



Dimensionnement de la capacité de parcage, quelle base légale ?

Existe-t-il une législation ou un document qui officialise le nombre de places de parking à imposer dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme ?

La réponse à cette question du CeM de la commune de Dour est complexe ! Voici quelques éléments.

Déterminer les besoins du stationnement des voitures générés par un projet immobilier, les optimiser en fonction du contexte local et de la politique menée par la commune en matière d'aménagement du territoire et de mobilité constitue une tâche délicate. Si le code du développement territorial (CoDT) n'aborde pas explicitement la question, les communes peuvent se doter de Guides Communaux d'Urbanisme (GCU), à valeur indicative, pouvant porter notamment sur la question du stationnement,

pour préciser aux demandeurs les « règles du jeu » en matière d'obligation de parcage. L'idée étant d'utiliser un outil apte à cadrer les capacités de stationnement des voitures, leur dimensionnement, ou encore des quotas de stationnement pour vélos par projet, dans l'objectif de concrétiser dans les meilleures conditions possibles son projet d'urbanisme sur le terrain.

Un guide communal ne peut pas aborder toutes les questions. Le GCU peut comprendre tout ou partie des indications visées dans le guide régional. Les thèmes y sont listés de manière limitative. L'énumération n'est pas qu'exemplative. Ce qui concerne le stationnement est précisé au point 8° - l'aménagement de locaux et des espaces destinés au stationnement des véhicules. On peut également faire référence au point 13° - les mesures de lutte contre l'imperméabilisation.



Le guide ne règle, par conséquent, que des questions d'ordre urbanistique. Il faut donc aussi comprendre qu'un guide qui comporterait des indications sur d'autres points serait illégal. **Cela n'empêche pas une commune de se doter d'une grille de lecture ou de bonnes pratiques pour encadrer l'appréciation des permis.** Dans la pratique, il semblerait qu'aucune commune n'ait adopté un guide communal depuis l'entrée en vigueur du CoDT...

Faute de document réglementaire, la Région a mis à la disposition des communes un outil d'accompagnement dans le dimensionnement des besoins de parcsages des projets immobiliers. Ces recommandations sont reprises dans la Céma-thèque 41.

Il convient d'aborder les choses de manière nuancée :

- En fonction du type de projet (logement, bureau, commerce) il s'agit d'explorer les besoins en fonction de la qualité de desserte en transport en commun, des diverses alternatives à la voiture particulière, de la qualité de service du quartier.

- Très concrètement, pour aborder la question du dimensionnement de manière spécifique, page 19 de la Céma-thèque, un abaque permet d'évaluer l'attractivité sur base de la desserte en transport en commun, et page 20 se trouve une proposition pour évaluer le niveau de service du quartier. Sur cette base, les tableaux de la page 21 proposent de fixer, avec plus de précision, le nombre d'emplacements par logement. La démarche similaire est proposée pour les autres fonctions ;
- Les fourchettes de capacité de stationnement obtenues sont à mettre en balance avec le contexte territorial ;
- Aussi, en fonction des thématiques, il conviendra de se fixer une ligne directrice sur la manière d'appliquer les fourchettes de besoins calculés. Sont-ils à considérer comme des chiffres plafonds ou des chiffres planchers ? À titre d'exemple, un complexe de bureau situé à côté d'une gare devra présenter des quotas maximaux en sorte d'inciter le recours aux transports en commun autant que faire se peut. En se rappelant que la certitude de pouvoir disposer d'une place de parking à destination représente un facteur déterminant dans l'usage de la voiture ;
- Il convient de distinguer les besoins de stationnement pour les déplacements domicile/travail des besoins spéciaux liés au taux de possession de voiture ;
- Tout projet d'urbanisme ne doit pas nécessairement être autonome en termes de stationnement pour voitures et, donc, présenter un nombre suffisant d'emplacements sur la ou les parcelle(s) privée(s) concernée(s) par le projet. Cela dépend du contexte, aussi de l'échelle du projet. En cœur de Ville, lorsque l'enjeu est la densification, un petit projet pourrait ne contenir aucun emplacement sur la parcelle, la réponse aux besoins peut se trouver en ouvrage, dans la bonne desserte en transport en commun, le recours aux modes actifs et dans la possibilité d'utiliser des voitures partagées ;
- Les capacités préconisées par la Céma-thèque 41 couvrent ce qui peut/doit être absorbé en espace privé et dans l'espace public. Notons que, pour un quartier résidentiel, il est parfois fait mention d'un emplacement visiteur en domaine public pour 6 logements ;
- L'incidence que peut avoir une sous-capacité de stationnement en domaine privé sur le domaine public n'est pas à négliger, inversement un quartier en sous capacité d'offre de parcage public va influencer la posture à adopter pour un nouveau complexe immobilier, ...





Q Jambes, parking privatif. Source : ICEDD

Dans la perspective d'organiser une mobilité plus durable et une utilisation accrue des modes alternatifs à la voiture, certains projets mettent en œuvre des bonnes pratiques. Par exemple :

- Envisager la réversibilité des espaces de parking en prévoyant leur hauteur sous plafond compatible avec de futures fonctions de vie, afin d'intégrer dès la conception d'autres usages possibles des niveaux de parking ;
- Prévoir et valoriser des emplacements pour les voitures partagées ;
- Intégrer la question de la mutualisation dans le cadre des permis (à l'instar des pratiques de la commune de Schaerbeek) ;
- Assurer un accompagnement paysager de l'offre de parking : intégration paysagère d'une rampe d'accès au sous-sol, plantation d'arbres dans les parkings à ciel ouvert (1 par 8 emplacements à la Ville de Namur), intégrer la question du ruissellement en évitant des surfaces trop perméables (comme le fait la Ville de Liège), etc. ;
- Intégrer des contraintes en évolution, par exemple avec l'accueil des véhicules électriques, tant pour les aspects de recharge, que pour les aspects résistance au feu (une batterie au lithium peut parfois nécessiter une immersion complète du véhicule dans l'eau pendant plusieurs jours avant extinction...) qu'il s'agira petit à petit d'intégrer ;

- Au Japon, certaines villes ont mis en place des dispositifs législatifs encore plus exigeants : l'achat d'un véhicule particulier ne peut se faire que pour autant que le propriétaire démontre qu'il possède un espace de parcage en domaine privé, cela pour éviter la saturation du domaine public avec des voitures en stationnement.

Pour faire reculer l'usage de la voiture dans la perspective de la vision FAST, appréhender la qualité de l'espace public en réallouant l'espace selon le principe STOP nécessite de revoir la place de la voiture dans l'espace public. La place réservée au stationnement fait partie de l'équation. Aussi, le stationnement est un levier majeur pour modifier les comportements en matière de mobilité. La question du stationnement reste très sensible, surtout dans les quartiers soumis à une forte pression. Le dimensionnement des besoins de parcage en domaine privé est à prendre au sérieux dans cette perspective de réduction de l'emprise du stationnement sur l'espace public. Favoriser le report vers le stationnement en dehors de la voirie doit devenir l'option privilégiée.

 En savoir plus : Cematheque 41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ? Source : ICEDD pour le compte du SPW Mobilité Infrastructure, novembre 2015