



**MÉTROPOLE**  
**EUROPÉENNE DE LILLE**

**SUPPRESSION DU STATIONNEMENT**  
**CINQ MÈTRES EN AMONT DES PASSAGES PIÉTONS**  
Du diagnostic aux enjeux

---

# L'INVENTAIRE DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC

---

## L'INVENTAIRE DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC / LA BASE VOIE, UN SOCLE COMMUN POUR TOUTES LES DONNEES CONCERNANT LA VOIRIE



Tronçon de Voirie Poids Lourds Bus

Tronçon N° 47761

[Fiche Profil Voirie](#)

Voie(s):

Voie(s) principale(s)	Code(s) Rivoli
Avenue De Kaarst À La Madeleine	3680872

Voie tenant: AVENUE FOUBERT À LILLE

Voie aboutissant: RUE ANDRE BORREWATER À LA MADELEINE

Caractéristiques:

Domainialité: **VOIE METROPOLITAINE**

Usage: **Usage normal**

Type de réseau: **Niveau 3 : AXES DE DESSERTE**

Sens de circulation: **DOUBLE SENS**

Trafic (Moyen Journalier): **DESSERTE MJO INFERIEURE A 1.500 VEH/JOUR**

Convoi exceptionnel: **ITINERAIRE INTERDIT**

Cyclable: **EN CIRCULATION GENERALE**

La base voie regroupe :

- l'ensemble des voies gérées par la MEL et constituée d'un ou plusieurs tronçons géolocalisés allant d'une intersection à une autre selon un sens défini lors de sa création (celui-ci peut-être différent du sens de circulation) ;
- Les données relatives à la voirie (circulation, stationnement, aménagement cyclable,...) ;
- Des mises à jour régulières intégrant les nouveaux aménagements.

Avant l'inventaire, la MEL connaissait :

- les périmètres de stationnement réglementé (gratuit ou payant) sur 200 kilomètres de voirie et 31 000 places ;
- Le stationnement sur des secteurs précis en lien avec des projets métropolitains ou communaux (aménagement, évolution de la réglementation, évaluation du fonctionnement de certains secteurs, ...).

## L'INVENTAIRE DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC / QUELS OBJECTIFS ?

Un besoin de connaissance de la part de la MEL et des communes :

- dans le cadre de différents projets d'aménagement ;
- pour améliorer le suivi des demandes et arrêtés de police des places réservées (PMR, livraisons, ...) ;
- pour apporter une réponse aux remarques du rapport d'observation sur « la gestion du stationnement urbain » de la CRC (2016) sur l'absence de connaissance de l'offre de stationnement sur voirie en dehors des projets d'aménagement.

Ce besoin porte à la fois sur :

- Le nombre de places globales à différentes échelles (MEL, commune, quartier, rue) ;
- Le nombre de places par type (PMR, livraisons, taxis, ...) ;
- Leur localisation et leur répartition à l'échelle du quartier, de la rue, du tronçon de voirie.

NB :

Un travail de relevé complémentaire sur les aires de stationnement publiques (hors voirie) et une étude visant à estimer l'offre privée sont en cours.

## L'INVENTAIRE DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC / METHODE DE TRAVAIL PROPOSEE PAR CGI

Un travail d'inventaire typo-géographique basé sur vue aérienne (Google Maps + orthophotoplan réalisé par la MEL en 2016) et Streetview. Près de 4 500 km de voirie recensés.

Objectifs de la solution d'inventaire proposée :

- Rapidité d'exécution ;
- Compatibilité des données avec les outils métropolitains existants ;
- Coûts faibles ;
- Taux de précision cible de l'ordre de 95%.

Avantages et inconvénients ?

- Une orthophotoplan de la MEL datant de 2016 avec une qualité d'image suffisante pour bien identifier les places.

Un millésime qui date d'il y a 5 ans maintenant : quelle évolution entre ces deux dates ?

