



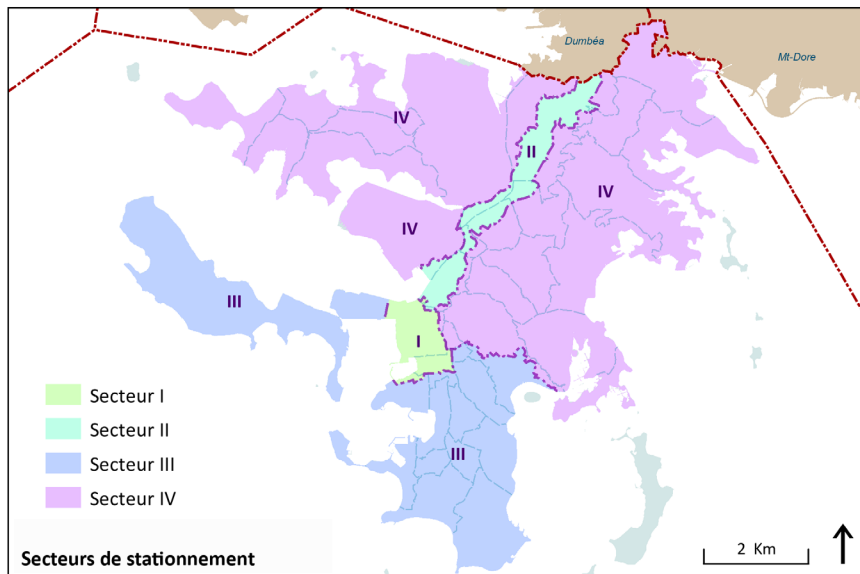
# COMPOSER LE STATIONNEMENT



## OBJECTIFS

Le PUD de la Ville de Nouméa fixe des **normes minimales** en matière de stationnement (nombre de places selon la typologie de la construction, les dimensions et les caractéristiques des emplacements).

Toute construction/opération doit disposer, pour les différentes catégories de véhicules (automobiles, deux-roues motorisés et cycles), d'un nombre de places de stationnement permettant de **répondre aux besoins nécessaires à son bon fonctionnement**.



## PRINCIPES

Lors de la dernière révision du PUD, les règles de stationnement ont été entièrement revues. C'est à travers une **logique par secteur qu'il faut maintenant appréhender le stationnement** sur le territoire. La commune a donc été divisée en **4 secteurs** (Voir carte ci-contre).

## CONSEILS ET RECOMMANDATIONS

### Stationnement automobiles

Les dimensions et les dispositions géométriques standards (range-ment à 90° sans obstacle) sont de **5,00 mètres de long et 2,50 mètres de large**.

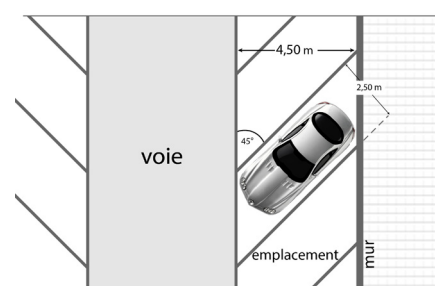
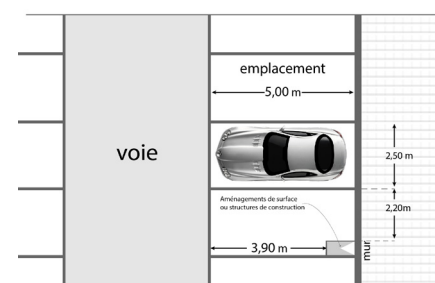
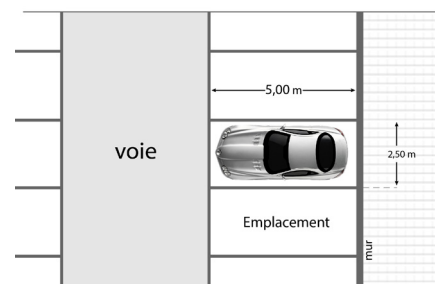
Ces dimensions ont été définies afin de permettre suffisamment d'aisance pour les manœuvres et la circulation des véhicules.

La largeur peut être réduite de 0,30 mètre sur une longueur de 1,10 mètre prise à compter du fond de l'emplacement pour permettre la réalisation des structures de constructions ou les aménagements de surface des parcs de stationnement.

