Le stationnement

Éléments clefs d'une politique globale à l'échelle du Grand Avignon

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 en matière d'urbanisme et d'aménagement pour mieux intégrer et optimiser le stationnement.

Mars 2022

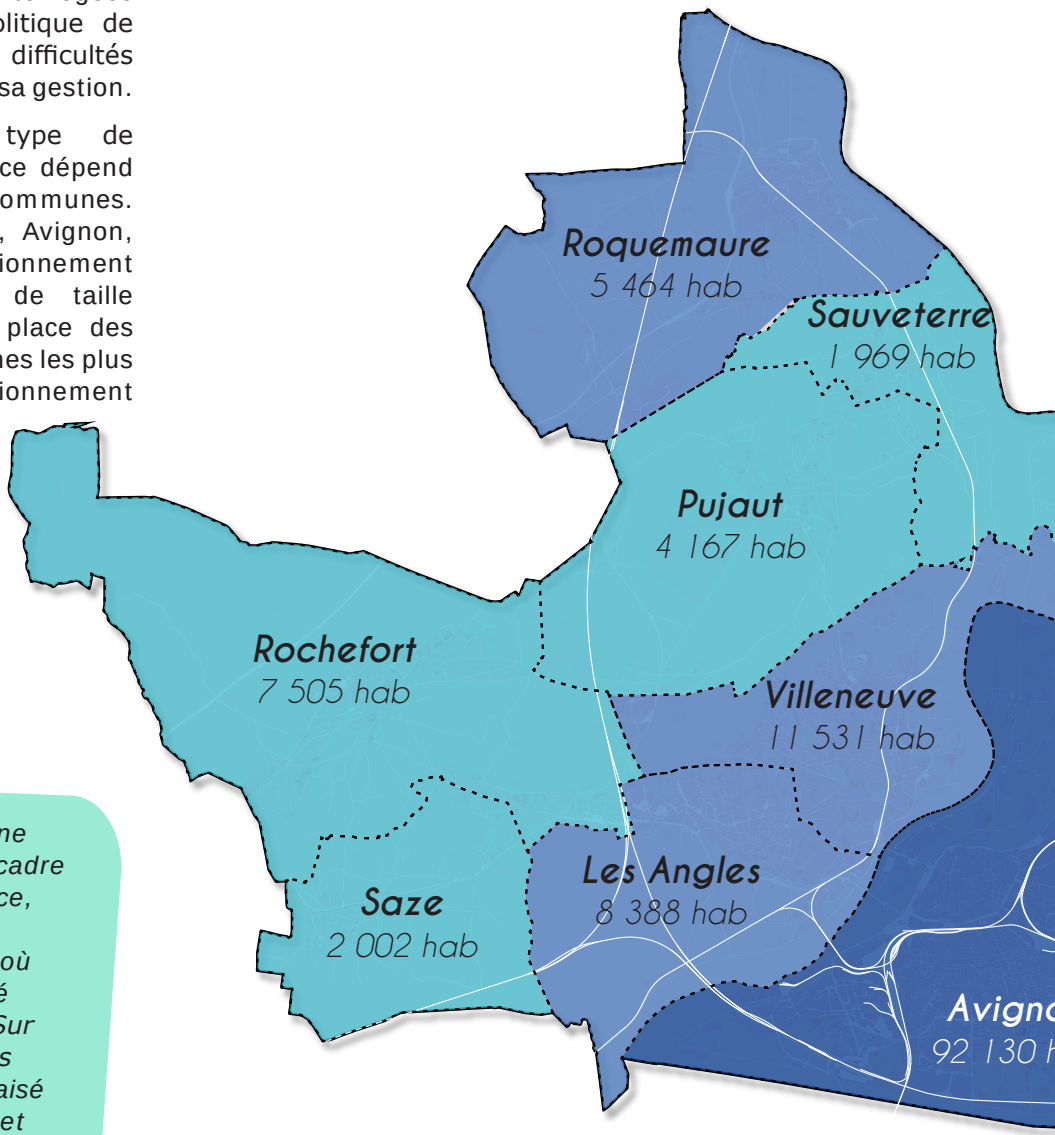
grand avignon
communauté d'agglomération

AGENCE D'URBANISME
AURAV
RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE

Le stationnement à l'échelle du Grand Avignon

En 2019 et 2020, les communes du Grand-Avignon ont été interrogées afin de connaître leur politique de stationnement et les difficultés qu'elles rencontraient dans sa gestion.

Il apparaît que le type de réglementation mis en place dépend en partie de la taille des communes. Ainsi seule la ville centre, Avignon, a choisi d'instaurer le stationnement payant. Les communes de taille intermédiaire ont mis en place des zones bleues et les communes les plus petites ont choisi le stationnement gratuit.



