



DU PLU AU QUARTIER DURABLE, DU QUARTIER DURABLE AU PLU...

QUELLES PLACES POUR LES VOITURES ?

Cette fiche est adaptée à de petites communes qui ne disposent pas d'une offre en transports en commun. Si les pratiques de covoiturage peuvent être encouragées, les ménages sont souvent dans l'obligation, du fait de l'éloignement de leur domicile et de leur lieu de travail, d'avoir 2 voitures.



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES

éco
quartier

CE QU' AUTORISE OU INTERDIT LE PLU

Le règlement du PLU impose parfois un nombre minimum de places de stationnement à traiter « sur l'emprise du terrain ». Cela implique que tous les lots soient directement desservis par une voie automobile. Cela interdit également de dissocier le stationnement de la parcelle.

Le règlement du PLU impose très fréquemment un retrait systématique des constructions de 5 m par rapport à

l'alignement sur rue. Cela implique une grande répétitivité des implantations et donc un risque de monotonie du paysage.

Le stationnement privatif est alors presque toujours positionné devant la maison, sur la largeur formant un jardin d'accueil parfois surdimensionné (favorisant aussi l'étalement urbain).

CE QUE L' ON PEUT VOULOIR DÉVELOPPER DANS UN QUARTIER DURABLE

1 Des voitures effectivement et durablement stationnées sur la parcelle en garantissant l'intégrité des espaces publics

Un premier pas qui ne bouscule pas totalement les pratiques actuelles



> Garantir à long terme la possibilité de 2 places de stationnement privatives non closes par logement

2 Permettre de dissocier le stationnement de la parcelle habitée

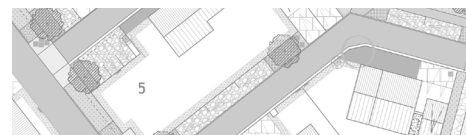
Une démarche plus volontaire, qui modifie les pratiques habituelles



> Tendre vers une meilleure qualité de vie, les espaces n'étant pas uniquement conçus autour de la voiture.

3 Des places de stationnement mutualisées

Une démarche volontaire



> Sans perturber l'offre globale en stationnement à l'échelle du quartier, tendre à réduire les places privatives au profit des places publiques.

Trop souvent les habitants garent leur voiture dans la rue, le garage servant par exemple d'atelier de bricolage ou ayant été transformé en bureau...

L'objectif est donc de garantir 2 places de stationnement privatives effectives à long terme sans pour autant exiger plus de 2 places privatives.

Il ne s'agit pas d'interdire le garage. Toutefois, celui-ci n'est pas comptabilisé comme une place garantie à long terme. Sa constructibilité dépendra alors du plan de composition et du document graphique et non plus de la règle écrite du PLU.

Privilégier l'orientation solaire des maisons et des jardins,

Varié les ambiances et ménager des espaces piétonniers tranquilles, à distance de la circulation automobile,

Réduire le linéaire de voirie automobile, de manière à contenir les coûts d'aménagement et rééquilibrer les dépenses au profit de la maîtrise des prix de vente et d'espaces publics de sociabilités (ex : aire de jeux...).

Cette 2ème possibilité peut bien sûr être combinée aux autres.

Il s'agit là encore de garantir à l'échelle du quartier un nombre suffisant de places de stationnement non closes afin d'éviter que du stationnement sauvage ne vienne encombrer les espaces publics et dégrader potentiellement les espaces verts. Cela tout en recherchant une plus grande souplesse d'utilisation. Certaines familles peuvent n'avoir qu'une voiture, d'autres trois. La mutualisation sur l'espace public d'une part des places de stationnement non closes peut répondre en partie à ces situations.

Dans la mesure où il n'est exigé que 2 places de stationnement non closes (et pas nécessairement de garage), autoriser à abriter, couvrir les véhicules et prévoir la possibilité de sécuriser les deux roues.

ALLER PLUS LOIN

/ Soigner la qualité d'aménagement des aires de stationnement dans les espaces publics comme privés

Penser à des aménagements qui limitent l'imperméabilisation du sol et apporter un soin particulier à l'intégration paysagère des surfaces privatives dédiées aux voitures. Pour cela :

- > Inciter la mise en oeuvre de matériaux ou dispositifs perméables,
- > Encourager les aménagements ménageant une place au végétal : bandes de roulement, pavés enherbés, pavés non jointoyés, terre-pierre...
- > Eviter que les zones de stationnement privatives n'accentuent la présence visuelle de l'enrobé noir.

