

Le stationnement

Éléments clefs d'une politique globale d'aménagement

Le stationnement est autant un levier essentiel des politiques de mobilités durables qu'un moyen de reconquête et d'apaisement des espaces publics. Cette publication présente un panel de solutions pour mieux intégrer et optimiser le stationnement.

Janvier 2023



Quelle est la juste place de la voiture dans nos villes et villages ?



LES CLEFS DU SUCCÈS POUR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Les communes sont compétentes en matière de stationnement public. Elles sont libres d'appliquer leur propre politique de stationnement (stationnement gratuit, payant, à durée limitée...). Les collectivités qui ont fait le choix de mettre en place du stationnement payant, peuvent notamment fixer le montant du "forfait de post-stationnement" en cas de non-paiement de la redevance de stationnement.

Gérer l'emprise du stationnement :

Le stationnement occupe une place importante au sein de nos villes et a un impact fort sur la qualité des espaces publics. Une voiture stationnée occupe 10m², auxquels viennent s'ajouter les voies d'accès (soit environ 25m² par place de stationnement, tout compris). À titre de comparaison, un vélo occupe moins d'un mètre carré.

Le stationnement engendre de la circulation supplémentaire et davantage de nuisances : environ 5 à 10% de la circulation urbaine est engendrée par des véhicules en recherche de stationnement (Source : Sareco.fr).

Vers une politique globale du stationnement :

L'optimisation du stationnement dans l'espace public passe par la mise en place d'une politique globale de stationnement et une réglementation adaptées aux caractéristiques et enjeux de la commune (taille de

la commune, commune résidentielle, touristique ou zone d'emplois importante...).

La réglementation du stationnement est le principal levier pour lutter contre le stationnement ventouse et permet, notamment, de :

- favoriser le report modal ;
- d'optimiser au mieux l'occupation des places de stationnement et ainsi de gérer les conflits d'usages entre les résidents, visiteurs et pendulaires ;
- favoriser la rotation des véhicules et ainsi de faciliter le stationnement des visiteurs et des chaland ;
- faciliter le stationnement des résidents.

La limitation du nombre de places sur l'espace public permet de :

- valoriser ces espaces en y créant de nouveaux usages : espaces végétalisés, élargissement des trottoirs, itinéraire cyclable, terrasses de restaurants....
- et ainsi d'améliorer le cadre de vie des habitants et l'attractivité commerciale des centres-villes notamment.

Chaque étape est essentielle : de la connaissance de l'offre, à la réglementation jusqu'à la concertation avec le public et le jalonnement.

UNE SURFACE IMPORTANTE OCCUPÉE PAR LA VOITURE EN VILLE

Des emprises au sol très différentes en fonction des véhicules :



Voiture
10 m²



Moto
2 m²



Vélo
0.7 m²

5 à 10 % :

La part de la circulation urbaine engendrée par les véhicules en recherche de stationnement
(Source : Sareco.fr)



De la connaissance de l'offre à la réglementation, chaque maillon est indispensable pour une politique de stationnement efficace :



LA RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT PERMET DE RÉPONDRE À UNE LOGIQUE D'OPTIMISATION DE L'ESPACE PUBLIC :

- 1 place de stationnement gratuit accueille généralement 1 à 2 usagers par jour ;
- 1 place en zone bleue ou payante accueille généralement 4 à 8 usagers par jour.

Il est donc possible de créer plus de possibilités de stationnement sans créer de places supplémentaires.



1 place bleue

=

4 à 8 x plus

de rotation et d'utilisateurs qu'une place gratuite

Les éléments de cadrage ci-avant sont, en partie, issus des deux documents suivants :

- Le stationnement public en France, État des lieux et perspectives, Certu, décembre 2013
- Schéma directeur du stationnement Valence Romans.



ADAPTER LE TYPE DE STATIONNEMENT À CHAQUE COMMUNE ET QUARTIER



LE STATIONNEMENT GRATUIT

dans les petites communes où il n'existe pas de conflit d'usages entre résidents, pendulaires et/ou visiteurs

Avantage :

- aucun investissement financier

Inconvénients :

- ne permet pas une optimisation du stationnement ;
- conflits d'usages possibles entre les catégories d'utilisateurs (résidents, visiteurs, pendulaires).

LE STATIONNEMENT GRATUIT À DURÉE LIMITÉE (ZONES BLEUES)

En limitant la durée de stationnement, la zone bleue favorise la rotation des véhicules.

Elle permet donc de favoriser un usage de courte ou moyenne durée, au détriment des pendulaires.



Avantages :

- faible investissement financier (fourniture et pose de panneaux, marquage au sol, surveillance) ;
- bonne acceptabilité de la part des usagers qui n'ont pas à payer pour se stationner (la zone bleue peut être couplée avec une carte résidents qui leur permet de stationner sans limitation de temps) ;
- permet d'optimiser le stationnement, voire de supprimer des places.

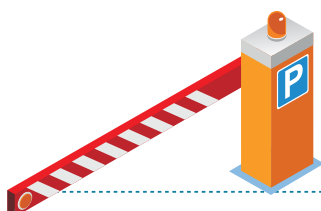


Inconvénients :

- pas de recette (coûts de gestion non amortis) ;
- fraude facile en repositionnant son disque ;
- contrôle nécessaire.



Les types de stationnement sur l'espace public



LES PARKINGS PUBLICS

On distingue deux types de parkings publics :

- les parkings en enclos. Ils sont situés en surface. Les entrées et sorties peuvent être contrôlées par des barrières. Ils sont ainsi faciles à contrôler et nécessitent peu ou pas d'intervention de la police municipale. Ratio de prix : 3 000 à 5 000 euros HT par place (Source : Schéma directeur du stationnement Valence Romans). Ils sont souvent situés en périphérie du centre-ville ;
- les parkings en ouvrage :

en silo (ouvrage en structure béton : 12 000 à 15 000 euros HT par place / structure légère : 7 500 à 10 000 euros HT par place)

en sous-sol (15 000 à 20 000 euros HT par place) (Source : Schéma directeur du stationnement Valence Romans).

Avantages :

- économes en espace (parkings silos ou en sous-sol) et/ou situés en périphérie du centre-ville, ils permettent de libérer l'espace public au profit d'aménagements dédiés aux modes actifs ou à la vie locale ;
- ils permettent de capter tous les types de stationnements : courte, moyenne et longue durées.

Inconvénients :

- nécessite l'acquisition de foncier ;
- coûts de réalisation plus élevés que les autres types de stationnements.



LE STATIONNEMENT PAYANT

Permet de favoriser la rotation des véhicules et privilégier certains usagers. Contrairement au stationnement gratuit à durée limitée, il permet d'amortir une partie des dépenses d'investissement et de fonctionnement.



Avantages :

- des recettes (coûts de gestion en partie amortis) ;
- ce type de stationnement est souvent mieux respecté que les zones bleues (moins de fraudes) ;
- permet de ne pas créer de place supplémentaire (grâce à une optimisation du stationnement), voire d'en supprimer.



Inconvénients :

- investissement financier plus important que pour une zone bleue lors de la mise en place (environ 5 000 euros HT pour un horodateur, hors pose. Source : Schéma directeur du stationnement Valence Romans) ;
- type de stationnement moins bien accepté par les usagers que les zones bleues. Il est donc important de communiquer auprès des usagers lors de la mise en œuvre de ce type de zone de stationnement.

Les étapes de la mise en oeuvre d'une zone bleue

- définir les secteurs où une rotation est souhaitée (par exemple : centre-ville, proximité d'équipements publics et/ou de commerces de proximité...);
- définir les typologies d'usagers à privilégier. Favoriser le stationnement de courte durée dans les centres-villes commerçants peut participer au dynamisme économique de la commune, car cela permet de faciliter le stationnement des visiteurs et des chaland, d'encourager les pendulaires à se reporter en périphérie et de protéger le stationnement des résidents.
- définir la ou les durées maximales de stationnement :
 - stationnement à rotation très rapide, 5, 10 ou 20 minutes maximum au niveau, par exemple, des écoles, crèches, de la gare ou de certaines catégories de commerces (boulangeries, fleuristes...);
 - 30 minutes à une heure pour de la rotation rapide au niveau des rues commerçantes;
 - 1,2 voire 3 heures en centres-villes et sur leur périphérie immédiate afin de dissuader les pendulaires de se stationner, mais de laisser le temps aux visiteurs de faire leurs achats ou leurs visites.
- rédiger l'arrêté;
- définir les modalités de contrôle du stationnement afin d'assurer le respect de la réglementation;
- mettre en oeuvre la signalisation verticale et horizontale.

ZONE BLEUE

STATIONNEMENT
GRATUIT
RÉGLÉMENTÉ



Bien stationner, un geste citoyen !

Durée de stationnement limitée à 1h30 maximum
Du mardi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 19h

Une fois stationné, indiquez sur le disque votre heure d'arrivée et placez-le en évidence sur la face interne du pare-brise de votre véhicule.