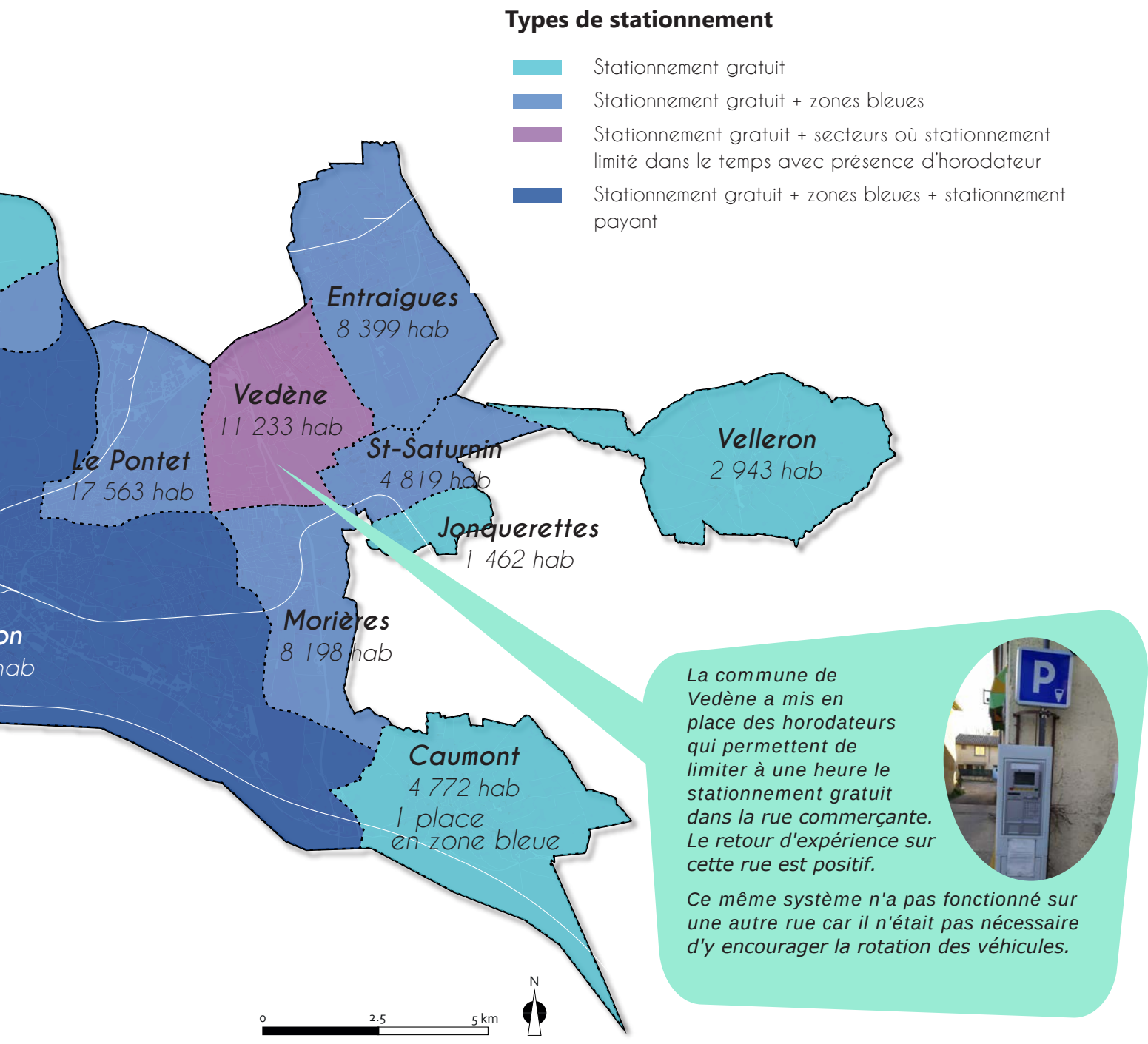
La commune d'Avignon mène une politique d'amélioration de son cadre de vie et de son attractivité grâce, notamment, à la valorisation de certains de ces espaces publics où le stationnement a été supprimé au profit de nouveaux usages. Sur l'exemple ci-dessous, le tour des remparts a été végétalisé et apaisé pour des déplacements piétons et cycles sécurisés et agréables.

APRÈS

AVANT

Les principaux dysfonctionnements liés au stationnement, ressortis au cours des entretiens avec les communes :

- Stationnement ventouse (voiture utilisant de manière prolongée une place de stationnement) ;
- Dégradation du cadre de vie en centre-ville (forte présence de la voiture) ;
- Manque de connaissance et absence de communication sur le stationnement ;
- Imperméabilisation des sols ;
- Dysfonctionnements autour des écoles lors de l'arrivée et de la sortie des élèves ;
- Report du stationnement privé sur l'espace public ;
- Dysfonctionnements lors des diverses manifestations.



La commune de Vedène a mis en place des horodateurs qui permettent de limiter à une heure le stationnement gratuit dans la rue commerçante. Le retour d'expérience sur cette rue est positif.

Ce même système n'a pas fonctionné sur une autre rue car il n'était pas nécessaire d'y encourager la rotation des véhicules.

Source : AURAV

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…). Depuis le 1er janvier, les collectivités qui ont fait le choix de mettre en place du stationnement payant, peuvent également 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 peut occuper une place importante au sein de nos villes et ainsi avoir 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 également de la circulation supplémentaire et ainsi 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 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 la principale solution 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 chalands ;
- 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.

Pour qu'elle fonctionne, une politique de stationnement doit être pensée globalement. Chaque étape est essentielle : de la connaissance de l'offre, à la réglementation jusqu'à la concertation avec le public.

UNE SURFACE IMPORTANTE OCCUPÉE PAR LA VOITURE EN VILLE

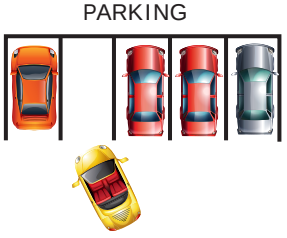
Des emprises au sol très différentes en fonction des véhicules :

