

Cahier n°2

Septembre 2014

L'Atelier des espaces publics
de Lille Métropole
Session 2014-2015

Le stationnement longitudinal

Préconisations
d'aménagement de la place
de stationnement
le long de la chaussée



Participants à l'Atelier des espaces publics du 30 septembre 2014 :

Olivier ASSELIN (MEL) / Pauline BEHR (ADULM) / Elsa CARLIER (MEL) / Eric GAGNAIRE (ADULM) / Stéphanie HALGRAIN (Ville de Tourcoing) / Sophie KOCH (ADULM) / Jean-Michel MAILLET (MEL) / Vanessa MIODOWSKI (MEL) / Audrey MASQUELIN CHRISTIAENS (MEL) / Caroline NAPHEGYI (Lille Design) / Mathilde NOURISSON (Ville de Roubaix) / Marc PANIEN (Ville de Lille) / Antoine PLARD (Ville de Lille) / Isabelle REGNIER (MEL) / Florence VANDENBERGHE (Sem Soreli)

Directeur de publication : **Oriol CLOS**

Responsable de publication : **Sophie KOCH (ADULM)**

Comité de rédaction : **Olivier ASSELIN (MEL), Elsa CARLIER (MEL), Frédérique DELFANNE (ADULM), Eric GAGNAIRE (ADULM), Sophie KOCH (ADULM), Audrey MASQUELIN (MEL), Isabelle REGNIER (MEL)**

Photographies : **ADULM**

Schémas : **Pauline BEHR (ADULM)**

Maquette : **Jean-François BREITENBACH (ADULM)**

Impression : **AD Concept**

Le stationnement longitudinal

Préconisations d'aménagement de la place de stationnement le long de la chaussée

Aujourd'hui dans la métropole lilloise, les déplacements en voiture diminuent alors que parallèlement le nombre de véhicules par personne est en augmentation. Le stationnement de ces véhicules se reporte dans l'espace public métropolitain qui se retrouve de plus en plus saturé, d'autant qu'une voiture passe en moyenne 95% du temps stationnée. De fait, la voiture est d'abord un objet immobile. C'est pourquoi la Métropole Européenne de Lille (MEL) a inscrit cette thématique au cœur de la politique des déplacements définie par le PDU 2010-2020.

La politique du stationnement relève de plusieurs compétences de la MEL (parcs et aires de stationnement, transports, voirie, urbanisme) mais aussi du pouvoir de police des maires (réglementation, tarification et contrôle). Elle s'intègre dans une « logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête de l'espace public » (PDU). Il s'agit d'améliorer le cadre de vie des habitants de la métropole lilloise, tout en favorisant un usage de la voiture compatible avec la politique de déplacements. La finalité est d'harmoniser les politiques communales et communautaires en développant une politique du stationnement partagée à l'échelle du territoire de la métropole lilloise.

L'Atelier se propose d'accompagner cette politique en préconisant des règles d'harmonisation de l'aménagement et du dessin de la place de stationnement, règles qui pourraient être adoptées dans l'ensemble des communes de la MEL. La thématique étant large et sa déclinaison multiple, il a été décidé d'aborder uniquement la question du dessin de la place de stationnement longitudinal pour les voiries ayant un gabarit d'une quinzaine de mètres, c'est-à-dire pour des voiries qui sont des axes significatifs dans l'espace public métropolitain. Ce travail vise à établir des règles simples, réalistes, et systématisables.

-
- | | |
|---|------------|
| 01. Une politique de stationnement à penser à l'échelle de la métropole lilloise | p.2 |
| L'espace public comme support du stationnement | p.2 |
| Organiser le stationnement à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille | p.2 |
| 02. Développer les principes d'aménagement communs pour le stationnement longitudinal | p.4 |
| Aménager le stationnement dans une " bande de services " | p.5 |
| Définir une règle de dimensionnement de la place de stationnement | p.5 |
| Privilégier l'orthogonalité du dessin des places de stationnement | p.6 |
| Intégrer le stationnement au trottoir | p.6 |
| Veiller à une bonne cohabitation entre stationnement et plantations | p.8 |
| Privilégier l'aménagement des places PMR sur plateau | p.9 |

01.

UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT À PENSER À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

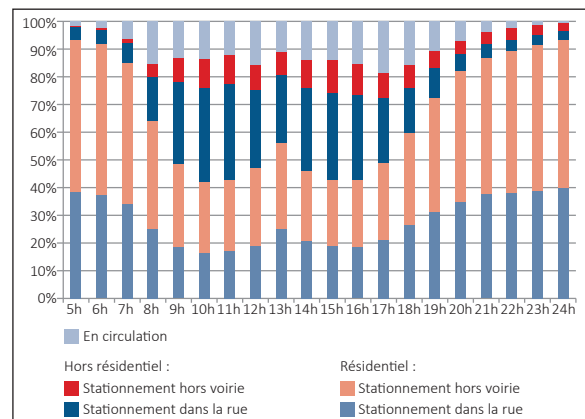
Le stationnement est un maillon reconnu de la chaîne de mobilité. Comme cette dernière se conçoit à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, il doit en être logiquement de même pour l'organisation du stationnement. Une gestion efficace du stationnement des véhicules est un levier important pour agir sur le bon fonctionnement global d'un territoire urbain et la qualité de son cadre de vie. Aménager, contrôler et limiter les espaces de stationnements contribuent à réguler l'usage de la voiture tout en favorisant le développement des modes de déplacements alternatifs et en améliorant la qualité de l'environnement.

L'ESPACE PUBLIC COMME SUPPORT DU STATIONNEMENT

Une voiture est d'abord immobile. Bien que la fonction première de la voiture soit de circuler, celle-ci aujourd'hui reste la majorité du temps à l'arrêt. En effet, selon l'Enquête ménages/déplacements de la Communauté urbaine de Lille (EMD 2006), la voiture stationne 94% du temps dont 71% à proximité du domicile et 23% hors domicile. Seuls 6% du temps sont dédiés à sa fonction essentielle de circulation. Parallèlement, le découplage entre l'usage et la possession des véhicules - signifiant que les ménages possèdent un véhicule sans pour autant l'utiliser - s'est renforcé. Entre 1987 et 2006, le nombre de voitures a effectivement augmenté de 27%, passant de 360 000 à 460 000, alors même que le nombre de déplacements quotidiens en voiture a diminué, passant de 4,1 à 3,7 déplacements par jour. Dans la métropole lilloise, mais cela est également observé dans d'autres agglomérations comparables, il y a ainsi de plus en plus de voitures qui roulent de moins en moins. Cette tendance a pour effet d'accroître les besoins en stationnement, en particulier le stationnement résidentiel.

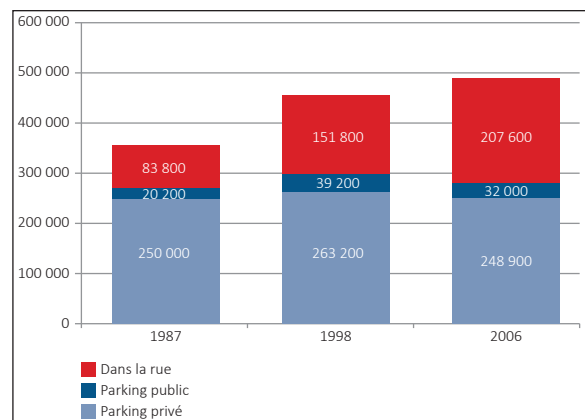
En 2006, les voitures des ménages de l'agglomération lilloise stationnaient, la nuit, dans un espace privé pour 51% d'entre elles et pour 43% dans la rue. Moins de 10% des voitures stationnent dans un parking public. **La rue représente non seulement un segment significatif de l'offre mais sa contribution n'a cessé de croître ces vingt dernières années puisqu'elle a absorbé la quasi-totalité de l'augmentation, soit 124 000, du parc automobile entre 1987 et 2006.**

SITUATION DES VOITURES DES MÉNAGES AU COURS DE LA JOURNÉE (FIG.1)



