Certu

Historique des politiques de stationnement

RSTT « Stationnement et politiques urbaines »

Lille – 7 février 2013



Nicolas MERLE – Certu

Présent pour l'avenir

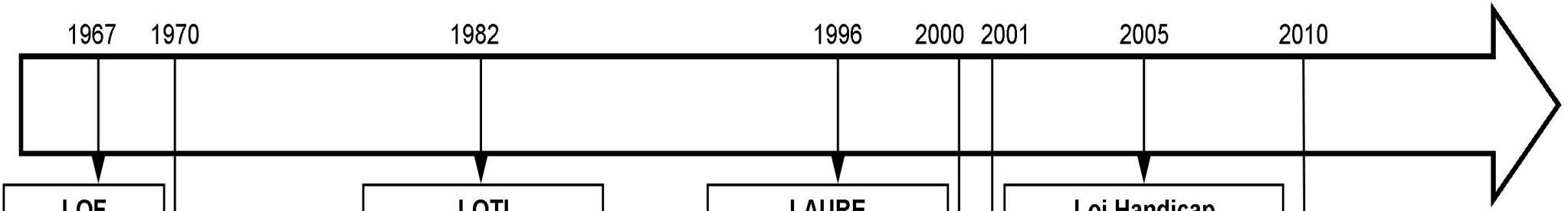
Certu

Plan

- *Historique des politiques de stationnement : de la LOF au grenelle de l'environnement*
- *Le PDU, outil de planification des déplacements …*
  … et du stationnement !
- *Vers une intégration plus forte urbanisme / déplacements / stationnement ? Le PLU intercommunal 3 en 1*
- *D'autres outils ?*



Historique de la législation sur les politiques de stationnement



LOF
→ Création des POS et SDAU

Décret d'application relatif aux POS
→ Le stationnement privé peut être traité dans le règlement du POS

LOTI
→ Création des PDU qui définissent les grands principes de « l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement »
→ Action possible sur le stationnement public

LAURE
→ PDU obligatoires pour les PTU compris dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants
→ Obligation de traiter du stationnement public dans les PDU

Loi Handicap
→ Impose à chaque commune l'établissement d'un PAVE

Ordonnance relative aux permis de construire et aux autorisations d'urbanisme
→ Il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement pour la réalisation de logements sociaux

Loi SRU
→ Importance du stationnement public réaffirmée (nouvelles pratiques à encourager, nouveaux usagers à prendre en compte)
→ Création des SCoT et des PLU
→ Le PDU peut agir sur le stationnement privé en conditionnant les normes de réalisation d'aires de stationnement privé du PLU
→ Emprise au sol du stationnement des bâtiments commerciaux et des cinémas limitée
→ Les AOTU peuvent fixer sur certaines voies une redevance de stationnement

Ordonnance relative aux aides de l'État pour la mise en œuvre des PDU
→ Pour une ligne de TC, les subventions sont conditionnées à la réalisation d'aménagements contre le stationnement illicite
→ Stationnement en parcs-relais, stationnement des vélos, taxis et PMR subventionnables

Loi Grenelle II
→ En absence de PDU le SCoT peut agir sur le stationnement privé
→ Prise en compte des véhicules électriques et de l'autopartage dans les PDU
→ Obligation d'un quota de places de stationnement équipées d'installation permettant la recharge de véhicules hybrides sur les lieux de travail
→ Réglementation du stationnement public en voirie si une desserte régulière en TC existe et si la réglementation permet de faciliter la circulation des véhicules de TC

Le PDU, cadre de définition des politiques de stationnement

- Le PDU coordonne les politiques communales à l'échelle du périmètre de transports urbains
- Il favorise l'intégration entre urbanisme, déplacements (dont stationnement), environnement, cadre de vie ...
- Il agit sur de nombreux leviers en matière de stationnement :
  - L'**offre publique** (sur voirie, en parcs et parcs-relais, des véhicules particuliers, électriques, d'autopartage et des vélos, en distinguant les catégories d'usagers : résidents, PMR, livreurs, taxis, etc.)
  - La **gestion de l'offre et de la demande** (réglementation, tarification, contrôle et surveillance, communication et concertation)
  - L'**offre privée** (en lien avec la desserte TC pour le stationnement automobile)

Quel bilan dans 85 PDU approuvés depuis la LAURE ?

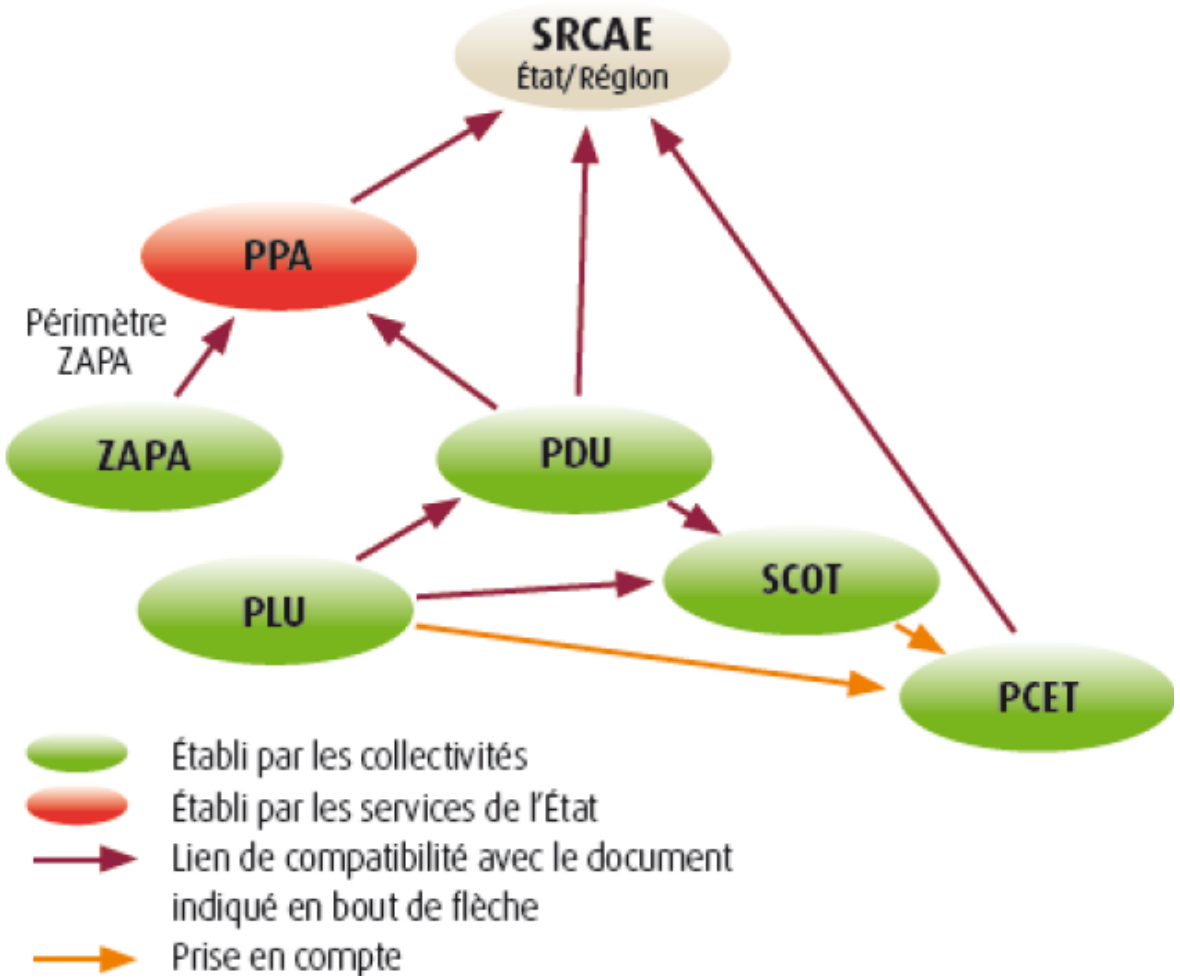
- Les actions la plupart du temps abordées et de façon détaillée
  - Réglementation du stationnement, Parc-relais, stationnement des vélos
- Des actions moins souvent proposées ou restant peu précises
  - Evolution globale de l'offre, stationnement privé, stationnement PMR, stationnement des véhicules de livraison, des offres émergentes, concertation et communication
- Multiplicité des acteurs (publics à différentes échelles de territoires, privés, citoyens, commerçants)
- Elaboration partenariale du PDU / AOMD disposant de + de leviers
- Au-delà de l'élaboration, des outils facilitant la mise en œuvre
  - Chartes, déclinaisons locales du PDU
- Améliorer les dispositifs d'observation, permettant de conforter le diagnostic initial, et de préparer l'évaluation à 5 ans

Le PLU intercommunal 3 en 1 : étape supplémentaire d'intégration ?

- La loi Grenelle II a introduit le PLUi 3 en 1
  - Si l'EPCI compétent pour élaborer le PLU est AOTU …
    … alors les OAP du PLU tiennent lieu de PDU
  - Environ 40 AOTU concernées (sur 200 PLU intercommunaux)
- Le PLUi 3 en 1 est avant tout un PLU
  - Article 12 du règlement, principes d'aménagements dans les OAP, stationnement sur voirie, autour des pôles d'échange ...
- Le PLUi 3 en 1 devra aussi intégrer des éléments de programmation, de calendrier et de financement, d'approche globale dépassant la question de l'urbanisme réglementaire
- Des opportunités pour les politiques de stationnement ...

  ... mais aussi des risques

Dans les autres documents de planification ?



Source : CETE de Lyon

Certu

Dans les outils plus opérationnels ?

- Déclinaisons locales du PDU : Micro-PDU, plans locaux de déplacements
- Urbanisme opérationnel : ZAC, éco-quartiers
- Dans l'aménagement de projets : TCSP, gares, requalification urbaine

Et au-delà des outils et de la règle …



Certu

Merci de votre attention

Pour en savoir plus

Site et catalogue du Certu

Stand Certu

Contacts

Véronique Paput (connaissance du stationnement)

Nicolas Merle (politiques de stationnement)