Voiture
10 m²

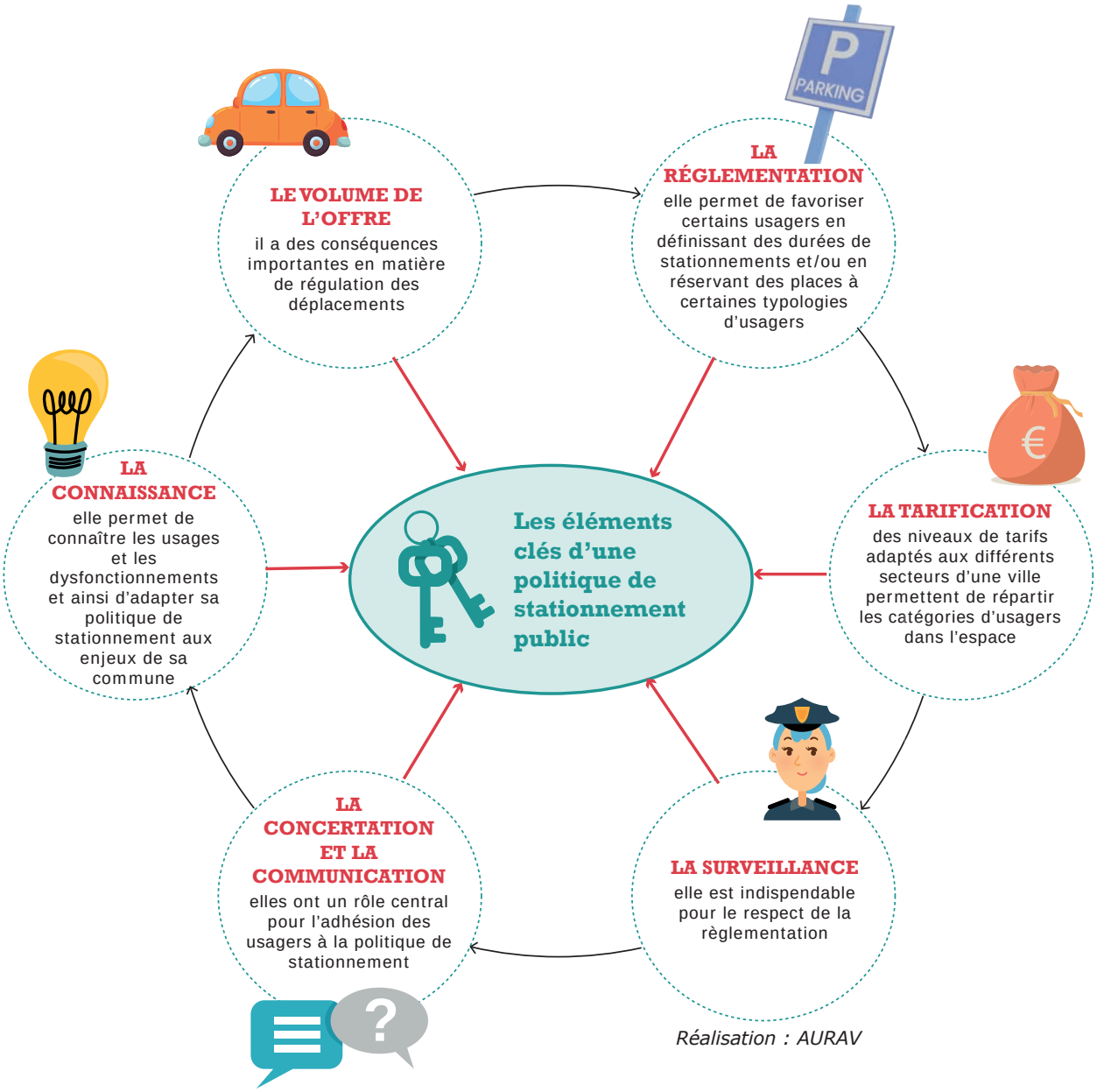
Moto
2 m²

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 :



Réalisation : AURAV

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.*

DIFFÉRENTS TYPES DE STATIONNEMENTS ADAPTÉS 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'usagers (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.

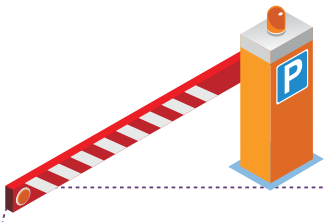
Avantages :

- 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 ;
- permet de ne pas créer de place supplémentaire (grâce à une optimisation du stationnement), voire d'en supprimer.

Inconvénients :

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

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 oeuvre de ce type de zone de stationnement.

Réalisation : AURAV

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 chalands, 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 dans les zones de «faubourgs» 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.

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 :

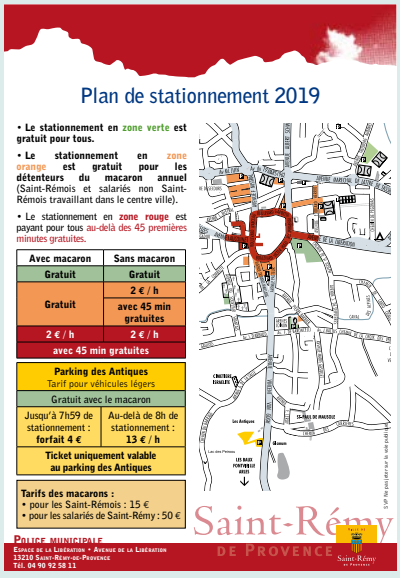
- conserver, voire renforcer, l'attractivité résidentielle des quartiers concernés, en permettant aux résidents de se stationner ;
- inciter les habitants à utiliser d'autres types de transports (modes actifs, transports en commun, co-voiturage), car ils peuvent stationner leur voiture en journée, à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



Source : mairie-saintremydeprovence.com

Les éléments de cadrage ci-avant sont, en partie, issus du schéma directeur du stationnement Valence Romans.

Quelques pistes d'actions pour une optimisation et une meilleure intégration du stationnement

1 - Connaître pour mieux agir

Une bonne connaissance du stationnement dans la commune est indispensable pour mettre en oeuvre des actions adaptées aux enjeux locaux.

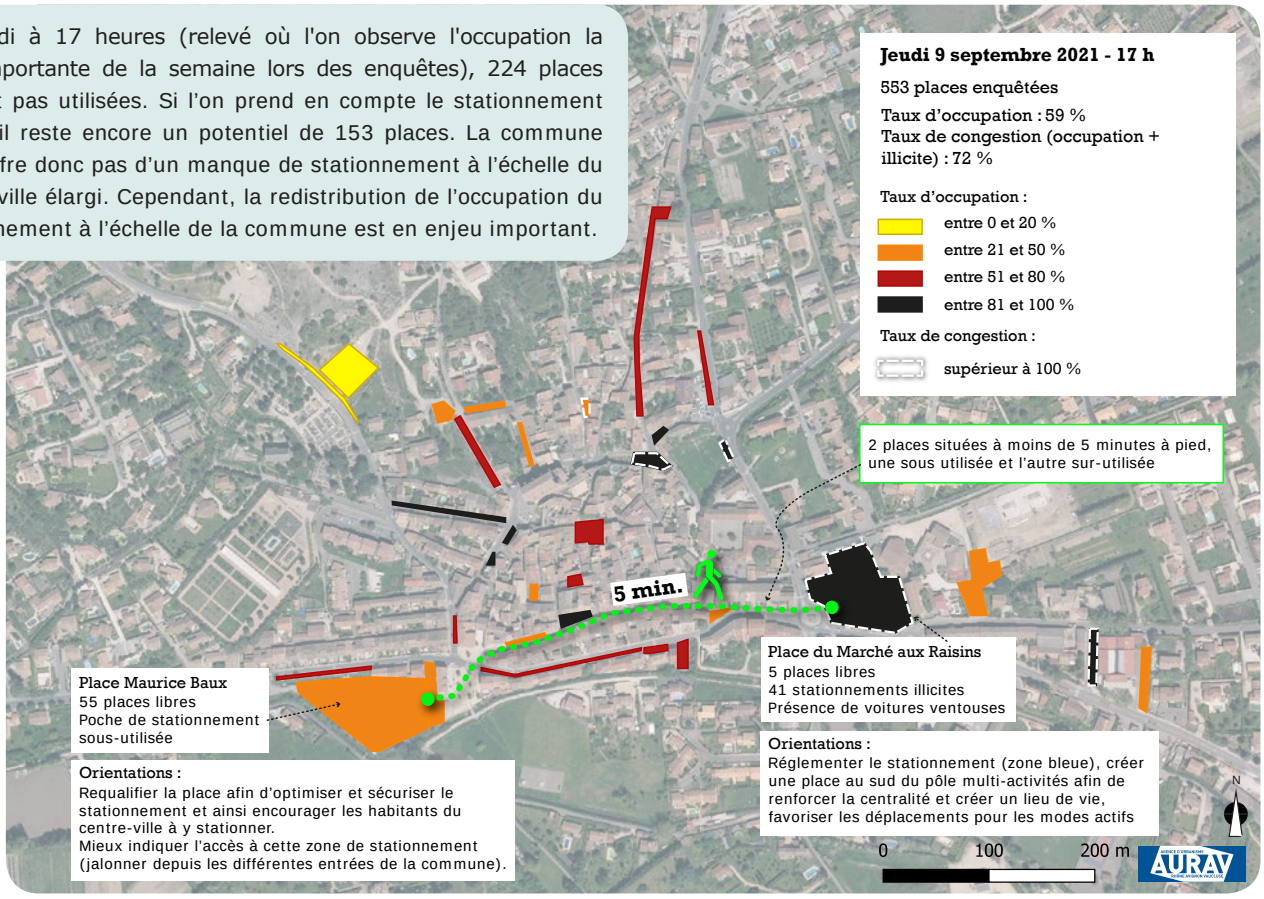
Les enquêtes occupation (relevé du nombre de places occupées à plusieurs moments de la journée) et rotation (relevé visant à connaître les durées de stationnement par moment de la journée) donnent une image précise de l'état du stationnement à l'échelle d'un quartier, d'une commune ou d'un EPCI.

L'analyse des résultats de ces enquêtes permet de mettre en lumière les dysfonctionnements (secteurs congestionnés, voitures ventouses...) ainsi que les marges de manoeuvre. Elle est un préalable pour définir et mettre en oeuvre une politique de stationnement adaptée (mise en place de zones bleues sur des secteurs stratégiques, requalification de certaines poches de stationement, jalonnement...).

De plus, ces enquêtes permettent de mettre en perspective 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 distance un peu plus importante des logements et des commmmerces, mais 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 commune ne souffre donc pas d'un manque de stationnement à l'échelle du centre-ville élargi. Cependant, la redistribution de l'occupation du stationnement à l'échelle de la commune est en enjeu important.

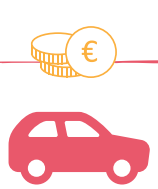


2 - Lutter contre les préjugés

Les commerçants ont souvent l'impression que la majorité de leurs clients se déplacent en voiture et que des places de stationnement sont nécessaires à proximité immédiate de leurs commerces.

Dans la réalité, des enquêtes auprès des consommateurs montrent souvent qu'une part importante des clients viennent à pied ou en vélo, que ces derniers sont souvent plus fidèles 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.

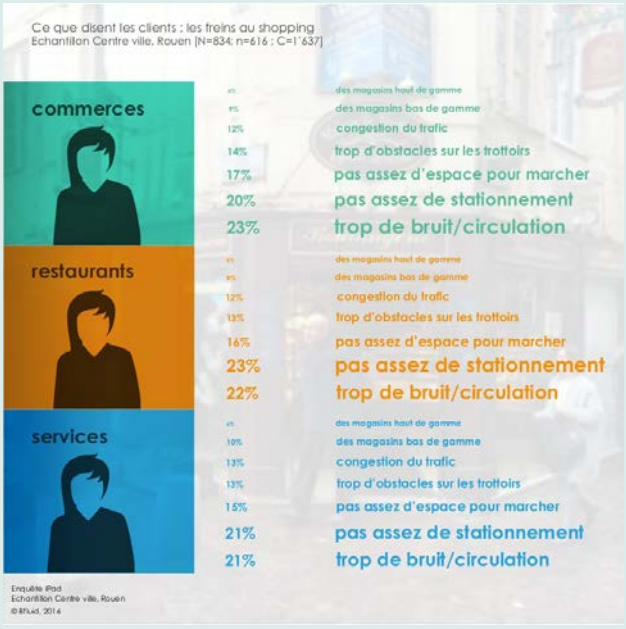
		
NOMBRE MOYEN DE VISITES PAR SEMAINE	0.72	1,25
DÉPENSE MOYENNE PAR VISITE	30,05 €	19,52 €
DÉPENSE MOYENNE PAR SEMAINE	21,64 €	24,34 € (SOIT +12,4 %)

Réalisation AURAV - Source des données : enquête FUBicy réalisée auprès des clients des commerces de 6 villes en France

Dans les centres des villes et villages, le vélo peut s'avérer une bonne alternative à la voiture (sous réserve de créer des itinéraires sécurisés et de mettre en place des zones de stationnement pour les vélos) :

VPA © Alain Hocquel

Des sondages effectués dans le centre-ville de Rouen montrent 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 de seuls 20% des clients partagent cet avis. Le principal frein au shopping pour les chalands est le fait d'avoir trop de bruit et de circulation.



Source : Marchabilité et vitalité commerciale, les défis pour la métropole Rouen Normandie. Bfluid & Expertise. Avril 2016

Résultat d'un sondage mené au Thor : alors que 65% des commerçants estiment que la création de plus de places de stationnement consitue 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. La végétalisation de l'espace public représente la priorité des clients.

Ce que pense les commerçants :
En matière d'aménagement urbain, qu'est ce qui pourrait inciter les clients à venir plus souvent dans le centre-ville ?

65 %	**Plus de places de stationnement**
13 %	Des espaces apaisés avec moins de bruits et de voitures
13 %	Des animations éphémères dans les rues du centre-ville
10 %	Plus d'espaces pour les piétons
10 %	Plus de végétalisation (arbres, espaces plantés, ...)

Ce que pense les clients :
En matière d'aménagement urbain, qu'est ce qui pourrait vous inciter à venir plus souvent dans le centre-ville ?

25 %	**Plus de végétalisation (arbres, espaces plantés, ...)**
24 %	**Plus de places de stationnement**
23 %	**Des animations éphémères dans les rues du centre-ville**
15 %	Des espaces apaisés avec moins de bruits et de voitures
13 %	Plus d'espaces pour les piétons

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.

De plus, la distance entre sa place de stationnement et le ou les commerces est souvent mal appréhendée. Celle-ci semble en effet plus importante dans les centre des villes et villages que dans les zones commerciales alors que dans ces dernières elles sont souvent plus importantes.

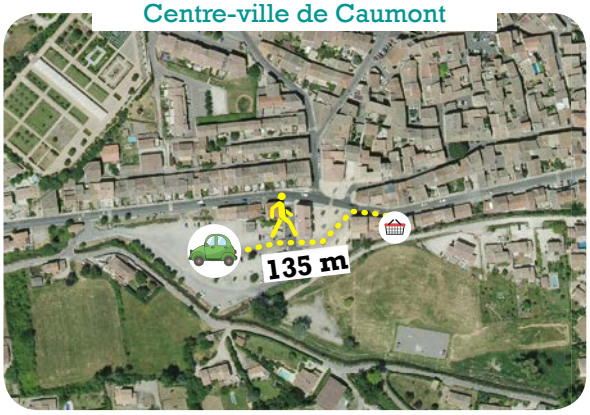
Exemple de distances parcourues entre une place de stationnement et un commerce dans 4 contextes différents :

Place de stationnement *Commerce* *Parcours du client*

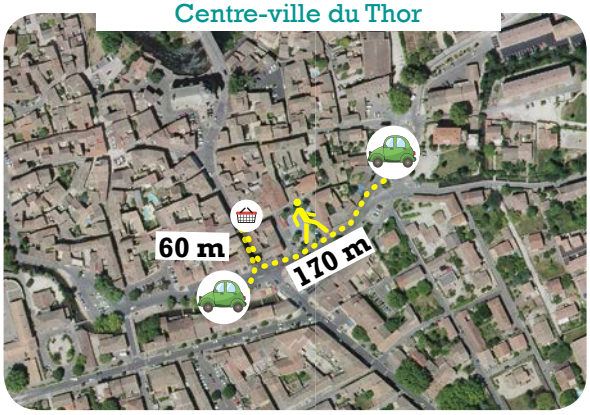
Zone commerciale - le Pontet

Centre-ville de Vedène

Centre-ville de Caumont

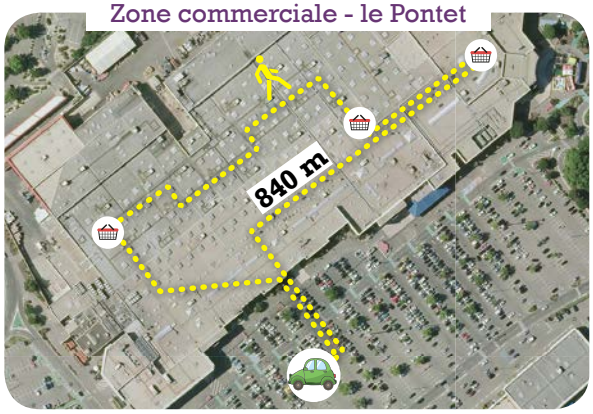


Centre-ville du Thor



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

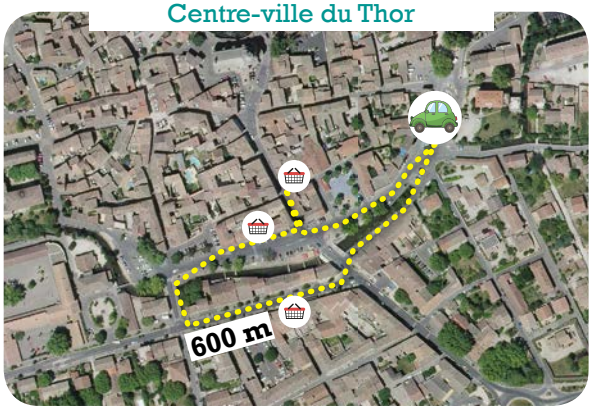
Zone commerciale - le Pontet



Centre-ville de Vedène

Centre-ville de Caumont

Centre-ville du Thor



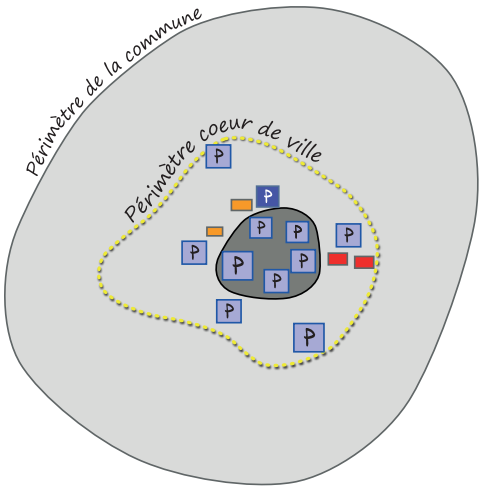
Source : AURAV

3 - Localiser le stationnement au bon endroit et l'utiliser à bon escient

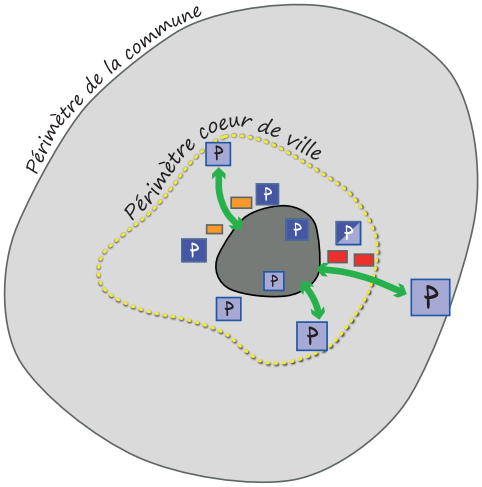
LES OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- diminuer la présence de la voiture en centre-ville tout en conservant des capacités de stationnement pour les chalands 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 ;
- utiliser le stationnement pour réduire la vitesse des véhicules sur les espaces publics (par exemple en implantant les places en chicane - cf. exemple en bas à droite).

Situation actuelle pour de nombreuses communes :



Situation idéale :



Périmètre de la commune
Périmètre coeur de ville
Périmètre du centre historique
Commerce
Équipement
Parking gratuit
Parking à durée limitée (zone bleue) ou payant
Liaison pour les modes actifs à créer ou valoriser

Source : AURAV

DIMINUTION DU STATIONNEMENT SUR UNE RUE COMMERÇANTE

Exemple de la requalification de la rue Mistral à Vedène qui a permis de créer un cadre de vie plus agréable et de redonner leur place aux piétons et cyclistes.

AVANT

APRÈS

UTILISATION DU STATIONNEMENT AFIN DE LIMITER 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.

4 - Désimperméabiliser 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 permettent de lutter contre les effets d'îlots de chaleur urbain, de diminuer la température dans les voitures garées et d'améliorer le cadre de vie.

Coût des revêtements perméables :

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

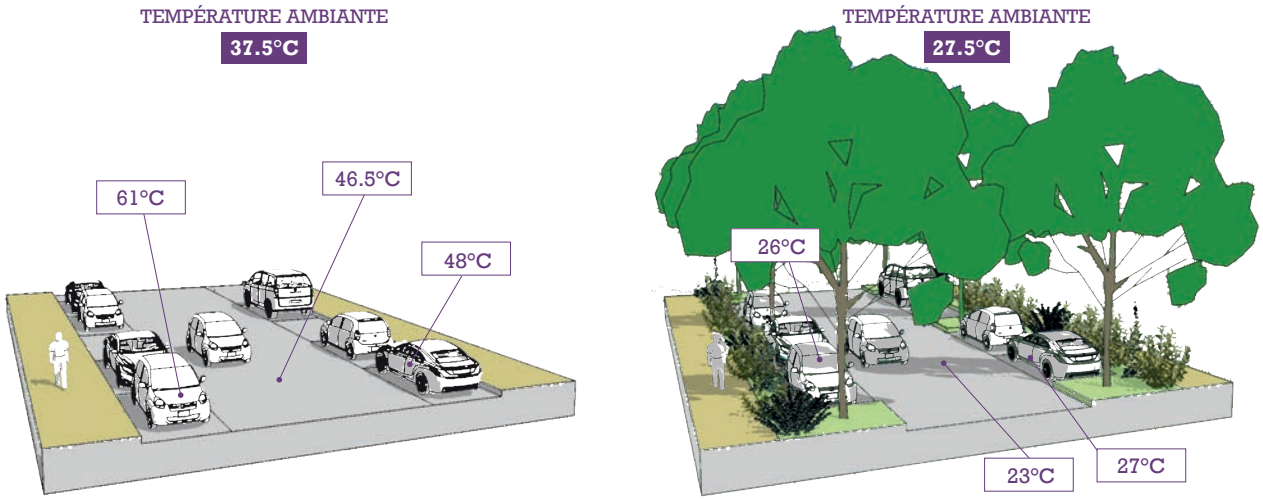
- dallage perméable remplissage gravier (fondation concassés drainants) : 60-65€/m² ;
- dallage engazonné (fondation en mélanges fertiles) : 70-75€/m² ;
- dallage remplissage pavé (fondation concassés drainants) : 80-85€/m².

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

Températures au sol au même moment de la journée en fonction du revêtement utilisé

7.5°C d'écart entre de l'enrobé et une surface végétalisée

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

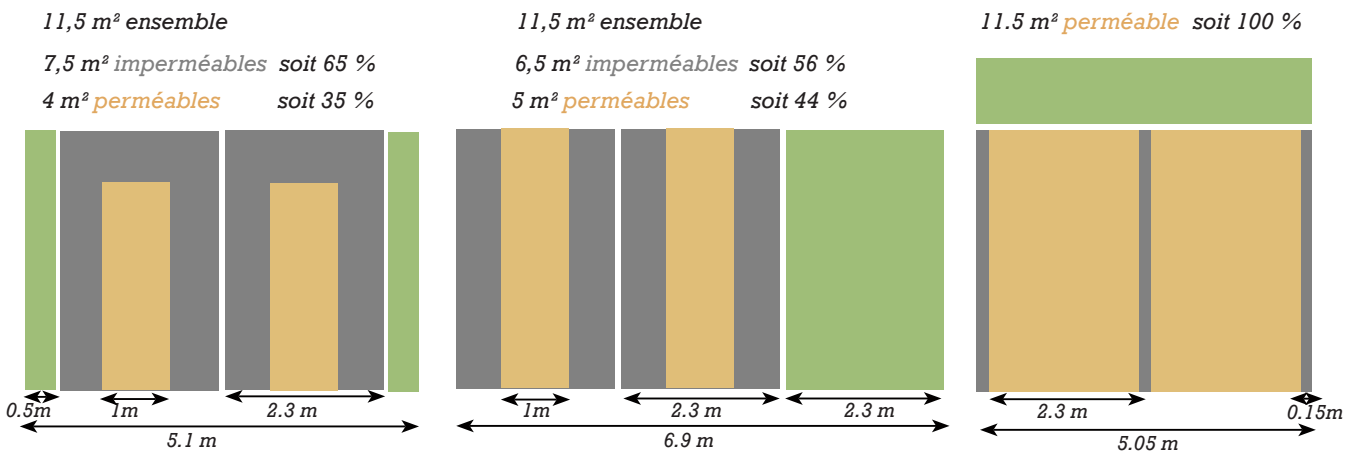


10°C d'écart dans la température ambiante entre une rue minérale et une rue arborée
23°C d'écart entre un même sol au soleil et à l'ombre d'un arbre
35°C d'écart entre une carrosserie de voiture au soleil et à l'ombre d'un arbre

Réalisation : AURAV - les températures ci-dessus correspondent à une synthèse de différents 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 d'ici et d'ailleurs de poches de stationnement perméables

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



Source : AURAV

Source : O2D environnement

Source : O2D environnement

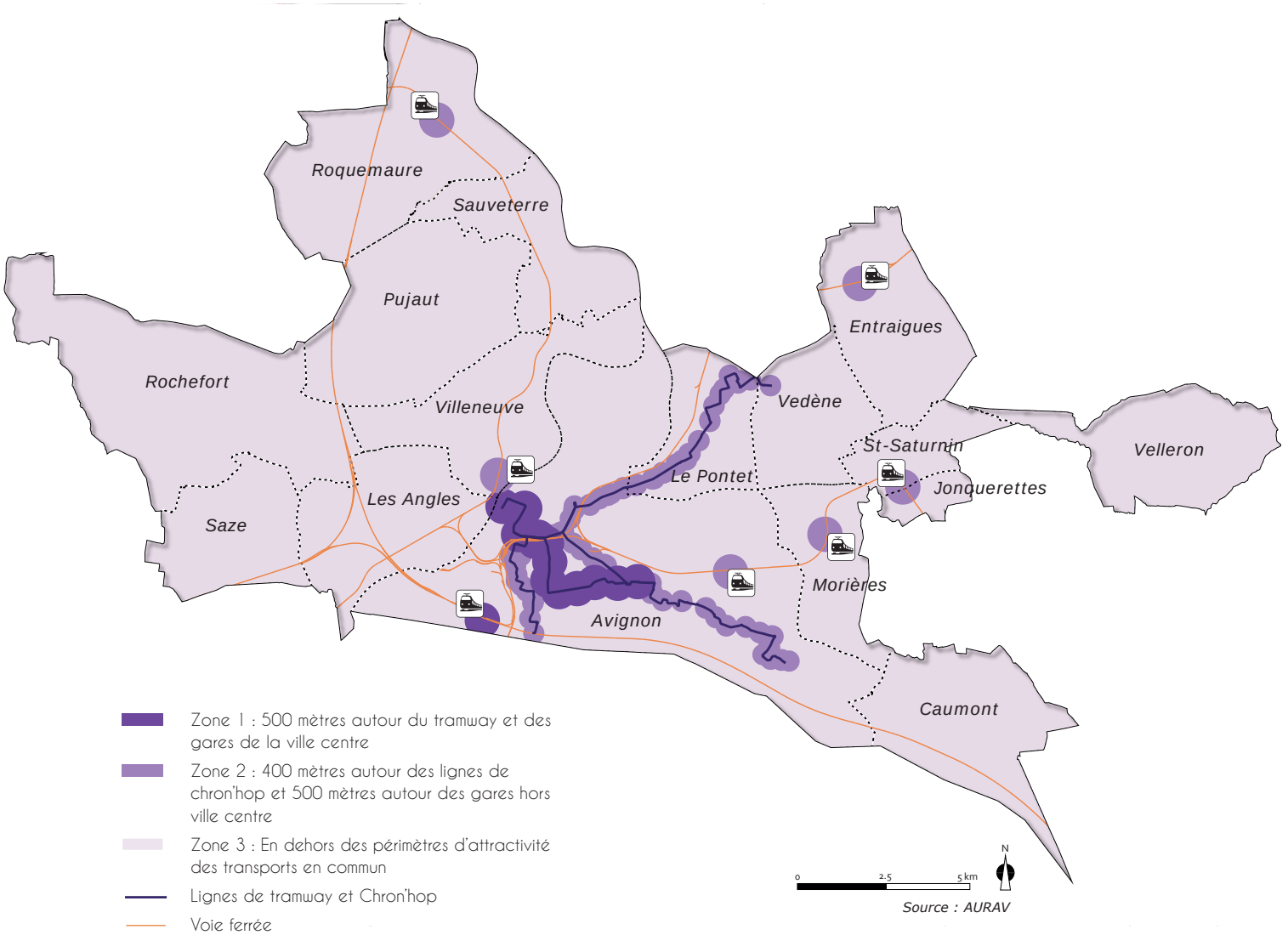
Source : O2D environnement

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.

Proposition d'une sectorisation possible à l'échelle du Grand Avignon par rapport à la desserte en transports en commun



Source : AURAV

N.B. : La carte ci-dessus et les tableaux ci-après proposent une sectorisation et des règles qui peuvent être affinées en fonction des spécificités de chaque commune.

Exemple de rédaction de règles qualitatives dans un règlement de PLU :

<table>
<tr><th></th><th>PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 1</th><th>PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 2</th><th>EN-DEHORS DES PÉRIMÈTRES D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 3</th></tr>
<tr><td rowspan="2">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)</td><td>Pour les constructions nouvelles, toutes destinations confondues, générant plus de 20 places de stationnement, au moins 50 % des places doivent être réalisées dans un volume construit.</td><td>Pour les nouvelles constructions à destination d'habitat, de bureau, de commerce et/ou d'hébergement touristique générant plus de 20 places de stationnement, au moins 50 % des places doivent être réalisées dans un volume construit.</td><td>Pour les nouvelles constructions à destination d'habitat et/ou de bureau générant plus de 20 places de stationnement, au moins 50 % des places doivent être réalisées dans un volume construit.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Lorsque le stationnement est intégré dans un volume construit (sous-sol, rez-de-chaussée et/ou bâtiment attenant ou non à la construction principale...), une attention particulière devra être portée au traitement des façades et ouvertures sur l'espace public afin de garantir une bonne intégration du stationnement : traitement architectural, matériaux utilisés, végétalisation…
Les boxes de stationnement sont interdites.
Pour les constructions aériennes (garage, stationnement en RDC, parking silo...), à chaque niveau, la hauteur libre ne doit pas être inférieure à :
• 2,70 m sous plafond dans le brut ;
• 2,40 m sous obstacles (poutres, signalisations, canalisations, équipements, abaissements localisés du plafond, etc.).
Cette hauteur minimale est portée à
• 3m50 sous plafond pour les stationnements en rez-de-chaussée situés l

long d'un linéaire de mixité fonctionnelle ;
• 3m50 sous plafond pour les rez-de-chaussée des parkings silo ;
• 2m70 sous obstacles pour les rez-de-chaussée des bâtiments d'habitat collectif.</td></tr>
</table>

Source : AURAV

Exemples de rédaction 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.

Source : AURAV

Les aires de stationnement doivent être plantées, à raison d'au moins un arbre pour 4 emplacements. Les aires de stationnement des logements individuels ouvertes sur l'espace public seront en revêtement perméable.

Source : PLU Bernières-sur-Mer (14)

Exemples de rédaction de règles quantitatives dans un règlement :

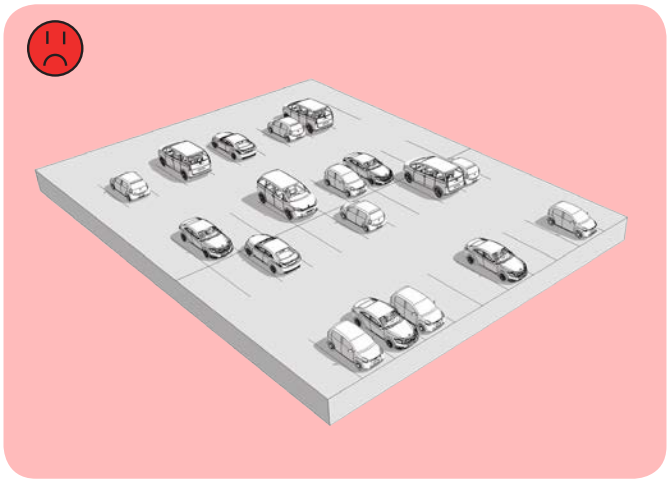
	PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 1	PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 2	EN-DEHORS DES PÉRIMÈTRES D'ATTRACTIVITÉ DES TC - ZONE 3
EXPLOITATIONS AGRICOLES ET FORESTIÈRES			
Le nombre de places de stationnement à réaliser devra être déterminé au regard des besoins			
HABITATIONS			
Logement	• 1 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
Logement locatif social	• 0.5 place minimum par logement à partir d'une opération de deux logements	• 1 place minimum par logement	• 1 place minimum par logement
Hébergement (résidences pour personnes âgées, handicapées, pour étudiants...)	• à déterminer au regard des besoins	• à déterminer au regard des besoins	• à déterminer au regard des besoins
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
Cinéma	• à déterminer au regard des besoins	• à déterminer au regard des besoins	• à déterminer au regard des besoins

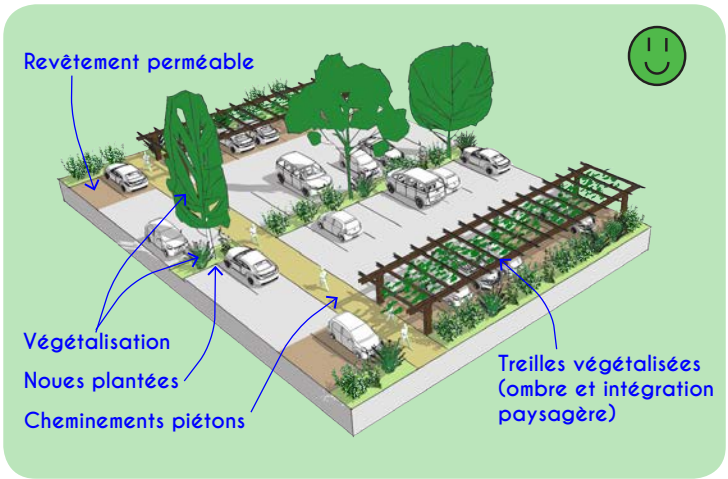
Hébergement hôtelier et touristique	• pas de minimum exigé : à déterminer au regard des besoins • 1 place au plus pour 3 chambres	• pas de minimum exigé : à déterminer au regard des besoins • 1 place au plus pour 2 chambres	• 1 place au moins pour 3 chambres • 1 place pour un car pour les hôtels d'au moins 100 chambres
ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT COLLECTIF ET SERVICES PUBLICS			
Le nombre de places de stationnement à réaliser devra être déterminé au regard des besoins			
AUTRES ACTIVITÉS DES SECTEURS SECONDAIRE OU TERTIAIRE			
Industrie, entrepôt	• 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	• à déterminer au regard des besoins
Bureau	• 1 place au moins pour 100 m² de surface de plancher • 1 place au plus pour 40 m² de surface de plancher	• 1 place au moins pour 100 m² de surface de plancher • 1 place au plus pour 30 m² de surface de plancher	• 1 place au moins pour 60 m² de surface de plancher
Centre de congrès et d'exposition	• à déterminer au regard des besoins	• à déterminer au regard des besoins	• à déterminer au regard des besoins

Source : AURAV

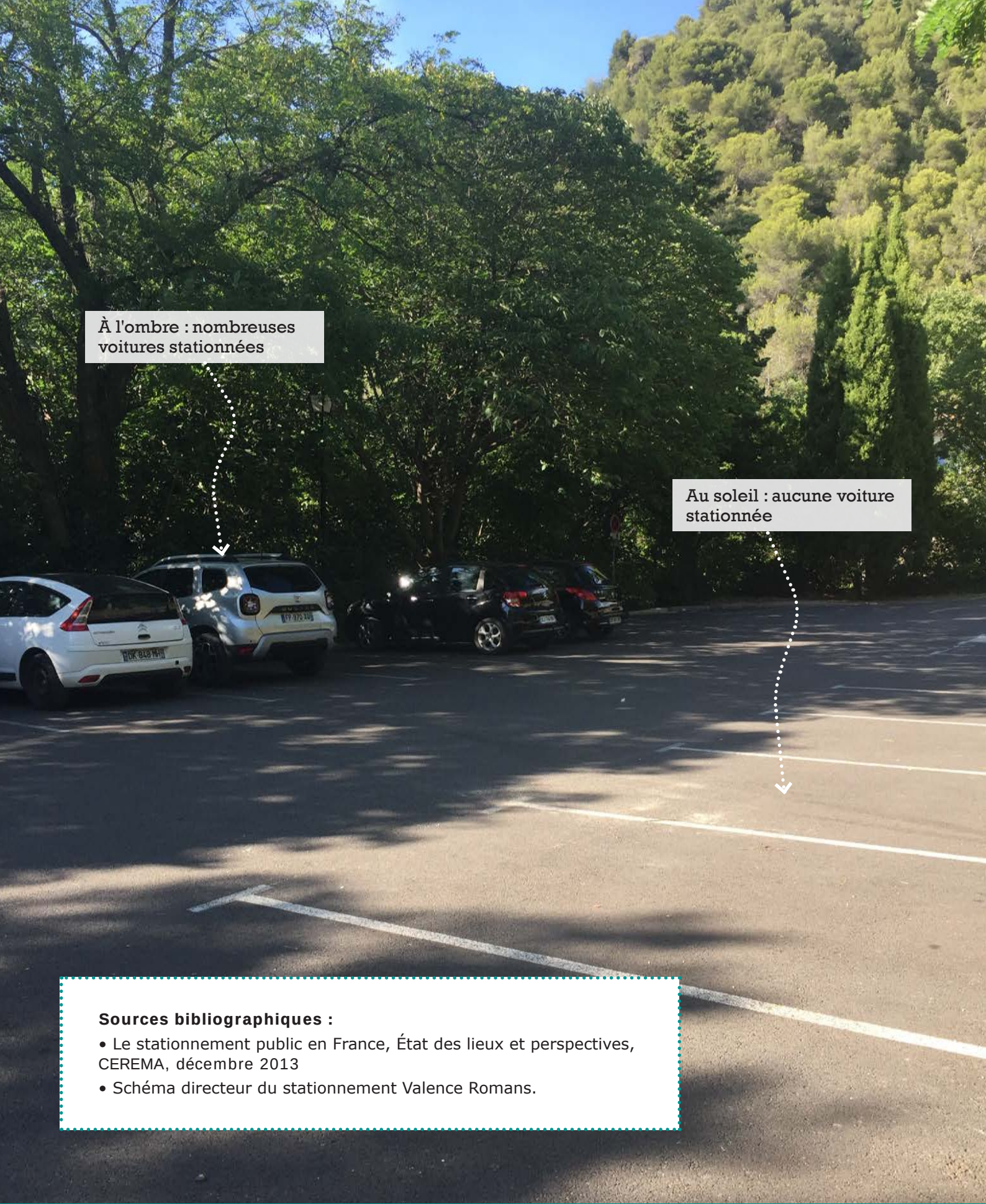
Lors du calcul du nombre de places de stationnement réglementairement exigé, il convient d'arrondir ce dernier au nombre entier supérieur dès que la décimale est supérieure à 5.

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





Source : AURAV



Sources bibliographiques :

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

Direction de la publication : Gilles PERILHOU
Réalisation : Anne-Lise MAICHERAK et Marlène CREQUER
www.aurav.org
164 avenue de St Tronquet
84130 Le Pontet
Décembre 2021

AGENCE D'URBANISME AURAV RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE