

➤ Introduction

Le stationnement est un levier stratégique de la politique de déplacements, qui permet d'agir à plusieurs titres sur l'articulation entre transport collectif et urbanisme. Pour cela, **plusieurs volets des politiques de stationnement doivent être considérés** : la régulation du stationnement privé, l'aménagement et la réglementation du stationnement public et les parcs relais. Tous permettent de travailler sur la place accordée à la voiture particulière autour du transport collectif, dimension essentielle dans l'utilisation effective de ce dernier, tout en entretenant des liens avec les politiques d'urbanisme et d'aménagement de l'espace.

➤ Régime juridique de l'outil

Selon ses volets, le stationnement renvoie à **des interventions réglementaires ou opérationnelles**.

➤ Objectifs et contenu

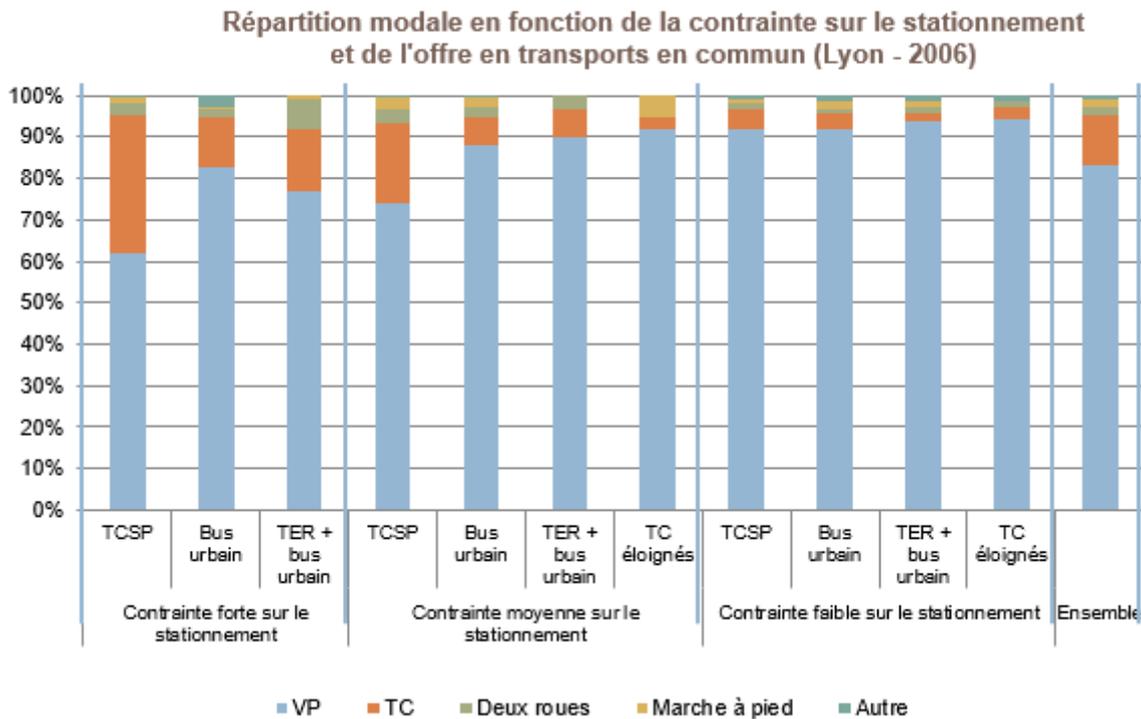
Le stationnement intervient sur l'articulation entre transport collectif et urbanisme à travers différents volets d'action potentiels :

