

Analyse du modèle maisons de bourg/maisons de ville

L'habitat dense individuel (HDI) en région
Centre-Val de Loire

Livret 5 : La place de la voiture

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
Version 1	01/07/22	
Version 2	01/07/22	

Affaire suivie par

Éric PEIGNÉ – service Urbanisme et Démarches de Territoires
Tél. : 02 47 70 80 50
Courriel : eric.peigne@indre-et-loire.gouv.fr

Rédacteur

Éric PEIGNÉ – Service Urbanisme et Démarches de Territoires

Relecteur

Myriam REBIAI – Service Urbanisme et Démarches de Territoires

Thierry TRETON – Service Urbanisme et Démarches de Territoires

Référence(s) intranet

http://

SOMMAIRE

LA PLACE DE LA VOITURE

- I. EMBLEMES PUBLICS
 - 1) STATIONNEMENT EN BANDE
 - 2) STATIONNEMENT SUR PARKINGS PUBLICS
- II. EMBLEMES PRIVÉS
 - 1) GARAGE
 - 2) PLACE DEVANT LA MAISON SUR UN ESPACE CLOS OU NON CLOS
 - 3) ACCES SUR LE TERRAIN SUR LE COTE OU PAR UN PORCHE
 - 4) COURÉES

1

La place de la voiture

I. Emplacements publics

« La voiture est omniprésente et nous sommes incapables d'assumer cette présence dans les quartiers nouveaux où justement nous prétendons en tenir compte. Paradoxalement la chose semble presque plus simple dans la ville ancienne où une fois modérée par quelques mesures qui limitent la vitesse et contrôlent le stationnement, la présence de l'automobile n'est pas contradictoire avec les pratiques urbaines habituelles »¹.

Nous faisons état de la présence de la voiture dans le tissu existant, sur des emplacements publics ou des emplacements privés.

1) STATIONNEMENT EN BANDE

Solution très largement utilisée dans les tissus existants, le stationnement en bande est absent des lotissements pavillonnaires en raison de la présence de multiples entrées charretières et l'impensé sur le sujet. Avec des solutions sur la parcelle, des voies surdimensionnées, des trottoirs larges et surbaissés, le stationnement en lotissement est rarement un problème. Comme le trafic n'y est jamais intense, il n'y a guère de conflits véhicule/piéton.

En milieu dense, l'absence fréquente de garage (ou d'accès au jardin) autorise beaucoup plus facilement le stationnement en bande.



Veigné (37) : ZAC « Les hauts de Veigné »



La Riche (37) : ZAC du Prieuré

L'absence de marquage au sol quand l'aménageur a opté pour un trottoir surbaissé, invite les automobiles à empiéter sur l'espace réservé aux piétons. Le conflit entre usagers du trottoir, plus nombreux, est potentiellement important. Le marquage au sol permet de guider les automobilistes.

2) STATIONNEMENT SUR PARKINGS PUBLICS

La solution publique d'un espace dédié pose la question de son financement pour lequel le code de l'urbanisme propose quelques outils. Elle présente les avantages rationnels suivants :

1 Ph. Panerai, J. Castex, J.-C. Depaule, « Formes urbaines, de l'îlot à la barre », ED Parenthèses, collection Eupalinos, 2012

- la réversibilité : le foncier occupé par une fonction de stationnement est aisément recyclable ;
- la mutualisation : un parking voué à un équipement public peut recevoir les voitures d'un secteur d'habitat riverain. Avec une solution collective, des places de stationnement pourraient ne pas être exigées sur la parcelle d'un local professionnel riverain d'un secteur d'habitat ;
- l'économie de l'espace privé : une telle solution permet de ne pas exiger plus d'une place de stationnement par parcelle.

Cependant, l'omniprésence de la voiture dans l'espace public dénature la ville. Des solutions existent pour en réduire la visibilité.



Vou (37)

II. Emplacements privés

1) GARAGE

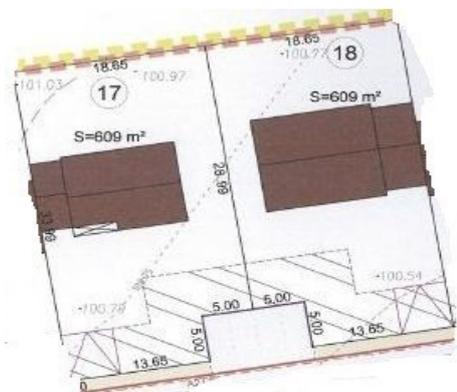
Symbole de l'accession à la propriété pavillonnaire dont l'essor est lié à l'équipement automobile des ménages, le garage voit sa fonction évoluer.

Il est « *un supplétif aux pièces manquantes, aux pièces fantômes de la maison actuelle (grenier, cave...)*² ». Le coût de la construction altère le budget des ménages qui arbitrent notamment pour limiter les surfaces annexes. Le garage est devenu un local de rangement dans lequel, le plus souvent, aucune voiture ne rentre. Si aucun espace n'est prévu sur la parcelle, l'automobile est stockée sur l'espace public. Le recours au garage **pourrait** ~~doit probablement~~ devenir une exception.

² Pascale Légué, CAUE 17, 2008, Habiter la maison individuelle, p. 21



2) PLACE DEVANT LA MAISON SUR UN ESPACE CLOS OU NON CLOS



Un tel espace, non clos, est probablement le plus fonctionnel qui soit pour l'usage quotidien d'une voiture. Des lotissements récents optent pour ce choix dit « place de midi ». Dans un lotissement pavillonnaire, il s'ajoute parfois au garage et à une place devant le garage. La place de midi est parfois conçue sur le domaine public mais l'usage en est de fait privatif.



Écuillé (36) (T=422 m²)



Luçay-le-Mâle (36) (T=410 m²)

Dans l'urbanisme de bourg, le front bâti propose quelques décrochements qui offrent cette opportunité.

3) ACCES SUR LE TERRAIN SUR LE COTE OU PAR UN PORCHE

Dans le cas de l'implantation d'une maison sur une seule limite séparative, un espace peut être dégagé pour offrir un passage dimensionné pour un véhicule.

Dans le cas d'une implantation sur 2 limites séparatives, l'accès est possible par un porche.



Graçay (36) (T=61 m²)



Vierzon (18) (T= 155 m²)

4) COURÉES

Les communes rurales abritent fréquemment des courées qui sont des espaces communs privés desservant plusieurs bâtiments. Conçues pendant une période sans voiture, les courées sont aujourd'hui réinvesties avec difficulté en présence de plusieurs riverains.



Les Hermites (37)

Si une courée autorise un accès automobile, sa régulation est obligatoire.



Évitant aux occupants d'accéder directement sur la voie publique, une courée aménagée pour les voitures perd un peu de son intérêt : il ne peut être un espace de jeu pour les enfants et il consomme une grande surface.

Ste-Catherine-de-Fierbois (37) : courée desservant l'arrière d'un lotissement



Le cantonnement des voitures à l'entrée d'une courée est une alternative qui donne à celle-ci une valeur d'espace de rencontre apaisé.

Stationnement

Eco-quartiers « Les arpents », Les Hermites (37)

Synthèse

La voiture s'est adaptée aux tissus denses qui lui ont trouvé et qui lui trouvent des **solutions diversifiées** :

- principalement collectives
- minoritairement sur l'espace privé

La densité et la mixité des fonctions réduisent l'usage de la voiture pour une partie des déplacements

Recommandations

*Réduire la **place de la voiture** sur les parcelles en recherchant **des solutions collectives** (publique ou accessoirement privée), en tenant compte de l'importance de la voie*





**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*