

# Comment prévoir le stationnement aujourd'hui pour un futur incertain? Quelle solution possible? A quelle échelle?

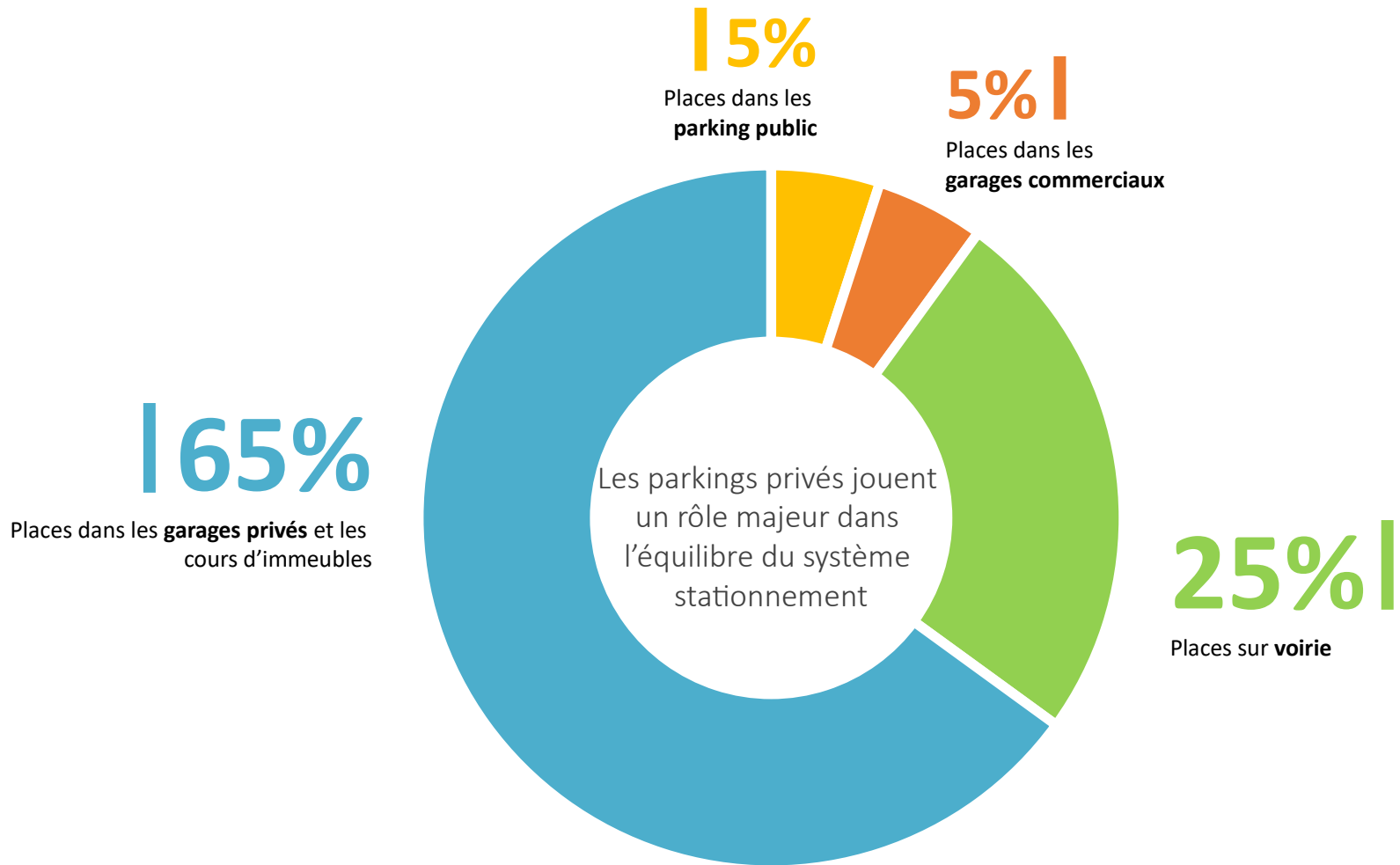
Groupe de Travail n°1

4 juillet 2019

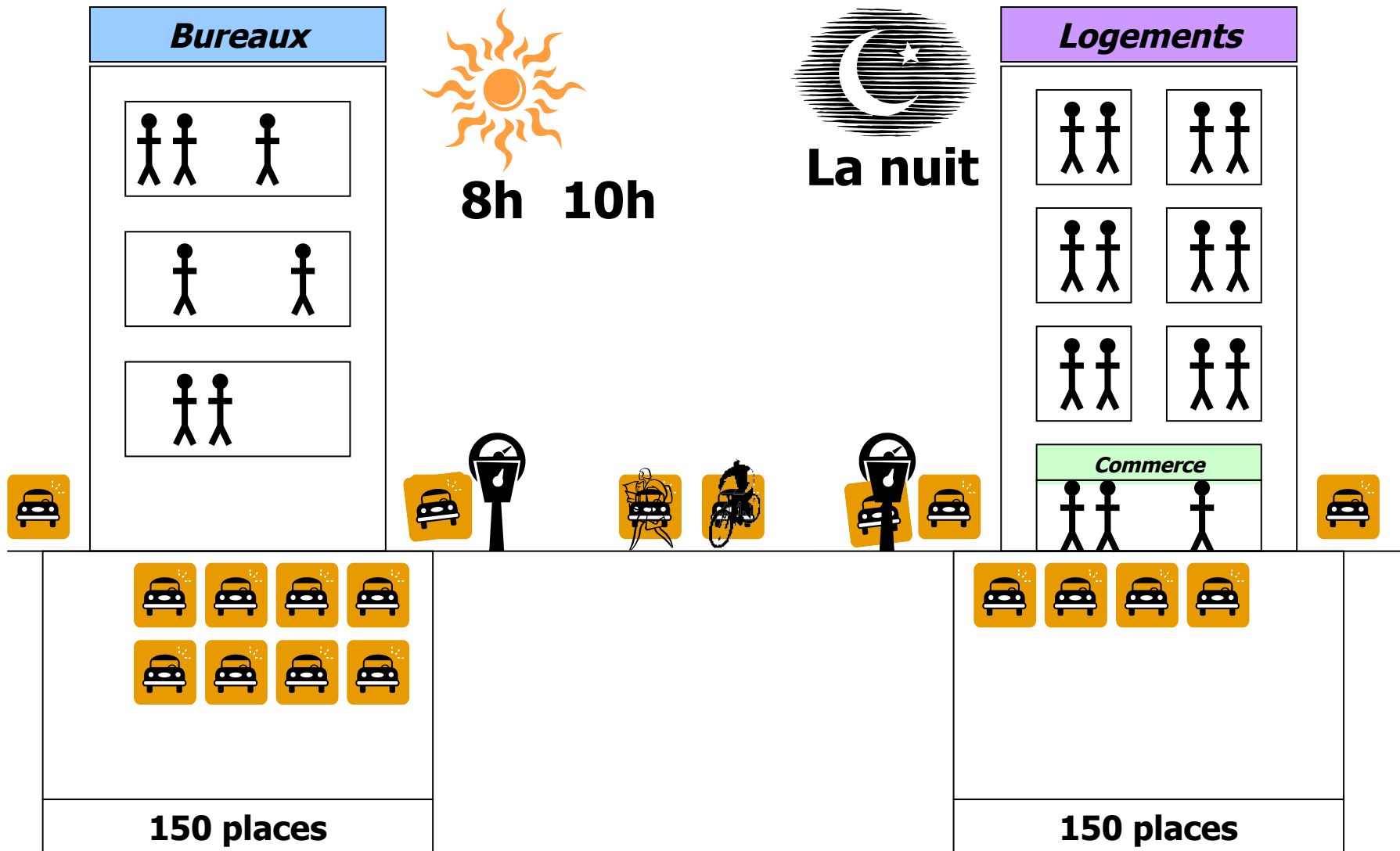
An architectural rendering of a modern urban plaza. The scene is set in a bright, clear day. In the foreground, several people are walking across a paved plaza. A man in a black shirt and jeans is on the left, a woman in a black top is on the right, and a man in a blue shirt is in the center. In the background, there is a large, modern building with a white facade and a grid of windows. The building has a prominent overhang. The sky is light blue with some clouds. The overall atmosphere is clean, modern, and vibrant.

