

FICHE-OUTIL n°12

Normes de stationnement

1 OBJECTIFS ET METHODE

1.1 Cadre réglementaire (extraits)

- L'article L. 151-32 du code de l'urbanisme permet de fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser dans les secteurs avec une bonne qualité de desserte et lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation.
- L'article L. 151-35 du code de l'urbanisme stipule que pour les logements aidés, situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, ne peut être exigée la réalisation de plus de 0,5 place de stationnement par logement.
- L'article L. 151-36 du code de l'urbanisme stipule que pour les logements non aidés, situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, ne peut être exigée la réalisation de plus de 1 place de stationnement par logement.
- L'article L.152-6 du code de l'urbanisme permet de déroger en tout ou partie aux obligations de création d'aires de stationnement applicables aux logements lorsque le projet de construction de logements est situé à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, en tenant compte de la qualité de la desserte, de la densité urbaine ou des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement existantes à proximité ;
- L'article L.111-19 du code de l'urbanisme stipule que pour les commerces soumis à CDAC (plus de 1 000 m²), l'emprise au sol du stationnement ne peut excéder 75% de la Surface de Plancher de ce commerce.

1.2 Objectifs de l'outil

La politique du stationnement vise, conformément au SCOT et au PDU, à améliorer le cadre de vie des habitants tout en préservant et en améliorant le fonctionnement des secteurs concernés. Cette politique s'intègre dans une logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête de l'espace public.

Le PADD du PLU affirme la volonté de dissocier la possession de la voiture de son utilisation. Ainsi, le PLU encadre le stationnement à destination tout en permettant aux habitants de stationner leur véhicule à domicile.

1.3 Méthode de définition de la géographie du stationnement

Pour tenir compte des dynamiques urbaines et des spécificités du territoire métropolitain, la géographie du stationnement proposée tient compte de plusieurs facteurs :

1. La législation du stationnement
2. La qualité de la desserte,
3. L'armature urbaine,
4. Les tissus urbains.

Cette géographie du stationnement automobile concerne uniquement le stationnement résidentiel et le stationnement à destination pour les bureaux.

2 LES NORMES DU PLU²

2.1 La prise en compte de la législation en vigueur

Le code de l'urbanisme fixe des normes et des dispositions particulières dans les périmètres de 500 m autour des stations transports en commun lourds en fonction de la qualité de leur desserte.

La qualité de la desserte n'étant pas définie par les textes législatifs, le PLU de la MEL la traduit au regard de deux familles de paramètres :

- Les conditions de l'offre en transports collectifs (fréquence, amplitude horaire, diversité ...)
- Les aménités du secteur desservi (équipements, commerces, ...).

2.1.1 Les secteurs de très bonne qualité de desserte en transports en commun

Ce sont les secteurs offrant de très bonnes conditions de desserte (parfois plusieurs modes lourds) et les atouts de la centralité urbaine (densité de population d'emploi, de commerces et d'équipements).

Il s'agit des secteurs S0. S'y appliquent :

- les plafonds de norme fixés par la loi (art. L.151-35 et 36);
- les effets liés aux secteurs de bonne qualité de desserte en transports en commun.

2.1.2 Les secteurs de bonne qualité de desserte en transports en commun

Ce sont les secteurs offrant de bonnes conditions de desserte (autour des arrêts de tramway et de métro) et une certaine densité de population, d'emploi, de commerces et d'équipements.

En compatibilité avec le PDU, les périmètres en découlant correspondent aux DIVAT 1.

S'y applique la possibilité de déroger aux obligations minimales de stationnement (art. L.152-6).

2.1.3 Les autres secteurs

Les DIVAT 2 et 3 du PDU, ainsi que les secteurs hors DIVAT ne sont pas considérés comme ayant une qualité de desserte suffisante pour l'application des dispositions des articles cités en préambule.

2.2 La prise en compte des spécificités des territoires pour le résidentiel

La géographie du stationnement est établie en prenant en compte le **niveau d'armature urbaine** et la **nature des tissus urbains**. 3 secteurs s'en dégagent :

| N° | Tissu | Secteurs de stationnement | | | | | | | |
|----|---------------------------------|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | UCM | UCA | UCO | UVC | USE | UGB | UAR | UVD |
| 1 | Centralités | | | | | | | | |
| 2 | Mixte dense | | | | | | | | |
| 3 | Résidentiel de l'ère industriel | | | | | | | | |
| 4 | Résidentiel intermédiaire | | | | | | | | |
| 5 | Habitat collectif | | | | | | | | |
| 6 | Pavillonnaire | | | | | | | | |
| 7 | Résidentiel diversifié | | | | | | | | |
| 8 | Hameaux | | | | | | | | |

Les normes en résidentiel pour chacun des secteurs ont été fixées en cohérence avec l'analyse du taux de motorisation sur la MEL qui varie d'un peu moins de 1 place par logement à 2 places par logement.

| Norme résidentiel (hors logement social) | | | | |
|--|------------|---------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Secteurs | Mini exigé | Maxi exigible | Jusqu'à 160 m ² de SDP | Au-delà de 160 m ² de SDP |
| S0 | 1 pl./lgt | | | |
| S1 | | | | 1 pl./70m ² |
| S2 | 1 pl./lgt | 3 pl./lgt | 1 pl./80m ² | 1 pl./50m ² |
| S3 | | | | 1 pl./40m ² |

Pour le logement social, les normes sont calées sur les plafonds imposés par le code de l'urbanisme à savoir 1 place par logement en S1 à S3 et 0,5 place par logement en S0.

2.3 La prise en compte des spécificités des territoires pour le tertiaire

| Norme de stationnement pour le bureau + tertiaire (stationnement à destination) | | |
|---|---|--------------------------|
| Secteurs | Normes en nombre de place par m ² de Surface de Plancher | |
| | Mini | Maxi |
| S1 | | |
| S2 | 1,0 pl./50m ² | Non réglementé |
| S3 | | |
| S0 (DIVAT 1+) et DIVAT 1 | Non réglementé | 1,0 pl./60m ² |

Pour le stationnement à destination (bureau), il est possible de proposer des minimas et des maximas afin de calibrer l'offre de stationnement au regard des spécificités du territoire et de l'offre en transports collectifs et en aménités.

Pour les secteurs S1, S2 et S3, il est proposé un minimum de 1 place par 50 m² de Surface de Plancher (25 m² de SDP pour un emploi). Il n'est pas imposé de plafond.

Pour les secteurs bien desservis en transports collectifs, seul le stationnement à destination est réglementé. Pour ces secteurs, le nombre de place réalisable est plafonné (1 place pour 60 m² de SDP).

2.4 Les normes de stationnement pour les autres destinations

Les règles applicables aux autres destinations sont détaillées dans le livre I relatif aux dispositions générales applicables à toutes les zones.

3 L'UTILISATION DE L'OUTIL STATIONNEMENT

3.1 Forme de l'outil

Une cartographie délimitant les secteurs S0, S1, S2, S3 et les périmètres de 500 m de bonne qualité de desserte en transports collectifs permet d'établir la géographie du stationnement à laquelle les normes de stationnement sont associées.

Cette géographie est distincte de celle des zonages afin permettre une souplesse dans son application et de limiter le nombre de règlement de zones.

3.2 Les marges de manœuvre pour les communes

Les communes peuvent, de manière justifiée au regard du contexte local, changer le classement de tout ou partie de leur territoire si celui-ci est en secteur 1, 2 ou 3. Un secteur en S2 peut ainsi passer en S3 ou un secteur en S1 peut passer en S0.

En revanche, les normes propres à chaque secteur ainsi que celles s'appliquant aux autres destinations que l'habitation, sont fixes. Il en est de même pour la géographie des cercles de bonne qualité de desserte.