre opérateur qui faisait du bureau privé, et tout d'un coup ils se sont aperçus de la norme de stationnement et ils se sont dit qu'ils n'avaient pas besoin de tout cela, et par ailleurs, ils avaient mis en place une politique d'acquisition foncière et de réalisation de 3 petits espaces de stationnement en centre-ville pour satisfaire aux besoins des commerçants et des résidents de St Genis Laval, parce que le centre de St Genis, ce que l'on cherchait à faire c'était de la réhabilitation d'habitat ancien individuel ou collectif, et que l'on ne pouvait pas, c'était économiquement et même urbanistiquement infaisable, exiger des places de stationnement. Donc, il y a eu plusieurs choses qui sont arrivées en même temps et ils se sont dit que c'était stupide de demander autant de places de stationnement pour du bureau, ils leur semblaient qu'en ayant 2 positions : réalisation de places de stationnement public foisonnantes, et réduction de la norme de stationnement, ils pouvaient parfaitement s'en sortir. Mais tout cela a été le produit d'une réflexion à l'échelle de la commune.

Vous pensez qu'il n'est pas possible de généraliser la règle.

Non, seules une ou deux règles sur l'ensemble de l'agglomération me semblent possibles, sinon, ça n'a pas de sens. Il y a Lyon, Villeurbanne qui sont importants, mais dès que l'on sort de là c'est différent. Je n'ai aucune information de ce qui se passe sur la périphérie : est-ce qu'à Caluire ou à Oullins par exemple, on a des problèmes... je ne sais pas. On ne connaît pas pour ces communes les effets que les mètres carrés de bureaux et le stationnement ont sur les déplacements. On a un mode de raisonnement qui est limité. Par contre ce que l'on sait même si les informations sont très changeantes, c'est que par exemple on a eu dans l'ouest lyonnais une série d'opérations qui se sont faites en limite de Lyon (début de Francheville) : c'était des opérations de bureaux qui ont très mal marché, on a eu des friches importantes lorsque par exemple un certain nombre de banques ont fermé leurs centres informatiques (soit sur Ecully, soit sur Rillieux). On a eu des friches qui nous sont restées sur les bras pendant longtemps, d'où l'idée qu'à part de toutes petites opérations qui se faisaient ponctuellement, le bureau dans la périphérie n'avait aucun avenir. Or en un an un opérateur privé a acheté la friche, la retapée et a quasiment tout loué en un an à l'étonnement de tous. Aucun experts ne misaient sur ces friches. Il a trouvé des acheteurs et des locataires répartis en plusieurs entreprises. Vous voyez, je crois que finalement on ne sait pas comment les choses se passent. Est-ce parce que c'est volatile, c'est possible.

Pensez-vous qu'il soit possible de faire du cas par cas ?

Oui, je pense que si on est capable, sur la base d'études qui refléteraient une réalité au moins à un moment donné, de voir la réalité des déplacements dans tels ou tels territoires, alors on peut expliquer les pratiques mises en places et justifier les choix. Bien sûr, il faut garder à l'esprit que de toute façon la desserte en TC ne sera jamais satisfaisante, et on ne pourra jamais agir sur les déplacements qui s'effectuent en périphérie, ce n'est pas ceux là qu'il faut viser, donc là je laisse la liberté la plus entière aux gens de faire ce qui leur paraît nécessaire. Si, on prend Vaise dans le quartier de l'industrie, et là je dis que j'ai fait un effort significatif, j'ai un pôle multimodal qui est à 200m des secteurs de l'agglomération, j'ai une ligne forte, donc je considère que j'ai une desserte TC qui m'offre des facilités de me déplacer, donc là je peux donner des orientations.

Je voudrais rajouter une chose, c'est qu'il faut être prudent avec les normes de stationnement. Les promoteurs peuvent rapidement avoir des comportements adaptatifs et tenter de contourner les règles. Par exemple, on en a fait l'expérience il y a 2-3 ans, lorsqu'un promoteur qui n'avait pu construire le nombre de places suffisant, a fait construire, en se mettant en SCA, un silo de stationnement juste à côté de son emplacement bureaux, afin d'avoir un argument de vente pour ses bureaux. Il faut prévoir des règles dans le POS qui anticiperaient ces comportements adaptatifs.

ENTRETIEN 11 : COMMUNAUTE URBAINE DE LYON - ELU RESPONSABLE DE L'URBANISME - DUREE 1H30

Nous avons voulu vous rencontrer pour faire un point sur les normes du POS dans le cadre du PDU. Nous avons nous même mis en évidence le poids du stationnement sur le choix du mode de transport, à travers d'une enquête nationale, où on voyait que si l'actif dispose d'une place de stationnement à son lieu de travail, il utilise la voiture à peu près à 50% de plus que s'il n'a pas de place.

Mais en général, il n'en a pas l'expérience donc sa réponse est à mon avis sujette à caution. Il n'a pas l'expérience de l'alternative, c'est-à-dire qu'il n'a généralement pas utilisé les TC, donc il ne sait pas exactement à quoi il s'attend. Il se dit "si j'ai une place pour ma voiture, je prends ma voiture", ou s'il est utilisateur du TC, il dit "je préfère prendre ma voiture". Ma 1^{ère} réaction concernant ces chiffres, c'est que tous les chiffres qui sont liés à des enquêtes sur ce sujet, sont un peu trop binaires et ne rentrent pas dans le détail de la psychologie des gens, ils ne sont qu'une indication à un instant t d'une réponse en fonction d'une question posée.

Vous avez raison, mais ici on étudiait les pratiques des gens qui disposent d'une place de stationnement, de fait parce qu'ils disposent d'une place de stationnement, ils connaissent mal les TC, puisqu'ils sont moins utilisateurs. Ça c'était pour reprendre le cadre général du but de la recherche. Depuis 6 ans que cette étude a été menée, les PDU veulent favoriser un changement de pratiques de déplacements, plus exactement du mode de transport des actifs qui vont travailler et par-là même agir sur ces fameux articles 12 du POS dans le sens que vous savez sur l'agglomération lyonnaise qui est de diviser en gros la norme par 2 suivant la qualité du TC. Voilà donc le tableau général, et les questions que l'on veut voir avec vous, et comment cette orientation, qui est beaucoup plus marquée d'ailleurs dans les pays européens (par exemple, quand on regarde les normes à Londres, à Amsterdam, Bruxelles ou ailleurs) est perçue et quelles en sont les conséquences que vous presentez, que vous ressentez ou que vous avez déjà recueilli de par votre fonction ?

Ma 1^{ère} réaction c'est que les exemples d'autres villes sont extrêmement difficiles à intégrer dans une démarche en matière de stationnement. Dans bien des domaines, la comparaison est impossible, chaque ville a une histoire, une configuration, une caractéristique de ses activités qui fait que l'on ne peut pas appliquer un modèle, aussi élégant soit-il, d'une ville à une autre. On cite souvent Amsterdam comme une ville ayant réussi à maîtriser les pressions automobiles dans son centre, mais la ville active qui fait vivre en grande partie la Hollande, c'est Rotterdam qui n'est pas du tout dans la même optique. Donc on n'est pas du tout allé aussi loin, pourquoi, parce que ce sont des fonctions centrales extrêmement différentes et la vie centrale à Rotterdam et à Amsterdam sont totalement différentes l'une de l'autre. De même que la vie centrale à Londres et totalement différente de celle de Lyon et de Paris.

Quand on parle de la centralité à Londres, on parle de la City qui est le centre d'affaires par excellence dans lequel on a réussi à instaurer des modes de fonctionnement de la circulation qui sont fondés sur la nature même de cette fonction. C'est un grand centre d'affaire qui est très spécialisé, dans lequel l'utilisation du taxi, par exemple, est quasi généralisée, nous ne sommes pas ici à Lyon dans une tradition quasi généralisée du taxi, c'est extrêmement rare que vous trouviez des hommes d'affaires qui utilisent systématiquement le taxi pour leurs déplacements, ce n'est pas dans notre tradition, et en plus, ce n'est pas dans nos prix. Les prix de taxi ici sont beaucoup plus élevés de ceux de Londres ou à NYC. A NYC on circule bien, on s'arrête difficilement mais quand vous prenez une photo à un carrefour, vous regardez la couleur des voitures, vous avez 40% de jaune, parce que les taxis ça coûte des "clopinettes", là-bas le taxi est un vrai moyen de translation en abscisse et ordonnées dans le système urbain.

Vous voyez, ce n'est pas toujours le TC qui est la réponse à la question, c'est la structure de la ville qui entre en ligne de compte aussi. On a souvent cité l'exemple de Zurich : mais c'est

une ville où il n'y a que des banques, il n'y a pas d'activité quasiment à l'intérieur de la ville autre que les activités tertiaires de haut niveau très spécifique (en plus c'est une ville de taille modeste) qui a pu se doter d'un système de TC très performant, mais cela n'a rien à voir avec Lyon. Lyon est une ville qui possède une caractéristique formidable, car c'est une ville très polyvalente. Toute son histoire, toute sa culture est polyvalente : c'est-à-dire, mixité sociale considérable (ville à la fois bourgeoise, industrielle et ouvrière) et on y trouve donc, à travers les différentes fonctions de la ville et dans sa géographie toute cette complexité, ce n'est pas une ville mono-fonctionnelle, d'ailleurs c'est bien aussi une de nos difficultés d'image, c'est que Lyon n'a pas un élément fort qu'elle peut mettre en avant (électronique de haut niveau, ville bancaire, ville financière comme Francfort), nous sommes une ville extrêmement riche par son histoire, par sa construction, par la cohabitation et la mixité de toutes ces fonctions. Tout cela se traduit dans la typologie de l'habitat, mais également dans la fonction centrale. Nous avons une fonction centrale complexe, nous sommes certainement l'un des centres-villes les plus habités d'Europe (c'est quelque chose de remarquable). Par rapport à la taille de la ville, nous sommes une ville où il y a encore énormément d'habitants. Il faut tenir compte de ce mélange de fonction considérable. Si, on parle du stationnement et donc des déplacements des gens qui habitent dans le centre, ils sont confrontés à un double problème : s'ils prennent un titre de TC, que font-ils de leurs voitures dans la journée ? (parce qu'ils sont quand même motorisés, tout le monde est motorisé aujourd'hui pour s'évader, pour aller faire ses courses...). C'est une question, on ne peut pas raisonner qu'en terme de déplacements, il faut aussi raisonner en termes de possession d'une automobile, voire de 2 automobiles.

Donc, la 1^{ère} réponse que je vous donnerais au niveau de cette question de la complexité de comparaison, c'est : ne faites pas de comparaison. Quand on a comparé le tramway de Lyon à celui de Strasbourg, ça me fait rire ! Cela n'a rien à voir, le tramway de Strasbourg, c'est la ligne A du métro de Lyon transposée à l'échelle. Donc le succès du tramway à Strasbourg, c'est le succès de la ligne A du métro, c'est l'équivalent à l'échelle. Il ne faut pas oublier que Strasbourg comme Nantes, c'est le 1/4 du centre de Lyon.

Vous avez tout à fait raison d'attirer l'attention sur le danger des comparaisons.

J'ai eu la chance de suivre des colloques sur des analyses comparées en matière de transports urbains, on se rend compte que c'est franchement ridicule de faire des comparaisons, c'est très tendancieux. Cela ne sert qu'à étayer des thèses difficilement démontrables.

Nous nous posons la question de que pensez-vous, vous en tant que responsable politique, de l'impact que cela peut avoir sur l'activité tertiaire dans la ville ? On nous dit, il y a des avantages et des inconvénients, l'avantage c'est que cela reviendrait moins cher de ne pas construire de stationnement (de l'ordre de 70000 F à 80000 F)...

Elle revient à plus cher que ça à construire, il faut compter 100000 F.

...donc ça se répercute sur le coût des entreprises. Ça c'est un premier discours. Le deuxième discours est de dire "on ne peut pas vivre sans stationnement et sans voiture"...

J'ai bien compris votre question, on se la pose et on se l'est posée sans arrêt...

Comment réagissent les partenaires économiques ?

Je vais vous dire. D'abord, on est là encore dans une vision très monolithique du secteur tertiaire. Or, le secteur tertiaire n'est pas monolithique, on a pas dans le secteur tertiaire des fonctions univoques avec des personnes qui vont à leurs bureaux pour repartir le soir et rentrer chez lui, ça c'est uniquement une partie de la population. L'autre grande partie de la population qui travaille dans le tertiaire est amenée à se déplacer toute la journée : voir leurs clients, leurs fournisseurs... c'est une première donnée qu'il faut prendre en compte, il ne faut pas simplifier à l'extrême, il n'y a pas que des migrations alternantes quand on étudie la question du tertiaire.

Ensuite, les professionnels de l'immobilier réagissent d'une manière très négative à la restriction des places de stationnement. Ceci est effectivement paradoxal, quand on leur met

des normes, ils râlent parce qu'ils disent que ça va leur coûter cher, mais en même temps, ils savent très bien qu'ils les vendent ces places et qu'elles sont même souvent un argument de vente...

Et comme vous avez dit, avec un peu de dumping sur le prix de vente.

Oui, mais le dumping existe cependant aussi pour le garage privé...c'est un problème d'offre et de demande et dans tous les cas de figure, un opérateur a fait dans son calcul la répartition du prix pour l'ensemble de l'opération, il ne vend pas le garage au prix de revient du garage + la marge, le logement au prix de revient du logement + la marge. non, il a ventilé sa marge à l'intérieur des différentes prestations et il s'y retrouve. Là aussi ce n'est pas arithmétique, c'est du commerce.

De toute façon, chez nous, indépendamment de la norme de stationnement, nous sommes obligés de faire une nappe de stationnement. La nappe n°1 est indispensable du point de vue de la construction de l'immeuble, ne serait-ce que pour passer les réseaux, les locaux techniques, les ascenseurs, les services en sous-sol. Le 1^{er} sous-sol est quasiment obligatoire, la question se pose pour les autres niveaux. En effet, là ça peut les arranger de ne pas construire de 2^{ème} sous-sol (surtout quand on est dans l'eau ici à Lyon). Donc ça c'est une question technique qui entre en ligne de compte, mais la réalité c'est que quand nous avons annoncé ce qui était inscrit dans le PDU (sur lequel je me suis abstenu en ce qui me concerne, donc politiquement nous n'étions pas tous d'accord, sur cette question des 300m², beaucoup d'élus avaient été très surpris par la brutalité des normes très restrictives) la réaction a été très forte. Les professionnels nous ont sautés à la gorge en disant qu'il était hors de question d'accepter ce genre de normes, car pour nous c'est la fin des programmes immobiliers, "on ne vendra plus d'immobilier si on n'a pas de places à proposer parce que nous sommes confrontés à cette souplesse d'utilisation, à cette diversité des fonctions de déplacements liés au tertiaire, et que nous sommes encore dans une tradition où les entreprises, notamment les cadres et les chefs d'entreprises veulent avoir leur place de stationnement attitrée sur leur lieu de travail. Donc, on est loin d'avoir une place par employé, mais il est déjà certain qu'il y a tout un glacis de population du secteur tertiaire qui ne peut pas vivre sans sa voiture en bas de son bureau. Donc cela, je pense que, compte tenu encore une fois de la configuration de Lyon, est à prendre en compte.

N'oublions encore pas une chose, c'est que les gens qui travaillent dans le centre-ville, soit ils habitent dans le centre-ville, et ce n'est pas la majorité, la plupart habitent sur la périphérie, et sur des périphéries souvent très mal desservies, ce qui est tout à fait normal, puisqu'il est impossible de bien desservir la périphérie, à moins d'avoir une périphérie d'une densité comparable à celle que l'on trouve sur Paris.

Nous à Lyon, nous avons une communauté urbaine très éclatée et très diversifiée, avec des niches d'habitats très différentes. Ça aussi c'est une réalité et il faut en tenir compte, il faut savoir que dans la fonction centrale et commerciale du centre-ville de Lyon, ce n'est pas les lyonnais qui habitent au-dessus des magasins, c'est les gens qui viennent en ville faire leurs courses.. et ils viennent d'où ces gens là : ils viennent de 10 – 15 –20 kilomètres, parce que l'on a un environnement très agréable à habiter en secteur diffus et énormément de gens vivent en secteur diffus et donc viennent en ville, pour cela le transport en commun est totalement inopérant, vous pouvez dépenser des milliards et des milliards, vous ne parviendrez pas à desservir tout le monde. Donc, là je crois que nous sommes au cœur du problème de l'équilibre, moi en tant qu'élus et tant que responsable, ma thèse a toujours été d'avoir une vision modérée des choses, ou du moins une vision équilibrée, je ne crois pas aux changements radicaux sur Lyon. En revanche, je pense qu'étapes par étapes on peut progresser dans le sens de la réduction de la pression automobile, c'est-à-dire en prenant les mesures aussi nécessaires en matière d'infrastructures à l'échelle de l'agglomération. Je suis convaincu que la pression automobile a beaucoup plus diminué à Lyon grâce à la réalisation du périphérique nord que bien des investissements en TC. Il ne faut pas penser que l'investissement en TC est automatiquement réducteur de la circulation automobile, ce n'est pas vrai, car dans tous les cas la circulation continue à augmenter, et la motorisation des français continue aussi à augmenter et le nombre des déplacements en voiture continue aussi d'augmenter. Là encore, si on regarde les chiffres, la part du TC reste toujours relativement modeste quels que soient les investissements que l'on fait (excepté peut être

dans l'hyper-centre). Ma démonstration c'est de dire il faut aussi réorganiser la circulation, d'où la nécessité de boucler le périphérique. Par exemple, la rocade Est et le périphérique qui va du Sud jusqu'au Nord c'est déjà un nombre très important de voitures qui ne passent plus dans la ville. Il faut une redistribution de la circulation pour que les gens utilisent des circuits plus rationnels, c'est déjà une grosse progression dans la qualité de la vie qui est bien l'objectif poursuivi, ce n'est pas l'idéologie du TC à tout prix ou l'idéologie de la voiture à tout prix. Cette amélioration de la qualité de la vie on ne peut pas l'envisager dans une société moderne et j'estime que l'on est encore dans une société moderne même si on est de plus en plus marqué par l'idéologie de la croissance zéro et les mouvements un peu "soixante huitard", il y a aussi l'activité qui est indissociable de la qualité de la vie. On ne peut pas parler de qualité de vie si on a pas une activité dynamique qui apporte du travail à tout le monde et une forme de redistribution des richesses. C'est une question qui préoccupe beaucoup les gens. Les gens se préoccupent beaucoup de savoir si la restriction de la circulation automobile dans le centre-ville ne va pas entraîner un ralentissement de l'activité ou ne risque pas de transformer les fonctions du centre. C'est une vraie question et c'est un vrai danger. Si, on n'a pas de solutions alternatives c'est extrêmement difficile.

Prenons le cas de la Presqu'Ile où nous avons fait un effort énorme pour réduire la pression automobile, en construisant des parkings sur la périphérie, en réduisant un nombre important de places en surface, en piétonnisant et en faisant des restrictions de circulation à certaines heures sur des portions de voirie. Nous avons pris ces mesures avec un certain souci d'équilibre (c'était le travail de la mandature précédente). Si, on considère que c'est un point d'étape, il faut voir maintenant comment ça évolue, il faut aussi avoir la sagesse de procéder par petites touches pour voir comment les choses tournent pour pouvoir alors rectifier le tir. Si, on procède d'une manière très radicale, le danger est grand de voir un bouleversement extrêmement rapide qui aurait des conséquences sur les habitudes des comportements des gens. On a vu par exemple que l'hyper-piétonnisation pouvait avoir des conséquences sur la nature des commerces.

Strasbourg en fait l'expérience.

Obligatoirement. Il y a des phénomènes que l'on connaît maintenant, et on sait que un commerce qui est dans une rue piétonne sera totalement différent d'un commerce qui est dans un tissu urbain classique avec des rues, du stationnement... Ca ne veut pas dire qu'il n'y aura plus d'activités commerciales, mais il y aura une mutation. Si, vous prenez la rue piétonne principale d'Amsterdam, savez-vous ce qu'elle a comme identité cette rue ? C'est un bazar à ciel ouvert de produits internationaux et touristiques. C'est devenu une rue de touristes dans laquelle vous ne trouvez pas un seul hollandais. Quand on est dans une ville très touristique tout le réseau piétonnier est un réservoir d'accueil formidable des gens qui précisément sont là pour se balader. Nous nous sommes une ville complexe avec toutes les fonctions, nous ne sommes pas encore une ville touristique.

Pour revenir à ce que vous disiez tout à l'heure, vous avez fait une remarque sur laquelle j'aimerais revenir. Vous avez dit que lorsque l'on a porté à la connaissance du public les normes de stationnement d'1 place pour 200 – 300 m², vous aviez une réaction de la part des professionnels. Vous avez dit, ils ont "menacé" en quelque sorte de ne plus venir construire à Lyon...

Attention, ils ne nous ont pas menacés, ils nous ont mis en garde...

C'est plus une mise en garde, ou est-ce un mouvement que vous avez senti ?

Tout ça se passe d'une manière très sérieuse, basé sur des discussions. Nous ne sommes pas dans des rapports de force. Nous sommes dans des discussions entre professionnels qui sont préoccupés par leur activité, leur marché, leur clientèle qu'ils connaissent bien, et des élus qu'ils ont en face d'eux et qui sont responsables d'un certain nombre de réglementation qui peut avoir des conséquences sur leurs activités. Tous cela est basé sur du dialogue. Ils nous simplement fait part de leurs inquiétudes. Face à leurs préoccupations, nous nous sommes mis d'accord pour revenir à une norme minimum et non pas à une norme maximum, environ 1 place pour 100 m² je ne sais plus, vous voyez, je ne suis pas un obsédé des chiffres qui sont de toute façon toujours "pifométriques", on est dans l'empirisme le plus total. Je crois que la préoccupation d'un élu c'est d'être certain que dans les mesures qu'il

prend, il va assurer un maximum de plus par rapport au moins, il n'y a pas de solution ni de décision où il n'y a que des plus. C'est une vraie difficulté, mais c'est là qu'est la vraie responsabilité politique c'est de prendre les décisions qui vont dans le bon sens et qui sont acceptables et supportables.

Vous avez prononcé tout à l'heure un mot qui me plaît beaucoup c'est celui de l'équilibre, parce que c'est ça, dans la ville on fait un travail d'équilibriste...

Je suis persuadé que les lyonnais sont convaincus qu'ils sont dans une ville justement qui a cette caractéristique d'un certain équilibre entre ses différentes fonctions : centre, périphérie, ville, campagne, emploi, domicile, nature des emplois... on est dans une ville assez équilibrée, on a un petit peu de touristes, pas beaucoup, on est une ville industrielle, mais ça ne se sent pas tant que ça...c'est un équilibre qui fait que l'on est dans une certaine harmonie, et je trouve que c'est ce qui fait le charme de Lyon.

Dans ce jeu disons avec les promoteurs et les agents immobiliers qui tournent autour, nous avons vu, lors de nos différentes interviews, que ces gens argumentent en disant que "si on ne fait pas de parking, on ne peut pas vendre nos bureaux. Sauf que l'on se rend compte que dans la Presqu'Ile, on a tout un parc ancien de grande qualité qui n'offre pas de stationnement, on stationne souvent dans la cours de l'immeuble, on a quelques places, mais cela ne va pas très loin. Or cet immobilier de bureaux dans la Presqu'Ile me semble relativement prospère aujourd'hui encore.

Ce quartier a également connu une crise comme tout l'immobilier de bureaux, et on a bien cru à un moment que l'immobilier de bureaux dans le centre-ville allait mourir, d'ailleurs vous n'ignorez pas qu'une grande partie de l'immobilier de bureaux à l'époque s'est reconvertie en logement durant la période de crise de 1990 à aujourd'hui. Mais, considérer l'immobilier de bureaux dans le centre-ville, c'est-à-dire dans le quartier haussmanien avec toutes ses caractéristiques architecturales, est une réponse qui devient marginale à la demande de tertiaire aujourd'hui. Aujourd'hui il n'y a pas de demande de tertiaire sur le centre-ville, à part quelques sièges sociaux et encore. On y trouve plutôt des professions libérales, des notaires, des régies... des professions assez particulières et spécifiques, ce sont en plus des petites unités. Tous les bureaux qui avaient une certaine taille, ont quitté la Presqu'Ile pour aller sur la Part Dieu ou d'autres centres d'affaires. Donc, il y a une évolution qui fait que l'on peut difficilement comparer les bureaux dans hyper-centre dans l'ancien et les centres directionnels ou les centres d'affaires, ce ne sont pas les mêmes plateaux, pas les mêmes surfaces, pas les mêmes exigences techniques... Ensuite, il ne faut pas oublier que la Presqu'Ile est parfaitement bien desservie en TC, elle dispose d'une colonne vertébrale qui est la ligne A du métro, puis la ligne D, ce qui fait que la question se pose moins pour les personnels à migration alternante classique, la réponse TC est pertinente, c'est une véritable alternative à la voiture. Pour les gens qui ont besoin de leur voiture, il faut dire que l'offre de stationnement des 3500 places environ que l'on a construit sur la Presqu'Ile a sans aucun doute joué un rôle dans la redynamisation du secteur tertiaire, de même que l'activité commerciale dans hyper-centre. Il n'y aurait pas eu la construction du Printemps s'il n'y avait pas eu le parking République, et on allait se retrouver avec une friche. C'est donc, une bonne partie de la revitalisation de la Presqu'Ile de l'activité tertiaire de bureaux comme de la qualité commerciale, qui est aussi la conséquence d'une certaine forme d'offre de stationnement, et qui permet aujourd'hui à quelqu'un qui a ses bureaux dans ce secteur de dire à son client qu'il aura à sa disposition le parking République quand il viendra.

Vous voyez, tout est question de modulation. Je pense qu'il serait absurde de dire : il faut empêcher à tout prix la voiture de rentrer dans la ville. Il faut plutôt utiliser intelligemment la voiture, c'est préférable.

La loi d'urbanisme en France dit de fixer une norme, on peut discuter du maximum ou du minimum, mais, dans la plupart des villes étrangères que nous étudions le raisonnement se fait sous forme de fourchette assez large qui peut varier quasiment du simple au double. Pensez-vous que c'est quelque chose qui pourrait favoriser le dialogue et en tous les cas éviter les crispations qui peuvent se produire par rapport aux investisseurs, et si c'était le cas, pensez-vous qu'ils iraient plutôt vers le haut ou

le bas de la fourchette, ou bien cela se ferait en fonction de l'état de lieux, la nature de la parcelle...?

Je crois que l'intelligence à mon avis c'est un jeu combiné habile entre les règles et la loi du marché. Je ne pense pas que les pouvoirs publics ont vocation à excessivement réglementer. On ne dit pas "vous pouvez vous marier avec une fille qui a entre 18 et 25 ans", "il faut que vous trouviez un travail dans lequel vous gagnez entre tant et tant", non, en revanche, on considère que pour avoir un niveau de vie minimum convenable, il y a un SMIC horaire de tant, parce que l'on sait aujourd'hui que en dessous de tant il n'est pas possible de vivre, ici, on ne fixe pas une fourchette, on ne dit pas que il faut gagner en 5000 F et considérer que vous n'avez pas le droit de gagner au-dessus de 100000 F, ceci n'est pas raisonnable. Il faut laisser faire aussi la loi du marché. Donc je crois, et en tout cas c'est ma conception d'une société et d'une politique, c'est pour ça que je suis un libéral aussi, c'est que pour moi le libéralisme c'est de donner aux gens le sens des responsabilités et de l'initiative en leur fixant un certain nombre de règles du jeu, parce qu'il y a une société et que l'on n'est pas tout seul au monde, société dans laquelle il faut vivre ensemble, il y a des questions à résoudre qui sont des questions de solidarité, de fonctionnement, de répartition et qu'il faut simplement réguler la liberté. Il n'est pas question de dire "voilà comment les gens doivent vivre", il faut dire "vous êtes libres, mais dans cette liberté il y a un certain nombre de règles du jeu qu'il faut respecter". On est dans cette nuance, et c'est tout le but de la politique de réguler cette nuance. On est dans cette nuance très fine, et c'est tout l'intérêt de la politique, de la perception de ce dont les gens ont besoin pour réussir leur vie et en faire profiter la société, tout en maintenant les fameux équilibres dont je parlais tout à l'heure.

Oui, mais vous êtes de par vos fonctions maître des règles du jeu dans le domaine du POS.

Disons que je représente la présidence au sens plein du terme, c'est-à-dire que je n'ai pas une vision préconçue que je vais appliquer d'une manière autoritaire, c'est loin d'être ça. C'est une discussion permanente dans laquelle on écoute tout le monde et dans laquelle il y a des arbitrages, et ces arbitrages sont la plupart du temps, collectifs, il y a extrêmement peu d'arbitrage personnel. C'est vrai dans bien des choses dans la vie démocratique aujourd'hui surtout quand on est dans une agglomération avec une communauté urbaine, nous avons 55 partenaires (communes). J'ai discuté avec beaucoup de professionnels et avec les élus de chaque commune, avec les spécialistes, les urbanistes, les architectes... tous les gens qui participent à l'élaboration du POS, et on arrive à une synthèse à un moment donné : aujourd'hui on est à la synthèse 2000 du POS. C'est un arbitrage bien sûr, mais j'ai vraiment le sentiment de faire un travail de synthèse.

C'est tout à fait la définition d'une règle du jeu un peu consensuelle, enfin que l'on recherche.

Oui, tout en gardant à l'esprit qu'il y a forcément des contradictions, et c'est ce qui donne le côté passionnant à la chose.

Je reviens sur la notion de règle du jeu. Quand la LOF a été créée vers 1967, tout consistait à dire : il y a une norme qui est un minimum, pensez-vous que vous êtes aujourd'hui arrivé à un point d'équilibre qui est celui arrêté aujourd'hui, c'est-à-dire 1 place pour 100m², cette conception là ne vous paraît-elle pas muable et évolutive pour peut-être accorder encore plus de souplesse vis-à-vis de vos interlocuteurs ?

Je vais vous répondre, sur la question de la souplesse l'orientation que j'ai essayée de défendre c'est aller vers plus de banalisation des places de stationnement dans les sous-sols, c'est-à-dire que l'on évolue vers le stationnement dans les sous-sols qui considérée comme une fonction patrimoniale ("je possède un parking au pied de mon immeuble") vers une conception qui est de dire "je dispose d'une place de stationnement, avec une carte". C'est-à-dire arriver en fait à une solution intermédiaire entre le stationnement public géré par les parcs publics et le stationnement privé avec la place affectée. Je pense que les programmes aujourd'hui notamment dans certains secteurs devraient prendre franchement cette connotation, c'est-à-dire qu'il y ait une dissociation entre le stationnement et ce qu'il y a au-dessus, et qu'il y ait une gestion autonome, par des gestionnaires autonomes, gestionnaires

professionnels du stationnement. Je pense que ce serait un moyen de réduire l'offre et de mieux gérer la rotation.