## Quelques éléments de contexte sur le rôle du stationnement

# L'offre privée | Un rôle essentiel dans l'équilibre du stationnement



# L'importance de gérer globalement le stationnement



# Un équilibre financier du stationnement en ouvrage déséquilibré

Économie défavorable :

**Coût de construction d'un parking en ouvrage :**

- de 20 à 40k€ HT /place pour les parkings souterrains,
- de 10 à 15 k€ HT/places pour les parkings silos,
- de 2 à 5 k€ HT/place pour les parcs au sol,

**Prix de vente nettement plus faibles:**

- sauf très grosses villes ( Paris, Marseille, Lyon, Nice ) < 12k€ HT/place,
- souvent moins de 10k€ voire moins de 8k€,

→ **Le coût des parkings est très souvent noyé dans l'ensemble des coûts de construction (de 3 à 5 m<sup>2</sup> de surface habitable) et reporté sur le prix du logement, ce qui masque le « vrai » coût**

Enjeu fort pour les collectivités de **redonner sa valeur à l'espace de stationnement**

## Agir sur le stationnement, c'est...



DÉFINIR UN ÉQUILIBRE ENTRE ESPACE PIÉTON/VÉLO ET VOITURE

# ...avec des effets sensibles sur les mobilités

## CHOIX DU MODE DE TRANSPORT POUR UN TRAJET DOMICILE - ÉCOLE



# Une question de mobilité mais aussi de « qualité de vie »

Qualité de vie et bon voisinage | +

//www.oph-ivry.fr/locataires/qualite-de-vie-et-bon-voisinage

de l'Habitat Ivry-sur-Seine

Accueil » Locataires » Qualité de vie et bon voisinage


## QUALITÉ DE VIE ET BON VOISINAGE

**ÉVOQUÉ SUR OPH-IVRY.FR**

### L'OPH et les troubles de voisinage

Parce que les troubles de voisinage génèrent parfois un véritable mal de vivre, l'Office a recruté un médiateur social. Son objectif est de trouver des solutions et des compromis pour que la situation s'améliore, lorsque des voisins n'arrivent plus à se comprendre dans l'échange et le dialogue.


---



#### Les bruits de voisinage

Le bruit est réglementé de jour comme de nuit. Il faut donc être particulièrement vigilant. Les bruits de voisinage sont excessifs ou abusifs lorsqu'ils présentent un caractère répétitif ou qu'ils nuisent à votre sommeil.


---



#### Les animaux domestiques

Posséder un animal domestique impose des devoirs. Le règlement sanitaire départemental stipule dans différents articles les obligations en la matière.

---



#### Le stationnement

Les places de parking extérieures et intérieures sont exclusivement réservées au stationnement des véhicules de votre immeuble. Seuls sont autorisés à se garer sur les places de parking nominatives les locataires qui acquittent le paiement de leur place.

---





## De nombreux parkings privés sont sous-occupés

Des réserves importantes insoupçonnées existent souvent dans le tissu urbain,

Surdimensionnement chronique dans les années 70-90 : notamment pour les logements sociaux

Peu d'exemple de prise en compte des « vides » inscrit dans les PLU mais la loi oblige à recenser certaines places existantes mobilisables (\*)

*(\*)« Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. »*

# Exemple à Cergy ( quartier tertiaire) – identification des places vides dans les parkings privés

- mobilisable

2672 places  
vides  
mobilisables

+mobilisable

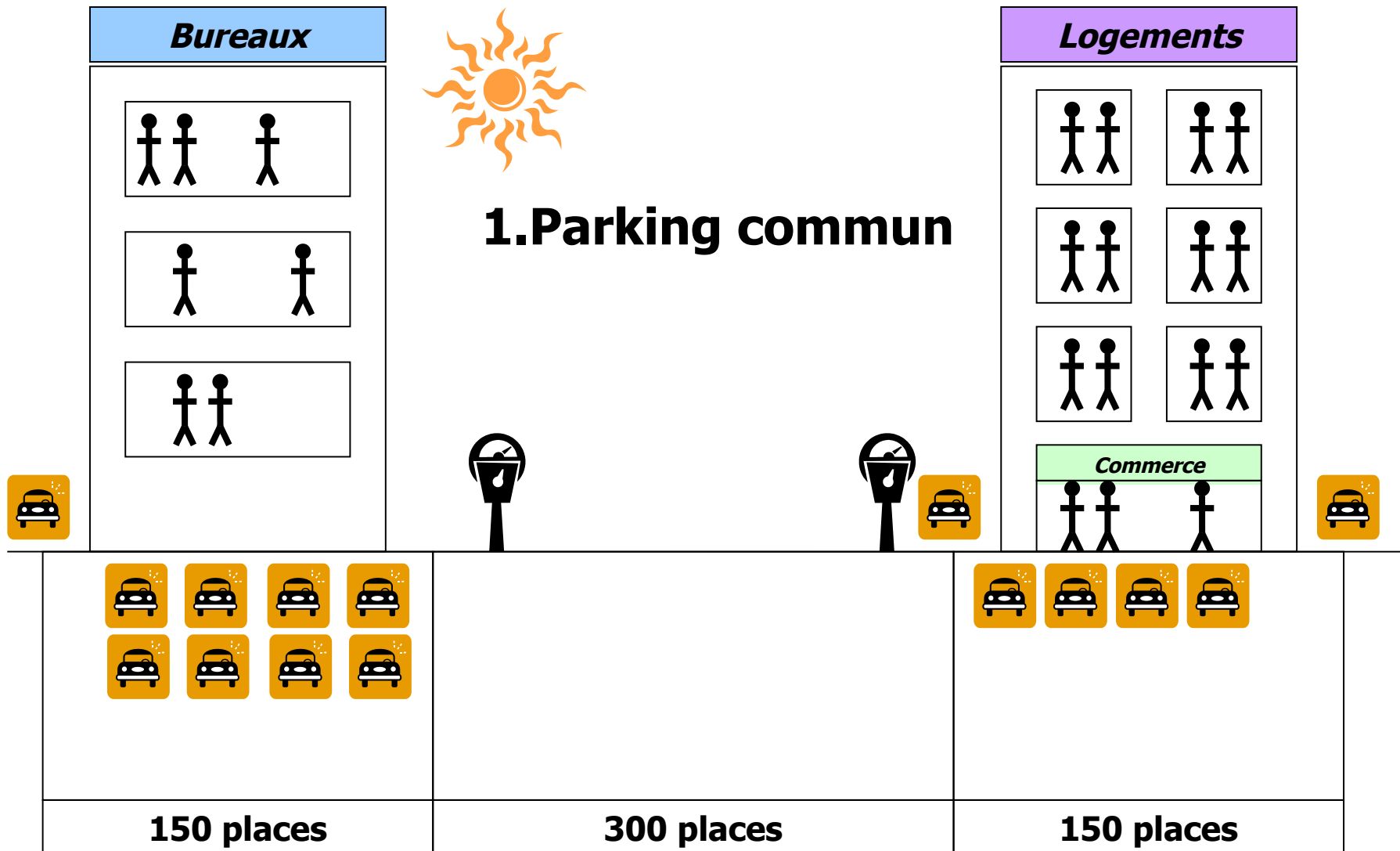
- Places vides liées à la vacance des bureaux associés – **1294 places** – argument de vente pour la commercialisation
- Places vides sur places nominatives attribuées – **501 places** -- mobilisable par changement de mode d’attribution des places
- Places vides sur places banalisées – Ouverture nécessaire du parking à l’extérieur - **713 places**
- Places vides liées à la non utilisation par les résidents de leurs places de stationnement – **164 places** - vides la nuit – des vides supplémentaires existent en journée dans ces parkings

