

Atelier « stationnement et covoiturage »

Rappel de l'objectif :

Le stationnement est une thématique que l'on retrouve dans une majorité de PLU(i). C'est en effet une compétence communale forte et qui touche de près l'ensemble des activités économiques ainsi que l'habitat et le cadre de vie des administrés. Cependant, l'approche globale consistant à prendre en compte le stationnement de tous les modes de déplacement, sur l'espace public et privé, est rarement présente.

Les freins identifiés sont souvent relatifs au défaut de connaissance de l'offre et de la demande, mais également à la prédominance de la voiture particulière.

Les participants sont invités à s'interroger sur les leviers à mobiliser mieux prendre en compte le stationnement dans les PLUi et encourager la pratique du covoiturage.

La définition d'une réelle politique du stationnement dans le PLUi, s'appuie sur un **diagnostic** portant sur :

- **Les usages du stationnement :**
 - **les modes de déplacement :** voiture, vélo, camping-car, taxi, livraison ... ;
 - **les principaux lieux** concernés : écoles, commerces, secteurs de loisirs ... ;
 - **la durée et les horaires.**
- **Les besoins identifiés.**



S'appuyer sur des données chiffrées et techniques mais solliciter aussi l'avis des associations et de la population. Prendre en compte les initiatives citoyennes et locales telles que Mobigo, Rezipouce, Diviapouce...



Le rapport de présentation synthétise ces informations.

Fort de ces éléments de diagnostic, la collectivité pourra alors **définir une politique du stationnement qui sera intégrée dans son projet de territoire.**

La réflexion doit porter sur :

- **Les moyens à mobiliser pour répondre aux besoins :** localisation des emplacements, mutualisations possibles, ... ;
- **Les freins identifiés** (psychologiques : liés à l'accès aux commerces par exemple, difficultés de sensibilisation...);
- **L'articulation de la stratégie du stationnement** avec d'autres thèmes tels que les déplacements en modes doux, les commerces, ... afin de construire un maillage du territoire cohérent (zones U, AU)



Certaines actions peuvent être impulsées par la dynamique portée par le PLUi, et s'appuyer sur les outils qu'il met en oeuvre : tarification du stationnement, expérimentation de plates-formes auto-stop ou covoiturage, sensibilisation des jeunes et des enfants, ...



La politique de structuration de l'offre de stationnement est déclinée dans les **orientations du PADD***.

Les choix opérés en matière d'offre de stationnement et de localisation des zones U et AU sont **justifiés dans le RP***

Les espaces dédiés au stationnement mutualisé ou non sont identifiés dans **les OAP* ou via les emplacements réservés dans le règlement.**



Le règlement peut fixer des obligations minimales de stationnement vélos pour les habitations et bureaux et fixer des obligations de stationnement avec bornes de recharges électriques.

Il peut augmenter le plafond des aires de stationnement annexes à un commerce articles L.151-30 à L.151-37 du code de l'urbanisme.

Atelier « stationnement et covoiturage »

* Sigles : RP : rapport de présentation

PADD : projet d'aménagement et de développement durable

OAP : orientation d'aménagement et de programmation

Article L151-30 : Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux.

Article L151-31 : 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 auto-partage

Article L151-32 : Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation.

Article L151-37 : Le plan local d'urbanisme peut augmenter le plafond défini à l'article L. 111-19 pour le fixer à un niveau compris entre les trois quarts et la totalité de la surface de plancher affectée au commerce.