Si l'angle développé entre l'axe de circulation et celui de la place de stationnement est inférieur ou égal à 45°, la **longueur du rectangle peut être réduite à 4,50 mètres**

La hauteur libre sous obstacle est de **2,15 mètres minimum**.

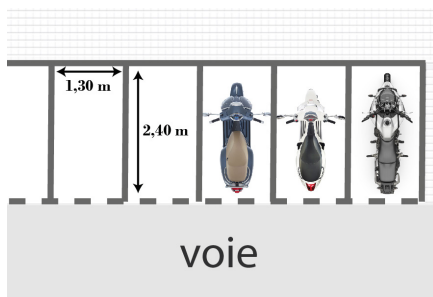
Cette hauteur est mesurée perpendiculairement en tout point du sol. Cette hauteur correspond aux véhicules adaptés et véhicules de secours, elle est applicable depuis l'accès du parc jusqu'aux emplacements.



## Stationnement deux-roues motorisés

Le nombre croissant de deux-roues motorisés engendre certains dysfonctionnements dans le partage de l'espace. Un stationnement organisé est donc nécessaire pour répondre aux besoins de chacun.

Malgré les caractéristiques très diverses des deux-roues motorisés, leurs dimensions sont assez proches : largeur d'environ 0,70 mètre et longueur variant de 1,80 mètre pour un cyclomoteur à 2,30 mètres.



Ainsi, 2,40 mètres de long par 1,30 mètre de large sont les dimensions les mieux adaptées à l'emplacement nécessaire à leur stationnement.

## Stationnement cycles

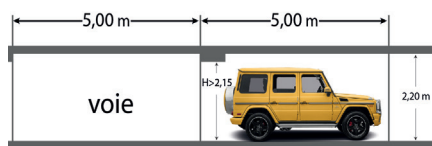
Le rangement des vélos côte à côte permet d'éviter leur stationnement anarchique, de les ordonner, de rentabiliser la surface dont on dispose et de rendre les places disponibles bien visibles.

L'emplacement destiné au vélo doit mesurer 1,00 m<sup>2</sup> minimum.

La profondeur pour une rangée de vélos doit être d'au moins 2,00 mètres, quelle que soit la disposition choisie.

Pour être fonctionnelles, les circulations (avec vélos) doivent offrir un passage libre de tout obstacle d'une hauteur minimale de 2,15 mètres. Un emplacement commandé par une place automobile ou deux roues motorisés est autorisé.

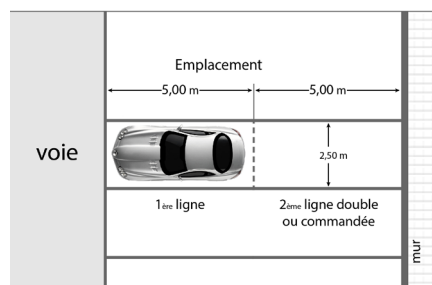
## La place commandée



Une place de stationnement commandée est une place qui n'est pas accessible directement depuis la voie de desserte mais en passant par une autre place de stationnement.

Elle est autorisée pour le stationnement automobile dans la limite de 50 % des emplacements pour un seul logement et dans la limite de 10 % des places dans l'habitat collectif.

Sauf disposition contraire du PUD, les places de stationnement commandées sont prises en compte dans le décompte des emplacements de stationnement d'un projet.



Enfin, la Ville a souhaité la prise en compte des emplacements pour cycles à 3 roues et remorques (cycles cargos).

Des aires libres de tout mobilier au sol doivent être également pensées pour le stationnement de type de cycles.

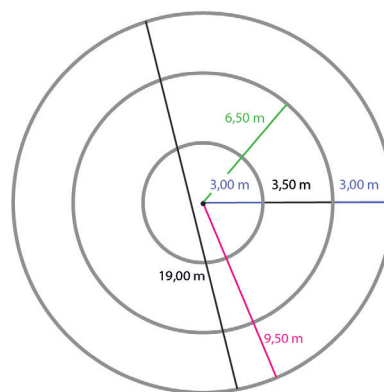


Illustrations vélos cargo - source : <https://www.cyclable.com/>

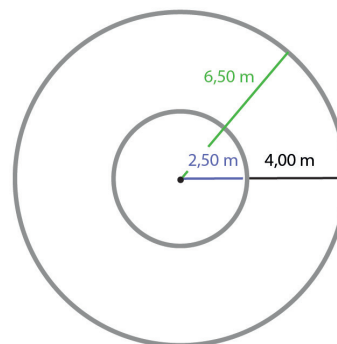
## La rampe et les voies de circulation au sein des aires de stationnement

Les voies de circulation horizontale ou en pente doivent être libres de tout obstacle sur toute leur emprise sur une hauteur minimum de 2,15 mètres.

Pour les courbes horizontales ou en pente (rampes), le rayon de courbe extérieur de la voie intérieure pour une circulation à double sens ne peut être inférieur à 6,50 mètres.



Circulation courbe à double sens, horizontale ou pente



Circulation courbe à sens unique, horizontale ou pente

## LES ALTERNATIVES

Lorsqu'il y a impossibilité technique de réaliser le stationnement sur le terrain d'assiette du projet, il peut être envisagé une **mutualisation** ou un **stationnement déporté**.

### Le déporté

Le stationnement déporté permet de créer le nombre de places imposé par le PUD, mais celles-ci sont localisées ailleurs, à proximité, dans un environnement immédiat. Ce mode de stationnement est intéressant pour les petites parcelles situées en centre-ville (qui ont peu d'espaces libres) ou pour des espaces déjà très contraints, notamment pour les projets de renouvellement urbain. Il est ainsi possible de proposer la réalisation du stationnement dans **un rayon de 200,00 mètres de l'entrée principale** du bâtiment ou 150,00 mètres d'une entrée secondaire (distance d'action à vol d'oiseau).

### La mutualisation

Celle-ci permet de créer **moins de places de stationnement au profit d'un parking mutualisé** (privé ou public) rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets à proximité.

Il s'agit donc de regrouper dans un même parking les stationnements d'un projet d'ensemble. Le nombre total de places à réaliser est par conséquent inférieur à celui pour lesquelles les parkings seraient réalisés séparément. Cette mutualisation des stationnements est **intéressante d'un point de vue économique** mais aussi pour la densification et **la limitation de l'étalement urbain**.

En effet, elle peut faciliter la réalisation du renouvellement urbain, souvent sur un espace contraint, en limitant le nombre de places de stationnement à réaliser.

### Le foisonnement

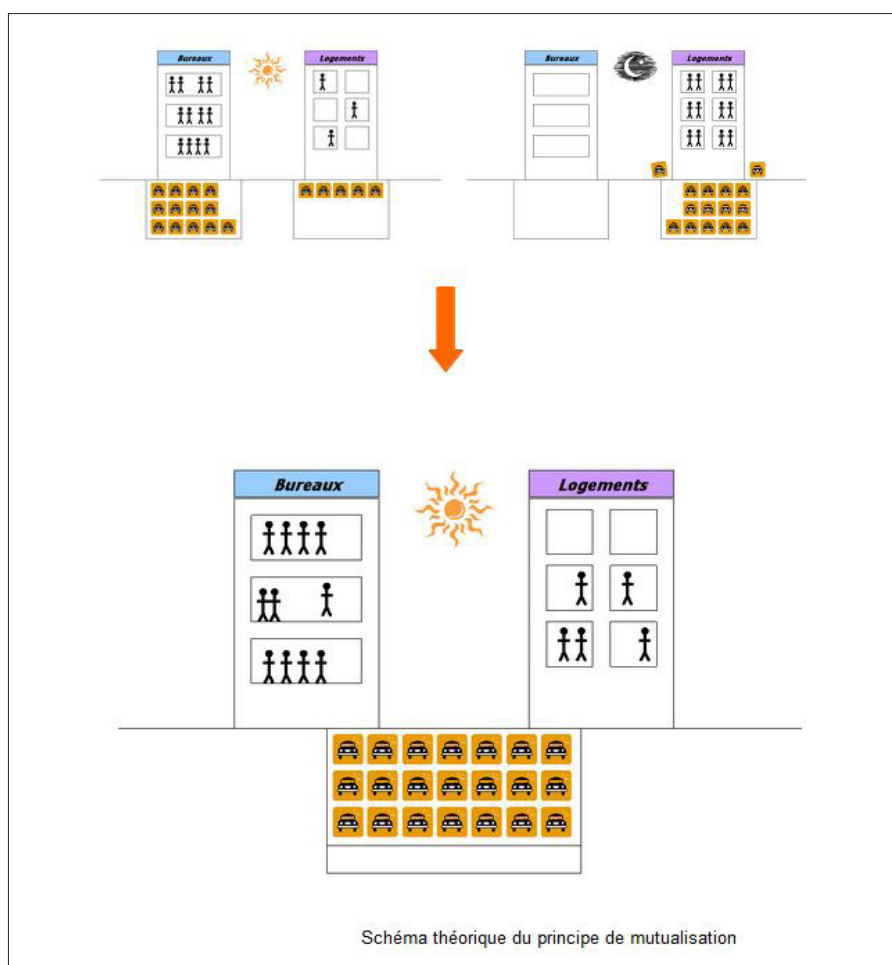
Ce principe de mutualisation des stationnements est possible grâce au foisonnement, c'est-à-dire le **fait que tous les bénéficiaires du parc de stationnement ne sont pas présents simultanément**. Par exemple, pour la catégorie «employés de bureau», le coefficient de foisonnement est fréquemment de l'ordre de 0,65. C'est-à-dire que si chaque employé a une place de stationnement attribuée alors 35 % des places seront régulièrement libres.

D'autres études en milieu urbain ou péri-urbain ont montré que pour **les bureaux 75 % des véhicules sont absents en soirée et 95 % la nuit et le week-end**.

Pour les résidences d'habitation de standing, ces mêmes observations ont montré que 60 % des véhicules sont absents en journée.

Par ailleurs, certains équipements ne créent des demandes en stationnement qu'à des moments spécifiques de la journée ou de la semaine (piscine, salle de spectacle ou cinéma, marché, etc.).

Cette mutualisation des stationnements n'est possible que lorsque les places de stationnement sont banalisées. **Une place banalisée est une place non réservée**, sans numéro, que chacun peut occuper si elle est disponible.



## LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

### En Métropole

Les composants réglementaires d'un parking en métropole sont généralement :

- Le dimensionnement des places de stationnement et les voies d'accès du parking (normes NF P91-120 pour les parcs privés et NF P91-100 pour les parkings publics),
- Les voies de circulation hors zone de stationnement et péage,
- Les pentes des planchers, les rampes et plateformes pour les parkings à étages,
- Le cheminement des piétons.

### En Nouvelle-Calédonie

Le Code de l'Urbanisme de la Nouvelle-Calédonie (CUNC) ne fixe pas de normes et de dispositions particulières sur le stationnement contrairement au Code de l'urbanisme métropolitain.

La qualité de la desserte n'étant pas définie par les textes législatifs, le PUD de la Ville de Nouméa la traduit

au regard de l'offre en transports collectifs (proximité du tracé du Néobus).

Le règlement du PUD s'est donc appuyé sur les articles suivants :

**Article Lp. 112-10** du Code de l'urbanisme de la Nouvelle-Calédonie : le règlement peut, en fonction des situations locales, comprendre des règles relatives à :

g) la réalisation d'aires de stationnement sur le terrain d'assiette des projets de construction ou d'aménagement, ou dans son environnement immédiat.

**Article Lp. 121-18** du CUNC : La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

1<sup>o</sup>) à la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins de l'immeuble à construire.

**Article PS. 112-7** du CUNC : les règles relatives à la réalisation d'aires de stationnement mentionnées au g) de l'article Lp. 112-10 sont notamment élaborées au regard :

- de la proximité d'équipements publics de transport existants ou projetés;
- de la reconnaissance du caractère social de l'opération par la province Sud conformément aux dispositions du livre III du Code des aides de l'habitat en province Sud.

### Dans le PUD de la Ville de Nouméa

Les règles relatives au stationnement sont inscrites à l'article 9 des dispositions communes à toutes les zones et le cas échéant, à l'article 12 de chaque zone.

Des dispositions spécifiques en terme de stationnement sont à présent applicables pour inciter à la réhabilitation des immeubles dégradés et insalubres.

Les aménagements des espaces de stationnement en plein air devront être soignés et une attention particulière sera portée afin de protéger et garantir la circulation, la sécurité et le confort des piétons.

## CE QU'IL FAUT RETENIR

- Il existe toujours une solution technique pour répondre à chaque spécificité,
- Les ouvrages doivent être adaptés au parc automobile calédonien,
- Une augmentation des dimensions au-delà de la réglementation apporte un confort accru d'utilisation aux usagers.
- Le service de la gestion des actes d'urbanisme, est en mesure de vous accompagner et de vous conseiller dans la conception de votre futur projet.
- La végétalisation des parkings extérieurs favorise à la fois le drainage des eaux et le développement de la biodiversité. (Voir fiche 10 végétaliser mon parking)

## EN SAVOIR PLUS

