



6 communes

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

# Livret 1

## Présentation générale

### *Partie 6 – INVENTAIRE DES CAPACITES DE STATIONNEMENT*

*Approbation*





# SOMMAIRE

## *Table des matières*

<b>Préambule .....</b>	<b>3</b>
<b>Analyse de l'offre en parcs de stationnement au sein des six communes .....</b>	<b>4</b>
Une offre globale conséquente .....	4
Une offre variable suivant les communes .....	4
<b>Les leviers de la mutualisation .....</b>	<b>6</b>



## Préambule

Promulguée le 24 mars 2014, la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) a introduit plusieurs modifications des règles concernant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) en instaurant notamment une obligation de réaliser un « inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

Ce recensement a été réalisé en 2017 par la Communauté Urbaine d'Arras via un questionnaire adressé aux 46 communes de l'intercommunalité. Il vient compléter l'analyse réalisée dans le cadre du diagnostic du PDU qui a servi également pour l'état des lieux de cette thématique du PLUi.

### Qu'est-ce qu'un parc de stationnement (ou poche de stationnement) ?

C'est un emplacement public ou privé permettant le remisage des véhicules automobiles et de leurs remorques, en dehors de la voie publique, à l'exclusion de toute autre activité.

Le recensement effectué concerne l'ensemble des parcs ouverts au public, c'est-à-dire les surfaces principalement dévolues au stationnement, accessibles librement.

Concrètement, l'ensemble des parkings ouverts au public, qu'ils soient de gestion publique ou privée (à l'image des parkings d'équipements culturels et des parkings des centres commerciaux) a été répertorié. Les parcs ouverts seulement à certaines heures ont aussi été pris en considération et la présence ou non d'une barrière à l'entrée du parking est indiquée. En revanche, les stationnements linéaires (sur voirie) et résidentiels privés fermés ne sont pas pris en compte. Par ailleurs, le parc de stationnement peut se trouver dans un immeuble en souterrain, en silo ou encore sur une aire plus ou moins aménagée pour le stationnement.

### Utilité de la base de données et enjeux en matière de stationnement

Le recensement des parcs de stationnement sur la Communauté Urbaine d'Arras a permis de produire et de constituer une base de données conséquente. Celle-ci rend possible une analyse de la répartition des parkings sur les secteurs du PLUi et une estimation de leur superficie et du nombre de places disponibles.

L'exploitation de cet inventaire doit engendrer une meilleure connaissance du territoire et permettre de répondre aux obligations législatives induites par la mise en place du PLUi en matière de stationnement :

- Des propositions de mutualisation possible des parcs de stationnement
- La réglementation du nombre de places de stationnement à créer dans le cadre des nouvelles opérations de construction



## Analyse de l'offre en parcs de stationnement au sein des six communes

### Une offre globale conséquente

Au total ce sont 337 places de stationnement recensées sur les communes de Basseux, Boiry-Saint-Martin, Boiry-Sainte-Rictrude, Ficheux, Ransart et Rivière.

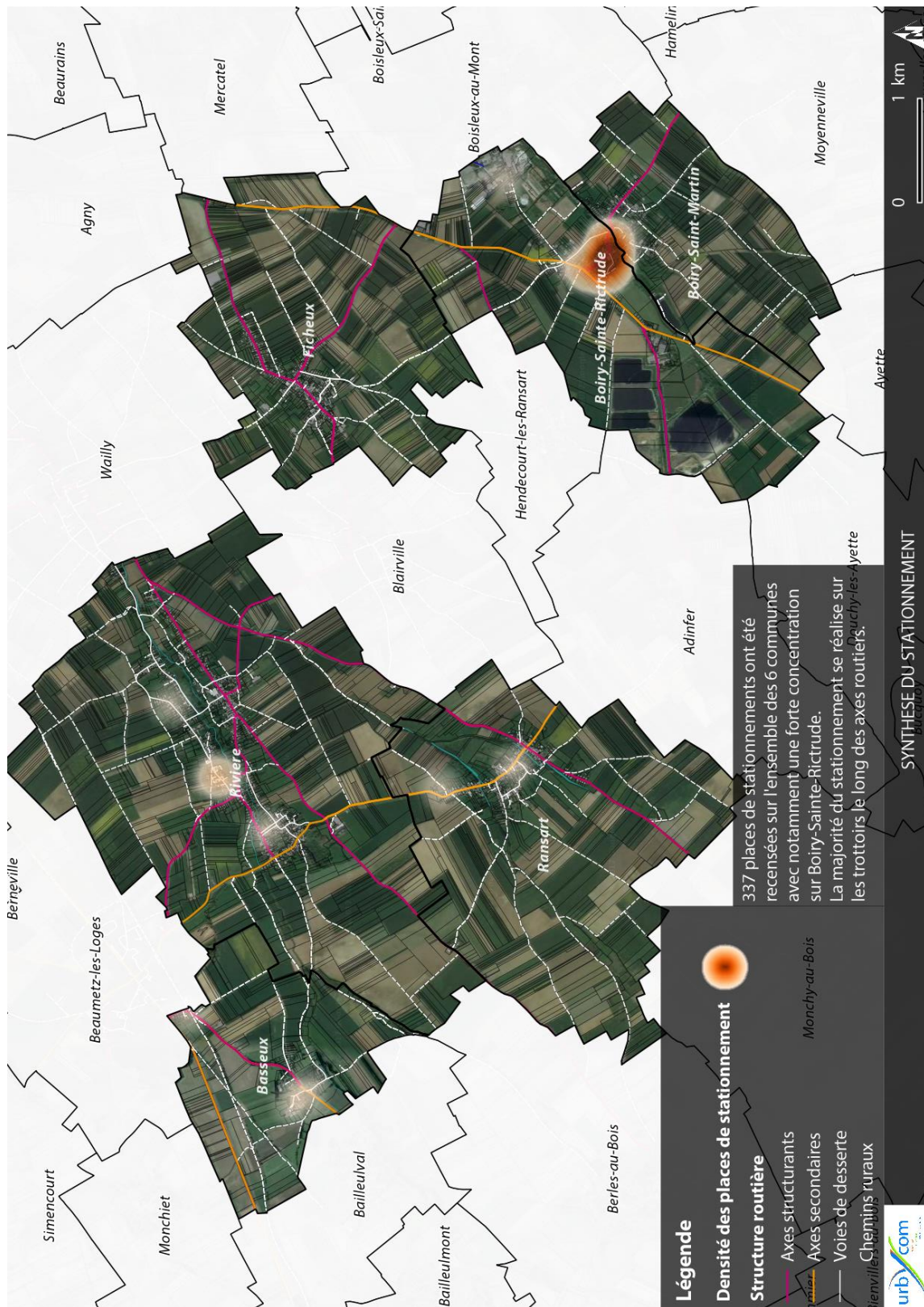
### Une offre variable suivant les communes

L'offre en place de stationnement diffère selon les communes et est inégalement répartie sur l'ensemble du territoire. Avec ses 239 places de stationnement, Boiry-Sainte-Rictrude est la commune qui offre le plus grand nombre de places, ce qui représente 71,6 % du total du parc de stationnement, soit plus des trois quarts.

Ensuite, Rivière compte 40 places de stationnement, ce qui équivaut à 12 % du parc. Viennent ensuite les communes de Ransart avec 21 places de stationnement soit 6,2% du parc, Boiry-Saint-Martin avec 19 places représentant 5,7 % du parc et Basseux avec 15 places soit 4,5% du parc.

Arrive en dernière position la commune de Ficheux car il n'a été recensé aucune place de stationnement sur son territoire.

Localisation	Nombre de places
Basseux	15
Boiry-Saint-Martin	19
Boiry-Sainte-Rictrude	239
Ficheux	0
Ransart	21
Rivière	40
<b>Total</b>	<b>334</b>





## Les leviers de la mutualisation

Le principe de mutualisation est apparu suite à une demande sans cesse croissante de stationnement sur les espaces centraux ou les lieux qui génèrent une forte demande : centre commercial, zone d'activités, quartier d'affaires, infrastructures sportives, ...

Par conséquent, la mutualisation du stationnement est l'action qui permet de regrouper différentes demandes sur un lieu unique en jouant sur la complémentarité des besoins (plages horaires d'usage du stationnement pour chaque catégorie d'usager, localisation, etc.) En effet, chaque catégorie d'usager a des besoins particuliers répondant à des motifs de déplacement spécifiques.

Dans le terme complémentarité, il est également nécessaire de trouver des complémentarités entre espace public et espace privé, comme par exemple utiliser un parking d'école le samedi après-midi pour favoriser la fonction commerciale du quartier.

Mais cette mutualisation peut également se faire à titre individuel pour « rentabiliser » la place non utilisée sur certaine période horaire. Il existe plusieurs sites qui ont investi ce marché.

Cette vision de la mutualisation privée est intéressante mais échappe à une gestion plus collective. Elle ne sera donc pas prise en compte dans les potentiels au niveau de la Communauté Urbaine d'Arras.

En réalité pour définir des réels potentiels de mutualisation, il est nécessaire de se baser sur les notions de catégories d'usagers (résidents, pendulaires, visiteurs), de complémentarité des besoins (des besoins en stationnement sur des plages horaires différentes), de localisation, de dimensionnement (nombre minimal d'emplacements nécessaires), de capacité d'accueil, de foisonnement, d'échelle, de zones d'influence et de génération, de plages horaires et de taux d'occupation.

De plus, il est important de garder à l'esprit la vision de la mobilité en voiture et du stationnement par le grand public pour faire en sorte que la mutualisation puisse s'inscrire dans un projet où tous seront concernés, et fonctionner par un respect des volontés de chacun dans ce domaine.

Celle-ci passe tout d'abord par le diagnostic des occupations des différents parcs présents dans la zone de projet, avec une gestion globalisée par la Collectivité, une des clés de la réussite de la mutualisation du stationnement.

De plus, il est nécessaire de réaliser un nombre de places de stationnement qui puisse couvrir l'intégralité des besoins et donc des différentes combinaisons de présence d'usagers qui peuvent se présenter. Le dimensionnement est ainsi un des paramètres fondamentaux.

Pour que les usagers soient plus enclins à utiliser ces parcs mutualisés, il est possible de mettre en place deux types de places de stationnement : nominative ou non.

Ainsi, la mutualisation reprend de nombreux paramètres dont les interactions sont primordiales. Il est donc possible de l'envisager sous de nombreuses formes, passant par le type de parc (en ouvrage, sous terrain, en enclos, etc.) mais également par l'association aux politiques de stationnement en voirie. En effet, la mutualisation peut être favorisée par un couplage à une réduction du nombre de stationnement en voirie ou par leur réservation à des usages particuliers : pour les personnes à mobilité réduite, pour les livraisons, pour les arrêts minutes, pour les services demandant une proximité au bâtiment, etc.

En conclusion, il est très difficile de déterminer des potentiels uniquement sur un inventaire, mais, néanmoins, certains secteurs apparaissent plus « compatibles » avec le concept de mutualisation. La carte ci-après reprend ces potentialités basées sur le volume et la présence d'un mixte public/privé. En l'occurrence, la carte indique que les zones à fort potentiel de mutualisation de stationnement sont situées au sein du pôle urbain de la Communauté urbaine d'Arras, dans un secteur ceinturé par les boulevards urbains, la voie ferrée et la Scarpe. En dehors du centre du pôle urbain, et notamment dans les 6 communes concernées par ce PLUi, aucune zone à fort potentiel de mutualisation du stationnement n'a été identifiée, ceci étant lié au caractère principalement résidentiel de ces communes.