La zone bleue est signalée par des panneaux d'entrée et de sortie de zone.

Ce disque est utilisable dans toutes les zones bleues identifiées.

Ce disque vous est offert par l'Association des Commerçants et Artisans et la Municipalité de Portet-sur-Garonne en vue d'améliorer et faciliter le stationnement.



Exemple de communication pour accompagner la mise en place d'une zone réglementée

Source : ©Ville de Portet sur Garonne

Le stationnement pour les résidents

Une tarification préférentielle pour les résidents peut être mise en oeuvre au sein d'une zone réglementée. Cette tarification permet de :

- conserver, voire renforcer, l'attractivité résidentielle des quartiers concernés, en permettant aux résidents de se stationner;
- inciter les habitants à utiliser d'autres types de transports (modes actifs, transports en commun, co-voiturage), car ils peuvent stationner leur voiture en journée, à proximité de leur logement.

Une ou plusieurs vignettes peuvent être attribuées. Autoriser plusieurs vignettes par ménage peut avoir pour conséquence une augmentation du nombre de voitures sur l'espace public, au détriment des garages privés.

Attention, un tarif trop avantageux pourrait encourager les automobilistes à privilégier le stationnement sur voirie plutôt que d'utiliser leurs garages.



L'exemple de Saint-Rémy-de-Provence (9 775 habitants)

- les 45 premières minutes gratuites sur les zones payantes;

- un parking excentré du centre-ville avec des tarifs préférentiels;

- deux types de macarons délivrés: un pour les habitants à 15 euros et un pour les salariés de St-Rémy à 50 euros.

Plan de stationnement 2019

- Le stationnement en zone verte est gratuit pour tous.
- Le stationnement en zone orange est gratuit pour les détenteurs du macaron annuel (Saint-Rémois et salariés non Saint-Rémois travaillant dans le centre ville).
- Le stationnement en zone rouge est payant pour tous au-delà des 45 premières minutes gratuites.

Avec macaron	Sans macaron
Gratuit	Gratuit
Gratuit	2 € / h
Gratuit	avec 45 min gratuites
2 € / h	2 € / h
avec 45 min gratuites	

Parking des Antiques
Tarif pour véhicules légers
Gratuit avec le macaron

Jusqu'à 7h59 de stationnement : forfait 4 €
Au-delà de 8h de stationnement : 13 € / h

Ticket uniquement valable au parking des Antiques

Tarifs des macarons :
• pour les Saint-Rémois : 15 €
• pour les salariés de Saint-Rémy : 50 €

Centre Municipal de Saint-Rémy-de-Provence
13210 Saint-Rémy-de-Provence
Tél. 04 99 42 28 11

Saint-Rémy DE PROVENCE

Source : mairie-saintremydeprovence.com



CONNAÎTRE POUR MIEUX AGIR

La connaissance de l'offre et des pratiques en matière de stationnement dans la commune est indispensable pour mettre en oeuvre des actions adaptées.

Les enquêtes occupation (relevé du nombre de places occupées à plusieurs moments de la journée) et rotation (relevé visant à connaître les durées de stationnement par moment de la journée) permettent de connaître l'état du stationnement à l'échelle d'un quartier, d'une commune ou d'un EPCI.

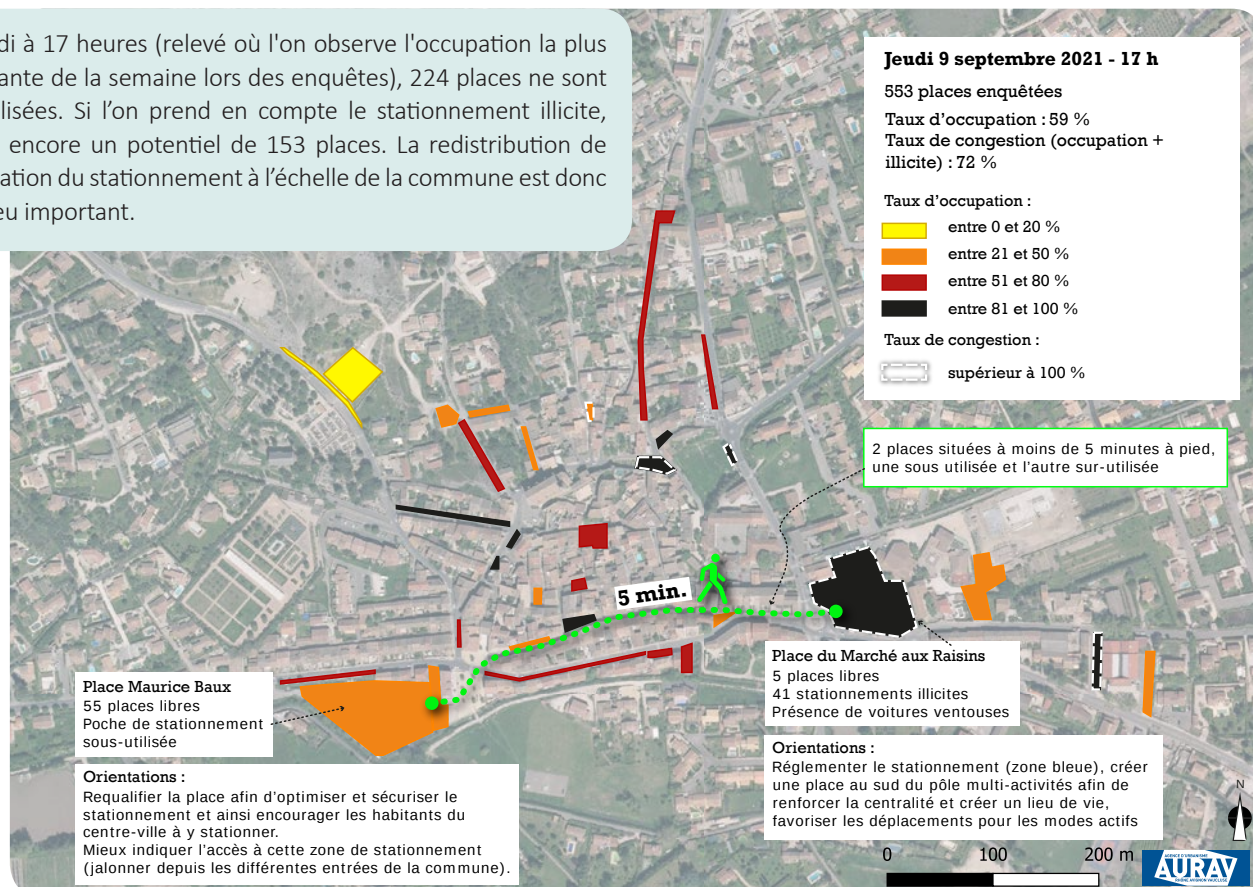
L'analyse des résultats de ces enquêtes met en lumière les dysfonctionnements (secteurs congestionnés, voitures ventouses...) ainsi que les marges de manoeuvre. Elle permet d'adapter le type d'actions : mise en place de zones bleues sur des secteurs

stratégiques, requalification de certaines poches de stationnement, jalonnement...

De plus, ces enquêtes contredisent souvent certaines idées reçues. Par exemple, les habitants ont souvent l'impression qu'il n'existe pas suffisamment de places de stationnement. Cependant, les enquêtes montrent fréquemment l'existence de poches de stationnement sous-utilisées situées à une relative proximité des logements et des commerces et facilement accessibles à pied (moins de 5 minutes).

Exemple de l'analyse de l'enquête occupation réalisée sur la commune de Caumont-sur-Durance :

