



# 2

## L'ESSENTIEL SUR Le stationnement

- L'énergie et le climat
- **Le stationnement**
- Lutter contre l'étalement urbain
- Les eaux pluviales
- L'habitat
- Le commerce

<http://plu.brest.fr>

La réglementation mise en place par Brest métropole organise la création et la réalisation d'une offre de stationnement en cohérence avec sa politique de déplacements.

La collectivité doit concilier les enjeux de demande en stationnement et de qualité urbaine qui concourent à l'attractivité résidentielle.

Comprendre le

**PIU** **FACTEUR 4**  
Pour une métropole plus durable

## OBJECTIF

Ajuster l'offre et les services de stationnement, assurer l'attractivité des espaces de proximité et maîtriser la circulation automobile.

## ENJEUX

### Partager l'espace public

- Assurer la qualité résidentielle en offrant du stationnement dédié aux résidents.
- Favoriser l'attractivité du réseau de transport collectif et des modes actifs (vélos, piétons...).
- Permettre une offre rotative dans les centralités afin de favoriser le dynamisme commercial et l'accessibilité des équipements.
- Porter attention à la consommation de l'espace par la mutualisation des aires de stationnement.
- Intégrer une approche paysagère dans la réalisation et l'aménagement des aires de stationnement, en maîtrisant l'imperméabilisation des sols.

## LES ORIENTATIONS ET LES RÈGLES POUR Y PARVENIR

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) transports et déplacements, consiste, en matière de stationnement, à réaliser une offre privée satisfaisante correspondant aux besoins nouveaux.

Les réalisations d'offre privée hors voirie pour les constructions neuves et les changements de destination devront répondre aux besoins induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions. Il s'agit d'offrir des places de stationnement aux résidents, salariés, visiteurs et ainsi garantir l'accessibilité des nouvelles opérations.

Pour mettre en œuvre une politique de reconquête des espaces publics notamment au bénéfice des modes actifs, la gestion des espaces de stationnement est réglementée. Les normes de stationnement ont été différenciées selon les zones du PLU en fonction de la proximité du réseau structurant de transport collectif et des tensions sur l'espace public.

## PRINCIPES GÉNÉRAUX POUR LA RÉALISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT HORS DES EMPRISES PUBLIQUES

Articles 12 du règlement

L'attractivité urbaine dépend de la qualité des aménagements des aires de stationnement, il s'agit donc de :

- Favoriser la **mutualisation** des places de stationnement et leurs accès.
- Intégrer **des espaces paysagers** et limiter l'imperméabilisation des sols. Au-delà de 1000 m<sup>2</sup> l'aire de stationnement doit être fractionnée par des dispositifs végétaux.

- Réaliser des **cheminements piétonniers** permettant d'aller en toute sécurité de la place de stationnement à la construction ou à l'installation.
- Créer des emplacements pour les **cycles**, d'accès aisé, sécurisés et à l'abri des intempéries.
- Prévoir, par tranche de 50 places de stationnement, une place réservée aux **personnes à mobilité réduite** (3,30 x 5,00 m).

Toute création de logement, les extensions, les démolitions avec reconstruction, sont assimilées à de la construction neuve.

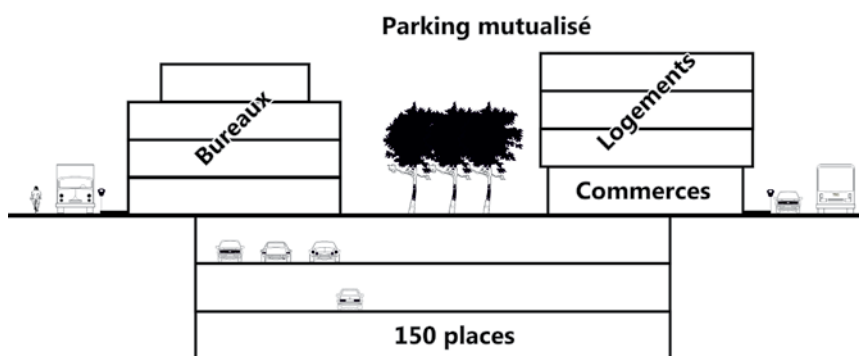
Pour favoriser le **renouvellement urbain**, en cas de modifications sans création de surface de plancher, d'un immeuble existant (réhabilitation, changement de destination à l'exception de la création de logement dans certains cas de figure), il n'est demandé aucune place de stationnement.