Source: EMD, LMCU 2006

STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL NOCTURNE DES VOITURES DES MÉNAGES (FIG.2)



Source: EMD, LMCU 2006

Le stationnement est consommateur d'espace (10 m²/place en moyenne) et de fait il privatise une surface non négligeable du domaine public. Le stationnement se trouve ainsi en concurrence avec les autres fonctions et les autres usages potentiels de l'espace public, notamment avec les autres modes de déplacement (marche, vélo, transports en commun). Lorsqu'il est illicite ou abusif (sur trottoir, sur passage piéton), il provoque d'autant plus de nuisances en termes de qualité et de fonctionnement des espaces publics. Bien qu'indispensable à l'attractivité résidentielle et économique d'un territoire, le stationnement à l'échelle du territoire métropolitain doit être nécessairement calibré pour diminuer son impact sur la qualité du cadre de vie. C'est un élément déterminant de la vie urbaine dont l'enjeu politique est important.

ORGANISER LE STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Face à ce constat de présence accrue de la voiture stationnée dans l'espace public métropolitain, la MEL a depuis quelques années engagé une politique du stationnement ambitieuse intégrée à celle des déplacements en l'inscrivant dans une logique de reconquête de l'espace public.

La politique de stationnement de la MEL considère celui-ci comme un service - et non comme un droit - qui se traduit par la mise en œuvre de politiques publiques dédiées. Cette politique de stationnement est un volet du Plan de déplacements urbains (PDU) 2010-2020¹. Elle contribue à organiser le stationnement des différentes catégories d'usagers, et notamment les résidents, les pendulaires et les visiteurs, en intégrant systématiquement la problématique des

personnes à mobilité réduite (PMR) et les vélos. Elle revalorise la place des modes de déplacements doux en réduisant le stationnement sur voirie pour permettre le développement d'autres usages.

La gouvernance de la politique du stationnement est aujourd'hui partagée entre les communes - pouvoir de police de la circulation et du stationnement du maire (réglementation, tarification et verbalisations), création de stationnement lié aux équipements communaux, et création de parcs au sol sur le domaine privé communal - et la communauté urbaine - compétences voirie et signalisation, parcs et aires de stationnement, urbanisme et aménagement, transports et création de stationnement lié aux équipements communautaires. Ce partage de compétences complexifie la mise en cohérence des actions, alors que l'harmonisation des politiques communales et communautaires est nécessaire pour une mise en œuvre efficace de la politique du stationnement. Il est également important de pouvoir harmoniser les politiques communales entre elles, notamment dans des contextes de tissu urbain continu, dans un souci de cohérence locale des réglementations.

L'objectif principal de la MEL est d'aboutir à une politique du stationnement partagée avec l'ensemble des communes qui la compose. C'est pourquoi, afin de construire cette logique d'harmonisation des politiques de stationnement à l'échelle métropolitaine, un « comité stationnement » a été institué par la MEL. Il regroupe les représentants communautaires et ceux des communes volontaires. Cette instance est conçue comme un cadre de débats, d'échanges et de communication autour des actions à proposer en matière de politique du stationnement à l'échelle de la métropole. En appui, un observatoire communautaire du stationnement a également été créé afin de capitaliser les connaissances et les pratiques des communes et de la MEL.

¹ PDU approuvé en avril 2011

02.

DÉVELOPPER DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT COMMUNS POUR LE STATIONNEMENT LONGITUDINAL

S'il est nécessaire d'harmoniser les réglementations à l'échelle communautaire, il est également indispensable d'accompagner cet effort par une harmonisation des principes d'aménagement du stationnement dans les espaces publics de l'ensemble des communes de la métropole lilloise. C'est pourquoi, l'Atelier a élaboré un corpus de recommandations - qui devront être soumises aux services et aux autorités compétentes - concernant le dessin de la place de stationnement.