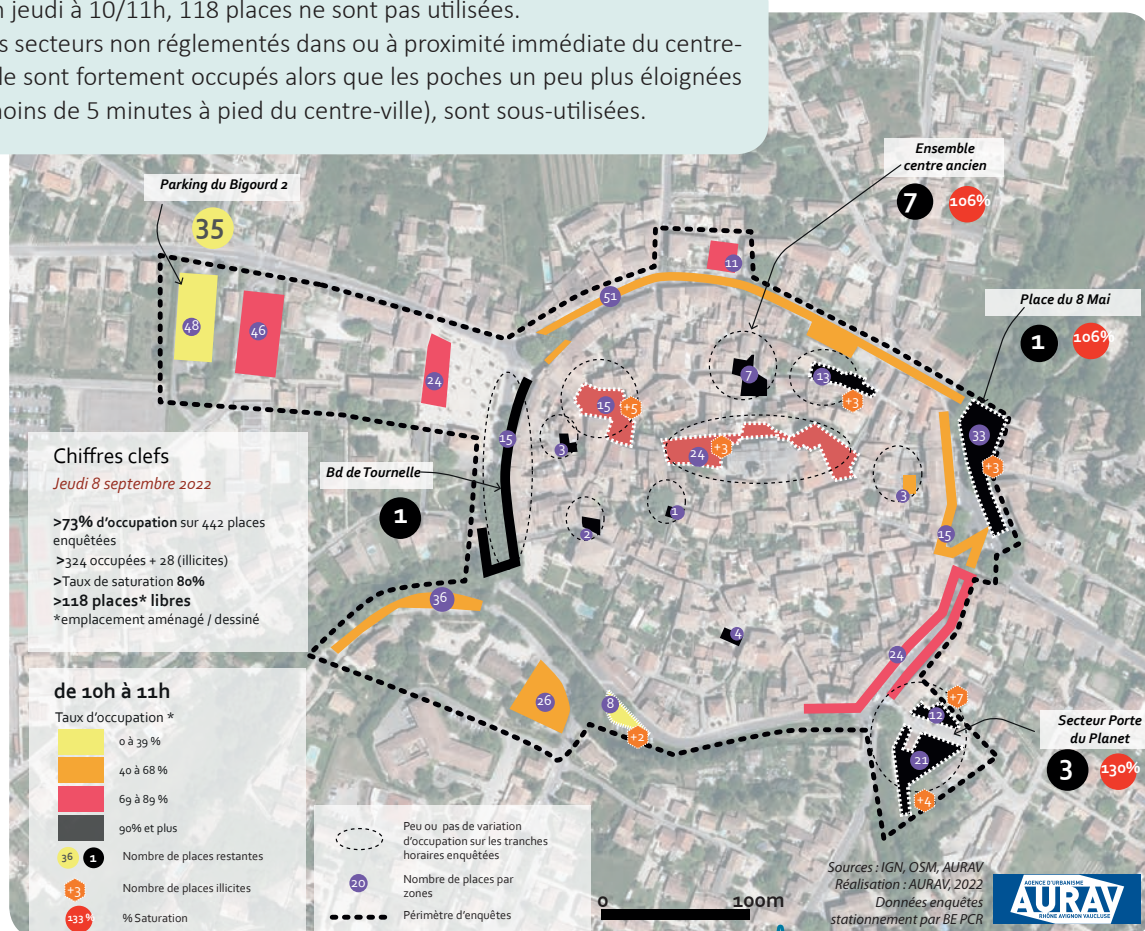
Un jeudi à 17 heures (relevé où l'on observe l'occupation la plus importante de la semaine lors des enquêtes), 224 places ne sont pas utilisées. Si l'on prend en compte le stationnement illicite, il reste encore un potentiel de 153 places. La redistribution de l'occupation du stationnement à l'échelle de la commune est donc un enjeu important.



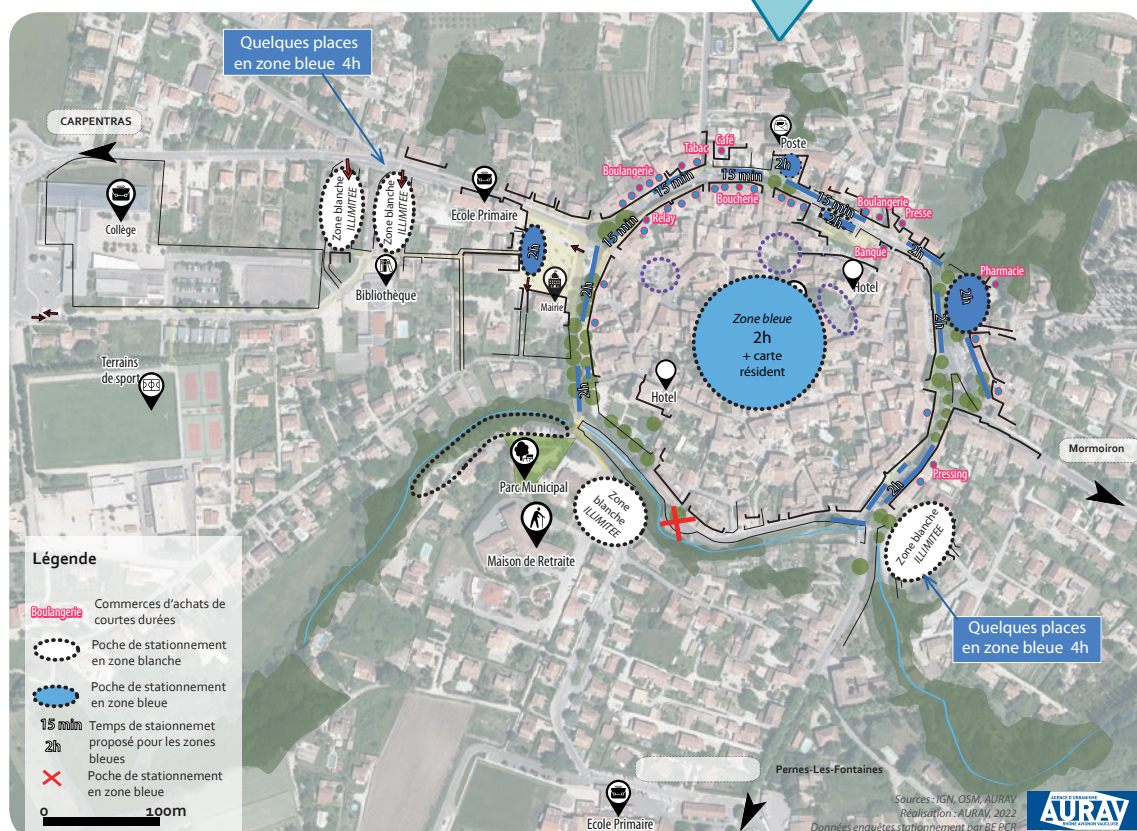
Exemple de l'analyse de l'enquête occupation réalisée sur la commune de Mazan...

Un jeudi à 10/11h, 118 places ne sont pas utilisées.

Les secteurs non réglementés dans ou à proximité immédiate du centre-ville sont fortement occupés alors que les poches un peu plus éloignées (moins de 5 minutes à pied du centre-ville), sont sous-utilisées.



...qui a permis de définir des propositions de réglementation du stationnement.



N.B. : Le plan ci-dessus est un document de travail qui présente des propositions (d'autres scénarios sont envisageables)



LUTTER CONTRE LES "A PRIORI"

Les commerçants pensent souvent que la majorité de leurs clients se déplacent en voiture et que des places de stationnement de proximité sont nécessaires à leurs activités.

Les enquêtes auprès des consommateurs montrent qu'une part importante des clients viennent à pied ou en vélo, que ces derniers sont souvent plus fidèles à leur commerce et que le stationnement n'est pas leur priorité.

En centre-ville, les cyclistes sont des clients plus fidèles que les automobilistes si bien qu'ils dépensent plus par semaine (malgré une dépense moins importante par visite). En effet, leur rayon d'action est plus limité (environ 30 km²) que celui des automobilistes qui cherchent à rentabiliser leur déplacement et qui «zappent» facilement les commerces, car ils peuvent aisément en changer.

	 	 
NOMBRE MOYEN DE VISITES PAR SEMAINE	0.72	1,25
DÉPENSE MOYENNE PAR VISITE	30,05 €	19,52 €
DÉPENSE MOYENNE PAR SEMAINE	21,64 €	24,34 € (SOIT +12,4 %)

Réalisation AURAV - Source des données : enquête réalisée dans 6 villes de France - "Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés" - publication ADEME n°4841 - FUBicy



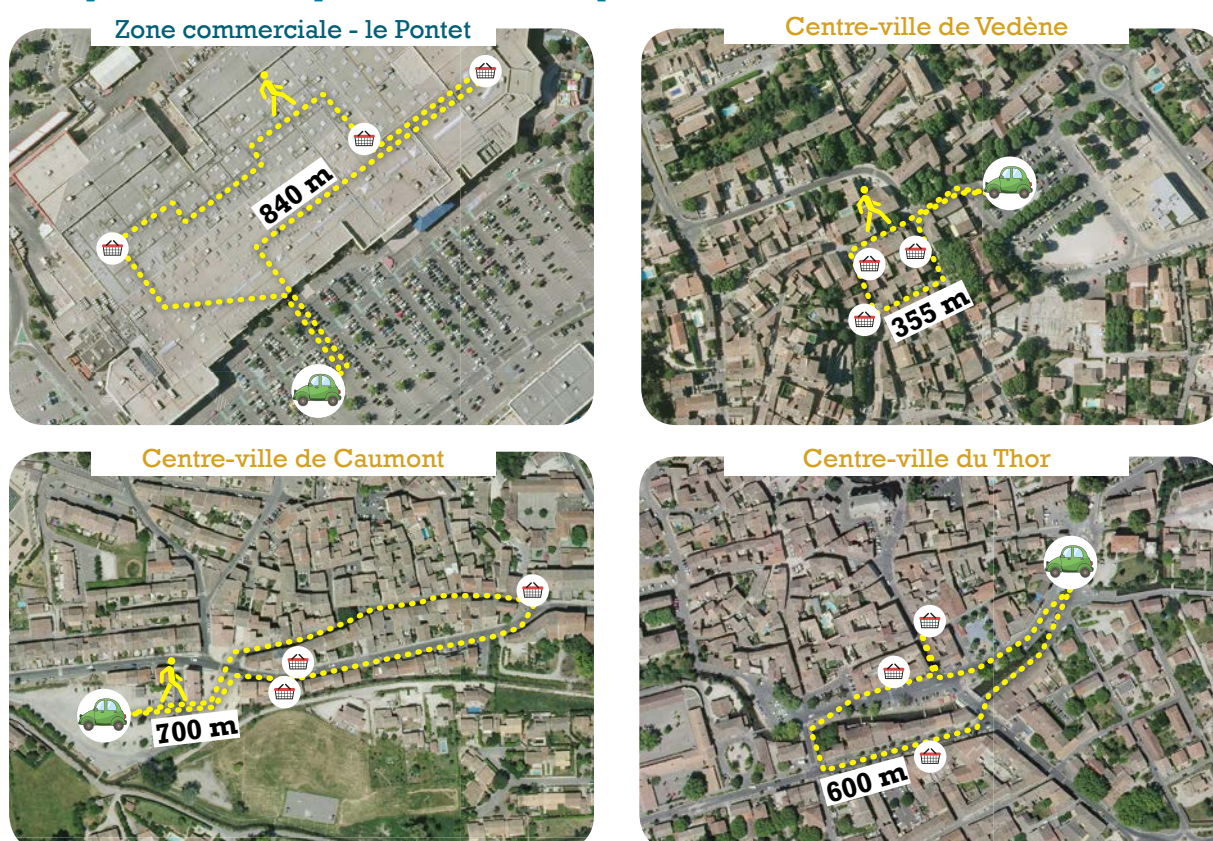
La distance entre sa place de stationnement et les commerces est souvent mal appréhendée.

Des distances à parcourir en zones commerciales aussi importantes que dans les centres-villes.

Exemple de distances parcourues entre une place de stationnement et un commerce dans 4 contextes différents :

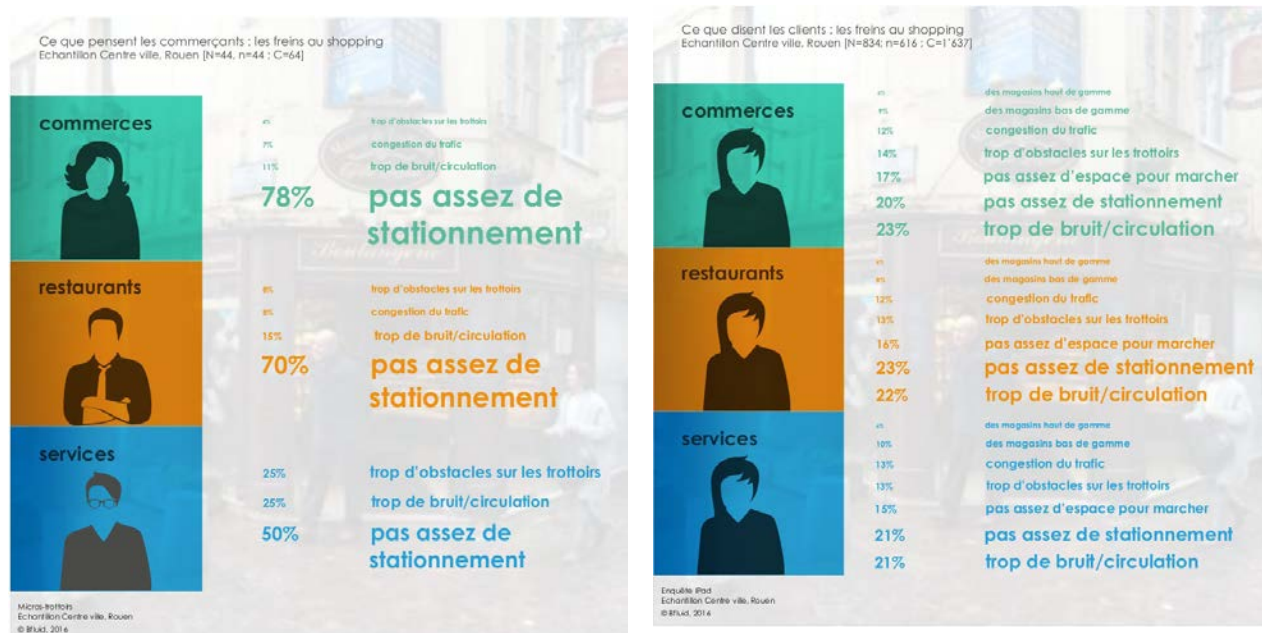


Exemple de distances parcourues lors d'un parcours marchand dans 4 contextes différents :

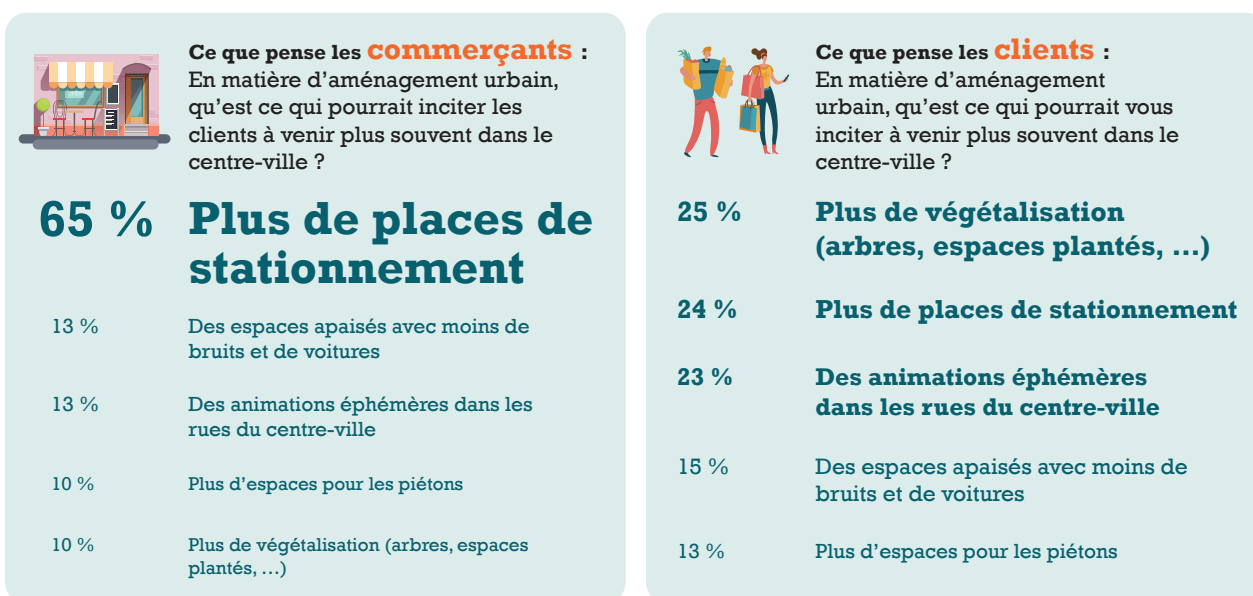


De nombreux sondages démontrent que les clients accordent plus d'importance au cadre de vie et au site dans lequel ils déambulent qu'au stationnement.

Des sondages effectués dans le centre-ville de Rouen indiquent que la vision des commerçants n'est pas forcément celle de leurs clients. Pour 78% des commerçants, le manque de stationnement constitue un frein au shopping alors que seuls 20% des clients partagent cet avis. Le principal frein au shopping pour les chalandes est le fait d'avoir trop de bruit et de circulation.



Résultat d'un sondage mené au Thor (en 2021) : alors que 65% des commerçants estiment que la création de places de stationnement constitue le levier principal (en matière d'aménagement de l'espace public) pour inciter les clients à venir en centre-ville, seuls 24% des clients partagent cette vision. Pour eux, la végétalisation de l'espace public constitue la priorité.