# ZOOM SUR LA MUTUALISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT

## EXEMPLE DE MUTUALISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR UN SECTEUR DÉDIÉ AUX ACTIVITÉS

Pour répondre aux objectifs d'optimisation de l'usage des places de stationnement, et donc d'économie globale, la mutualisation des places de stationnement et de leurs accès sera recherchée notamment dans les projets de mixité en particulier (activités / commerces / logements). Le nombre de places de stationnement à créer est à apprécier globalement et peut être inférieur à la somme des exigences induites par chaque destination. Cette mutualisation devra se concevoir en fonction du programme et du phasage des différents opérateurs.

Le parking du Froutven est un autre exemple de mutualisation. 23 commerces s'y partagent 1 600 places.



RÈGLEMENTATION DE L'ARTICLE 12 DES ZONES URBAINES  
POUR LES VEHICULES MOTORISES

Zones	US	UC	UH, UHt	UE -UEp	UEM - UL - UP
Habitation	Le nombre de places de stationnement des véhicules doit répondre aux besoins nouveaux induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions ou ouvrages réalisés.	1 place par logement	1 place pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum d'une place par logement	Non réglementé	Réponse aux besoins nouveaux induits
Hébergement hôtelier		1 place pour 5 chambres ou logements			
Bureau		1,5 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1,8 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1,8 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher sans excéder 2 places pour 100 m <sup>2</sup>	
Commerce		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup> : aucune place n'est exigée.</li> <li>• Surface de plancher strictement supérieure à 300 m<sup>2</sup> et inférieure à 1500 m<sup>2</sup> : 1,5 places pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</li> <li>• Surface de plancher supérieure ou égale à 1500 m<sup>2</sup> : 2,5 places pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher sans excéder 2,9 places pour 100 m<sup>2</sup>. Pour les pôles métropolitains de Kergaradec et du Frouvten le plafond est porté à 4,1 pour 100 m<sup>2</sup>.</li> <li>• 1 aire de livraison hors voirie (13 m x 2,50 m) avec des accès adaptés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup> : aucune place n'est exigée.</li> <li>• Commerces d'une surface de plancher strictement supérieure à 300 m<sup>2</sup> : - 1,8 places pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher. - 1 aire de livraison hors voirie (13 m x 2,50 m) avec des accès adaptés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup> : 1 place pour 100 m<sup>2</sup>.</li> <li>• Surface de plancher strictement supérieure à 300 m<sup>2</sup> et inférieure à 1500 m<sup>2</sup> : 1,8 places pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher sans excéder 2,2 places pour 100 m<sup>2</sup>.</li> <li>• Surface de plancher supérieure ou égale à 1500 m<sup>2</sup> : 3,5 places pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher sans excéder 4,1 places pour 100 m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p>les aires de livraison doivent être prévues et organisées hors voirie.</p>	
Entrepôt		1 place pour 180 m <sup>2</sup> de surface de plancher sans excéder 4,1 places pour 180 m <sup>2</sup>	1 place pour 180 m <sup>2</sup> de surface de plancher		
Autres destinations	Réponse aux besoins nouveaux induits				

RÈGLEMENTATION DE L'ARTICLE 12 DES ZONES URBAINES POUR LES CYCLES

Zones	US	UC	UH, UHt	UE -UEp	UEM - UL - UP
Habitation	1 emplacement (1,5 m <sup>2</sup> ) par logement			Non réglementé	Réponse aux besoins nouveaux induits
Hébergement hôtelier	1 emplacement pour 5 chambres ou logements				
Bureau, industrie, artisanat	1 emplacement pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher				
Autres destinations	Réponse aux besoins nouveaux induits				