LES PISTES D'ÉVOLUTION DE LA RÉDACTION DU PLU

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) prennent particulièrement sens en amont d'opérations d'aménagement d'initiative privée. Elles expriment, en amont de la règle, les attentes de la collectivité en termes de programme (ex : densité minimale) et de qualité urbaine, en laissant une certaine liberté de conception : c'est l'esprit des OAP qui doit être respecté (notion de compatibilité).

S'agissant d'opérations d'initiative publique, la maîtrise publique permet d'envisager encore d'autres options, détaillées ci-après. Très souples, elles visent à garantir la dimension durable des projets d'aménagement, grâce à la richesse des prescriptions et préconisations auxquelles elles aboutissent.

1^e HYPO THÈSE

Un zonage large englobant plusieurs secteurs de projets

Privilégier une rédaction de la règle du PLU qui ouvre la possibilité de dispositifs autres que ceux du règlement dans le cadre d'une opération d'ensemble (Permis d'Aménager, ZAC, permis de construire groupé...).

« D'autres cas de figure seront possibles dans le cadre d'opération d'ensemble. »

Les documents propres à l'opération d'ensemble (ex : règlement de lotissement écrit ou un cahier des prescriptions de ZAC, un règlement ou document graphique...) viendront alors expliciter et qualifier le projet.

2^e HYPO THÈSE

Un zonage spécifique

Privilégier un règlement le plus léger possible sur les secteurs où la collectivité est en capacité de maîtriser le contenu du document graphique de référence de l'opération.

1^{ère} possibilité / Dans le cas où le stationnement reste privatif et directement associé à la parcelle

Des voitures effectivement et durablement stationnées sur la parcelle pour des espaces publics plantés préservés.

> Demander 2 places de stationnement non closes (aérienne et/ou abritées) par logement.

2^{ème} possibilité / Dans le cas où le stationnement reste privatif mais n'est pas nécessairement directement associé à la parcelle

Un quartier qui ménage la place nécessaire aux voitures mais qui n'est pas conçu autour de la voiture.

> Dissociation du stationnement : autoriser à aménager le stationnement privatif sur une unité foncière privée détachée de l'unité foncière de la maison, à distance raisonnable en termes d'usage au quotidien.

> Dans la mesure où il n'est exigé que 2 places de stationnement non closes (et pas nécessairement de garage), autoriser à les abriter, les couvrir et prévoir la possibilité de sécuriser les deux roues.

> Ne pas imposer de retrait systématique des constructions par rapport à la rue.

> Veiller à ce que les surfaces constructibles autorisées (règlement écrit et graphique) permettent la construction de surfaces de stationnement des deux-roues* (local intégré au volume de l'habitation (garage ou dépendance), annexe de type abri de jardin, garage à vélo correctement dimensionnée...

* en cohérence avec les obligations de l'article L123.1.12 du Code de l'urbanisme

3^{ème} possibilité / Dans le cas où la gestion des places de stationnement peut être en partie collective

Des places de stationnement mutualisées

> Ne pas imposer un nombre de places privatives à l'échelle de la parcelle mais exiger, à l'échelle de l'opération, un nombre de places non closes, privatives et publiques.

ALLER PLUS LOIN

/ Soigner la qualité d'aménagement des aires de stationnement dans les espaces publics comme privés

Optimiser les outils à disposition : les cahiers de prescriptions.

A prévoir dans les cahiers des prescriptions :

- > Avec visa préalable au dépôt du PC : prescription (obligatoire)
- > Sans visa préalable au dépôt du PC : recommandation (facultative)
- > Lister les matériaux autorisés (en excluant par exemple l'enrobé rouge).
- > Définir la surface imperméabilisée maximale autorisée.

LE STATIONNEMENT DANS UN QUARTIER DURABLE, UNE COHABITATION APAISÉE

CE QUE L' ON PEUT VOULOIR DÉVELOPPER DANS UN QUARTIER DURABLE

1 Garantir 2 places de stationnement privatif effectives à long terme

2 places privatives non closes : 2 places aériennes ou 1 place aérienne et 1 place abritée

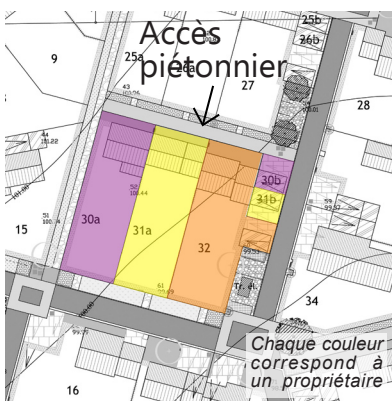


Stationnement aérien et abrité
Architecture contemporaine
Rezé (44) - Lotissement Les Sureau



Stationnement aérien et abrité
Architecture d'inspiration traditionnelle
Pont-St-Martin (44) - Le Haugard 3

2 Permettre de dissocier le stationnement de la parcelle habitée



Abri voiture dissocié de la parcelle principale
Marigny-Brizay (86) - Les Fonds Gautiers



Stationnement dissocié
Vern-sur-Seiche (35)

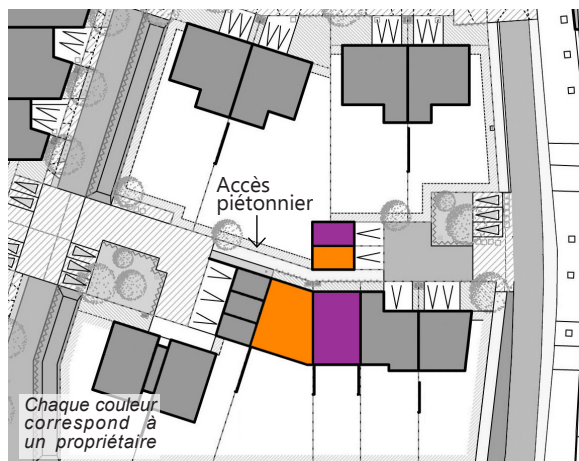


ZAC de la Haute Abbaye - Vern-sur-Seiche
Source : Maryvonne Rigourd et Isabelle Hiault



Stationnement dissocié et cheminement piétonnier tranquille
Vern-sur-Seiche (35)

2 Permettre de dissocier le stationnement de la parcelle habitée (suite)



Abri voiture dissocié de la parcelle
Pont-St-Martin (44) – Le Haugard 3

Stationnement dissocié et cheminement piétonnier tranquille
Pont-St-Martin (44) – Le Haugard 3



Pont-St-Martin (44)
– Le Haugard 3



Abri voiture dissocié du logement
Treize-Septiers (85) – La Papinière



3 Soigner la qualité d'aménagement des aires de stationnement et limiter l'imperméabilisation des sols



Pont-St-Martin (44) – Le Haugard 3

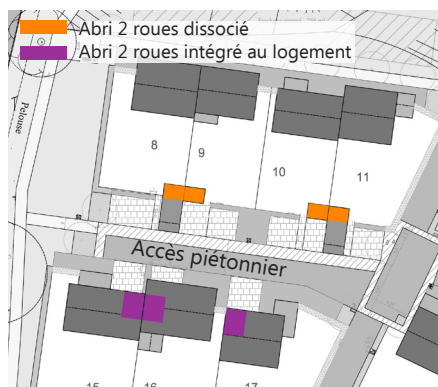


Les Herbiers (85) – Val de la Pellinière



Angers (49)

4 Permettre un stationnement sécurisé potentiel pour les deux roues dans le garage ou en annexe ou dépendance lorsqu'il n'y a pas de possibilité de garage



Casson (44) – Le Clos du Plessis



Image de synthèse des carports
Casson (44) – Le Clos du Plessis



Lotissement Les Sureau - Rezé (44)

LE RÉGLEMENTAIRE

RETOURS D'EXPÉRIENCE

EXEMPLES DE RÉDACTION DE LA RÈGLE QUI NE NÉCESSITENT PAS DE MODIFICATION

- > A la fin des articles concernés, « D'autres cas de figure seront possibles dans le cadre d'opération d'ensemble. »
- > Le stationnement s'organise dans le respect des principes définis par le document graphique
- > Les constructions s'implantent dans le respect des principes définis par le document graphique.

NOTA :

La règle proposée n'exclue pas la possibilité de faire un garage.

Le garage n'est par contre pas comptabilisé comme une place garantie à long terme, et sa constructibilité dépendra alors du plan de composition et du document graphique et non plus de la règle écrite du PLU.

DES EXEMPLES D' AJUSTEMENTS DE LA RÈGLE DU PLU AYANT POSÉE PROBLÈME

Pont-Saint-Martin (44)

AVANT MODIFICATION

Art ZC 12 - Stationnement (avant modification) :

Afin d'organiser le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations **en dehors des voies publiques**, les normes minimales sont les suivantes :

12.1 Constructions à usage d'habitation

3 places de stationnement par logement (habitat individuel) dont deux au moins accessibles directement depuis la voie publique, avec portail éventuel. Pour les opérations de maisons locatives groupées il sera exigé 2 places par logement.

APRÈS MODIFICATION

Art ZC 12 - Stationnement (après modification) :

12.1. NOMBRE DE PLACES

Il est demandé de **1 à 3 places de stationnement privatives par logement, telles que définies par le plan de composition parcellaire de la ZAC.**

A noter que le plan de composition a été validé préalablement à la modification du règlement de manière à garantir une offre globale d'environ 3 places par logement.

Marigny-Brizay (86)

AVANT MODIFICATION

Art UAa6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (avant modification) :

A - pour les constructions nouvelles :

1 - **Le retrait minimal d'implantation des constructions sera de cinq mètres (5,00 m) par rapport à l'alignement** sauf indication plus précise reportée sur le schéma d'aménagement de zone et sur le plan de zonage.

2 - Dans le cas d'un secteur comprenant des bâtiments déjà implantés à l'alignement, les constructions (maisons d'habitation et annexes) pourront être implantées à l'alignement pour préserver le caractère du tissu bâti ancien.

3 - Les annexes et servitudes pourront être :

- soit attenantes au bâtiment d'habitation (intégrées harmonieusement au gabarit de la construction à usage d'habitation).
- soit non attenantes au bâtiment d'habitation : **dans ce dernier cas, un retrait d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement** ou une implantation jumelée avec une construction mitoyenne équivalente devra être respectée.

APRÈS MODIFICATION

Art UAa6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (après modification) :

Création d'un sous-zonage AUae

A - pour les constructions nouvelles :

1 - Les constructions nouvelles pourront être implantées **à l'alignement ou avec un retrait minimum de un centimètre (1 cm).** L'implantation suivra, le cas échéant, les indications reportées sur le schéma d'aménagement de zone ou sur le plan de zonage.

2 - Dans les secteurs AUa, les annexes et dépendances pourront être :

- soit attenantes au bâtiment d'habitation (intégrées harmonieusement au gabarit de la construction à usage d'habitation),
 - soit non attenantes au bâtiment d'habitation : dans ce dernier cas, un retrait d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement ou une implantation jumelée avec une construction mitoyenne équivalente devra être respectée.
- 3 - Dans le secteur AUae, les annexes et les dépendances pourront être implantées **à l'alignement ou avec un retrait minimum de un centimètre (1 cm).**

Marigny-Brizay (86)

AVANT MODIFICATION

Art UAa12 - Stationnement (avant modification) :

Il est demandé de prévoir **sur l'emprise du terrain** un emplacement situé dans le bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci :

- Constructions à usage d'habitation :
- 2 places par logement

APRÈS MODIFICATION

Art UAa12 - Stationnement (après modification) :

Il est demandé de prévoir pour chaque terrain un emplacement situé dans le bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, **ou encore à proximité (50 m maximum) :**

- Constructions à usage d'habitation hors logements sociaux : 2 places par logement.

Dans les secteurs AUae, il est demandé que les places exigées par logement soient non closes. Sont autorisés au titre de place non close :

- Le stationnement aérien,
- Le stationnement sous abris couvert mais non clos, dont les pergolas.

POUR EN SAVOIR PLUS

- > Site du Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement : www.territoires.gouv.fr/
- > Site du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie : www.developpement-durable.gouv.fr/-ÉcoQuartier,3863-.html
- > Site de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Poitou-Charentes : www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/



Ce document a été réalisé par :
Juin 2015

Toutes les images, plans et photos de ce document sont soumis aux droits d'auteur
Couverture : Plan de composition, Marigny-Brizay, © Atelier Sites & Projets