

# Le Stationnement :

Vers une approche plus complète des différents leviers d'action et des opportunités pour les villes...



# **LE STATIONNEMENT : DES APPROCHES QUI EVOLUENT**

# Le stationnement, un outil très identifié pour l'organisation des politiques de mobilité

---

- **Logique classique des études stationnement :**
  - Résoudre des tensions sur l'offre dans un quartier, un centre-ville....
- **Premiers Plans de Déplacements Urbains (2000) : réguler les flux voitures domicile-travail de longue distance**
  - Inciter au rabattement sur les TC par **parkings relais (P+R)**
  - Réduire les **normes de stationnement des PLU** dans les zones d'emplois bien desservies par les TC
- **Dépénalisation du stationnement payant (2018, pour 800 communes)**
  - **Meilleure coordination** de la gestion (parkings et voiries),
  - **Ressources financières** pour les TC des collectivités locales (Forfait Post Stationnement)

# Le stationnement : un outil « pivot » dans le projet de territoire des communes

- **Mobilité: rendre l'espace public plus accueillant**
  - Proposer un **cadre de vie plus attractif** (exemple des berges)
  - Développer la pratique des **modes actifs** (accès aux écoles...)
- **Attractivité et redynamisation des centres-villes**
  - **Commerces de proximité** : accessibilité, mais aussi qualité de l'expérience client d'un « bon moment en ville »
  - Pouvoir **maintenir de l'habitat dans les centre-bourgs**
- **Transition écologique sur les sols des parkings**
  - **Désimperméabilisation et îlots de chaleur urbains**,



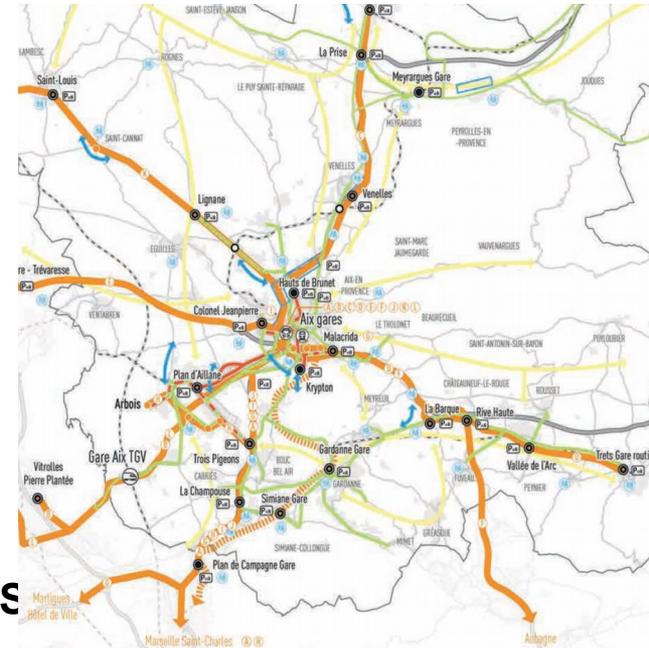
**Objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) :**

**impact important, à terme, sur l'usage du foncier dans les communes...**

# Trois échelles d'intervention mobilisables

## Territoires & réseaux

à la voiture, réguler le stationnement à destination

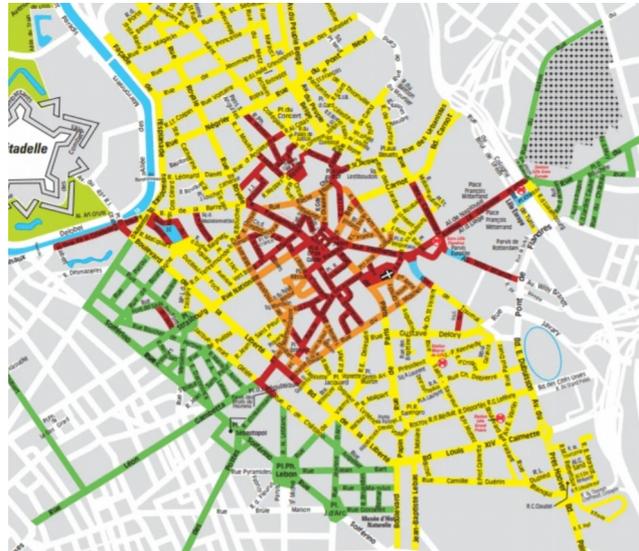


Plan des Mobilités, P+R et pôles d'échanges...

AOM  
(Intercos, Régions)

## Communes & leurs centres

Dissuader le transit, organiser le stationnement résidentiel



et d'espaces publics

Communes  
(services voirie/urbanisme, PVD...)

## Quartiers & rues

Rendre de l'espace public et la rue aux usagers



Projets d'aménagement (déplacement de places par création de parkings, rue des écoles aux enfants ...)

Maitrise d'ouvrage voiries, Maitrises d'œuvres

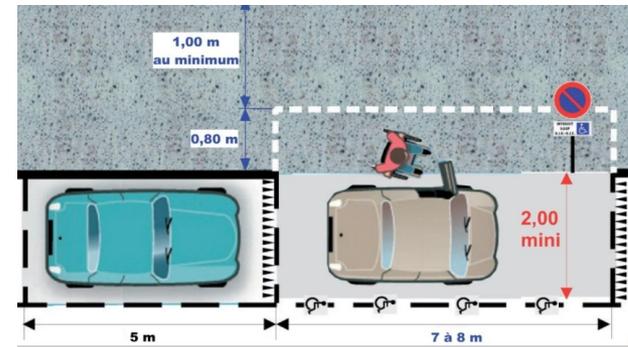
**DANS LA RUE :**

**M**

**?**

# La bande de stationnement dans la rue : Aussi utile pour les vélos, livraisons, nature en ville, l'éclairage...!

- Pas de pratique du vélo généralisable sans maillage du stationnement vélo sécurisé sur voirie



• Arrêt de bus

• Borne de recharge électrique

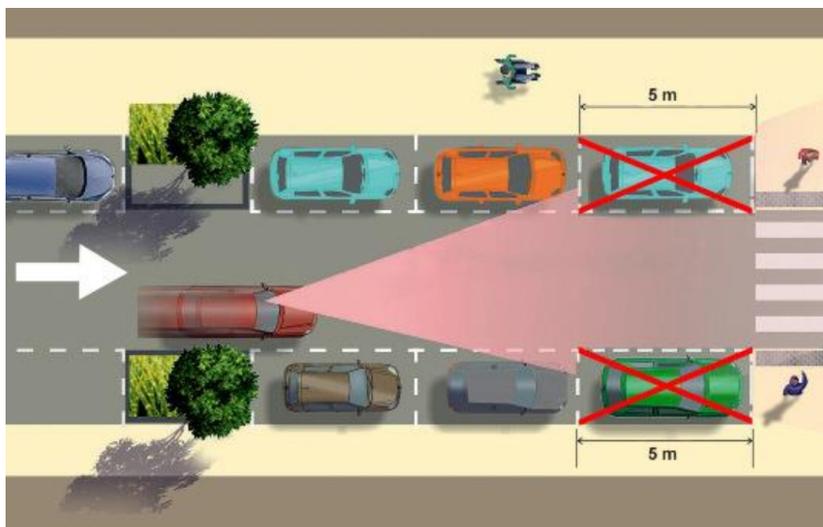
• Place PMR

# L'exemple d'une bande de stationnement en centre ville utilisée autrement (Nice)



# Aux traversées piétonnes : suppression de la place « masque à la visibilité »

**Loi d'Orientation sur les Mobilités : Programmer et réaliser les modifications avant fin 2026, mais remplacer la place supprimée par quoi ?**

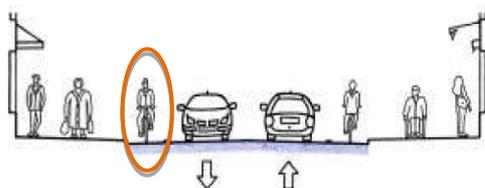
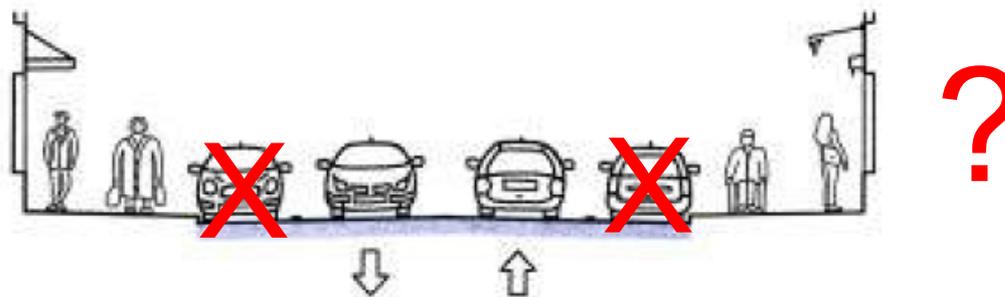


**Wébinaire Cerema en Replay :**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/obligation-neutraliser-places-stationnement-motorise-5-m>

# Sur les axes routiers principaux :

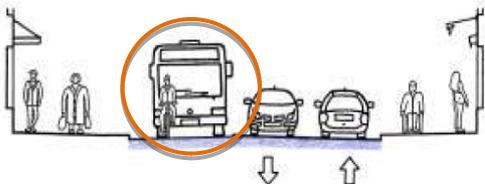
## Articuler le projet avec les enjeux territoriaux de mobilité



deux pistes cyclables et  
des trottoirs élargis

- **Continuité cyclable sur un itinéraire plus long (schéma cyclable) ?**

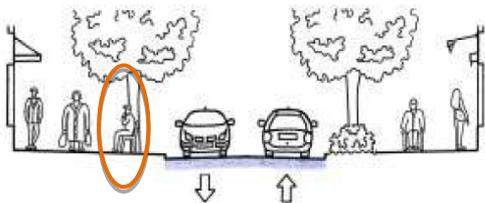
=



un site de transport collectif

- **L'axe est-il aussi support de circulation d'une ligne de bus principale dans le réseau TC ?**

=



deux trottoirs élargis avec  
de la végétalisation

- **Continuité de l'accessibilité PMR : l'axe est-il itinéraire principal dans un PAVE ?**

# En entrée de quartier : la bande de stationnement, un outil aussi utile pour modérer la vitesse !

la configuration du stationnement peut être aussi une solution



- L'«effet paroi» de la bande de stationnement (resserrement du profil en travers dans les zones 30)

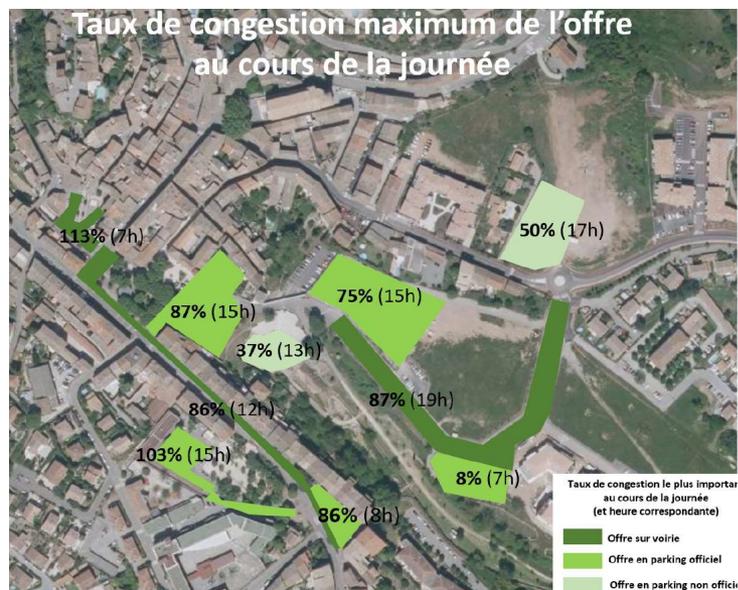


- La position alternée de bandes de stationnement ponctuelles

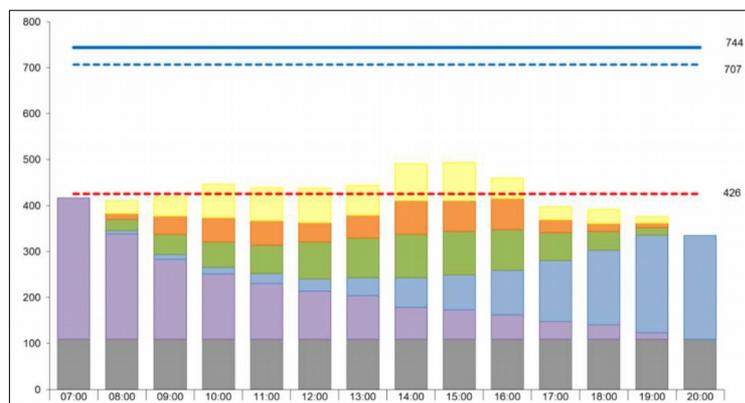
**ECHELLE DE LA VILLE :**

**DE LA VOITURE SUR LES ESPACES  
PUBLICS DU CENTRE**

# du stationnement sur l'espace public



- Définir la tarification pour orienter les différents usages sur les offres les plus appropriées (zonage réglementaire, tarification, connaissance de l'offre privée...)
- Le schéma de circulation influe aussi sur le temps de recherche de place, et peut dissuader le stationnement résidentiel sur voie publique, l'accès voitures au quartier...)



Diagnostic de l'occupation par types d'usages :  
Nécessité d'enquêtes de rotation  
là où il y a juxtaposition des besoins



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



**Le foncier mutable peut répondre à plusieurs attentes ou besoins :**

- Projet urbain (logements, maison de santé, commerces... ?)
- Stationnement : parkings pour visiteurs du centre ville et ses habitants ?
- Service à la population: espaces récréatifs enfants, équipements sportifs... ?

**L'usage de parkings au sol peut être mutualisé**

**1- Projet de territoire : trouver les synergies/conflits entre besoins**

**2- Repérer et arbitrer les opportunités foncières, maîtriser le foncier...**

# Nouveaux quartiers des communes :

## Quelle place donner au stationnement dans l'aménagement ?

par un plan masse dissuasif sur l'usage systématique de la voiture



- **Désolidariser logement et stationnement**  
**Ex. de l'Ecoquartier à Adamswiller, 400 habitants :**
  - stationnement résidentiel séparé du corps d'habitation (déployé en limite de parcelles)
  - stationnement pour visiteurs : parking en entrée de quartier
- **Espaces publics conçus pour encourager les modes actifs :** locaux vélos sécurisés accessibles depuis la voirie, mails piétons attractifs ...
- **Mutualiser le stationnement résidentiel en ouvrage**  
**Ex. des écoquartiers comme Fort d'Issy Les Moulineaux :**
  - parking commun résidentiel commun au quartier



**ECHELLE DU TERRITOIRE :**  
**DÉVELOPPER LES PRATIQUES  
INTERMODALES  
EN PLANIFIANT DE LA MULTIMODALITÉ**

# Réseaux de transports en commun : le stationnement de l'intermodalité

## Parkings vélos sécurisés aux gares



Obligation réglementaire de la  
LOM, au 1<sup>er</sup> janvier 2024,  
avec décret d'application et  
guide de recommandations  
(Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021, en  
application de l'article L. 1272-2  
du code des transports)



## Parkings relais + BHNS ou tramways : Rabattement en extrémités de lignes



Ex: étude Cerema sur les P+R et gares TER  
sur Lyon

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rabattement-parc-relais-gares-ter-partenariat-entre-cerema>

# Les parkings de l'intermodalité en zone peu dense, aux nœuds des réseaux de transports



Planifier des parkings pour l'intermodalité sur les grands réseaux routiers pour mieux mailler le territoire dans les Plan des Mobilités (PDM)

**DES APPROCHES PLUS  
INNOVANTES  
POUR CRÉER DE LA VALEUR**

# Un aménagement des parkings plus valorisant : Intégration paysagère, éco-conception...

Intégration paysagère  
des parkings en élévation



Nature en ville,  
îlots de chaleur



Intégration paysagère  
dans l'environnement urbain du parking



Désimperméabilisation  
des sols, éclairage économe



- **Déport du stationnement résidentiel en parkings et « distance psychologique »** : importance forte de la qualité d'usage du parking (sécurité, aspect, cheminement piéton...)

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

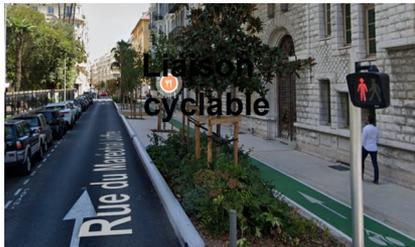
# Récupérer 2 places de stationnement en centre-ville: Un moyen d'action frugal pour créer des services !



# **STRATEGIE STATIONNEMENT :**

## **JOUER SUR LES LEVIERS POSITIFS ?**

# Des actions d'aménagement possibles aux trois échelles d'interventions...



# Guide Cerema (2019)

## Stratégies et préconisations pour aménager



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/stationnement-espace-public>

### Sommaire

#### Introduction

5

#### PREMIÈRE PARTIE LA PROBLÉMATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

9

- 1 Le stationnement au sein d'un espace public aux multiples usages 10
- 2 Un espace au cœur du fonctionnement urbain 21
- 3 Une complexité dans la réglementation et la gouvernance 34

#### DEUXIÈME PARTIE LES RÉFLEXIONS PRÉALABLES À L'AMÉNAGEMENT

38

- 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

#### TROISIÈME PARTIE LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

67

- 1 Concevoir comme un espace multifonctionnel 68
- 2 Concevoir dans le respect des règles de sécurité des déplacements et de sûreté des espaces public 72
- 3 Informer l'utilisateur par une signalisation adaptée aux règles 78
- 4 Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) 83
- 5 Réaliser des espaces de qualité et respectueux de l'environnement 86
- 6 Développer des solutions innovantes 93

#### QUATRIÈME PARTIE LES OUTILS DE CONCEPTION

103

- 1 Le stationnement pour les véhicules légers en voirie 104
- 2 Les parcs de surface 114
- 3 Les emplacements réservés aux personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées 120
- 4 Les emplacements réservés à la recharge des véhicules électriques 122
- 5 Les aménagements de dépose/reprise 126
- 6 Les vélos 129
- 7 Le stationnement des véhicules en libre-service 138
- 8 Les deux-roues motorisés 143
- 9 Les véhicules de logistique urbaine 146
- 10 Les véhicules de transport collectif 152
- 11 Les aménagements liés à l'intermodalité 161

#### Annexes

173

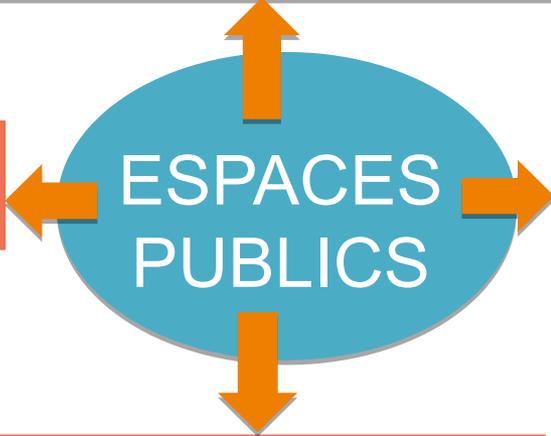
# Combiner des stratégies d'interventions ?



Redynamiser un centre  
Valoriser son territoire



D réguler la mobilité



Offrir des nouveaux services ou usages



de l'aménagement



# Autres publications Cerema

## Dépénalisation du stationnement payant

**Cerema**

**Décentralisation du stationnement payant sur voirie**  
Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales  
MISE À JOUR AVRIL 2017

Logo de l'INSEE, FAMF, FRANCE URBAINE, AdCF, FNMS, epi.

Mise à jour avril 2017

Collection | Références

## Stationnement et commerces

**Cerema**

Mobilités et transports  
Le point sur

**Mobilité et commerces**  
Quels enseignements des enquêtes déplacements ?

Les enjeux de mobilité et de dynamisme commercial sont au cœur du développement urbain et entretiennent une relation d'influence réciproque. Sur un territoire, l'évolution des structures commerciales, et notamment leur localisation, a des répercussions immédiates sur la mobilité des ménages. De même, l'offre commerciale s'adapte aux pratiques de déplacements et aux rythmes de vie des consommateurs.

Aujourd'hui, si l'essor du e-commerce engendre de nouveaux comportements de consommation qui interrogent nos pratiques de mobilité (livraisons à domicile, développement des points-relais et consignes, click&collect...), les déplacements à destination des commerces traditionnels restent structurants au sein d'une agglomération.

Mais que savons-nous de la mobilité liée aux achats ? Que représentent les achats dans nos déplacements quotidiens ? Quelles différences de comportement peut-on observer au sein de la population ? La voiture est-elle indispensable pour faire ses courses ?

Cette fiche propose d'apporter des éléments de réponse et des repères sur la mobilité liée aux achats dans les agglomérations françaises. Ce document s'appuie sur les résultats et analyses des enquêtes Enquêtes Ménages Déplacements standard Cerema.

Fiche n° 37 - Août 2019

Collection | Connaissances

## Mutualisation estivale d'un parking

**Cerema**

Voie, espaces publics : solutions économes

**Un parking-relais modulable en période estivale : l'exemple d'Arcachon**

Les enjeux économiques et environnementaux incitent les collectivités locales à développer des démarches économes dans la conception et la gestion de leurs voiries et espaces publics.

Cette série de fiches vise à partager le retour d'expérience de ces collectivités au travers de la présentation d'un panel de solutions économes.

Confrontée à un afflux touristique important durant la période estivale, la commune d'Arcachon, comme toute ville touristique, est contrainte de trouver des solutions pour accroître son offre de stationnement. Une des solutions mise en avant par Arcachon vise à moduler une gare routière scolaire existante sur le territoire communal en parking-relais : économie de foncier, réversibilité, valeur d'usage d'un espace augmentée, etc. Les bénéfices économiques et environnementaux de la solution sont nombreux et les usages sont, de plus, optimisés. Retour sur une solution économe qui fonctionne... toute l'année !

Fiche n° 02 - avril 2019

Collection | Références

## Suppression place avant traversée

**Cerema**

Meux partager l'espace public : les règles évoluent !

**Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026**

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Le Code de la route, depuis novembre 2010, stipifie, dans son article R 415-11, la priorité du piéton qui s'engage légalement dans la traversée d'une chaussée ou qui manifeste clairement l'intention de le faire.

Pour être opérationnelle, cette disposition implique que le piéton soit vu par l'auteur de l'infraction, sinon le conducteur ne pourra pas réagir assez tôt pour laisser le passage au piéton.

L'analyse des accidents montre que le manque à la visibilité est un scénario type d'accidents de piétons en traversée. Or, l'un des facteurs à la visibilité est la présence des véhicules motorisés stationnés sur des emplacements délimités en amont du passage piéton, que ce soit en amont, en stationnement ou en livraison.

En conséquence, il est n'est plus possible de proposer des phases de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5 m en amont du passage piéton lors de la régulation de trafic d'aménagement, de réhabilitation et de refonction des chaussées, que le passage piéton soit géré par feu ou non. De plus, les travaux de mise en conformité doivent être réalisés le plus tard le 31 décembre 2026.

Dans la plupart des pays européens, cette disposition est obligatoire dans les 10 m en amont du passage piéton. C'est pourquoi nous recommandons d'entreprendre la neutralisation de 5 à 10 m avant la configuration et les vitesses d'approches.

La présente fiche présente des solutions pratiques pour la mise en œuvre de cette recommandation.

Art L 118-5 du Code de la voirie routière  
« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une visibilité visuelle 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 refonction des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 52 de la LCM)

Fiche n° 10 - mise à jour janv. 2020

Collection | Références

# **PRODUCTION EDITORIALE DU CEREMA**

# CONCLUSION

- **Un levier fort pour les mobilités alternatives en zone dense, mais pouvoir jouer aussi sur les différentes échelles d'intervention, développer l'intermodalité**
- **Des opportunités pour créer de la valeur pour le centre, mais nécessite une projet stratégique de territoire, et une maîtrise « pro active » du foncier**