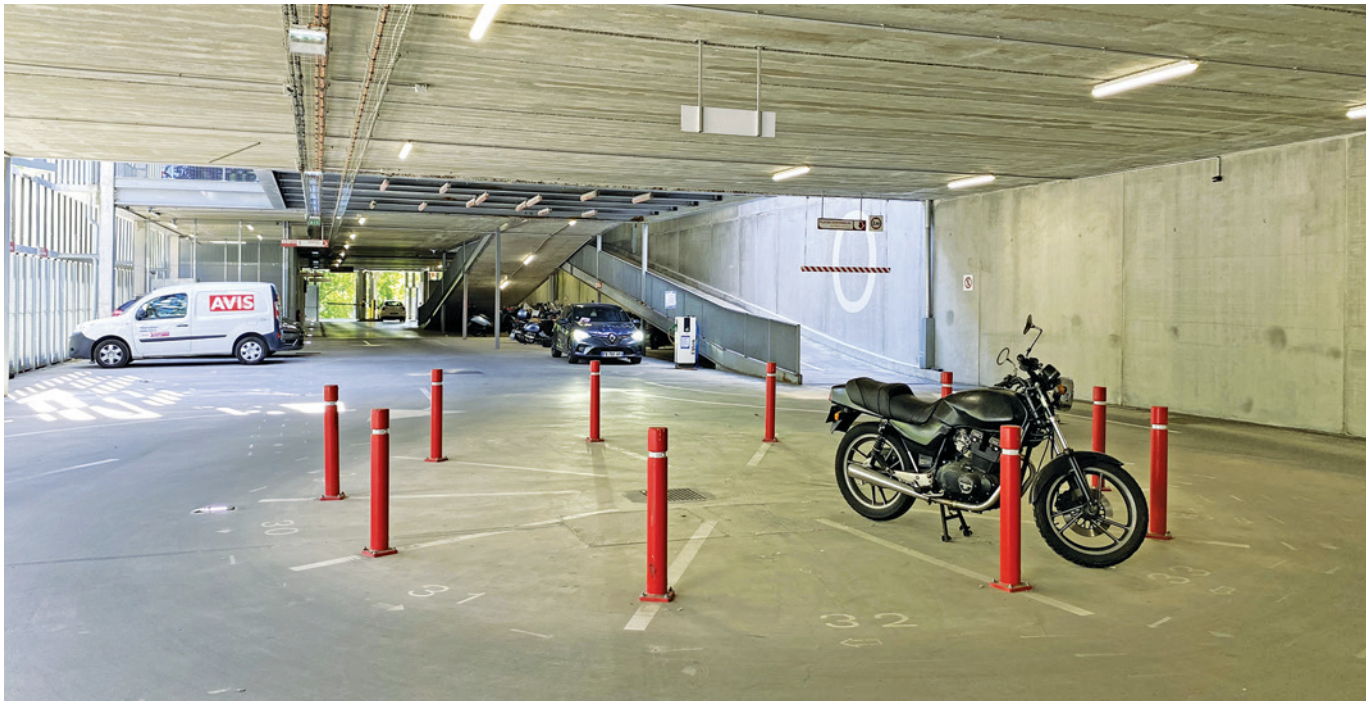
LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE DANS LES PLU

ANALYSE DE L'ARTICLE 12 DU PLU : UN DES OUTILS POUR MAÎTRISER LE STATIONNEMENT

NOTE n°215
JUIN 2022



© Apur

12,5 m²
est l'espace occupé par une place de stationnement pour une voiture (25 m² avec les circulations)

Dans le cadre de son accompagnement des collectivités à la révision des PLUi des territoires métropolitains et de la révision du PLU de Paris, l'Apur a documenté et comparé les normes et règlements liés au stationnement des véhicules motorisés dans les projets immobiliers.

Depuis la fin des années 1990 à Paris et 2000 dans la Métropole, on observe une baisse de la motorisation des ménages ayant entraîné une réduction des besoins en stationnement dans les constructions et confrontant certains gestionnaires de parking à des difficultés de commercialisation des espaces de stationnement. Par ailleurs, le lien entre utilisation de la voiture particulière et facilité de stationnement est démontré par de nombreuses enquêtes. Aussi, les politiques publiques se sont emparées de la gestion du stationnement comme d'un outil pour maîtriser l'usage des véhicules motorisés.

Une place de stationnement pour une voiture représente 10 à 12,5 m² (hors espaces de circulation). La maîtrise du stationnement des véhicules particuliers peut ainsi contribuer à la fois à développer des mobilités plus durables et à aller vers une réduction des m² de parking réduisant le coût de construction ou bien vers une autre utilisation d'une partie de ces espaces.

Un cadre réglementaire qui s'emboîte à toutes les échelles

La création d'espaces de stationnement dédiés aux véhicules motorisés est réglementée par le droit français dont plusieurs codes imposent des normes minimales et/ou maximales selon la destination dans le cadre de construction de bâtiments neufs ou de rénovation. C'est le cas du code de l'urbanisme et à l'échelle francilienne du PDUIF. Tout PLU ou PLUi se doit de respecter les normes établies dans ces documents prescripteurs.

Obligations mentionnées au code de l'urbanisme

Le cadre réglementaire du Code de l'Urbanisme (Art L151-31 à L151-37 et R151-44 à R151-46) détaille les obligations et possibilités en matière de création de stationnement dédié aux véhicules motorisés hors voirie (et sur voirie lorsque le PLU vaut PDU).

En particulier, pour les constructions à destination d'habitation, le code de l'urbanisme permet de fixer des normes minimales pour les espaces de stationnement des véhicules motorisés. Il n'est, cependant, pas possible de fixer de norme maximale. Toutefois, les normes minimales ne peuvent excéder une place par logement dans le cas de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, de logements locatifs intermédiaires, d'établissements assurant l'hébergement des personnes âgées ou encore de résidences universitaires.