Parce que l'offre privée n'est pas toujours forcément bien louée ou bien occupée.

En effet, il y a beaucoup de places vides à certaines heures de la journée, mais c'est parce qu'il y a des véhicules en déplacement. Les professionnels n'ont pas de problème d'occupation des surfaces dédiées aux stationnements. Je dirai que ce qui est relativement désagréable c'est que quand ils vendent leur place de bureaux, le personnel qui a le grade le plus élevé dans la hiérarchie va vouloir sa place avec son nom écrit dessus. Alors que je pense qu'il faudrait que les gens aient une carte et se garent s'il y a de la place. Ils achètent un abonnement permanent. Ce qui permettrait d'avoir un remplissage par foisonnement. Aujourd'hui l'une des questions c'est que nous avons une offre de stationnement en sous-sol qui n'est pas rempli à 100% dans la journée. C'est une question vous voyez, on ne peut pas seulement gérer par la règle, il faut voir aussi l'évolution de la fonction de la place en sous-sol, surtout dans le tertiaire (c'est plus difficile à résoudre dans les fonctions résidentielles qui doivent tenir compte des notions de sécurité...). Dans le tertiaire cela paraît beaucoup plus facile.

En apparence, car pour l'instant nous n'avons pas d'expérience.

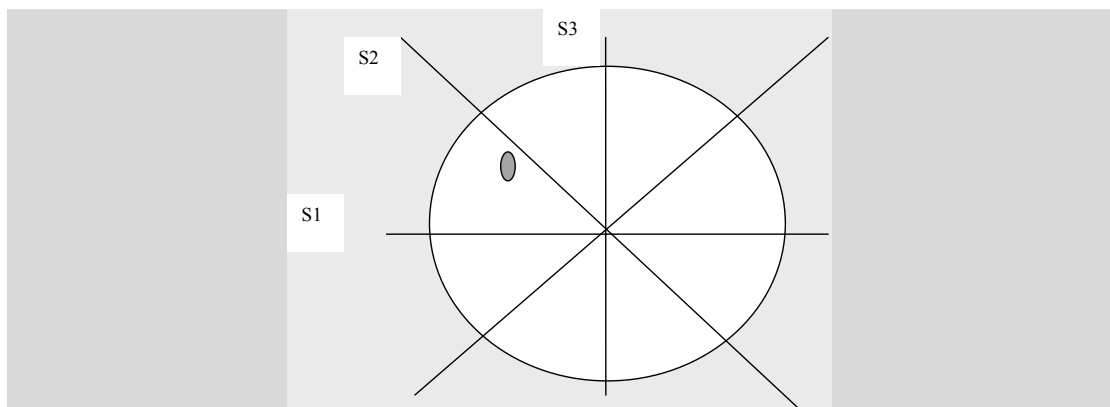
En effet, mais c'est aussi une question de montage de société, c'est un problème de société (on en a discuté avec des notaires), il faudrait que quand une société investisseur réalise un immeuble classique de bureaux (environ 5000m²), elle ait un partenaire qui soit une société de gestion.

Les régies ne se sentent pas interpellées ?

Elles devraient. Comme les sociétés d'HLM sont de plus en plus gestionnaires de parking, je pense que c'est une évolution à envisager, j'en suis persuadé, il y a une innovation à créer dans ce domaine, c'est de développer les sociétés de gestion de stationnement, je suis convaincu que ce serait rentable. Cela veut dire qu'avec cela on serait plus encouragé à diminuer le nombre de places en surface, donc à améliorer la qualité des espaces publics.

Je crois que s'il n'y avait en ville que les voitures qui ont quelque chose à y faire ce serait déjà un grand progrès. On a encore beaucoup trop de transit. Je vais vous prendre un exemple : le croissant Est de Lyon, c'est-à-dire rive gauche des voies ferrées (de Villeurbanne jusqu'aux confins du 8^{ème}), pour aller vers le Sud, 90% des usagers viennent prendre la rue Garibaldi, c'est-à-dire vous avez un mouvement de voiture en permanence, parce que la rue Garibaldi est la dernière grande voie d'échange Nord-Sud. Ces voitures sont pour une part importante des voitures qui vont vers Oullins, ou des voitures qui viennent de l'Est et qui vont vers le Sud. Aujourd'hui on continue à utiliser les voies des quais comme colonne vertébrale. On a aujourd'hui encore bien des potentialités de diversification du système primaire de distribution.

A Amsterdam, vous avez un cercle de circulation avec des radians qui sont tous signalés avec un numéro (S1, S2...) Quand vous donnez rendez-vous à une personne, vous lui indiquez la sortie qu'il doit prendre, et elle n'est alors pas obligée de rentrer dans le centre pour rechercher le lieu où il doit se rendre.



C'est un nombre incalculable de véhicules parasites qui sont ainsi évités.

Il faut jouer effectivement sur les véhicules / kilomètres et non pas sur le véhicule lui-même.

Je n'ai pas en charge cette question, mais si c'était le cas, je lancerais ça à Lyon, parce que l'on a vraiment besoin d'avoir une meilleure lisibilité.

On raisonne peut être en termes de part modale et non pas en véhicules kilomètres produits qui est une autre dimension.

Si, on avait raisonné comme ça, on n'aurait pas dit que le tramway était moins cher que le métro, parce que ce n'est pas vrai, le tramway est exactement au même prix qu'un métro. C'est important, parce que quand on fait des choix politiques, on influence les politiques en fonction d'un certain nombre de critères que l'on assène comme ça. On lui dit ça va être moins cher, ça va être plus rapide et il n'y a pas de risque, alors vous êtes sûr de faire adopter la décision que si vous lui disiez le contraire. C'est une question d'honnêteté dans la présentation d'une question. J'estime que la question telle qu'elle a été posée au niveau du PDU pour le choix du tramway, n'a fait qu'orienter le débat.

Quels ont été les arguments développés par les uns et les autres lors des discussions concernant le PDU ?

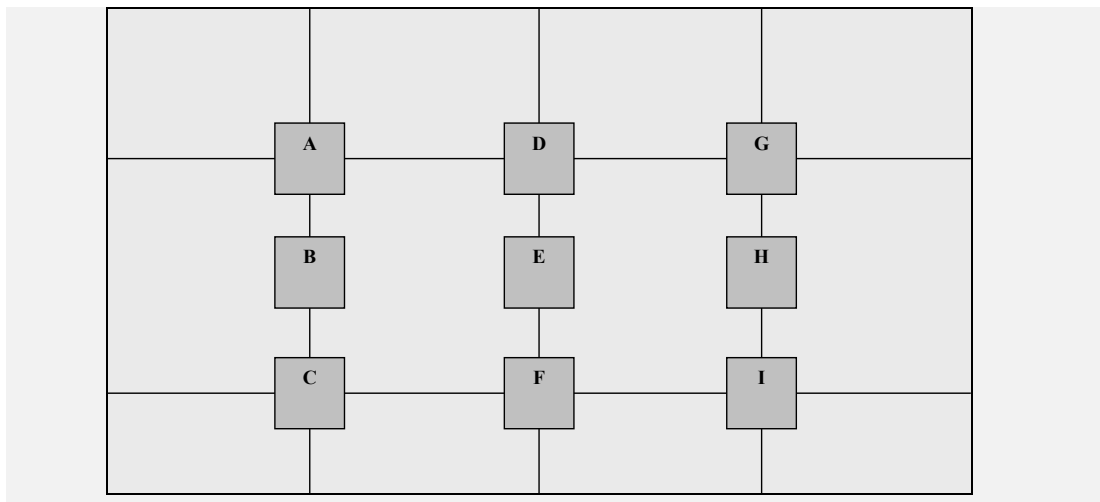
D'abord, nous avons respecté scrupuleusement la loi, le PDU s'inspire d'une loi qui gère essentiellement le stationnement public et pas le stationnement privé.

Il formule pourtant des recommandations.

Ce sont des recommandations, mais ce ne sont pas des directives. Autrement dit, nous avons d'abord tenté d'élucider juridiquement dans quel cadre on se trouvait, étions-nous dans un cadre dans lequel il fallait que les PDU définissent des normes de stationnement pour toute la ville ou pas. Nous avons interrogé le préfet à ce sujet, et il nous a répondu sans équivoque que non, le PDU ne donne pas de directives précises en matière de stationnement dans le domaine privé, c'est uniquement le stationnement public qui est concerné par le PDU. Il faut veiller, quand on fait du stationnement public, à ce qu'il y ait un renversement de tendance, c'est-à-dire davantage de part pour le TC (pour moi c'est une utopie, mais c'est une utopie stimulante). Je crois que les gains du TC ne se décrètent pas, mais ils s'obtiennent par des mesures raisonnables, continues et intelligentes. Quand on a lancé le métro à Lyon, on a fait un choix structurel très important et je pense que ce qui aurait été intelligent c'est qu'il fallait aller au bout de cette démarche, c'est-à-dire terminer les trognons de lignes inachevées pour aller chercher les zones d'habitat qui sont très mal desservies et qui sont coincées dans des nœuds de circulation ou de configuration géographiques difficiles à franchir en voiture, ce qui pose de gros problème. C'est la raison pour laquelle le PDU, qui existait déjà à Lyon en 1990, disait qu'il fallait terminer la structure primaire de métro en la reliant à des pôles multimodaux, ce qui voulait dire que non seulement on allait essayer de desservir des zones denses (Rillieux), et les bassins de vie, mais on allait aussi chercher un terminal d'un réseau suburbain. Il ne restait pas grand chose à faire et on aurait eu ensuite un système cohérent dans lequel on dit "il y a tout un bassin de gens qui vont dans laps de temps (qui est la question primordiale et que l'on ne prend pas assez en compte) raisonnable se rendre n'importe tout. Vous savez les gens choisissent toujours la solution qui leur paraît la plus rationnelle, et ils raisonnent en termes de temps. Ils ne choisissent pas ce que on leur impose, chacun est capable de voir que s'il va de là à là avec un TC en prenant un abonnement à 300 F, ça lui coûtera moins cher que de prendre sa voiture, parce qu'il mettra le même temps voir plus et ça lui coûtera plus cher. A mon avis c'est le seul argument qui fait qu'une personne choisisse de prendre les TC. C'est pareil à Paris où on a beaucoup d'offre mais aussi il est très intéressant de prendre le TC parce que l'on se déplace plus rapidement qu'en voiture. C'est donc la question centrale : le temps de parcours. Même les discussions sur les correspondances et les temps de changement est une bêtise, le problème n'est pas là. Car ce n'est pas un problème de changement, mais c'est un problème de temps de changement, c'est-à-dire de desserte cadencée.

On peut raisonner dans un système abscisse – ordonnée, il n'y a pas besoin d'avoir un système aléatoire. On pourrait très bien prendre la ville et puis dessous construire une

nappe totalement abstraite de tout ce qui se passe en surface avec des stations aléatoires qui seraient dans le maillage et on aurait une desserte parfaite.



Avec ce schéma, il devient facile de se déplacer rapidement. Ce qui compte, c'est la cadence du système.

Il y a un autre phénomène qui entre en ligne de compte et que l'on n'analyse pas assez souvent et qui est plus sociologique, c'est que beaucoup plus de femmes travaillent aujourd'hui, et que les femmes sont encore plus que les autres contraintes par le temps. Plus on féminise dans le travail, plus le temps de déplacement est le critère numéro 1. Tertiaire et féminisation vont de paires.

Je voudrais casser un peu les banalités, il y a trop de lieux communs dans ce genre de situation, c'est ce qui ne m'a pas plus dans la manière dont on a abordé le PDU. Je tiens à souligner qu'il y a un autre phénomène, que il y a une vraie question sur le TC, c'est son coût à long terme. Il faut savoir qu'il est aujourd'hui très joli pour les collectivités de dire c'est mieux de se déplacer en TC qu'en voiture, c'est très élégant de dire cela. Mais, personne ne dit le coût que cela va représenter en investissement et en fonctionnement. C'est-à-dire, si on veut vraiment inverser la tendance, et si on veut faire les investissements qui sont nécessaires à l'ensemble du projet, il faut savoir que ça va coûter et que ça va peser de plus en plus sur les budgets des collectivités. Ce n'est pas une somme qui augmente avec l'inflation, c'est une somme qui va croître beaucoup plus fort. Sommes-nous prêts à financer ça ? c'est une question que l'on n'a pas posé au citoyen. N'oubliez pas que ce que la collectivité dépense, elle va le prendre dans la poche des contribuables, et non pas dans les tickets, car tout le monde sait que le bénéfice des tickets est dérisoire, c'est les impôts qui payent.

Il y a eu des études à ce sujet, qui ont montré que le budget consacré au transport augmente.

Oui, mais quand il est normalement consenti, ce n'est pas la même chose que quand il est prélevé par les impôts. Bien sûr, il y a aussi l'agrément d'être dans sa voiture et de pouvoir s'arrêter comme on veut...c'est une forme de liberté, alors que le TC, c'est "métro-boulot-dodo".

Je voudrais un peu revenir sur une question qui me semble importante ; pourquoi d'après vous, il est si difficile de revenir sur les normes de stationnement ?

Parce que l'automobile est une préoccupation majeure des ménages. Tous les ménages sont aujourd'hui motorisés. La question du stationnement à proximité du logement ou du lieu de travail est une question obsédante. D'une part les ménages sont préoccupés par le temps perdu à chercher une place (c'est une contrainte terrible), d'autre part, ils tiennent compte de leurs activités, et quand ils font des courses, ils veulent être stationnés au pied de chez eux. Bien sûr, marcher 100 m n'est en fait pas un problème pour les gens, mais lorsqu'ils sont chargés, cela le devient.

Les gens tiennent à leur voiture parce qu'elle leur rend un service irremplaçable, c'est un facteur de liberté, et toucher directement ou indirectement à l'utilisation de la voiture, c'est toucher aux libertés fondamentales de l'individu, et la première de ses libertés, c'est celle de se déplacer. La liberté de déplacement est une conquête phénoménale qui va chercher ses origines dans la petite enfance. La question doit alors devenir : comment gérer convenablement les libertés de l'individu ? A nous d'être assez fins, pour qu'il y ait une alternative crédible à l'automobile (pour les raisons que l'on connaît de congestion et de pollution), et cela dans un contexte de liberté et d'équilibre. Voilà pourquoi c'est difficile, c'est un problème de liberté et de temps (et j'insiste sur le temps).

La taxe compensatoire est-elle fortement utilisée sur l'agglomération ?

Non, elle est faiblement utilisée. On ne la favorise pas tellement car on cherche toujours à avoir une réponse en stationnement, et puis ce n'est pas l'intérêt des gens de ne pas avoir de places. Quand on est dans le cas de l'utilisation de la taxe compensatoire, c'est que l'on est physiquement dans l'impossibilité de construire les places, ou que l'on arrive à une absurdité, c'est-à-dire que le programme fait qu'il faut construire 32 places, que vous en avez construit 31 et qu'il faut un niveau supplémentaire pour construire 1 place, là effectivement pour la place supplémentaire, on fait payer une taxe.

Je reviens ici sur l'idée de fourchette, ne serait-il pas alors plus intéressant d'avoir une fourchette pour gérer ces cas de figure ?

Moi, je n'ai jamais vu faire plus que ce qu'il a besoin. Je vais vous dire franchement, moi, concernant le tertiaire je préconisais de donner liberté absolue...y compris le zéro. Celui qui construit un immeuble choisit les places de stationnement qu'il souhaite. Parce que je ne suis pas convaincu qu'il soit très pertinent de fixer la norme. Car finalement qu'elle est la bonne norme ? je pense que cela dépend du nombre de personnes qu'il y aura dans le bureau, quelles seront leurs activités... et ça ce n'est pas moi qui le sais. Le choix de nos normes est totalement arbitraire, et totalement empirique, même plus, il est normatif. Notons que pour l'industrie nous avons supprimé les normes, car le problème est encore pire, comment peut-on savoir s'il y aura 200 personnes ou 5000 personnes, c'est absurde de raisonner en norme.

Vous êtes très critique finalement sur cette réglementation ?

Je suis dubitatif. Je pense que dans un certain nombre de cas on ne va pas assez loin dans les libertés. Je préférerais une situation dans laquelle pour chaque projet on discute en fonction d'un contexte. Comment fixer une norme qui va être la même pour tous ? Pour le moment, on normalise par zonage, c'est très arbitraire.

De plus, pour certaines communes qui ont vu leur centre se paupériser, elles veulent à nouveau attirer de l'activité, et pour cela il leur faut des places de stationnement, elles nous disent "ils nous faut au moins deux places par logement sinon je n'aurais plus d'habitant dans mon centre".

Ceci dit, cela représente environ 200 000 F.

Ca rapporte de l'argent à l'Etat ! Ca nous rapporte à tous de l'argent, on ne va pas se plaindre.

Dans votre souci de grande liberté, si vous aviez la liberté d'appliquer ce que vous venez de préconiser, pensez-vous que les promoteurs seraient intéressés par les normes zéro ou quasi-zéro ?

Je vais vous dire franchement, cela ne me regarde pas. En tant que politique cela ne me regarde pas, de même que de savoir quel sera l'immobilier de bureaux. En tant qu'élu, je régule le stationnement sur la voie publique. Parce que la contrepartie de ça c'est qu'il faut un système de régulation sur la voie publique extrêmement draconien. Nous, notre problème, c'est que l'on met des normes très sérieuses très précises mais on ne les fait pas respecter. Le stationnement payant n'est pas surveillé, seuls 3% des gens en infraction sont verbalisés. Donc tout cela est bien ridicule. Voilà pourquoi je suis dubitatif, parce que notre système ne tient pas debout. Si, on met en place un système de stationnement payant que l'on fait respecter, on n'a plus du tout les mêmes problèmes qui se posent, et les questions que l'on se pose par rapport à l'offre de stationnement dans les immeubles sont dérisoires

par rapport à la question de la régulation du stationnement sur la voie publique. A ce moment il peut y avoir incitation à prendre les TC parce que cela coûte trop cher de payer les PV sur les places de stationnement.

Le système libéral auquel je fais allusion, n'est pas simplement du libéralisme sauvage, je dis simplement que chacun doit prendre ses responsabilités. La voie publique, c'est ma responsabilité d'élus, et je pense que l'on n'est pas bon parce que l'on met des normes draconiennes et on les fait pas respecter. On n'est pas crédible, on ne peut pas demander du civisme quand nous même on se comporte d'une manière aussi absurde. Je trouve que l'on va un peu trop fourrer notre nez chez les gens et que l'on ne s'occupe pas assez de ce qui est notre propre responsabilité sur la voie publique.

En guise de conclusion, je dirais que nous ne sommes pas très prévoyant en matière de dépenses publiques, nous dépensons à court terme (5-6 ans) aucun élus ne se préoccupent vraiment du futur et de la façon dont les choses vont évoluer. Alors qu'avant c'était le contraire, on ne faisait que des investissements publics dont on évaluait la rentabilité (lors de la grande période d'équipement de la France), on investissait tout en sachant que ces investissements étaient productifs. Aujourd'hui on est dans une société de plus en plus hédoniste, c'est-à-dire que les investissements ne se font plus en fonction d'une rentabilité mais en fonction d'un bien-être supplémentaire. Mais le bien-être supplémentaire n'amène pas forcément de la croissance ou des gains de productivité ou des recettes, et je dirais même que dans le cas du TC c'est le contraire, ça apporte des charges. C'est pour ça que nous sommes dans un pays qui est dans la nasse au niveau des charges, parce que on n'arrive pas à réduire nos dépenses publiques. On est dans une mentalité nationale où l'on veut toujours plus de bien-être sans véritablement en évaluer le coût, et si quelqu'un brandit une menace en disant "attendez stop", on l'accusera de ne pas être démocrate, parce qu'il ne tient pas compte de notre avis.

Comme 50% des gens ne payent pas d'impôt sur le revenu, ils s'en foutent des décisions que l'on prend.

Oui, mais ils payent quand même une taxe d'habitation.

Oui, ils le sentent un peu passer sur la taxe d'habitation, heureusement. Mais je trouve que l'on devrait supprimer l'impôt sur le revenu, et répartir les impôts en fonction de la réalité des dépenses. Les citoyens feraient un peu plus pression sur leurs élus et sur le coût des opérations. Aujourd'hui les coûts annoncés sont toujours faux, car on fait voter les gens sur des avants-projets qui ne représentent jamais les dépenses réelles, c'est ce qui se passe pour le tramway. Evidemment la presse n'en parle pas des surcoûts du tramway, elle va dans le sens de la démagogie uniquement. Il n'y a pas de vraie presse d'investigation.

Il faut raisonner au kilomètre – personnes – transportées. Je ne dis pas qu'il ne fallait pas faire le tramway, je dis qu'il a été fait dans des conditions aberrantes du point de vue de la démocratie. Tout est faux : l'enquête publique, l'enquête des ménages... et il faut se méfier des chiffres : on a fait une observation de la circulation à un moment donné de la journée et on s'est basé sur ces calculs, c'est faux, on ne peut pas dire "j'ai tant de débit d'eau à cet endroit là donc je vais mettre un tuyau de tant", c'est plus compliqué que ça. On est dans l'urbain, et les déplacements ce n'est pas qu'une affaire de tuyaux et de débit, c'est beaucoup plus complexe. On est dans un domaine qui relève de la synthèse, il faut que l'on s'écoute tous. Evidemment quand vous demandez à un citoyen "préférez-vous que la ville soit plus polluée avec plus de voitures, plus de bruit...ou préférez-vous que l'air soit pur, qu'il y ait plus de verdure et que l'on circule bien ?", évidemment les gens se sont orientés vers la deuxième réponse, parce que la question était mal posée, c'est vraiment prendre les gens pour des imbéciles que de tirer des conclusions d'une enquête comme celle-ci. Si, on avait posé la question différemment : "êtes-vous prêts à renoncer à votre voiture pour aller vers les TC dans telles et telles conditions (si c'est plus cher, si c'est moins cher, si ça va plus vite ou moins vite, même si vous allez avoir plus d'impôt...)", j'aurais préféré une question comme ça, et ils n'auraient peut être pas répondu la même chose. Aurait-on eu la même enquête si on avait dit aux gens qu'aujourd'hui il y a trois fois moins de pollution qu'il y a trente ans ? Ce sont les vraies questions.

Je crois que si l'Etat nous donne un certain crédit pour faire cette étude, c'est qu'il s'interroge sur la question de la pertinence de la norme, et je crois qu'il y a un véritable malaise à propos de cette question.

C'est la démagogie démocratique le problème, et je suis dubitatif, malheureusement nous sommes gouvernés par des technocrates qui aiment bien les normes, c'est rassurant, ils ont l'impression de faire avancer le problème. Pourtant, il faudra bien que l'on aille vers autre chose et on ne pourra pas continuer à vivre dans cet univers extrêmement normatif, il faut redistribuer la norme, ou du moins la règle du jeu. Tout doit commencer par la question "comment lutter contre l'incivisme ?", et pointer alors ce qui ne fonctionne pas, et commencer à s'attaquer aux vraies questions de l'incivisme, pour alors faire respecter les règles.

ENTRETIEN 12 : DREIF - FISCALISTE - DUREE 1H00

Monsieur X, responsable des études fiscales, et délégué de l'Etat pour l'observatoire régional de l'immobilier d'entreprise. A travaillé sur le PDU : intergroupe chargé de regarder les mesures fiscales liées au PDU.

Concernant l'ORIE, on fait régulièrement des études internes, études à caractère pérennes. Parmi ces études il y a en une sur le parc de bureaux en Ile-de-France avec une rétrospection de ce parc depuis 1975 données très précises à l'échelle communale, c'est-à-dire ce que représente le parc de bureaux dans les différents arrondissements de Paris, et sur toutes les communes environnantes. Ces informations sont produites chaque année.

Nous nous occupons également de tout ce qui est construction de bureaux : activité industrielle et activité de stockage depuis 1975. Nous nous intéressons également à toutes les questions se rapportant aux démolitions de bureaux sur Paris.

Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau à Paris ? Quelle est la taille des bureaux par employés ?

Quel est le poids des places de stationnement dans le choix de localisation des entreprises ? Dans quelles mesures les places de stationnement constituent-elles un enjeu majeur dans les transactions ?

Ce sont des questions qui sont très précises et je crains qu'ici à l'observatoire nous ne puissions y répondre. Les études que nous menons sont des études très générales et en fonction des informations dont nous disposons. En particulier sur l'aspect mouvement d'entreprises nous n'avons pas d'études. Pour cela il faudrait plutôt voir l'INSEE régional qui sera plus à même de répondre à ce genre de questions, il serait opportun que vous les interrogiez sur les questions de mouvements des entreprises d'une certaine importance (+ de 1000 salariés).

Nous nous faisons des études beaucoup moins fines. Nous n'avons pas la capacité de pouvoir lancer ce genre d'études. Nous n'avons pas le personnel nécessaire, ni les moyens financiers pour confier ce genre d'études à des organismes extérieurs. Je vous conseillerais de vous orienter vers des organismes ou des membres de l'observatoire. Par exemple, sur la question du stationnement comme critère de choix de la localisation des entreprises, je suis incapable de vous répondre. Il serait préférable que vous vous adressiez aux commercialisateurs. Il serait intéressant que vous voyez en particulier Jones Lang Lassane, car ils ont une vision plus internationale que ne peut l'avoir Bourdais, ce qui vous permettra de faire des comparaisons avec ce qui se fait Paris par rapport à d'autres capitales européennes ou autres agglomérations importantes.

Concernant l'évolution du marché du bureau on a une note de conjoncture qui fait le point sur la demande placée, le prix, la valeur vénale, la valeur locative, l'évolution de la construction sur l'Ile-de-France au cours des 2 dernières années. Je peux également vous fournir la documentation concernant l'évolution de l'immobilier d'entreprise en Ile-de-France depuis 1975 ainsi que le renouvellement du parc de bureaux en Ile-de-France. Ce dernier est un sujet intéressant qui répond peut-être un peu mieux à votre préoccupation. On a fait une étude à partir d'une enquête auprès des professionnels de l'immobilier d'entreprise (entretiens) pour mesurer ce que pouvait représenter le phénomène du renouvellement du parc, car on a senti que c'était un sujet important. Il y avait des chiffres qui étaient donnés sans réelles études : par exemple on dit qu'il y a environ 200 000m² par an renouvelés, et on s'est aperçu que ces chiffres étaient beaucoup plus importants en réalité, puisque nous avons chiffré à 400 000m² en 1996-1997.

Conjoncture, la note de l'ORIE

La construction neuve d'immobilier d'entreprise en Ile-de-France en 1998

En 1998, le rythme de la construction neuve estimée par l'ORIE s'est établi à 500000m², dont 170000m² en blanc, ce qui représente une forte progression (+25%) par rapport à 1997 où seuls 400000m² avaient mis en chantier. Rappelons néanmoins que le niveau actuel de production représente moins de 20% des mises en chantier de la seule année 1989. Le département des Hauts-de-Seine se révèle être le principal bénéficiaire de la reprise, concentrant à lui seul près de la moitié des surfaces mises en chantier en 1998. D'une manière générale, l'amélioration est surtout visible dans l'ouest francilien (Val d'Oise et Yvelines). A l'inverse le rythme de la construction neuve s'est fortement ralenti dans la capitale, retombant avec 53000m² de mises en chantier (seulement 11% du total) à son niveau de 1985.

La commercialisation s'annonce performante pour 1999 : en 1998, le marché des bureaux en Ile-de-France avait connu une année record avec un peu plus de 2 millions de m² commercialisés. A la fin du 1^{er} semestre 1999, le marché affiche un niveau plutôt stable avec environ 870000m² placés. En revanche, la répartition géographique de la commercialisation a évolué. La demande placée est en hausse dans Paris intra-muros, avec 366250m² pris en location au cours du premier semestre (dont 197000m² pour le seul Quartier Central des Affaires) contre un peu plus de 300000m² durant le 1^{er} semestre 1998. Contrairement à l'année dernière, le marché de la Défense connaît une baisse importante de la demande placée (65000m² au 1^{er} semestre) due essentiellement à l'absence d'offre immédiatement disponible.

Une pénurie de l'offre dans les pôles traditionnels

L'offre de bureaux disponible en Ile-de-France est en baisse significative par rapport à la fin de 1998. En baisse de près de 20% en 6 mois, l'offre disponible en Ile-de-France s'élève à environ 2 millions de m² à la fin du premier semestre 1999. Par rapport au parc total, la région affiche un taux de vacance de l'ordre de 4,7%. Cette valeur est plus faible pour les produits de haute gamme. La raréfaction de l'offre est particulièrement marquée dans Paris intra-muros et la Défense.

Dans vos études, pourquoi la question du stationnement ne se pose t-elle pas ?

Cela fait 3 ans que j'assiste aux réunions de l'observatoire et la question du stationnement n'a jamais réellement été abordée. On ne m'a jamais proposé de faire une étude sur la question. Après, dans les réflexions qui ont été menées par la direction régionale de l'équipement, la question du stationnement a été abordée lors des réflexions sur le PDU où le stationnement devient même une question centrale. Essentiellement le stationnement sur le lieu de travail, qui pose des problèmes de gestion des déplacements, puisqu'ils incitent à l'utilisation de la voiture. La question des stationnements est abordée afin de lutter contre les déplacements domicile-travail.

Comment expliquez-vous que "l'on ne parle pas" des problématiques de stationnement (hormis dans le cadre précis du PDU) ?

L'observatoire de l'Ile-de-France est un observatoire très orienté sur le marché de bureaux. C'est vrai qu'il serait logique que lorsque l'on parle de bureaux, il faille obligatoirement parler du stationnement qui va aller avec. Mais, encore une fois, la préoccupation des professionnels de l'immobilier d'entreprise, surtout vu sous l'angle privé, c'est de regarder le bureau en tant que tel. C'est plutôt les questions de type "qu'est ce qui faut comme bureaux : plateaux ou petits bureaux...", "quel est le degré des investissements"... Je ne dis pas que le parking ne soit pas quelque chose d'important, mais je crois que l'on a pas aujourd'hui ce type de préoccupations, c'est une question secondaire, pour ne pas dire marginale par rapport à des questions qui sont plus importantes à leurs yeux. C'est vraiment intéressant que vous me posiez ces questions, car je crois que cela va susciter une question de ma part d'abord auprès des professionnels et du côté de l'observatoire. Je suis prêt à me renseigner pour savoir s'il ne serait pas intéressant qu'on lance une étude sur le stationnement liée aux bureaux : est-ce que le stationnement est une donnée importante lorsque l'on parle du bureau ou pas ?