- **En réglementant les places de stationnement privé pouvant être construites dans les projets urbains réalisés à proximité d'une ligne de transport collectif.** Cela renvoie aux normes de stationnement privé prescrites dans le règlement du PLU ou du PLUi. Ces normes encadrent l'offre de stationnement pouvant être réalisée dans les constructions nouvelles. Pour les logements, elles portent uniquement sur la fixation d'un nombre minimal de places à construire mais peuvent aussi ne rien exiger (article L.152-6 du code de l'urbanisme). Pour les bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation, il est possible de fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser pour les véhicules motorisés, lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent (article L. 151-32 du code de l'urbanisme). Cette possibilité, qui peut notamment porter sur les immeubles de bureaux, est un levier fort d'articulation entre transport collectif et urbanisme, en limitant le stationnement et donc l'accessibilité automobile de ces lieux d'emploi ;
- **En régulant l'offre et l'usage du stationnement public autour d'une ligne de transport collectif.** Cette régulation porte d'abord sur le nombre de places publiques offertes, sur leur localisation et leur nature (voirie ou parcs). Il est recommandé de ne pas augmenter l'offre de stationnement globale (voirie et parcs) voire de la restreindre, afin que la nouvelle offre de transport collectif soit réellement porteuse d'un report modal. Cette régulation touche ensuite à la réglementation des places de stationnement. En la matière, il est possible d'agir de deux façons : en limitant les durées de stationnement autorisées et/ou en tarifant l'usage de ces places. Dans les deux cas, la réglementation peut être différenciée selon le type d'usagers. Cette différenciation est particulièrement intéressante, dans la mesure où elle permet de cibler les usagers de l'automobile qu'on souhaite attirer dans les transports collectifs et ceux à qui on souhaite continuer à offrir des possibilités de stationnement (y compris pour leur permettre de ne pas utiliser leur voiture dans leurs déplacements quotidiens, comme pour les résidents) ;
- **En aménageant des places de stationnement de rabattement à certaines stations du TCSP.** Cela renvoie à la politique de parcs relais, qui va déterminer les conditions d'accessibilité des

différents modes de rabattement au transport collectif, en cherchant à étendre l'aire d'attraction du TCSP.

➤ **Intérêt de l'outil et domaine de pertinence**

Le stationnement constitue **un des leviers les plus efficaces de report modal**. Il apparaît même incontournable dans l'accompagnement des politiques de transports collectifs. En effet, proposer une offre performante de TCSP sans limiter parallèlement les facilités de stationnement minore considérablement les effets de cette offre sur les pratiques de mobilité, comme en atteste l'exploitation de l'enquête ménages déplacements ci-dessous. C'est pourquoi il est nécessaire de réguler l'offre et l'usage du stationnement public autour de la ligne et de réglementer l'offre privée à destination en fonction de la desserte en transports collectifs.



Source : Cete Nord-Picardie

Par ailleurs, la réduction des facilités de stationnement automobile est **une mesure financièrement peu coûteuse**. Elle peut même rapporter de l'argent à la collectivité, dans la mesure où les politiques de stationnement payant sur voirie sont en général largement bénéficiaires.

Enfin, agir sur le stationnement permet aussi de **penser la place de la voiture particulière dans l'espace public** et contribue à une politique de requalification de ce dernier qui constitue un complément naturel et utile des projets de TCSP.

➤ **Limites de l'outil**

La régulation du stationnement privé à travers les normes inscrites dans les PLU(i) **n'intervient que sur les constructions nouvelles** et ne permet pas d'agir sur l'offre préexistante. Il importe néanmoins de prendre en considération cette dernière dans le diagnostic global des possibilités de stationnement offertes autour de la ligne de transport collectif.

L'aménagement de parcs-relais à proximité des stations de transports collectifs, surtout lorsqu'il est systématique et généreux, **peut entraîner des effets pervers** : il concurrence en effet les efforts qui sont faits en matière d'accessibilité du TCSP en modes actifs ou en bus ; et, par les terrains qu'ils occupent et les coupures qu'ils entraînent, les parcs relais sont difficilement conciliables avec un développement urbain et une politique d'urbanisme ambitieuse autour des stations.

De manière générale, **introduire des contraintes en matière de stationnement apparaît plus compliqué dans les agglomérations moyennes** que dans les grandes agglomérations. En effet, cela revient à introduire des contraintes sur l'usage de l'automobile là où il y en a peu en général, et ce sans pouvoir s'appuyer sur une forte densité d'offres de mobilité alternatives.