Pour toutes les autres destinations, le code de l'urbanisme permet au PLU(i) de fixer des normes plafonds à ne pas dépasser.

En outre, le code de l'urbanisme prend en compte la qualité de la desserte en transports public, en limitant les exigences minimales imposables pour les constructions situées dans un périmètre situé à moins de 500 m d'une gare ou station de transport public guidé ou de TCSP (articles L151-35 et L151-36) et que la qualité de la desserte le permet. Ces exigences ne peuvent dépasser :

- 0,5 place par logement pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, les logements locatifs intermédiaires, les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées ou encore les résidences universitaires ;
- 1 place par logement pour les autres types de logement.

Dans ces périmètres à 500 m d'une gare ou station, il est également possible de fixer un nombre maximal d'aires de stationnement plus restrictif que sur le reste du territoire pour les destinations autres que le logement.

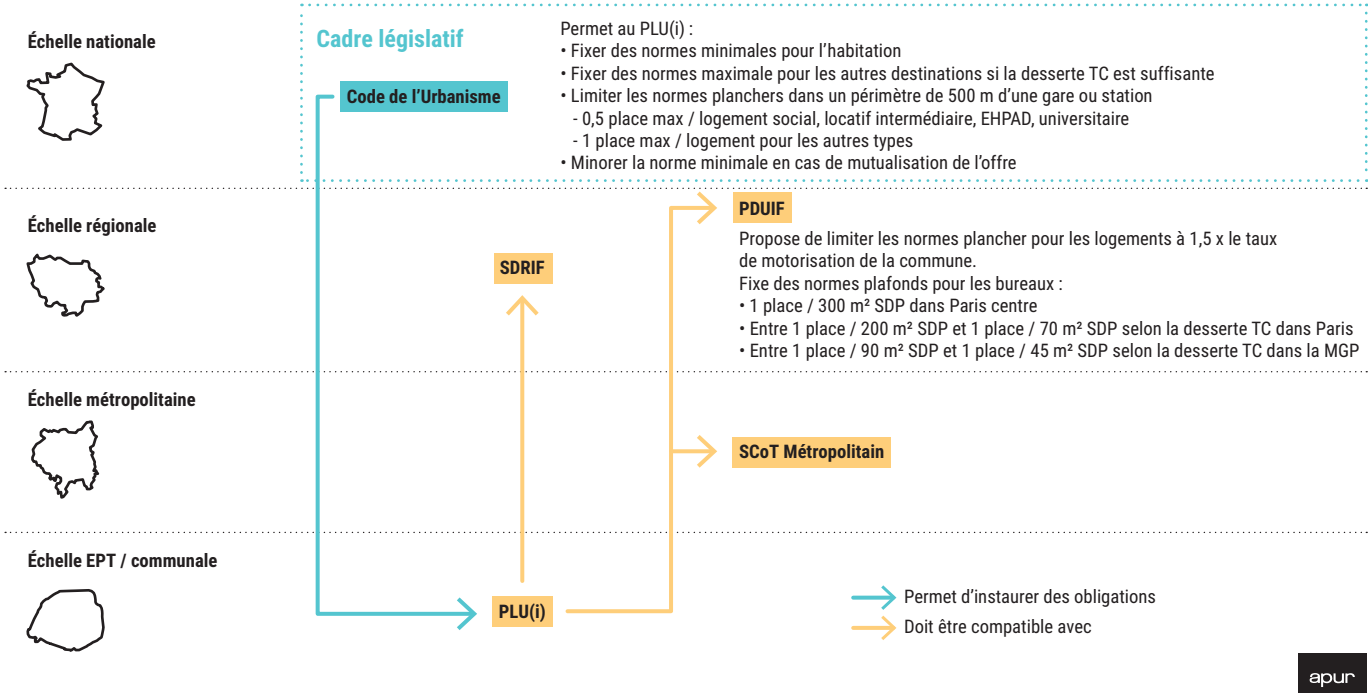
Le code de l'urbanisme prévoit également la possibilité d'une réduction de l'obligation jusqu'à 15 % dans le cas de mutualisation de l'offre de stationnement ou de mise à disposition de véhicules électriques ou de flotte d'autopartage.

Lorsque le règlement du PLU(i) comporte des obligations de réalisation d'aires de stationnement, il peut en préciser le type et les principales caractéristiques (électrification, dimension, dégagement nécessaire…).

Documents cadres applicables dans la Métropole du Grand Paris

Les PLU (ou PLUi) doivent être conformes avec les documents cadres nationaux tels que les codes de l'urbanisme (CU), de la construction et de l'habitation (CCH), de l'environnement (CE) ainsi que les documents cadres régionaux et métropolitains comme le PDUIF, le SDRIF, le PCAEM concernant en particulier le domaine du stationnement et des mobilités. Ainsi, lorsqu'un

ARTICULATION DES NORMES DE STATIONNEMENT DU PLU AVEC LES OBLIGATIONS DES DOCUMENTS CADRES



de ces documents cadres est modifié, les PLU(i) devront s'y conformer. La mise à jour des PLU(i) ne s'effectue pas de manière automatique dès modification des documents cadres avec lesquels ils sont compatibles. La mise en compatibilité s'établit et dans un délai prévu par la loi (3 ans pour le PDUIF en vigueur).

Actions et normes mentionnées au PDUIF

Le PDU peut donc orienter les PLU(i) du territoire qu'il couvre en imposant des bornes aux normes qui seront retenues dans les PLU(i). En Île-de-France, le PDUIF établit donc les lignes directives que tous les PLU(i) des collectivités doivent respecter.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté en 2014, en vigueur mais dont la révision est engagée sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités, consacre le défi 5 à « agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés » et se décline en 5 actions. L'action 5.3 en particulier vise à « Encadrer le développement du stationnement privé » et encourage à inciter, voire à imposer la réduction de l'offre de stationnement pour favoriser l'usage des modes de déplacements actifs.

