

# Le stationnement automobile dans les copropriétés



Comment  
adapter l'offre  
à la demande ?

*Adapter l'offre et la demande en matière de places de stationnement automobile est nécessaire pour éviter un report du stationnement sur l'espace public. Les enjeux de limitation de l'étalement urbain demandent d'éviter une surcapacité en terme de places de stationnement, peu économique et peu durable. Au cours des opérations de promotion, les promoteurs immobiliers et les communes ont des leviers pour adapter l'offre de stationnement à la demande, en tenant compte du contexte.*

- | Le poids de l'héritage des villes et les nouveaux enjeux
- | Le contexte réglementaire de la construction de places de stationnement
- | Les enjeux de la création d'un nombre de places de stationnement adapté
- | Les outils pour créer un parc de stationnement adapté

**“9/10**  
des ménages ont  
une voiture  
en grande couronne  
parisienne”

**“l'article 12**  
**PLU**  
du PLU  
définit la nature  
et la quantité  
des places de  
stationnement”

**“5%** des places  
doivent être aux normes  
**PMR”**

# Le poids de l'héritage des villes

## Et les nouveaux enjeux

### *Des centre-villes construits avant l'avènement de la voiture.*

Le tissu urbain des centres-bourg et des centres-villes a été construit en très grande partie avant l'avènement de la voiture. Celle-ci est de plus en plus présente, tout particulièrement en grande couronne parisienne, où près de 9 ménages sur 10 ont une voiture (1/3 à Paris et 2/3 en banlieue). Si les voies et les équipements périphériques sont bien adaptés aux voitures, ce n'est pas le cas du tissu ancien des bourgs, villages et hameaux : on trouve peu de stationnement public ou privé, et les routes souvent étroites peuvent entraver la circulation. Or, ce sont souvent les quartiers où se trouvent les commerces, les services et les gares et où le besoin de stationner est important.

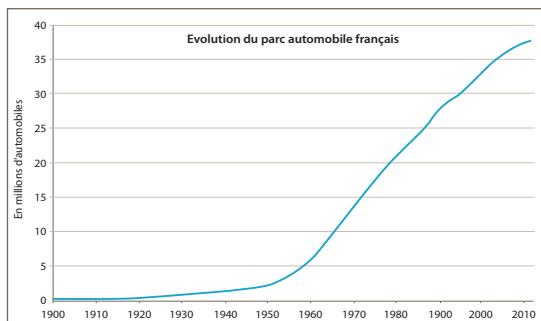
A l'inverse, dans les quartiers récents, l'offre de stationnement est souvent excédentaire, car les parkings ont été construits simultanément aux logements.

**Figure 1 :**  
Graphique de l'accroissement annuel  
du parc automobile français à partir de 1900

### *Les évolutions actuelles :*

Les évolutions technologiques renouvellent la réflexion sur le stationnement. La croissance du parc de voitures électriques nécessite une réflexion sur le rechargement dans le parc privé. Les dimensions des voitures, qui augmentent progressivement, demandent à repenser les normes des places de stationnement.

Enfin, les enjeux du développement durable poussent à réduire le nombre de places de stationnement et la visibilité des voitures dans l'espace public pour limiter l'automobilisation.



## *Comment créer un nombre de places de stationnement adapté en respectant les enjeux écologiques et économiques ?*

# Le contexte réglementaire

## de la construction de places de stationnement

Les échelles législatives et réglementaires s'emboîtent pour fixer la quantité et la qualité des places de stationnement.

### *Le code de la construction et de l'habitation*

Le code de la construction fixe une série de règles sur le stationnement.

Il impose notamment la taille minimale des places : pour une place en bataille, les dimensions sont une longueur de 5 m, une largeur de 2,30 m et une voie de circulation d'au moins 5 m de largeur. Ces dimensions sont revues en fonction des types d'emplacement et le degré des stationnements.

La loi impose aussi un nombre de places spécifiques à réaliser - notamment les places adaptées à la réglementation personne à mobilité réduite (PMR) - est définie par la loi. Elle exige ainsi qu'au moins 5% des places de stationnement réalisées soient aux normes PMR.

### *La loi ALUR et l'introduction de mesures dérogatoires*

La loi ALUR, a introduit une série de mesures permettant, avec l'accord de la commune, de déroger aux règles de stationnement prévues par le PLU dans un certain nombre de cas, comme la proximité d'une gare, ou en cas de difficultés techniques importantes.

### *L'article 12 du PLU*

Ce sont les élus locaux qui, lors de l'élaboration du PLU, fixent le nombre minimal de places de stationnement à créer lors de toute opération de promotion immobilière privée ou d'aménagement. Dans le cadre d'une opération de logement social, le PLU ne peut imposer la création de plus d'une place de stationnement par appartement.

Le nombre de places de stationnement est ainsi variable d'une commune à une autre : il est souvent d'une à deux places par logement.

Le nombre de places peut être modulé selon le type d'appartement - ou selon sa surface - et ainsi prévoir un nombre inférieur pour les studios et les deux pièces, que pour les plus grands appartements.

L'article 12 du PLU peut réglementer la qualité des places de stationnement et des parkings, en imposant des dimensions, ou des reculs spécifiques.

Il permet également de définir la nature des places de stationnement, notamment si elles doivent être réalisées à l'extérieur, couvertes ou en souterrain.

Enfin, le PLU peut demander un nombre de places à prévoir pour les visiteurs en plus des places de stationnement des riverains.

# Les enjeux de la création d'un nombre de places de stationnement adapté

## Éviter le report sur le stationnement public

Adapter au sein de chaque copropriété l'offre en stationnement à la demande permet d'éviter la saturation du parc public dont l'objectif n'est pas d'accueillir un stationnement quotidien des riverains, mais de répondre à des besoins ponctuels : accéder aux commerces, à la gare... Il faut assurer que le stationnement privé ne se reporte pas sur l'espace public.

## Garantir à chacun une place de stationnement adaptée

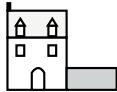
Une fois les places de stationnement créées, chacun doit pouvoir accéder à la place de stationnement la plus adaptée. Le promoteur immobilier doit s'assurer que les copropriétaires à mobilité réduite disposent d'une place aux normes PMR.

## Le stationnement conditionne la densité et la faisabilité d'une opération

Le coût de production d'une place de stationnement varie selon la nature de la place créée, de 3000 € pour une place de stationnement extérieure, à 30000 € pour des ouvrages enterrés complexes. Au final, le coût du stationnement représente jusqu'au quart du coût de construction du bâtiment hors parking. C'est donc un poste budgétaire important, qui peut même compromettre des opérations de promotion et conditionne la faisabilité des projets de logement.

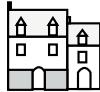
La nature de la place de stationnement imposée influence la densité d'une opération. Ainsi, la création d'un parking souterrain sera peu rentable pour de petites opérations et rendra nécessaire la construction d'un nombre de logements plus élevé, et donc souvent de logements plus petits. A l'inverse, l'obligation de créer des places de stationnement extérieures conditionnera une densité d'opération inférieure, car elle gèle du foncier constructible.

### Stationnement extérieur



De 3000 € à 7000 €

### Stationnement en RDC



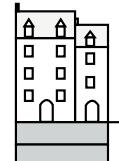
De 6000 € à 8000 €

### Stationnement souterrain simple



De 10 000 € à 20 000 €

### Stationnement souterrain complexe



Jusqu'à 30 000 €

## Favoriser l'intermodalité notamment entre la voiture et les trains

Aux abords d'une gare, les places de parking peuvent être recherchées non seulement par les riverains, mais aussi par des automobilistes se rendant jusqu'à la gare en voiture.

Le parc de stationnement privé peut donc répondre à la demande du secteur pour ainsi favoriser l'intermodalité.



## Garantir une bonne vie de la copropriété

Les copropriétaires qui n'ont pas de véhicules ont tendance à louer ou à revendre leur place de stationnement à des personnes extérieures à l'immeuble. Il faut éviter que les appartements se trouvent sans parking.

## Adapter le nombre de places de stationnement, un levier du logement à bas coût :

Une place de stationnement peut représenter jusqu'à 20% du coût de l'acquisition d'un appartement. Or on estime que c'est justement l'écart qui sépare les locataires locaux de l'achat d'un bien sur place. Créer un nombre de places adapté peut ainsi permettre aux locaux d'acheter plus facilement. C'est aussi un moyen de favoriser la location à des coûts raisonnables, en évitant que le loyer ne se trouve gonflé par la location de la place de stationnement.

“  
le stationnement représente jusqu'à

1/4 du  
coût  
total  
du bâtiment”

La question du stationnement est essentielle dans une opération de promotion immobilière. Elle ne doit pas être envisagée sous un angle uniquement quantitatif. Il faut avant tout réfléchir à l'usage du stationnement et au confort généré si l'on veut éviter le report du stationnement

sur l'espace public. Pour ces raisons Projim propose fréquemment des places visiteurs, des déposes minutes dans ses parkings pour favoriser la vie des copropriétés, et réalise des places plus grandes que la norme ne le prévoit, afin de garantir, à long terme une bonne vie des parkings.

Bertrand Jacquelot, Directeur Général de Projim

# Les outils pour créer un parc de stationnement adapté

## Les outils du promoteur

### Assurer la traçabilité des parkings :

Pour assurer que chacun dispose de la place qui lui est la plus adaptée, le promoteur peut conserver un droit de préférence lors de la vente d'un lot pour assurer que les parkings soient de préférence vendus aux copropriétaires.

### Réfléchir aux flux des voitures et de la copropriété

Un parking peu confortable ou difficile d'accès sera en général peu utilisé, générant un report du stationnement sur la rue. En intégrant une réflexion sur le confort du parking, on améliore son utilisation et on peut éviter les effets indésirables. Le promoteur peut alors proposer des solutions comme la création de dépose-minutes, ou des accès plus larges pour rendre plus agréable la vie de la copropriété.



## Les outils des communes

### Adapter le PLU aux besoins plus fins de stationnement

Pour éviter une surproduction de places de stationnement privées dans des quartiers où le besoin est faible, des outils des PLU peuvent être mobilisés.

Ils peuvent ainsi prévoir un nombre moindre de places de stationnement pour les petits logements, qui accueillent rarement plus d'un habitant - donc plus d'une voiture.

Le PLU peut aussi autoriser le paiement d'une taxe plutôt que la construction de places dans le cadre d'un quartier bien doté.

### Un certain nombre de dérogations sont possibles :

Au-delà, le législateur a pris un certain nombre de mesures permettant d'adapter le nombre de places de parking produites aux besoins réels. Elles permettent au constructeur de déroger à certaines obligations imposées dans les PLU, en proposant d'obtenir une dérogation auprès de la commune pour les projets visant à construire des habitations situées en secteurs de gare, ou bien pour des rénovations ou des réhabilitations, par exemple.

### Adapter les dimensions des places

Pour garantir la praticité des stationnements, le promoteur peut proposer des places aux dimensions supérieures à celles des normes en vigueur répondant mieux au confort des copropriétaires.

### Proposer des places de stationnement en partie communes

Pour que les places pour personnes à mobilité réduite soient à disposition des personnes qui en ont besoin, le promoteur peut mettre certaines de ces places en parties communes, sans les attribuer à un logement en particulier, afin de s'assurer qu'il y ait toujours une offre adaptée à disposition des publics pour qui elles sont nécessaires.

### Favoriser la mutualisation

Il est possible de mutualiser des espaces de stationnement.

On peut utiliser une offre existante excédentaire pour éviter de construire de nouvelles places. C'est le cas pour des communes qui ont un parc important de logement social : les parkings des bailleurs sont souvent en partie inoccupés. Il est alors inutile de créer de nouvelles places qui risquent de ne pas se vendre. Mieux vaut pour le promoteur acquérir une partie des places de stationnement inutilisées, ou signer une convention lui en réservant l'usage.

Dans un autre contexte, la construction d'un programme de logement disposant de parkings souterrain peut être une opportunité de réaliser du stationnement public au sein d'un immeuble privé.

Une demande importante de stationnement, liée à la proximité de commerces, d'une gare ou d'un marché, peut justifier la création d'un parking en partie public. Ces cas spécifiques, s'ils ne sont pas rares, doivent se faire en concertation entre le promoteur et la collectivité, dans une démarche partenariale.

*Pour adapter au mieux l'offre de stationnement à la demande, au-delà des outils à disposition des communes, il est nécessaire d'avoir une connaissance fine des besoins en places de stationnement à l'échelle du quartier.*

*Envisager le projet de façon partenariale avec le promoteur dès les premières études permettent de mieux adapter l'offre à la demande, et d'y répondre de façon qualitative.*