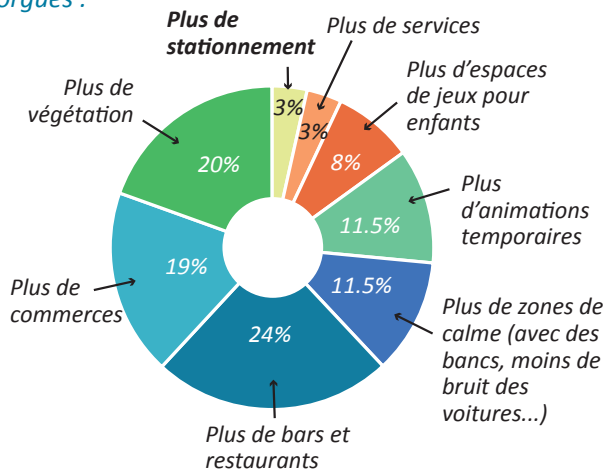


Source : AURAV

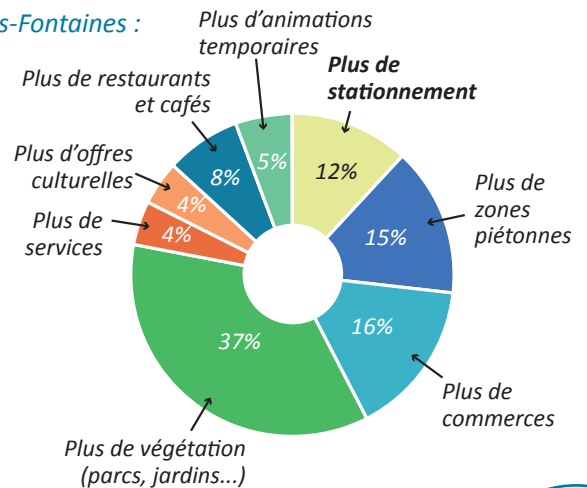
N.B. : Les répondants devaient classer ces 5 propositions d'actions de la plus importante à la moins importante de leur point de vue. Les chiffres ci-dessus correspondent à la première réponse de leur classement. Enquête réalisée en 2021.

Résultats de sondages auprès d'un panel d'habitants de Sorgues et de Pernes-les-Fontaines (2022).
 À la question "Que souhaitez-vous trouver en priorité en centre-ville élargi ?", le stationnement n'apparaît pas comme une priorité :

Sorgues :



Pernes-les-Fontaines :



Ces résultats amènent à se poser la question suivante :

Qu'est-ce qui fait l'attractivité d'un centre-ville ? Le nombre de places de stationnement ou la qualité du parcours marchand et du cadre de vie ?

Exemples de transformations de places

Exemple de la requalification de la place Gabriel Peri à Apt. La suppression du stationnement a permis la création de terrasses.



Exemple de la place Saint-Didier piétonnisée. De nouveaux usages sont apparus (terrasses des restaurants, marchés, animations à Noël, etc.).



Source photos : Ville d'Avignon



POSITIONNER LE STATIONNEMENT AU "BON ENDROIT"

Étape 1 : Adapter le type et la localisation du stationnement au type d'achat

“ On ne marche pas plus longtemps que la durée de son achat ! ”

David Lestoux, directeur du cabinet Lestoux et associés

Type de commerce :

Tabac / Presse, boulangerie



Temps passé dans le commerce :

- de 5 minutes

Positionner une zone bleue de courte durée ou un arrêt minute à proximité immédiate du commerce

Magasin de vêtements



15 à 30 minutes

Stationnement gratuit, payant ou en zone bleue pouvant ne pas être situé à proximité immédiate du commerce

Restaurant



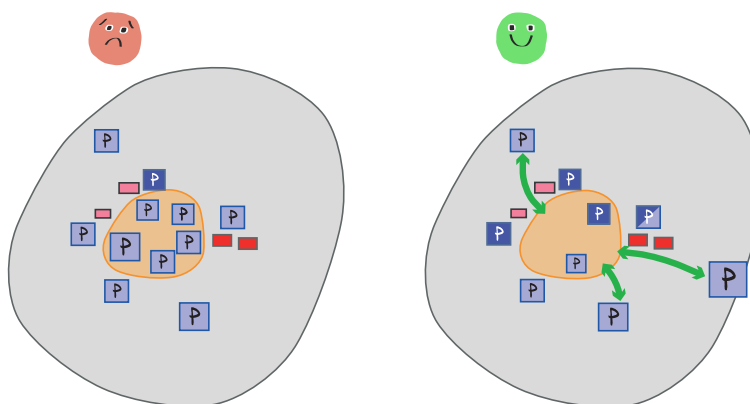
1 à 2 heures

Stationnement gratuit, payant ou en zone bleue pouvant ne pas être situé à proximité immédiate du commerce

Étape 2 : Limiter la place du stationnement en centre-ville afin de retrouver un cadre qualitatif

Les objectifs poursuivis :

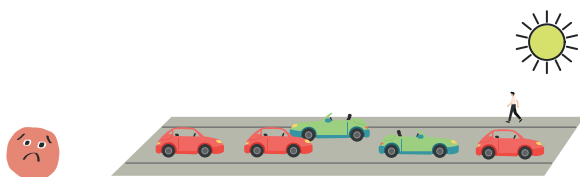
- diminuer la présence de la voiture en centre-ville tout en conservant des capacités de stationnement pour les chalandes et les habitants ;
- mettre en place du stationnement à durée limitée (ou payant) afin de permettre une meilleure rotation et d'augmenter les possibilités de stationnement au niveau des commerces et de certains équipements ;
- créer (ou aménager/agrandir) des poches de stationnement sécurisées en périphérie des centres et aménager (ou valoriser) des itinéraires pour les modes actifs depuis ces poches vers les centres.



○ Périphérie de la commune
 ● Périphérie du centre-ville
 ■ Commerce
 ■ Équipement

P Parking gratuit
 P Parking à durée limitée (zone bleue) ou payant
 — Liaison pour les modes actifs à créer ou valoriser

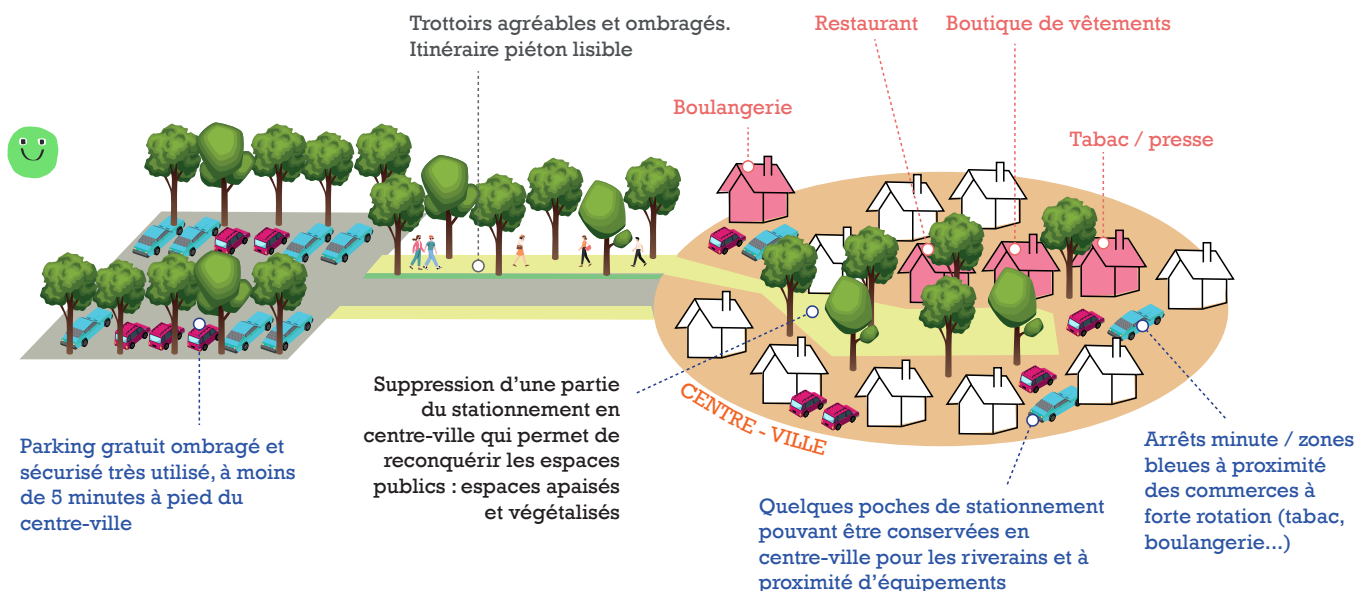
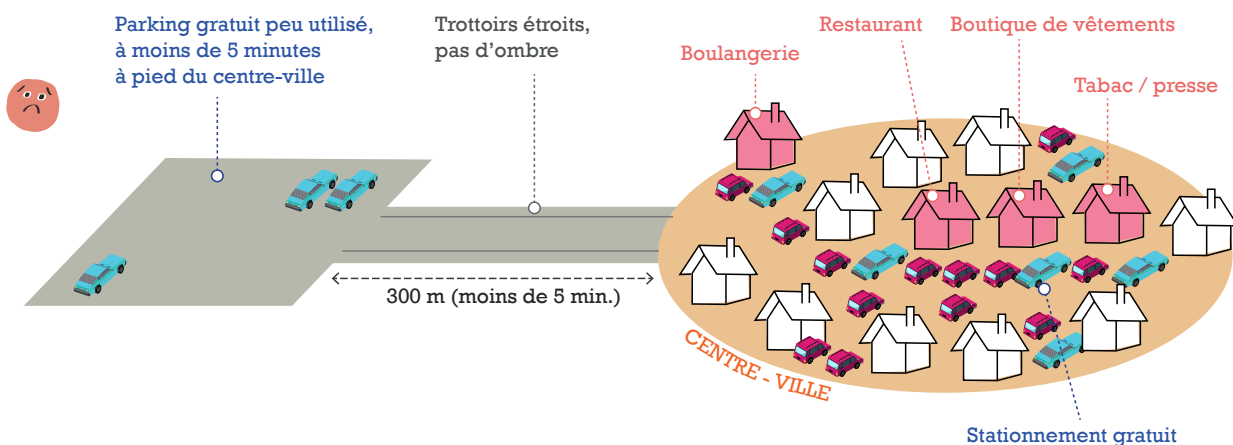
Étape 3 : Aménager des liaisons douces lisibles, agréables et ombragées entre les zones de stationnement et les centralités



Nous sommes prêts à marcher davantage dans un cadre agréable, végétalisé et ombragé que le long d'une route très passante, sur un trottoir étroit et en plein soleil.



Synthèse :



Exemples de poches de stationnement implantées en périphérie du centre-ville, mais facilement accessibles à pied ou en navette

Avignon (90 597 habitants)

Des navettes gratuites permettent également de relier ces deux poches de stationnement au centre-ville.



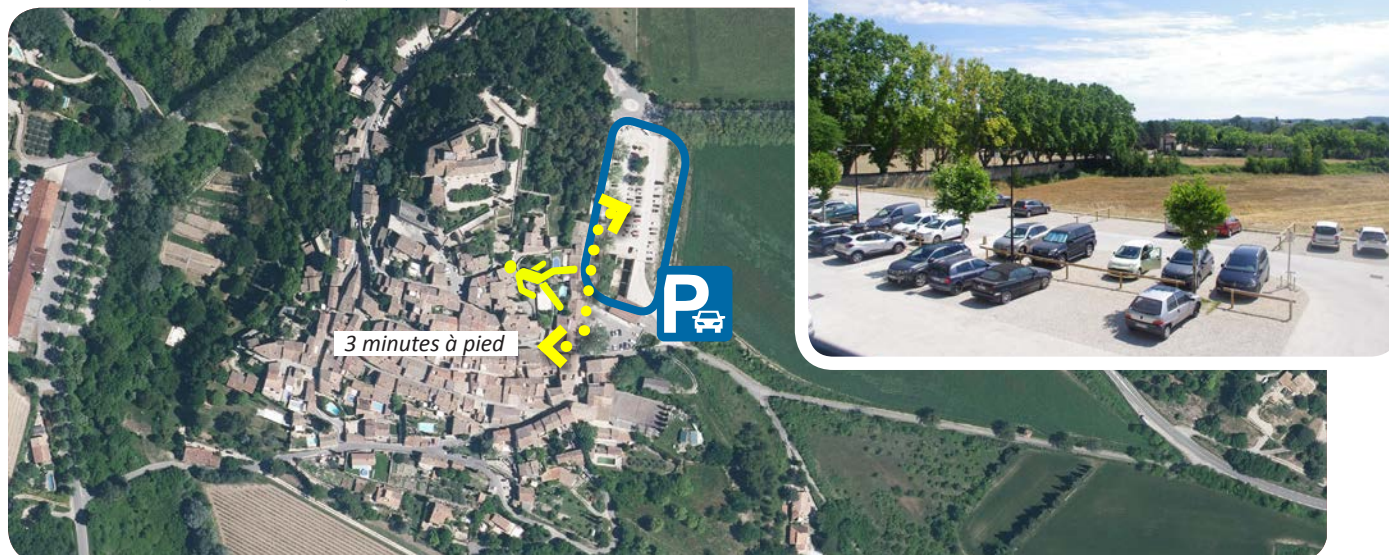
Monteux (12 979 habitants)



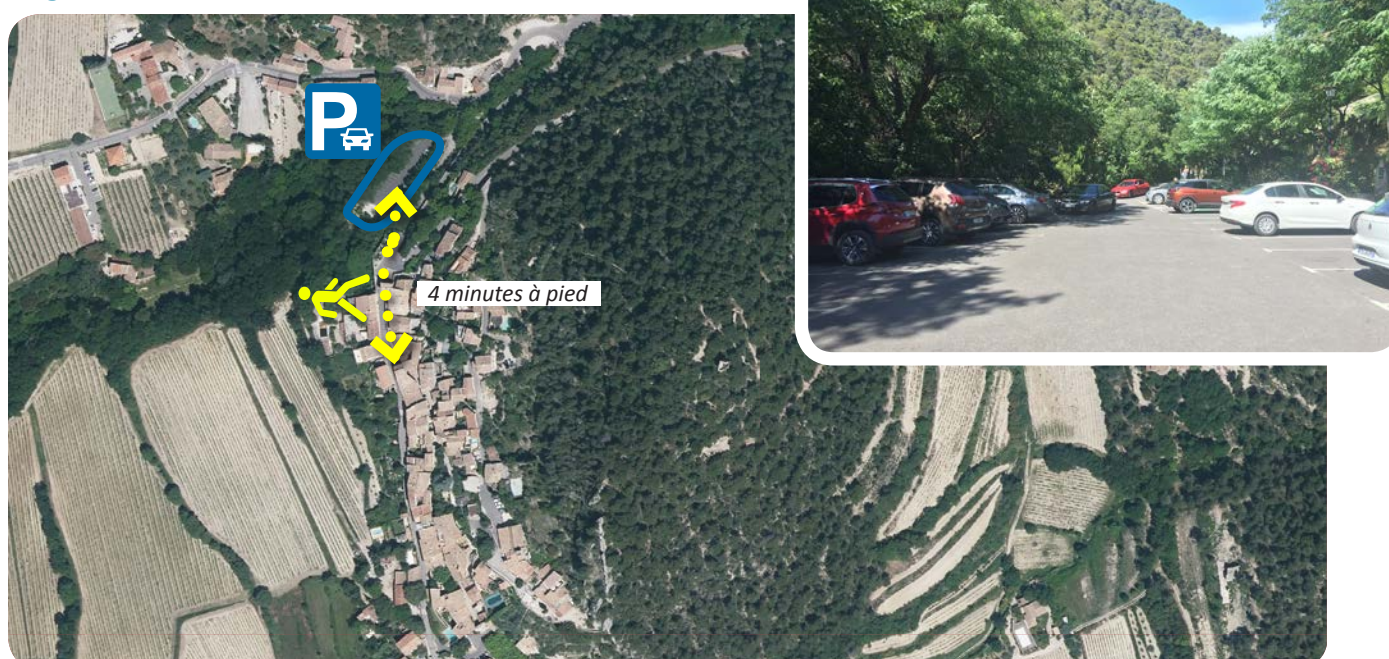
Ville-sur-Auzon (1 058 habitants)



Ansouis (1051 habitants)



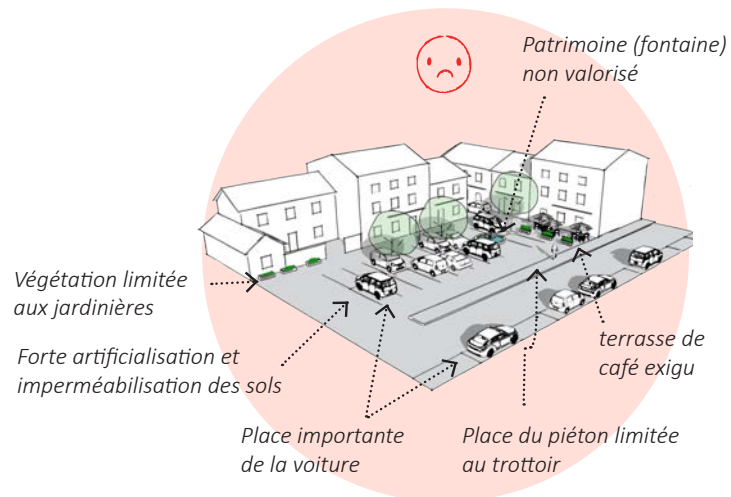
Séguret (830 habitants)