Pour ma part, je travaille surtout sur les actions fiscales qui pourraient être engagées en vue de favoriser de meilleurs déplacements urbains. Différentes actions interviennent sur le stationnement qui ont pour but de faire en sorte de dissuader des déplacements domicile-travail, en taxant le stationnement sur le lieu de travail, des propositions fiscales en vue de favoriser l'utilisation de parcs de stationnement relais auprès des gares, des propositions pour inciter à l'utilisation de véhicules propres, ou pour favoriser la densification autour des gares, des propositions qui incitent à utiliser les TC par une meilleure prise en charge de la carte orange avec des phénomènes de déduction au regard de l'impôt sur le revenu...

Comment sont définies aujourd'hui les places de stationnement dans un immeuble de bureaux ? Quelle a été l'évolution en Ile-de-France ?

Je ne sais pas.

Quelles sont les évolutions en matière de prix et de coûts des bureaux ? En particulier, quel est le coût d'une place de stationnement ? Quelle est la valeur locative d'une place de stationnement ? Le coût de la place de stationnement est-il répercuté sur la valeur du bureau (le coût du parking est-il dissocié/dissociable du coût de vente) ?

On sent bien qu'il y a une reprise importante du marché depuis 1 ou 2 ans, qui pour certains pose problème car on se demande si on ne s'oriente pas vers une bulle spéculative comme celle que l'on a connue à la fin des années 80. C'est une constatation que l'on peut faire. A ce sujet je peux vous donner des chiffres qui viennent des commercialisateurs. Pour cette question vous pouvez vous rapporter à la note de conjoncture qui va sortir à la fin de l'année. Pour la question du prix et du coût du stationnement, je ne suis pas qualifié pour vous en parler.

Conjoncture, la note de l'ORIE

Des valeurs locatives en hausse

Les valeurs locatives sont actuellement en hausse sous pression face à la baisse de l'offre de disponible en Ile-de-France, surtout sur les pôles qui cristallisent l'activité tertiaire. Dans le quartier Central des Affaires, les valeurs haut de gamme du Triangle d'Or s'élèvent à 3300 F HT / m² / an. Le quartile supérieur affiche 2700 F et la moyenne pondérée ressort à 2500 F.

Les investissements dans l'immobilier d'entreprise en forte hausse

Comme la demande placée, l'activité des investissements directs en Ile-de-France au 1^{er} semestre de 1999 a montré un rythme soutenu, avec 19,5 milliards de francs (environ 3 milliards d'euros) investis dans l'immobilier d'entreprise. Ce chiffre peut être comparé aux 34 milliards de francs (5 milliards d'euros) annoncés à la fin 1998. En supposant que le 2^{ème} semestre soit aussi actif que le 1^{er}, le volume d'investissement devrait atteindre sans difficulté le niveau record de 1998.

Que pensez-vous de la taxe compensatoire ?

On a beaucoup travaillé sur cette question et nous avons fait plusieurs propositions en la matière. Notamment, prévoir un meilleur suivi du recouvrement de la redevance pour non-réalisation des places de stationnement réglementaires. Il faudrait que soit établi un rapport par les services de l'Etat sur l'application de cette disposition en particulier sur l'affectation de cette ressource. Le dispositif existe, et nous ne le remettons pas en question, par contre, il nous paraissait souhaitable qu'il y ait un meilleur suivi de l'utilisation de cette ressource.

PDU, intergroupe fiscalité

Prévoir un meilleur suivi du recouvrement de la redevance pour non-réalisation des places de stationnement réglementaires et de l'affectation de son produit.

Il s'agirait de renforcer le dispositif actuel :

En matière de recouvrement : les textes semblent clairs et les DDE consultées n'ont pas connaissance de problèmes majeurs en matière de liquidation de la participation par la collectivité locale. Cependant, pour la ville de Paris, une difficulté se présente vis-à-vis de quelques sociétés d'économie mixte qui en prévision d'opérations programmées et donc de compensations futures des emplacements manquants ne versent pas les participations exigées lors de l'autorisation du permis. Par ailleurs, la DDE ne peut refuser la délivrance de la conformité du permis de construire car le contrôle effectué par ses services ne concerne que le bâti. Le contrôle du recouvrement n'est pas du ressort de la DDE. Il semblerait qu'il existe une incohérence entre recouvrement de cette participation sur la délivrance de la conformité du permis de construire. Enfin, cette participation n'est exigible qu'après délibération du conseil municipal. Nombre de communes ne l'exigerait pas n'ayant pas prévu la réalisation d'un parc de stationnement public.

En matière d'affectation du produit de cette participation : il est prévu qu'elle soit versée à un compte budgétaire spécial de la collectivité locale affecté à la réalisation de parcs publics de stationnement ou à la réalisation de travaux nécessaires à la desserte des constructions par les TC.

Nous ne disposons pas d'information quant à l'affectation de cette ressource. Aussi, est-il préconisé qu'un rapport soit établi par les services de l'Etat sur l'application de ces dispositions et en particulier sur l'affectation de cette ressource.

D'après vous quel est l'effet de la taxe compensatoire, à t-elle un effet incitatif à créer des places ?

Si, certainement. Il est vrai que cela peut aller à l'encontre des politiques qui sont menées pour lutter contre les déplacements motorisés. C'est là que peut se poser la question de l'affectation du produit de cette participation. Pour l'instant le problème est que nous n'avons aucune information quant à l'affectation de cette ressource. Comment peut-on engager une réforme sur ce sujet dès lors que l'on ne sait pas comment elle est utilisée ? C'est vrai que cette mesure peut avoir des effets incitatifs pour la création de stationnement, mais encore faut-il en avoir la preuve. C'est-à-dire que la loi aujourd'hui prévoit bien que l'affectation de ce produit soit réorientée vers des mesures qui visent à lutter contre les déplacements motorisés : parcs publics de stationnement ou réalisation pour amélioration de la desserte TC, ce qui va alors dans le bon sens des choses. Si, c'est la réalisation de parcs publics on peut aussi considérer que cela va dans le bon sens pour peu que ces stationnements soient réservés à des résidentiels, ainsi on ne se trouve pas confronté à l'opposition que l'on aurait entre la réalisation d'un parc de stationnement qui servirait à des personnes qui utilisent leurs véhicules pour leurs trajets domicile-travail, mais plutôt à des fins résidentielles. Mais de toute façon, on n'a pas d'information d'après les enquêtes que nous avons menées.

Où se situe l'activité tertiaire principale à Paris ?

La Défense, Paris, les arrondissements de l'ouest, le 8^{ème} essentiellement. D'ailleurs une étude sur la localisation des administrations va sortir prochainement : immeubles occupés par le secteur public, au-delà de l'administration. On note que 40% de ces immeubles sont situés à l'ouest et sud-ouest de la capitale, 39% se trouvent au centre et 29% à l'est. le 7^{ème} arrondissement arrive en tête concernant les surfaces recensées avec 775000m², 500000m² pour le 8^{ème} arrondissement et un peu moins pour le 15^{ème}.

ENTRETIEN 13 : PROMOTEUR - DIRECTEUR COMMERCIAL ET DEVELOPPEMENT - LYON - DUREE 1H00

Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau à Lyon ?

Aujourd'hui la crise immobilière est passée. Le marché des bureaux est saint et il n'existe plus de stock. Les commercialisateurs pourront donner des renseignements plus clairs sur l'état du marché. On peut dire qu'il y a eu, depuis la crise de l'immobilier de 1992-93, une forte demande vers le centre de Lyon. D'ailleurs, la taxe professionnelle a fortement baissé au détriment de la périphérie. Le marché du bureau est essentiellement locatif (ce qui peu induire un taux de rotation plus important), ce sont des stratégies de groupes. Pour les entreprises bien implantées, la demande commence à être à la vente, car les charges sont, à peu près, équivalentes. Les ventes d'immobilier restent tout de même rare car elles représentent un risque pour l'entreprise.

Quelle est la nature de la demande ?

La demande est essentiellement portée vers les bureaux neufs, et la demande pour l'ancien reste attractive uniquement en raison de l'attractivité du prix. Les entreprises aujourd'hui exigent la même qualité de bureaux qu'à Paris ou que dans les grandes villes européennes comme Londres. Lyon doit être au même niveau que les autres villes en terme de qualité de service. Il faut une harmonisation des produits.

Quelles sont les évolutions entre le marché du neuf et de l'ancien dans les transactions ?

La demande est essentiellement orientée vers les locaux neufs. De grands plateaux par exemple. La demande pour l'ancien (même rénové) reste très faible, sauf dans les centres historiques où il n'y a pas le choix. Mais la demande vers les quartiers historiques est très faible, elle est plutôt tournée vers les quartiers d'affaires comme la Part Dieu, Bron, Gerland, Villeurbanne et Vaise pour le secteur tertiaire (dans l'ordre).

La dynamique de bureaux est-elle portée par une demande locale, nationale ou internationale ?

Plutôt nationale (succursales de grands groupes), mais aussi un peu internationale.

Quelle est la taille des entreprises (P.M.E./P.M.I., grande entreprise, nombre de salariés..) ?

La taille des entreprises à Lyon est très peu comparable à celle des capitales (Paris) où sont implantés les sièges sociaux. A Lyon, ce sont plutôt des succursales de taille moyenne : environ 250 m².

Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?

La demande est essentiellement axée vers le centre. Mais les entreprises qui vont en périphérie le font par choix stratégiques (localisation près de l'aéroport par exemple) et non pas contraint parce qu'elles n'auraient pas pu payer le prix (plus élevé) en centre ville.

Quelles sont les évolutions en matière de prix et de coûts des bureaux ?

Pendant les années de crise les prix ont fortement baissé. Il fallait bien vendre malgré la crise. Depuis les prix ont augmenté. Aujourd'hui, pour le centre-ville, il faut compter entre 1050 francs (160 €) et 1150 francs (175 €) par m² (HT). Au niveau des coûts, ils ont évidemment augmenté, dû à la construction d'immeubles neufs pour répondre à la demande.

Aujourd'hui, quels sont les critères de choix de localisation des entreprises ?

1. la qualité de l'immeuble,
2. L'accessibilité (proximité de la gare Part Dieu et même Perrache, ou de Satolas),
3. L'environnement général, même si cela ne représente plus un élément primordial pour les entreprises pour qui l'image de marque est un peu moins importante. Quoique tout dépend de la nature de l'activité et de la fonction d'accueil clientèle,
4. La fonctionnalité,

5. Le coût global.

Pensez-vous que les places de stationnement aient un poids déterminant dans le choix de localisation des entreprises ?

Le stationnement de bureaux est très important, même primordial pour les entreprises qui veulent s'implanter à Lyon. Les entreprises ne sont pas prêtes à se passer de leur voiture. Quand on fait du bureau, le stationnement fait partie du "package". Les exigences pour la Part Dieu par exemple sont de 1 place pour 45m². Lors d'une expérimentation de réduction des places à la Part Dieu, ce fut un échec total, et les entreprises ont fortement exprimé leur mécontentement.

Quelle est la tendance actuelle : réduire l'espace dédié aux places de stationnement, ou au contraire augmenter les places pour les salariées, les visiteurs...?

Les exigences actuelles sont de 1 place de stationnement pour 45m². Même les Anglais (alors qu'ils ont des normes très strictes chez eux) exigent cela pour s'implanter sur Lyon, sinon ils ne viennent pas.

Pour vous, les places de stationnement constituent-elles un enjeu majeur dans vos transactions ?

Nous sommes promoteur constructeur. C'est nous qui prenons le risque commercial avant tous les autres, nous sommes le premier maillon de la chaîne. Notre décision de construction émane d'une demande soit de la part des investisseurs soit de la part des entreprises. Les étapes à la construction sont : définition du produit, montage financier, construction. La réalisation ne se fait que si le risque est minimum. Bien sûr, nous essayons de commercialiser notre produit avant la construction, mais cela reste difficile est encore rare. S'il y a une incertitude quelconque pour la vente, nous ne réalisons pas le produit, et le manque de stationnement, ou des stationnements inadaptés représentent une incertitude forte quant à la réalisation de la vente. Bien sûr pour nous, il serait finalement plus avantageux de ne pas construire de parking, surtout en centre-ville, puisqu'ils sont souterrains et donc plus chers, mais on risque de ne pouvoir vendre le produit. Nos marges sur les parkings sont nettement inférieures à celles que l'on réalise sur les bureaux, mais la construction de parking est indispensable.

Comment sont définies les places de stationnement dans un immeuble (de bureaux) ?

Elles sont définies dans le plan d'occupation des sols, pour Lyon elles sont de l'ordre d'une place pour 100m². Mais le minimum, pour commercialiser nos produits, est de une place pour 45m².

Quelles seraient d'après vous les conséquences d'une réduction des places de stationnement dans les immeubles de bureaux ?

Les réactions des entreprises ? : elles vont changer leurs stratégies d'implantation.

Les réactions de la profession ? : nous nous n'avons pas à réagir. C'est l'utilisateur qu'il faut entendre, et c'est lui qui réagira.

Comment expliquez-vous la très grande dispersion des normes de stationnement pour les bureaux dans les villes françaises ?

Tout dépend de l'attractivité des TC. Pour l'instant en France, seul Paris pourrait se permettre de réduire les places de stationnement pour inciter les gens à utiliser les TC. Le réseau TC à Paris est très complet. Encore que, dans les métiers d'aujourd'hui la voiture est indispensable. On ne peut pas dire qu'il existe des gens à 100% sédentaires et des gens à 100% mobiles. A un moment de la journée les gens ont besoin de leur voiture.

Quelle est votre réaction face à la situation suivante (présentation la répartition modale et de la situation à Lyon), pensez-vous que cela aura un impact sur les stratégies de localisation des entreprises ?

Déjà, ce sera long à mettre en place. A Lyon les TC ne sont pas suffisamment attractifs. Les entreprises vont alors soit boycotter Lyon, soit s'installer en périphérie. Ils quitteront la Part Dieu pour aller s'installer à Satolas ou à Vaise. Il y a un risque de périurbanisation très fort.

Au lieu d'avoir 1000 m² à la Part Dieu on risque d'avoir 200m² aux points cardinaux de Lyon, avec tous les problèmes économiques que cela sous-entend pour la ville.

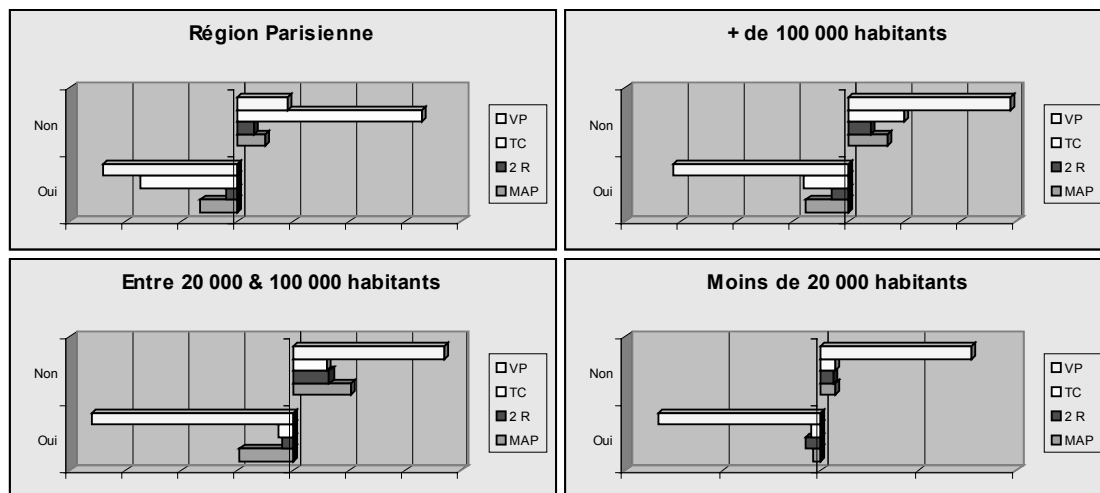
Pourquoi est-ce difficile de diminuer les normes de stationnement (raisons politiques, économiques, sociales...) ?

Il ne doit pas exister de normes concernant le stationnement. Il faut laisser faire le marché qui doit s'adapter à la demande. Pour l'instant c'est comme ça. On ne sait pas ce que se sera dans 10 ans, peut-être que les mentalités vont changer. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas de réglementations, le politique ne doit pas intervenir.

ENTRETIEN 14 : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LYON - DUREE 1H00

Partant du constat suivant :

Répartition modale des actifs tertiaires en centre-ville suivant la disposition d'un stationnement à destination et par catégorie d'agglomération.



	MAP	2 R	TC	VP
Région Parisienne				
Oui	13%	4%	35%	48%
Non	10%	6%	66%	18%
+ de 100 000 habitants				
Oui	15%	6%	16%	63%
Non	14%	8%	20%	58%
Entre 20 000 et 100 000 habitants				
Oui	19%	4%	5%	72%
Non	21%	13%	12%	54%
- de 20 000 habitants				
Oui	4%	8%	5%	83%
Non	8%	7%	8%	77%

L'article 12 du POS propose une réglementation dans la construction neuve de bureaux en imposant des normes de construction de surfaces de stationnement.

Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau ? Quelle est la nature de la demande ?

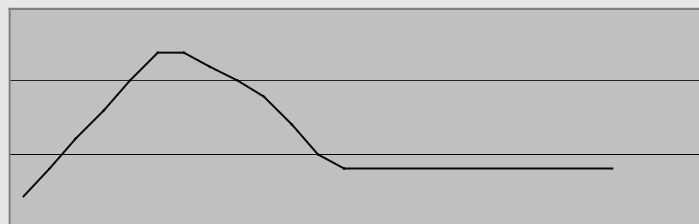
Il faut tout d'abord différencier 2 types de marché :

1. Les bureaux en compte propre;
2. Les bureaux en blanc.

Il est important de noter l'interaction qu'il peut exister entre les deux.

Concernant les bureaux en compte propres, il y a eu un boom dans les années 90/92, suivi d'une période de "crise immobilière" (en 1990/1992 \cong 200 000 m² de bureaux construits). Les bureaux en blanc connaissent à peu près la même évolution, mais cependant l'évolution est beaucoup plus cyclique.

Marché des bureaux en compte propre



Il est important de noter que pour les bureaux en blanc, le facteur risque est un élément à prendre en compte dans la mesure où s'il n'y a pas précommercialisation les crédits ne seront pas accordés. En effet, il faut noter que les bureaux en blanc sont en fait vendus deux fois : aux locataires et aux investisseurs. Il faut d'abord trouver les locataires pour ensuite pouvoir vendre aux investisseurs pour leur garantir une rentabilité immédiate et un faible risque (NDLR : concept économiquement utopique).

En 1992, dans la région parisienne, le marché du bureau connaît une importante crise de l'offre.

Aujourd'hui le marché de l'immobilier de bureaux neufs est approximativement le suivant :

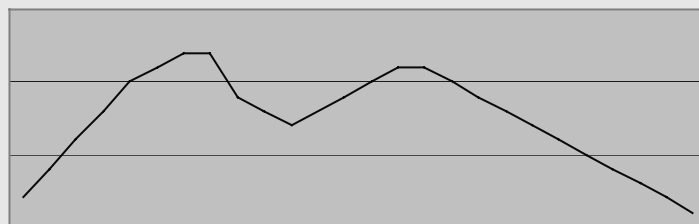
- ====> Bureaux anciens \cong 40%
- ====> Compte propre \cong 40%
- ====> Bureaux en blanc \cong 20%

Un des risques actuel est que "le neuf tue le neuf", car les bâtiments nouveaux deviennent de meilleure qualité, et suffisent donc à combler le besoin en "bâtiments anciens". Le risque est donc que les mouvements sur l'ancien ne s'opèrent plus.

Quelles sont les évolutions entre le marché du neuf et de l'ancien dans les transactions ?

Chacun des marchés ne ciblent pas la même clientèle. Le marché du neuf attire plutôt les grandes sociétés qui veulent assurer leur image de marque, alors que le marché de l'ancien attire davantage les petites entreprises libérales (médecins, avocats...).

Courbe des stocks du marché du bureau



Depuis la crise, les promoteurs sont échaudés. Les constructions neuves sont alors freinées. La demande actuelle s'oriente alors davantage vers le marché de l'ancien.

Quelles sont les villes françaises et étrangères les plus représentatives dans la prise en compte des mesures de stationnement de bureaux ?

La province représente 15 à 25 % des transactions.

Concernant les mesures de prises en matière de stationnement, Francfort est une ville particulièrement intéressante.

La dynamique de bureaux est-elle portée par une demande locale, nationale ou internationale ?

Il faut savoir que le montant des transactions exogènes représente environ 10 à 15% des transactions annuelles. Mais on peut supposer que ce chiffre est faux, ou du moins mal interprété. Il faut réfléchir à la question de savoir comment une agence se crée ? Généralement, les agences créent leur petite entreprise, puis créent ensuite différentes antennes. Pour réellement comprendre le phénomène il faudrait faire du cas par cas, et prendre alors en compte le siège de chaque entreprises.

D'une manière très générale, les nouvelles implantations sur Lyon sont généralement des entreprises locales.

Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?

Les clientèles étant différentes, les besoins sont alors différents. Le choix de l'implantation de l'entreprise dépend de deux facteurs :

La prise en compte du besoin de maintenir une image de marque : les entreprises auront alors tendance à s'implanter dans les lieux prestigieux (centres commerciaux, centres historiques...);

Des relations avec la clientèle : une entreprise qui accueille ses clients sera plus encline à s'installer dans des lieux accessibles et prestigieux. Tandis qu'une entreprise qui se déplace vers ses clients accorde peut d'importance à la localisation et pourra s'implanter en périphérie.

Le choix d'implantation ne dépend donc pas tant des politiques mises en place (politique de stationnement ou autres), mais plutôt de la vocation même de l'entreprise et de ses rapports avec le monde extérieur (clientèle, fournisseur...).

Quelle est la nature des segments ?

Une étude est en train de se réaliser concernant la "population" de la Part Dieu.

Quelles sont les évolutions en matière de prix des bureaux ? Les entreprises sont-elles sensibles aux coûts de la location ou de l'achat ? Y-a t-il des tendances au dumping ?

Le marché du bureau représente environ 90-95% de locatif. Les entreprises préfèrent investir dans les matériels divers plutôt que dans les charges de propriété. D'autres part, les loyers peuvent être incorporés en charge.

Actuellement, la tendance est le travail hors bureaux. Les salariés ne se voient attribuer qu'une armoire pour ranger leurs effets, et le travail s'effectue à l'extérieur.

D'autre part, il faut noter que les loyers de bureaux à Paris sont trois fois supérieurs à ceux de province, entraînant alors une tendance à la délocalisation.

Quelle est la réaction de la profession face aux restrictions des normes de stationnement ?

Les promoteurs ont réagi violemment à la nouvelle réglementation du POS. Le plafond prévu est trois fois plus bas que les planchers actuels. Ils pensent être en mesure de réguler le marché et refusent donc toute réglementation. Ils pensent que ces politiques auront pour effets de faire fuir les capitaux étrangers, qui n'accepteront pas de "léser" leur clientèle.

Ils ne prennent absolument pas en compte la possibilité de faire baisser les coûts de transactions.

Quel impact les nouvelles politiques (restrictives : normes plafond) peuvent-elles avoir sur la dynamique de bureaux ?

Le pessimisme des promoteurs à l'égard du marché du bureau, suite à la nouvelle réglementation, présuppose qu'ils ne sont pas prêts à prendre le risque d'investir. A court terme, il semble que la réglementation aura un effet "négatif" sur le marché du neuf. Pour l'instant, ils n'ont pas intégré le fait que cela pourra réduire les coûts.

Présentation de la situation à Londres

La politique de stationnement à Londres :

- 1 emplacement pour 300 – 600 m² de superficie brute au sol au Centre de Londres,
- 1 emplacement pour 600 – 1000 m² en petite couronne,
- 1 emplacement pour 1000 – 1500 m² en grande couronne.

A Londres, les orientations sont basées sur l'accessibilité des transports publics, et recommandent que la politique d'urbanisme empêche la construction de bureaux dans les zones faiblement desservies par les transports publics.

Que pensez-vous de cette situation ?

.....

Selon vous, l'article 12 du POS, est-il en mesure d'avoir des effets significatifs sur le développement de la ville, la motorisation, et sur le choix modal ?

Actuellement, il existe un réel arbitrage entre le coût de l'immobilier en ville et en périphérie.

Remarques générales :

.....

ENTRETIEN 15 : PROMOTEUR - LONDRES - DUREE 30MN (Entretien TELEPHONIQUE)

Partant du constat qui avait été fait lors d'une précédente étude, qui mettait en évidence le poids du stationnement sur le choix du mode de transport, où on voyait que si l'actif dispose d'une place de stationnement à son lieu de travail, il utilise la voiture à peu près à 50% de plus que s'il n'a pas de place. Nous nous intéressons aujourd'hui à la question des normes de stationnement privé peuvent et de leurs influences sur le choix de localisation des entreprises. En d'autres termes, des normes de stationnement très restrictives peuvent-elles pousser à la périurbanisation ?

Le stationnement est essentiel dans les critères de choix de localisation des entreprises. Il a une influence majeure dans la décision. Sans place de stationnement les entreprises ne s'installent pas et vont chercher ailleurs. Nous nous travaillons beaucoup avec les entreprises étrangères (américaines, britanniques..) et les exigences sont les mêmes.

Pourtant, si on regarde les normes à Londres par exemple, on voit qu'elles sont extrêmement restrictives.

En effet, les normes en matière de stationnement à Londres sont très différentes de celles qui existent en France, mais cela n'empêche pas que les entreprises britanniques aient les mêmes exigences que les entreprises françaises. Ceci s'explique par le fait qu'une entreprise britannique va employer du personnel français, il faut alors répondre aux exigences des français. L'utilisateur est français, il ne s'agit pas à l'entreprise britannique d'importer son mode de vie, mais bien de s'adapter au mode de vie français.

Quelle est l'évolution de l'immobilier de bureaux à Paris ?

Nous sommes aujourd'hui dans une situation de pénurie totale. A tel point qu'il y a de plus en plus de pré-commercialisation, c'est-à-dire que les bureaux sont déjà loués ou achetés bien avant qu'ils ne soient construits. La conséquence immédiate a été une augmentation forte des prix (NDLR : doit envoyer un document concernant l'évolution des prix).

La demande est-elle plutôt portée vers le centre ou la périphérie ?

La demande ne peut plus tellement se permettre d'avoir des exigences particulières en matière de localisation. Elle va là où c'est possible d'aller. En revanche les entreprises ont des exigences fortes en matière de qualité de l'immeuble : service annexes tels que les standards, climatisation... la demande internationale est très exigeante en matière de qualité de l'immeuble. Elle l'est aussi concernant l'environnement (centre-d'affaire, proximité des gares...) mais c'est beaucoup plus difficile à satisfaire du fait de la pénurie. Finalement les stratégies d'implantation sont très peu liées à l'adresse, mais sont essentiellement liées à la qualité technique de l'immeuble (aménagement en grands plateaux et services divers).

Quels sont les besoins en places de stationnement pour les bureaux ?

A ma connaissance les exigences sont de 1 place pour 40m².

Que pensez-vous qu'il se passerait si on diminuait les normes de stationnement ?

Je pense que les entreprises étrangères feraient un arbitrage, et hésiteraient à s'installer en France.

ENTRETIEN 16 : SYTRAL - LYON - DUREE 30MN

Je pense que l'importance du PDU est faible ainsi que l'appui politique le concernant. L'approche du PDU est intéressante mais ne pourra être jugée que sur le long terme. Je pense que l'approche PDU n'a pas été comprise par la Communauté Urbaine. De notre côté, nous avons proposé quelques idées qui n'ont pas été épousées.

Je pense que la question du stationnement pose problème parce qu'elle revêt l'aspect le plus pénible et le plus contraignant dans la mesure où il y aura forcément des interactions sur les autres modes, et les élus méconnaissent la maturité des gens sur ce point. Personne n'est prêt à prendre de quelconques mesures concernant le stationnement, qui sont de toutes façons toujours très peu populaires. Bien sûr les tensions commencent un peu à diminuer sur la question, néanmoins je suis très peu optimiste quant à l'avenir. Je pense qu'il n'y a aucun soutien politique dans les PDU. Parler de réglementation auprès des élus est sujet tabou.

Je tiens également à souligner qu'il y a dans les PDU des problèmes juridiques qui n'ont pas été éludés. En effet, les normes proposées ne font absolument pas référence à un zonage TC, alors que la loi le prévoit, mais tout le monde s'en fout.

Les élus du SYTRAL sont-ils impliqués ?

Le problème est que les élus ne parviennent pas à gérer la contrainte posée. Finalement, le PDU n'a pas bénéficié d'autre chose que d'une adhésion générale à des principes. On a voté facilement le PDU, maintenant sur la question de le faire appliquer c'est autre chose. Maintenant, le problème est que vu l'état d'avancement des choses, on ne sait plus quel statut est justifié de celui qui ne l'est pas. Je pense que concernant le PDU nous ne sommes pas dans une phase positive. Monsieur X, comme Monsieur Y ne sont pas prêts à nous écouter. Je pense que Monsieur Y n'a pas été jusqu'au bout de sa logique, et il fait aujourd'hui de la démagogie.

Ne pensez-vous pas que aujourd'hui, en réduisant la circulation, on diminue les tuyaux tout en augmentant la capacité des baignoires ?

De notre côté, nous nous sommes déjà péniblement occupés des deux lignes de tramway. Maintenant pour notre mandat notre tâche est terminée. On a même oublié que le PDU se devait d'aller plus loin. Maintenant on lègue tout ça à la postérité. De toute façon, maintenant la préoccupation de la communauté est orientée vers l'interaction train-tram.

Vous, SYTRAL, avait vous poussé sur les normes ?