Le stationnement reste un sujet sensible politiquement, qui touche très directement au quotidien des automobilistes en rendant l'usage du mode plus difficile. Cela induit souvent une certaine prudence voire une pusillanimité de la part des pouvoirs publics, qui peut nuire à l'atteinte des objectifs fixés. Pour améliorer l'acceptabilité de ces politiques coercitives, il est intéressant de les accompagner en menant une politique de communication voire de concertation volontariste et ambitieuse. Néanmoins ce volet reste souvent négligé et peu développé.

Il y a enfin un impératif de cohérence à trouver à la fois entre les différents volets des politiques de stationnement et avec la politique globale de mobilité. Or, cette cohérence n'est pas facilitée par le fait que, contrairement aux politiques de mobilité, **les politiques de stationnement restent souvent gérées à l'échelle communale** (en particulier pour la réglementation du stationnement sur voirie, mais aussi parfois pour le stationnement en parcs voire pour la régulation du stationnement privé quand le PLU n'est pas intercommunal) et que **ses différents volets relèvent d'acteurs et de compétences différentes** (ainsi le stationnement en parcs relais relève de la compétence des AOM).

➤ Résultats et retours d'expérience

Le PLUi-HD de Dijon Métropole approuvé en 2019 comprend un **Programme d'Orientations et d'Actions sur les déplacements**, qui prévoit notamment de « coordonner la politique de stationnement pour accompagner un usage raisonné de la voiture individuelle ». Il intègre alors des actions portant sur l'organisation et la réglementation du stationnement public et sur les parcs relais, destinées en particulier à encourager le report modal et à libérer l'espace public. En matière de stationnement privé, **l'article 3 du règlement** du PLUi définit des normes visant à articuler plusieurs objectifs : ne pas encourager la motorisation des ménages, prendre en compte les caractéristiques des secteurs (notamment leur desserte en transports collectifs structurants), ne pas entraîner une contrainte technique ou financière trop importante pour la mise en œuvre des projets, mais aussi s'assurer de la réalisation de stationnements sur le domaine privé « afin d'une part, de préserver la fluidité et la sécurité de la circulation et d'autre part, de libérer l'espace public pour d'autres usages. » Pour inciter au report modal, une norme maximale est établie pour les activités situées à proximité des transports collectifs, tout en étant modulée sur les secteurs d'entrée de ville comportant des enjeux particuliers en matière de stationnement.

Le PDU « horizon 2030 » de l'agglomération grenobloise, approuvé en 2019, fixe un **cadre global en matière de stationnement**, en intégrant à la fois des actions portant sur l'offre et la réglementation du stationnement public et sur les obligations de création d'aires de stationnement dans les constructions futures. Ces actions cherchent à **accompagner les ambitions de développement de l'usage des transports collectifs** mais aussi l'ambition d'un partage de l'espace public plus équilibré entre la voiture, les autres modes de transport et la vie locale. En matière de stationnement public,

outre les mesures générales relatives à la régulation de l'offre sur voirie et en parc, le PDU prévoit par exemple d'étudier, en lien avec les communes concernées, comment réguler le rabattement en voiture vers les transports collectifs dans les secteurs où celle-ci exerce une forte pression sur l'offre de stationnement disponible (réglementation du stationnement public, incitations à l'usage d'autres modes de rabattement...). En matière de stationnement privé, il arrête un certain nombre de principes avec lesquels le PLUi devra être compatible : il prévoit en particulier une limitation des places qui pourront être construites dans les locaux d'activité, modulée selon les niveaux de desserte actuels et futurs par les transports collectifs mais aussi selon les types de territoire pour tenir compte de leur différence d'équipement et d'usage de l'automobile (cf. ci-dessous).

Un exemple de prescriptions en matière de stationnement privé inscrites dans le PDU 2030 de l'agglomération grenobloise

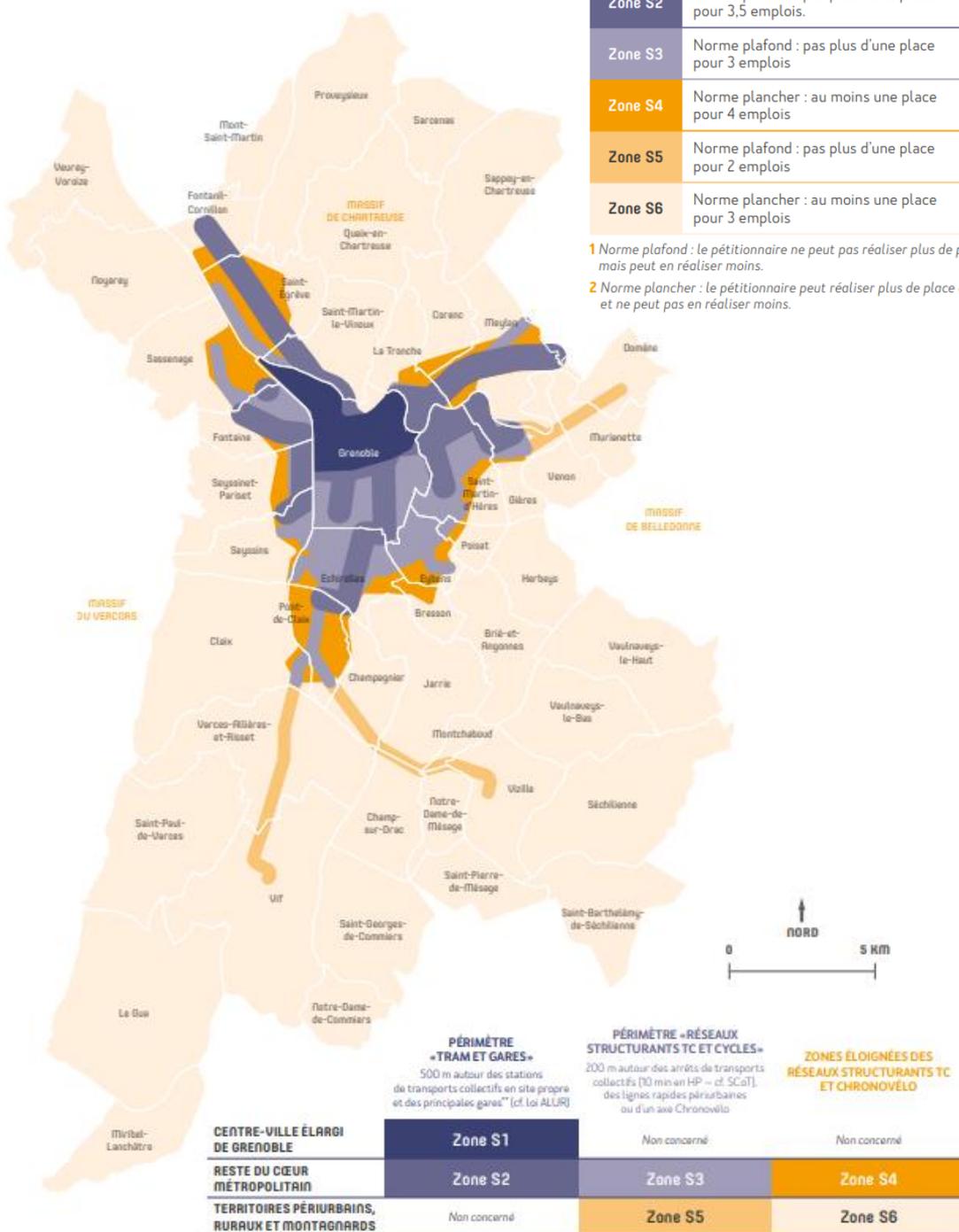
NORME DE STATIONNEMENT DE VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES BUREAUX À TRADUIRE DANS LE PLUI