12000 places enquêtées

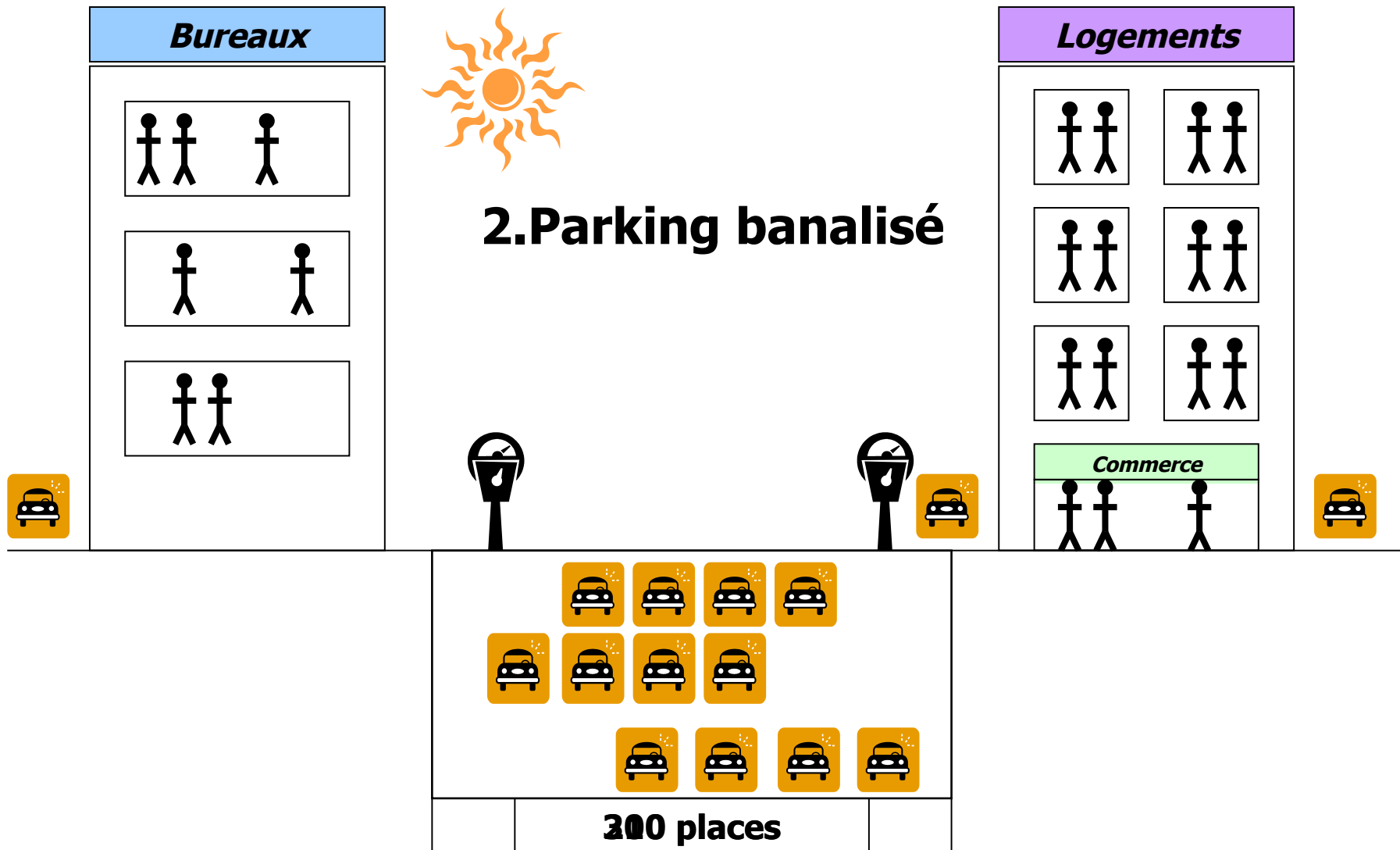


Mutualiser?

# De l'intérêt de la mutualisation



# ... et du partage des places



# Avantages de la mutualisation

## Limitier l'utilisation de la voiture au quotidien

**Mieux gérer le cycle de vie de l'ouvrage** : les parkings privés sous ilots sont structurellement amenés à être vides à certaine période

**Éventuellement**: Offrir une gamme de services complémentaires à la mobilité dans le parking (développement des centrales de mobilité)

## Limitation du nombre d'accès carrossables :

- Économies d'échelle sur les circulations externes (coût à la place)
- Moindre impact urbanistique, notamment pour les cheminements modes doux

**Foisonnement et banalisation** → Moindre nombre de places réalisées - hausse des recettes grâce à un taux de rotation plus élevé et au « sur-booking »

*L'avantage peut être d'autant plus fort en cas de **contraintes géotechniques** : présence d'eau, pollution des terrains, structure du sous-sol*

*exemple : évolution à la baisse des motorisations dans la vie des immeubles de logements,*

*espaces de stationnement pouvant servir à d'autres usages en fonction de l'évolution des comportements*



# Places mutualisées versus places sous immeuble— quelques exemples...

# Parking mutualisé à Soissons – de l'importance de tenir compte de la voirie...

- Technoparc avec pépinière d'entreprise/call centre , ... reconversion d'une caserne
- L'ensemble de la voirie est payante sur le site... mais la voirie avoisinante est gratuite,
- Parking silo de 600 places subventionné en partie par la région:
  - Initialement parking public payant accueillant des visiteurs,
  - Finalement parking d'abonnés car voirie suffisante pour accueillir les visiteurs,
- Parking payant finalement vide malgré un tarif très faible (de 24 à 36 €TTC/ mois selon le type d'entreprise),
- Parking devenu gratuit sous la pression...