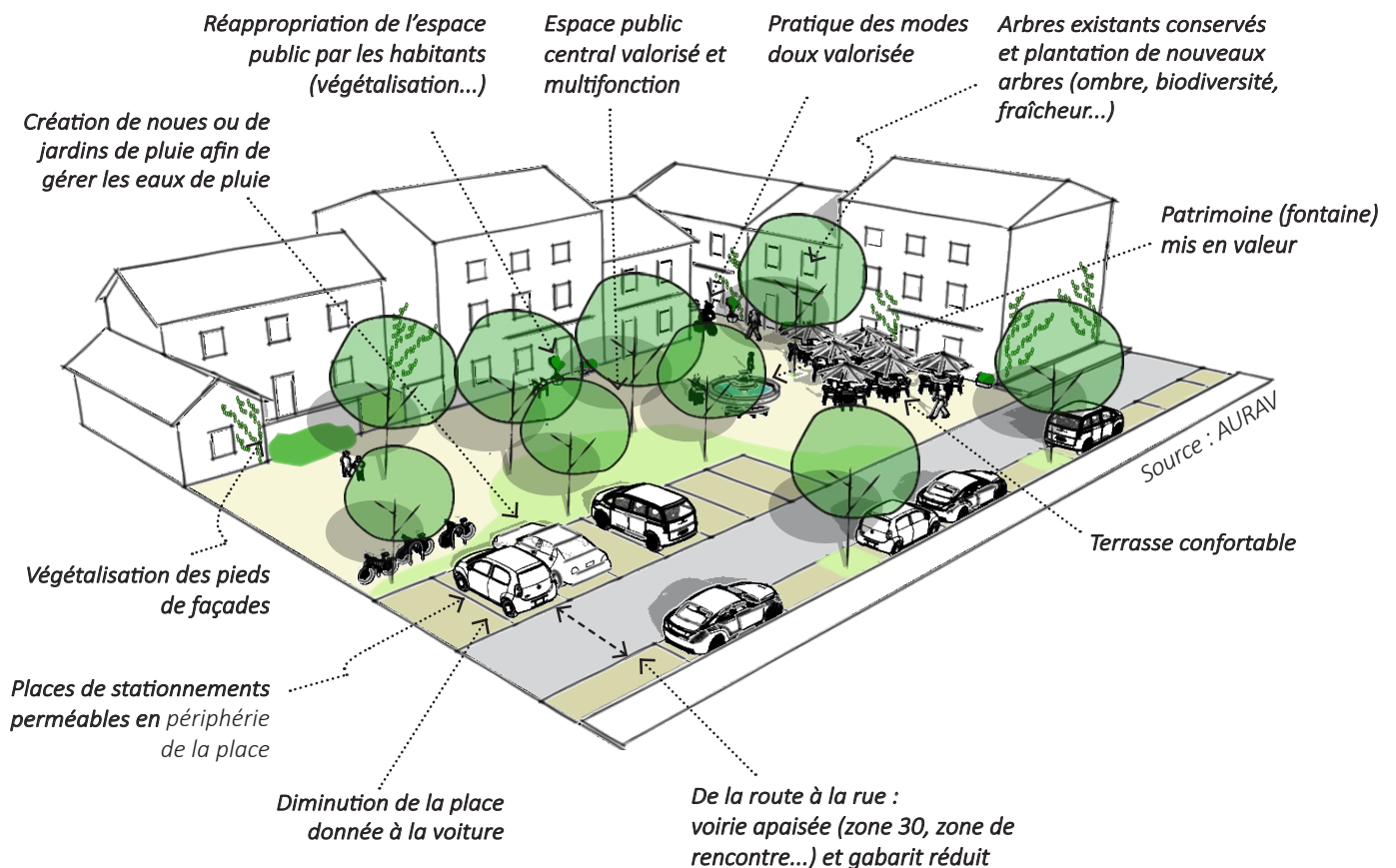


RETROUVER DES ESPACES PUBLICS ATTRACTIFS

Les projets de requalification des espaces publics permettent de s'interroger sur la juste place à donner au stationnement. Ce dernier peut être implanté en périphérie de l'espace public à requalifier afin de retrouver d'autres usages, et ainsi une plus grande attractivité.



Les principes à retenir lors d'une requalification de place :



Exemples de suppression du stationnement pour remettre en valeur le patrimoine :

Le tour des remparts à Avignon :



Avant

Proposition d'une solution peu coûteuse à mettre en oeuvre rapidement afin de tester un aménagement avant d'investir dans des travaux plus coûteux :



Aujourd'hui



Aujourd'hui



À court terme

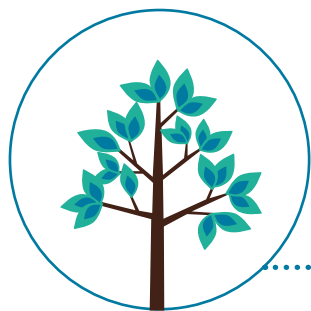
Utiliser le stationnement afin de réduire à la vitesse

Exemple d'une rue dans les faubourgs d'Avignon où le marquage au sol des places en quinconce permet de réduire la largeur de la voie, de créer un système de "chicanes" et ainsi de réduire la vitesse des automobilistes.



À long terme

Source : AURAV. Les photomontages ci-dessus constituent des propositions. D'autres scénarios sont envisageables.



DÉSIMPÉRMÉABILISER ET VÉGÉTALISER

L'imperméabilisation des zones de stationnement et l'absence de végétation permettent un entretien facile et standardisé. Cependant, elles engendrent de nombreuses nuisances et impacts négatifs sur la qualité de vie des habitants et sur la biodiversité :

- effets d'îlots de chaleur urbains (lors des périodes de fortes chaleurs, celles-ci sont emmagasinées par l'enrobé en journée et restituées la nuit, ce qui maintient une température ambiante élevée) ;
- appauvrissement du sol (asphyxie des sols ne permettant pas la vie microbienne) ;
- augmentation de la pollution par les gaz à effets de serre (ex. : les sols n'emmagasinent plus le carbone) ;
- ruissellement important lors de forts épisodes pluvieux pouvant mener à des inondations...

L'utilisation de matériaux perméables ainsi que la plantation d'arbres et d'arbustes sur les zones de stationnement constituent des actions de lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbains.

Coût des revêtements perméables :

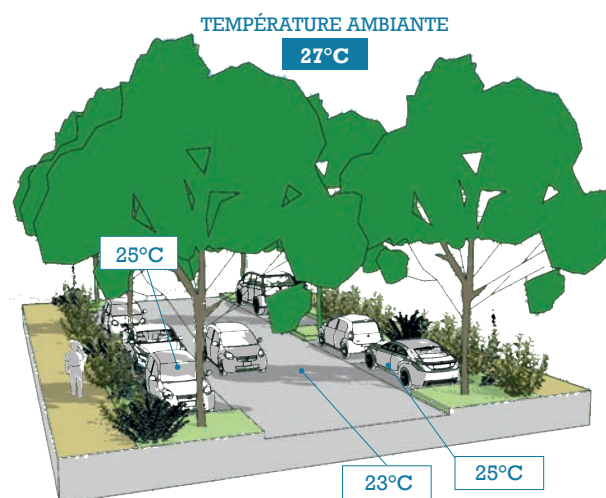
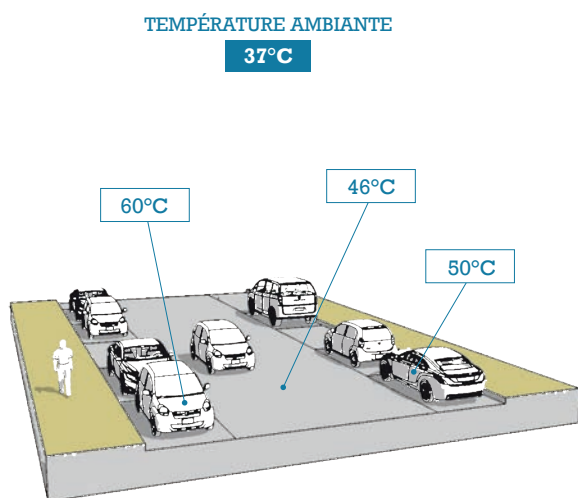
Selon le type d'aménagement, fourni et posé, hors travaux de terrassement et hors pose d'éventuelles bordures :

- dallage perméable remplissage gravier (fondation concassés drainants) : 60-65€/m² ;
- dallage engazonné (fondation en mélanges fertiles) : 70-75€/m² ;
- dallage remplissage pavé (fondation concassés drainants) : 80-85€/m².

N.B. : coût d'un enrobé seul (fondation en grave bitume) = 55€/m²

La végétalisation, une solution pour diminuer les effets des îlots de chaleur urbains

Températures dans deux rues aménagées différemment au même moment de la journée



10°C d'écart dans la température ambiante entre une rue minérale et une rue arborée

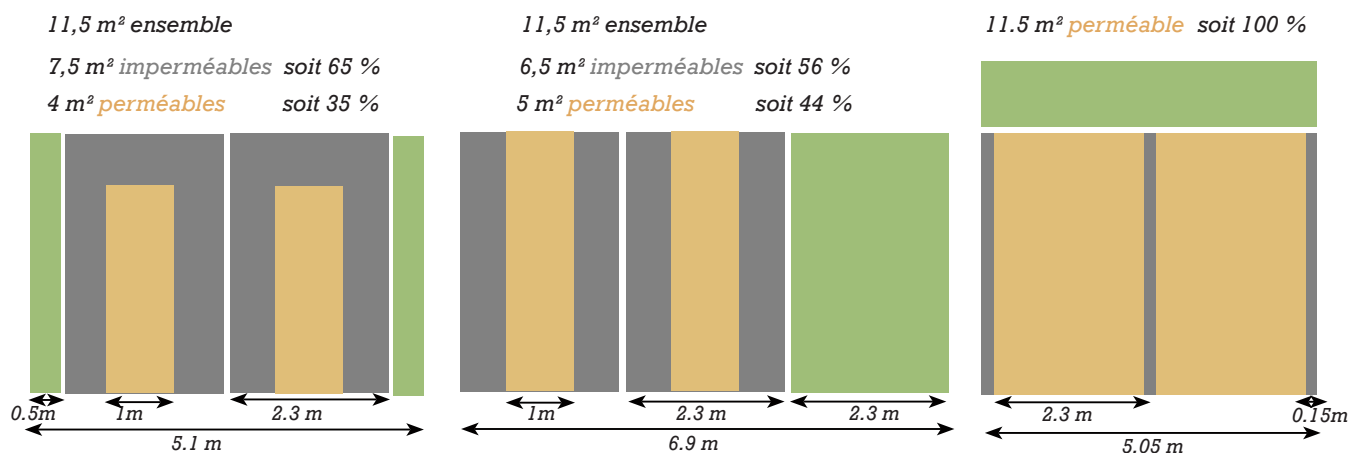
23°C d'écart entre un même sol au soleil et à l'ombre d'un arbre

35°C d'écart entre une carrosserie de voiture au soleil et à l'ombre d'un arbre

Réalisation : AURAV - les températures ci-dessus correspondent à une synthèse de relevés et études menées par différents organismes en France (notamment relevés réalisés par la COVE - Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin - en 2019 ou publication réalisée par l'APUR en 2012, "Les îlots de chaleur urbains à Paris").

EXEMPLES DE POCHES DE STATIONNEMENT VÉGÉTALISÉES ET PERMÉABLES

Possibilités d'aménagements de places de stationnement perméables ou semi-perméables :



Source : AURAV





MIEUX INDIQUER ET JALONNER

Rendre très lisibles les zones réglementées et la durée autorisée de stationnement

Ci-contre, zone bleue bien indiquée par le marquage au sol, mais durée du stationnement non visible par l'automobiliste

Durées de stationnement indiquées au sol et donc facilement lisibles par l'automobiliste. Un même espace public peut accueillir des places avec des durées différentes tout en restant très facilement compréhensible par l'utilisateur.



Exemples de jalonnement pour les automobilistes

Indication du parking peu visible par l'automobiliste, car identique aux autres panneaux :



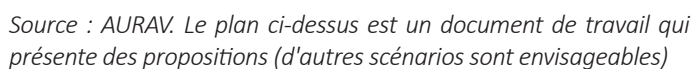
Des panneaux en entrée de ville qui présentent l'ensemble des parkings puis des panneaux directionnels qui indiquent les poches de stationnement avec des codes couleur :



Un panneau directionnel par poche de stationnement. Tous les panneaux indiquant les parkings ont le même code couleur :



Accompagner les automobilistes vers les poches situées en périphérie du centre et celles sous-utilisées.



21



AGIR SUR LE STATIONNEMENT PRIVÉ À TRAVERS LE PLU

Le PLU peut intégrer des prescriptions en matière de végétalisation des zones de stationnement, d'intégration paysagère, d'utilisation de revêtements perméables, etc.

Il peut également fixer des normes de stationnement en fonction de la desserte en transports en commun. Un nombre maximal de places de stationnement peut être défini pour les nouvelles constructions (destinées à un usage autre que l'habitation), dans les zones où les conditions de desserte en transports en commun le permettent.

Exemple du PLU d'Avignon

Sectorisation en fonction de la desserte en transports en commun :

Secteurs hors des périmètres d'attractivité des TC
Périmètre d'attractivité des TC
 Périmètre d'attractivité des TC zone 1
 Périmètre d'attractivité des TC zone 2



Extrait du règlement - règle qualitative :

	PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 1	PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 2	EN-DEHORS DES PÉRIMÈTRES D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 3
Intégration du stationnement dans un volume construit (stationnement souterrain, demi-enterré, en rez-de-chaussée et/ou dans un bâtiment attenant ou non à la construction principale)	Pour les constructions nouvelles, toute destination confondue, générant plus de 15 places de stationnement, au moins 50 % des places (arrondi au chiffre supérieur), à partir de la seizième place, doivent être réalisées dans un volume construit.	Pour les nouvelles constructions à destination d'habitat, de bureau, de commerce et/ou d'hébergement touristique générant plus de 15 places de stationnement, au moins 50 % des places (arrondi au chiffre supérieur), à partir de la seizième place, doivent être réalisées dans un volume construit.	Pour les nouvelles constructions à destination d'habitat et/ou de bureau générant plus de 15 places de stationnement, au moins 50 % des places (arrondi au chiffre supérieur), à partir de la seizième place, doivent être réalisées dans un volume construit.

Extrait du règlement - règle quantitative

DESTINATION ET SOUS-DESTINATIONS	PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 1	PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 2	EN-DEHORS DES PÉRIMÈTRES D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 3
HABITATIONS			
Logement	• 1 place minimum par logement	• 1 place minimum par logement	• 1 place pour 60 m² de surface de plancher (SDP) avec un minimum de 1 place par logement. Il n'est pas exigé plus de 2 places par logement. • Dans le cas d'opérations d'aménagement 1 place visiteur minimum pour 10 logements
COMMERCES ET ACTIVITÉS DE SERVICE			
Commerce de détail et artisanat, restauration, commerce de gros, activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	• pas de minimum exigé : à déterminer au regard des besoins • 1 place au plus pour 50 m² de surface de plancher	• pas de minimum exigé : à déterminer au regard des besoins • 1 place au plus pour 40 m² de surface de plancher	• 1 place au moins pour 60 m² de surface de plancher (SDP) à partir de 180 m² de SDP

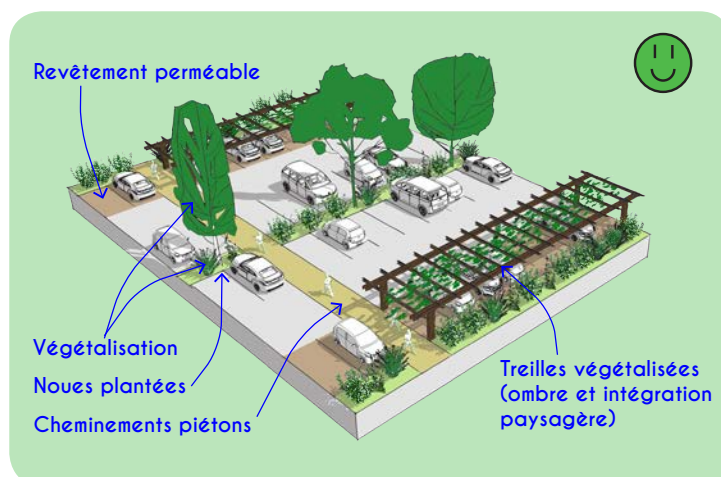
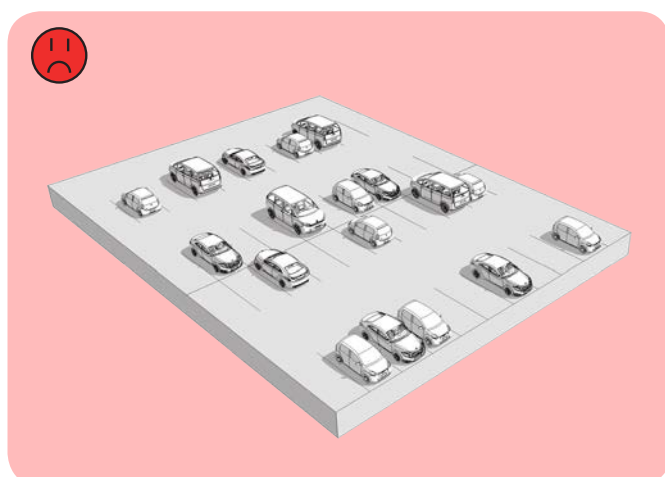
Extrait du règlement concernant les revêtements perméables :

Revêtement :

Lorsque le stationnement n'est pas intégré dans un volume construit, au moins 50% des places devront être réalisées dans un revêtement perméable et/ou réservoir et/ou dépolluant pour les opérations comprenant plus de 2 places de stationnement.

Cette règle ne s'applique pas au sein des champs de captage d'eau potable.

Exemple de schémas pouvant être intégrés au règlement ou à une OAP :



Source : AURAV



*À l'ombre :
nombreuses voitures
stationnées*

*Au soleil : aucune
voiture stationnée*