



# LE STATIONNEMENT AU SERVICE DES PROJETS DE TERRITOIRE

24 JUIN 2021

Peggy MERTINY,  
Chargée de mission et directrice d'études stationnement au Cerema

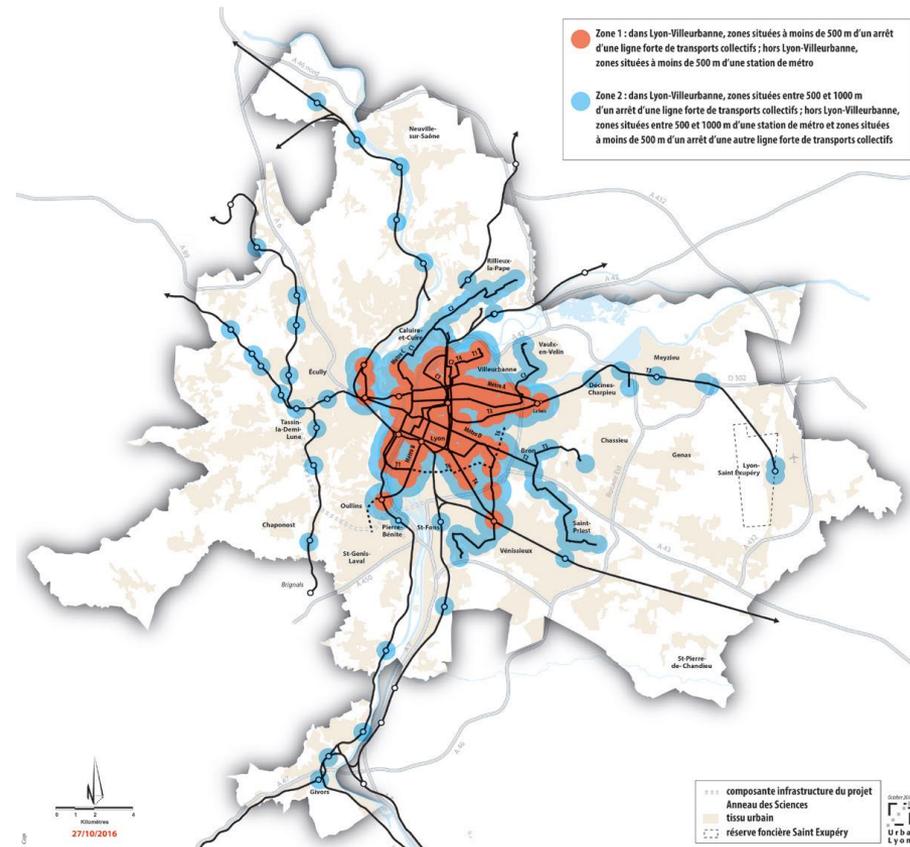
Gwenaëlle DAVID,  
Chargée d'études au Cerema ouest

# LES RÉFLEXIONS PRÉALABLES À L'AMÉNAGEMENT

1 Le stationnement : une composante du projet territorial à placer dans une vision plus globale de planification de la mobilité et de l'aménagement	40
2 Le diagnostic : l'approche spécifique au stationnement	43
3 Les réflexions stratégiques du programme d'aménagement	53
4 Le programme d'aménagement : comment passer des orientations au projet	60
5 La concertation pour désamorcer les blocages	63