- Une sous-estimation de la charge de travail de la part de CGI.
- Des connaissances métiers et traitement de base de données à encadrer (structure de la base, définition des termes liés à la thématique stationnement, ...)

# L'INVENTAIRE DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC / DEFINIR LES DONNEES DE L'INVENTAIRE

TERMES	DEFINITIONS
Tronçon	partie de rue partant d'une intersection avec une coordonnée( X,Y), jusqu'à la prochaine intersection (X1,Y1)
Segment	Partie de tronçon défini par la présence de places de même type allant d'une coordonnée de début (Xs, Ys) jusqu'à une coordonnée de fin (Xb, Yb) et un coté (droit, gauche, droit milieu, gauche milieu) associé
Gauche	Chaque tronçon a une coordonnée (X,Y) de début et une coordonnée( X1,Y1) de fin. Le côté gauche se situe à gauche en partant de X,Y en allant vers (X1,Y1)
Droite	Chaque tronçon a une coordonnée (X,Y) de début et une coordonnée( X1,Y1) de fin. Le côté droit se situe à gauche en partant de X,Y en allant vers (X1,Y1)
Milieu	Chaque tronçon a une coordonnée (X,Y) de début et une coordonnée( X1,Y1) de fin. Le côté "milieu" sont les places au milieu des deux voies en partant de (X,Y) en allant vers (X1,Y1)
Gratuit	Aucune indication au sol n'indique le caractère payant, aucun horodateur n'est visible à côté du linéaire de place.
Payant	Une indication Payant est marquée au sol et/ou un horodateur est visible à côté du linéaire de places.
Réglementation de la durée	Il s'agit de place de stationnement voiture marquée zone bleue ou durée limitée, pouvant
Place de stationnement voiture / payante /	il y a des pointillés blancs au sol et le terme payant est écrit
Place de stationnement voiture / gratuite /	il y a des pointillés blancs au sol ou une délimitation nette (surélévation ou changement de matériaux par exemple)
Place de stationnement poids lourd / gratuit/	Le terme Car ou poids lourd ou autocar ou tourisme est marqué au sol
Place de stationnement poids lourd / payante /	Le terme Car ou poids lourd ou autocar ou tourisme est marqué au sol
Place de stationnement Bus / autocar	Le terme Car bus ou autobus est marqué au sol
arrêt de Bus	Il s'agit d'un arrêt de bus marqué par des lignes jaunes en diagonale
Place de stationnement livraisons avec ligne jaune / gratuit / pointillée /	il y a des pointillés jaunes au sol le long de la voie du coté de la circulation avec le terme livraison
Place de stationnement livraisons avec ligne jaune / gratuit / continue /	il y a des lignes continues jaunes au sol le long de la voie du coté de la circulation avec le terme livraison
Place de stationnement PMR /	le terme PMR est marqué au sol ou le symbole correspondant ou un sigle bleu ou blanc, il est accompagné d'une signalisation verticale.
Place de stationnement Electrique /	le terme véhicule électrique est marqué au sol ou le symbole correspondant ou un sigle recharge
Place de stationnement Taxi /	le terme Taxi est marqué au sol ou le symbole correspondant ou un sigle T, il peut être accompagné d'une signalisation verticale.
Transports de Fonds	ligne continue jaune le long de la voie du coté circulation et peut être accompagnée d'une signalisation verticale "stationnement et arrêt interdit sauf transport de fonds"
Place de stationnement Vélo	Il s'agit d'une place réservée aux vélos marquée au sol par le terme Vélo avec ou sans arceau
Place de stationnement Moto / 2 roues	Il s'agit d'une place réservée aux motos et aux 2 roues marquée au sol par le terme Moto ou 2 roues
Place de stationnement Vélo libre-service	Il s'agit d'une place réservée aux vélos V'Lille marquée au sol par le terme V'Lille ou présentant des bornes logotées
Place de stationnement Pompier /	le terme Pompier est marqué au sol ou le symbole correspondant ou un sigle
Place de stationnement Police /	le terme Police est marqué au sol ou le symbole correspondant ou un sigle
Place de stationnement Autopartage /	le terme Autopartage est marqué au sol et/ou le symbole correspondant ou un sigle, il est accompagné d'une signalisation verticale.
Place de stationnement Service de navigation /	le terme Service de navigation est marqué au sol ou le symbole correspondant ou un sigle
Stationnement interdit	zone de voirie où l'interdiction de stationner est marquée soit par des pointillés jaunes sur le trottoir soit des lignes jaunes / blanches sur le trottoir soit des bornes antistationnement sont présents
Passage piéton	espace marqué par de larges bandes blanches perpendiculaires à l'axe allant d'un trottoir à l'autre ou d'un trottoir à une zone centrale (dédiée au piéton)
Accès parking privé	Une entrée ou sortie de parking privé est marquée par un bateau et/ou une porte/grille donnant accès aux voitures et le parking est à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment résidentiel ou commercial.
Accès parcs et aires de stationnement public	Une entrée ou sortie de parking public est marquée par un bateau donnant accès à un parc de stationnement présentant un système de contrôle d'accès (barrière) ou une aire de stationnement sans contrôle d'accès.
Néant (stationnement non autorisé)	zone de voirie où il n'y a aucun marquage et le stationnement serait gênant à la circulation.
Stationnement voiture toléré (ou non matérialisé)	<b>zone de voirie où il n'y a aucun marquage et le stationnement est d'usage et ne gêne pas la circulation. Le stationnement toléré ne peut pas occuper le trottoir y compris à cheval chaussée/trottoir.</b>  L'usage peut faire matière à contestation et interprétation. L'opérateur est juge de la validité du stationnement toléré, notamment sur la place laissée aux voitures pour stationner ou circuler selon les sens de circulation. Cette catégorie ne fait pas partie de l'engagement de CGI. Elle est à titre indicatif.

## L'INVENTAIRE DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC / BILAN

Un travail de vérification nécessaire et en cours pour valider la donnée créée.

Question de la mise à jour :

- Un processus régulier à établir en lien avec les projets d'aménagement, les enquêtes réalisées.
- Envisager une autre campagne de relevé global dans 2, 3 ou 5 ans de sorte à créer un nouveau millésime ?

Un budget et des ressources (humaines et matérielles) à mobiliser :

- En amont pour encadrer et suivre le travail d'inventaire ;
- En aval, vérifier, exploiter et mettre à jour la donnée.

Des données exploitables pour :

- Le relevé des places PMR (demande communale, diagnostic du Plan de mobilité, ...) en voirie, à compléter avec le relevé des aires de stationnement pour vérifier les 2% sur l'espace public ;
- L'identification des places existantes 5 mètres en amont des passages piétons et l'application de la loi LOM.



---

**IDENTIFICATION DES PLACES  
CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS A SUPPRIMER**

---

## IDENTIFICATION DES PLACES CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS A SUPPRIMER / UNE EXIGENCE REGLEMENTAIRE

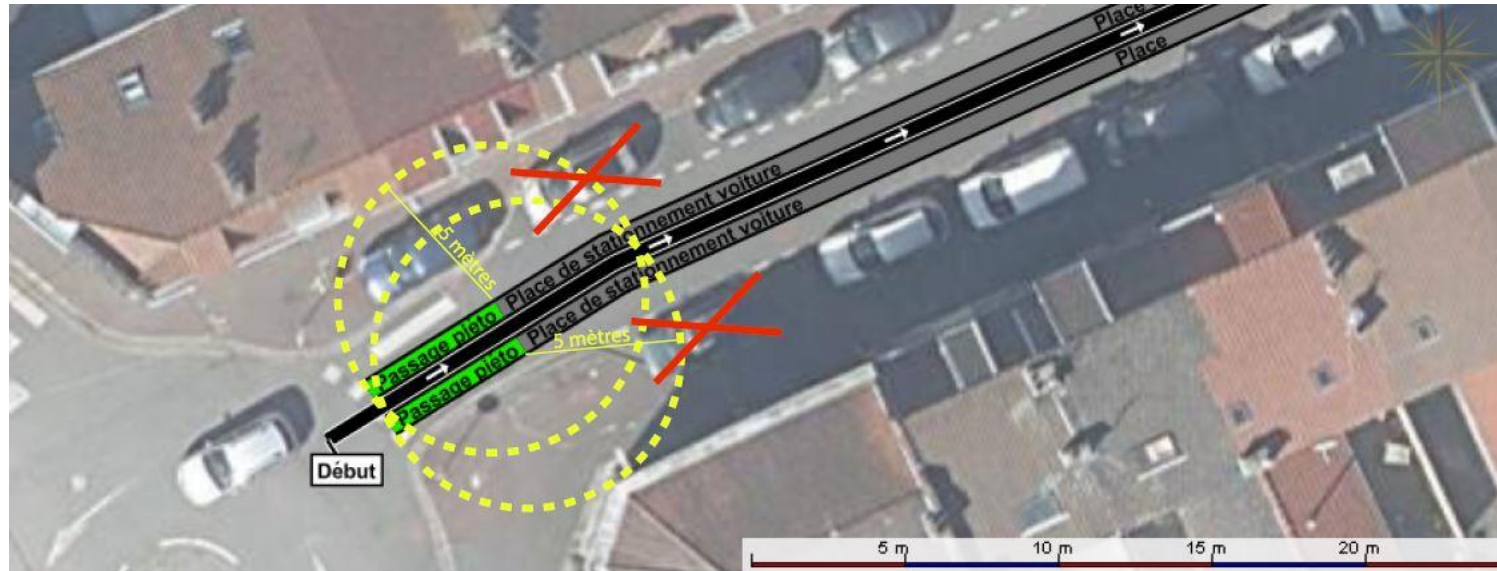
*« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.*

*« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »*

Article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités, 26 décembre 2019

**Pour répondre à cette obligation, la MEL a mené un diagnostic sur son territoire, identifié des éléments de réponses juridiques et techniques et réfléchi à une stratégie métropolitaine de mise en œuvre de la loi dans un cadre partagé avec les communes.**

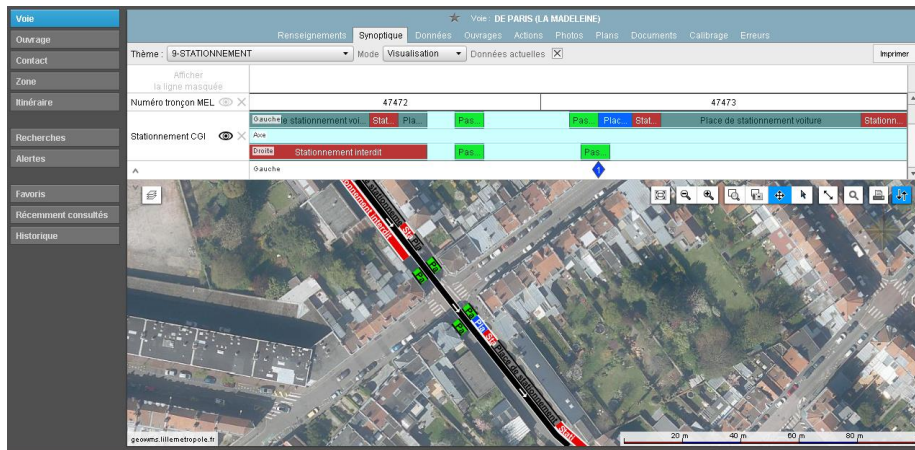
## IDENTIFICATION DES PLACES CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS A SUPPRIMER / METHODE



Extrait du fichier SIREO,  
source MEL.

- 1) Localiser chaque passage piéton (donnée latéralisée) issue du relevé exhaustifs,
- 2) Définition d'une emprise de 5m amont en fonction de sens de circulation pour chaque passage piéton ;
- 3) Croisement de ces emprises avec les places de stationnement.