**Bilan : parking en ouvrage gratuit entièrement financé par la collectivité...**



# Le quartier Prairie-au-Duc à Nantes (1/2)

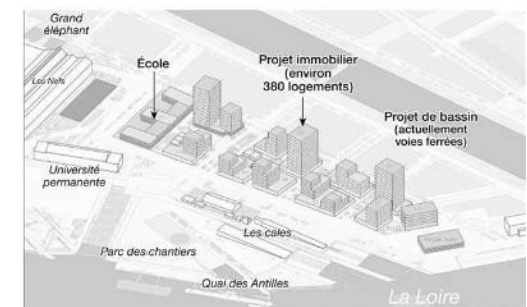
Localisé sur l'Île de Nantes, desservi dans les années à venir par un TCSP - programmation mixte de 22 000 m<sup>2</sup> dont 60% de logements.

Cahier des charges du concours imposant la réalisation d'un parking mutualisé en souterrain pour desservir l'ensemble des besoins de l'opération

Groupement de 4 promoteurs privés

Objectifs de la mutualisation :

- Minimisation des coûts : contexte géotechnique difficile
- Préoccupations environnementales : pleine terre, densification urbaine
- Volonté d'expérimentation



# Le quartier Prairie-au-Duc à Nantes (2/2)

## Constitution d'une copropriété :

- Le parking est une partie commune
- Chaque propriétaire est titulaire d'au moins un droit d'accès (sans limitation de durée)

## Équilibres financiers :

- Coûts de construction : 12 à 16 k€
- Prix de vente des droits d'usage : 9 500 €

## Obstacles :

- Agencement de l'ouvrage imposé par la mutualisation avec des normes proches de celle d'un parking public
- Faible capacité de l'ouvrage qui appelle à adopter une approche prudente en termes de gestion du foisonnement.

## Retour sur la commercialisation :

- Pas de vraie problématique pour les petits logements (investisseur) ou les logements abordables (essentiellement destinés aux jeunes).
- Frein important voire rédhibitoire pour les grands logements (T5 de plus de 100 m<sup>2</sup>):
- Pour les entreprises, : argument de vente car nombre de droits à stationner supérieur au cas d'un stationnement privé (1 place pour 90 m<sup>2</sup>, contre réglementairement 1 place pour 130 m<sup>2</sup>)



# Cœur de quartier à Nanterre (1/2)

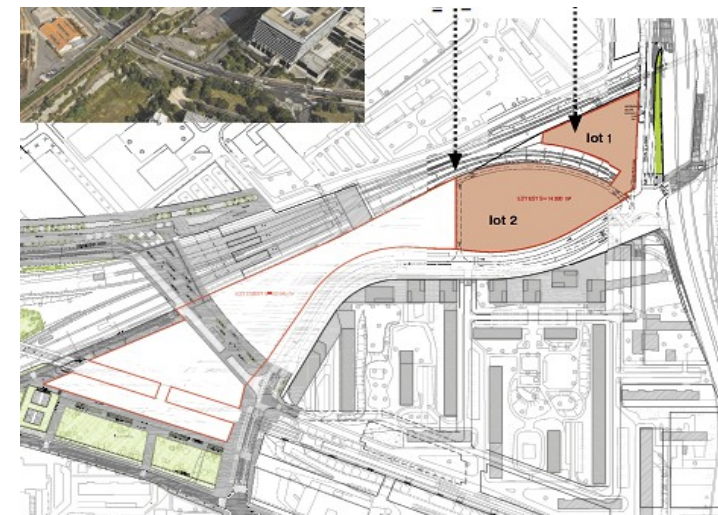
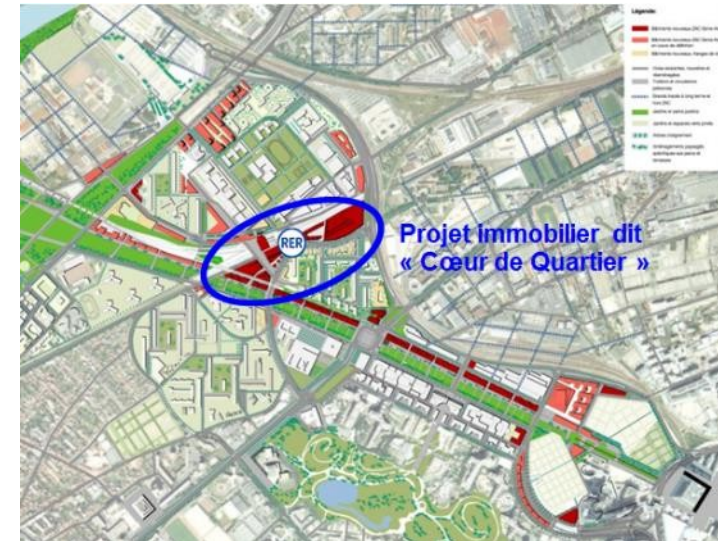
Dans le prolongement de l'axe historique de la Concorde à La Défense, à proximité de la gare de RER A, Nanterre Université

Programmation (48 000 m<sup>2</sup>): 23 000 m<sup>2</sup> de bureaux + logements + Résidence étudiante et hôtelière + commerces

Volonté de trouver une offre de stationnement publique pour les besoins de l'opération et une offre complémentaire pour le quartier existant

## Parking mutualisé de 455 places sur deux niveaux :

- 357 places banalisées (commerces, logements sociaux, étudiants, résidences hôtelière, parc public)
- 98 places privatives dans une poche séparée pour les logements en accession

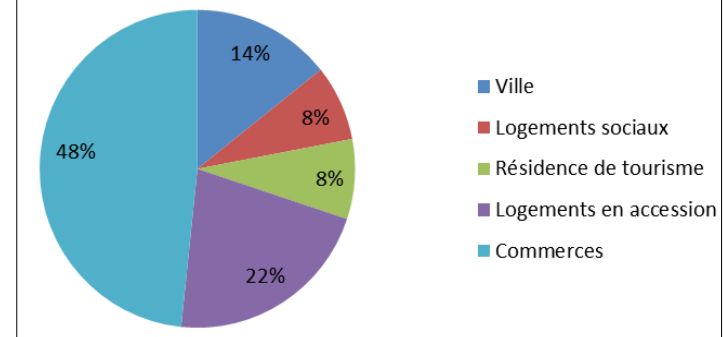


## Cœur de quartier à Nanterre (2/2)

### Le montage retenu

- Portage privé par AFUL, permettant de garantir à la fois le respect des droits de chaque propriétaire mais aussi le caractère public du parking.
- Chaque acteur (commerces, logements, ..) a financé les places dues au prorata des besoins réglementaires
- Bien que possédant peu de places (65) la ville détient statutairement la présidence de l'AFUL pour 15 ans, garantissant aux autres propriétaires la pérennité du montage et la gestion effective de l'AFUL. Cette présidence lui confère la négociation du contrat de gestion du parc de stationnement avec un exploitant.

### Répartition des places



Perspective, source : ville de Nanterre

# Écoquartier Heudelet 26 à Dijon (1/2)



**Friches militaires, écoquartier de 5 hectares situé au nord du centre-ville de Dijon, desservi à la fois par la route (RD) et par le tram**

Programmation mixte, dont 300 logements/ 350 emplois

**Organisation des stationnements :** Parking semi-enterré de 332 places

**Contexte réglementaire non contraint :** pas de normes dans le PLU

**Montage du parking mutualisé - idée initiale :**

- Construction par l'aménageur qui supporte l'investissement initial, puis revente à un investisseur privé
- L'investisseur commercialise les volumes de stationnement
- Vente de droits d'usage pour permettre la banalisation des places et le foisonnement



*Perspective au sol, source : SEMAAD*

## Écoquartier Heudelet 26 à Dijon (2/2)



*Perspective de l'entrée du parking, source : SEMAAD*



*Perspective de l'intérieur, source : SEMAAD*

### **Montage financier :**

prix de revient à la place de 21,3 k€

Financement du prix de revient segmenté :

- Cout fixe de 4 000 € / place (promoteurs)
- Location longue durée : 8 000 € pour 15 ans
- Reste 9 000 € / Place à financer par la collectivité

### **Principal obstacle :**

- réticence des promoteurs à commercialiser des lots vendus avec des droits d'usage de stationnement et non des places propres
- Pas d'investisseurs intéressés par le parc de stationnement

**Avantage de mutualisation :** Économie sur le nombre de places construites grâce à un bon foisonnement (20% )

Le parking a été réceptionné en février 2013. La SEMAAD, qui reste maître d'ouvrage porteur immobilier du parc en a confié la gestion à la société Urbis Park.

# Docks de Saint-Ouen

**ZAC de 580 000 m<sup>2</sup> sur 100 ha** construite en 3 phases entre 2013 et 2025. située au Nord-Ouest de Paris et très bien desservie par les TC (RER, métro)

**Programmation mixte bureaux/logement/commerce**

**Programmation du stationnement :**

Pas d'offre privée,

Stationnement sur voirie de capacité très faible et entièrement réglementé

4 500 places publiques en parkings mutualisés

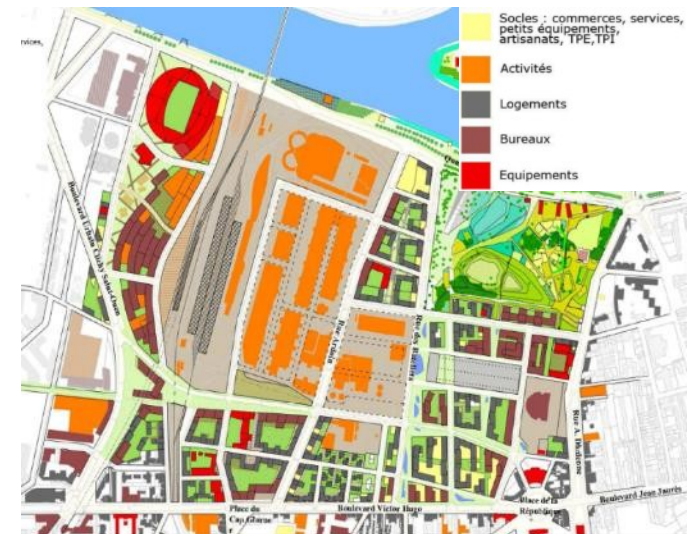
**Parkings mutualisés :**

Début 2015 : un parking silo de 700 places ayant vocation de « centrale de mobilité », aménagé en tête d'une halle industrielle réhabilitée

Fin 2015 : un parking souterrain de 350 places

Un parking souterrain de 1350 places réalisé en 2 quipes (450 places en 2015 + 900 places en 2017)

**Parkings sous les immeubles mais totalement dissociés des logements – effet très probable sur la motorisation**



# Blocages identifiés

## Difficultés de commercialisation

- Vente de droits d'usage et non de places- problématique en particulier pour les logements en accession de grande taille,
- Service stationnement perçu a priori comme dégradé

## Complexité du montage et impacts sur les modes de gestion

- Cout du portage : portage public souvent nécessaire
- Interdépendance des projets : un ouvrage pour plusieurs programme: multiplication des acteurs et des risques (phasage,...)
- Gestion mutualisée - couts de gestion plus élevés

## Dispositions réglementaires

- Article 12 du PLU ne permettant pas toujours la mutualisation

## Investissement nécessaire de la Ville

- Portage politique,
- Portage financier
- Mise en place de la structure juridique de gestion (AFUL ou ASL)



## Autres exemples de PLU intégrant la mutualisation

**Toulouse** : « Dans les opérations d'aménagement, il est possible de réaliser un parc de stationnement commun à l'ensemble ou à une partie de l'opération, sous réserve qu'il corresponde aux besoins particuliers et justifiés des occupations ou utilisations du sol et qu'il respecte les conditions normales d'utilisation. »

**Besançon** : « Dans le cas d'un lotissement, d'un permis groupé ou d'une opération d'ensemble dont le parti d'aménagement le justifie, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun ».

**Lille** : Pour les équipements publics ou privés remplissant une mission de service public Pour les équipements publics ou privés remplissant une mission de service public d'enseignement, culturels, culturels, sanitaires, sportifs, le nombre de places de stationnement des véhicules, y compris les autocars, est déterminé en tenant compte de la nature des établissements, de leur situation géographique, de leur groupement, des possibilités de fréquentation simultanée ou en alternance et de la desserte en transports collectifs. Le pétitionnaire doit prouver que les besoins en stationnement issus du projet sont assurés.

# Contre les problèmes de phasage – les parkings provisoires

Par exemple : cout financier de 100 000 € pour 100 places construites en silo et non utilisées pendant 2 ans.

**Le parking provisoire permet une plus grande souplesse et ne nécessite pas de portage financier (souvent supporté par la collectivité)**



Exemple de parking 100% digital éphémère à Angers – source : Zenpark

# Conclusions

**Il n'existe pas de modèle type : les solutions à trouver sont fonction de chaque projet et des acteurs en présence.**

## **Les conditions de réussite d'un parking mutualisé:**

- Un portage « projet » assuré par la collectivité ou l'aménageur est souvent indispensable
- Des acteurs convaincus
- Un porteur financier
- Un cadre réglementaire qui rend possible la mutualisation

## **Changement sensible de point de vue par rapport aux opérations « classiques » - nécessité de mener une réflexion en amont :**

- Pour impliquer les acteurs,
- Pour dimensionner l'offre,
- Pour proposer un montage,

**Complexification des montages → Nécessité d'une implication forte de la collectivité et de l'aménageur pour « porter » le projet,**

**Contexte très important, l'attractivité du site permet de faire fonctionner le stationnement mutualisé plus facilement.**



Quelles perspectives?

# Accompagner les nouvelles mobilités

## Flottes de voitures partagées en boucle

Réservation de places en voirie et parking –  
tarification spécifique

## Flottes de voitures partagées en trace directe

Tarification spécifique

## Location de voiture entre particuliers

Tarification spécifique en parking / sur voirie /  
espace de reprise / conception- exploitation des  
parkings

## Voiture de Transport avec Chauffeur

Régulation des stationnement

## Flottes de scooters électriques partagés

Places réservées / gestion des interdits

## Flottes de vélos partagés

Places réservées / gestion des interdits

## Trottinettes partagés

Places réservées / gestion des interdits

## Parkings partagés

Communication/ régulation/ prise en compte dans  
le dispositif public de stationnement



# De nouveaux outils numériques permettant de mobiliser de nouvelles offres

- Nouvelles technologies permettant l'ouverture des parcs aux visiteurs : l'utilisation du smartphone.
- En cours de déploiement : Onepark/ Bepark/ Zenpark/ Yespark/ Op'nGo
- Parking de bureaux/hôtel/ bailleurs sociaux

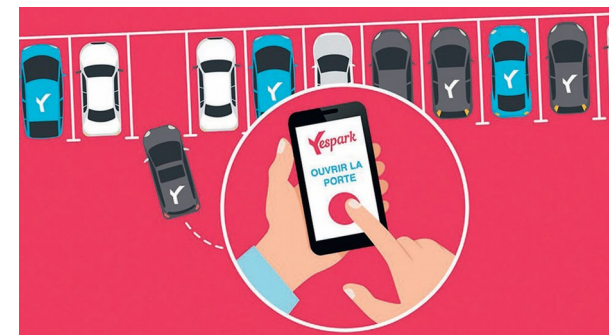


Notre technologie permet l'ouverture des barrières d'entrée et de sortie de deux manières :



Concept – Solution – Partenaires – Avantages

Exemple d'outils d'ouverture de l'offre privée



## L'autopartage amortisseur possible?

« Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage, dans des conditions définies par décret »

### Exemple :

Le Panoramic à Lyon : reconversion de bureaux en 45 logements (livré en février 2016)- mise à disposition de 2 véhicules électriques en autopartage, réservés aux résidents de l'immeuble,

La question de la pérennisation de ce type service ne semble pas encore complètement réglé.



# Des parkings mutables? Exemple dans le quartier de l'Union

Perspective extérieure de la ruche d'entreprises

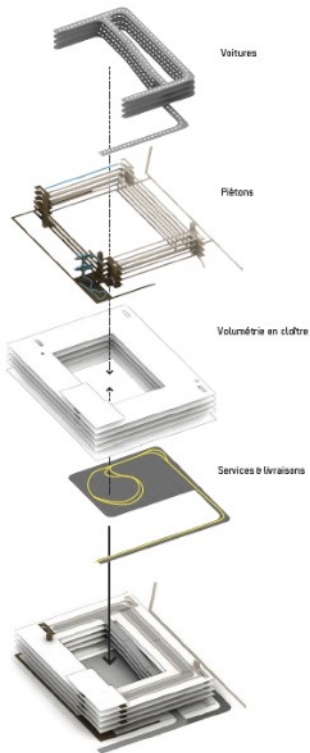


Schéma circulation

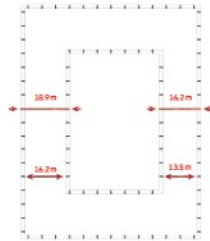
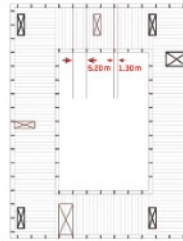


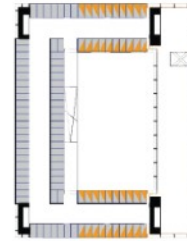
Schéma de plan

Modularité des espaces grâce au plan libre et à la structure extérieure



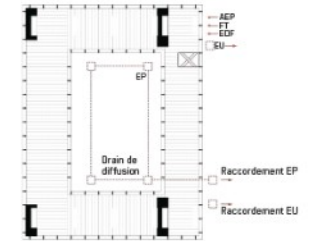
Trame de composition

Modularité des planchers

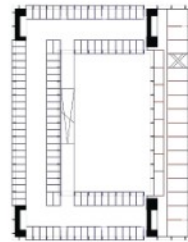


Foisonnement du parking

Répartition et partage des places de parking

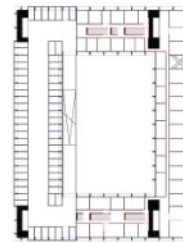


Raccordements sur réseaux

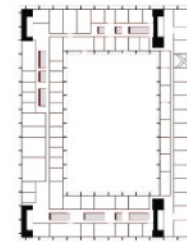


Mutabilité

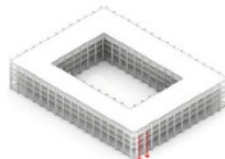
Etat actuel



Etat projeté 1:  
Agrandissement de la surface de bureaux



Etat projeté 2:  
Surface de bureaux maximum



Principes structurels

Charges verticales



Liaisons entre porteurs



Contraventement, mise en tension

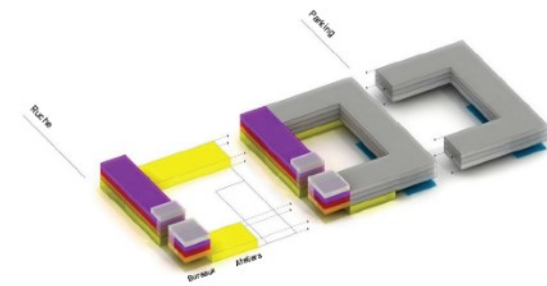
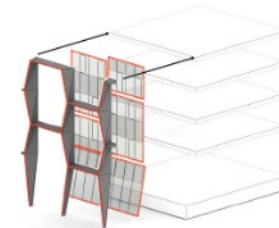


Schéma fonctionnel



Rationalité de la façade

L'enveloppe thermique est formée de panneaux orthogonaux.





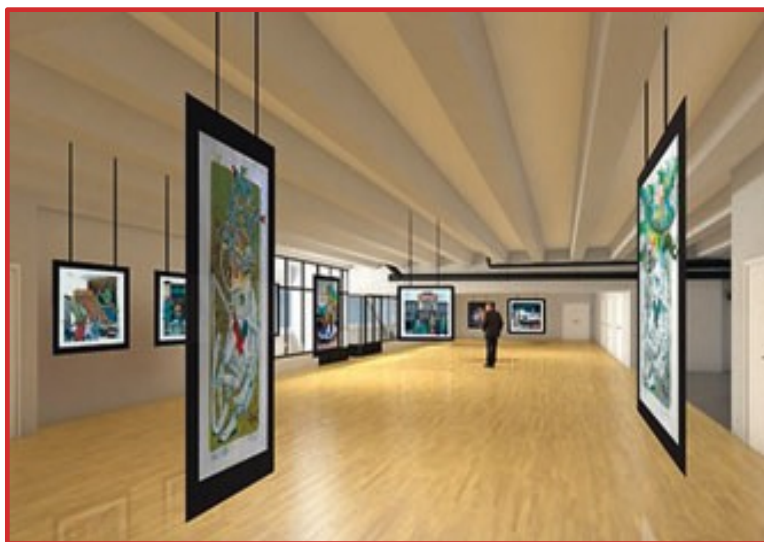
## Des parkings qui mutent...



...en champignonnière © sareco



...en logement © GUILLAUME PERRET © DE ALZUA



...en espace d'exposition © Indigo



...en stationnement vélo © DDM, XAVIER DE FENOYL

## Trouver un modèle pour des centrales de mobilités?

- Modèle difficilement viable sans subvention,
- Un besoin et une demande potentielle ... mais pour l'instant pas de modèle économique
- Le nouveau défi des parcs de stationnement est sans doute de s'adapter aux nouvelles mobilités en trouvant un modèle économique pertinent
- Partage des voitures et des places vont de paires dans ce modèle
- L'équilibre économique peut se faire par péréquation de l'activité stationnement avec celle des service à la mobilité.

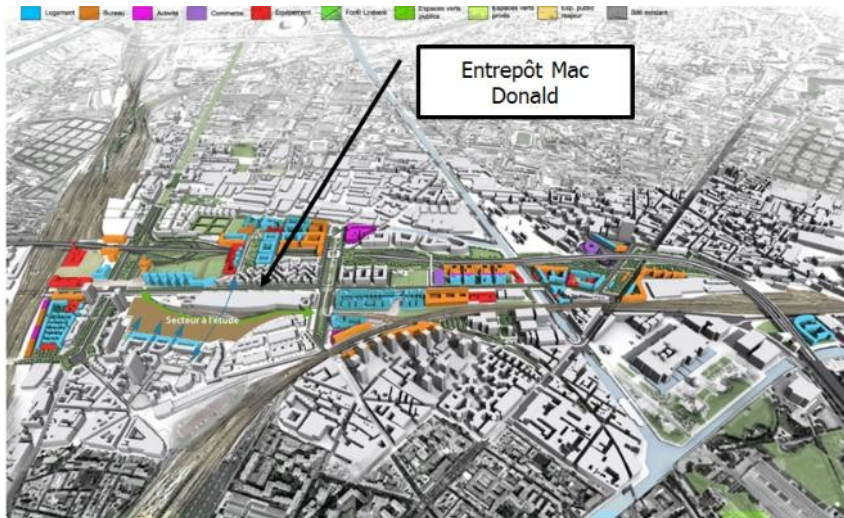


**Merci pour votre attention**

[www.sareco.fr](http://www.sareco.fr)

Eric Gantelet  
Egantelet@sareco.fr

# Entrepôts Mac Donald – Paris 19 ème (1/2)



**Entrepôts construits en 1969 pour une emprise au sol de 5,5 ha, au cœur de la ZAC Paris Nord Est (200 ha), racheté par la SAS Paris Nord Est en 2006**

**Renforcement très important de la desserte en transports en commun ( T3, M12, RER E, T8)**

**Programmation ( 165 000 m<sup>2</sup>) :**

2 000 emplois

1 100 logements

32 500 m<sup>2</sup> de commerces

16 300 m<sup>2</sup> d'équipements

**Parking de 1 300 places sur deux niveaux :**

Un niveau privatif réservé exclusivement aux logements (places nominatives)

Un niveau banalisé ouvert à tous

**Aucun portage public, l'ensemble du parking est un ouvrage de propriété privée**



# Entrepôts Mac Donald – Paris 19 ème (2/2)

## Montage :

Le gros œuvre du parking a été réalisé puis revendu aux investisseurs logement (pour la partie privée) et à un investisseur privé pour le parc mutualisé.

L'aménageur fixe un certain nombre d'obligation au preneur en termes de mutualisation, d'accueil des besoins du multiplex et d'horaires d'ouverture notamment.

## Leviers :

Emplacement du projet et programmes générateurs de nombreux visiteurs

Possibilité de sécurisation des risques pour l'investisseur parking : Demande complémentaire d'abonnés (bureaux...), possibilité d'accord avec les gros générateurs (cinéma, chèques parkings) sur une « consommation » annuelle minimale.

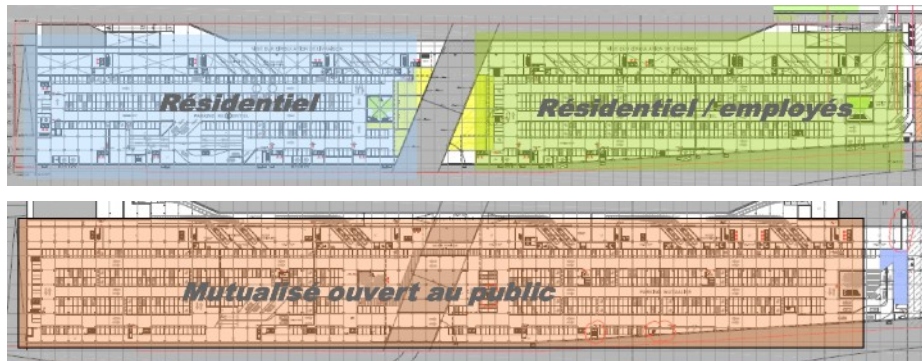
Absence de normes plancher (permet de dimensionner au plus juste)

## Freins :

Demande de limitation du foisonnement par certains preneurs

Limite réglementaire = à l'époque impossibilité de banaliser les places logements

**Avantages pour la collectivité : création d'une offre publique sans participation financière**





# Écoquartier de l'Union – Lille métropole (2/3)



## Parkings provisoires :

Durant la période de 2012 à 2020 au cours de laquelle l'offre en transports en commun devrait être renforcée, l'Aménageur a étudié la nécessité de créer des parkings provisoires, en particulier pour pallier aux incertitudes quant au phasage des opérations

## Leviers :

Maturation du sujet auprès des opérateurs dans le cadre de la négociation globale sur le projet

Solutions transitoires trouvées pour les premières opérations

Négociations au cas par cas



## Difficultés :

Prix du marché faibles

Crainte des opérateurs logement sur la commercialisation d'un produit en parking silo et une crainte des opérateurs économiques concernant le nombre de places disponibles par rapport au nombre de salariés

difficulté à cadrer juridiquement le contenu des négociations (tout se fait contractuellement dans le cadre des actes de vente)

**Premier parking mutualisé livré en avril 2014, le second prévu au deuxième trimestre 2015 et le troisième en 2016.**

**Aujourd'hui l'aménageur gère et porte le parking qui est ouvert**

# Écoquartier de l'Union – Lille métropole (3/3)

## Avantages de la mutualisation :

Mise en commun des besoins en stationnement, même si le foisonnement est faible :

- Création de parkings provisoires qui limitent le portage financier
- Création de parkings silos avec des couts à la place plus faible qu'en souterrain ce qui permet donc un prix de sortie des opérations plus faible
- Création de centrale de mobilité

Participe à l'objectif global de la collectivité dans sa politique de mobilité :

- Réduction de l'usage de la voiture en accompagnant les usagers dans la diversification de leurs modes de déplacement (centrale de mobilité)
- Réduction de l'impact de la voiture sur les espaces publics

Rationalisation de l'offre en stationnement





# Le quartier Danube à Strasbourg (1/3)

**ZAC de 7 hectares située en périphérie de l'hyper centre de Strasbourg, accessible depuis la ZAC en 15 minutes de Tramway.**

## **Programmation :**

670 logements

300 emplois tertiaires

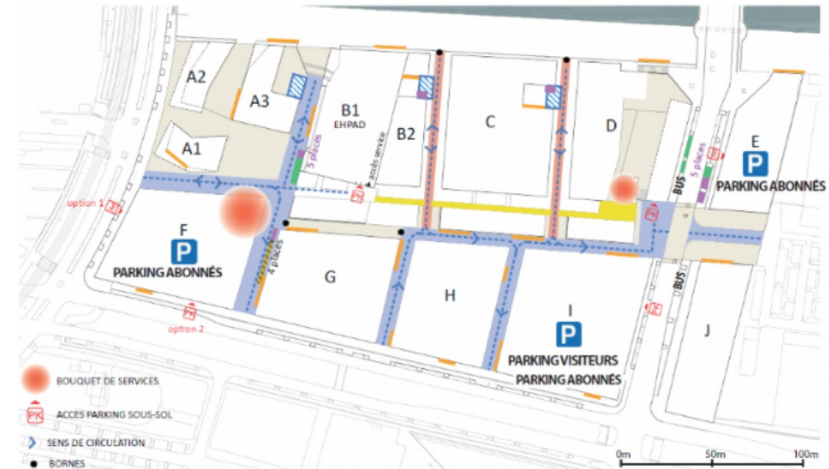
4 800 m<sup>2</sup> de commerces

7 600 m<sup>2</sup> d'équipements

## **PLU volontariste, notamment pour les logements :**

0,5 place par logement

Taux de venue en voiture de moins de 50%



## **Objectifs de la mutualisation :**

contexte géotechnique difficile : sols pollués et présence d'eau => volonté de ne pas creuser

Préoccupations environnementales : volonté d'encourager les modes actifs et de réduire la place de la voiture

Volonté d'expérimentation : quartier vitrine

**Trois parkings mutualisés dont un ouvert aux visiteurs grâce à une poche dédiée**



## Le quartier Danube à Strasbourg (2/3)

### Montage juridique :

L'aménageur (SERS) constitue une ASL et construit le parking

Les constructeurs et promoteurs rachètent des parts dans l'ASL pour répondre à leurs besoins réglementaires (après les ventes, l'aménageur se retire complètement de l'ASL).

L'ASL, par bail emphytéotique (50 ans) donne la gestion et l'exploitation de l'ouvrage

### Leviers :

Forte volonté de la ville et de la métropole, qui portent et soutiennent le projet,

La ZAC Danube a vocation à être exemplaire, certaines normes de stationnement très contraignantes, montages juridiques compliqués sont davantage acceptés par toutes les parties dans ce contexte d'expérimentation et de « vitrine ».



# Le quartier Danube à Strasbourg (3/3)

## Avancements :

Le plus petit parking (40 places) ne sera pas mutualisé, il devient un parking privé classique (un seul promoteur, professions libérales)

PC déposé pour le premier parking mutualisé (128 places)

La commercialisation des premiers logement commence difficilement :

- Contexte concurrentiel important
- Discours commercial peu attractif
- Dimensionnement des places : les premiers logements vendus le sont avec des places de stationnement

Les difficultés de commercialisation viennent essentiellement d'un **problème de dimensionnement** et de **discours commercial** (promoteurs peu habitués à vendre ce type de produit) et non du produit parking proposé (déporté et banalisé)

Mise en place du pass'mobilité regroupant : abonnement au bus, au tram, au service de vélo en libre-service, à l'autopartage et au stationnement dans les P+R

## Avantages de la mutualisation :

Réduction du nombre de places à construire

- foisonnement d'environ 20%
- 150 places économisées

Mise en place d'un stationnement innovant (test)



# Parc tertiaire à Besançon (1/3)



Exemple de parking en decking, source Duplipark

**Développement, sur 15 ans, d'un parc tertiaire de 92 000 m<sup>2</sup> à proximité de la gare TGV (située 12 km de Besançon)**

**Contrainte foncière forte : consommation de terrain limité à 23 hectares, solution de parc au sol peu pertinente**

## **Parking mutualisé de 540 places en silo :**

Construction en decking : parking silo métallique permettant modularité et progressivité de réalisation grâce à des modules de 100 à 150 places

Réalisation en temps réel avec les besoins constatés :

- Avec la réalisation du nouveaux programmes
- Sous l'effet du développement des transports en commun modifiant le taux de venue en voiture
- En tenant compte de la vacance fonctionnelle ou commerciale

Mesures conservatoires pour la transformation éventuelle en surface de bureaux (étages de 3,45 m de haut)

Prix de revient entre 12 et 13 k€ / place

## **Parking provisoire le temps de la sortie des opérations**

**Pas d'autres offre de stationnement à proximité (sauf parking gare : tarification peu adaptée aux pendulaires)**

## Parc tertiaire à Besançon (2/3)

### Financement supporté par 3 parties : le Promoteur, l'Exploitant et la CAGB

Le promoteur paie la différence entre le prix de revient réel (12 K€) et le prix « habituel » de vente (environ 8K€), soit 4 k€

L'exploitant achète les places au prix de construction moins la part promoteur, mais la capacité d'investissement de l'exploitant est estimé à 3 K€. Celui-ci achète les places à mesure de la construction des modules puis gère le parking

La collectivité prend en charge le solde, soit environ 5 k€ / place

### Montage juridique / opérationnel :

La SEM d'aménagement construit le parking

Le promoteur achète à la SEM les droits de construire (opérations immobilières) et verse une charge foncière incluant la contribution pour réalisation d'un « ouvrage privé à usage collectif » (le parking silo)

Une clause spéciale fait obligation au Promoteur d'imposer **aux futurs occupants de ces opérations** la signature d'abonnements (600 €/an) dans le parking par les occupants.

La SEM d'aménagement vend le parking à un investisseur

(Il est envisagé que l'Exploitant soit une SEM)

Chaque acheteur de surface tertiaire signe avec l'Exploitant, concomitamment à l'acte de vente avec le Promoteur, un engagement bilatéral de location de places

**Avancées : Volonté de la SEDD de lancer le 1<sup>er</sup> module de parking en lien avec le 1<sup>er</sup> immeuble « le Signal » dont le PC vient d'être approuvé et d'apprécier le retour d'expérience = opération vitrine.**



## Parc tertiaire à Besançon (3/3)

### Avantages de la mutualisation :

Permet de répondre à la contrainte foncière, construction en silo permise par la mise en commun des besoins en stationnement

La mise en commun des besoins en stationnement permet également de prévoir des parkings provisoires et d'adapter l'offre aux besoins réels constatés

Elle permet aussi d'anticiper une éventuelle évolution de la demande dans le temps en prévoyant des parkings mutables

**Avancées : Volonté de la SEDD de lancer le 1<sup>er</sup> module de parking en lien avec le 1<sup>er</sup> immeuble « le Signal » dont le PC vient d'être approuvé et d'apprécier le retour d'expérience = opération vitrine.**



Paul-Jean Robert - Août 2012  
Page sur l'urbanisme moderne à l'échelle d'at

# Les trois grandes familles de montages

## **Montage privé « multi – propriétaires » :**

- Copropriété
- Association Foncière Urbaine Libre (AFUL) lorsqu'une division en volumes est possible (Danube, Cœur de quartier...)
- La collectivité peut être l'un des propriétaires

## **Montage privé avec un investisseur unique : Pour que cette solution soit envisageable plusieurs conditions doivent être réunies :**

- Parking très rémunérateur (projets Parisiens par exemple )
- Multiples source de financement (participation de la collectivité, vente de droits d'usage sur plusieurs années...)

## **Montage public, la collectivité est maitre d'ouvrage :**

- Réalisation et exploitation de l'ouvrage (concession)
- Réalisation de l'ouvrage en VEFA puis :
  - Exploitation en régie
  - Désignation d'un exploitant

## **Quelque soit le montage l'accueil du public est possible**