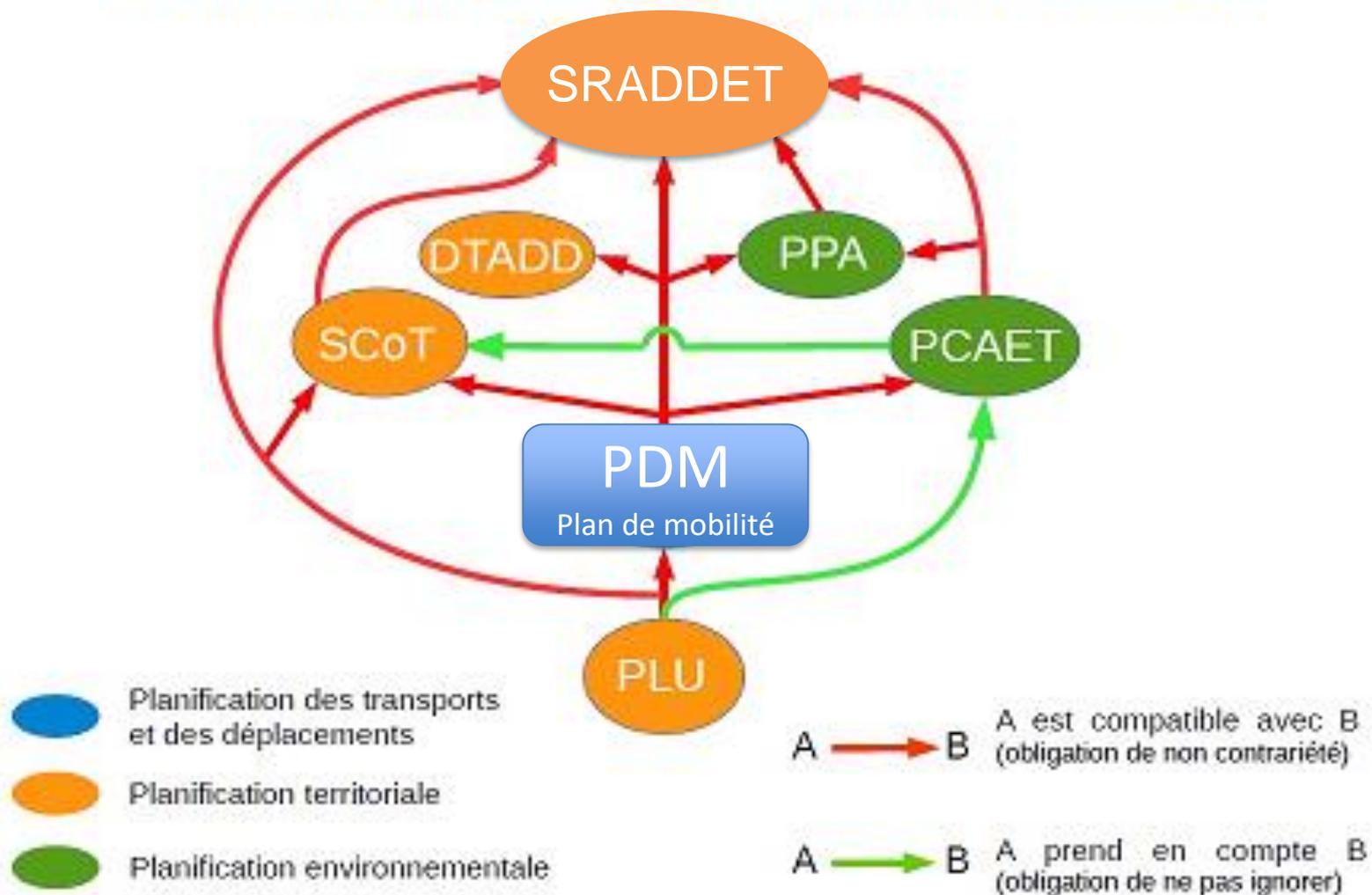
# LE STATIONNEMENT : UN OUTIL AU SERVICE D'UNE VISION GLOBALE DU TERRITOIRE

Les politiques de déplacements, d'urbanisme et de stationnement doivent donc être articulées de façon cohérente. C'est dans ces conditions que la place occupée par les véhicules dans l'espace public peut être gérée tout en assurant une meilleure répartition des modes de déplacement.



➔ **EXEMPLE D'ACTIONS INTÉGRÉES DANS LE PDU DE LYON.**

# L'architecture juridique des principaux documents de planification



# L'ARTICULATION PDM / PLU / PLUI

*Le sujet du stationnement peut être traité dans les documents de planification et au niveau intercommunal en priorité par les Plan de Mobilité (PDM = anciens-PDU) réalisés par les AOM, mais pas seulement (PLU/PLUI, schéma directeur)*

## Article L1214-5 Codes des transports

Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier **sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de mobilité**, dans les délais qu'il fixe.

**Maire**

Pouvoir de la police du stationnement  
+ actes relatifs à la gestion du domaine public routier



**PLU/PLUI**

*En matière d'urbanisme, le plan de mobilité est opposable au PLU*

# LE STATIONNEMENT : UNE BRIQUE DE LA MOBILITÉ SERVICIELLE

Le Cerema a lancé fin 2020 un observatoire du MaaS en ligne:

<https://smart-city.cerema.fr/maas-observatoire>

70 fiches sont renseignées aujourd'hui sur les Maas, et parmi ces systèmes intégrés :

- 25 comprennent le mot « parking »
- et 17 le mot « stationnement »



**L'observatoire du MaaS : un recueil d'initiatives pour mutualiser les connaissances**

Le Cerema et ses partenaires collaborent pour faciliter le **partage de connaissances** en matière de MaaS.

Pour cela, ils proposent une **liste d'initiatives** au sein de cet observatoire. Ces initiatives sont des systèmes d'information multimodale (SIM), des cartes billettiques interoperables, ou des dispositifs de MaaS complets. Chaque système est décrit en détail selon les fonctionnalités d'information, d'achat, de validation et de gestion de compte.

CARTE DES INITIATIVES >      LISTE DES INITIATIVES >

The screenshot shows a grid of logos for partner organizations: Cerema (CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN), GART (GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT), Régions de France, ADCET, fntv (Fédération nationale des transports de voyageurs), UTP (Union des Transports Publics), SYNTEC INGÉNIERIE, and the Alliance des Mobilités.

# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ?

## Le stationnement : un objet très hétérogène...

### Stationnement public

- Stationnement sur voirie (autorisé/toléré/illicite, gratuit/règlementé, personnes à mobilité réduite, autopartage, co-voiturage, stationnement VL/vélos/engins de mobilité personnelle, aires de livraisons, aires de recharge pour véhicules électriques, etc.)
- Stationnement en parcs ouverts au public
  - Parc en surface : aires de stationnement ouvertes/en enclos (avec ou sans barrières), de propriété publique/privée, gratuits/payants. Ce sont par exemple les parkings « accessoires » à certains grands équipements (piscine, hôpitaux, supermarchés, etc.), dont le statut et la gouvernance ne sont parfois pas clairement définis.
  - Parc en ouvrage (aériens/souterrain, publics/privés, en régie/délégation de service public)

### Stationnement privé

- Stationnement résidentiel: accessoire au logement individuel ou collectif, individuel/partagé
- Parcs d'entreprise ou liés à une activité commerciale mais dont l'accès est réservé.

# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ? (SUITE)

Afin de connaître l'offre de stationnement et de pouvoir ainsi agir sur les politiques de mobilité, il est nécessaire :

- D'apprécier au mieux l'offre **quantitative** de stationnement selon sa nature et **qualitative** (le service rendu) :
  - espace public, parc de stationnement, stationnement privé
  - Niveau de service, externalités
- Disposer d'une connaissance **multimodale** des offres de stationnement :
  - véhicule particulier, vélo, micromobilité
  - électromobilité, PMR
  - Covoiturage, auto-partage
  - P+R, plateformes multimodales transports collectifs/le train....
- Mettre en place un **suivi et une mise à jour régulière des données statiques et dynamiques** (enquêtes ménage déplacement, LAPI, etc.), ainsi que les données de gestion (coût du service, recettes).



# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ? (SUITE)

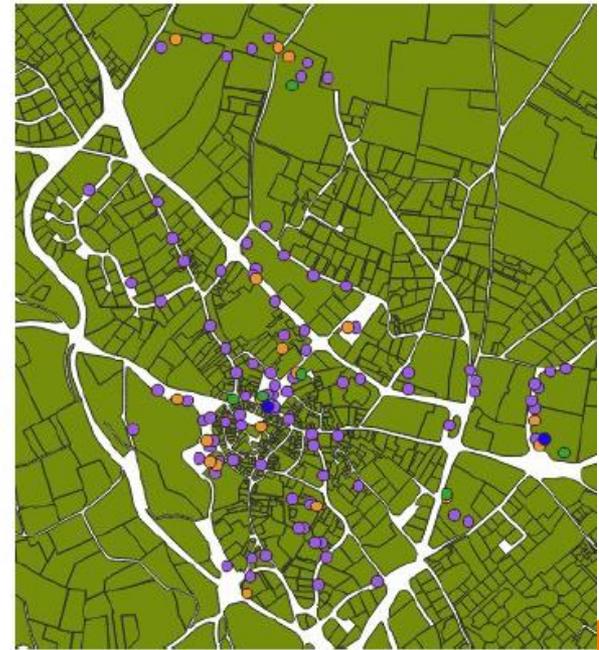
Une connaissance du stationnement qui reste incomplète et inégale en France.  
Dans l'enquête Cerema de 2015 sur le stationnement public :

- Moins de 50% des villes disent avoir procédé à une enquête de stationnement (inventaire de l'offre, occupation-respect, rotation, etc.) au cours des 5 dernières années
- Seule le tiers des villes disent connaître le nombre de places non règlementées sur voirie
- Seuls 10% des villes disent avoir connaissance du nombre de places privées sur leur territoire

## Exemples de relevés

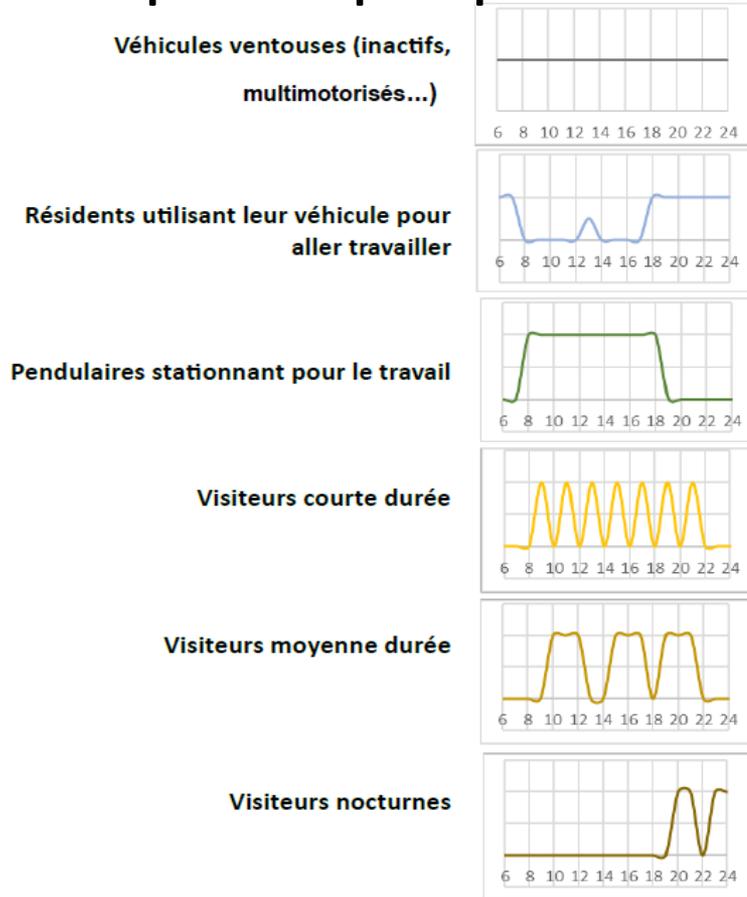
Type	Nombre
VL autorisé	990
Livraison	2
PMR	24
✓ électrique	2
Vélos	31

Règlement	Nombre
Payant	30
Zone bleue	250
Gratuit	710

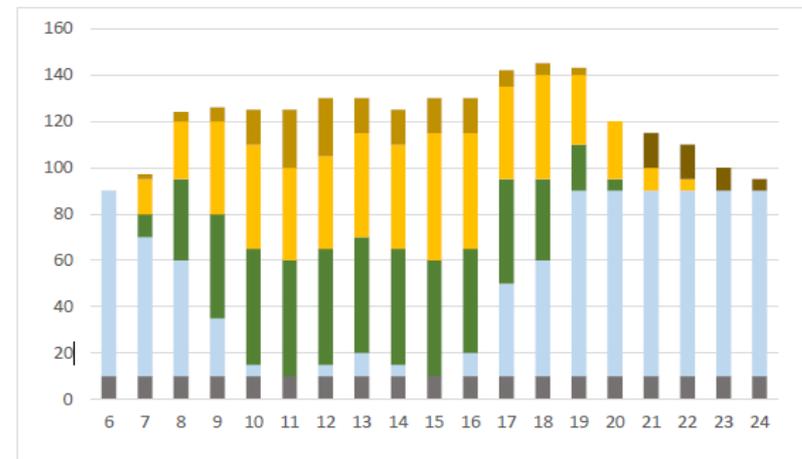


# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ?

... pour des pratiques variées dans le temps....



Exemple de comportement type et superposition des usages pour un jour ouvrable dans un quartier (données extrapolées des enquêtes mobilité certifiées Cerema, EMC<sup>2</sup>)



Source : Guide Cerema « Le stationnement sur l'espace public, Stratégie et préconisations d'aménagements », à paraître en juin 2021

# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ?

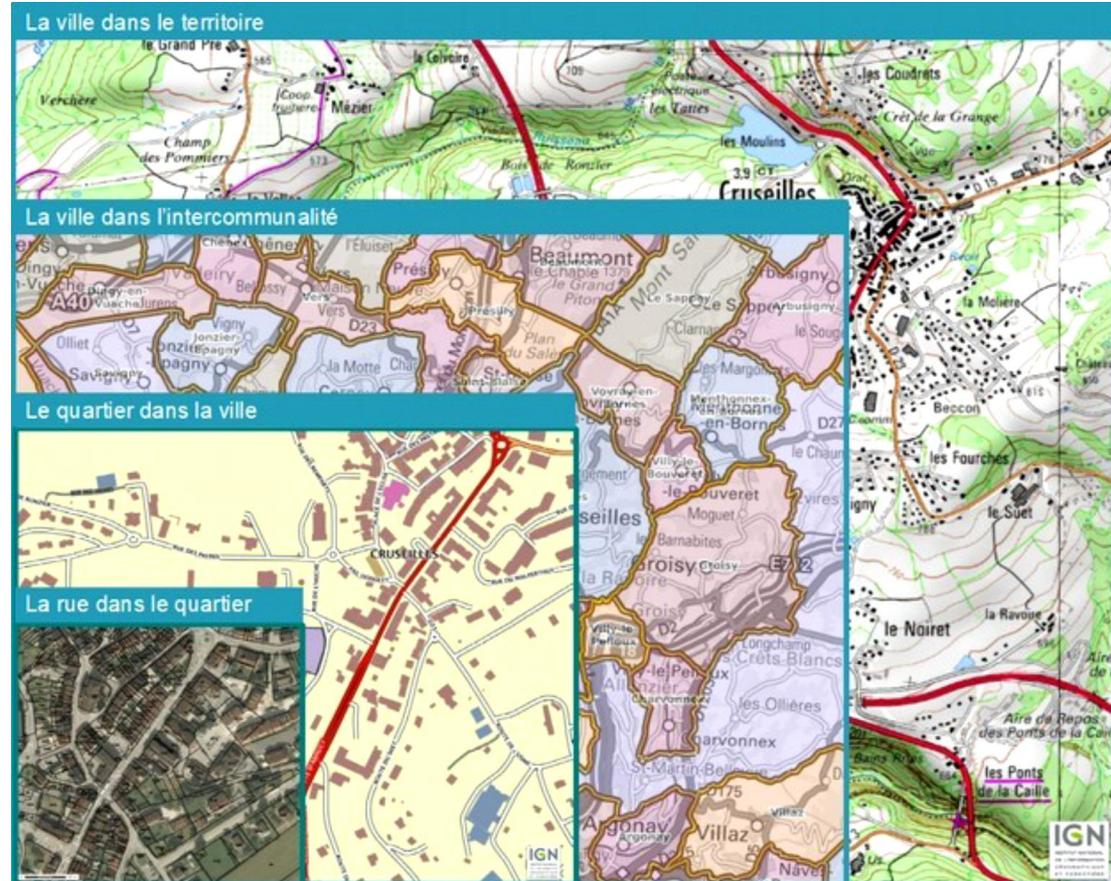
... et l'espace ...

Multimodalité, logistique urbaine, covoiturage, stationnement en gare

Transports en communs, auto-partage, PDM, PLU/PLUI, SDIRVE, PDE

Pôles générateurs de déplacements, réglementation et tarification différenciée, approche multimodale

Emprise et morphologie du stationnement, espace public/privé, durée d'occupation, stationnements illicites/gênants



# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ?

... impliquant une multitude d'acteurs publics et privés aux intérêts variés.

## Communes

Pouvoir de police du stationnement : réglementation stationnement (payant, zone bleue), aires de livraison, stationnement micromobilités et vélo, domaine public communal

**Enjeux** : fluidité trafic, rotation, stationnement, accessibilité, commerces

## exploitants / gestionnaires

INDIGO, VINCI, EFFIA, etc.

**Enjeux** : rentabilité, remplissage, fidélisation,...

## Promoteurs / aménageurs

Nexity, Bouygues, Vinci, Eiffage ...

**Enjeux** : coûts / rentabilité, commercialisation

## Bailleurs sociaux

OPH, ESH, coopératives, Offices fonciers solidaire, etc.

**Enjeux** : coûts/rentabilité, remplissage, sécurité, accessibilité

**Enjeu de Coordination, complémentarité & mutualisation**

## Copropriétaires

AFUL, ASL,...

**Enjeux** : gestion, sécurité

## Entreprises

Bureaux, industries, entrepôts,...

**Enjeux** : coûts, accessibilité, Attractivité, paix sociale

## TAXIS

Emplacements réservés, pôles générateurs de transport

**Enjeux** : coûts, visibilité, Paix sociale

## Métropoles / EPCI

Pouvoir de police de circulation, Parcs et aires de stationnement, Création des IRVE/SDIRVE, normes stationnement PLUI

**Enjeux** : report modal, gestion espace public, occupation des parcs, tarification des parcs en ouvrage

## Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM)

P+R, Parkings de gares

**Enjeux** : Intermodalité, Régulation usages des P+R, diversification des modes de rabattement aux TC

## Gestionnaires grands équipements

Stades, Hôpitaux (HCL), Musées, Universités...

**Enjeux** : accessibilité, dimensionnement

## Gares / aéroports

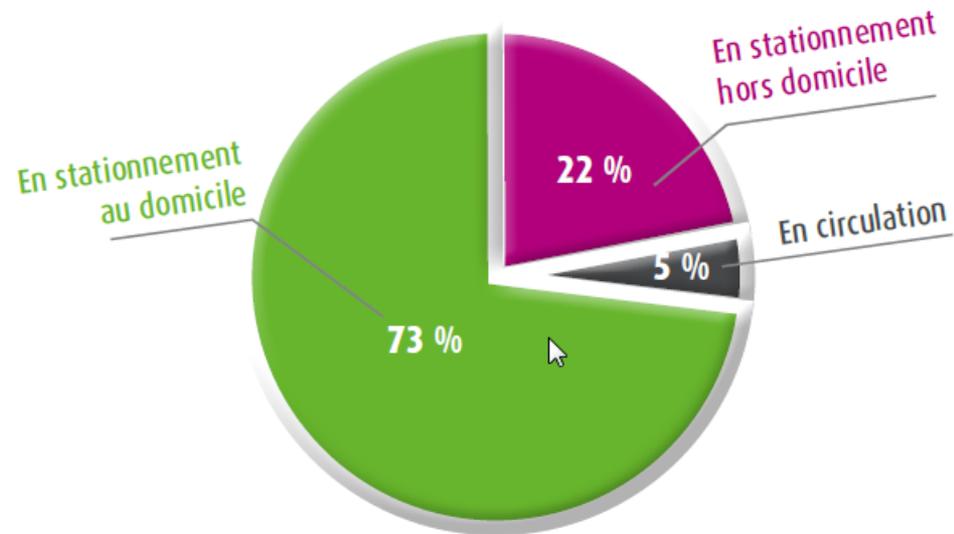
**Enjeux** : rabattement facile, recettes

# COMMENT MENER UN DIAGNOSTIC SUR LE STATIONNEMENT ?

Des véhicules qui passent **95% de leur temps en stationnement**

*(73% au domicile et 22% hors domicile)*

**Temps de circulation et de stationnement dans les grandes agglomérations françaises (données enquêtes mobilité certifiées Cerema, EMC<sup>2</sup>)**

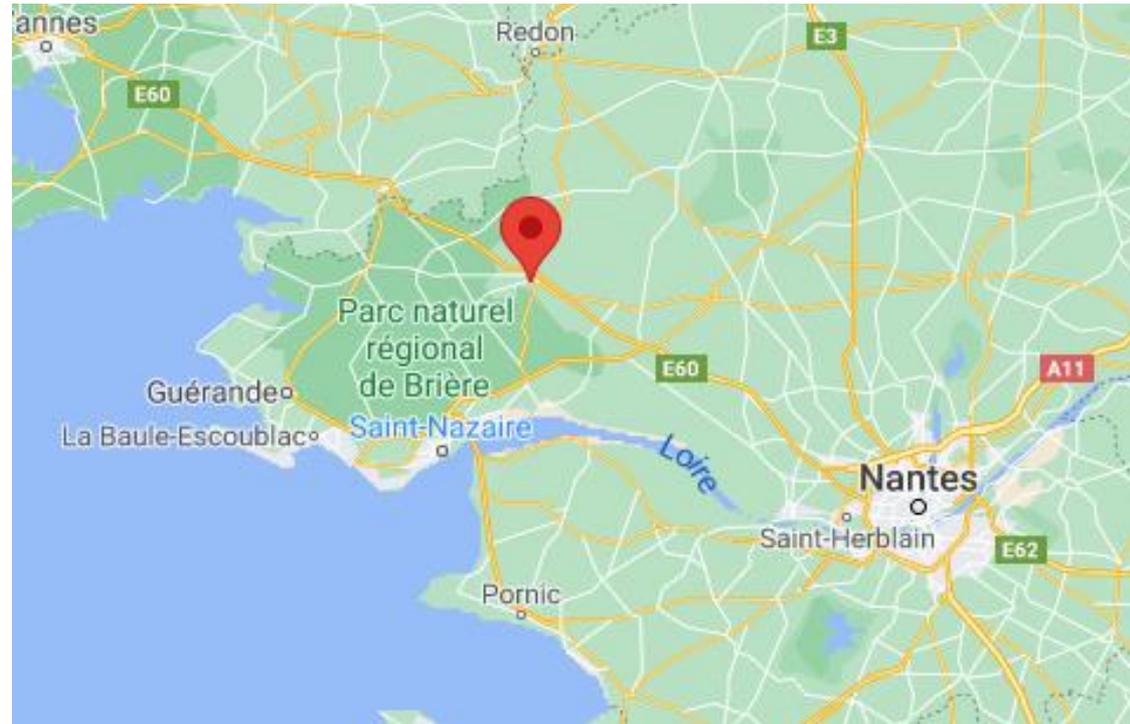


# EXEMPLE D'UNE ETUDE DE STATIONNEMENT DANS UNE VILLE MOYENNE PONTCHATEAU (44)

# SITUATION GEOGRAPHIQUE

## Pontchateau

- ville moyenne de 11 000 habitants
- situé entre Nantes et Vannes, proche de Saint Nazaire
- En pleine expansion : gare, création d'une zone commerciale...
- Politique de densification de son cœur de ville



# CONTEXTE DU PROJET

- Volonté de **densification** urbaine avec l'idée de réaliser **des ensembles de logements locatifs sur des terrains en plein centre-ville occupés par du stationnement.**
- **Pas de stationnement payant :** héritage d'un aménagement urbain de fait sans réel politique de stationnement



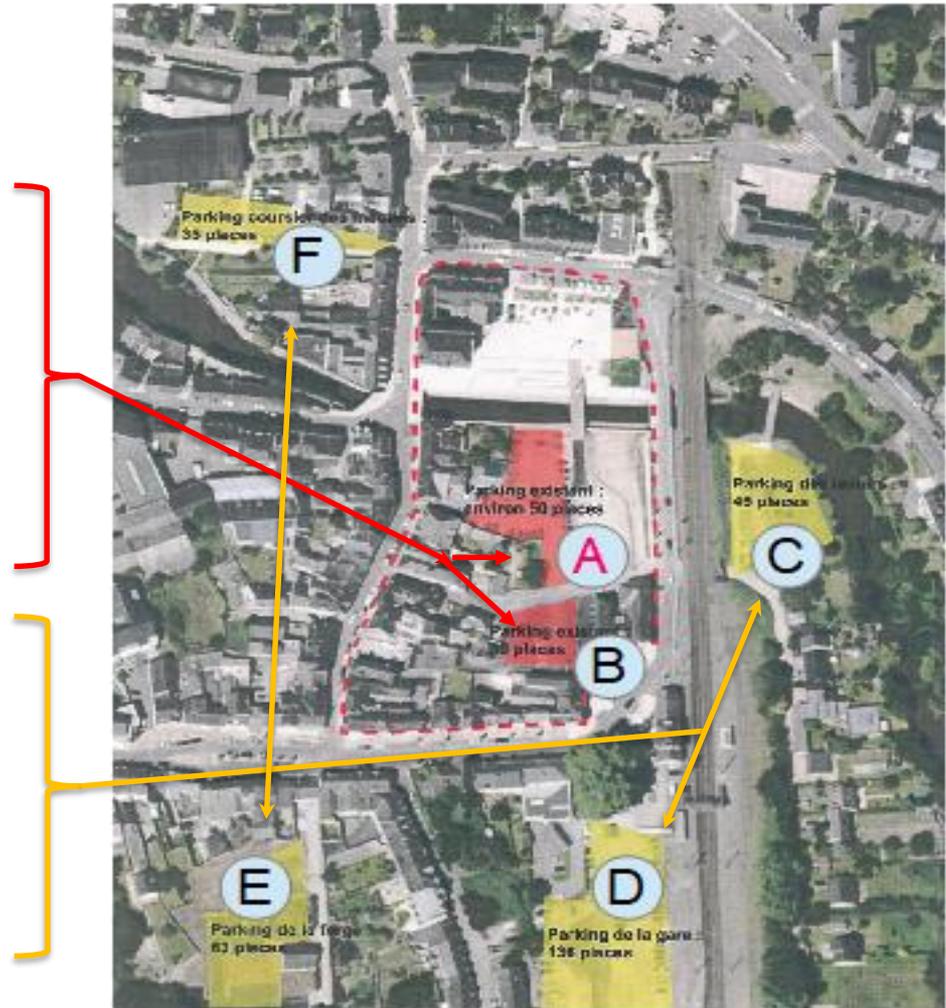
# OBJECTIF DE L'ÉTUDE CONFIEE AU CEREMA

- Connaître la fréquentation des parkings et des zones bleues aux différentes heures de la journée
- Qualifier les types d'usages et d'usagers : ponctuelles, récurrentes, permanentes, etc.
- Calculer la capacité effective des parkings suivant les heures de la journée
- Simuler les impacts de la suppression de certains stationnements lié au projet urbain et à la construction de nouveaux logements et commerces

# PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE CONFIÉE AU CEREMA

## 6 parcs de stationnements

- 2 au cœur du projet destinés à être supprimés /restructurés pour densifier le centre ville (89 places) :
  - A : 68 places
  - B : 21 places (zone bleue)
- 4 en immédiate périphérie (279 places) :
  - C : 45 places
  - D : 136 places
  - E : 63 places
  - F : 35 places



# MÉTHODOLOGIE MISE EN ŒUVRE

*Etude réalisée par l'Unité  
Evaluation et mesures du  
Cerema de Nantes*

## Objectifs

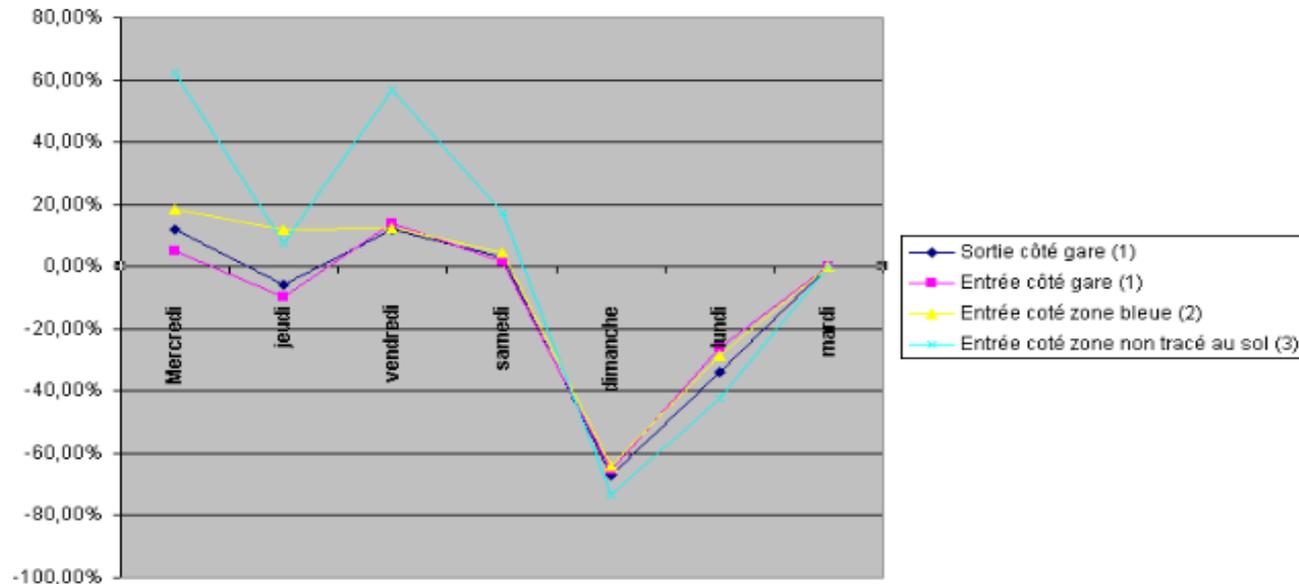
- Evaluer la capacité de chaque parc de stationnement (places marquées ou non) et les potentialités d'augmentation de cette capacité
- Evaluation des débits de véhicules à proximité pendant une semaine
- Analyser l'occupation aux différentes heures de la journée

## Mesures réalisées

- Mesure des débits VL (véhicules légers) aux alentours des 6 parcs de stationnement (appareil Viking et/ou compteur pneumatique) et identification de la journée la plus « chargée » de la semaine.
- Relevé des plaques d'immatriculation dans l'enceinte des parcs : manuels et avec appareils de lecture automatisée de plaque d'immatriculation (LAPI) (bonnes conditions climatiques, parking de grande capacité, configuration des places, etc.)
- 5 périodes de comptage : [7h – 7h15] , [9h30 – 9h45] , [13h – 13h15] , [15h – 15h15] , [18h30 – 18h45]

# Résultats

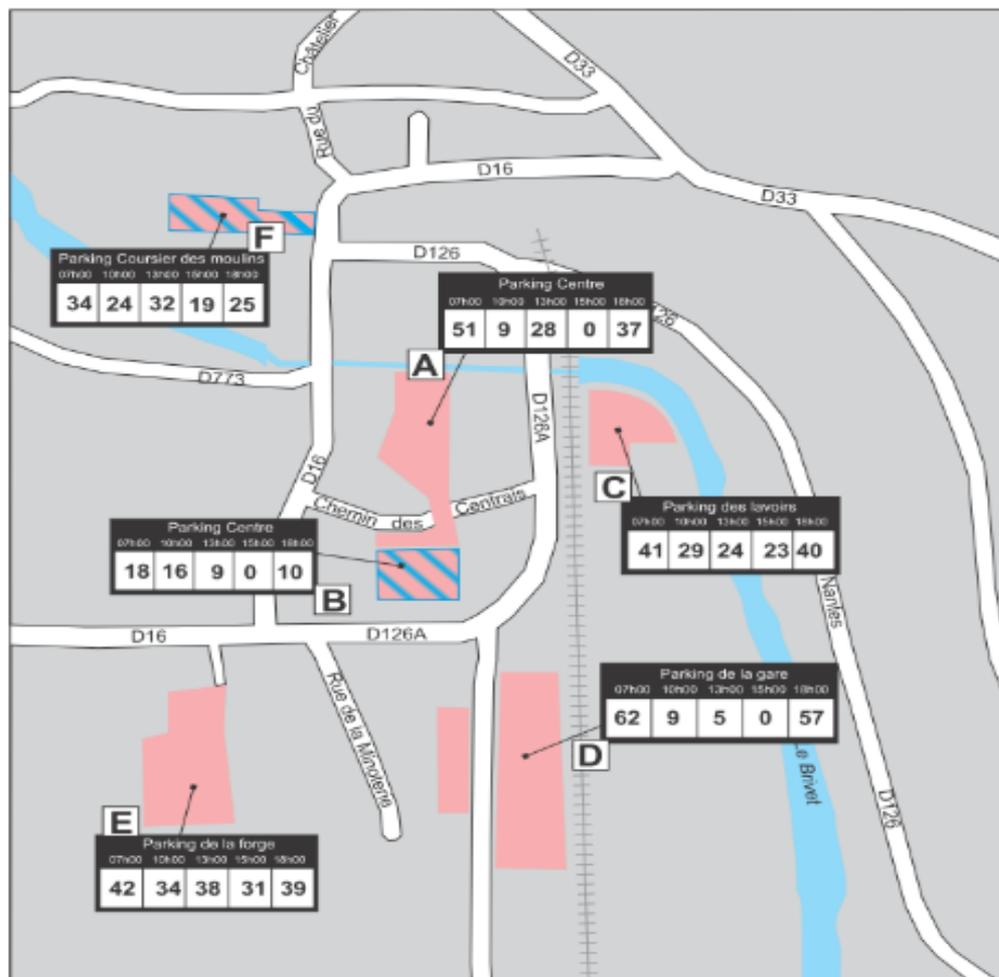
## Débits VL / PL dans la zone sur une semaine



↳ Comptages sur les parkings le vendredi

# Résultats

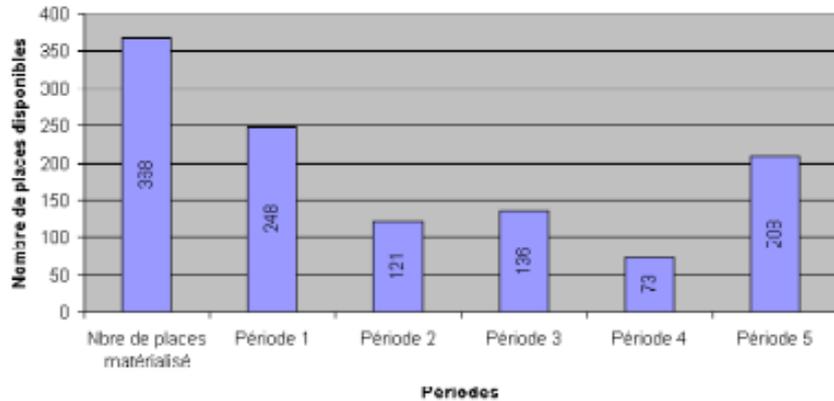
## Disponibilités de stationnement dans la zone



- Période la plus contrainte : début d'après midi (autour de 15h)

# Résultats

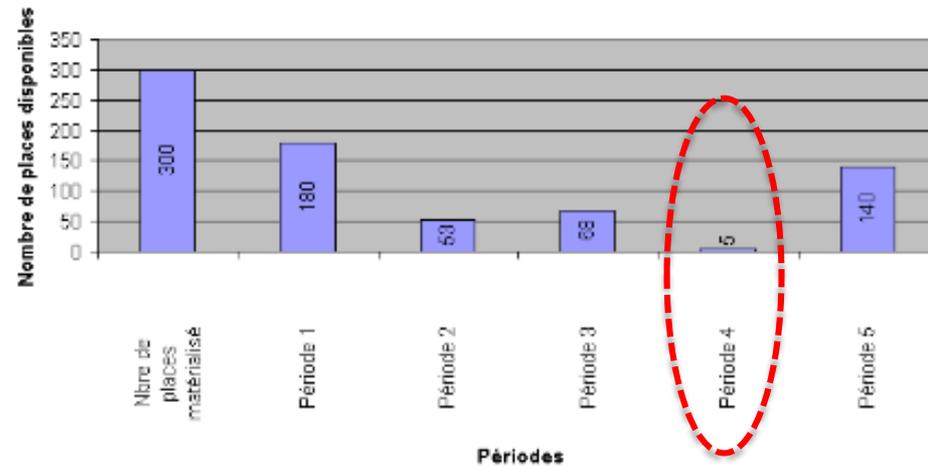
Places disponibles par période sur l'ensemble des parkings (A,B,C,D,E et F)



Suppression du parking A



Nombre de places disponibles par période sur les parkings C,D,E et F avec le report des usagers du parking A



5 places restantes en période critiques

# CONCLUSIONS



## Conclusions du diagnostic

- Baisse importante de la capacité de stationnement en cas de suppression du parking A, surtout en début d'après-midi.
- MAIS, capacité suffisante, pendant la période de pointe et le reste de la journée.

# CONCLUSIONS



## Les apports de l'étude du Cerema

→ Fournir à la collectivité des pistes pour sa politique locale de stationnement

- Optimiser la zone bleue pour augmenter la rotation
- Envisager une optimisation des places disponibles à proximité

→ Apporter à la collectivité

- une meilleure connaissance de son territoire et de son fonctionnement
- des outils pour communiquer auprès des habitants
- Un moyen de « facilitation » en faveur de l'acceptation du projet