Pour les habitations, le PDUIF impose que la norme minimale ne puisse pas dépasser un nombre de place supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune. Cette norme prend en compte la somme de l'offre de stationnement pour véhicule particulier et 2 roues motorisés. Cette mesure permet d'éviter que le PLU n'exige un nombre de places de stationnement trop élevé dans les nouvelles constructions à usage d'habitation. Cette limite recommandée à la norme plancher est un levier qui permet de maîtriser l'offre de stationnement créée, en l'absence de possibilité de pouvoir plafonner directement le nombre de places exigées pour les

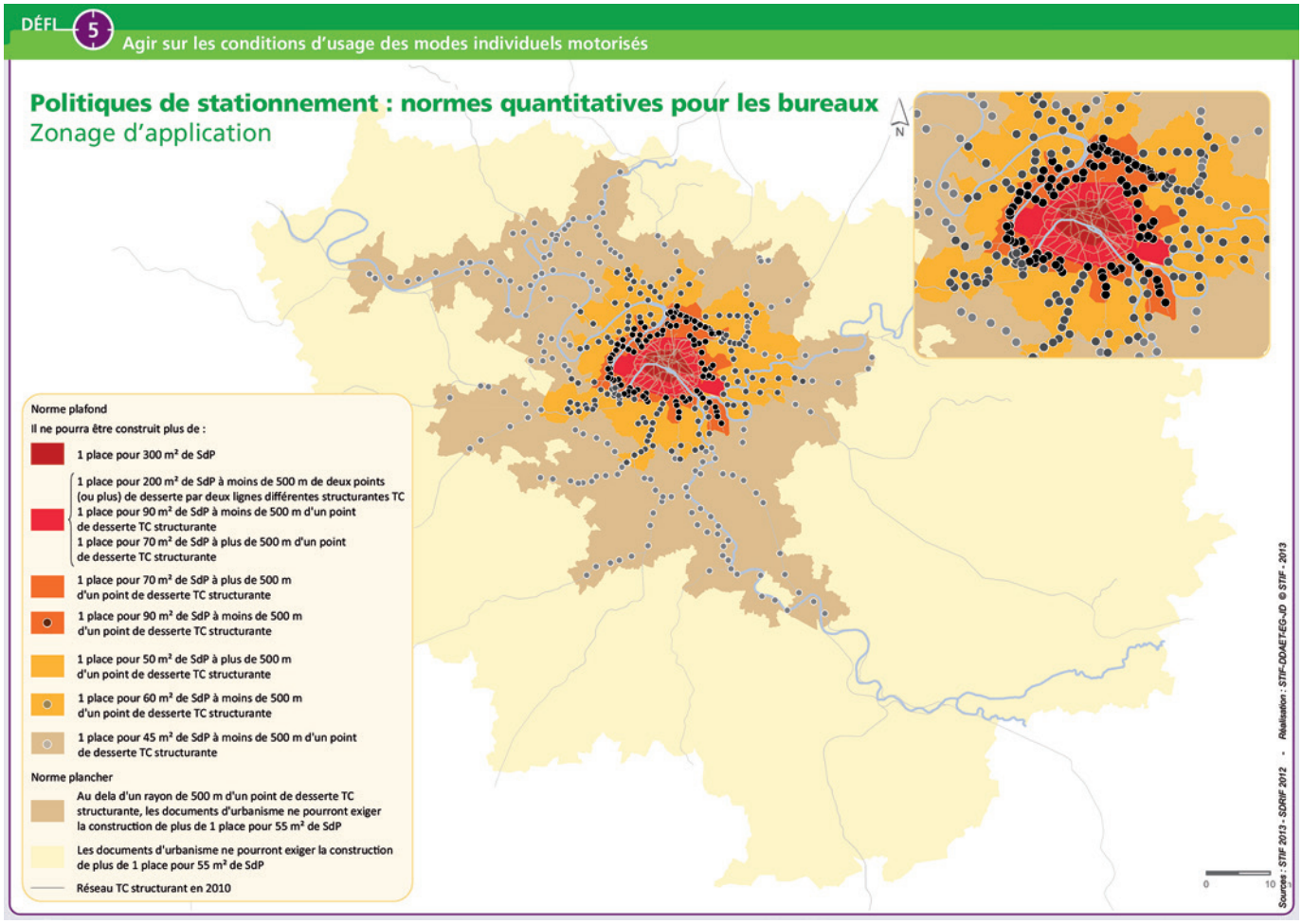
constructions à usage d'habitation. Le PDUIF prévoit également une exigence en matière de création de places permettant la recharge des véhicules électriques :

- soit la totalité des emplacements exigés au PLU(i) si l'exigence est inférieure à une place par logement ;
- soit l'équivalent d'une place par logement ainsi que le nombre de places exigées pour d'autres usages.

Pour les opérations de bureaux, le PDUIF prescrit des valeurs maximales à ne pas dépasser qui varient selon les communes et la desserte en transports collectifs à l'intérieur même des communes. Ces points de desserte, définis sur la cartographie ci-dessous extraite du PDUIF, sont les stations de métro, de tramway et du TZen, ainsi que les gares des lignes de RER ou de Transilien (projets y compris).

Modernisation du contenu des PLU

Les normes applicables au stationnement étaient précisées dans l'article 12 des PLU(i). Depuis la réforme du contenu des PLU (décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015), le stationnement constitue le 4e chapitre de la 2e partie du règlement consacrée aux caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères.



Source : PDUIF - Approuvé par la délibération du Conseil régional n°CR 36-14 du 19 juin 2014

Analyse comparée des normes dans les PLU en vigueur actuellement

Si les PLU(i) d'Île-de-France doivent tous répondre aux prescriptions imposées par le PDUIF en termes de normes de stationnement pour les véhicules motorisés, il est intéressant d'observer comment ces normes sont rédigées dans les PLU(i) de la Métropole du Grand Paris et dans d'autres métropoles françaises afin d'en extraire des exemples pouvant faire évoluer la rédaction des normes actuelles et mieux maîtriser l'offre de stationnement des véhicules motorisés tout en encourageant le développement des nouvelles pratiques et motorisations.

