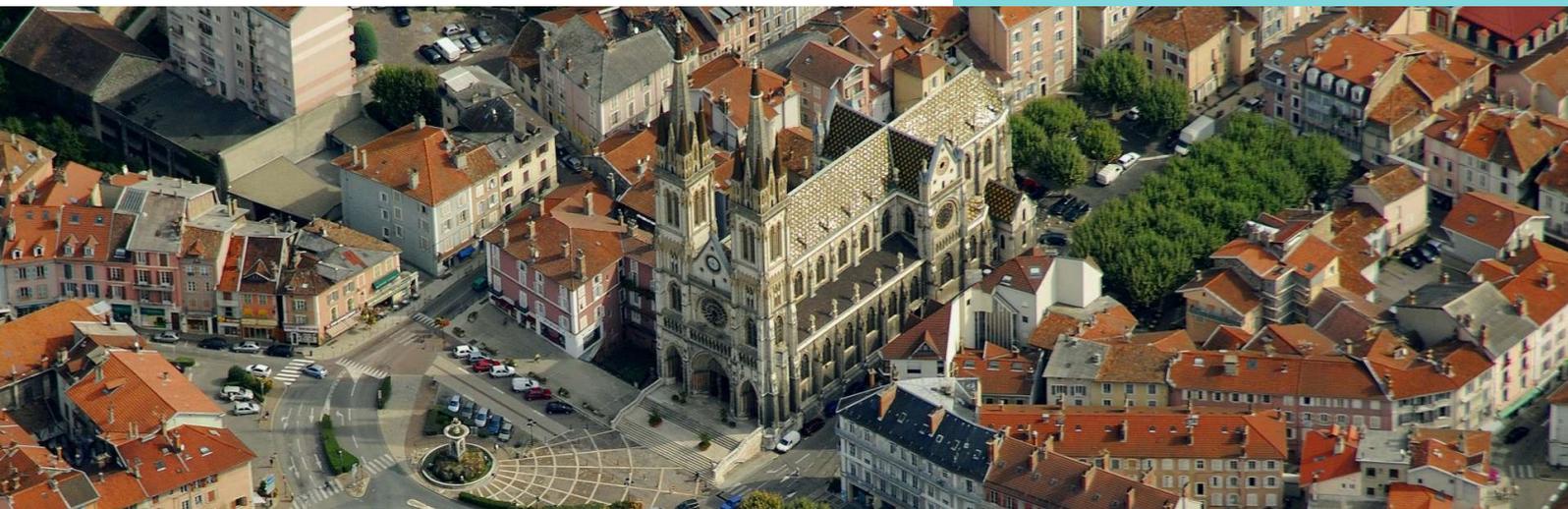




# Plan Local d'Urbanisme

## Orientations d'Aménagement et de Programmation

### OAP Stationnement



*Photo Office de tourisme du Pays Voironnais*

Groupement d'étude fédéré par le collectif CAP.T :



Sylvie VALLET, urbaniste, mandataire - 98 route des coquettes – 38850 CHIRENS  
[www.captterritoires.fr](http://www.captterritoires.fr)



# SOMMAIRE

|  |          |
|--|----------|
| <b>1. Contexte et objectif de l'OAP stationnement</b>  | <b>4</b> |
| 1.1. Le contexte réglementaire   | 4        |
| 1.2. Adapter le périmètre de plafonnement des normes de stationnement dans le périmètre de 500 m autour de la gare | 5        |
| <b>2. Schéma opposable de l'OAP « Stationnement »</b>  | <b>6</b> |

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

CARTE 1 - Schéma opposable de l'OAP "Stationnement" ..... 6

# 1. CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'OAP STATIONNEMENT

## 1.1. Le contexte réglementaire

La loi du 20 décembre 2014 <sup>1</sup> a introduit un dispositif de plafonnement du nombre d'aires de stationnement exigibles pour les logements situés à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport guidé ou de transport collectif en site propre, dès lors que la qualité de la desserte le permet.

L'objectif poursuivi à l'échelle nationale est d'une part de faciliter la construction des logements dans les secteurs denses des centres ville et d'autre part d'inciter à l'utilisation des transports en commun. En effet, à proximité des transports en commun, la demande en logement est élevée et le taux moyen de motorisation des ménages est plus faible que sur le reste du territoire.

Les articles L151-35 et 36 du code de l'urbanisme prévoient les dispositions suivantes :

### Articles L151-35 :

*Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.*

*Toutefois, lorsque les logements mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, **il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.***

*L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'Etat.*

*Pour la mise en œuvre des plafonds mentionnés aux premier et deuxième alinéas, la définition des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et des résidences universitaires mentionnés aux 2° et 3° de l'article L. 151-34 est précisée par décret en Conseil d'Etat.*

### Article L151-36 :

*Pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.*

### Article R.151-46 :

Pour l'application de l'article L. 151-35, trois places d'hébergement d'un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes ou d'une résidence universitaire équivalent à un logement. Lorsque le quotient résultant de l'application du précédent alinéa donne un reste, celui-ci n'est pas pris en compte.

L'article L151-7/6° du code de l'urbanisme indique qu'il est permis au travers d'une orientation d'aménagement et de programmation, d'**adapter le périmètre dans lequel s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L151-35 et 36 pour tenir compte du contexte local et de la qualité de la desserte.**

---

<sup>1</sup> Loi relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives

## 1.2. Adapter le périmètre de plafonnement des normes de stationnement dans le périmètre de 500 m autour de la gare

Si les infrastructures existantes et à venir répondent aux besoins de mobilité tous modes confondus dans la partie du périmètre située dans le centre-ville de Voiron, elles demeurent beaucoup plus limitées pour la partie Est du coteau incluse dans le périmètre de 500 mètres autour de la gare.

Cette partie Est reste plus éloignée en distance-temps de la gare en raison d'un manque de liaisons routières et piétonnières accessibles à tous : les avenues Gambetta et d'Haussez sont reliées à la gare par les rues du Baton et des Marches qui se terminent par des escaliers non accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le relief est aussi pour cette partie en coteau, le principal facteur discriminant pour accéder à pied ou à vélo à la gare ferroviaire de Voiron.

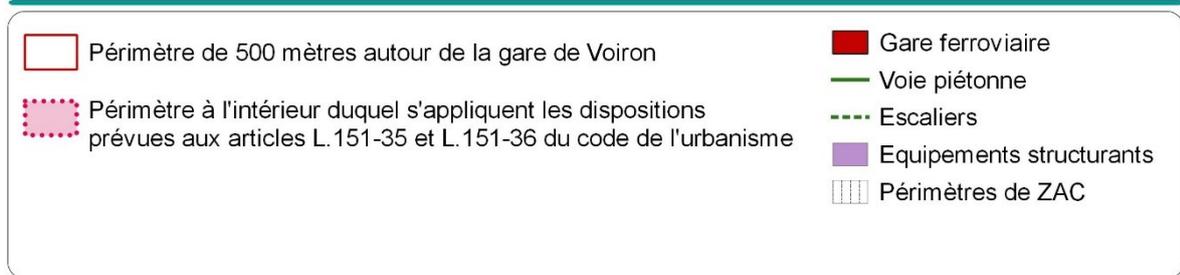
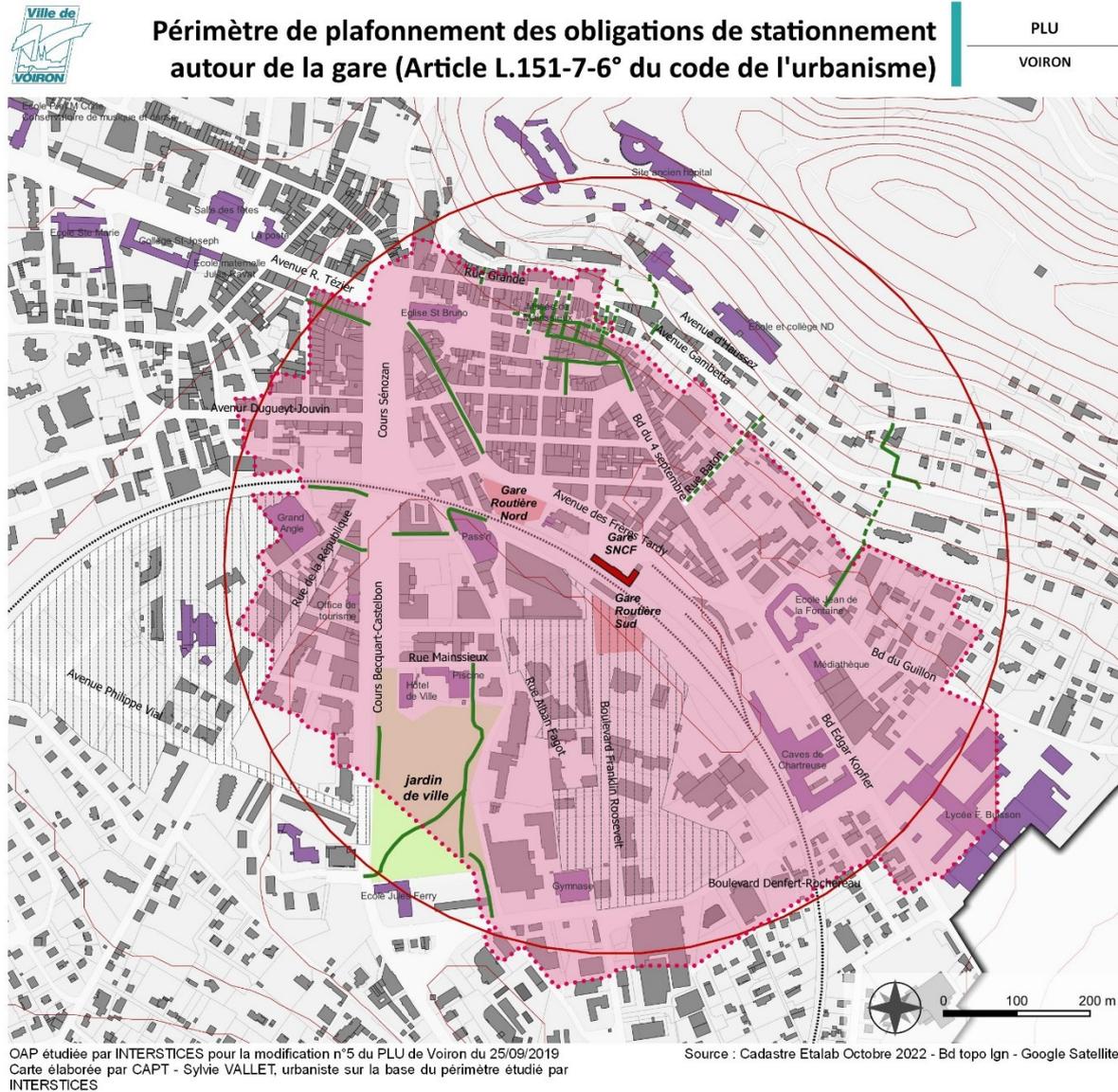
Le dénivelé entre la gare et les points hauts situés à l'intérieur du périmètre de 500 m autour de la gare est de l'ordre de 80 m. Certains tronçons de voies présentent des pentes supérieures à 35 % ou sont équipées d'escaliers inadaptés aux PMR et parfois dissuasives pour certains piétons (poussettes, jeunes enfants, personnes âgées...).

L'objectif de l'OAP stationnement est de considérer ces éléments du contexte local pour adapter le périmètre de cinq cents mètres de la gare plafonnant les normes de stationnement à 0,5 aire de stationnement par constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 du code de l'urbanisme et 0,15 aire de stationnement par logement des établissements destinés à l'hébergement des personnes âgées ou des résidences universitaires.

**Le périmètre retenu dans l'OAP pour le plafonnement des normes de stationnement autour de la gare ferroviaire** correspond à la distance qui peut être parcourue à pied en 8 minutes depuis la gare en tenant compte de la pente du terrain naturel, des parcours empruntables par les PMR et des flux routiers.

Les tracés ont été lissés pour obtenir, à l'échelle de chaque îlot et de chaque rue, une cohérence réglementaire garantissant des dispositions identiques sur des terrains présentant un éloignement similaire à la gare et des enjeux d'évolution communs (exclusion du périmètre de quelques bâtiments situés à l'Ouest de la rue Victor Mollard par exemple).

# 2. SCHEMA OPPOSABLE DE L'OAP « STATIONNEMENT »



CARTE 1 - Schéma opposable de l'OAP "Stationnement"