

# Le Stationnement :

## Pour une approche plus complète des enjeux et des opportunités pour les villes...



# ENJEUX DU STATIONNEMENT ET ÉCHELLES D'INTERVENTION

# Le stationnement : un outil « pivot » des politiques publiques sur les espaces publics

- **Mobilité: rendre l'espace public plus accueillant**

- Développer la pratique des **modes actifs** (vélo, marche)
- Besoins spécifiques de mobilité (**enfants, seniors, PMR...**)



- **Attractivité et redynamisation des centres-villes**

- **Commerces de proximité** : accessibilité, mais aussi qualité de « l'expérience client d'un moment en centre-ville »
- Pouvoir **maintenir de l'habitat dans les centre-bourgs**



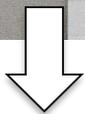
- **Enjeux de la transition écologique sur les sols**

- **Surfaces de parkings**: désimperméabilisation, îlots de chaleur urbains, opportunité pour le photovoltaïque...



# Trois échelles d'intervention mobilisables

## Echelle Quartiers & rues

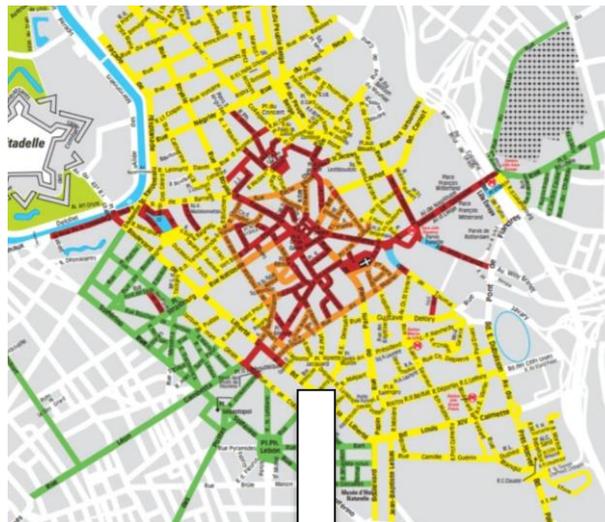


**Partage de voirie,  
accessibilité,  
réglementation /surveillance**

Rue : cadre de vie, bâti ...

**Communes / EPCI  
(services voirie)**

## Echelle Communes & EPCI

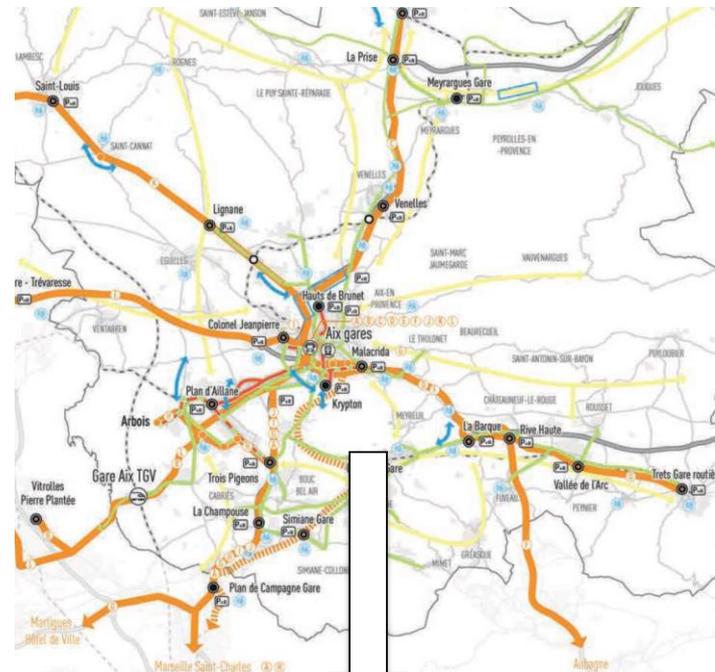


**Plans circulation / stationnement  
Projets Action Cœurs de Villes  
et Petites Villes de Demain**

Projets urbains, maîtrise du foncier

**Commune / EPCI  
(service urbanisme, manageurs centre ville)**

## Echelle Territoires & réseaux



**Plan des Mobilités,  
Schéma Régional Intermodalité**

PEM, P+R, aires de covoiturage...

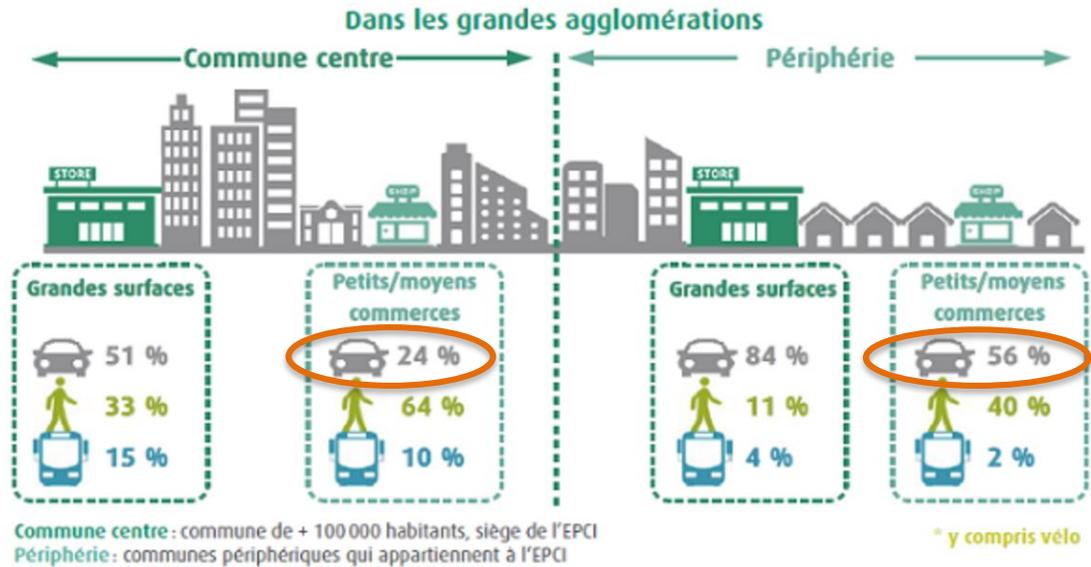
**AOM, Région (intermodalité)  
gestionnaires des grands réseaux**

# L'adage « No parking, No business » ?

## Une perception souvent déformée du poids du stationnement



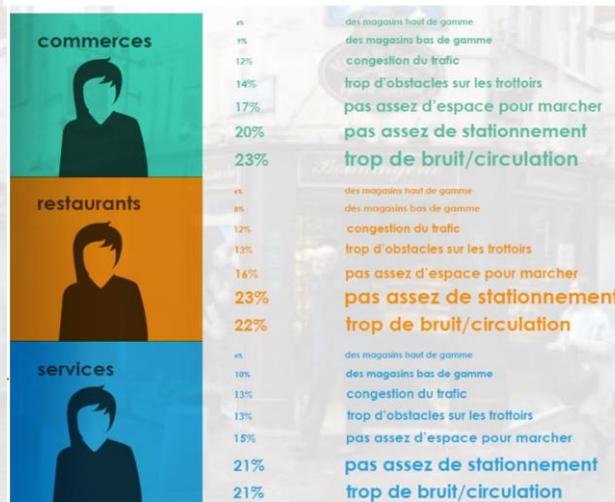
**Etude Cerema (2020)**  
**« Mobilité et commerces :  
 quels enseignements  
 des enquêtes déplacements ? »**



**Les commerçants :**



**Leurs clients :**

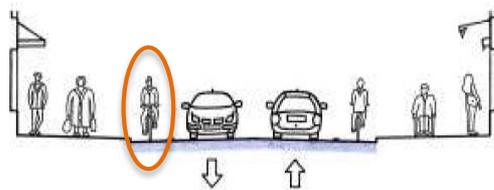


**Etude Métropole de Rouen (2016)**  
**« Marchabilité  
 et vitalité commerciale »**

# DANS LA RUE : LE PARTAGE DE VOIRIE EN QUESTION

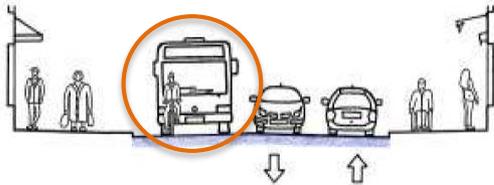
# Partage de voirie sur les axes structurants :