Le cas du PLU de Paris

Le plan d'aménagement et de développement durable du PLU actuel de Paris, dans son pilier - *Améliorer le cadre de vie quotidien de tous les Parisiens* – inscrit l'objectif de *« Faire respirer Paris en mettant en œuvre une nouvelle politique des déplacements »*. La régulation de l'offre en stationnement constitue un des leviers pour mieux gérer la circulation automobile. Dans cet esprit, le règlement du PLU de Paris vise à :

- **dissuader le stationnement sur le lieu de travail**, en imposant un nombre maximum de places à créer pour les véhicules motorisés dans les nouvelles constructions à usage de bureaux ou d'activités et en réduisant ce nombre dans les arrondissements centraux ;
- **réduire les obligations de créations de places** dans les constructions privées à usage d'habitation, en réduisant l'exigence minimale à zéro, en vue de favoriser le stationnement des vélos et modes alternatifs.

Dans le règlement du PLU de Paris, la rédaction des normes relatives au stationnement des véhicules motorisés s'inscrit donc dans cet esprit visant à accompagner la baisse de la motorisation des ménages parisiens en n'imposant plus la construction systématique de places de stationnement lors de la construction de logements, en limitant le nombre de places de stationnement construites dans les opérations de bureaux tout en instaurant des surfaces minimales obligatoires pour le stationnement des vélos.

Le PLU de Paris n'impose pas la création de places de stationnement pour les véhicules motorisés pour la construction d'habitation. Cela revient à positionner la norme plancher à zéro, répondant aux prescriptions du PDUIF et du Code de l'Urbanisme. Toutefois, cela n'empêche pas la création de ces places dont le nombre est dimensionné par le porteur du projet de construction. Si les promoteurs immobiliers avaient historiquement l'habitude de créer à minima une place par logement, les projets récents démontrent une réduction du nombre de places proposées (notamment pour les logements de petite taille), en cohérence avec la baisse de la motorisation des ménages parisiens et les difficultés rencontrées parfois de « vacance » de ces places.

Pour la construction de bureaux, le PLU de Paris impose des normes maximales plus restrictives que celles du PDUIF avec une logique différente selon l'arrondissement : 1 place pour 500 m² de SDP au maximum pour les 11 premiers arrondissements, 1 place pour 250 m² de SDP pour les 9 autres arrondissements.

Pour les autres destinations, le PLU de Paris n'impose pas de normes particulières. Les prescriptions du PDUIF et du code de l'urbanisme doivent donc être respectées.

De façon générale, le PLU de Paris impose que tout parc de stationnement réserve 2 % de sa surface (circulation non comprise) au stationnement des 2 roues motorisés (avec un minimum de 5 m²). Le nombre de places PMR et/ou de places

équipées de dispositifs de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides doit respecter les normes en vigueur dans le code de la construction et de l'habitat et le code de l'environnement.

Les normes prescrites au PLU de Paris sont exprimées sous la forme d'un pourcentage de la SDP créée ou transformée, facilitant la vérification de la conformité du projet par les services instructeurs des autorisations d'urbanisme.

Entre 2006 et 2020, les dossiers de permis de construire déposés en mairie ont permis la construction de 39 places de stationnement en moyenne par opération, pour une superficie moyenne de 32 m² par place créée (espaces de circulation et de manœuvre compris). Seulement 9 % des places créées relèvent d'opérations de logements et 16 % d'opérations de bureaux. La grande majorité des places de stationnement créées (près de 70 %) l'ont été dans des opérations mixtes accueillant des commerces, de l'activité, des établissements recevant du public et parfois de l'habitat bénéficiant dans ce cas d'un parking pouvant être mutualisé.

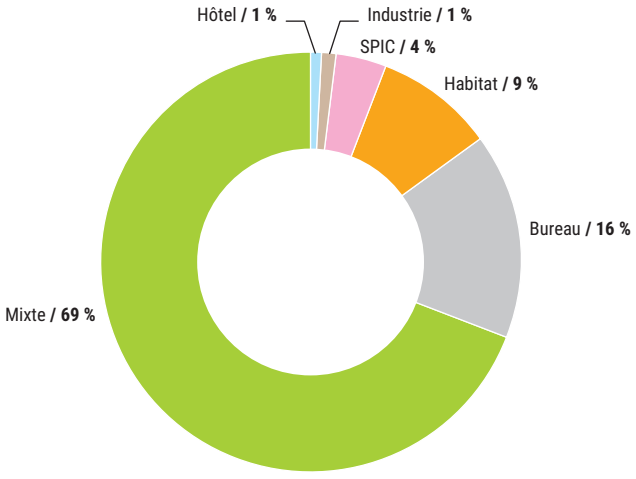
Au total, les 912 permis de construire étudiés dans la base de données ont créé près de 35 500 places de stationnement.

NORMES APPLICABLES AU STATIONNEMENT DES VÉHICULES MOTORISÉS DANS L'ARTICLE 12 DU PLU DE PARIS ACTUEL SELON LA DESTINATION

Destination	Norme	2 roues motorisés
Habitation	- Pas d'obligation de création de places de stationnement.	- Pas d'obligation de création de places de stationnement.
Bureaux	- Du 1er au 11e : 1 place pour 500 m² de SDP au maximum. - Du 12e au 20e : 1 place pour 250 m² de SDP au maximum.	- 2 % de la surface (circulation non comprise), avec un minimum de 5 m²
Aires de stationnement	- Respect des normes en vigueur concernant les places PMR et les installations nécessaires aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables.	
Autres destinations	- Pas de norme imposée, ni minimale ni maximale.	

Source : Ville de Paris - Traitement Apur

RÉPARTITION DES ESPACES DE STATIONNEMENT CRÉÉS DANS 912 DOSSIERS DE PERMIS DE CONSTRUIRE ÉTUDIÉS DÉPOSÉS ENTRE 2006 ET 2020



Source : Permis de construire, Ville de Paris

apur

© Apur

Centrale de mobilité dans la ZAC de l'écoquartier Fluvial de L'Île-Saint-Denis mutualisant l'offre de stationnement des logements et de l'espace commercial situé à proximité, accueillant du stationnement pour véhicules motorisés (VP et 2 roues), des services d'autopartage, du stationnement vélo sécurisé, des bornes d'avitaillement ainsi qu'un espace dédié à l'économie sociale et solidaire de 380 m² au rez-de-chaussée.
Architecte : K Architectures Sigwalt Herman

Le cas d'autres villes de la Métropole du Grand Paris

Les PLU métropolitains doivent respecter à minima les exigences prescrites dans le PDUIF en matière de stationnement des véhicules motorisés, selon le zonage indiqué. Toutefois, sur l'ensemble de la métropole, les normes minimales de stationnement des véhicules motorisés varient fortement d'une commune à l'autre, notamment lorsqu'on s'éloigne du cœur de la métropole. Plusieurs PLU imposent un minimum de 2 places par logement comme c'est le cas à Champs-sur-Marne (en zone UD).

De nombreux PLU de communes situées dans la métropole du Grand Paris prennent toutefois en compte la notion de quartier de gare au sens du code de l'urbanisme en proposant des normes différentes dans les périmètres de 500 m autour d'une gare. Ainsi à Rosny-sous-Bois les exigences minimales pour les constructions de logement sont réduites de 50 % dans le périmètre de proximité de la gare, ou encore de 15 % à Nogent-sur-Marne.

La question des normes de stationnement est parfois prise en compte dans les OAP développées dans certains PLU, mais de façon assez peu précise. L'OAP ZAC du Moulin à Orsay-Gif (PLU de la commune d'Orsay) vise à valoriser le transport en commun en incitant à une gestion du stationnement limitant l'offre via un dimensionnement et une mutualisation pour le stationnement hors habitat familial. L'OAP du secteur des Groues (PLU de Nanterre) préconise de « tendre vers une mutualisation du stationnement » sans pour autant quantifier l'impact de cette mutualisation sur les normes applicables. Le PLUi de Plaine Commune, dans l'OAP n° 16 concernant le secteur du Village olympique et paralympique 2024 prévoit de limiter la présence de la voiture au sein du futur quartier et rappelle les objectifs de mobilité durable prévus dans la ZAC de l'écoquartier fluvial dont la mutualisation du stationnement. Cela se traduit concrètement par la création d'une centrale de mobilité regroupant l'offre de stationnement à destination de plusieurs programmes voisins pour lesquels l'usage peut être mutualisé sur l'ensemble de la journée, du stationnement vélo ainsi que d'autres services de mobilité comme de l'autopartage.

Les normes en vigueur dans les grandes villes françaises

Le PLU de Paris est l'un des plus restrictifs pour la création de nouvelles aires de stationnement par rapport à ceux des autres villes françaises, dans la limite du Code de l'Urbanisme qui empêche l'instauration de norme plafond pour l'habitation. Avec l'absence d'obligation de construction de place de stationnement pour les habitations, Paris et Toulouse (en zone d'influence d'un TCSP) sont les seules [1] à ne pas exiger une offre de stationnement résidentielle. Toutefois, les normes appliquées dans les métropoles françaises se situent généralement entre 0,5 et 1 place par logement attendue à minima.

Si certaines villes exigent un minimum de places de stationnement pour les opérations de bureau dans certains secteurs (Strasbourg, Toulouse, Marseille et Rennes), 8 villes étudiées imposent des normes plafond allant généralement d'une place pour 120 m² de SDP à une place pour 40 m² de SDP à Grenoble, dans les secteurs les plus excentrés et les moins desservis par les transports urbains.

Certaines villes limitent également la construction de places de stationnement pour d'autres destinations : à Strasbourg et Grenoble pour les commerces ou à Bordeaux et Strasbourg pour les hôtels.

Des dérogations permettent de réduire le nombre de places de stationnement, notamment quand le PLU prévoit des règles en faveur de la mutualisation ou introduit des normes d'aménagement encourageant la gestion de l'énergie et la perméabilité des sols.

Les Métropoles de Bordeaux, Grenoble, Nantes, Rennes et Lyon promeuvent l'usage foisonné des places avec la possibilité de réduire de 20 %, 25 %, 30 % (voire 50 % à Rennes) le nombre de places de stationnement automobile créées pour les opérations de construction ou d'aménagement comportant plusieurs destinations autres que l'habitation. À Lyon, la mutualisation peut également passer par la réalisation d'un parc de stationnement commun pour tout ou partie de l'opération, lorsqu'au moins deux destinations (ou sous-destinations) générant des flux de personnes (bureau, commerce et activités de services, équipements d'intérêt collectif et services publics, centres de congrès et d'exposition, hébergement hôtelier et touristique) sont programmées, et comportant une SDP représentant au moins 20 % de la SDP totale de l'opération. D'autres critères sont requis pour s'assurer de la mise en place de conditions favorables à une mutualisation effective et pérenne.

Pour limiter l'artificialisation des sols et encourager une gestion autonome de l'énergie face à la demande croissante en électricité pour les véhicules motorisés, les Métropoles de Grenoble, Strasbourg et Bordeaux introduisent des normes dans leur PLU lors de la réalisation des aires de stationnement. À Bordeaux, la création de surfaces non imperméabilisées peut permettre de doubler l'aire de stationnement. À Grenoble, lorsque les places sont réalisées en surface et non couvertes, au moins 30 % de la surface dédiée au stationnement (places et circulations) doit recevoir un traitement paysager permettant d'infiltrer les eaux pluviales et/ou de végétaliser. De plus, il doit être prévu la production d'au moins 50 kWhef [2] par m² de surface de stationnement et par an dans le cas où l'aire de stationnement dépasse les 1 000 m² (places hors circulations). À Strasbourg, le nouveau PLU soumis à enquête publique en 2020 et approuvé en juin 2021 propose d'imposer l'installation de panneaux photovoltaïques dans 2 cas :

- *« Toute réalisation de stationnement aérien supérieur à 300 places de stationnement doit être équipée d'ombrières photovoltaïques accueillant a minima de 0,3 kWc de puissance photovoltaïque par place de stationnement.*
- *Toute réalisation de parking aérien en ouvrage de plus de 300 places doit être équipée sur le dernier niveau soit d'om-*

1 - Parmi les 10 villes étudiées : Paris, Lyon, Lille, Strasbourg, Grenoble, Toulouse, Marseille, Bordeaux, Nantes et Rennes.
2 - Kilowattheure d'énergie finale. L'énergie finale (kWhEF) est la quantité d'énergie disponible pour l'utilisateur final.

brières photovoltaïques en cas de stationnement aérien, soit de panneaux solaires photovoltaïques en toiture, dans les conditions suivantes : a minima 0,1 kWc de puissance photovoltaïque par place de stationnement.

Ces deux dispositions ne s'appliquent pas dans les cas suivants, lorsqu'il est démontré :

- *un faible ensoleillement de l'aire de stationnement ;*
- *une impossibilité de raccordement au réseau électrique ou d'autoconsommation. »*

Les difficultés de mise en œuvre et d'application identifiées

Les normes étant claires et simplement formulées, elles ne connaissent pas de difficultés particulières dans leur mise en œuvre. Toutefois, concernant le stationnement des véhicules motorisés, le curseur des normes doit être bien calibré pour répondre à deux enjeux complémentaires : prévoir le stationnement résidentiel dans les emprises privées pour alléger l'occupation de l'espace public d'une part, tout en maîtrisant la production de places de stationnement disponibles pour ne pas encourager à l'usage des modes motorisés. En parallèle, les politiques publiques s'orientent actuellement en faveur du développement d'espaces dédiés aux modes plus durables tels que le vélo et à des mutualisations pour augmenter le taux d'usages des places de stationnement automobile réduites en nombre.

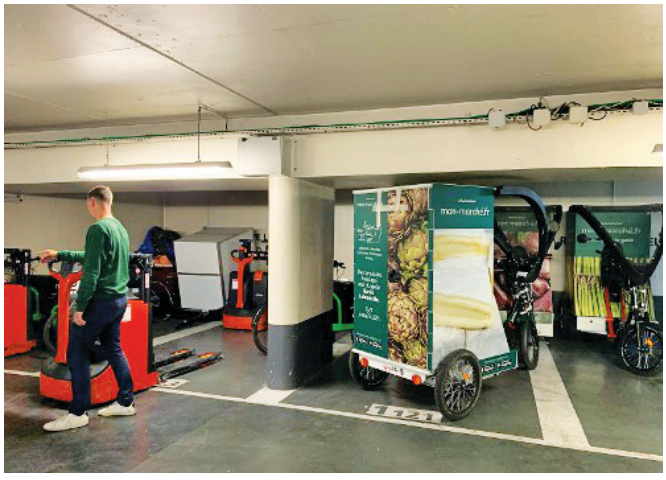
En outre, hormis pour les constructions à destination d'habitation ou de bureaux, les PLU(i) laissent bien souvent place à un vide concernant la maîtrise du stationnement des véhicules motorisés pour les autres types d'opérations, laissant les promoteurs choisir le dimensionnement des parkings pour les destinations commerces, équipements ou encore loisirs comme les cinémas.

Les promoteurs tiennent toutefois de plus en plus compte de l'évolution des pratiques de mobilité et de la baisse générale de la motorisation des ménages. En effet, si la demande initiale peut intégrer un grand nombre de stationnements, cette demande se réduit avec le temps, obligeant les promoteurs à ajuster le nombre de places dans l'avancement de leurs projets et/ou à anticiper de nouveaux usages possibles des espaces de stationnement. Les exemples de reconversion de parkings souterrains en espaces de logistique, sites d'agriculture urbaine ou espaces de loisirs et de culture sont de plus en plus nombreux.

© Apur

© CCO – C. Jacquet – Ville de Paris

Parcs de stationnement équipés de bornes de recharge électrique au MIN de Rungis et à Paris



© Apur

© Apur

Espace de livraison dans le parking Indigo Paris Harley // Prêt de vélo dans un parc de stationnement Vinci Park

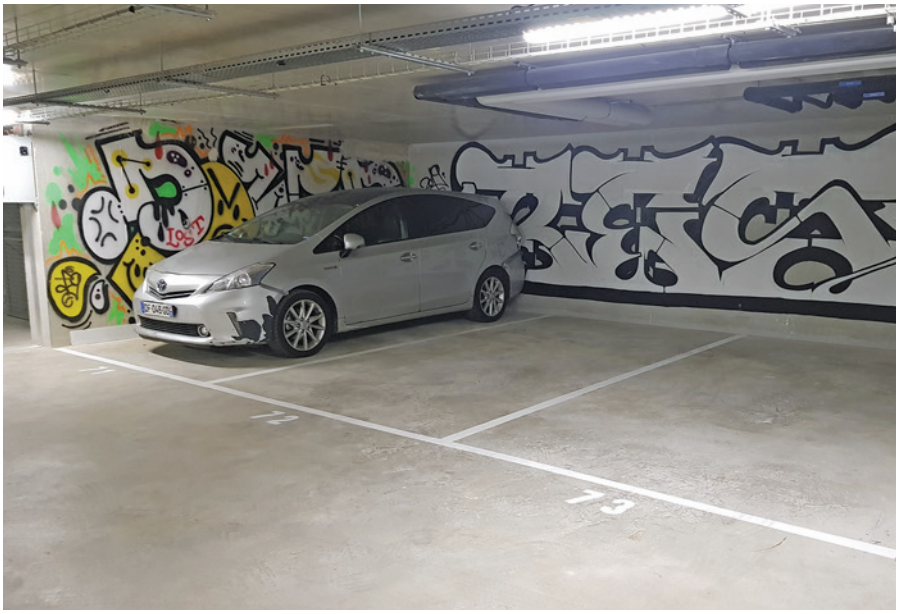
Les perspectives d'évolution

Accompagner la tendance à la baisse de la motorisation

Les normes de stationnement des PLU(i) et en particulier celui de Paris traduisent et accompagnent la baisse de la motorisation des ménages engagée depuis les années 90 à Paris et 2000 en petite couronne. Le taux de motorisation des ménages métropolitain a en effet connu une baisse de 7 % entre 1990 et 2017 (- 25 % à Paris). Cela se traduit concrètement par une réduction des besoins en stationnement, notamment résidentiel, permettant d'envisager la suppression de la norme minimale pour les constructions à usage d'habitation comme c'est déjà le cas à Paris et dans certains quartiers de gare. Toutefois, l'inversion de la logique normative n'est pas encore possible, tant que le code de l'urbanisme ne permet pas aux PLU(i) de restreindre les normes en imposant un maximum pour l'habitation.

En cohérence avec les objectifs de réduction des déplacements individuels motorisés affichés dans le PDUIF, il convient de maîtriser l'offre de stationnement disponible à destination. En effet, l'analyse des données de l'EGT de 2010 a montré que la part modale de la voiture est 2,5 fois plus élevée si l'employeur met à disposition du salarié une place de stationnement sur le lieu de travail. Toutefois, il convient de dimensionner l'offre à destination au juste niveau pour éviter un report trop important sur l'espace public déjà fortement sollicité par de nombreux usages dont le stationnement. Les mesures et normes incitatives à la mutualisation et au foisonnement présentes dans les PLU visent notamment à optimiser le taux d'usage de l'offre proposée, optimisant ainsi les m².

Les normes inscrites aux PLU(i) doivent également être cohérentes avec les objectifs d'occupation de l'espace public. Cela doit notamment être le cas des communes qui mettront en place le stationnement payant des deux roues motorisés avec un objectif de basculement de ce stationnement depuis l'espace public vers l'offre privée et les parcs de stationnement.


© Apur

Anticiper les nouveaux usages, nouvelles motorisations et nouvelles formes de stationnement

Dans la dernière décennie, de nouveaux usages impactant les formes et les espaces de stationnement sont apparus dans la sphère de la mobilité. Outre la nécessité d'anticiper la mise en place des ZFE avec l'implantation de bornes de recharges électriques dans les espaces de stationnement privés, les PLU(i) doivent également permettre d'adapter les espaces initialement prévus pour le stationnement des voitures pour qu'ils puissent accueillir des flottes partagées, des véhicules à 2 ou 3 roues aux formats diverses ou encore intégrer des espaces de logistique urbaine. Dans la dynamique de baisse de la motorisation des ménages, le PLU(i), généralement établi pour plus d'une décennie, doit anticiper la reconversion des espaces initialement demandés pour du stationnement, dès leur construction.

Les gestionnaires et propriétaires de parcs de stationnement expérimentent de nouveaux usages de leurs espaces avec la création d'espaces dédiés à la logistique, de fermes urbaines souterraines ou encore d'espaces de loisirs. Pour les parcs en superstructure, une reconversion possible en logements et/ou bureaux pourraient également être une option, si les hauteurs sous plafond le permettent notamment.

Enfin, les PLU(i) peuvent également imposer des modes de faire en imposant la désimperméabilisation des espaces de stationnement lorsque ceux-ci sont réalisés en extérieur.

ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES ENTRE 2007 ET 2017

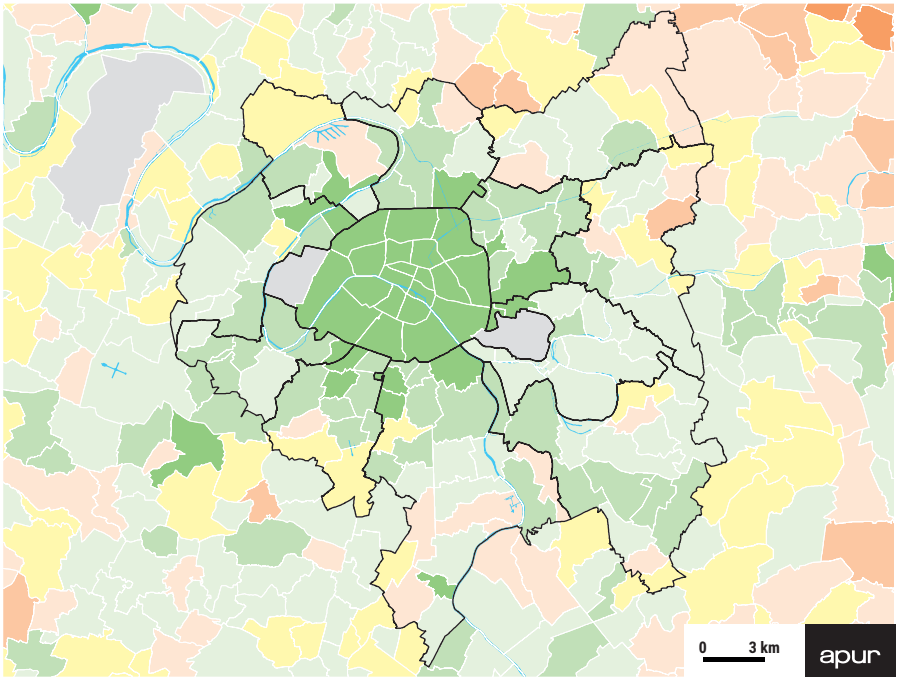
Baisse
- Inférieure à - 10 %
- De - 10 à - 5 %
- De - 5 à - 1 %

Stabilité
- De - 1 à 1 %

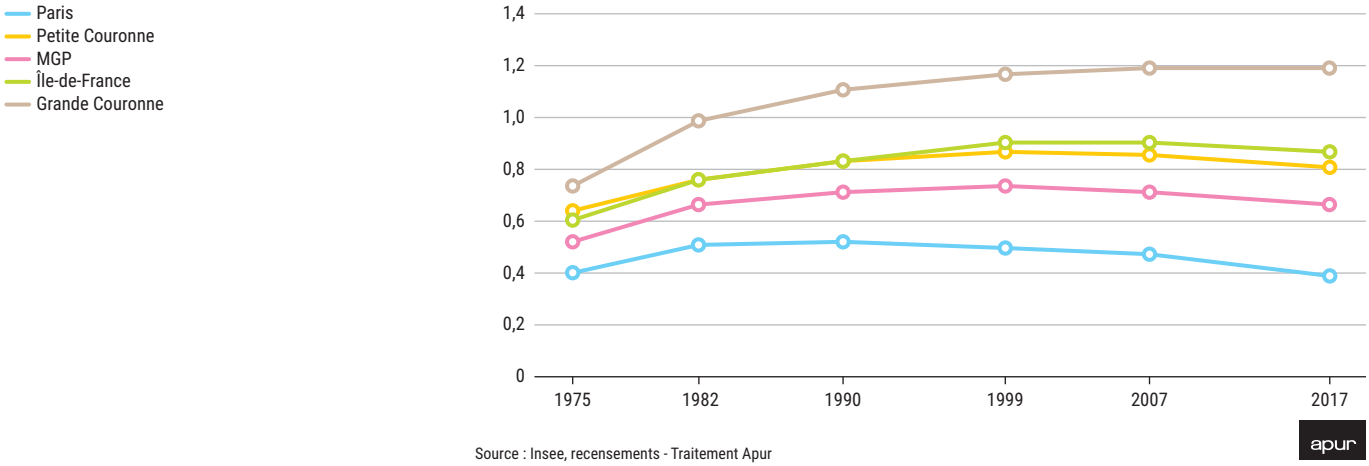
Augmentation
- De 1 à 5 %
- De 5 à 10 %
- Supérieur à 10 %

- Sans données pour 1 ou 2 années

Source : Insee, Recensements de la population



ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



Source : Insee, recensements - Traitement Apur

© Joséphine Brueder / Mairie de Paris

© Joséphine Brueder / Mairie de Paris

Forçage des endives, sur planches de culture // Cueillette des champignons, à la demande

Conclusion

La création d'espaces de stationnement dédiés aux véhicules motorisés dans les parcelles privées est réglementée par le droit français via des normes minimales et maximales selon les cas, applicables aux constructions de bâtiments neufs et parfois en cas de réhabilitation et changement de destination. Ces normes sont précisées dans le code de l'urbanisme. De surcroît, en Île-de-France, le PDUIF précise ces normes et tout PLU(i) se doit de respecter à minima les prescriptions du PDUIF et du code de l'urbanisme.

La mise en application du chapitre dédié au stationnement dans le règlement des PLU(i) est un outil précieux pour maîtriser l'offre de stationnement résidentiel d'une part, mais également à destination. En effet, pour les constructions autres que de l'habitation, le code de l'urbanisme permet aux PLU(i) d'imposer des normes maximales à ne pas dépasser, permettant de dimensionner l'offre au juste niveau pour permettre le stationnement sans pour autant inciter à l'usage des modes individuels motorisés.

Pour le stationnement résidentiel, l'équilibre est à trouver entre favoriser un stationnement sur les parcelles privées (et réduire la pression sur l'espace public) et maîtriser l'espace dédié aux modes motorisés, en cohérence avec la dynamique de baisse de la motorisation des ménages. Les PLU(i) ne peuvent donc pas imposer des normes maximales pour l'instant mais ont la possibilité de ne pas imposer la réalisation systématique de places de stationnement, notamment à proximité des infrastructures de transports urbains.

Dans le Grand Paris, de nombreux PLU(i) prennent ainsi en compte les secteurs situés à moins de 500 m d'une gare en réduisant les normes exigibles ou maximales ou encore en incitant à la mutualisation, au foisonnement ou au développement de solutions moins consommatrices d'espaces.

Dans un contexte de baisse de la motorisation des ménages, en cohérence avec les objectifs du PDUIF de réduction de l'usage des modes individuels motorisés et dans une logique d'accompagnement de la mise en place de la ZFE-m, les futurs PLU(i) et PLU bioclimatique devront adapter la rédaction des normes de stationnement afin d'anticiper l'équipement de bornes de recharge électriques sur les parcelles privées, de s'adapter aux nouveaux modes de déplacements et formes de motorisation (autopartage, véhicules à 2 ou 3 roues), de prendre en compte l'éventuelle mise en place du stationnement payant pour les 2RM, mais également d'anticiper une possible reconversion des espaces dédiés au stationnement vers de nouveaux usages. Enfin, la mutualisation et le foisonnement pris en compte à l'échelle d'un quartier ou d'une opération d'aménagement pourront permettre d'optimiser l'espace et l'usage des aires de stationnement aménagées.

© Vincent Vidal

Le parking Saint Paul dans la ZAC Franciades Opéra à Massy - Opéra (ligne 18)

Directrices de la publication :
Dominique ALBA
Patricia PELLOUX

Note réalisée par : **Pauline CHAZAL, Anaïs LO PINTO**

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Photos et illustrations :
Apur sauf mention contraire

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :