

PLUH et Stationnement

Réalisation de places de stationnement automobile dans les opérations de construction de logements en secteur dense

Chaque fois que les documents d'urbanisme ont été révisés (divers POS, puis PLU), l'UCIL s'est toujours préoccupée de l'adaptation de la norme relative au nombre de places de stationnement à réaliser dans les opérations de construction de logements, de locaux d'activités, d'équipements ou de commerces. Son souci a toujours été que cette norme corresponde au mieux aux besoins des usagers afin que leurs voitures ne viennent pas encombrer l'espace public.

C'est ainsi qu'au PLU actuel, il existe dans chaque zone un nombre minimal de places à réaliser en fonction du type de l'opération et de sa surface, sauf pour la construction d'immeubles de bureaux pour laquelle ont été fixés un nombre minimal et un nombre maximal variant en fonction de la proximité d'une station de ligne forte de transport en commun (plus on est près d'une telle station, plus le nombre maximum de places est faible). À l'époque de l'élaboration du PLU, l'UCIL a grandement contribué à l'établissement de cette réglementation nouvelle, les règles précédentes ne comportant que des minima.

Aujourd'hui, des voix s'élèvent pour étendre la notion de maxima aux opérations de logement et pour réduire les nombres des places exigées dans ces opérations, avec pour objectif affiché de réduire le nombre des voitures en ville.

L'UCIL est fermement opposée à une quelconque diminution de la norme de stationnement dans les opérations résidentielles. Elle pense même qu'une telle mesure irait à l'encontre des objectifs recherchés.

En effet, la limitation effectuée pour les bureaux a été faite pour décourager les employés de prendre leur voiture pour aller au travail, en particulier lorsqu'il s'agit de pendulaires qui font tous les jours le même trajet aller et retour. Cette volonté justifiée a été accompagnée par la loi instaurant une prise en charge partielle des frais de déplacement en transport en commun de l'employé par son entreprise et par la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE). Encore faut-il une juste norme minimale car certains salariés non pendulaires, à trajets journaliers erratiques dans et hors de l'agglomération, ne disposeront jamais de lignes de transport en commun répondant à leurs besoins. De

même, une mère de famille devant poser un enfant à la crèche et un autre à l'école avant de se rendre à son travail, ne disposera-t-elle que rarement de transports en commun adaptés à son trajet. C'est bien pour cela qu'ont été établies les règles de minimum et maximum. En la matière, on ne peut pas raisonner en tout ou rien.

Par contre, le même raisonnement qui fait limiter le nombre des places de stationnement pour les bureaux, devrait, à notre avis, inciter les autorités à s'assurer que chaque habitant possédant une voiture aura bien à sa disposition une place de stationnement privée hors de la voirie publique afin qu'il puisse ne pas utiliser son véhicule pour aller au travail (sauf cas de nécessité). Il suffit de passer dans les rues le soir pour constater que celles-ci sont bordées de chaque côté par toutes les voitures des habitants de retour chez eux, qui ne disposent pas de parking privé dans leur résidence. Tous ces véhicules seront en infraction le lendemain, ce qui impose de les utiliser pour aller à leur travail le matin. Ceci va à l'encontre de l'objectif de réduire la place de la voiture en ville.

Il serait d'autant plus aberrant de réduire le nombre des places exigées dans les opérations neuves de logements du secteur central (le mieux desservi par les transports en commun), que les immeubles anciens, qui y sont très nombreux et même majoritaires, ne possèdent le plus souvent aucun parking privé. Seuls les parcs de stationnement publics et un surplus éventuel dans les opérations nouvelles de logement peuvent alors permettre de sortir les voitures des voies publiques où elles sont stationnées. On sait combien coûtent les constructions de parcs de stationnement publics en sous-sol, et que la collectivité diminue artificiellement le prix de location des places pour les résidents afin de décourager l'utilisation des véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. De plus, ces problèmes, associés au développement du parking payant sur voirie en journée, ont incité les pouvoirs publics à prévoir un tarif très réduit de stationnement de surface pour les résidents. Cette disposition, demandée par l'UCIL car indispensable pour les habitants de ces immeubles anciens, constitue néanmoins un pis-aller imposé par l'insuffisance chronique des parkings privés en centre-ville, mais il faut bien constater que les voitures ventouses ainsi créées encombrant les rues, gênant les livraisons et diminuant le turn-over nécessaire au bon fonctionnement des activités et commerces des quartiers. Une insuffisance du nombre des places créées dans le cadre de la densification urbaine annoncée ne pourra donc qu'augmenter ce problème.

Si, ce qui est recherché, c'est l'interdiction de posséder une voiture particulière quand on habite en ville, il faut le dire, cela n'est pas du ressort du PLUH. C'est à notre avis une vue de l'esprit parfaitement

contraire aux observations de l'INSEE, même si les secteurs centraux ont naturellement un taux de motorisation des ménages un peu moins élevé que les secteurs périphériques (encore faudrait-il le corriger par l'âge des habitants, les personnes âgées et les étudiants habitant plus au centre ville). La voiture particulière permet de sortir de la ville le week-end, d'aller voir sa famille, d'assurer des déplacements aux heures où il n'y a plus de TC ou de faire bien d'autres trajets que d'aller de son domicile à son travail ; c'est un instrument de liberté largement répandu dans la population, où qu'elle réside.

La question qu'il faut se poser en ce qui concerne la norme du nombre des places exigées actuellement est la suivante : est-elle excédentaire ? La réponse est : certainement pas !

La norme la plus courante, en particulier dans le secteur central est de 1 place pour 75 m² de surface hors œuvre nette, soit grossièrement de 1 place par logement compte tenu des surfaces actuelles des appartements. Ce nombre a diminué mécaniquement de 10 % depuis que la nouvelle surface de plancher a été substituée par la loi à l'ancienne SHON en mars 2012 dans tous les règlements d'urbanisme. Il s'agit déjà là d'une diminution très importante non justifiée par le taux de motorisation observé ou prévisible. En effet, selon l'INSEE, le taux de motorisation des ménages dans notre type d'agglomération s'établit à environ 80 % dont 36 % de multi motorisation, ce qui signifie que chaque ménage possède en moyenne 1,1 à 1,2 voitures. En conséquence, une norme inférieure à 1 place par logement (règle nationale pour les logements sociaux) ne permet pas de couvrir les besoins des nouveaux logements, encore moins de diminuer le stationnement actuel sur voirie. Il serait donc totalement inconséquent de diminuer encore cette norme.

Enfin, la même loi qui a créé en 2012 la surface de plancher a aussi remplacé la taxe locale d'équipement (TLE) par la taxe d'aménagement (TA), incorporant à la surface taxable la superficie des parcs de stationnement en sous-sol qui jusqu'alors était exonérée (et à un tarif plus fort que les logements !). Ceci risque d'inciter les promoteurs immobiliers à réaliser le moins possible de parkings en sous-sol, d'autant qu'on sait que leur prix de vente acceptable par les clients est souvent inférieur à leur prix de revient réel. L'intérêt de la collectivité est donc de ne pas permettre une diminution du nombre des places exigées, déjà inférieur aux besoins réels des habitants.

En conclusion il apparaît très important pour l'UCIL qu'on ne limite pas la réalisation de places de stationnement dans les nouvelles opérations de construction de logements, même dans les zones bien desservies en transport en commun, et qu'on ne diminue pas les normes de calcul actuelles relatives au nombre exigible de places.