## Articuler le programme du projet et enjeux métropolitains de mobilité



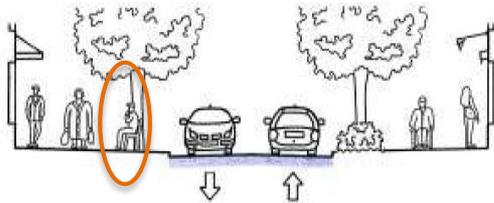
deux pistes cyclables et  
des trottoirs élargis

=



un site de transport collectif

=



deux trottoirs élargis avec  
de la végétalisation

- Quelles **continuité cyclable** sur un itinéraire plus long ? L'axe est-il aussi support d'une **ligne de bus principale** dans le réseau TC ?
- **L'accès au couloir bus** au carrefour est-il aussi facilité ? La rue est-elle dans le **schéma cyclable** ?
- **Continuité de l'accessibilité PMR** : comment l'axe est abordé dans le PAVE ?

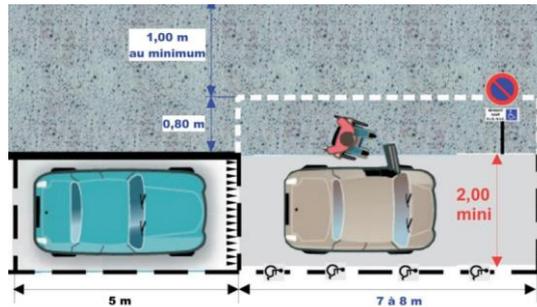
# La bande de stationnement dans la rue : c'est aussi pour les vélos, arrêts bus, places PMR, livraisons



- Bande stationnement dans zone 30 reprise pour : piste cyclable, arrêts de bus, terrasses, végétalisation... ?



- Pas de pratique du vélo généralisable sans **stationnement vélo sécurisé**



- Insérer une **place PMR**

# Entrée d'agglomération : un outil d'aménagement parfois utile pour modérer la vitesse

---



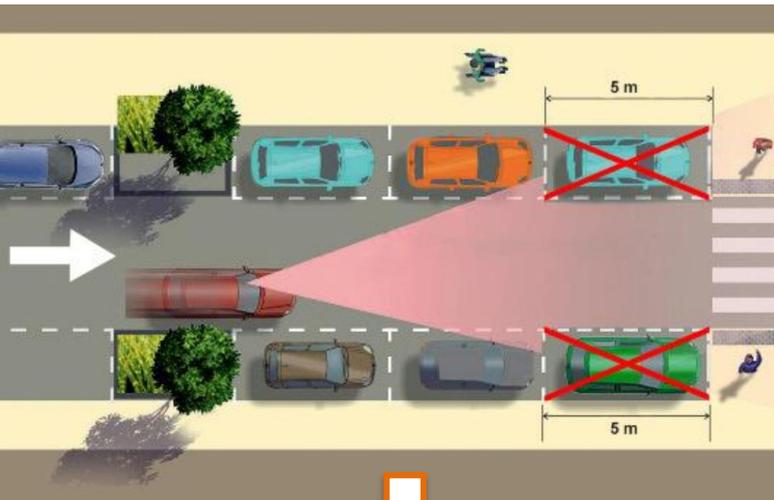
- « Effet paroi » de la bande de stationnement (resserrement du profil en travers dans les zones 30 par ex.)



- Dissuasion des prises de vitesses en entrée de ville (position alternée de la bande de stationnement)

# Aux carrefours et traversées piétonnes : Suppression du stationnement VP masque à la visibilité

**LOM : suppression de la place de stationnement 5 mètres en amont**



**Programmer et réaliser  
les aménagements des traversées  
existantes avant fin 2026**



**Arceaux vélos ?**



**Accessibilité PMR,  
confort piétons... ?**



**Permis de végétaliser,  
budgets participatifs ?**

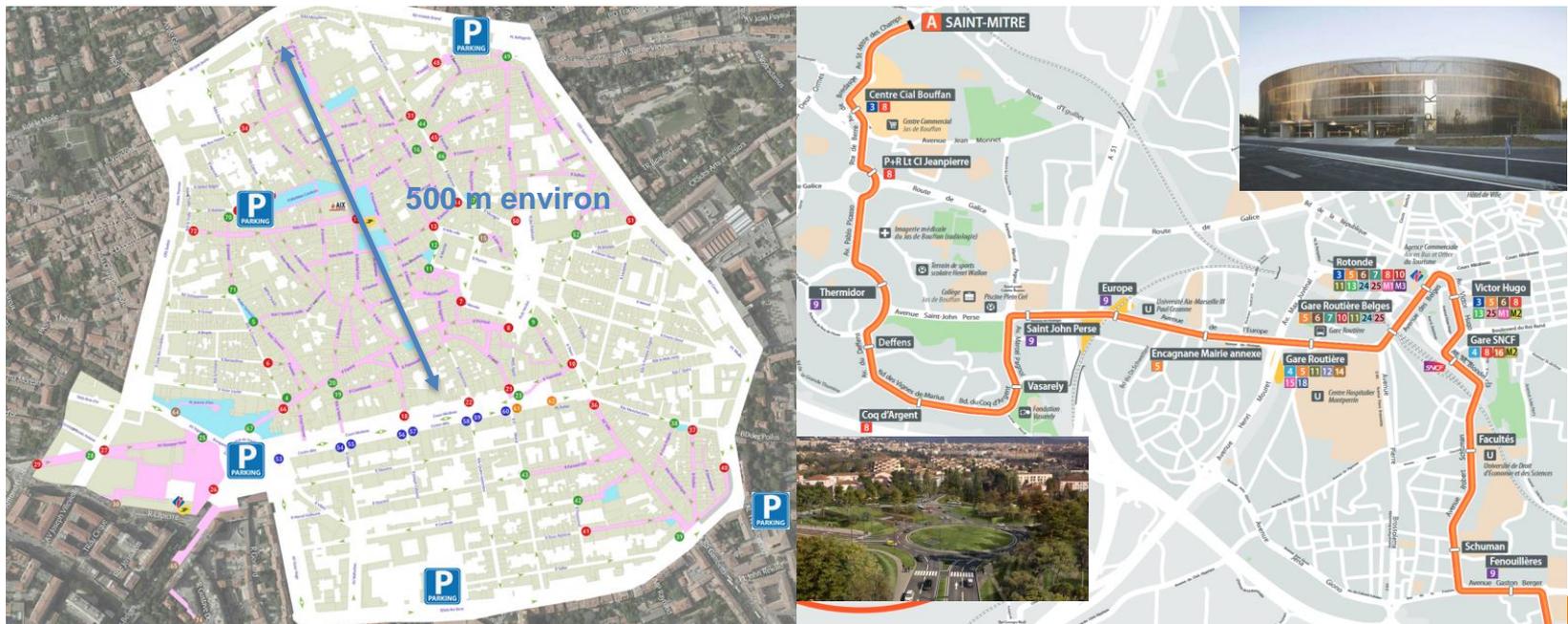
# **ECHELLE DE LA VILLE :**

## **ORGANISER CIRCULATION ET STATIONNEMENT POUR RÉDUIRE LES NUISANCES DE LA VOITURE**

# Desserte d'un centre piétonnier par de l'intermodalité

## Exemple d'Aix-en-Provence :

- Ligne BHNS électrique avec deux parkings relais capacitaires aux extrémités, tarification intermodale incitative, pistes cyclables
- Parkings en ouvrages autour du centre-ville piétons



Piétonniser un centre: stratégie d'accompagnement multimodale

# Parkings pour desservir un centre-ville : Stratégie urbaine et maîtrise du foncier

Repérer les opportunités, faire des choix, maîtriser le foncier...



- Nouvel îlot pour logements et services ?
- Espaces publics récréatifs ?
- Espaces naturels de « résilience » ?
- Parkings pour centre ville ou résidents ?

**Tous auront besoin de stationnement :  
Mais sur voirie ou en parkings, et où ?**



Les emprises mutables peuvent permettre aussi de libérer de l'espace public au centre-ville, compléter le schéma viaire, installer du photovoltaïque...



# Nouveaux quartiers des communes :

## Quelle organisation du stationnement ?

---



- **Désolidariser le logement et le stationnement**

**Ex. de l'Ecoquartier à Adamswiller, 400 habitants :**

- stationnement résidentiel séparé du corps d'habitation (déployé en limite de parcelles)
- stationnement visiteurs : parking en entrée de quartier



- **Mutualiser le stationnement résidentiel**

**Ex. de l'écoquartier du Fort d'Issy Les Moulineaux :**

- parking commun résidentiel en ouvrage souterrain, au centre du quartier



- **Locaux vélos sécurisés dans les immeubles de logements**

**Encourager la pratique des mobilités actives  
par un plan masse incitatif**

# ECHELLE DU TERRITOIRE : DÉVELOPPER LES PRATIQUES INTERMODALES EN PLANIFIANT DES AMÉNAGEMENTS

# Les parkings de l'intermodalité aux nœuds des grands réseaux de transports



Plan des Mobilités, Schéma régional d'Intermodalité :  
Planifier des parkings pour l'intermodalité sur les grands réseaux

# Stationnement autour des pôles d'échanges : Un équilibre entre enjeux métropolitains et espaces publics locaux

- Libérer les parvis de gares du stationnement



- Favoriser l'intermodalité par du **stationnement relais** (vélos, voitures), une **tarification combinée** incitative
- Plafonner les **normes de stationnement des bureaux** autour des gares (Plan des Mobilités)

Les Typologies de pôles d'échanges et les Schémas Régionaux d'Intermodalité peuvent clarifier le rôle du stationnement relié sur les différents types de pôles d'échanges

# DES APPROCHES PLUS INNOVANTES POUR CRÉER DE LA VALEUR

# Récupérer 2 places de stationnement en centre-ville: Un moyen d'action frugal & éphémère pour valoriser sa ville !



Le marché



Passer un moment de détente en centre-ville



Des espaces de travail partagés en centre bourg ?



Faire jouer les enfants



Récupérer 2 places en ville, ce peut être pour ...



Se retrouver



Aller au bourg en vélo ?



Bavarder, attendre, prendre le soleil...



Une ville plus ludique !

# Redynamiser les centres-bourgs en difficulté : en faisant un meilleur usage de certaines places ?



**Une extension possible en extérieur  
de la surface de vente**



**Des services éphémères qui se rapprochent  
des populations les plus isolées**



**Tiers lieux et coworkings:  
des actifs en heures creuses pour le centre ville ?**

**Mobilités inversées pour territoires peu denses : le parking  
ou la place de stationnement peuvent offrir des possibilités**

# Un aménagement du stationnement plus valorisant : Intégration paysagère et éco-conception

**Intégration paysagère  
des parkings en élévation**



**Intégration paysagère  
pour attractivité du parking**



**Nature en ville,  
îlots de chaleur**



**Désimperméabilisation  
des sols, éclairage économe**

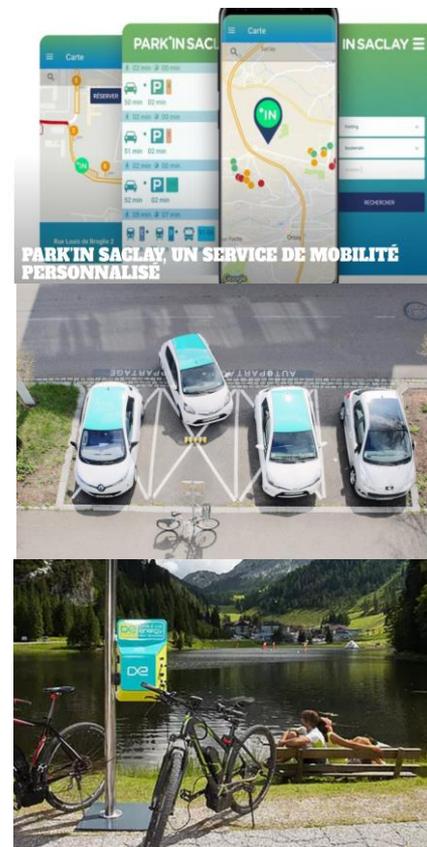


Rôle très important du cahier des charges  
du maître d'ouvrage et de l'approche  
intégratrice de la maîtrise d'œuvres...

# Parkings, une brique de « Mobility As a Service »

- **Parkings en ouvrage en ville :**
  - des « hub » de mobilités partagées » (vélos, voitures, trottinettes)
- **Smart City : rendre moins impactante pour les voiries la recherche de places**
  - information intégrée (MaaS): mieux orienter la demande vers les ouvrages pour libérer des places en voirie
- **Recharges électriques en parking (vélos, voiture) :**
  - un temps d'usager disponible à réinvestir / valoriser pour les acteurs de la ville ?

**Nouvelles technologies ? Un potentiel pour développer la multimodalité, mais elles doivent contribuer à réduire la dépendance à l'automobile**



# PRODUCTION EDITORIALE DU CEREMA