## IDENTIFICATION DES PLACES CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS A SUPPRIMER / RESULTATS GLOBAUX



Extrait du fichier SIREO, source MEL.

Des premiers chiffres déjà parlants :

- 248.000 places mesurées sur voirie à l'échelle de la MEL, et 45.000 au sein des aires de stationnement
- 1,8% de places PMR sur voirie à l'échelle de la MEL, soit 4400 places
- 2,7% de places PMR au sein des aires de stationnement, soit 1200 places,
  - Soit un total de 2,2% à l'échelle de la MEL (6600 places pour 292.000 places sur domaine public, en cours de consolidation à l'échelle communale)
- 21.300 passages piétons, pour lesquels environ 4500 places seraient à supprimer d'ici le 31/12/2026, voire 7500 places selon recommandations du CEREMA (2 places dans voies 50, places supplémentaire en CSC...).

## IDENTIFICATION DES PLACES CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS A SUPPRIMER / ANALYSE JURIDIQUE : QUELLES RESPONSABILITES DE LA MEL ET DES MAIRES ?

Pour rappel :

- La MEL est l'autorité compétente pour créer ou supprimer (d'un point de vue matériel) des places de stationnement ;
- Les Maires des communes de la MEL restent détenteurs du pouvoir de police circulation et stationnement en agglomération.

Avec la LOM, le maire ne peut plus décider de conserver le stationnement 5m en amont des passages piétons.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2027, l'interdiction de stationner en amont des passages piétons devra, sans arrêté confirmatif, avoir été mis en œuvre et matérialisée par la MEL, compétente en matière d'aménagement de la voirie et maître d'ouvrage des travaux éventuellement à réaliser.

En cas de non mise en œuvre de cette mesure, la responsabilité de la MEL et la responsabilité pénale de son Président pourraient être engagées en cas de préjudice subi par un tiers à hauteur de ces passages piétons dès lors qu'aucune mesure n'aurait été mise en œuvre pour prévenir un risque connu.

# IDENTIFICATION DES PLACES CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS A SUPPRIMER / ANALYSE TECHNIQUE : QUELLES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ?

Arceaux-vélos	Végétation basse bordurée	Plots anti-stationnement	Marquage jaune d'interdiction d'arrêt pour bordure
<ul style="list-style-type: none"> <li>espace utilisable (usage : stationnement vélo) ;</li> <li>physiquement dissuasif ;</li> <li>répond à la demande de stationnement des cyclistes ;</li> <li>penser à mettre en place une signalisation d'emplacement réservé pour les cyclistes afin de dissuader les 2RM de stationner sur cet espace.</li> <li>Le marquage du mot « vélo » sera prochainement autorisé par la réglementation ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>espace utilisable (végétation pour l'agrément de l'espace public) ;</li> <li>physiquement dissuasif (prévoir des bordures hautes pour éviter le chevauchement des 4x4) ;</li> <li>prévoir une végétation peu consommatrice en eau et demandant peu d'entretien ;</li> <li>végétation basse (&lt; 60 cm) pour éviter de masquer la visibilité (enfants en bas âge, animaux...), attention à la croissance naturelle des végétaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>espace non utilisable (sans usage) ;</li> <li>physiquement dissuasif ;</li> <li>entretien manuel nécessaire (impossibilité de passer la balayette) ;</li> <li>les plots peuvent servir à s'asseoir ;</li> <li>risque de stationnement illégal des 2RM de part et d'autre des plots.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>espace non utilisable (sans usage) ;</li> <li>physiquement peu dissuasif ;</li> <li>efficacité dépend de l'existence d'un contrôle fréquent ;</li> <li>risque de colonisation illégale par les 2RM ou automobiles en l'absence de contrôles ;</li> <li>risque d'occupation par les poubelles ;</li> <li>en approche de carrefour, les véhicules qui tournent à droite risquent d'aller plus vite : lissage de trajectoire en roulant sur l'espace dépourvu d'éléments physiques dissuasifs.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Peu onéreux mais stationnement = compétence communale &gt; risque jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peu onéreux mais espaces verts = compétence communale &gt; risque jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relativement peu onéreux mais stationnement = compétence communale &gt; jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peu onéreux ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>

Des recommandations techniques pour neutraliser ces places avec :

- Des interventions légères qui interrogent les compétences MEL/Communes, les usages, le respect des automobilistes et le contrôle via le pouvoir de police, mais aussi le budget mobilisé ;

Reprise des bordures avec avancée avec espace de séjour piétons	Reprise des bordures Végétation basse bordurée	Reprise des bordures avec avancée avec potelets/barrières	Reprise des bordures avancée avec arceaux vélos
<ul style="list-style-type: none"> <li>espace utilisable (usage : piétons) ;</li> <li>physiquement dissuasif et bas (appui sciatique) peut être un banc, de la pierre ou un dispositif assis debout ;</li> <li>peut être colonisé par les 2RM en l'absence de contrôle ;</li> <li>répond à la demande de repos des piétons, notamment les PMR et les personnes âgées, avant ou après la traversée ;</li> <li>penser à nettoyer régulièrement le mobilier urbain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>espace utilisable (végétation pour l'agrément de l'espace public) ;</li> <li>physiquement dissuasif (prévoir des bordures hautes pour éviter le chevauchement des 4x4) ;</li> <li>prévoir une végétation peu consommatrice en eau et demandant peu d'entretien ;</li> <li>végétation basse (&lt; 60 cm) pour éviter de masquer la visibilité (enfants en bas âge, animaux...), attention à la croissance naturelle des végétaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>espace utilisable au profit des piétons ;</li> <li>physiquement dissuasif pour les autos ;</li> <li>prévoir un entretien régulier de l'espace (balayage, nettoyage...);</li> <li>l'espace peut être colonisé par les 2RM en l'absence de contrôle (+ masque potentiel) ;</li> <li>risque par occupation par de la pub ou du mobilier urbain (+ masque potentiel) ;</li> <li>Risque d'effet de masque par implantation à faible entraxe des potelets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>espace utilisable (usage : stationnement vélo) ;</li> <li>physiquement dissuasif ;</li> <li>répond à la demande de stationnement des cyclistes ;</li> <li>espace difficilement détectable pour les personnes aveugles et malvoyantes et ambigu pour le cycliste qui roule naturellement sur le trottoir pour accéder au stationnement (solution préférable : arceaux sur chaussée) ;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Onéreux mais mobilier urbain d'agrément = compétence communale &gt; jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moyennement onéreux mais espaces verts = compétence communale &gt; jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relativement onéreux mais stationnement = compétence communale &gt; jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relativement onéreux mais stationnement = compétence communale &gt; jurisprudence? ;</li> <li>Budget investissement / entretien ? ;</li> </ul>

- Des interventions plus lourdes et donc plus coûteuses, déjà mises en œuvre dans les projets de requalification, qui posent les mêmes problématiques .

---

## CONCLUSION

---

## CONCLUSION /

### QUELS ENJEUX POUR LA SUPPRESSION DES PLACES CINQ METRES EN AMONT DES PASSAGES PIETONS ?



La MEL est responsable juridiquement de la mise en œuvre de cette mesure, mais la gouvernance partagée fait souci, et interroge la possibilité d'envisager une stratégie globale à l'échelle du territoire.

Le travail de diagnostic a permis de :

- quantifier l'impact non négligeable des travaux de suppression de 2% des places de stationnement au 31 décembre 2026 ;
- questionner les choix d'aménagement communaux, ainsi que l'affectation et le montant des budgets alloués aux travaux dans le mandat qui vient de démarrer ;
- interroger la mise en place d'une stratégie métropolitaine sur le sujet.

Rue du Maréchal Brune à Tourcoing, Google Maps, 2020





**MÉTROPOLE**  
**EUROPÉENNE DE LILLE**