

LIMITER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE DANS LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS TERTIAIRES



MOBILITÉS



Collectivité : Dijon Métropole

Document : PLUi

Des normes de stationnement maximales s'appliquent en cas de construction nouvelle supérieure à 300 m² de surface de plancher dans les secteurs de desserte par le tramway et les gares, pour les destinations suivantes :

- commerce et activités de services : 40 % maximum de la surface de plancher en places de stationnement ;
- industrie et entrepôt : 40 % maximum de la surface de plancher en places de stationnement ;
- bureau : 30 % maximum de la surface de plancher en places de stationnement.

Règlement - Chapitre 1, article 3

Gain GES : entre 160 et 250 kg CO₂/habitant du bâtiment concerné/an
dont dans le scénario principal : 160 kg CO₂/hab/an

Facteur de sensibilité entre les scénarios : part d'usagers rémanents de véhicules thermiques individuels (stationnement dans l'espace public...)

POURQUOI INTÉGRER CETTE MESURE AU PLUi ?

La mesure intégrée depuis 2020 au PLUi-HD de Dijon Métropole vise à limiter le stationnement automobile dans les nouvelles constructions d'usage tertiaire à proximité du réseau de tramway. À ce stade, la mesure concerne assez peu de projets du fait d'un faible nombre d'implantations dans ce secteur. Elle est complémentaire à la réduction des normes minimales de stationnement dans les secteurs de centralité (sur les

sites de projet à Dijon, en cas de changement de destination, réhabilitation, division en logements d'une construction à usage d'habitation...).

Combinées, ces mesures contribuent à l'un des objectifs du PLUi-HD de **limiter la place de la voiture** dans les secteurs desservis par les transports en commun et à **favoriser le report** vers ce mode de transport.

QUE RETENIR DE L'ANALYSE QuantiGES ?

L'analyse QuantiGES montre que la mesure permet de réduire les émissions jusqu'à 250 kg CO₂/hab/an.

La mesure effectuée estime le différentiel d'émissions entre un immeuble de bureaux dont la superficie de parking associé est de 75 % de la parcelle (règle issue de la précédente version du PLUi), et un ensemble identique dont la surface de parking ne représente que 30 % de la parcelle. Trois scénarios ont fait l'objet d'une quantification :

- le scénario principal, dans lequel 40 % des usagers de voitures thermiques individuelles ayant « perdu » une place de parking par application de la mesure continuent d'utiliser leur véhicule (stationnement sur

la voie publique ou d'autres parcelles), qui se traduit par un gain carbone de 160 kg CO₂/an ;

- deux scénarios « optimistes » dans lesquels ce taux est abaissé à 15 % et 0 %, ce qui entraîne un gain carbone respectif de 240 et 250 kg CO₂/hab/an.

En résumé, **la mesure produit un gain carbone positif immédiat qui est quasi-intégralement lié à la diminution du nombre de personnes empruntant leur véhicule thermique**. De fait, ce gain carbone est fortement corrélé au changement de comportement des usagers. Il convient donc de s'assurer que la mesure ne se traduit pas simplement par un report de stationnement en dehors de la parcelle (sur voirie, en parking...).

ANALYSE QUALITATIVE



CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE



COBÉNÉFICES DE LA MESURE

La mesure, qui exploite une possibilité ouverte sans ambiguïté par le Code de l'Urbanisme de réglementer de manière volontariste le stationnement tertiaire dans les PLU(i) semble pertinente au regard des enjeux urbains et environnementaux. **Elle contribue à la réduction de la place véhicule individuel thermique en ville et donc des émissions de GES et nuisances associées** (pollution, bruit, artificialisation de l'espace public...). Dans le retour d'expérience de Dijon Métropole, son application ne se traduit pas par des difficultés ou complexités supplémentaires pour la collectivité ou les porteurs de projets.



PERTINENCE ET FAISABILITÉ DE LA MESURE POUR LA COLLECTIVITÉ ET POUR LES PORTEURS DE PROJETS

La forte sensibilité de l'efficacité de la mesure au report modal réel des usagers souligne l'importance – comme à Dijon Métropole – de **l'accompagner par un ensemble de politiques publiques favorables aux mobilités décarbonées** et à une utilisation différente du véhicule individuel (en proposant une offre de parkings relais en périphérie par exemple). Cela permet de maximiser l'impact GES de la mesure et de **minimiser les risques sur l'acceptation de la mesure et les problématiques que celle-ci peut susciter**, comme le report du stationnement sur l'espace public voire le stationnement sauvage.

RECOMMANDATIONS



- Pour que cette mesure atteigne ses objectifs de report modal, elle doit être couplée à des actions permettant d'accompagner cette transition : développement des services et politiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle, réduction de la place de la voiture dans l'espace public et actions permettant de réguler le stationnement public¹.
- Les solutions pour favoriser le report modal sont nombreuses et à adapter au contexte territorial : développement des transports en commun et des infrastructures permettant la marche et le vélo, organisation du covoiturage, mise en place de parkings relais...

1. Pour en savoir plus sur les actions disponibles pour les collectivités, voir le guide méthodologique de la DDT de la Manche *Accompagner les politiques de réduction de la place de la voiture* et l'étude de l'ADEME *Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture*.