NORME DE STATIONNEMENT DE VÉLOS POUR LES BUREAUX À TRADUIRE DANS LE PLUI

Zone	NORME DE STATIONNEMENT DE VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES BUREAUX À TRADUIRE DANS LE PLUI	NORME DE STATIONNEMENT DE VÉLOS POUR LES BUREAUX À TRADUIRE DANS LE PLUI
Zone S1	Norme plafond ¹ : pas plus d'une place pour 4 emplois.	Norme plancher ² : au moins une place pour 3 emplois
Zone S2	Norme plafond : pas plus d'une place pour 3,5 emplois.	Norme plancher : au moins une place pour 4 emplois
Zone S3	Norme plafond : pas plus d'une place pour 3 emplois	Norme plancher : au moins une place pour 4 emplois
Zone S4	Norme plancher : au moins une place pour 4 emplois	Norme plancher : au moins une place pour 5 emplois
Zone S5	Norme plafond : pas plus d'une place pour 2 emplois	Norme plancher : au moins une place pour 8 emplois
Zone S6	Norme plancher : au moins une place pour 3 emplois	Norme plancher : au moins une place pour 10 emplois

1 Norme plafond : le pétitionnaire ne peut pas réaliser plus de places que ce que demande le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, mais peut en réaliser moins.

2 Norme plancher : le pétitionnaire peut réaliser plus de place que ce que demande le Plan Local d'Urbanisme intercommunal et ne peut pas en réaliser moins.



Le PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise porte également **un programme d'actions en matière de stationnement articulé avec la politique de transports collectifs**. Il préconise ainsi de « développer la réglementation du stationnement sur voirie dans les centralités et autour des axes de TCSP, afin de dissuader le stationnement longue durée des pendulaires domicile-travail et les inciter au report modal ou à l'usage des parcs privés sous-utilisés. » En matière de stationnement privé, il définit un zonage fondé sur la desserte en transport collectif que les PLU devront respecter pour l'écriture des normes : deux zones sont ainsi définies, selon leur proximité aux arrêts des lignes de train, métro, tramway et BHNS ; seules ces zones sous influence des lignes fortes de transports collectifs font l'objet de prescriptions de la part du PDU en matière de normes de stationnement (encadrement et plafonnement du nombre de places autorisées pour les bureaux, réduction des normes minimales exigées pour les autres activités). Par ailleurs, le PDU dessine les grandes lignes d'une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs, qui doit permettre de réguler les rabattements automobiles, de favoriser les rabattements en modes alternatifs et de préserver la qualité de vie dans les quartiers des pôles d'échange.

➤ **Liens vers d'autres ressources**

C. Chabot (Union Sociale pour l'Habitat), « Normes de stationnement : des règles diversifiées pour optimiser les opérations », in *Actualités Habitat*, n°1101, 30 mai 2019 (<https://www.union-habitat.org/actualites/normes-de-stationnement-des-regles-diversifiees-pour-optimiser-les-operations>)

Dijon Métropole, *Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements*, approuvé le 19 décembre 2019, mis à jour le 9 mars 2021 (<https://www.metropole-dijon.fr/Services-et-missions/Urbanisme/PLUi-HD-Plan-local-d-urbanisme-intercommunal-Habitat-Deplacements/PLUi-HD-en-vigueur>)

Métropole Européenne de Lille, *Fiche-outil sur les normes de stationnement*, Révision générale du Plan Local d'Urbanisme, document de travail 2018 (<https://www.lillemetropole.fr/sites/plu/files/2018-10/Fiche%20outil%20n%C2%B012%20-%20stationnement.pdf>)

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise, *Plan de Déplacements Urbains 2030*, approuvé le 7 novembre 2019 (<http://www.smtc-grenoble.org/le-pdu-horizon-2030>)

Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, *Plan de Déplacements Urbains 2017-2030*, approuvé en décembre 2017 (<http://www.sytral.fr/157-plan-deplacements-urbains.htm>)

Certu, 2010, *Les parcs relais urbains. Etude bibliographique* (<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150448>)