

Le stationnement automobile en copropriété :

Comment assurer la qualité des espaces de stationnement ?



Les espaces de stationnement des copropriétés sont des éléments majeurs pour la bonne vie d'un immeuble. Mal pensés et mal-gérés, ils peuvent créer des incivilités, des dégradations, un sentiment d'insécurité... Il est donc essentiel d'interroger la qualité des espaces de stationnement parallèlement à la construction des copropriétés afin de valoriser leur qualité, et de les réfléchir afin qu'ils soient le plus adaptés aux besoins de tout un chacun.

- | Vers un essor des modes de déplacements multimodaux
- | Des places de stationnement réglementées et normées
- | Des contraintes et des dysfonctionnements inhérents
- | La responsabilité du promoteur, de la conception au règlement de copropriété

Vers un essor des modes de déplacements multimodaux

La ville s'est largement adaptée à la voiture ces soixante dernières années : des parkings ou de grandes infrastructures ont été réalisés à proximité des quartiers qui n'en avaient pas, alors que des quartiers entiers ont été pensés pour l'usage de la voiture en séparant les flux piétons et automobiles.

Aujourd'hui, avec la montée en puissance des questions environnementales, les préoccupations sont différentes. Les urbanistes invitent à réfléchir à une moindre utilisation de l'automobile, surtout à proximité des transports en commun, et à favoriser l'utilisation d'autres modes de déplacement, plus écologiques : la marche à pied, le vélo, les deux roues motorisés (scooters, motos), mais également les nouveaux modes de transport émergents (trottinettes électriques, hoverboard etc).

A l'échelle de la ville, on s'interroge sur comment faciliter l'utilisation de ces différents modes de transport. A l'échelle de l'immeuble, le problème est d'imaginer leur

stationnement, et de faciliter leur accessibilité, au détriment de celle de l'automobile, d'autant que ces nouvelles contraintes sont souvent présentes dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), le document d'urbanisme communal qui définit le nombre et la nature des places de stationnement que chaque construction doit réaliser.

Il ne s'agit pas de renoncer complètement à l'usage de l'automobile : celle-ci demeure indispensable, et avec l'essor de la voiture électrique, on peut espérer que son bilan écologique s'améliorera ces prochaines années. Il s'agit d'anticiper les évolutions en cours : montée en puissance des véhicules électriques, préoccupations croissantes pour les personnes à mobilités réduites (PMR). Or, si la loi et les PLU fixent les normes et le nombre de place à réaliser, ils n'en déterminent pas la qualité.

Des places de stationnement réglementées et normées

Toutes les places de stationnement ne sont pas les mêmes : on trouve des places classiques, des places sous forme de boxes répondant à des besoins de sécurisation, des places commandées*. Ces places peuvent par ailleurs être souterraines, extérieures, en rez-de-chaussée de la construction, autant d'éléments déterminants pour le coût final de la place de parking. Au-delà, des places particulières existent, répondant à des besoins particuliers : les places PMR répondant aux normes handicapées, les places équipées de bornes électriques, voire même les places deux roues. La loi et les règlements d'urbanisme vont fixer le nombre de places spécifiques à créer, ainsi que leurs dimensions et les équipements que doivent recevoir ces places.

Des places de stationnement électriques

Les bâtiments neufs doivent pré-équiper une partie de leur parc de stationnement pour faciliter l'accueil d'une borne de recharge de véhicule électrique, dotée d'un système individuel de comptage des consommations.

La loi prévoit que les bâtiments d'habitation doivent équiper la moitié de leurs places de stationnement s'ils accueillent moins de 40 places, et 75% de leurs places de stationnement au-delà.

La puissance nominale unitaire que doit pouvoir délivrer les bornes est de 7,4 kW au minimum.

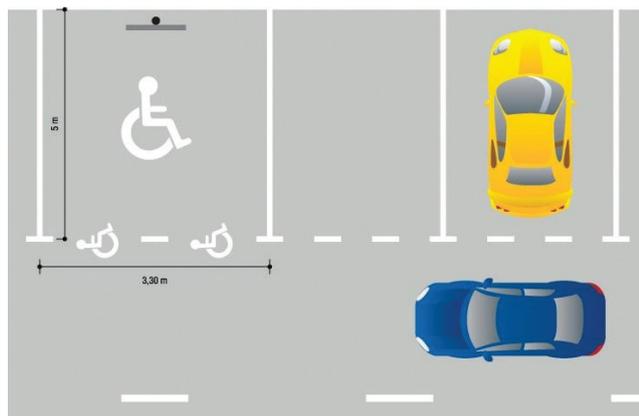
Les places pour personnes à mobilité réduite :

Une place aux normes PMR est une place aux dimensions supérieures, qui propose également un accès facilité aux parties communes et aux ascenseurs.

En terme de dimensions, sa taille réglementaire minimale est de 3,30 m. (au lieu de 2,5 m. pour une place de stationnement standard). Elle répond à la

nécessité d'une bande latérale d'accès de 0,80 m. minimum : $2,50 + 0,80 = 3,30$ m.

Dans la loi, au moins 5% des places de stationnement créées doivent être réservées et adaptées aux voitures de personnes handicapées. De même, au minimum 5% des places visiteurs doivent être aux normes handicapées.



* Une place commandée est une place qui n'est pas accessible directement depuis la voie de desserte mais en passant par une autre place de stationnement.

“En 2040
il devrait y avoir

entre
5,5 et 15,6
millions

de véhicules électriques
en France”

“Les bornes
de stationnement
électrique doivent
pouvoir délivrer

7,4 kW
minimum”

Des contraintes et des dysfonctionnements inhérents

Attribuer les places de stationnement aux personnes intéressées

Si la loi définit la nature des places, elle ne prévoit pas réellement comment attribuer ces places de stationnement aux personnes intéressées. Tous les ménages n'ont pas les mêmes besoins en termes de places de stationnement.

Au-delà de la règle, il s'agit de s'interroger sur comment attribuer une place de stationnement adaptée aux besoins de chacun !

Pour les places handicapées, par exemple, aucune disposition réglementaire ou légale n'interdit au promoteur de commercialiser à des personnes valides ces places de stationnement, qui sont d'ailleurs souvent vendues plus chères.

Lors de la vente, si les personnes handicapées sont prioritaires pour ces acquisitions, le problème se pose durant le temps de vie de la copropriété. Si l'échange de jouissance entre deux places de stationnement est une possibilité, il n'y a pas d'obligation légale pour deux copropriétaires d'y recourir, d'autant plus qu'une place de plus grande dimension, adaptée aux PMR, peut être estimée plus coûteuse qu'une place standard et qu'un propriétaire peut refuser de procéder à l'échange.

On peut de même vendre des places équipables par des bornes électriques à des propriétaires de voiture classique, quand des propriétaires de véhicules électriques n'auront pas cet équipement. Se pose alors la question de l'attribution de la place de stationnement adéquate : en l'état, rien n'assure à un propriétaire d'une voiture électrique qu'il bénéficiera d'une place de stationnement adaptée !

Une dissociation des lots logements et stationnements

Il est possible pour les propriétaires des appartements, de vendre ou de louer leur place de stationnement indépendamment du logement.



“Projim réfléchit à comment répondre à ces défis pour l'accès de tous à une place de stationnement. Pour anticiper les défis de la mobilité de demain, et permettre à tous les copropriétaires de ses résidences d'avoir accès, en temps voulu à cette mobilité électrique, nous pré-équipons l'intégralité des places de stationnement.

Mais Projim réfléchit aussi à la question du stationnement pour les personnes à mobilité réduite en mettant des places adaptées à tous en

Cela occasionne des difficultés à la vie dans les copropriétés, du fait des allers-retours de personnes extérieures à la résidence et des complications de gestion générées.

De même, les baux pour les places de stationnement étant souvent dissociés des baux pour les appartements, ceux-ci peuvent contribuer à l'augmentation des prix des logements.

A long terme, des places de stationnement, peuvent être vendues indépendamment des appartements. Certains se trouvent sans parking, ce qui peut créer des problèmes de report du stationnement sur l'espace public.

Des évolutions technologiques qui vont plus vites que le législateur

Un autre problème qui se pose est que les lois ont du mal à suivre la cadence effrénée des évolutions technologiques. Si les PLU imposent la réalisation de locaux pour les vélos, rien n'oblige encore que ceux-ci soient équipés de prises permettant la recharges des bateries des vélos électriques, pourtant de plus en plus nombreux. De même, rien ne régule encore le stationnement des segway, trottinettes électriques etc.

“75% des places doivent pouvoir être équipées d'une borne électrique,”

Le coût des places de stationnement varie selon la nature de la place

Certaines places de stationnement sont plus chères que d'autres, c'est le cas notamment des places de stationnement en souterrain, dont le coût est le double des places de stationnement extérieures, ou des places de type boxes ou de celles aux normes handicapées qui coûtent plus chères que des places classiques, parce qu'elles sont plus grandes.

Penser à ces questions de coûts et de besoins différents est indispensable pour répondre aux besoins et aux budgets des habitants.

commun au sein des copropriétés, afin de garantir à chaque personne un accès à ces places.

Enfin, pour favoriser la desserte des logements, Projim réalise également des places de desserte, près des accès aux étages, pour permettre de décharger plus rapidement la voiture.

Ces éléments participent au confort de tous !”

Bertrand Jacquolot, président de Projim

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

La responsabilité du promoteur

De la conception au règlement de copropriété

Le promoteur se confronte à des obligations réglementaires, notamment liées aux PLU. Il n'est ainsi pas toujours libre de réaliser du stationnement de la forme qu'il préfère. Il dispose toutefois d'outils, tant au moment de la conception qu'au moment de l'écriture du règlement de copropriété pour faciliter la vie de l'immeuble.

Au-delà des normes, réaliser des places pour tous les publics

Créer des places pour tous les publics passe pour le promoteur, par une bonne connaissance du marché au moment de la conception des places de stationnement, afin de faire en sorte que chaque ménage puisse avoir une place de stationnement qui correspond tant à son budget qu'à son usage. En cela, panacher l'offre entre des places simples ou commandées - moins chères - et des places de type box permet de répondre à tous les besoins.

Offrir le choix entre des places de stationnement semi-enterrées, souterraines et extérieur, si le règlement d'urbanisme l'autorise, permet là aussi de proposer des places aux coûts variables.

Des places de stationnement répondant aux besoins spécifiques

L'adéquation des places PMR ou électriques peut également être partiellement résolue au moment de la conception. Pour l'électrique, toutes les places peuvent être préalablement pré-équipées, au lieu des 75% prévus par la loi. Le surcoût est modéré pour le promoteur, et le confort réel pour les habitants. La copropriété devra ensuite réaliser des sous-compteurs individualisés et prévoir des mesures de délestage, afin que toutes les installations électriques ne fonctionnent pas en même temps, et que le prix des chargements électriques soit bien impacté aux utilisateurs en question.

Pour les places adaptées aux personnes à mobilité réduite, le promoteur, pour s'assurer que les personnes handicapées aient bien accès à des stationnements adaptés, peut faire le choix de ne pas vendre ces places de stationnement et de les laisser en partie en partie commune. Malgré la perte financière que cela représente pour l'opération, le confort est réel pour ces habitants.

Enfin, le promoteur peut réaliser des stationnements «minutes», facilement accessibles, qui facilitent le confort des habitants lors des déménagements, départs en vacances...

Des places agréables et sécurisées

Lors de la conception, une réflexion sur la sécurisation des places de stationnement - par le biais de dispositifs de contrôle d'accès, de portails, mais également d'éclairages adaptés pour les parkings souterrains sont indispensables pour le confort des utilisateurs de ces places de stationnement.



Stationnement semi-enterré à Jouys-en-Josas (78)



Stationnement en extérieur, Les Bois de Brosles à Bois-le-Roi (77)

Penser aux espaces de stationnement vélo, moto, scooters : les deux roues et la mobilité de demain.

Enfin, penser au stationnement, c'est aussi penser aux mobilités deux-roues - vélos, scooters, motos... Là aussi, des enjeux en terme d'accès se posent, afin de s'interroger pour savoir si ces stationnements doivent être souterrains, ou extérieurs.

Ces stationnements en rez-de-chaussée permettent de faciliter les mobilités douces, notamment parce qu'ils évitent les freins psychologiques - descendre au sous-sol, récupérer le vélo, remonter le vélo... Ils évitent aussi leur report dans les locaux communs, notamment les locaux poussettes.

Les promoteurs peuvent aussi penser des espaces de stationnement réservés pour les motos, en les individualisant ou au contraire en réalisant des places de stationnement communes. Là encore, l'équipement en prises de chargement pour les motos ou scooters électriques doit être envisagée.

La nature des places de stationnement - extérieures, souterraines, semi-enterrées - joue beaucoup sur le confort des habitants des résidences, mais aussi sur la bonne vie des copropriétés voire au-delà du quartier. Une réflexion pour adapter demande et offre est indispensable (voir fiche Le stationnement automobile en copropriété : comment adapter l'offre et la demande ?), tout comme une réflexion sur la qualité de ces espaces de stationnement.