Notre mission maintenant est de le rappeler, mais je ne suis pas sûre qu'ils soient sensibilisés. On va tout de même essayer de faire voter les gens, mais j'ai beaucoup de doutes. Est-ce que Monsieur X a intérêt à taper sur la table à la fin de son mandat ? De toute façon, de notre côté, du point de vue du stationnement on a l'impression d'avoir fait notre travail dans la mesure où les lignes de tramway ont supprimé des places de stationnement. Je pense que toutes les études qui sont faites sur la circulation sont dérisoires. On nous avait prédit l'apocalypse en matière de circulation, or, si on regarde bien, malgré les lignes de tramway (travaux) on circule très bien). D'ores et déjà, nous savons très bien que même avec les lignes de tramway, les utilisateurs VP ne vont pas modifier leurs comportements, ils emprunteront d'autres itinéraires c'est tout. Ce qui me choque vraiment, c'est que le zonage TC n'est absolument pas pris en compte. Je veux bien admettre que c'est difficile à mettre en place mais il aurait au moins fallu en discuter. Or, sur les normes de stationnement, il n'y a eu aucune discussion. Je pense que c'est autant une volonté de mépris de la part de la Communauté que du *lobbying* des promoteurs.

Vous devez donner votre avis sur le POS, qu'allez-vous faire ?

Je pense que c'est un combat perdu d'avance, mais on va quand même s'atteler à rappeler les impératifs en tant que "gardiens du PDU". La loi dit que c'est à nous de la mettre en place, je trouve cela absurde, mais bon, c'est comme ça.

ENTRETIEN 17 : ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA REGION LYONNAISE - DUREE 35 MN

Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau à Lyon ?

Aujourd'hui le marché du bureau a fortement évolué, et il ne reste pratiquement plus de locaux en stock, et pratiquement plus de locaux modernes standards que cherchent les entreprises pour un niveau d'activité européen et international. Pour l'instant on case les gens comme on peut sur les secteurs plus ou moins improvisés ou en faisant des recherches très longues et très difficiles.

Quelle est la nature de la demande ?

La demande que l'ADERLY suit est une demande externe, puisque notre mission est une mission exogène. La totalité des dossiers traités viennent de l'extérieur. Ce sont des entreprises importantes. Les paramètres de ces dossiers sont en train de changer, depuis plusieurs mois nous sommes confrontés à des dossiers plus importants 2000 à 3000 m². c'est un changement important qui va à mon sens s'accroître.

Quelles sont les évolutions de prix ?

Après avoir longtemps été dans un niveau trop bas pour les investisseurs, les prix sont en train de remonter.

Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?

A mon avis la demande va être multi-forme, c'est-à-dire que il y a une assez forte demande actuellement sur la Part Dieu, et autour de la Part Dieu, et pour plusieurs raisons. La 1^{ère} est qu'il y a la gare TGV, et la deuxième est qu'il y a un certain nombre de service de type call center soit de type service aux entreprises pour lesquelles les horaires de travail ne sont pas standards, et sont amenés à déborder le soir... on a donc besoin d'un transport en commun à proximité. Les gens ont besoin d'un réseau autour pour qu'ils ne se sentent pas paumés quand ils sortent du travail. généralement lors des demandes, il y a refus d'emblée de localisations périphériques

Aujourd'hui, quels sont les critères de choix de localisation des entreprises ?

Il y a d'abord les critères généraux, c'est-à-dire la qualité de communication de l'agglomération du point de vue TGV, le positionnement de l'agglomération par rapport au marché européen, les services dont on peut disposer, la mobilité des responsables d'entreprise... il y a ensuite les critères intrinsèques, c'est-à-dire la qualité de l'offre...Il y a évidemment aussi l'attractivité économique de la ville.

Le critère de choix s'il ne fallait en donner qu'un est l'accessibilité, c'est-à-dire la proximité des réseaux périphériques.

Pensez-vous que les places de stationnement aient un poids déterminant dans le choix de localisation des entreprises ?

Cette question est fondamentale. C'est le problème de la relation entre l'entreprise et ses clients, ses fournisseurs et ses partenaires. Le point faible des réflexions concernant la question du stationnement, c'est que l'on considère que le nombre de places de stationnement doit être calculé au prorata du nombre de personnes qu'il va y avoir dans le bureau, ou du nombre de m². Alors qu'en fait, l'implantation en question va accueillir non seulement les personnes qui travaillent, mais aussi un certain nombre de visiteurs. Plus les entreprises vont avoir une aire géographique vaste, plus les places de stationnement seront nécessaires pour accomplir ces fonctions. Bien sûr, beaucoup de gens vont venir par avion, par train, taxi..., mais beaucoup vont arriver aussi, même s'ils viennent par avion, avec une voiture de location. De plus, ils vont être amenés à bouger et à se déplacer pour rencontrer tous leurs interlocuteurs. C'est pourquoi il est impératif qu'ils puissent se garer facilement sans perdre de temps et sans risquer de se prendre une contravention. C'est un problème pour beaucoup d'immeubles de bureaux dans la presqu'île comme dans le secteur de la Part Dieu. Sans place de stationnement, il y a risque de perte de temps, et d'énerverment inutile. Si, la seule alternative c'est d'être en retard à leur rendez-vous ou de payer une contravention, c'est intolérable. C'est un problème vraiment important.

Quelle est la tendance actuelle : réduire l'espace dédié aux places de stationnement, ou au contraire augmenter les places pour les salariées, les visiteurs...?

A mon avis il faudrait augmenter les places de stationnement privé. Cela devient une nécessité pour préserver l'économie de la ville. Sinon, le risque est que les entreprises ne s'installent plus à Lyon.

Quelles seraient d'après vous les conséquences d'une réduction des places de stationnement dans les immeubles de bureaux ? (la fonction accueil resterait préserver, le but étant d'atteindre les pendulaires)

C'est totalement destructeur si on regarde l'aspect économique des choses. Les entreprises vont alors être obligées d'aller s'installer en périphérie. Une évolution des ratios dans ce sens, déjà que les normes sont restrictives, mais si on réduit encore cela devient draconien, qui aura des effets dissuasifs pour l'implantation de nouvelles entreprises.

Comment expliquez-vous la très grande dispersion des normes de stationnement pour les bureaux dans les villes françaises ?

Les villes ne sont pas comparables entre elles.

Londres mène des politiques drastiques sur les normes de stationnement, qu'en pensez-vous ?

Londres c'est logique, c'est la plus grande agglomération européenne avec 10 millions d'habitants. Londres est la comparaison à ne pas prendre. Concernant Amsterdam, c'est impossible de faire autrement que de laisser sa voiture pour pouvoir se déplacer dans le centre de la ville. Il faut laisser sa voiture en périphérie et faire tout à pied ou en tram. Lyon est malgré tout plus grand et dépend plus, culturellement, d'une accessibilité importante.

A Londres, la circulation automobile est extrêmement difficile, il est donc logique de mener ce genre de politique, d'autant plus que les alternatives à la VP sont pertinentes, on a des bus, des taxis, le métro...ce n'est pas transposable à Lyon car les paramètres sont fondamentalement différents.

Il faut faire attention, car à la Part Dieu aujourd'hui il va sortir près de 100000m² de bureaux. Les gens qui vont être là dedans ne seront pas tous des gens qui évolueront en circuit fermé, mais au contraire vont développer les contacts avec l'extérieur. Vous savez qu'au-delà d'une distance de x kilomètres, c'est la voiture qui est la plus compétitive, et représente 80% de déplacements (et ce malgré les efforts du train). Or la Part Dieu est en train de devenir une nasse à voitures, et quand on arrive en voiture là dedans on a de plus en plus de difficultés à s'en extraire. Si, on aggrave encore cet aspect là par des restrictions sur le stationnement, on va être très handicapé.

Quelle est votre réaction face à la situation suivante (présentation la répartition modale et de la situation à Lyon), pensez-vous que cela aura un impact sur les stratégies de localisation des entreprises ?

Chaque ville a ses spécificités et ses raisons, politiques et sociales, pour mener ses actions.

Pourquoi est-ce difficile de diminuer les normes de stationnement (raisons politiques, économiques, sociales...)?

Agir sur le stationnement est une tâche extrêmement difficile, est c'est un véritable problème économique. Il faut d'ailleurs tenir compte d'une chose excessivement importante, c'est la location de voiture qui va se développer. A mon avis c'est cela la tendance, plus que le TC. Les gens utiliseront les voiture quand ils en auront besoin.

Le stationnement est non seulement un acquis, mais une nécessité. Il faudrait au moins conserver des places de stationnement pour les visiteurs. Bien sûr, il faudra alors que ces places soient expressément réservées, c'est peut être de ce côté là plutôt que la réglementation doit agir. Une ville qui a des fonctions de plus en plus larges doit tenir compte des gens qui viennent de l'extérieur.

C'est un sujet vraiment important dont les enjeux ne sont pas uniquement techniques. Si, on réduit les places de stationnement, on va avoir un effet de report en cercles concentriques, comme cela se passe à Vaise, où on a limité la circulation de la rue Marieton. Pour la rue Marieton, tout se passe plutôt bien, mais il y a eu un report sur les rues autour où la

circulation est absolument infernale. S'il n'y a pas de place de stationnement les gens vont de toute façon tourner des heures pour trouver une place... donc cela ne va pas non plus dans le sens des politiques qui veulent lutter contre la congestion et la pollution.

On pourrait aussi envisager de faire une sorte de discrimination par les prix. C'est à dire faire une tarification suffisamment élevée pour les parkings privés et de bureaux. Ceux dont le déplacement est absolument indispensable devrait payer, et cela pourrait être assez dissuasif pour que les personnes, qui n'ont pas une absolue nécessité de leurs VP, prennent les TC. Même une politique de tarification de ce genre serait plus acceptable qu'une réduction des places de stationnement.

ENTRETIEN 18 : VILLE DE GRENOBLE - PROSPECTIVE URBAINE - DUREE 1H15

Je vous rappelle un peu le cadre de notre étude qui consiste à voir quels sont les impacts de la révision du POS sur la localisation des activités tertiaires. A Grenoble, dans le secteur Nord-Ouest ont été mises en place des normes plafond. C'est quasiment une première en France, car il me semble que jusqu'à aujourd'hui il n'y a que le "Triangle d'Or" à Paris et certains secteurs de Strasbourg qui ont mis en place des normes plafond. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes intéressés à Grenoble. Peut-être pourriez-vous nous expliquer comment la décision d'instaurer des normes plafond a-t-elle émergé ? Pourquoi avoir choisi le secteur Nord-Ouest ?

Le POS de Grenoble a été arrêté en janvier 1998. Nous nous sommes fortement inspirés de ce qui avait été fait à Lyon. Il semble que Lyon ait opté pour des normes extrêmement restrictives non ?

En fait, Lyon prévoyait d'instaurer une norme plafond de 1 place pour 300 mètres carrés... mais le projet n'est pas passé. Aujourd'hui la norme à Lyon dans les secteurs centraux est de 1 place pour 100 m² (norme plancher).

J'en été resté à la norme très restrictive.

La raison pour laquelle nous avons décidé d'instaurer des normes plafond est que les responsables de l'urbanisme de la ville de Grenoble, Monsieur X est très sensible à la mixité habitat / activité. Il pense que l'absence de mixité est source de problèmes. Or, le secteur Nord-Ouest est un secteur qui a besoin de mixité, si on avait laissé faire les choses, ce secteur serait devenu du tout logement. Notez qu'au début du 19^{ème} siècle c'était un secteur très industriel. Aujourd'hui c'est un secteur central d'activités tertiaire et de hautes technologies, où il y a encore pas mal de stock et de terrains disponibles, il y a beaucoup de réhabilitations possibles aussi. Les grandes opérations futures auront lieu dans ce secteur, il fallait donc revoir les normes de stationnement. Dans ce secteur il y a de nombreuses rues qui sont mal adaptées à la mobilité, ce qui limite la possibilité de se déplacer normalement. Il était impératif d'instaurer des normes plafond dans ce secteur.

Il y a également des zones d'activité importantes dans le sud, mais là aussi on y trouve beaucoup de ZAC.

Il faut noter que les groupes d'écologistes ont également fait pression pour que l'on revoit les normes.

Comment ont réagi les promoteurs ?

En fait les promoteurs s'en foutent un peu des normes. Il faut savoir qu'à Grenoble on a un fort problème de nappe phréatique, et que le coût de construction d'une place de stationnement est très important dès que l'on veut creuser un peu. Donc les promoteurs voient là plutôt une opportunité financière. Le vrai problème vient en fait des entreprises elles-mêmes qui nous font une sorte de chantage. Elles font pression pour qu'il y ait des places de stationnement. Alors bien entendu cela inquiète les promoteurs.

Vous dites que les entreprises font pression, qu'entendez-vous par-là ?

Elles nous disent simplement que si on ne satisfait pas à leurs exigences elles iront ailleurs. Quand c'est de très grandes entreprises avec un fort potentiel d'emploi, il est difficile de les laisser partir.

Elles vous disent qu'elles vont ailleurs, c'est-à-dire ?

Elles partent en périphérie. Le risque est que les emplois ne soient pas créés chez nous, mais ailleurs, c'est une perte importante en terme de taxe professionnelle.

Comment réagissez-vous alors ?

Et bien on essaie de trouver un compromis. On leur propose de s'implanter à EUROPOLE, qui est une ZAC située dans le secteur Nord-Ouest, où le POS ne s'applique pas, puisqu'il y a une réglementation dérogatoire ZAC spécifique qui est en l'occurrence de 1 place pour 60 mètres carrés.

La norme plafond va t-elle être élargi à l'ensemble de Grenoble ?

Pour l'instant on ne sait pas bien, nous attendons de voir quelles formes va prendre la nouvelle loi. Mais je pense que le processus doit être évolutif, sinon ça ne passera jamais.

Ca ne passera jamais auprès de qui ?

Auprès des entreprises qui ne viendront plus à Grenoble.

Oui, mais si tout le monde fait pareil, elles seront bien obligées de s'adapter ?

Ce n'est pas le cas, tout le monde dit qu'il a l'intention de faire des normes plafond, mais vous avez vu, il y a très peu de villes qui ont entamé le processus.

Quelle est la norme en centre-ville ?

En centre-ville la norme est de 1 place pour 45mètres carrés, mais ce n'est pas très significatif de quoi que ce soit dans la mesure où à Grenoble il est très difficile de construire des places de stationnement couvertes. Vu les difficultés géophysiques de la ville, les promoteurs se contentent de ne faire qu'un seul sous-sol, sinon l'opération n'est pas rentable car le surplus de coût est très important. Pour pallier ce problème, il faudrait faire des silos, mais ce n'est pas très esthétique, et puis c'est une perte énorme pour le foncier, ce que vous vendez pour faire des silos, vous ne le vendez pas pour faire des immeubles, et la rentabilité des deux opérations est très différente.

Pouvez- vous m'expliquer la phrase suivante qui est inscrite dans le POS pour le secteur Nord-Ouest : "ces maxima pourront être dépassés dans le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire".

C'est-à-dire que selon les activités qui vont s'implanter, il y a possibilité de négocier. Il faut prendre en compte la diversité des métiers. On ne peut pas considérer de la même façon les personnels sédentaires des personnels mobiles. Aujourd'hui, il semble pertinent de prendre en compte la diversité des besoins.

Y a t-il une nomenclature des activités qui permette de justifier les mesures prises ?

Non, il n'y a pas de nomenclature, on fait du cas par cas. En fait c'est une fois de plus pour éviter que les entreprises partent ailleurs.

C'est un peu une sorte de chantage ?

Non ce n'est pas du chantage, c'est un équilibre à trouver.

Mais si vous faites des exceptions pour certaines entreprises, ne craignez-vous pas que cela fasse jurisprudence pour les autres entreprises qui voudrait s'installer ?

Non, de toute façon on étudie les dossiers avant de prendre une décision. Mais jusqu'à aujourd'hui le cas ne s'est pas présenté, aucune entreprise n'a demandé plus. Remarquez que la norme est toute récente.

Concernant l'instauration de normes plafond, si je comprends bien, si un promoteur décide de ne pas construire du tout de place de stationnement, il en a parfaitement le droit ?

Tout à fait, il est libre de faire ce qu'il eut tant qu'il ne dépasse pas la norme de 1 place pour 80 m² hors périmètre tramway et 1 place pour 120 m² dans le périmètre tramway ?

S'ils choisissent de ne pas créer de places de stationnement, ils n'ont pas de taxes à payer, la taxe compensatoire pour non-réalisation des places disparaît. N'est-ce pas un manque à gagner pour le financement des parcs publics ou du réseau TC ?

De toute façon cette taxe n'a jamais été appliquée, elle est très peu payée, les promoteurs se débrouillent toujours pour ne pas avoir à la payer.

C'est-à-dire ?

Et bien ils trouvent toujours moyens de louer un parc à moins de 300 m. de toute façon cette taxe va disparaître.

Oui, si on passe aux normes plafond cette taxe est contrainte de disparaître ?

Pas seulement, elle va disparaître au niveau juridique. De toute façon cette taxe n'a jamais eu les effets attendus qui étaient de dissuader les entreprises de construire des places de

stationnement. Je pense que cela ne pouvait être fait que si le montant de la taxe était dérisoire et donc incitative, ce n'était pas le cas, les promoteurs finalement avaient tout intérêt à construire les places de stationnement.

La norme de stationnement est corrélée à l'accessibilité TC, c'est-à-dire au périmètre tramway, quel est ce périmètre ?

La zone tramway est le périmètre qui se trouve à 400 m autour d'un arrêt. C'est-à-dire presque toute la ville en fait si on prend en compte l'arrivée de la ligne 3.

Quel est l'état du marché du bureau à Grenoble aujourd'hui ?

Il y a quelques années le marché a connu un véritable marasme. Il n'y avait pratiquement pas de demande, et il était très difficile d'écouler les bureaux. Aujourd'hui, il semble que la demande ait repris. Mais la demande est très orientée vers les locaux neufs de grande qualité, les locaux anciens ne correspondent pas à la demande.

Connaissez-vous l'offre de stationnement privé sur Grenoble ?

Non, absolument pas. Je ne pense pas qu'il y ait un observatoire du stationnement, mais il faut voir avec le service permis de construire de la ville : Monsieur X. En fait, je crois que l'on fait des estimations, on fait quelques comptage, mais c'est tout.

Selon vous les mesures prises par la ville de Grenoble sont-elles cohérentes et peuvent-elles être efficaces ?

L'objectif principal de la ville de Grenoble est de limiter la circulation liée aux pendulaires. Pour cela elle mène des actions cohérentes qui sont : de limiter le stationnement, d'augmenter l'attractivité des TC et d'augmenter les parkings pour les résidents (le nombre de parking par ménage (1,5) est supérieur au taux de motorisation (1,2)).

D'après vous est-ce une décision difficile à prendre que d'instaurer des normes plafond, et d'être ainsi un peu précurseurs en la matière ?

Nous ne pensons pas être précurseurs puisque nous nous sommes largement inspirés de ce que Lyon *aurait* dû faire. Je pense effectivement que c'est une décision *politiquement* difficile à prendre, mais surtout à faire accepter.

Avez vous des remarques complémentaires à apporter ?

En résumé, je pense que concernant Grenoble et le stationnement, il faut peut être voir les choses autrement dans la mesure où il est très difficile de construire des places. Finalement il était très facile de mettre des normes plafond, dans la mesure où il y avait très peu d'opposants réels, hormis les commerçants qui de toute façon ne rendent jamais compte réellement de leur avis. La norme plafond était aussi indispensable dans le secteur Nord-Ouest de la ville, parce que on voulait absolument augmenter la mixité. A Grenoble il y a un autre problème, c'est qu'il n'y a pas de quartiers résidentiels dans le centre de la ville, aussi les gens qui travaillent dans les bureaux ou dans les secteurs de haute technologie (qui sont des gens au revenu relativement élevé) habitent en périphérie. Ces personnes sont obligées de venir en voiture, il n'y a pas d'alternative crédible, et on ne peut pas leur faire croire qu'ils feraient mieux de venir en TC. Il y a une forte pression de la part des grandes entreprises qui veulent s'implanter à Grenoble, et il est très difficile de résister et de ne pas satisfaire leurs exigences. Ces entreprises amènent un taux d'emploi considérable et le poids dans la balance entre la rentabilité économique et les problèmes de mobilité est très difficile à arbitrer. C'est notre travail de trouver cet équilibre, et ce n'est pas toujours facile de trancher.

ENTRETIEN 19 : ADJOINT A L'URBANISME - VILLE DE GRENOBLE - DUREE 1H

Je vous rappelle un peu le cadre de notre étude qui consiste à voir quels sont les impacts de la révision du POS sur la localisation des activités tertiaires. A Grenoble, dans le secteur Nord-Ouest ont été mises en place des normes plafond. C'est quasiment une première en France, car il me semble que jusqu'à aujourd'hui il n'y a que le "Triangle d'Or" à Paris et certains secteurs de Strasbourg qui ont mis en place des normes plafond. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes intéressés à

Grenoble. Peut-être pourriez-vous nous expliquer comment la décision d'instaurer des normes plafond a t-elle émergé ? Pourquoi avoir choisi le secteur Nord-Ouest ?

La révision du POS s'est faite au début du mandat. Nous avons choisi le secteur Nord-Ouest, déjà parce que lorsque l'on révisé un POS, il faut fonctionner comme ça, c'est-à-dire le faire secteur par secteur. Nous avons choisi de commencer par ce secteur parce que c'était celui qui en avait le plus besoin. En effet il y avait beaucoup de potentiel de construction, et on savait que ce serait un secteur clé pour les constructions futures. En effet, il y avait beaucoup de disponibilités. Donc, on savait que ce serait un secteur actif, et qu'il fallait donc dès le début limiter le stationnement des pendulaires, pour des raisons que tout le monde connaît et qui sont admises par tous : le fait qu'il existe une place de stationnement sur le lieu de travail incite les employés à se déplacer en VP.

Comment ont réagi les entreprises ?

Les entreprises n'ont pas très bien réagi, surtout les grandes entreprises qui avaient un pouvoir de pression du fait de leur potentialité de création d'emploi. Les entreprises sont très exigeantes, et les commercialisateurs nous ont dit qu'aucun immeuble de bureaux ne se vendrait s'il n'y avait pas au moins 1 place pour 45mètres carrés.

Avez vous cédé à la pression ?

On a été très tenté, mais finalement ces entreprises se sont installées dans la ZAC d'EUROPOLE, qui échappe à la réglementation du POS, et qui impose en matière de construction d'immeuble de bureaux des normes plancher de 1 place pour 60mètres carrés. Mais en fait, le plus difficile est d'instaurer un dialogue avec les entreprises, je pense qu'elles finiront par comprendre les enjeux de notre démarche, mais c'est un processus qui doit être mis en place par étapes. Aujourd'hui, les entreprises ne comprennent pas et restent exigeantes en matière de stationnement. Elles ne font rien pour dissuader les employés de venir en VP, elles les encouragent même. Le stationnement reste un acquis social. C'est un travail de longue haleine à mettre en place avec les entreprises. Ce n'est pas tant les promoteurs qui posent problèmes. Eux seraient pleinement satisfaits de ne pas construire les places de stationnement, surtout vu le coût de construction ici à Grenoble.

Si, on considère que les villes sont en concurrence, pensez-vous que les normes de stationnement peu restrictives peuvent constituer un atout concurrentiel ? La ville n'est-elle pas confrontée au dilemme qui est d'un côté d'attirer les entreprises pour maintenir une activité économique, et de l'autre côté de maîtriser les déplacements (pendulaires notamment) ?

Tout à fait, et c'est bien là le problème. Il y a effectivement les problèmes de concurrence qui entrent en ligne de compte. Les problèmes de concurrence entre les villes certes, mais dans une moindre mesure, car on peut admettre qu'une entreprise ne compare pas les villes entre elles... si elle veut s'implanter à Grenoble ou à Lyon c'est qu'elle a des raisons. La concurrence se fait surtout entre la ville et la périphérie. C'est bien là qu'est la menace en fait.

Pourquoi est-ce une menace ?

Le problème est financier. Si, l'entreprise part en périphérie, c'est toujours une partie de la taxe professionnelle que la ville n'aura pas. A long terme cela peut poser des problèmes importants. Néanmoins le problème s'atténue ici à Grenoble dans la mesure où nous avons créé une Communauté d'Agglomérations, qui regroupe en fait les différentes communes. Ainsi la taxe professionnelle ne sera pas perçue par une seule commune mais sera versée sur un compte commun. Ce qui va nettement diminuer les problèmes de concurrence qui existent, dans la mesure où désormais, les communes n'auront pas pour simple objectif d'attirer par tous les moyens les entreprises, mais pourront mettre des politiques de "déplacements" pertinentes.

Pensez-vous réellement que la périphérie constitue un concurrent fort ? n'est-il pas préférable pour les entreprises d'être situées en centre-ville ?

Non je ne pense pas. Etre en centre-ville pour une entreprise n'est pas particulièrement un atout aujourd'hui. C'était comme ça avant, aujourd'hui, c'est différent. L'entreprise préfère être en périphérie, avec son petit morceau de pelouse et son jet d'eau...

Quelle est la tendance aujourd'hui en matière de construction de place de stationnement ?

En ville la norme est de 1 place pour 60mètres carrés, mais les entreprises font beaucoup plus, certaines font même une place par salarié ou par 1,5 salariés.

Que veut dire la phrase : " ces maxima pourront être dépassés dans le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire" ? Comment se justifie le besoin supplémentaire de place ?

En fait, il faut tenir compte des entreprises qui ont des besoins particuliers. Ça nous laisse une porte ouverte au cas où il y aurait vraiment une entreprise pour laquelle il serait rédhibitoire de s'installer s'il n'y avait de places de stationnement. On ne peut pas faire une norme applicable quelle que soit l'activité, il y a des emplois sédentaires et des emplois mobiles, il faut en tenir compte.

Y-a t-il une nomenclature des activités ?

Non, c'est au cas par cas.

Finalemnt ça vous laisse une porte ouverte ?

Oui, mais la tendance sera à la restriction.

Que se passerait-il si une grande entreprise, à activité pas forcément "mobile", qui offrirait un grand nombre d'emploi vous demandez une "dérogation" en vertu de ce qu'il y a écrit dans la loi ?

Nous serions très tentés...

Ne pensez-vous pas que ça risquerait de faire jurisprudence, et finalement de faire perdre de l'intérêt à la norme plafond ?

Non je pense que ça resterait exceptionnel.

Qui prendrait la décision ?

C'est l'adjoint à l'urbanisme qui décide. Mais si vraiment ça posait de gros problèmes, ce serait le maire.

Pensez-vous que les normes de stationnement sont des mesures suffisantes ?

Non je ne pense pas. De toute façon, je pense qu'il sera difficile de généraliser cette norme plafond, du moins je pense que ce sera long. Il y a en plus plusieurs phénomènes qui entrent en ligne de compte, c'est le problème de l'étalement urbain, toujours difficile à maîtriser. On a d'un côté le centre-ville avec ses règles, ses atouts..., de par sa géographie, Grenoble se prête très bien aux TC, et de l'autre côté la périphérie. Chaque monde pris isolément ne pose aucun problème : les gens en centre-ville utilisent les TC, en périphérie ils utilisent la VP, et tout cela sans aucun problème. Le problème vient de la juxtaposition des deux mondes, réunis, ils ne fonctionnent pas.

Plusieurs actions doivent être menées de front. Je pense que les taxis ont un rôle important à jouer. On va mettre en place le train-tram, qui je l'espère attirera certain pendulaires de la périphérie. Il faudrait aussi plus tard s'orienter vers le transport à la demande, c'est une des pistes que je privilégierais et évidemment la mise en place de parkings de dissuasion. Mais le problème des parkings de dissuasion c'est qu'il faut qu'une commune accepte de vendre son terrain pour y installer des parkings... c'est moins rentable que l'immobilier, et puis quel intérêt pour elle ?

Est-ce une décision "politiquement" difficile que de mettre en place ce genre de normes ?

Je dirais que c'est économiquement difficile à mettre en place. Evidemment tout est basé sur le dialogue. Certains promoteurs ont très bien compris notre démarche, d'autres sont encore très réticents. Mais je pense que le jour où il y aura moins de concurrence ce sera beaucoup mieux. Il y a déjà un gros progrès de l'intercommunalité. on a la taxe d'apprentissage commune qui limite les problèmes de concurrence. Je ne dis pas que tout est résolu, mais je pense que nous avançons dans le bon sens.

ENTRETIEN 20 : TRANSPORT COMMITTEE FOR LONDON ("TCFL") - DUREE 1H00

I remind you our study, the French Ministry of Transport has given us the responsibility of carrying out a research regarding the evolution of the market properties. We would like to know exactly whether the parking is a consideration for companies when they choosing location. First of all we would like to know the institutional context and the main way for parking policies.

(Traduction de l'entretien de l'anglais vers le français)

Les politiques menées à Londres sont aujourd'hui très claires et les volontés sont depuis plusieurs années de réduire le volume des places de parking autorisées. Le niveau de la demande doit être orienté à la baisse presque partout à Londres. Nous avons vraiment pris conscience que le volume de parking contribuait à l'augmentation de trafic à Londres. L'augmentation des parkings sur voirie doit être de plus en plus contrôlé pour être efficace. Ainsi de plus en plus de secteurs de Londres font l'objet d'un contrôle important sur les places de stationnement. Nous donnons la priorité aux personnes qui vivent dans Londres (les résidents), et tentons de réduire le stationnement de longue durée en appliquant une taxation importante pour le stationnement (£6 pour 2 heures).

Londres est organisé en plusieurs petites zones, et nous délivrons des permis de résidence pour attester que les personnes vivent réellement dans le centre de Londres. Car bien évidemment il y a des personnes qui tentent de faire croire qu'elles habitent dans Londres pour bénéficier de priorités de stationnement et il faut donc contrôler avant de délivrer le permis de résidence. Les personnes concernées doivent prouver qu'elles habitent bien à l'adresse qu'elles prétendent. Si, vous êtes résident vous devez payer une taxe locale, qui justifie de votre résidence, vous devez aussi prouver que votre véhicule est enregistré à cette adresse. Cela pose certains problèmes pour les personnes qui ont deux domiciles... Mais elles doivent alors faire un choix entre payer une taxe locale qui est élevée et bénéficier d'une place de stationnement, ou de ne pas bénéficier de place de stationnement.

Il y a encore quelques problèmes et nous devons approfondir notre réflexion pour les permis résidentiels. Le coût du stationnement résidentiel est d'environ £ 1000 par an. Aujourd'hui nous devons recentrer notre réflexion sur le parking résidentiel, et sur le niveau de la demande. Mais il faut distinguer les parkings qui doivent être payés par les résidents et ceux payés par les commerces. Certains proposent un partage entre le parking résident et le parking de commerce (NDLR : techniques de foisonnement).

Concernant le parking hors voirie nous n'avons pas vraiment d'idée sur les opérations car plusieurs d'entre eux sont gérés par des organismes privés. Evidemment notre politique est d'orienter à la baisse le nombre de parking. Il y a une volonté claire à aller vers la réduction des places de stationnement qu'elles soient publiques ou privées dans le centre de Londres. Le montant à payer pour le stationnement résidentiel doit répondre à des règles générales. Dans un deuxième temps nous devons faire attention à l'activité économique de la ville. Nous avons vu que la réduction des places de stationnement dans le centre ville n'avait pas d'impact sur l'activité économique.

La croissance du trafic augmente car les gens passent plus de temps à rechercher une place de stationnement. Les personnes qui se rendent dans les grands centres commerciaux par exemple n'hésitent pas à dépenser plus d'argent pour le stationnement, donc l'augmentation de du prix du parking ne semble pas avoir d'impact sur la fréquentation des centres d'activité. Nous n'avons décelé aucune corrélation entre le prix du parking et la fréquentation des centres d'activités.

Est-ce que le nombre de places de stationnement disponibles a augmenté ces derniers temps ? Avez-vous des études sur la question ?

Nous faisons régulièrement des études sur la question. Un des problèmes que nous avons est qu'il n'est pas possible d'augmenter de simplement le prix de la place de stationnement pour diminuer le nombre de déplacements motorisés. En effet, les gens ne sont pas sensibles à une faible augmentation du prix. Passer de £3 à £4 n'a pas de réels effets.

Mais pour répondre à votre question, il n'y a pas plus de places de stationnement aujourd'hui, les gens continuent à fréquenter les parkings malgré l'augmentation de tarif, et aujourd'hui, l'activité économique de Londres est de plus en plus forte. Nous devons continuer notre réflexion sur la pertinence de l'augmentation de tarif pour combattre la congestion.

Vous avez mentionné la question du parking non résidentiel. Cette question devient également claire pour nous, nous avons commencé à prendre conscience de cette question et notre politique a changé en 20 ans. Avant il était imposé de créer des places de stationnement pour les nouvelles constructions à usage non résidentiel, car cela évitait que les voitures engorgent les voiries et empêchent la fluidité du trafic.

Cela a pris du temps pour introduire un changement de mentalité vers une réduction des places de stationnement hors voirie. Les principaux secteurs d'activité étaient inquiets des répercussions que cela aurait sur leurs activités et leur localisation. Ils jugeaient que les restrictions concernant les places de stationnement devaient s'appliquer dans une aire géographique très large, de crainte que cela induise des délocalisations vers les zones qui resteraient plus laxistes.

D'où viennent les réglementations et où s'appliquent-elles ? Emanent-elles des autorités locales ou des autorités nationales ?

Il y a une *Guidance* (recommandation = directive) faite par les autorités nationales, et les autorités locales sont fortement incitées à suivre ces recommandations.

Quand vous dites qu'elles sont incitées à suivre les recommandations, que se passe-t-il si elles ne le font pas ?

Tacitement, on ne leur accordera plus de subventions tant qu'elles ne montreront pas la volonté de mettre en place une politique cohérente. Il n'y a aucune obligation à suivre les recommandations proposées dans le *Guidance*, mais généralement elles le font.

Pensez-vous que l'on puisse dire qu'il y a possibilité d'une certaine concurrence entre les différentes zones géographiques de l'Angleterre, dans le sens où la disposition de places de stationnement ou non pourrait devenir un avantage concurrentiel et attirer ainsi plus d'entreprises ?

Je pense que cela dépend de la pression économique. Mais je pense qu'il est très difficile d'appliquer les normes dans les zones très petites, mais il est nécessaire de les appliquer dans des zones très larges, pour que cela ait un sens sur la réduction de trafic. Il est évident que la disposition de places de stationnement dans une zone a des effets sur le développement des activités. Cela était surtout vrai il y a 15 ans et plus. Aujourd'hui la localisation des parkings en centre ville a évidemment un impact sur les programmes futurs, mais nous espérons pouvoir contrôler, réguler près de 50% des parkings de centre ville aujourd'hui. Le gouvernement vient juste d'introduire une législation que personne n'a encore eu l'occasion d'appliquer. Elle consiste à modifier le statut des parkings existants, sous forme de taxation, et autres taxes... on parle alors de taxation sur le lieu de travail. C'est donc aux employeurs aujourd'hui d'orienter la politique et d'influencer les choix de mode de transports des salariés. Aujourd'hui la question n'est plus de savoir s'il faut ou non construire des places de stationnement sur le lieu de travail, puisqu'il n'est physiquement plus possible de les construire, la question est de rationaliser l'utilisation des parkings existants. Ce à quoi nous sommes en train de réfléchir à l'heure actuelle est donc la taxation sur le lieu de travail des parkings. Reste à voir qui devra payer, l'employé ou l'employeur.

Quoiqu'il en soit, il devra se mettre au point une politique d'incitation à l'utilisation des TC. Les bénéfices récoltés seront dédiés à l'amélioration de l'accessibilité à la ville (amélioration des TC, amélioration du réseau routier hors centre ville, instauration de parkings de dissuasion, etc.). Toutes les mesures ont évidemment pour ambition de réduire le trafic en centre ville et de résorber la congestion. Pour le moment, 50% de gens qui travaillent dans le centre ville viennent en voiture et la plupart d'entre eux le font parce qu'ils ont un stationnement privé.

Avez-vous une idée de l'offre de stationnement privé à Londres ?

Nous tentons de connaître le volume exact des places de stationnement privés, mais ce n'est pas si facile, nous faisons des estimations. Nous savons qu'il y a environ 1 millions de personnes qui travaillent dans le centre de Londres.

Nous aimerions savoir si selon vous les places de stationnement sur le lieu de travail ont une grande importance dans les stratégies de localisation des entreprises ? De plus, concernant la taxation sur le lieu de travail, pensez-vous que ce soit une possibilité d'évolution ?

Je pense en effet que c'est possible, mais tout dépend aussi de l'endroit où les entreprises veulent avoir leurs activités. Pour le centre de Londres par exemple, le coût est très élevé. Si, les entreprises pensent qu'il est primordial pour elles de s'installer dans le centre, rien ne pourra les en empêcher. Si, ce n'est pas une absolue nécessité, elles s'installeront ailleurs. Les politiques de stationnement sont faites pour inciter les promoteurs et les entreprises à s'installer dans les zones où le transport public est efficace et où l'accessibilité est facilitée. Il faut que là où les places de stationnement sont les moins nombreuses, les potentialités des TC doivent être les plus performantes. Nous avons un peu copier le principe des politiques néerlandaises que sont les politiques ABC et qui déterminent le nombre d'emplacement à avoir en fonction de l'accessibilité des TC.

Quels sont les programmes concernant le transport en Grande-Bretagne en ce moment ?

Il y a beaucoup de programmes en ce moment surtout à Londres, je vous rappelle que nous sommes en pleine période électorales... plus que des programmes se sont des campagnes (rires), et nous voyons que la question du transport est l'une des principales préoccupations de ces élections.

Avez-vous des candidats qui disent être contre "la taxation du parking non résidentiel" (Parking Non-Residential taxation = PNR taxation) ?

Oui, bien sûr. En fait beaucoup de candidat propose des encouragements, mais peu de réelles orientations fermes. Le problème est que pour améliorer le transport public il faut bien que les fonds viennent de quelque part, et c'est difficile à déterminer.

Les fonds ne peuvent-ils pas venir de la taxation des parking non résidentiels ?

Oui, tout à fait, certains candidats sont en faveur de décourager l'utilisation de la voiture. Deux façon : le road pricing ou la taxation... rien n'est décidé.

Que pensent les promoteurs de ces propositions ? Comment expliquez-vous cette préférence ?

La plupart des gens sont plus en faveur du road pricing et sont généralement très hostiles à la taxation des places de stationnement. Concernant le road pricing, il est à peu près sûr que se sera l'employé qui payera, alors que pour la taxation du parking, il est fort possible que ce soit l'employeur qui doivent payer, et cela représente un coût important.

Quelle est la répartition entre les entreprises publiques et privées à Londres ?

Je pense qu'il y a un mélange des deux, mais dans le centre de Londres les administrations publiques sont en minorité. C'est surtout un centre financier. Pour résumer l'intervention, je dirai que la chose à retenir est que les politiques de mobilité et de stationnement ne peuvent pas être implantées à un seul endroit, dans une seule zones... les municipalités ne sont pas prêtes à faire le 1^{er} pas... l'application des règles doit être générale...cela évite les position de leadership...Aujourd'hui la principale responsabilité à l'égard des politiques de stationnement ou de mobilité vient des municipalités

Si, je comprends bien, le gouvernement donne la directive à travers le PPG 13 .. Les municipalités DOIVENT suivre le PPG 13 absolument ?

C'est exact...elles n'ont pas le choix (NDLR : à vérifier). Tous les revenus des parkings doivent être mis sur un compte spécial afin d'être réaffecter à l'amélioration des transports publics ou l'amélioration du réseau routier. Ce qui pose problème car les revenus ne peuvent être affectés au budget des entreprises.

Le problème actuel à Londres n'est pas tant un problème de norme et de fixation de la norme, mais c'est plus un problème de taxation et de road pricing ?

Tout à fait. La question des normes ne se pose plus, aujourd'hui on essaye davantage de rationaliser l'utilisation des parkings existants.

ENTRETIEN 21 : MVA - LONDRES - DUREE 1H00

La personne interrogées nous présente les possibles réactions des entreprises face à de nouvelles législations sur les places de stationnement sur le lieu de travail. Deux quartiers représentatifs de Londres sont considérés et nous sont présentés : les quartiers de NOTTINGHAM, réputés pour avoir de nombreuses places de stationnement et le quartier de WESTMINSTER réputés pour avoir peu de places de stationnement et dans lequel la circulation est la plus difficile. Les conclusions sont issues d'un questionnaire qualitatif et quantitatif auprès de plusieurs entreprises. Les différentes mesures possibles sont :

La question posée sur les mesures réglementaires

Quelle serait votre réaction si le nouveau gouvernement imposait que 10% des places de stationnement sur le lieu de travail soit supprimés ? L'autorité locale aurait le pouvoir d'inspecter le nombre de véhicule stationné et de pénaliser si le nombre de véhicules stationnés étaient supérieur au nombre autorisé. L'amende pourrait s'élever à £60 (£ 40 à Nottingham), et serait appliquée aux propriétaires qui aurait la possibilité de renvoyer la responsabilité aux locataires.

Les conclusions du rapport montrent qu'une baisse de 10% des places de stationnement affecterait considérablement l'activité économique des entreprises (en général, toutes les places sont actuellement utilisées pour les employés, les fournisseurs et les clients). Dans ce cas, la plupart des entreprises déclarent qu'elles ne se conformeraient pas aux mesures et qu'elles tenteraient de trouver un vide juridique (essentiellement concernant la définition de la place dédiée aux visiteurs et livraison). Néanmoins, elles déclarent que si les mesures étaient effectivement mises en place, elles n'hésiteraient pas à quitter le centre-ville (à long terme), pensant que les contrôles sur les places de stationnement privé seront plus laxistes dans la mesure où en dehors de la ville les effets de la congestion sont moindres et ne sont pas perçus comme un véritable problème.

D'autres entreprises déclarent qu'elles se conformeraient aux mesures de stationnement, mais si elles avaient connaissance que d'autres entreprises parviennent à contourner les contrôles, elles seraient fortement incitées à suivre leur comportement. Ainsi, à court terme, de nombreuses places de stationnement seraient abandonnées dû aux mesures obligatoires, mais au risque de voir certaines entreprises fermer ou changer de localisation (en dehors de la ville centre). Ceci aurait des conséquences importantes sur l'économie locale.

En définitif, ces mesures seraient très impopulaires et sont considérées impraticables par la plupart des entreprises qui déclarent qu'elles ne se conformeraient pas aux exigences. Les entreprises et les propriétaires s'accordent à dire qu'une réduction des places de stationnement sur le lieu de travail réduirait la valeur de l'immobilier sans pour autant que les charges diminuent tant que les baux actuels ne seront pas arrivés à termes puisque le contrat a été signé dans les termes. Les entreprises pensent que fournir des compensations feraient que ces mesures pourraient être plus acceptables.

La question posée sur les mesures fiscales

Quelle serait votre réaction si le gouvernement proposait une taxation des places de stationnement de £4000 (£2000 à Nottingham) par places et par an sur l'ensemble de votre parc actuel, avec des exceptions pour les livraisons et les besoins de visiteurs ?

Différents indicateurs suggèrent que des mesures fiscales auraient des conséquences positives sur la réduction des places de stationnement sur le lieu de travail. Les conclusions de la recherche montrent que les entreprises qui peuvent payer ou qui sont considérées comme pouvant transférer leur coût sur leurs clients payeront la taxe et alors conserveront la totalité de leur place de stationnement. Mettre une taxe très élevée dans le but d'obliger ces entreprises à abandonner leurs places de stationnement risquerait de provoquer de fortes critiques envers le gouvernement, et à long terme les entreprises seraient fortement incitées à quitter le centre-ville.

D'une façon plus générale, la taxation des places de stationnement aurait pour conséquences que les entreprises abandonneraient ces places (surtout dans le quartier de Nottingham où l'accès aux places public est réputé facile). Les entreprises considèrent qu'il est plus avantageux de fournir à leurs employés l'accès aux parkings publics. A long terme avec l'augmentation de la demande pour les parkings publics, leurs coûts risquent d'augmenter fortement induisant alors une augmentation de la taxe pour les parkings privés afin qu'ils demeurent toujours moins attractifs que les parkings publics. Finalement, seul un contrôle sur la tarification des parkings publics à long terme, parallèlement aux mesures fiscales, pourra faire que l'abandon des parkings privé se traduira par une réduction des pendulaires utilisateurs de la VP.

Les mesures fiscales sont considérées injustes pour certaines entreprises parce qu'elles affectent davantage certaines organisations que d'autres. Néanmoins ces mesures sont jugées plus justes que les mesures précédentes puisque les entreprises conservent le choix de leur gestion des parkings.

La question posée sur les mesures volontaires

Quelle serait votre réaction si le gouvernement proposait de vous donner £2000 (£1000 à Nottingham) par an et par places de stationnement supprimées ?

Les mesures volontaires semblent être au premier abord les mesures les moins efficaces pour réduire la congestion due aux pendulaires puisque les entreprises abandonneront uniquement les places de stationnement dont elles n'ont pas la nécessité. Ainsi, certaines places seront abandonnées mais cela n'aura aucun impact (cependant cela peut prévenir de futures augmentations). Davantage de places seront abandonnées si des compensations sont offertes (concerne les places utilisées occasionnellement).

Néanmoins, si des compensations financières sont proposées aux propriétaires le nombre de diminution de places de stationnement pourrait être important. Mais à court terme, les propriétaires pourraient récolter les bénéfices des suppressions de places sans pour autant le répertorier sur les locataires. Ainsi, les conséquences pour les locataires seraient les mêmes que les mesures obligatoires. A long terme il est vraisemblable que le prix des locations soient revu à la baisse. Ainsi, les mesures volontaires accompagnées d'incitations financières destinées aux propriétaires pourraient conduire à une réduction significative des places de stationnement.

La question posée sur les mesures combinées

Quelle serait votre réaction si le nouveau gouvernement proposait de vous taxer £4000 (£2000 à Nottingham) par places et par an sur 10% de votre parc de stationnement actuel, et qu'en complément il vous soit offert £2000 (£1000 à Nottingham) par an et par places supprimées, et une "prime" supplémentaire de £1000 (£500 à Nottingham) par places définitivement réaménagées ?

Les mesures combinées pourraient être les plus efficaces à réduire l'utilisation des places de stationnement et seraient considérées comme les plus équitables dans la mesure où elles laissent le choix d'action et manient à la fois le bâton et la carotte ("carrot and stick"). L'efficacité de ces mesures dépendra naturellement du niveau de l'incitation financière et du montant de la taxation, mais conduira certainement à une réduction des places de stationnement.

Toutes les mesures précédemment citées seront d'autant plus efficaces qu'elles seront accompagnées sur le long terme de contrôle sur les parkings publics.

ENTRETIEN 22 : DETR - LONDRES - DUREE 1H30

Je vais d'abord vous décrire le contexte général des politiques de stationnement mises en place à Londres. Je ferai une présentation du stationnement global, c'est-à-dire public, privé, résidentiel... et puis nous approfondirons la question sur les problèmes de parking privé non résidentiel.

Depuis longtemps nous avons pris conscience que le stationnement se devait d'être intégré à la politique de transport. Dans les années 90 il y a eu de nombreux changements à cause du changement de gouvernement qui s'est opéré (Margaret Thatcher - John Major -). Le TC devait être amélioré dans le but de réduire l'usage de la VP et de contraindre les utilisateurs à payer. On constatait effectivement une forte baisse de l'utilisation des TC au profit de la VP. Au début des années 90, sous le gouvernement de John Major, il y a eu des changements importants, du fait que les problèmes d'environnement sont devenus de plus en plus importants. De plus, il a fallu s'adapter aux politiques européennes sur la question. Le PPG 13 a alors été publié (1994), c'est un document très important en la matière qui montre les changements les plus importants dont la ligne directrice est l'amélioration de l'environnement. Une des principales questions est de réduire la longueur des trajets effectués dans la journée et d'encourager l'utilisation des modes alternatifs (marche, vélo et TC). C'est vraiment le document de départ.

Nous voulions avoir une meilleure circulation dans le centre-ville et augmenter la *mixture* dans le centre-ville. Nous avons remarqué que les distances devenaient de plus en plus importantes, notamment avec le développement des centres d'activités qui s'installent de plus en plus loin. Ces développements changent alors le comportement des usagers VP, et il est maintenant difficile de revenir en arrière. Ce document de 1994 a été très bien reçu par la plupart des gens qui pensaient que c'était une très bonne idée, néanmoins la mise en place a été assez faible et les effets ont alors été assez faibles. Un autre document est alors sorti pour permettre la mise en place du PPG 13 (1994/96). Ce document pose les conditions générales de la mise en place du PPG 13 et notamment le rôle des autorités locales, les mesures de contrôle à prendre et les questions de concurrence entre les différentes municipalités et les autorités locales. En effet, les autorités locales sont toujours en concurrence pour attirer les investissements. Concernant le stationnement et la concurrence, les municipalités craignent que si elles réduisent leurs places de stationnement, les promoteurs et les entreprises aillent vers les municipalités qui proposent le plus de parkings. Le problème des investissements est un problème vraiment très important pour les autorités locales.

En 1997, avec le nouveau gouvernement de Tony Blair il y a eu une importante volonté de s'orienter vers le transport intégré (integrated transport), et particulièrement avec John Prescott. En 1998, un document clé a été publié, disponible sur Internet (www.detr.gov.uk) et fourni le cadre général de la politique des transports. Le problème principal est la planification du système de transport intégré : "integrated transport".

Concernant les plans locaux, nous avons deux niveaux : plan de structure (NDLR : à vérifier) et plan locaux. Dans les villes on a des UDP : Unitary developed plans.

Maintenant nous avons le nouveau PPG 13 (1999) qui prend en compte différentes questions. La principale différence avec celui de 1994 est l'amélioration de l'accessibilité travail, shopping, loisir et services. Nous mettons aussi en avant le pouvoir local de chaque municipalité. Le document a pour objectif d'aider à la mise en œuvre des recommandations faites dans le précédent PPG 13. Le but est alors d'intégrer la planification du transport à des niveaux nationaux, régionaux et locaux.

Actuellement nous faisons des recherches pour mieux évaluer la demande de transport dans le centre de Londres. Nous aimerions pouvoir orienter la demande de transport.

Est-ce que c'est quelque chose qui ressemble à la politique ABC des Pays-Bas ?

Nous allons probablement évoluer vers quelque chose comme cela mais ce ne sera pas exactement la même politique que les Pays-Bas. Il y aura une forte politique d'incitation. Il faudra également que nous portions une attention particulière à l'organisation des

immeubles, et mettre en place des mesures de développement pour encourager la construction d'immeubles de façon cohérente (regroupement...).

Pour parler maintenant davantage des parkings. Il n'y a pas de directive nationale concernant le niveau des parkings mais nous autorisons les autorités locales à définir un maximum et un minimum dans leurs environnement local. Il y a quelques recommandations, et en général nous recommandons de faire un minimum de parkings, notre but étant en fait de réduire l'utilisation de la VP mais aussi il ne faut pas oublier que nous souhaitons maintenir la mixité dans les villes. En général nous donnons un niveau maximum de construction, c'est-à-dire "*vous pouvez construire un certain nombre de places, mais pas plus*". Ainsi nous encourageons les plans régionaux et locaux à suivre ces recommandations dans la mesure du possible. Depuis longtemps nous avons abandonné l'idée d'un niveau minimal de places de stationnement (voir article 31 à 38 du PPG13 et le résultat en annexe). Je pense que c'est le problème le plus controversé, surtout pour les commerçants et les *business* qui sont très hostiles à ces recommandations et ne comprennent pas bien l'intérêt des mesures prises. Pour eux, les places de stationnement sont un gage d'attractivité.

Si, je comprends bien, cela veut dire que je ne peux PAS construire plus que ce qu'il est imposé dans la directive c'est-à-dire 1 place pour 35mètres carrés.

C'est ça, mais c'est seulement pour les nouvelles constructions, ce n'est pas rétrospective.

On ne peut pas faire plus ?

Non c'est un maximum et nous encourageons les autorités locales et régionales à faire moins de place encore que ce qui est prévu. Nous les encourageons toutes à suivre cette directive pour limiter les effets de concurrence entre les différentes régions. Le parking peut être vu comme un élément attractif, et une région qui aurait moins de places de stationnement alors qu'une autre, frontalière, en aurait plus, cela peut fausser la concurrence et inciter les entreprises à aller s'installer là où il y a le plus de stationnement.

BIBLIOGRAPHIE

ADERLY, CCI de Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon, (1995), *Le marché de bureaux dans l'agglomération lyonnaise*, avril 1995.

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE, (1997), *Les Français et l'environnement : attitudes et comportements*, (enquêtes réalisées par le CREDOC : Ariane Fufour et Jean-Pierre Loisel), Paris, Editions de l'ADEME, 154 pages.

AGENCE D'URBANISME et de développement de l'agglomération lyonnaise, Grand Lyon, Direction de l'organisation territoriale et planification urbaine, (1999), *Plan d'Occupation des Sols*, Tome Objectifs, Délibération du conseil de Communauté du 25 octobre 1999.

AGENCE D'URBANISME, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, ADERLY (1995), *Le marché de bureaux dans l'agglomération lyonnaise*.

AGUILERA-BELANGER A., BLOY D., BUISSON M.A., CUSSET J.M., MIGNOT D., (1999), *Localisation des activités et mobilité*, Rapport pour le compte du Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme (direction de la recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, 321 pages.

ALLAIS M., (1989), *La théorie générale des surplus*, Pug, 716 p.

ARNOTT R., DE PALMA A., et LINDSEY R. (1998). "A structural model of peak period congestion : A traffic bottleneck with elastic demand". *American Economic Review*.

ASCHER, F., (1998), *La République contre la ville*, Editions de l'Aube.

Association mondiale de la route, (1995), *"Mobilité urbaine : une perspective internationale. Politique de stationnement"*, Routes Roads, juillet 1995, 133 pages.

Atelier Parisien d'Urbanisme, (1992), *Amsterdam : la gestion des déplacements dans le centre-ville situation actuelle et projets*, 21 pages.

Atelier Parisien d'Urbanisme (1994), *La maîtrise du trafic automobile en centre ville : point d'actualité sur les politiques mises en œuvre dans quelques grandes villes européennes*, 24 pages.

Atelier Parisien d'Urbanisme, *Enquête globales des transports 1991 - 1992, analyses complémentaires*, juillet 1995, 83 p.

BAANDERS A., (1994), "La mise en place des régulations : l'expérience engagées aux Pays-Bas ", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, Actes du Colloque organisé par l'ADEME, le Centre de prospective de la DRAST et l'INRETS, 22 et 23 mars 1994, Paris, Ed. La documentation française, 1995.,56 p.

BACHRACH P., BARATZ M., (1963), "Decision and no Decision, an Analytical Frame-work", *American Political Science Review*, n° 3, septembre 1963, pp. 632-647.

BAIROCH P., (1985), *De Jericho à Mexico, villes et économie dans l'histoire*, Gallimard, Paris.

BASSAND M., (1993), "Dynamique des réseaux et des sociétés", in *Flux*, Paris, n°13/14.

BAUER G., ROUX J.M., (1976), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Le Seuil, 190 pages.

BAUMONT C., HURIOT J.M., (1997), "Processus d'agglomération et définition de la ville", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, pp 515-524.

BAYLISS D., (1998), *Politiques de stationnement et limitation de trafic à Londres*, Transport public international, mars 1998.

BEAUCIRE F., (sous resp.), DUFLOR E., ROSALES-MONTANO S., TURCHETTI I (sous resp.), (1999), *Les outils de planification urbaine au service de la relation urbanisme / transport*, Fédération Nationales des Agences d'Urbanisme, Recherche réalisée dans le cadre du programme PREDIT 1996 / 2000 du Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, Groupe "Recherche stratégiques", mai 1999, 82 pages.

BEAUCIRE F., DUFLOS E., ROSALES-MONTANO S., TURCHETTI I., (1999), *Stratégies urbaines et outils de planification de la ville et des transports. Bilans et réflexions*, Fédérations Nationales des Agences d'Urbanisme, PREDIT, Agence d'Urbanisme, septembre 1999.

BENARD J., (1985). *Economie Publique. Economica*

BENOIT P., IRRMANN P., (1989), *Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains*, Paris, Nathan (AGORA-IPSOS), 220 pages.

BERNOUX, P., (1985), *La sociologie des organisations*, Editions du Seuil, Essais, 379 pages.

BERTHET V., ROYON C., (2002) : "Un enjeu d'urbanité", in *Economie et Humanisme* n° 359, Déplacements et transports publics, un avenir pour la ville, janvier 2002, p6.

BEZANÇON X., van RUYMBEKE O., (1989), *Le guide des collectivités locales*, Paris, Editions du Moniteur, 2de éd., 419 pages.

BIEBER A., MASSOT M.H., ORFEUIL J.P., (1993) : "Prospective de la mobilité urbaine". In BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., : *Circuler demain*. La Tour d'Aigues, DATAR, Ed. de l'Aube, coll. Monde en cours.

BIERBER A., ORFEUIL JP., (1993) : "La mobilité urbaine et sa régulation. Quelques comparaisons internationales", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.

BOLTANSKI L., THEVENOT L., (1991), *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 485 pages.

BONNAFOUS A., PUEL H., (1983), *Physionomie de la ville*. Paris : Les éditions ouvrières, Initiations économiques, janvier 1983.

BONNAFOUS A., (1996) : "Le système de transport urbain", *Economie et Statistiques*, n° 294-295, pp 99-108.

BOUMAN A.G., (1998), *Urban development policy initiative : effectiveness of location policy for companies*, Urban Development, www.piarc.inrets.fr, site visité en mai 2000, April 1998, 4 pages.,127 pages.

- BOURDAIS Rhône-Alpes, (1999), *Le marché de l'immobilier d'entreprise en Rhône-alpes : Lyon, Saint Etienne, Grenoble*, 45 pages.
- BOUYSSOU F., (1999), *Participation des constructeurs et des lotisseurs*, Jurisclasseur Fiscalité immobilière, Editions 1997 (16 pages) et 1999 (2 pages), Fasc 640 (Urbanisme : fasc. 340-10).
- BOUYSSOU F., HUGOT J., (1998), *Code de l'urbanisme 1998* (commenté et annoté), Paris, Les Editions Litec.
- BROERS J.H., (1990), "Transports urbains et régionaux aux Pays-bas", *Le Rail*, n°22, septembre 1990, pp. 27-41.
- BURDESE J.C., ROUSSEL M.J., SPECTOR T., THEYS J., (1998), *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle ?*, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, 234 p.
- CABRET N., (1999), "Grenoble, la haute technologie convoitée", in *Le Monde* du 6 novembre 1999, 113 pages.
- Caisse des dépôts et consignations (1999), *Vivre la ville*, Actes du colloque du 19 janvier 1999 à l'UNESCO, 124 pages.
- Caisse des dépôts et consignations, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, (1999), *Douze propositions pour une ville renouvelée : les conditions de réussite d'une politique de renouvellement urbain dans les agglomérations françaises*, 140 pages.
- CAMAGNI R., (1992), *Principes et modèles de l'économie urbaine*, Economica, 377 p.
- CASTETS B., (2000), "Les plans de mobilité ou comment inciter aux changements de comportement pour les déplacements liés au travail," in *Transport, Environnement, Circulation*, mars-avril 2000, n°158, p 17-21.
- CAVAGLIA C., ROCHE M., (1999), *La localisation des entreprises dynamiques lyonnaises : analyse de l'enquête "localisation des activités et mobilité"* du Laboratoire d'Economie des Transports, Travail d'Etude et de Recherche, Maîtrise MASS Transport et aménagement du territoire, Université Claude Bernard Lyon 1, Université Lumière Lyon 2, 96 pages.
- CCI de Lyon, ADERLY, Agence d'urbanisme, (1995), *Le marché de bureaux dans l'agglomération lyonnaise*, avril 1995.
- CCI de Lyon, Grand Lyon, CECIM, FNAIM (1998), *Observatoire de l'immobilier de bureaux de l'agglomération lyonnaise*, Résultats de l'année 1997 / juin 1998.
- CEMT (1992), *Internaliser les coûts sociaux des transports*. Paris, Edition OECD
- CETUR, (1994), *Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine*, CERTU, 368 p.
- CETUR, (1994), *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?* janvier 1994., 170 pages
- CERTU, Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement, (1996), *Plans des déplacements urbains - Guide*, 263 pages.
- CERTU (1997), [Département Mobilité], *La politique ABC aux Pays-Bas*, note interne, 4 pages.
- CERTU (1998), *La politique ABC aux Pays-Bas*, note interne, CERTU, département mobilité.
- CERTU, ADEME, Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement, (1998), *Les citoyens face à l'automobilité : Etude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, Dossier CERTU n°80, 121 pages.
- CERTU, (1999), Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement , *Une politique de stationnement : pourquoi ? comment ?*, Edition CERTU, 157 pages.

CERTU, (2000), *Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie : quelle acceptabilité pour les mesures de tarification ?*, Rapport d'Etudes Août 2000, Edition CERTU, 58 pages.

CGP (1993), *Transports : pour une cohérence stratégique*. Atelier sur les orientations stratégiques de la politique de transports et leurs implications à moyen terme, présidé par Alain Bonnafous. Paris.

CHALAS Y., (2000), *L'invention de la ville*, Collection Villes, 199 p.

CHENAY (de) C., (1999), *Un projet de désaccoutumance à la voiture pour l'Ile-de-France*, in *Le Monde* du 13 avril 1999.

CHISHOLM D.W., (1989), *Coordination without hierarchy : informal structure in multiorganizational systems*, California University Press, Berkeley.

CLEMENT L., (1995), "La conjecture de M.J.H. Mogridge : test sur l'agglomération de Lyon", *Les cahiers scientifiques du transport* n° 30, pages 51-64.

COASE R.H., (1960), "The problem of Social Cost", *Journal of law and Economics*, p. 357-376.

Code de l'urbanisme (1998), Paris, Dalloz, 5ième éd., 973 pages.

COLLA O., (1999), *La politique de stationnement à Bruxelles*, in *Les séminaires du GRT*, Namur, 97 pages

Commissaire Général du Plan (1995) : *Les réseaux de services publics dans le monde*. ASPE Edition, Paris.

Commissariat Général du Plan (1995), [Rapport de la commission présidée par STOFFAËS Christian], *Services publics, questions d'avenir*. Edition Odile Jacob, La Documentation Française.

Commission Européenne, [Groupes d'experts sur l'environnement], *Villes durables européennes*, Bruxelles, mars 1996, 276 pages.

Commission for Integrated Transport, (1999), *Guidance on provisional local transport plans - advice by the Commission for integrated transport*.

Communauté Urbaine de Lyon, (1995), [Mission Déplacements], *Le stationnement : clé de la maîtrise des déplacements urbains. Application au secteur de la Part-Dieu (enquêtes et analyses)*. Travail effectué par Dessainjean O. & Frénois M. (sous la dir. de), juillet 1995, 58 pages.

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, *Le parlement bruxellois*, 4^{ième} édition, novembre 1999.

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, Principales ordonnances adoptées par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale et par l'Assemblée réunie de la Commission Communautaire Commune de 1989 à 1999, Ed Magda De Galann Bruxelles.

Conseil Européen des Professions Immobilières, Rapport annuel 1998, 57 pages.

Conseil régional d'Ile de France, Préfecture d'Ile de France, IAURIF, (1998), *Enquête sur le stationnement en première couronne*, Dossier de synthèse, décembre 1998, 76 pages.

CROW., (1991), *Parking and mobility, influencing the use of existing parking facilities*, Publisher Foundation CROW, 24 pages.

CROZET Y., (1991), *Analyse économique de l'Etat*, éd. Armand Colin, Paris, 192 p.

CROZET Y., (2000), "Du péage urbain à la tarification des déplacements, peut-on sortir des ambiguïtés ?" in *Tarification et financement des infrastructures en milieu urbain. Lyon, les leçons d'un périphérique*. Lyon, LET, collection Etudes et Recherches.

CROZET Y., MARLOT G. (2001), "Péage urbain et ville "soutenable" : figures de la tarification et avatars de la raison économiques", Cahiers Scientifiques du Transport, n° 40/2001, pp. 79-113.

CROZET Y., ORFEUIL J.P., MASSOT M.H., "Groupe de BATZ", (2001), "Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat", DRAST, Centre de prospectives et de veille scientifique, n°16.

CROZET Y., JOIGNAUX G., MUSSOT P., (2001), "Réseaux et territoires : la construction d'une problématique", Territoires 2020, n° 3, Etudes et Prospectives, DATAR, 14 p.

CROZET Y., BONNEL P., JOLY I., RAUX C., (2002), *La "Loi" de Zahavi, quelle pertinence pour comprendre la contraction ou la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, Rapport pour le Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Sociétés Urbaines, Habitat et Territoires.

CROZIER M., FRIEDBERG E., (1977), *L'acteur et le système*, Edition du Seuil, 436 p.

DARBELA R., (1999), "Du mauvais usage des politiques de stationnement pour réguler la circulation", transports, n° 395, 6 pages.

DAREAUD JY., SOLEILHAC P., WEST G., (1999), *L'immobilier d'entreprise dans le Grand Lyon*, Mémoire de DESS d'Aménagement et de Politiques des Collectivités Territoriales, année 1998/1999, 65 pages.

DASGUPTA M., OLDFIELD R., SHARMAN K., WEBSTER V., (1994), *Impact of transport policies in five cities*, Transport Research Laboratory, Project Report 107, 4 pages.

DE VOS R., (1997), *Qui gouverne ? L'Etat, le pouvoir et les patrons dans la société industrielle*, Editions L'Harmattan.

DELCAMP A., (1990), *Les institutions locales en Europe*, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

Département de l'Isère Commune de Grenoble, (1999), *Plan d'Occupation des sols - Règlement*, Mis à jour par arrêté ministériel du 26 avril 1999.

DERYCKE P.H., HURIOT J.M., PUMAIN D., (1996), *Penser la ville : théories et modèles*, Collection Villes, 335 p.

DERYCKE PH., (1997), *Le péage urbain : Histoire, Analyse, Politiques. Bibliothèque de Sciences Régionales*.

DETR (1998), *Transport Statistics Report, Transport Statistics for London*, Government Statistical Service.

DETR (1999) , *Revision of Planning Policies Guidance note (PPG 13) Transport*.

DETR (2000), *Breaking the Logjam*, The Government's Response to the Consultation.

DETR, (2000), *Planning Policies Guidance on Transport (PPG 13) Implementation 1994-1996*

Direction Régionale de l'Équipement, (1998), *Observatoire Régional de l'immobilier d'entreprise en Ile-de-France, Le renouvellement du parc de bureaux en Ile-de-France*, janvier 1998.

DRAST PREDIT, (2000), *Arbitrage entre marche à pied et stationnement : quelle distance de marche les usagers des parkings sont ils prêts à accepter*, SARECO.

DRAST (2001), *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*, n° 48, juin 1999, 64 pages.

DRAST (2002), *Cinq scénarios pour un débat*, Groupe de Prospective de la mobilité urbaine, 66 pages.

DRAST (2002), *Les droits négociables de stationnement pendulaire*, PREDIT 1996-2002, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Rapport, commande SARECO, juillet 2002, 59 pages + annexes.

DREIF (1999), [PDU, intergroupe fiscalité], *Propositions relatives au stationnement*, document interne.

DUCARRE, PY. (1998), *Les politiques de restriction de l'usage de la voiture en ville - les conditions du changement de comportement*, DEA d'Economie des Transports.

DUCHATEAU H., LOBE P., (STRATEC) (1998), "Les impacts de la tarification du transport sur la mobilité et l'occupation du territoire, dans la région de Bruxelles et sa proche périphérie." Présenté lors du symposium international sur le Financement de la route les 4, 5 et 6 novembre 1998 à Paris - Publié aux presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 91 p.

DUCHENE C., (1999), "Le scénario de développement durable de la DREIF", in La lettre du GART, n° spécial, mai 1999.

DUCHENE C., (2000), *Plan de déplacements urbains* d'Ile-de-France, in Transport, Environnement, Circulation, mars-avril 2000, n°158, p 2-6.

ECHINARD S., (1998), "Circulation et stationnement, encore et toujours...", in Transport urbain du 12 septembre 1998.

EWALD F., (2003), "Principe de précaution ou principe d'anticipation", Les Echos, 29 avril 2003, p 73.

Fédération Nationale des Promoteurs Constructeurs, (1999) *Mémento statistique*, 28 pages.

FORESTIER J., (1989), "De l'anticipation dans l'analyse urbaine : les pratiques normatives", Les annales de la Recherche Urbaine, pp 44-45.

FOUCHIER V., (2001), *Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong-Kong)*, Veille Internationale, n°49, septembre 1999, 59 pages.

FRIEDBERG E., (1975), "Insaisissable planification", Revue Française de Sociologie, Vol 16, supplément.

FRIEDBERG E., (1997), *Le pouvoir et la règle, dynamique de l'action organisée*, Editions du Seuil, Collection Points, Essais, deuxième édition, 329 pages.

FRITZ JP., (1998), "Grenoble : Stationnement un nouveau tournant", in l'Isère du 2 juillet 1998.

GALLEZ C., (2000), *Indicateurs d'évaluation des scénarios d'évolution de la mobilité urbaine*, INRETS, 139.

GARNIER P., FERRAND M., CATIN P., CHANEL G., BARADEL B., (2000), "Du P.D.U. au tramway : L'expérience lyonnaise", in Transport, Environnement, Circulation, mars-avril 2000, n°158, p 9-16.

GART - CERTU (2000), *PDU : où en est-on ? Synthèse de l'analyse de 27 PDU*, (comité de suivi des PDU), mai 2000, 13 pages.

GIRAUD H., (1994), "Les prémices du péage urbain", in Le Monde du 13 février 1994.

GODIER P., TAPIE G., (1999) *Projets urbains, acteurs et processus : tendances européennes*, Ecole d'architecture et de paysage de Bordeaux, 48 pages.

GOFFMAN E., (1991), *Les Cadres de l'expérience*, Paris, Les Editions de Minuit, 573 pages.

Government Office For London, (1998), *Traffic Management and Parking Guidance for London*, 126 pages.

Grand Lyon (2000), *Eléments sur le marché de l'immobilier d'entreprise*, Délégation Générale au Développement Economique et International, Ed. Direction de la communication du Grand Lyon.

Grand Lyon, Planification urbaine (1999), *Plan d'occupation des sols de l'agglomération lyonnaise*, révision, 4 tomes.

GREFFE X., (1994), *Economie des politiques publiques*. Paris, Dalloz, Précis sciences économique.

GREMAQ (1988), *Dynamique, information incomplète et stratégies industrielles*, Collection Frontière de la théorie économique, *Economica*, 277.

Guidance on provisional Local Transport Plans (1999), - *Advice by the Commission for Integrated Transport*, Article 50, December 1999. 53 p.

Guide juridique (1999), *Le stationnement automobile urbain.*, Montreuil, Editions du Papyrus, 273 pages.

GUIGAY L., CHAMUSSY H., (dir.), KAPOEN L., (dir.), (1997), *Vers une régulation de la mobilité quotidienne dans la partie nord de la Randstad Holland*, Mémoire de Maîtrise de géographie, Institut de géographie Alpine, Université Joseph Fourier de Grenoble I, 103 pages.

GUIQUAY L., (1998), *Les documents graphiques se rapportant aux articles 12 des POS des communes de l'agglomération grenobloise*, Mémoire de DESS d'aménagement et politiques des collectivités territoriales spécialisation ingénierie et planification des transports, Rapport de stage effectué à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise du 20 mai 1998 au 30 juillet 1998, 18 pages.

GUIQUAY L., (1998), *L'article 12 du POS des communes de l'agglomération grenobloise : diagnostics et perspectives*, Mémoire de DESS d'aménagement et politiques des collectivités territoriales spécialisation ingénierie et planification des transports, Rapport de stage effectué à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise du 20 mai 1998 au 30 juillet 1998, 86 pages.

HALL P., (1981), "Une analyse symbolique-interactionniste de la politique", in PADIOLEAU Jean-Gustave (textes recueillis par), *L'opinion publique : examen critique, nouvelles directions*, Paris, Mouton, pp. 287-335.

HAUMONT F., (1999) "La circulaire DE SAEGER", in *L'urbanisme : Région wallonne*, Larcier, p 538.

HIRSCHMAN A.O., (1970), *Exit, Voice and Loyalty*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, (traduction française : *Face au déclin des entreprises et des institutions*, Ed. ouvrière, 1972).

HIRSCHMAN A.O., (1977), *The Passion and the Interest*, Princeton, Princeton University Press.

HIRSCHMAN A.O. (1991), *The Rhetoric of reaction : perversity, futility, jeopardy*, L'espace du politique, Fayard.

HIVERT L., ORFEUIL J.P., (1986), *Les enseignements des études nationales sur la mobilité*, INRETS, Arcueil, .

HURIOT J.M., (1998), *La ville ou la proximité organisée*, Editions Anthropos.

IBGE (1999), *Guide administratif et technique du permis d'environnement*, Ed E. Schamp, JP Hannequart, Bruxelles.

ILE-DE-FRANCE, *Plan de Déplacements Urbains*. Avant Projet, Documentation française, 119 pages.

INGLEHART R., (1977), *The Silent Revolution. Changing Values and Political Styles Among Western Publics*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 482 pages.

INGLEHART R., (1993), *La Transition culturelle dans les sociétés avancées*, Paris, Economica, 576 pages.

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, London Research Centre, *Paris - Londres, une comparaison des systèmes de transport*, Mars 1992, 132 pages.

INRETS – IVM (2002), "Perspective de la mobilité urbaine : après la transition vers l'automobile sur le modèle américain, l'Europe cherche un nouvel équilibre plus multimodal", Arcueil, juin 2002, 10 pages.

JACQUOT H., (1989), *Droit de l'urbanisme*, Paris, Dalloz, 712 pages.

JARRIGE J.M., (dir.), FOURNIER A.M., THOMAS de GENEST J.N., (1994), *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine*, Paris, Centre d'Etudes des Transports Urbains, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, (rapport pour le compte de), 137 pages.

JOBERT B., (1995), "Rhétorique politique, controverses scientifiques et construction des normes institutionnelles : esquisse d'un parcours de recherche", in FAURE Alain, POLLET Gilles, WARIN Philippe (dir.), *La Construction du sens dans les politiques publiques. Débats autour de la notion de référentiel*, Paris, L'Harmattan, pp. 13-24

JOBERT B., MULLER P., (1987), *L'Etat en action. Politiques publiques et corporatismes*, Paris, Presses Universitaires de France, 242 pages.

JOIGNAUX G., LLANOS J., et alii (1994), *L'Evaluation des infrastructures de transports en questions*. Journée spécialisée du 9 juin 1994, Arcueil, INRETS, 122 p

JOIGNAUX G., (1998), "Transport et renouveau régional et urbain", Cahiers Scientifiques du Transport, n° 33/1998, pp 5-9.

JOIGNAUX G., (2003), *Analyse comparative des schémas multimodaux de services de transport Alsace Nord-Pas-de-Calais Rhône-Alpes*, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) (5 mai 2003).

JONES LANG LASALLE (1999), "Quartier central des affaires", in Jones Lang Wootton, *Immobilier d'entreprise, analyse d'Ile-de-France et grand Lyon 1999*.

JONES LANG WOOTTON (1999), *Immobilier d'entreprise, Analyse d'Ile-de-France et Grand Lyon*. 15 p.

JONES LANG WOOTTON (1999), *Le marché de l'immobilier bruxellois*.

JONKHOF J., (1999), *Maîtrise des déplacements urbains et planification de l'espace aux Pays-Bas*, Institut pour la recherche sur la nature et la forêt, 18 pages.

KAUFMANN V., GUIDEZ J.M., (1998), *Les citoyens face à l'automobilité. Etude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, Dossier CERTU n° 80, juin 1998, 121 pages.

KAUFMANN V., (1999), *Pour limiter l'usage de la voiture en ville : une politique globale, coordonnée et légitime*, Transport Public n°983, juillet - août 1999, p 18-35.

KINDER-GEST P., (1999), *Que sais-je ? Les institutions britanniques*, Editions PUF, Presse Universitaire de France, 2ième édition, avril 1999, n°1386, 127 pages.

KING STURGE (2000), *Brussels Office Survey*, 20 pages.

KING STURGE (2000), *Paris, Ile-de-France industrial property market*, 19 pages.

KNIGHT, F. (1924) : "Some fallacies in the Interpretation of Social Cost", *Quarterly Journal of Economics*, 582-602.

LAFFONT J.J., TIROLE J., (1993), "A theory of Incentives in Procurement and Regulation", MIT Press, Cambridge.

- LAMBERT J.P., (1998), "Une mobilité accrue pourrait se retourner contre l'économie bruxelloise", in *L'Echo* du 4 décembre 1998.
- LANGELLIER J.P., (2003), "Contre les embouteillages, Londres expérimente le péage électronique", in *Le Monde*, 20 février 2003.
- LEGAIGNOUX J., (1999), *Une politique de stationnement : pourquoi ? Comment ?*, CERTU, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 167 pages.
- LEGAIGNOUX J., (2001), *Le stationnement dans la loi SRU*, note, CERTU, 15 p.
- LELUC G., *Nouveau POS du Grand Lyon : les promoteurs en mal d'espace : Les grands défis du POS*, in *Le progrès* du 11 janvier 2000.
- LE VAN E., GAMON V., (1999), *Les bilans de l'article 14 de la LOTI, les raisons d'une mise en œuvre discrète*, en collaboration avec le LET, ISIS, le CERTU et le CERIEP, PREDIT, 198 p.
- LE VAN E., GAMON V., (2000), *Perspectives de maîtrise de l'usage de la voiture et dynamique tertiaire des villes : Grenoble, Lyon, Paris, Amsterdam, Bruxelles, Londres*, en collaboration avec le CERTU et ISIS, PREDIT, 105 p + annexes.
- LERUEZ J., (dir.), (1999), *Les institutions du Royaume-Uni*, Paris, La Documentation Française, 51 pages.
- LEVY J., (1994), *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 442 pages.
- LOISEAU - van BAERLE F., (1991), *La loi, l'espace public et l'innovation en Europe (Suisse, Pays-Bas, Grande-Bretagne, Allemagne)*, Paris, Centre d'Études des Transports Urbains, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, (rapport pour le compte de), 223 pages.
- MARCH J., SIMON H., (1974), *Les Organisations*, Paris ; Dunod, 253 pages.
- MARTINAND C., (sous la direction de) (1993). *L'expérience Française du financement des équipements publics. Economica*.
- MASSON S., (1998), "Intéractions entre système de transport et système de localisation", *Cahiers Scientifiques du Transport* n°33.
- MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J., SPECTOR T., (1998), *La ville éclatée*, Edition l'Aube.
- MEIJER H., (1986), *Randstat Holland*, Centre d'information et de documentation pour la géographie des Pays-Bas, en collaboration avec le Ministère des Affaires Étrangères, 55 pages.
- MENY Y., THOENIG J.C., (1989), *Politiques publiques*, PUF, Paris.
- MILGROM P., ROBERTS J., RUFFIEUX B., (ss dir), (1997), *Economie, organisation et management*, PUG, 829 p.
- Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale,(1999), *Plan IRIS, plan régional de déplacement*, Synthèse.
- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, service de l'Urbanisme, *Recueil des notes techniques sur le plan d'occupation des sols*, Tome 1, Paris, La Documentation française, mai 1974, voir notamment pp. 7-16.
- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, D.A.F.U. - G.E.R., *Compte rendu d'expériences - P.O.S.*, Paris, La Documentation Française, novembre 1974, voir notamment pp. 284-297.

Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, Centre d'Études de l'Équipement de l'Ouest, CERTU, Groupe déplacements (1997), *Politique de stationnement et urbanisme* (document provisoire), septembre 1997, 70 pages.

Ministry of housing physical planning and environment, (1991), *The right business in the right place : toward a location policy for business and services in the interests of accessibility and the environment*, 26 pages.

MONNIER E., (1985), *Évaluation des politiques publiques. Méthodes et pratiques*, Problèmes Politiques et Sociaux, n°599, janvier 1989, 64 p., mais aussi Jean-Claude Thoenig, "L'Analyse des politiques publiques", in Madeleine Grawitz et Jean Leca (dir.), *Traité de science politique*, vol. 4 : *Les Politiques publiques*, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 1-60.

MULLER P., (1990), *Les politiques publiques*, Paris, Presse Universitaire de France, 127 pages.

MULLER P., (1995), "Les politiques publiques comme construction d'un rapport au monde", in FAURE Alain, POLLET Gilles, WARIN Philippe (dir.), *La Construction du sens dans les politiques publiques. Débats autour de la notion de référentiel*, Paris, L'Harmattan, pp. 153-179.

MULLER P., (1999), *Politiques publiques et effets d'information. L'apport des approches cognitives*, intervention au 6ème congrès de l'Association Française de Science Politique, Rennes, Septembre 1999, 15 pages.

MVA, (1999), *Option for influencing PNR usage - Report on qualitative research*, Prepared for Departement of Environment, Transport and the Regions, February 1999, 50 pages.

Observatoire Régional de l'Immobilier d'entreprise en Ile-de-France, (1999), *L'immobilier d'entreprise en Ile-de-France 1975 - 1998*, septembre 1999, 96 pages.

OCDE (1994), "Gérer la congestion et la demande de trafics routiers". Recherche en matière de routes et de transports routiers, Paris

OFFERLE M., (1994), *Sociologie des groupes d'intérêts*, Paris, Montchrestien, 157 pages.

OLSON M., (1965), *The logic of Collective Action*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, (traduction française : *La logique de l'action collective*, Paris, PUF.

ORFEUIL J.P., (1994), *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube.

ORFEUIL J.P., (1996), "La mobilité urbaine, son coût, ses modalités de financement", in : PUMAIN D., GODARD F., Données urbaines. 1. Paris, Economica-Antropos, PIR-Villes, pp 187-197.

ORFEUIL J.P., (1997), *Qui paye quoi pour aller où ? La mobilité dans la ville éclatée*, INRETS, 4 p.

ORFEUIL J.P., GALLET C., (1997), *Politiques locales et maîtrise des déplacements automobile - une analyse des potentiels de régulation*, INRETS, 15 p.

ORFEUIL J.P., RENNES G., (1997), "Les pratiques du stationnement au domicile, au travail et dans la journée", 1997, Recherche Transports, Sécurité, n° 57, p 21-35.

ORFEUIL J.P., (1997) : "La mobilité évolue, les problèmes et les solutions également", in MORCHEOINE, A., DELSEY, J. ORFEUIL, J.P. : Environnement véhicules et mobilité urbaine, Actes n°59 du colloque du 25 juin 1996, INRETS, ADEME, Paris, pp 67-82.

ORFEUIL J.P., (1998), *Mobilité urbaine et politique du logement : des choix contraints par des mécanismes à revoir*, INRETS, 6 p

ORFEUIL J.P., (2000), *Stratégies de localisation : ménages et services dans l'espace urbain*, La documentation Française, 75 p.

ORFEUIL J.P., (2000), *L'Étalement, un facteur d'accroissement de la mobilité ; la vitesse, un facteur d'accroissement de l'étalement ; les coûts privés et publics, des facteurs à mieux connaître*, Colloque ADEF et la ville aux champs.

ORFEUIL J.P., (2000); *Stratégie de localisation : ménages et services dans l'espace urbain*, La Documentation Française, Collection Transport Recherche Innovation, 80 p.

ORFEUIL J.P., (2001), "L'Automobile en question", *Problèmes économiques et sociaux*, n°851-852, La Documentation Française.

PACTET P., (1995), *Les institutions françaises*. Edition PUF, Que sais-je ?, 8ième édition, n°1642, 83 pages

PADIOLEAU J.G., DEMESTEERE R., *Les démarches stratégiques de planification des villes. Origines, exemples et questions*, Annales de la Recherche Urbaine, article issu d'une recherche effectuée dans le cadre du programme Mutations économiques et urbanisation, programme de recherche commun à la DATAR, au Commissariat au Plan et au Plan Urbain.

(de) PALMA A., FONTAN C., (2001), "Choix modal et valeur du temps en Ile-de-France", Université de Cergy-Pontoise, 31 pages.

PDU Lyon (1996), "Offre de stationnement et politique de déplacements : hypothèses d'évolution sur Lyon et Villeurbanne d'ici 2010", Groupe stationnement, PDU de Lyon, juin 1996.

PDU, Ile-de-France, Groupe thématique stationnement, Rapport de diagnostic, Mai 1998, p 4.

PDUIF (2001), "Les normes de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme, méthodes et bonnes pratiques", Plan de déplacements urbains Ile-de-France, 57 pages.

PELIZON, E., (1997), *Economie procédurale, Nouvelle Sociologie Economique et Réseaux*, Thèse de Sciences Economiques et de Gestion, Université Lyon 2.

PERRIERE F., (1998), "Comment faire du stationnement un outil efficace pour une politique des déplacements urbains ?", *Transports*, n°389, mai-juin 1998, pp. 183-188.

PETIOT R., (1994), *Le comportement de stationnement : analyse de la demande*. Mémoire de DEA d'Economie des Transports. Université Lumière Lyon 2. Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat. Laboratoire d'Economie des Transports.

PETIOT R., (2000), *La fraude au stationnement : enjeux et analyse économique des comportements*. Thèse d'Economie des Transports, 434 pages.

PHILIP C., (1998), *Le plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise*, in *Transports*, n° 389, mai-juin 1998, p 177-182.

PIGOU A.C., (1920), *The Economic of Welfare*. Londres, Macmillan.

PIRON V., (1995) : "Savoir choisir un mode de transport". *Etudes foncières*.

POELSTRA H., (1997), *What went wrong and what can we learn from it ?* City Planning Department, PTRC, Amsterdam.

POS de Grenoble (1998), *Règlement*, Article 12, Document modifié par CDM du 23.07.98.

PTRC, (1997), *Policy planning and sustainability*, Annual meeting 1-5 september 1997.

RABILLOUD J.L., (1992), *Analyse comparative de politique de déplacements urbains en Europe, les cas de Berne, Grenoble, Lyon, Oslo, Zurich*, Mémoire pour le DEA d'Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2, Laboratoire d'Economie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, Année universitaire 1991/1992, 226 pages.

RAINELLI M., (1993). *Economie Industrielle. Mémentos Dalloz*.

RANGEON F., (1993), "La notion d'évaluation", in *Actes du colloque du 17 avril 1992 sur le thème de L'Evaluation dans l'Administration*, à l'initiative du CURAPP et du CRERAPP, Paris, Presses Universitaires de France, p. 14.

RAUX C., (1994) : "Le péage urbain : une incitation au changement de mode de transport", communication au congrès de l'ATEC Intermodalité et complémentarité des modes de transports, LET, Lyon.

RENNES G., ORFEUIL J.P., (1998), *Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée*, INRETS, Arcueil, 15 p.

RENNES G., ORFEUIL J.P., (1999), Suisse, SET 1998 in KAUFMANN V, *Pour limiter l'usage de la voiture en ville : une politique globale, coordonnée et légitime*, Transport Public n°983, juillet - août 1999.

REYMOND H., CAUVIN C., KLEINSCHMAGER R., (1998), *L'espace géographique des villes*, Collection Villes, 553 p.

REYMOND M., (2003), "Péage urbain, la preuve par Singapour", in *Le Monde*, 21 février 2003.

RIETVELD P., STAM W., (1992), "Randstad Infrastructure - Its Use and its Deficiencies", in *The Randstad : A Research and Policy Laboratory*, sous la direction de Dieleman FM et Musterd S, Coll The Geo Journal Library, Kluwer Academic Publishers, pp 141 - 164.

RIOU G., (1999), "Immobilier d'entreprise, le marché est au beau fixe", in *Le Moniteur* n°4993, 6 août 1999.

RONCAYOLO M., (sous la direction de) alii , (1985), *Histoire de la France urbaine : La ville aujourd'hui*, collection Points, 898 p.

RONCAYOLO M., (1990), *La ville et ses territoires*, Gallimard.

RONCAYOLO M., PAQUOT T., (1992), *Villes et civilisation urbaine*. Editions Larousse 697p.

RONCAYOLO M., (2001), *La ville aujourd'hui – Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Edition du Seuil, troisième édition, 898 pages.

SAINT-OUEN F., (1990), *Les partis politiques et l'Europe. Une approche comparative*, Genève, Publications de l'Institut Universitaire d'Études Européennes, Presses Universitaires de France, 230 pages.

SALANIE B., (1994), *Théorie des contrats*, Economica, 141 p.

SALINI P., (1997). *Transport routier, questions sur un développement durable*. Editions Liaisons.

SCHEOU B., (1997), "Modélisation des déplacements domicile-travail en milieu péri-urbain - Le cas de la région lyonnais", LET, 8 p.

SEILER D.L., (1998), *La vie politique des européens. Introduction aux pratiques démocratiques dans les pays de l'union européenne*, 264 pages.

SEMALY, (1997), *25 ans d'expérience plus ou moins réussies*, SEMALY, 166 p.

Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne, Division Infrastructures et Transports, *Propositions pour l'application de normes nouvelles de construction de places de stationnement liées aux bureaux*, juillet 1973, 28 pages.

SOUMAGNE J., (1999), "Fonctions et villes-pays", Territoire, 4 p

TCfL, Annual Report, *Year 2000 will see further strides towards a more streamlined operation on Transport in London*, 1999.

THOMAS PH., (1998), "Bruxelles : le tertiaire s'installe volontiers en dehors des 19 communes", in *L'Echo* du 30 octobre 1998.

- VANDERHAEGEN J.C., (1996), "Les parkings et le développement harmonieux d'une ville", in Construction du 12 janvier 1996.
- VERDIER P., (1998), "On va vers une flambée des prix", in Objectifs, avril 1998.
- VERDIER P., (1999), "Immobilier d'entreprise, c'est l'euphorie générale", Objectifs n°9, Décembre 1999, p 78.
- VERPRAET G., (1989), "Les théories américaines de l'aménagement urbain - La question des professions", Les annales de la recherche urbaine, pp 44-45.
- VIALATTE J., (1996), *Les partis Verts en Europe occidentale*, Paris, Economica, 306 pages.
- VIENNET R., (propos recueillis par), (1993), "Le moment est venu de cicatriser Bruxelles", *Transport Public*, avril 1993; pp. 32-36. (ENTRETIEN avec Jean-Louis Thys, ministre des communications, région Bruxelles-Capitale.
- VIENNET R., (propos recueillis par), (1995), "Un entretien avec Jean Tiberi, maire de Paris. Réduire la place de l'automobile à Paris", *Transport Public*, octobre 1995, pp. 21-23.
- VIENNET R., WAKS L., (1995), "Pollution urbaine : à la recherche de vraies solutions", *Transport Public*, octobre 1995, pp. 14-20.
- Ville de Grenoble, Département de l'Isère commune de Grenoble (1999), Plan d'Occupation des Sols, Règlement.
- VIVET D., (1998), "Vers une politique de stationnement intégrée", in Transports n° 391, septembre - octobre 1998, p 324-331.
- VOYNET D., (1998), préface au rapport *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques*, Cellule prospective et stratégie du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.
- WIEL M., (1996), "La mobilité dessine la ville", *Urbanisme*, n°289.
- WIEL M., (1999), *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Edition architecture et recherches / Mardaga, 149 pages.
- WIEL M., (2002), *Ville et automobile*, Edition Descartes & Cie, Paris, 140 pages.
- WUNSCH P., BERQUIN P., (1997), "Les transports en commun bruxellois en perspective", in Cahiers Economiques de Bruxelles, Août 1997.
- ZAHAVI Y., (1974), *Traveltime budgets and mobility in urban areas*, report prepared for the U.S. Department of transportation.

ANNEXES

Tables des annexes

Annexe 1 : Le cadre institutionnel de la Belgique	358
Annexe 2 : Les compétences des différentes institutions en Belgique	359
Annexe 3 Le contexte institutionnel de la Belgique	360
Annexe 4 Contexte institutionnel de Bruxelles	360
Annexe 5 : Le contexte institutionnel de la France	361
Annexe 6 Répartition des compétences administratives en France depuis la décentralisation	362
Annexe 7 : Cadre institutionnel des Pays-Bas	362
Annexe 8 L'organisation administrative des Pays-Bas depuis la décentralisation	363
Annexe 9 : Cadre institutionnel du Royaume-Uni	363
Annexe 10 L'organisation institutionnelle du Royaume-Uni	364
Annexe 11 : Aménagement du territoire aux Pays-Bas, les concepts de Cœur Vert et de Randstad Holland	365
Annexe 12 : Tableau comparatif des caractéristiques socio-économiques des Pays	366
Annexe 13 : Quelques données sur le secteur de l'immobilier de bureaux en Europe	367
Annexe 14 : Introduction aux entretiens	367
Annexe 15 : Grille d'entretien destinée aux promoteurs	368
Annexe 16 : Grille d'entretien pour Bruxelles, Londres et Amsterdam	368
Annexe 17 Grille d'entretien pour les administratifs et politiques	369
Annexe 18 : Grille d'entretien pour Grenoble	370

Annexe 1 : Le cadre institutionnel de la Belgique

La Belgique, un état fédéral en concurrence

La Belgique accède à l'indépendance en 1830. Au fil des années, après quatre réformes (en 1970, 1980, 1988-89 et en 1993), le pays a évolué vers une structure fédérale. Avant la naissance de la Belgique en 1830, le territoire est influencé par les mondes latin et germanique. Source de revendications, cette multitude de langues et de culture suscite les multiples réformes de l'Etat. Au préalable de la réforme de l'Etat, deux lois linguistiques ont été votées en 1873 puis en 1963, qui promulguent l'identité des langues française, néerlandaise et allemande comme langues officielles de la Belgique. A partir de cette première étape, afin d'adapter l'organisation de l'Etat, la Constitution a dû être révisée.

La première révision de la constitution en 1970, rend légitime les trois Communautés culturelles, et leur procure une plus large autonomie en matière de culture. A la même époque, la création des trois régions est envisagée dans le but d'assouvir le désir d'autonomie économique des francophones, des Wallons et des Bruxellois.

En 1980, lors de la deuxième réforme de l'Etat, les trois communautés culturelles obtiennent de plus larges compétences et peuvent alors gérer de façon autonome les domaines de la santé et de l'aide social. Ces Communautés deviennent la Communauté flamande, la Communauté française et la Communauté germanophone. De la réforme de 1980, naissent la Région flamande et la Région wallonne.

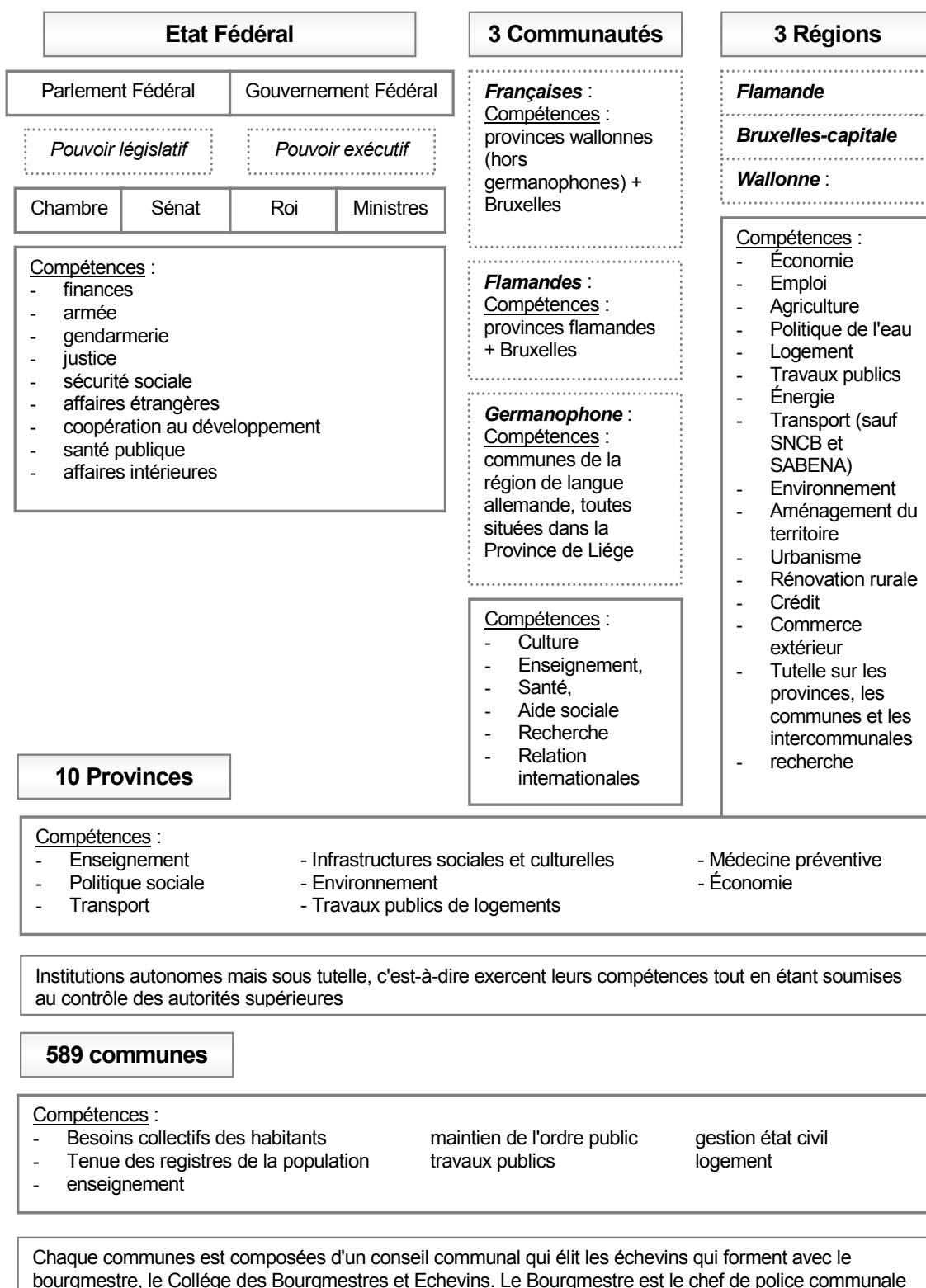
La Région de Bruxelles-Capitale prend forme lors de la troisième réforme de l'Etat en 1989. En même temps, les compétences des communautés sont élargies au domaine de l'enseignement, et les régions se voient allouer les compétences en matière de travaux publics et de transport.

C'est en 1993, que le processus de réforme aboutit. L'Etat belge devient un Etat Fédéral juridiquement reconnu où chacune des instances (Communautés et Régions) acquièrent leurs compétences et leur autonomie. Le pouvoir de décision n'est désormais plus le monopole du Gouvernement Fédéral et du Parlement Fédéral, mais est partagé entre les différentes instances. Aujourd'hui la Belgique est donc organisée en trois communautés (la Communauté flamande, la Communauté française et la Communauté germanophone), trois langues officielles (le néerlandais, le français et l'allemand) et trois Régions (la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne). Néanmoins, l'Etat Fédéral reste compétent dans les domaines se rapportant aux territoires nationaux, tels que les affaires étrangères, la défense nationale, la justice, les finances, la sécurité sociale, ainsi qu'une partie importante de la santé publique et des affaires intérieures.

La pyramide de l'ancien Etat unitaire a laissé la place à un système plus complexe à trois étages, mis en place par la réforme de l'Etat. L'étage supérieur est occupé par l'Etat fédéral, les Communautés et les Régions qui sont tous trois égaux en droit. Ils interviennent donc sur un pied d'égalité mais dans des domaines différents. L'étage immédiatement inférieur est toujours occupé par les Provinces. Mais au lieu d'être soumises, comme avant la réforme, à l'Etat central, elles doivent agir dans le cadre des compétences fédérales, communautaires ou régionales en étant subordonnées à toutes les autorités supérieures. A la base de l'édifice, on trouve encore les Communes, qui sont les lieux de pouvoir les plus proches du citoyen. Elles aussi, comme les Provinces, sont soumises aux autorités supérieures. Selon les compétences exercées, elles relèvent donc soit de l'Etat fédéral, soit de la Communauté, soit de la Région. Elles sont financées et contrôlées en ordre principal par les Régions¹⁷¹.

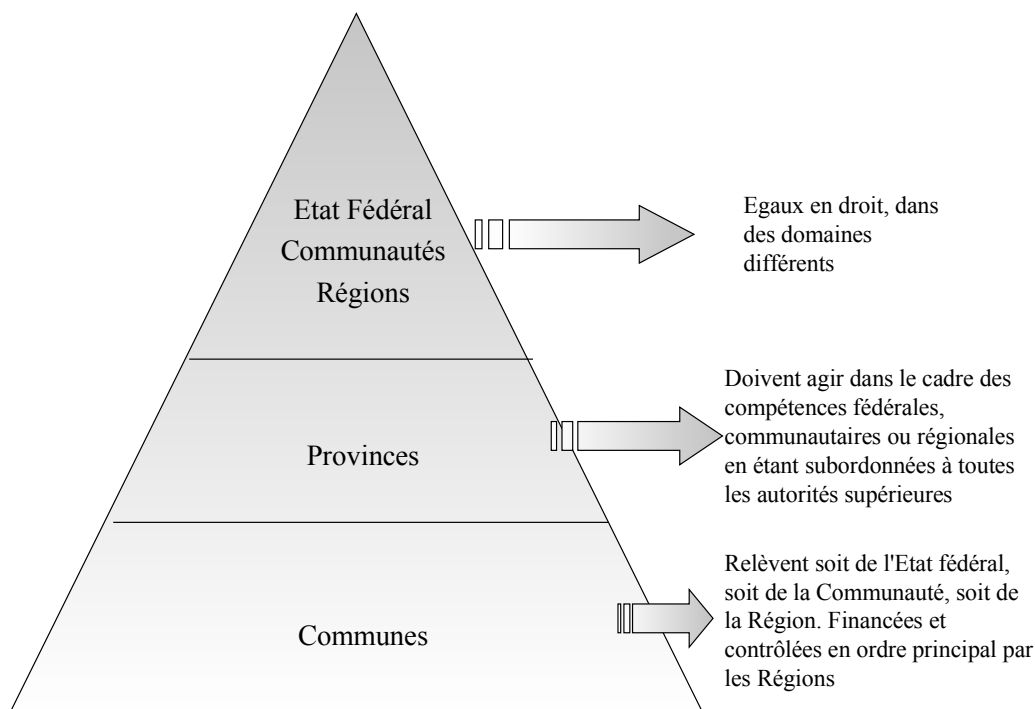
Aujourd'hui, rendre compatibles les intérêts de chaque instance reste difficile et peut être à l'origine de conflits. Il semble pourtant que chacun des acteurs aient pris conscience de la nécessité de dépasser cette situation conflictuelle et de privilégier la coordination et la coopération, en vue de mener des politiques pertinentes, notamment dans le domaine du transport et de l'aménagement du territoire.

Annexe 2 : Les compétences des différentes institutions en Belgique



¹⁷¹ Sources : Ambassade de Belgique

Annexe 3 Le contexte institutionnel de la Belgique



3

Annexe 4 Contexte institutionnel de Bruxelles

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale exerce le pouvoir législatif, avec une assemblée de 75 membres, élus au suffrage universel direct pour une période de cinq ans. Il vote des ordonnances qui ont force de loi au même titre que les décrets et les lois fédérales.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale exerce le pouvoir exécutif. Il est formé d'un Ministre-Président et de quatre ministres, deux francophones et deux néerlandophones. Trois secrétaires d'Etat, dont au moins un néerlandophone, sont éventuellement adjoints aux ministres régionaux. Deux langues sont légalement parlées dans la région de Bruxelles-Capitale. Dès lors, les compétences qui sont normalement exercées par une Communauté doivent, dans cette région bilingue de Bruxelles, être exercées par de nouvelles instances. C'est la raison pour laquelle la Région de Bruxelles-Capitale dispose de Commissions qui exécutent les missions communautaires. Il s'agit de la Commission communautaire française (COCOF), de la Commission communautaire flamande (COCON) et de la Commission communautaire commune (COCOM). A chaque Commission correspondent une Assemblée et un Collège. Le Collège de la Commission communautaire française comprend les ministres et secrétaires d'Etat francophones du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Collège de la Commission communautaire flamande comprend les ministres et secrétaires d'Etat néerlandophones du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Collège réuni de la Commission communautaire commune comprend les quatre ministres de la Région de Bruxelles-Capitale et le Ministre-Président. Les Assemblées des Commissions élaborent et votent des règlements que les Collèges exécutent par voie d'arrêtés.

Annexe 5 : Le contexte institutionnel de la France

La France, un état décentralisé et hiérarchisé

L'organisation administrative de la France est composée de différents cadres juridiques. Il faut y distinguer les structures centrales, l'organisation territoriale et les collectivités décentralisées.

Les structures centrales (Cabinet, Secrétariat Général du Gouvernement, Direction de la documentation, Direction de la fonction publique, les comités interministériels) assurent les liaisons avec le gouvernement, et sont composées des services de la Présidence de la République et du Premier Ministre, les Administrations Centrales (Départements ministériels) et les grands corps de l'Etat (Conseil d'Etat, Cour des comptes et Inspection des Finances).

L'organisation territoriale est implantée dans les régions, les départements et les communes. Depuis la loi de décentralisation du 2 mars 1982¹⁷² relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, complétée par la loi du 22 juillet 1982, ainsi que la loi du 7 janvier 1983¹⁷³ relative à la répartition des compétences entre les collectivités et l'Etat¹⁷⁴, le rôle des collectivités est clairement identifié. L'organisation administrative locale de la France se caractérise par une superposition des niveaux administratifs et un nombre élevé de collectivités locales. Il existe donc trois niveaux de collectivités locales de plein exercice : la commune, le département et la région, auxquelles s'ajoutent les structures de coopération intercommunales.

"La décentralisation est un système d'organisation des structures administratives de l'Etat qui accorde des pouvoirs de décision et de gestion à des organes autonomes régionaux ou locaux (collectivités locales, établissements publics)"

¹⁷⁵

La décentralisation, qui confère aux autorités régionales et locales une certaine forme d'autonomie, a donc permis de redistribuer les compétences entre les différents acteurs du système administratif français que sont les départements, les régions et les communes. Les compétences de chacune des collectivités sont aujourd'hui les suivantes :

¹⁷² Loi 82-213 du 2 mars 1982, relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

¹⁷³ Loi 83-8 du 7 janvier 1983, relative à la répartition des compétences entre communes, départements et régions. Loi "DEFERRE".

¹⁷⁴ PACTET Pierre, Que sais-je ?, *Les institutions françaises*. Edition PUF, 8^{ème} édition, n°1642, p 83.

¹⁷⁵ Source : Petit Larousse illustré, Edition Larousse, 1990, p 295.

Annexe 6 Répartition des compétences administratives en France depuis la décentralisation ¹⁷⁶

36 763 communes dont 183 dans les DOM - TOM	100 départements dont 4 d'outre mer	26 régions dont 4 d'outre mer
Instituée en 1789, début d'autonomie en 1884	Instituée lors de la Révolution, il devient collectivités locales autonome par la loi du 10 août 1871	Structure la plus récente de l'administration locale française. Devient collectivité territoriale à la suite des lois de décentralisation
<u>Gérée par</u> : Conseil municipal élu au suffrage universel direct tous les 6 ans <u>Représentant</u> : Maire	<u>Géré par</u> : Conseil général élu pour 6 ans au suffrage universel <u>Représentant</u> : Président du Conseil général	<u>Géré par</u> : Conseil régional. Les conseillers régionaux sont élus pour 6 ans au suffrage universel <u>Représentant</u> : Président du conseil régional
<u>Compétences</u> : - écoles, - urbanisme, - action sociale, - voirie, - transport scolaire, - ramassage des ordures ménagères - assainissement	<u>Compétences</u> : - Action sociale, - Construction et entretien des collèges, - Remembrement rural, - Organisation des transports scolaires	<u>Compétences</u> : - Gestion de budget, - Action économique de la région, - Aménagement du territoire,

Annexe 7 : Cadre institutionnel des Pays-Bas

Les Pays-Bas, un état décentralisé et uni

La structure administrative des Pays-Bas est composée de trois niveaux : l'Etat, les 12 provinces et les 647 communes. L'Etat gère les questions d'intérêt national tandis que la province et la commune sont des collectivités locales décentralisées autonomes. En parallèle de cette structure le pays compte également des waterings qui ont des compétences spécifiques ¹⁷⁷. Au niveau de la province et de la commune les principes de base de la législation et de l'administration sont l'autonomie, c'est-à-dire qu'elles ont plein pouvoir de réglementation dans leurs domaines tant qu'il y a respect de la cohérence avec la législation nationale, et la cogestion qui implique que les deux entités doivent collaborer à l'application des mesures prises au niveau de l'Etat.

Ce qui caractérise les Pays-Bas est son niveau très décentralisé de décision. Depuis longtemps les Pays-Bas sont ancrés dans l'idée que seul un processus de concertation, de collaboration et de participation entre tous les acteurs du système est indispensable pour que toute prise de décision soit cohérente et efficace. Tous les intérêts collectifs doivent être représentés, c'est ce que l'on appelle le "modèle de compromis social" qui vise à réduire le cloisonnement entre les différents groupes (acteurs publics, privés et citoyens).

Néanmoins, pour résoudre les problèmes spécifiques liés aux questions du transport, de nouvelles autorités locales ont été créées : les "Régions de transport" qui correspondent aux syndicats intercommunaux français et qui ont pour mission de coordonner, tant horizontalement (c'est-à-dire entre les différentes communes) que verticalement (c'est-à-dire entre les communes, les provinces et le gouvernement) les différentes actions mises en place dans le domaine.

¹⁷⁶ Source : DGCL, DGCP, DGI, INSEE.

¹⁷⁷ Source : Ambassade des Pays-Bas, www.amb-Pays-Bas.fr, visité en mai 2000.

Annexe 8 L'organisation administrative des Pays-Bas depuis la décentralisation 178

? 12 provinces	? 548 communes	? Les waterings
<p><u>Dirigées</u> par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un exécutif : la députation provinciale - Le commissaire de la Reine - Les Etats provinciaux (élus au suffrage universel direct) 	<p><u>Dirigées</u> par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un exécutif : le collège des bourgmestres (fonctionnaires nommés par la couronne pour 6 ans) et échevins (choisit par le conseil municipal) - le conseil municipal (élus tous les 4 ans au suffrage universel direct) 	<p>Organisme de droit public, au même titre que l'Etat, la province ou la commune</p> <p><u>Administrés</u> par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une assemblée élue par les propriétaires fonciers et les habitants
<p><u>Compétences</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Environnement - Aménagement du territoire - Approvisionnement énergétique - Action sociale - Sport et culture 	<p><u>Compétences</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logement - Infrastructures pour la circulation et la gestion des eaux - Administration des écoles publiques - Santé, culture - Sport et loisirs 	<p><u>Compétences</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protection des terres contre les eaux, par la construction de barrages, de digues et d'écluses, par la régulation du niveau des cours d'eau, des canaux et des nappes aquifères, par l'adduction et l'évacuation de l'eau, et par le contrôle de la qualité de l'eau.
<p><u>Sources de revenus</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - recettes propres : impôts fonciers, droits de timbre, prélèvements, impôts communaux (souvent égales ou inférieures à la dotation de l'Etat) - dotation globale de l'Etat : Fonds des provinces et fonds des communes, totale liberté d'affectation - dotations spécifiques de l'Etat : principales ressources, doivent être affectées à des domaines précis 		

Annexe 9 : Cadre institutionnel du Royaume-Uni

Le Royaume-Uni, un état libéral réglementé

Le Royaume-Uni est constitué de quatre composantes géographiques : l'Angleterre, le Pays de Galles (depuis 1536), l'Ecosse (depuis 1707) et l'Irlande du Nord (c'est-à-dire les six comtés de l'Irlande, depuis 1922)¹⁷⁹. Les institutions sont largement influencées par les habitants de l'Angleterre qui représentent aujourd'hui 83% de la population totale.

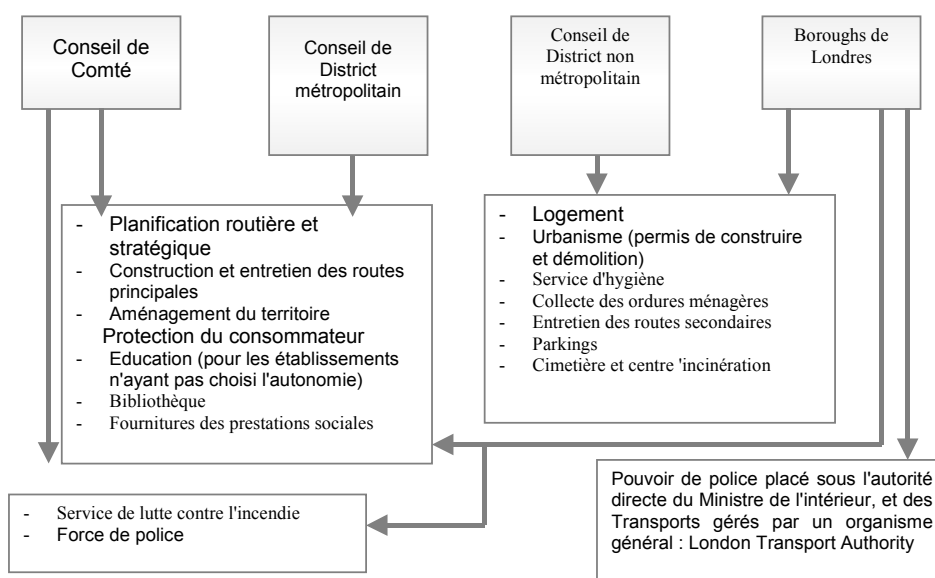
Le système du *local government* repose sur une double structure, l'une à deux niveaux comportant des conseils de comté et des conseils de district, et l'autre unitaire, où un conseil unique exerce toutes les fonctions. En 1996, la nécessité d'une plus grande efficacité a imposé la modification de ce système. Aujourd'hui, l'Angleterre et le Pays de Galles sont divisés en comtés, et les six plus importants, c'est-à-dire les plus urbanisés (le nombre

¹⁷⁸ Sources : Ambassade des Pays-Bas, site internet www.amb-Pays-Bas.fr

¹⁷⁹ KINDER-GEST Patricia, Que sais-je ? Les institutions britanniques, Editions PUF, Presse Universitaire de France, 2ième édition, avril 1999, n°1386, 127 pages.

d'habitants est supérieur à 200 000), les *metropolitan counties*, sont subdivisés en 36 *metropolitan districts*. Le grand Londres est divisé en 32 *boroughs* dont chacun a un *council* responsable de l'administration locale de sa zone. Suite à la réforme de 1996-1998, le nombre de conseils unitaires a considérablement augmenté, et aujourd'hui, le reste de l'Angleterre compte 34 conseils de comté, 238 conseils de district, chacun ayant des compétences propres et 46 conseils ou autorités unitaires, qui cumulent les fonctions des conseils de comté et de district. Le pays de Galles compte 22 autorités unitaires, et l'Ecosse 32, tandis que l'Irlande du Nord comporte 26 districts. Après de nombreuses controverses, notamment concernant les modalités de financement des collectivités locales, les compétences des collectivités locales du Royaume-Uni ont été, surtout depuis 1987 lors du troisième mandat de Madame Thatcher, fondamentalement revues. Le transfert de compétences s'est alors opéré de trois manières : vers le haut, directement au profit des ministères, horizontalement, par une mainmise ministérielle indirectes exercée par l'intermédiaire des *quangos*¹⁸⁰, et vers le bas, au profit des consommateurs. Les compétences des collectivités locales sont aujourd'hui les suivantes¹⁸¹ :

Annexe 10 L'organisation institutionnelle du Royaume-Uni



¹⁸⁰ Abréviations de *quasi non-governmental organisation*. Passée dans le langage courant depuis les années 60 pour désigner des organismes situés en dehors de la fonction publique centrale mais financés par le contribuable. Pour plus d'information se référer au *Que sais-je ? Les institutions britanniques*, Editions PUF, Presse Universitaire de France, 2^{ème} édition, avril 1999, N°1386, p 81.

¹⁸¹ *Ibid* p91-93.

**Annexe 11 : Aménagement du territoire aux Pays-Bas,
les concepts de Cœur Vert et de Randstad Holland**¹⁸²

Randstad Holland signifiant littéralement ville périphérique, est généralement traduit en français par l'expression de "conurbation de Hollande". Cette notion évoque donc, selon la définition du terme conurbation, "la réunion de plusieurs villes distinctes à l'origine". Quant au Cœur Vert, il est à la Randstad ce que la ceinture verte est à Londres ; c'est un espace peu peuplé, composé de petites villes, de villages; de terres agricoles et de paysage "naturels". (...) La Randstad Holland est un anneau urbain entourant le Cœur Vert (d'où le nom de ville périphérique) et le Cœur Vert est l'espace autour duquel s'organise la Randstad. Ils forment donc un tout. (...) La Randstad Holland n'est pas une réalité administrative puisqu'elle n'a ni représentants, ni base officielle. Il n'y a pas non plus de véritable interrelation entre les différents centres majeurs qui la composent (...).

Un fonctionnement harmonieux de l'ensemble nécessite donc un travail important de coordination.

¹⁸² Guigay L, Chamussy H (dir.), Kapoen L (dir.), *Vers une régulation de la mobilité quotidienne dans la partie nord de la Randstad Holland*, Mémoire de Maîtrise de géographie, Institut de géographie Alpine, Université Joseph Fourier de Grenoble I, 1997, pp 28 - 29.

Annexe 12 : Tableau comparatif des caractéristiques socio-économiques des Pays

	Superficie en milliers de km carrés	Nombre d'habitants en million	Densité Hab / km carrés	Caractéristiques générales
France	5.44	58 15 % de l'Europe	107	<u>Capitale</u> : Paris (23330 km ² carrés, 12 millions d'habitants, secteur mixte (finance et administration, 3 ^{ème} ville européenne d'implantation d'entreprises étrangères) <u>Principales villes</u> : Lyon, carrefour européen (43700 km ² ; 5,6 millions d'habitants). <u>Caractéristiques institutionnelles</u> : Etat décentralisé, 23 régions
Pays-Bas	41,5	15, 4% de l'Europe	465	<u>Capitale</u> : Amsterdam (2 ^{ème} port, 1,1 million d'habitant, 4 ^{ème} ville d'implantation d'entreprises étrangères) <u>Principales villes</u> : Rotterdam (1 ^{er} port du monde, 1 millions d'habitant) La Haye (siège du gouvernement, du parlement et des ministères, 695000 habitants) <u>Caractéristiques</u> : Portail de l'Europe, Plate-forme d'échange, Cœur de l'union européenne, à l'embouchure du Rhin qui est la plus importante voie navigable de l'Europe de l'Ouest <u>Caractéristiques institutionnelles</u> : Etat
Belgique	30. ²	10 2,6 % de l'Europe	332 ²	<u>Capitale</u> : Bruxelles <u>Caractéristiques</u> : Capitale Européenne, fonction administrative importante <u>Principales villes</u> <u>Caractéristiques institutionnelles</u> : Etat Fédéral, 3 régions, 3 communes, 3 provinces
RU	244.	58 15% de l'Europe	242 ²	<u>Capitale</u> : Londres, 27222 km ² carrés, 17,43 millions d'habitant <u>Principales villes</u> : Birmingham <u>Caractéristiques</u> : Capitale financière mondiale, 1 ^{ère} ville d'implantation d'entreprises étrangères <u>Caractéristiques institutionnelles</u> : Etat

Annexe 13 : Quelques données sur le secteur de l'immobilier de bureaux en Europe ¹⁸³

	nbre d'agents immobiliers	nbre d'administrateurs de biens	px moyen du m ² pour l'achat d'un immeuble de bureau dans la capitale	px moyen du m ² pour l'achat d'un immeuble de bureau dans les agglomérations	évolution du nbre de transactions immobilières entre 1997 - 1998	prix moyen de location au m ² / an d'une superficie de bureau dans la capitale	prix moyen de location au m ² / an d'une superficie de bureau dans les agglomérations
France	17000	8500	5000	1400	15%	450	140
Belgique	6900	1200	2500	1750	5%	150	125
Pays-Bas	4500	1200	1300	1500	6%	275	125
Grande-Bretagne	12000	5000	5250	1100	5%	475	200

Annexe 14 : Introduction aux entretiens

Je désire mener une étude sur l'évolution du marché de l'immobilier de bureaux en milieu urbain. Cette étude a pour objet de dresser un bilan sur l'état du marché du bureau et sur le rôle du stationnement privé dans les choix de localisation des entreprises. Nous aimerions étudier les conséquences qu'aurait une réduction des places de stationnement dans les constructions neuves de bureaux. Pour se faire, notre démarche sera, dans un premier temps, de faire le point sur l'évolution de l'immobilier de bureaux, puis, dans un deuxième temps de connaître comment les normes en matière de stationnement privés vont évoluer.

Trois villes françaises ont été retenues représentatives du dynamisme en matière d'immobilier de bureaux : Paris, Lyon et Grenoble. Notre étude nous amènera ensuite, à des fins de comparaisons, à étudier cette question au niveau européen. Trois villes européennes ont été retenues : Londres, Amsterdam et Bruxelles. Nous souhaiterions, pour chacune de ces villes, rencontrer les différents acteurs impliqués sur cette question.

Hypothèse

La limitation de l'offre privée de stationnement au lieu de travail dans les bureaux permettrait- de maîtriser l'usage de la voiture au centre-ville.

Problématique

- ↪ Comment cette limitation de l'offre privée sera t-elle perçue par les professionnels de l'immobilier de bureaux ?
- ↪ Quelles conséquences cela aura t-il sur les choix de localisation des entreprises, et donc sur la dynamique économique de la ville (incitation à la périurbanisation ou pas ?)
- ↪ Quelles seraient les conditions de mise en œuvre de telles mesures ?
- ↪ La non-réalisation de ces parkings privés ne pourrait-elle pas permettre de relancer les constructions (dû à l'économie réalisée).

Méthodologie

- ↪ Evolution de l'immobilier de bureaux dans les différentes villes étudiées.
- ↪ Evolution de la position des promoteurs quant aux charges que représentent la réalisation de parking privé dans l'immobilier de bureaux.
- ↪ Entretiens avec les différents acteurs pour appréhender quelles seraient les réactions face aux restrictions des normes de stationnement

¹⁸³ Conseil Européen des Professions Immobilières, *Rapport annuel 1998*, Edition CEPI, 1999, 57 pages.

Annexe 15 : Grille d'entretien destinée aux promoteurs

1. Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau à Lyon ?
2. Quelle est la nature de la demande ?
3. Quelles sont les évolutions entre le marché du neuf et de l'ancien dans les transactions ? A qui s'adresse les bureaux anciens ?
4. La dynamique de bureaux est-elle portée par une demande locale, nationale ou internationale ?
5. Quelle est la taille des entreprises (pme/pmi, grande entreprise, nombre de salariés..) ?
6. Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?
7. Quelles sont les évolutions en matière de prix et de coûts des bureaux ? En particulier, quel est le coût d'une place de stationnement ? Quelle est la valeur locative d'une place de stationnement ? Le coût de la place de stationnement est-il répercuté sur la valeur du bureau ?
8. Aujourd'hui, quels sont les critères de choix de localisation des entreprises ?
9. Quel est le poids des places de stationnement dans le choix de localisation des entreprises ?
10. Quelle est la tendance actuelle : réduire l'espace dédié aux places de stationnement, ou au contraire augmenter les places pour les salariées, les visiteurs...?
11. Dans quelles mesures les places de stationnement constituent-elles un enjeu majeur dans vos transactions ?
12. Comment sont définies le nombre de place de stationnement dans un immeuble (de bureaux) ?
13. Quelles seraient d'après vous les conséquences d'une réduction des places de stationnement dans les immeuble de bureaux ? Les réactions des entreprises ? Les réactions de la profession ?
14. Comment expliquez-vous la très grande dispersion des normes de stationnement pour les bureaux dans les villes françaises ?
15. Quelle est votre réaction face à la situation suivante (présentation la répartition modale et de la situation à Lyon), pensez-vous que cela aura un impact sur les stratégies de localisation des entreprises ?
16. Pourquoi est-ce difficile de diminuer les normes de stationnement (raisons politiques, économiques, sociales...) ?

Annexe 16 : Grille d'entretien pour Bruxelles, Londres et Amsterdam

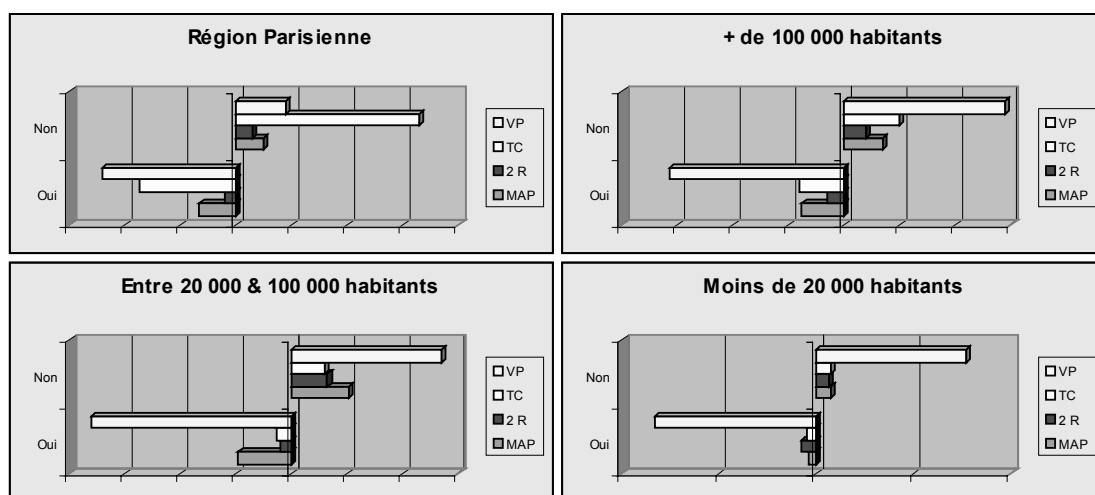
1. Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau à Bruxelles ?
2. Quelle est la nature de la demande ?
3. Quelles sont les évolutions entre le marché du neuf et de l'ancien dans les transactions ? A qui s'adresse les bureaux anciens ?
4. La dynamique de bureaux est-elle portée par une demande locale, nationale ou internationale ?
5. Quelle est la taille des entreprises (pme/pmi, grande entreprise, nombre de salariés..) ?
6. Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?
7. Quelles sont les évolutions en matière de prix et de coûts des bureaux ? En particulier, quel est le coût d'une place de stationnement ? Quelle est la valeur locative d'une place de stationnement ? Le coût de la place de stationnement est-il répercuté sur la valeur du bureau ?
8. La taxe compensatoire est-elle utilisée ? A quelles conditions ?
9. Aujourd'hui, quels sont les critères de choix de localisation des entreprises ?

10. Quel est le poids des places de stationnement dans le choix de localisation des entreprises ?
11. Quelles sont les normes en matière de stationnement privés ? Qu'elles ont été les évolutions, quelles sont aujourd'hui les perspectives ?
12. Dans quelles mesures les places de stationnement constituent-elles un enjeu majeur dans les transactions ?
13. Quelles seraient d'après vous les conséquences d'une réduction des places de stationnement dans les immeuble de bureaux ?
14. Comment expliquez vous la très grandes dispersion des normes de stationnement pour les bureaux dans les villes européennes ?
15. Pourquoi est-ce difficile de diminuer les normes de stationnement (raisons politiques, économiques, sociales...) ?

Annexe 17 Grille d'entretien pour les administratifs et politiques

Partant du constat suivant :

Répartition modale des actifs tertiaires en centre-ville suivant la disposition d'un stationnement à destination et par catégorie d'agglomération.



	MAP	2 R	TC	VP
Région Parisienne				
Oui	13%	4%	35%	48%
Non	10%	6%	66%	18%
+ de 100 000 habitants				
Oui	15%	6%	16%	63%
Non	14%	8%	20%	58%
Entre 20 000 et 100 000 habitants				
Oui	19%	4%	5%	72%
Non	21%	13%	12%	54%
- de 20 000 habitants				
Oui	4%	8%	5%	83%
Non	8%	7%	8%	77%

L'article 12 du POS propose une réglementation dans la construction neuve de bureaux en imposant des normes de construction de surfaces de stationnement.

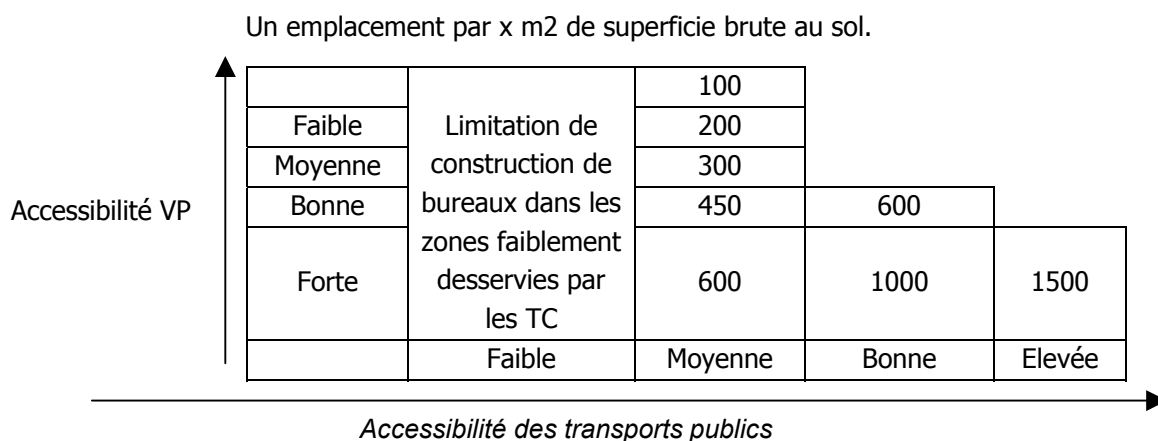
1. Quel est aujourd'hui l'état du marché du bureau ? Quelle est la nature de la demande ?
2. Quelles sont les évolutions entre le marché du neuf et de l'ancien dans les transactions ?

3. Quelles sont les villes françaises et étrangères les plus représentatives dans la prise en compte des mesures de stationnement de bureaux ?
4. La dynamique de bureaux est-elle portée par une demande locale, nationale ou internationale ?
5. Quelle est la répartition des bureaux entre le centre et la périphérie ?
6. Quelle est la nature des segments ?
7. Quelles sont les évolutions en matière de prix des bureaux ? Les entreprises sont-elles sensibles aux coûts de la location ou de l'achat ? Y-a t-il des tendances au dumping ?
8. Quelle est la réaction de la profession face aux restrictions des normes de stationnement ?
9. Quel impact les nouvelles politiques (restrictives : normes plafond) peuvent-elles avoir sur la dynamique de bureaux ?

La politique de stationnement à Londres :

- ↻ 1 emplacement pour 300 – 600 m² de superficie brute au sol au Centre de Londres,
- ↻ 1 emplacement pour 600 – 1000 m² en petite couronne,
- ↻ 1 emplacement pour 1000 – 1500 m² en grande couronne.

A Londres, les orientations sont basées sur l'accessibilité des transports publics, et recommandent que la politique d'urbanisme empêche la construction de bureaux dans les zones faiblement desservies par les transports publics.



10. Que pensez-vous de cette situation ?
11. Selon vous, l'article 12 du POS, est-il en mesure d'avoir des effets significatifs sur le développement de la ville, la motorisation, et sur le choix modal ?
12. Remarques générales :

Annexe 18 : Grille d'entretien pour Grenoble

Zones du secteur Nord-Ouest : Les normes à respecter sont des minima, sauf pour les constructions à usage de bureaux et les activités tertiaires hors commerce, pour lesquelles elles constituent des maxima ; ces maxima pourront être dépassés dans le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire.

Construction à usage de bureaux, activités tertiaires sauf commerces :

- ↻ **1 emplacement par tranche complète de 80 m² de SHON hors périmètre tramway**
- ↻ **1 emplacement par tranche complète de 120 m² de SHON dans le périmètre tramway**

1. Quel a été le processus de décision qui a amené à l'instauration de norme plafond ? Qui a décidé, y-a-t-il eu négociation ?

2. Comment ont réagi les promoteurs d'immobilier de bureaux et / ou les entreprises (ont-ils "menacé" de délocaliser leurs activités) ?
3. Pourquoi le secteur Nord-Ouest ?
4. Cette norme va t-elle se généraliser à l'ensemble de l'agglomération grenobloise ?
5. Quelles sont les normes de stationnement dans les autres secteurs de l'agglomération grenobloise ?
6. Que veut dire la phrase : "*ces maxima pourront être dépassés dans le cas où les places supplémentaires seraient nécessaires à l'activité du pétitionnaire*" ? Comment se justifie le besoin supplémentaire de place ?
7. Quel est l'état actuellement de l'offre de stationnement privé (existe t-il un observatoire de l'offre de stationnement ou des estimations) ?
8. Dans la pratique combien y-a t-il de mètres carrés de bureaux par place de stationnement ?
9. L'instauration d'une norme plafond suppose que les promoteurs sont libres de ne pas créer du tout de places de stationnement, d'après vous que vont-il faire ? Vont-ils trouver une opportunité financière à ne pas créer les places de stationnement, ou vont-ils créer le maximum de places qu'ils sont autorisés à le faire ?
10. S'ils choisissent de ne pas créer de places de stationnement, ils n'ont pas de taxes à payer, la taxe compensatoire pour non réalisation des places disparaît. N'est-ce pas un manque à gagner pour le financement des parcs publics ou du réseau TC ?
11. Si, on considère que les villes sont en concurrence, pensez-vous que les normes de stationnement peu restrictives peuvent constituer un atout concurrentiel ? La ville n'est-elle pas confrontée au dilemme qui est d'un côté d'attirer les entreprises pour maintenir une activité économique, et de l'autre côté de maîtriser les déplacements (pendulaires notamment) ?
12. Comment alors trouver un équilibre ?

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Table des figures

Figure 1 : Le financement des transports en commun.....	37
Figure 2 : La spirale de la politique de l'offre.....	40
Figure 3 : Typologie des mesures de restriction de l'usage de la voiture en ville.....	42
Figure 4 : Typologie de l'offre de stationnement.....	57
Figure 5 : La politique ABC aux Pays-Bas, profil d'accessibilité et de mobilité.....	83
Figure 6 : Places de stationnement à construire : normes plancher, norme plafond.....	86
Figure 7 : Surface de plancher par emploi et place de stationnement.....	89
Figure 8 : Propositions de différentes mesures de taxation des places de stationnement (cas de Westminster et de Nottingham).....	172
Figure 9 : Comportements des acteurs face à un mécontentement.....	192
Figure 10 Réactions des individus face au mécontentement (BAJOIT).....	193
Figure 11 : Le triangle d'incompatibilité.....	207
Figure 12 : Le triangle d'incompatibilité relâché.....	208

Table des encadrés

Encadré 1 : La relation débit-vitesse.....	35
Encadré 2 : La tarification selon Jules DUPUIT.....	44

Table des graphiques

Graphique 1 : Coûts généralisés des différents modes selon la valeur du temps	15
Graphique 2 : Modification du coût généralisé VP et report modal	17
Graphique 3 : Mode utilisé à destination du travail à Lyon (enquête ménage 1995)	28
Graphique 4 : Stationnement utilisé à destination du travail à Lyon	28
Graphique 5 : Prise en charge du stationnement à destination du travail à Lyon	29
Graphique 6 : Part modale de l'automobile en fonction des conditions de stationnement sur le lieu de travail	30
Graphique 7 : Répartition spatiale des déplacements tout mode (1994)	36
Graphique 8 : Répartition temporelle des déplacements effectués en voiture particulière (1994)	36
Graphique 9 : Concurrence entre transports collectifs et voiture particulière	38
Graphique 10 : Surplus du consommateur et situation d'encombrement	44
Graphique 11 : Taux de disponibilité d'un parking hors voirie sur le lieu de travail selon la localisation de l'emploi	53
Graphique 12 : Disponibilité d'un parking hors voirie sur le lieu de travail selon la profession	53
Graphique 13 : Taux de disponibilité d'un parking hors voirie selon le statut de l'employeur	54
Graphique 14 : Choix modal selon la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail	55
Graphique 15 : Distances et durées des migrations vers le travail pour les pendulaires ne disposant pas de place de stationnement	56
Graphique 16 : Distances et durées des migrations vers le travail pour les pendulaires stationnant sur parking sur voirie	56
Graphique 17 : Distances et durées des migrations vers le travail pour les pendulaires stationnant sur parking hors voirie	57
Graphique 18 : Norme de stationnement et taux de déplacement en voiture	92
Graphique 19 : Places de stationnements réalisées en 1998 - 1999 à Lyon confrontées au PDU et au POS	141
Graphique 20 : Evolution de la longueur moyenne des déplacements en Belgique	147
Graphique 21 : Stationnements observés à Bruxelles et norme de la circulaire De SAEGER	150
Graphique 22 : Evolution de l'offre et de la demande de bureaux à Grenoble entre 1994 et 1998	159
Graphique 23 : Offre et demande en immobilier de bureaux à Lyon	163
Graphique 24 : Répartition public / privé du parc de bureaux en Ile-de-France	165
Graphique 25 : Evolution de l'immobilier de bureaux à Paris et Puteau entre 1975 et 1998	166
Graphique 26 : Délocalisations des entreprises néerlandaises	168
Graphique 27 : Les critères de localisation des entreprises (148 questionnaires)	176
Graphique 28 : Les raisons principales des délocalisations des entreprises tertiaires	177
Graphique 29 : Coût de la réduction de la pollution et système de permis négociables	210
Graphique 30 : Coût marginal annuel des réductions des places de stationnement selon la contrainte sur le stationnement	215
Graphique 31 : Coût généralisé des différentes mesures	216
Graphique 32 : Coût par déplacements des différentes mesures	216
Graphique 33 : Effets combinés de la norme et du péage	217
Graphique 34 : Places de stationnement liées aux bureaux : évolutions des pratiques, la cas de Lyon et de Bruxelles	224

Table des tableaux

Tableau 1 : Stationnement gratuit au lieu de travail et choix du mode de transport pour les navettes domicile-travail vers le centre-ville (cas des villes françaises).....	58
Tableau 2 : Stationnement et accessibilité transport en commun à Bruxelles.....	78
Tableau 3 : Places de stationnement dans différentes villes	89
Tableau 4 : Taux d'utilisation de la voiture et norme de stationnement.....	90
Tableau 5 : Influence du choix des paramètres sur la norme de stationnement	93
Tableau 6 : Normes de stationnement à Lyon depuis 1994 et première révision.....	138
Tableau 7 : Normes de stationnement à Lyon en vigueur depuis 2001.....	139
Tableau 8 : Places de stationnement construites (1998 et 1999) à Lyon et normes PDU et POS	140
Tableau 9 : Surfaces et stationnements construits à Lyon entre 1980 et 1998.....	141
Tableau 10 : Evolution des normes de stationnement liées aux bureaux en Ile-de-France (1975 - 1995)	144
Tableau 11 : Déplacements quotidiens entre les quatre agglomérations majeures de la Randstad.....	147
Tableau 12 : Nombre de "naveteurs "à Bruxelles	148
Tableau 13 : Parc des immeubles de bureaux en Région de Bruxelles-Capitale.....	148
Tableau 14 : Evolution des quotas de parkings non-résidentiels à Londres.....	154
Tableau 15 : Evolution de l'immobilier de bureaux à Lyon entre 1995 et 1998	162
Tableau 16 : Evolution de la répartition des bureaux dans l'agglomération lyonnaise	163
Tableau 17 : Part modale de l'automobile selon des conditions de stationnement sur le lieu de travail	200
Tableau 18 : Coût généralisé des déplacements pendulaires en l'absence de contrainte sur le stationnement.....	211
Tableau 19 : Coût marginal de renoncement à une place de stationnement	212
Tableau 20 : Coût généralisé du déplacement D-T avec renoncement à x places de stationnement sur le lieu de travail	213
Tableau 21 : Coût généralisé du déplacement D-T avec péage sur les places de stationnement à destination	215
Tableau 22 : Coût d'une opération de bureaux de 10 000 m ²	226
Tableau 23 : Rentabilité d'une opération de 10 000 m ² à 1 place pour 75 m ²	226
Tableau 24 : Rentabilité d'une opération de 10 000 m ² à 1 place pour 150 m ²	227
Tableau 25 : Logique de rentabilité du promoteur, le risque d'inventu des locaux mal dotés.....	227
Tableau 26 : Logique de rentabilité du promoteur et le risque d'inventu nuancé	228
Tableau 27 : Stationnement et promoteurs : quels intérêts ?	228

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	13
- PARTIE 1 - MOBILITÉ ET STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL	23
PRÉAMBULE DE LA VILLE ET LA MOBILITÉ	23
- Chapitre 1 - Le stationnement : un outil de gestion de la mobilité ?	33
Section 1.1 Conséquences de la demande croissante de mobilité	34
- 1 - La congestion urbaine	34
- 2 - La crise des transports urbains	37
- 3 - Les conséquences environnementales et sociales	39
Section 1.2 De l'augmentation de l'offre à la restriction de la demande	39
- 1 - La politique de l'offre	40
- 2 - Les outils de régulation de la demande	42
- a - La tarification	43
- i - Tarification de la possession	45
- ii - Tarification de l'usage	46
- iii - Application de la tarification	46
- b - La réglementation	48
- i - Réglementation de la possession	49
- ii - Réglementation de l'usage	49
Section 1.3 Le stationnement et la demande de transport	51
- 1 - Structuration spatiale et sociale du stationnement	52
- 2 - Elasticité de l'offre de stationnement et demande de stationnement	58
- Chapitre 2 - Le stationnement : quels outils de gestion ?	61
Section 2.1 Quatre pays européens, mêmes causes mêmes effets, mais des pratiques différentes	62
- 1 - La France	64
- a - Le Schéma Directeur	64
- b - Le Plan de Déplacement Urbains	65
- i - Principes généraux et objectifs du PDU	65

- ii - Elaboration d'un PDU	66
- c - La Loi SRU	66
- i - Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	67
- ii - Du Plan d'Occupation des Sols aux Plans Locaux d'Urbanisme	69
- iii - Le plan local d'urbanisme (PLU)	69
- d - La question du stationnement dans les documents d'urbanisme	71
- i - L'article 12 du POS	72
- ii - Le PDU et l'offre de stationnement privé	74
- 2 - La Belgique	75
- a - La circulaire De SAEGER	75
- b - Le Plan Régional de Déplacements (Plan IRIS)	76
- c - Le Plan Régional d'Affectation des Sols (le projet PRAS)	77
- i - L'étude d'incidence et le permis d'environnement	77
- 3 - Le Royaume-Uni	78
- a - The Planning Policy Guidance (PPG)	79
- b - The Regional Planning Guidance (RGP)	79
- 4 - Les Pays-Bas	79
- a - Le deuxième schéma structurel des transports	81
- b - La quatrième note sur l'aménagement du territoire	81
- c - La politique ABC, la bonne entreprise au bon endroit	82
Section 2.2 Définir la bonne norme de stationnement : est-ce possible ?	84
- 1 - Le contexte de l'élaboration de la norme de stationnement	87
- 2 - Taux d'utilisation de la voiture particulière et impact de la norme de stationnement	88
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	93

- PARTIE 2 - LE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL : PEUT-ON DÉPASSER LES CONFLITS D'INTÉRÊTS ? 97

- Chapitre 1 - Le comportement des acteurs face aux normes de stationnement 101

Section 1.1 Identification des acteurs préoccupés par la question du stationnement sur le lieu de travail	102
- 1 - Les professionnels, approche sectorielle du stationnement	102
- a - Identification des professionnels de l'immobilier de bureaux	102
- i - Les promoteurs : satisfaire les clients en minimisant les risques	103
- ii - Les conseillers et les investisseurs : commercialiser et rentabiliser le produit ...	103
- iii - Les entreprises : faire jouer la concurrence	104
- b - La question du stationnement vue par les professionnels	104
- i - Le stationnement, une composante essentielle de l'immobilier de bureaux	106
- ii - La restriction des normes de stationnement, l'impact sur l'économie locale	107
- iii - La réglementation du stationnement, un impact limité en matière de circulation	108
- iv - Seul le marché peut réguler les places de stationnement	109
- c - Les professionnels de l'immobilier, des groupes organisés	110
- i - Lyon, des professionnels fortement impliqués	111
- ii - Grenoble, des professionnels qui tirent leur épingle du jeu	112
- iii - Paris, des professionnels confrontés à la segmentation de la décision	112
- iv - Bruxelles, des professionnels qui agissent au cas par cas	113
- v - Londres, des professionnels soumis	114
- 2 - Les techniciens, approche technique du stationnement	114
- a - Le discours d'experts et la norme de stationnement	115
- i - La France, une logique ancienne de normes plafond	115
- ii - Le risque de périurbanisation, une crainte ancienne	116
- iii - La prise de conscience : le stationnement, unique effet de levier de report modal	117
- iv - La Belgique, une compétition inter-région qui conditionne la norme	117
- b - Les experts-techniciens, tâtonnement dans un domaine mal maîtrisé	118
- 3 - Les élus, approche politique du stationnement	119
- a - Le débat autour de la question des normes de stationnement est-il possible ?	120
- b - Centre versus périphérie, quel arbitrage ?	121
- i - Le stationnement comme atout, le risque de la fuite des entreprises	121

- ii - Le départ des entreprises, le risques financier	123
- c - Economie versus écologie, quelles priorités ?	123
- d - Résoudre les contradictions ou les gérer ?	124
- 4 - Relations réticulaires et marchandes, l'exemple de la négociation à Lyon.....	126
- a - La révision du POS de Lyon	126
- b - L'entrée dans la négociation	128
Section 1.2 Interprétation du cadre normatif et ses conséquences économiques .	130
- 1 - Grenoble, ambitions volontaires et normes "plafond souples"	134
- 2 - Lyon, une volonté politique négociée	138
- 3 - Paris, une volonté qui se cherche	142
- 4 - Amsterdam, une stratégie fondée sur la participation	146
- 5 - Bruxelles, une norme ancienne à revoir	147
- 6 - Londres, d'une logique libérale à une logique réglementaire	152
Section 1.3 Stratégies de localisation des entreprises : choix réfléchis ou contraints ?	155
- 1 - Grenoble, un pôle technologique aménagé	158
- 2 - Lyon, un carrefour Européen	160
- 3 - Paris, un pôle d'affaire mixte	165
- 4 - Amsterdam, première métropole commerciale d'Europe	167
- 5 - Bruxelles, un pôle administratif	169
- 6 - Londres, un pôle financier mondial	171
- Chapitre 2 - Stationnement et acteurs : vers une lutte de pouvoir	187
Section 2.1 L'approche pluridisciplinaire de l'acteur	188
- 1 - L'approche économique de l'acteur, le concept de transaction	188
- a - Le concept de transaction de l'économie institutionnelle classique	188
- b - Le concept de transaction, l'approche néo-institutionnaliste	189
- 2 - L'approche sociologique de l'acteur, le concept d'organisation	190
- a - Le pouvoir dans l'organisation	190
- b - L'évolution de l'organisation : mécontentement, fuite ou loyalisme ?	191
- 3 - L'intervention de la puissance publique, étape de l'action collective ?	194
- a - L'intervention comme justification économique	195
- b - L'intervention vue comme une rupture des acquis	199
Section 2.2 Orientations pour la gestion du stationnement sur le lieu de travail ...	200
- 1 - De la nécessité de l'évaluation pour crédibiliser l'action	201
- a - Un discours cloisonné qui fausse les représentations	201
- b - La clarification <i>a priori</i> des objectifs poursuivis	201
- c - L'évaluation des politiques pour justifier l'action	202
- 2 - Régulation ou dissuasion de l'usage du stationnement ?	205
- a - Les actions tarifaires	205
- i - La tarification des déplacements	206
- ii - Les permis négociables appliqués au stationnement	208
- 3 - Tarification, redistribution et autres actions	218
- a - Les actions incitatives	219
- i - Les techniques de compensation monétaire	219
- ii - Les plans de déplacements d'entreprise	221
- 4 - Méconnaissance des enjeux et principe de précaution	222
- a - Méfiance systématique à l'égard de la réglementation et principe de précaution ...	222
- b - Réglementer, réguler, négocier : quel compromis ?	225
- c - Réglementer, réguler, négocier : quelle stratégie ?	226
CONCLUSION DE LA PARTIE	230
CONCLUSION	233
COMPTES-RENDUS D'ENTRETIENS	239
BIBLIOGRAPHIE	343
ANNEXES	357
TABLES DES ILLUSTRATIONS	373
TABLE DES MATIÈRES	377

Les enjeux de la réglementation du stationnement sur le lieu de travail : Expériences et tendances à travers les exemples de l'Angleterre, la Belgique, la France et les Pays-Bas

RESUME

Cette thèse traite du stationnement sur le lieu de travail, pour les activités tertiaires (immobilier de bureaux). Du législateur au planificateur urbain, de l'homme politique au promoteur immobilier, du chef d'entreprise au responsable administratif, c'est tout un jeu de relations croisées qui s'est instauré autour de la question des normes de stationnement liées à l'immobilier de bureaux. Pour les uns, ces normes doivent être fortement réglementées, pour les autres, le manque de place de stationnement peut constituer un frein au développement de l'activité économique.

L'action sur le stationnement au lieu de travail vient du constat d'un désajustement entre l'offre de stationnement et les exigences globales de fonctionnement et de développement des aires urbaines. S'il est du ressort de la politique publique de prendre en charge ce désajustement, la définition d'une norme limitative, "plafond", pose trois questions relatives à l'impact de ces normes, à la cohérence de ces normes par rapport au contexte local, et enfin au contenu de la norme.

L'objectif de la recherche est de montrer quelles seraient les conséquences d'une restriction des places de stationnement pour les pendulaires sur la mobilité. Il s'agit d'une part de comprendre quels sont les leviers des pouvoirs publics leur permettant à la fois de limiter le stationnement au lieu de travail et d'offrir les conditions nécessaires au développement économique de la Ville. Pour cela l'étude des pratiques des villes françaises (Grenoble, Lyon et Paris), mais aussi étrangères (Amsterdam, Bruxelles et Londres) permet de dresser un bilan des dispositifs réglementaires existants. D'autre part, l'analyse des interactions entre les différents acteurs permet de montrer l'existence de conflits d'intérêts dans la gestion des places de stationnement.

MOTS-CLES : Politique de stationnement, Politique de déplacements urbains, Réglementation, Pendulaire, Normes plancher / plafond, POS, PDU, SCOT.

Interests of the workplace parking regulation Trends and experiences from Belgium, England, France and Netherlands cases studies

ABSTRACT

This thesis deals with the workplace parking regulation, regarding the office real-estate. Urban planner legislator, politicians, property developers, business managers are involved in the question of workplace parking standards. A whole panel of cross relations emanates from this issue : for the ones, these standards must be strongly regulated, for the others, the lack of workplace parking can hamper the development of the economic activity. Local traffic authorities have already a range of available powers to manage traffic. The experience has, however shown that existing traffic management measures are not sufficient to tackle the problem of congestion and pollution, in many case. And the situation can only be expected to get worse, given forecast traffic growth. Currently, demand for workplace parking spaces exceeds supply for most business. Public policy have competence to deal with these situations and to enforce restrictive measures. Restrictive standards enforcements raise some questions relating to the standards impacts. The effectiveness of workplace parking standards will depend on the form the standards takes. Authorities wishing to introduce legislation on workplace parking will have to be able to demonstrate that it is in keeping with the objectives and strategy set out in their local transport plans.

The objective of the research is to show which consequences on the commuting mobility would be the workplace parking limitation. Could the public authorities break the logjam in urban areas during peak commuter times by acting on the workplace parking ? And so, what would be the impact on the economic development ? The aim of this research is to provide an insight into the impact of legislation aimed at restricted the amount of workplace parking. French cities case studies (Lyon, Grenoble, Paris), but also foreign ones (London, Brussels, Amsterdam) will allow to draw up an appraisal of the legislation. Moreover, property developers could be affected by the introduction of various legislation aimed at restricting the amount of parking. A secondary output is to analyse the various actors interaction, and to highlight the conflicts of interests existing in the workplace parking management.

KEY-WORDS : Parking policy, Urban travel policy, Regulation, Commuters, Minimal / Maximal standards.