La thématique du stationnement sur voirie étant très vaste, l'Atelier, pour cette séance, s'est intéressé aux voiries dont l'emprise est comprise entre 14,50 et 16,50 mètres (représentant un linéaire de plus de 300 km dans la zone urbaine de la métropole lilloise), et d'autre part, à la catégorie de stationnement la plus courante, celle du stationnement longitudinal. C'est sous cette forme que le stationnement s'intègre le mieux puisque les conséquences sur les largeurs de l'espace public dédiées à d'autres usages sont plus souples et que les manœuvres d'entrée et de sortie d'une voiture sont plus simples et rapides.

L'Atelier s'est appuyé sur un segment de la rue des Postes à Lille de 15,50 mètres de largeur d'emprise afin d'élaborer des préconisations pour le dessin de la place de stationnement longitudinal. Pour ce type de gabarit, l'Atelier a défini sept principes :

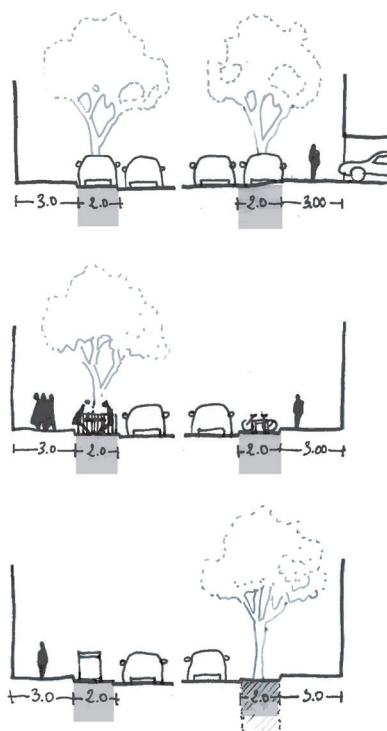
- › aménager le stationnement dans une « bande de services »;
- › définir une règle de dimensionnement de la place de stationnement;
- › privilégier l'orthogonalité du dessin des places de stationnement;
- › intégrer le stationnement au trottoir;
- › localiser le fil d'eau entre le stationnement et la chaussée;
- › veiller à une bonne cohabitation entre stationnement et plantations;
- › privilégier l'aménagement des places PMR sur plateau.



AMÉNAGER LE STATIONNEMENT DANS UNE « BANDE DE SERVICES »

L'Atelier préconise que le stationnement longitudinal s'insère dans une bande de services d'une largeur de 2 mètres. Cette bande de services est multiusage. Elle est un lieu d'interface entre circulation des véhicules et circulation piétonne. Elle constitue également un espace de stationnement (par opposition à la chaussée et aux trottoirs qui sont des espaces circulés). Cette bande accueille à la fois le stationnement des véhicules et des vélos ainsi que potentiellement les terrasses, les poubelles, les containers, etc. Elle est également destinée à recevoir les plantations d'alignements, lorsque les réseaux souterrains l'autorisent, ceci afin de maintenir les arbres à une distance suffisante des façades. Les accès aux garages (rampe de 7%) sont intégrés dans la bande de service, permettant ainsi de maintenir la planéité du trottoir.

La bande de services dessine ainsi la limite entre la chaussée et le trottoir mais également libère l'espace public pour rendre plus aisée la circulation des piétons sur le trottoir.

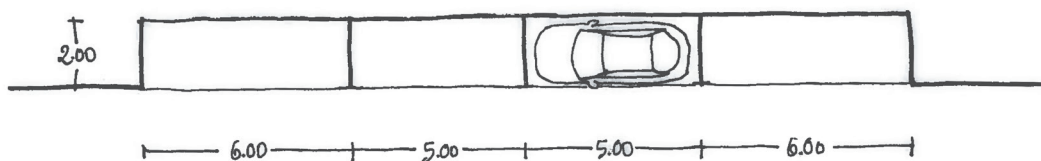


DÉFINIR UNE RÈGLE DE DIMENSIONNEMENT DE LA PLACE DE STATIONNEMENT

La longueur des places de stationnement longitudinal est de :

- › 5,00 m en file courante ;
- › 6,00 m aux extrémités (afin de faciliter le dégagement des véhicules).

La largeur utile au stationnement est de 2,00 mètres au minimum. Elle peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 1,80 mètres dans les secteurs contraints.



PRIVILÉGIER L'ORTHOGONALITÉ DU DESSIN DES PLACES DE STATIONNEMENT

Dans l'espace public métropolitain, pour les places longitudinales, deux types de dessins sont le plus souvent réalisés concernant le retour de la bordure :

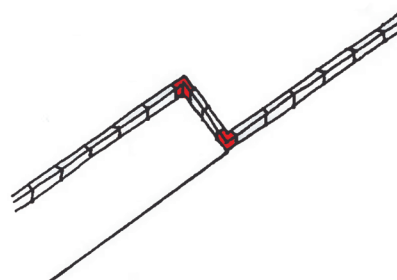
- › avec un angle à 90° par rapport à la chaussée;
- › avec un angle à 45° par rapport à la chaussée.

Ce second type de dessin complexifie la mise en œuvre car il implique des découpes à 45° dans le cas de revêtements modulaires. De plus, ce dessin génère des formes « résiduelles » dans l'espace public (rendant difficile, par exemple, l'implantation d'une grille d'arbre) et masque la clarté orthogonale de l'organisation de l'espace.



L'Atelier propose de privilégier l'organisation de l'espace sur des principes de géométrie à 90° , principes déjà éprouvés dans de nombreuses opérations métropolitaines d'aménagement, qui permet une organisation optimale de l'espace.

Une attention particulière est à apporter au traitement de la bordure d'angle. Coupée en biseau, la bordure est souvent abimée au niveau de l'angle. Il est préférable d'utiliser des pièces d'angle concaves et convexes, garantes de longévité.



INTÉGRER LE STATIONNEMENT AU TROTTOIR

Le stationnement intégré au trottoir permet de réduire l'emprise perçue de la chaussée tout en maintenant son dimensionnement fonctionnel. Ainsi, en absence de véhicule stationné, notamment pour des raisons événementielles, l'emprise du stationnement redevient un élément de l'espace public utilisable par le piéton. Ce principe peut se traduire par l'homogénéité des matériaux et/ou des teintes utilisés pour le stationnement et pour le trottoir. Une attention particulière doit être portée sur le choix et la qualité des matériaux (porosité) afin d'éviter les salissures (huile, essence) et de faciliter l'entretien de ces espaces.

Le traitement des délimitations de l'espace urbain et de marquage doit être simple, lisible et systématisé.

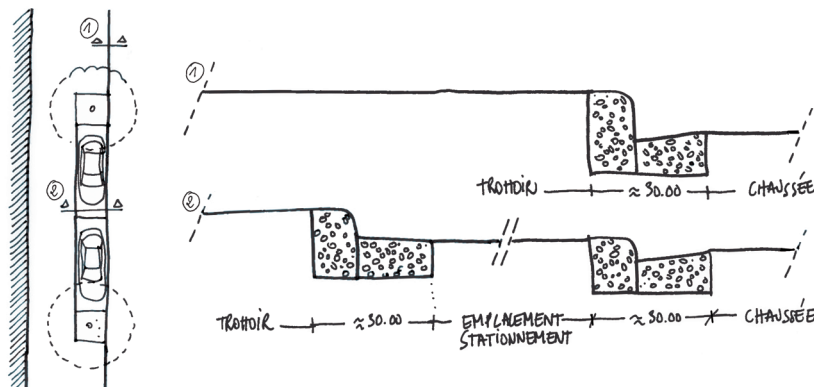
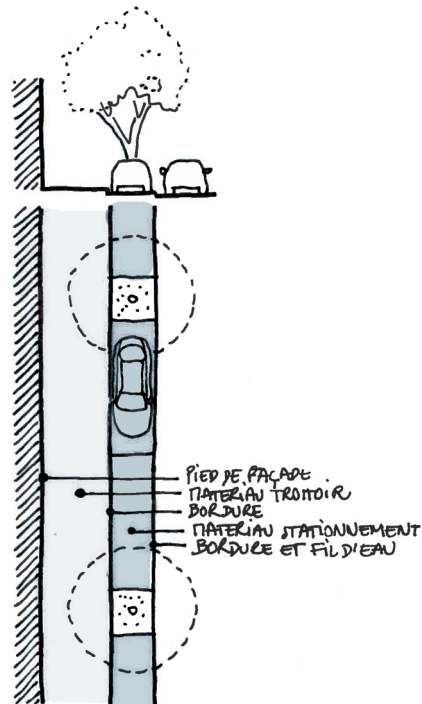


C'est pourquoi, en limite de chaussée, le fil d'eau doit dessiner une ligne continue et tendue qui marque la limite entre chaussée et trottoir. Localiser le fil d'eau entre le stationnement et la chaussée contribue à la réduction visuelle de l'emprise dédiée à la circulation automobile. De fait, il incite les conducteurs à ralentir et ainsi participe à garantir plus de sécurité à l'ensemble des usagers. Il facilite également l'écoulement lors de l'entretien et du nettoyage pouvant être réalisé mécaniquement depuis la chaussée.

Afin de produire cet effet de continuité, les caractéristiques géométriques (largeur du fil d'eau, dimensionnement des composants) et matérielles (couleur, nature du matériau) doivent être identiques le long du trottoir et du stationnement.

La hauteur de bordure est comprise entre :

- › 2 et 5 cm entre la chaussée et le stationnement (bande de services);
- › 6 et 11 cm entre le stationnement (bande de services) et le trottoir.



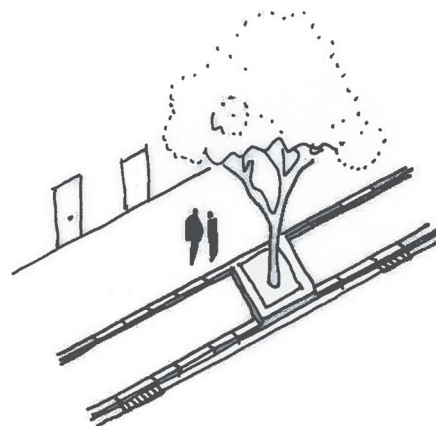
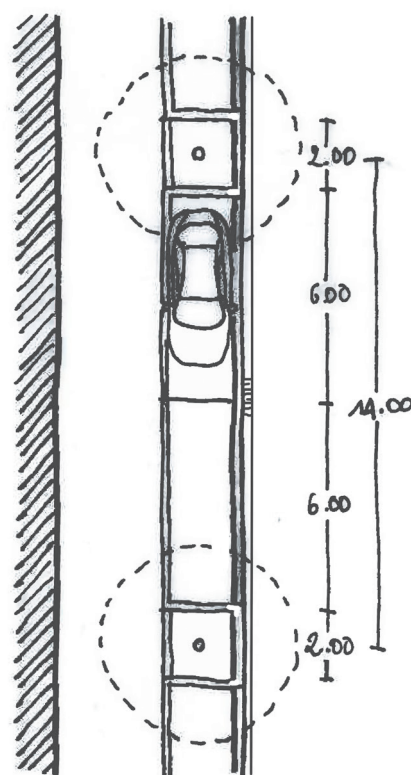
VEILLER À UNE BONNE COHABITATION ENTRE STATIONNEMENT ET PLANTATIONS

Dans la ville dense, où l'espace public est contraint, le stationnement offre un réel potentiel pour y insérer par endroits des végétaux et répondre ainsi aux enjeux environnementaux et d'amélioration du cadre de vie. C'est pourquoi l'opportunité d'implantation de végétaux et d'arbres d'alignement doit systématiquement être interrogée en amont des travaux d'aménagement de places de stationnement d'une rue.

Lorsqu'une voie peut faire l'objet de ce type de plantations (largeur de voie, longueur du tronçon, types de façades, absence de réseaux souterrains notamment), le rythme de plantation souhaitable est de un arbre pour deux places de stationnement, ce qui correspond à une distance de 14,00 mètres entre deux arbres. Cette distance permet de maintenir un rythme de plantation significatif.

Dans le cas étudié (trottoir d'environ 3,00 m), les arbres seraient implantés dans la largeur de la bande de services afin de maintenir l'axe de leur tronc à 4,00 m au moins de la limite du domaine public (i.e. des façades de bâtiments) et de limiter les impacts des arbres sur les façades bâties.

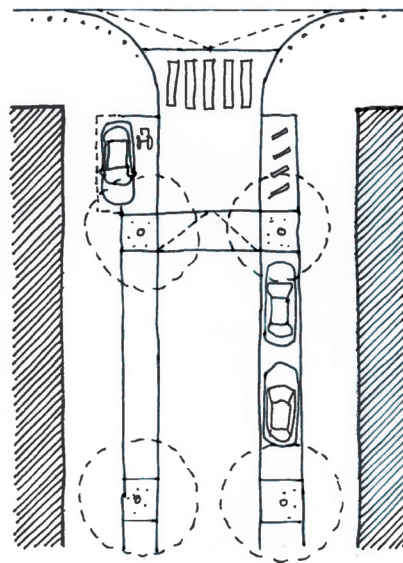
Ce dispositif doit, pour rester pérenne, permettre le bon développement de l'arbre et donc intégrer un système de protection des arbres contre les chocs des véhicules.



PRIVILÉGIER L'AMÉNAGEMENT DES PLACES PMR SUR PLATEAU

La réalisation de places réservées aux personnes à mobilité réduite est rendue obligatoire et fait l'objet de critères géométriques spécifiques et normés (arrêté du 15 janvier 2007). Leur intégration dans l'espace public doit donc être bien maîtrisée. C'est pourquoi l'Atelier préconise que :

- › les places PMR soient aménagées aux extrémités de la bande de stationnement, en têtes de rues ou aux carrefours de façon à garantir la proximité d'une traversée piétonne ;
- › les places PMR soient situées prioritairement dans le sens de circulation, c'est-à-dire sur le côté droit en entrant dans la rue ;
- › les places PMR, intégrées à la conception des plateaux surélevés à proximité des carrefours, soient incorporées au trottoir et au même niveau que celui-ci.



L'Atelier des Espaces Publics

L'amélioration de la qualité des espaces publics est un maillon essentiel du renforcement de l'attractivité et de la cohésion métropolitaines. Ces dernières années, un effort important a été mené par la Métropole Européenne de Lille et les collectivités à ce sujet mais la traduction de cet objectif de qualité reste inégale sur le territoire, et la cohérence métropolitaine des espaces publics est encore peu visible. L'engagement de qualité a essentiellement été porté au profit des espaces publics majeurs. L'effort mérite aujourd'hui d'être élargi aux espaces publics ordinaires, en s'intéressant à ses composantes simples qui, abordées de façon systémiques, sont fondamentales pour améliorer la qualité du cadre de vie à l'échelle métropolitaine.

L'Atelier des espaces publics est un groupe de travail piloté et animé par l'Agence de développement et d'urbanisme en étroite collaboration avec la MEL. Organisé tous les deux mois, il permet aux techniciens et aux experts des différentes collectivités et structures impliquées dans la réalisation et la gestion des espaces publics de se rencontrer. L'Atelier fonctionne comme un think-tank au service des élus. L'objectif est d'aboutir à des préconisations d'ordre technique et/ou opérationnel quant aux enjeux d'amélioration de la qualité des espaces publics de la métropole, à différentes échelles et à différents niveaux d'intervention.

Ce cahier, synthèse des échanges et des propositions de recommandations élaborées en atelier, a pour vocation d'être un « relais » permettant de diffuser plus largement ces idées et de participer ainsi à la construction d'une culture commune des espaces publics. La diffusion s'adresse aux instances décisionnelles et politiques comme force de proposition, mais également à l'ensemble des techniciens concernés par les espaces publics dans les collectivités.

Le cycle d'ateliers engagé en 2014-2015 aborde différentes thématiques : le banc public, le stationnement, les façades végétalisées, les arbres urbains, l'éclairage public et les sanitaires publics. Chaque cycle est suivi d'un temps d'échanges et de restitution des travaux produits par l'Atelier aux élus mais aussi aux techniciens des Unités Territoriales et des villes impliqués directement dans l'amélioration du cadre de vie métropolitain.



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE