

# Cahier n°4

---

Février 2015

---

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

# Le stationnement dans les espaces contraints



#### **Participants à l'Atelier des espaces publics du 25 novembre 2014 :**

Olivier ASSELIN (MEL) / Pauline BEHR (ADULM) / Elsa CARLIER (MEL) / Cécile DURAQUET (MEL) / Eric GAGNAIRE (ADULM) / Stéphanie HALGRAIN (Ville de Tourcoing) / Julien Henique (MEL) / Sophie KOCH (ADULM) / Giuseppe LO MONACO (SEM Ville Renouvelée) / Jean-Michel MAILLET (MEL) / Audrey MASQUELIN CHRISTIAENS (MEL) / Mathilde NOURISSON (Ville de Roubaix) / Marc PANIEN (Ville de Lille) / Isabelle REGNIER (MEL)

---

Directeur de publication : **Oriol CLOS**

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

Comité de rédaction : **Frédérique DELFANNE (ADULM), Eric GAGNAIRE (ADULM), Sophie KOCH (ADULM), Isabelle RÉGNIER**

Photographies : **ADULM et MEL**

Schémas : **ADULM et MEL**

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

Impression : **AD Concept**

# Le stationnement dans les espaces contraints

---

La problématique du stationnement est particulièrement complexe et prégnante dans les quartiers de maisons de ville de la métropole lilloise. Ces secteurs résidentiels denses, constitués de maisons mitoyennes, sont le plus souvent organisés autour de rues étroites. Les logements étant faiblement équipés en garage, les voitures restent stationnées dans la rue. Compte tenu de la contrainte urbaine, la rue n'a pas la capacité d'absorber l'ensemble des véhicules des ménages-résidents qui se trouvent souvent garés sur le trottoir, ou à cheval chaussée/trottoir, et donc en situation de conflit avec les autres usagers non motorisés.

En s'appuyant sur sa compétence voirie, la MEL propose aux différentes communes des règles d'aménagement du stationnement dans les rues ayant un gabarit étroit en se référant aux normes d'accessibilité afin de rendre possible le passage des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le trottoir. L'Atelier se fait le porte-parole de ces principes et propose de les compléter en réaffirmant la nécessité de libérer les trottoirs - quand cela est possible - de la présence abusive des véhicules pour les rendre aux piétons. L'enjeu de l'aménagement du stationnement dans les espaces contraints est très important puisque les rues avec un gabarit inférieur à 14,5 m représentent un linéaire d'environ 2 300 km soit plus de 75% du linéaire de voirie du territoire de la MEL.

L'Atelier s'est conclu sur une présentation des règles d'aménagement des aires de stationnement particulières : PMR, livraison, transport de fond, covoiturage.

---

01. Le stationnement à cheval trottoir/chaussée	<b>p.2</b>
Un stationnement récurrent dans la métropole lilloise	p.2
02. Le stationnement dans les zones de circulation apaisée	<b>p.5</b>
Le stationnement en zone 30	p.5
Le stationnement en zone de rencontre	p.7
03. Les aires de stationnement particulières	<b>p.9</b>
La place de stationnement PMR	p.9
Les aires de livraison	p.11
Les aires pour le transport de fonds	p.11
Les aires pour les véhicules électriques	p.12
Préconisations de l'atelier	<b>p.13</b>

# 01.

## LE STATIONNEMENT À CHEVAL TROTTOIR/CHAUSSÉE

Dans les secteurs résidentiels, les rues n'ont pas toujours la capacité suffisante pour accueillir la totalité des besoins en stationnement. Elles sont donc très souvent saturées. Les espaces initialement dévolus aux mobilités non motorisés, les trottoirs, se trouvent trop souvent amputés par la présence excessive de la voiture. Lorsque les logements ne sont pas équipés de garage, le stationnement sur la voie publique est un service attendu par beaucoup de riverains. Il ne peut cependant pas s'effectuer de manière anarchique. La Métropole Européenne de Lille, au titre de sa compétence voirie, a mis en place un certain nombre de principes pour que les véhicules garés n'empiètent pas sur la largeur totale des trottoirs, espaces réservés aux piétons, Personnes à Mobilité Réduites (PMR) ou non.

### UN STATIONNEMENT RÉCURRENT DANS LA MÉTROPOLÉ LILLOISE

#### Un stationnement encadré par la loi

Le stationnement sur trottoir est considéré, par l'article R417-11<sup>1</sup> du Code de la route, « **comme très gênant pour la circulation publique, l'arrêt ou le stationnement : (...) d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :**

- a) **Sur les trottoirs**, à l'exception des motocyclettes, tri-cycles à moteur et cyclomoteurs ;
- b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;
- c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs.»

L'infraction est punie d'une contravention de quatrième classe (135€). L'immobilisation et la mise en fourrière sont prévues. Même si la largeur du trottoir permet la circulation des piétons, le stationnement

sera tout de même considéré comme très gênant (en dehors d'un emplacement matérialisé).

Cependant, le Code de la route n'interdit pas la prise d'un arrêté autorisant le stationnement à cheval chaussée / le trottoir. Cette possibilité est inscrite, au Code général des collectivités territoriales (CGCT), précise que « **le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement : (...) réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains (...)** » (art. L.2213-2).

Le stationnement doit cependant être matérialisé, la largeur de la voie permettre de rouler à côté des véhicules stationnés sans empiéter ou chevaucher une ligne blanche continue et garantir une largeur minimale de 1,40 m des trottoirs<sup>2</sup>.



1- Modifié par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 12



2- Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

---

## Un compromis pour répondre à une demande forte en stationnement

L'Atelier a évalué le linéaire de rues<sup>3</sup> au gabarit contraignant et très contraignant de la métropole lilloise. Pour les rues ayant un gabarit de façade à façade :

- › inférieur à 10,50 m représentent un linéaire important estimé à plus de 1 200 km (41% du linéaire total) ;
- › compris entre 10,50 m et 14,50 m représentent un linéaire estimé à plus de 1 000 km (soit 36% du linéaire total).

**Le tissu urbain de la métropole est donc largement marqué par des rues étroites où s'alignent les maisons de villes.** Ces secteurs résidentiels concentrent généralement des habitations dépourvues d'aire de stationnement privée et ne bénéficiant pas de la présence de parkings publics à proximité. Ils connaissent une pression accrue en termes de stationnement dans l'espace public. L'offre étant inférieure à la demande, les rues sont souvent saturées et les trottoirs encombrés obligeant parfois les piétons à se déplacer sur la chaussée.

Les maires, en réponse à cette problématique dans les secteurs hyper sollicités, prennent généralement l'arrêté autorisant les véhicules à se garer à cheval sur la chaussée et le trottoir. Comme le veut la loi, cette réponse doit impérativement être couplée à des principes d'aménagement qui garantissent le cheminement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et de l'ensemble des piétons.

La MEL profite systématiquement des travaux de réfections de voirie pour réinterroger la place du trottoir et du stationnement dans ces secteurs. Après avoir envisagé, avec le Maire et les services communaux, l'ensemble des alternatives possibles, adaptées au contexte spatial et économique (élargissement des trottoirs, le stationnement longitudinal sur voirie, nouvelle répartition des emprises publiques, changement de statut de la voirie...), la MEL réalise des places de

---

3- A partir de la base voirie de la MEL

stationnement situées à cheval chaussée/trottoir. **Cet aménagement permet d'apporter une réponse aux besoins importants de stationnement résidentiel dans un contexte de restriction budgétaire.**

L'Atelier insiste cependant sur le fait de pas généraliser cette forme de stationnement de manière systématique. Lors des réaménagements de voirie, il est important que l'attention soit portée sur le trottoir surtout dans les secteurs résidentiels où les modes de déplacements de proximité sont à valoriser. C'est pourquoi, la MEL privilégie, comme principe d'aménagement, le stationnement longitudinal sur voirie. Dans les opérations de créations ou de réaménagement important de certaines rues, le stationnement est toujours réalisé en respectant ce principe, mais il suppose un investissement financier conséquent pour les collectivités. Il est donc difficile de le systématiser dans le tissu urbain existant.

Agir dans l'existant suppose donc de trouver des consensus qui sont économiquement viables et qui ne trahissent pas les ambitions de rééquilibrage modal que la MEL s'est fixées dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Pour l'aménagement du stationnement à cheval chaussée/trottoir, un certain nombre de recommandations techniques ont ainsi été définies afin de garantir un espace suffisant pour le déplacement des Personnes à Mobilités Réduites (PMR) et l'ensemble des piétons.



## DES RECOMMANDATIONS TECHNIQUES À SUIVRE POUR GARANTIR LE PARTAGE MODAL

Pour aménager le stationnement longitudinal à cheval chaussée/trottoir, il est impératif de s'informer auprès des concessionnaires concernant la présence d'accès aux réseaux puisqu'il n'est pas permis de créer du stationnement au niveau des regards de visites<sup>4</sup>.

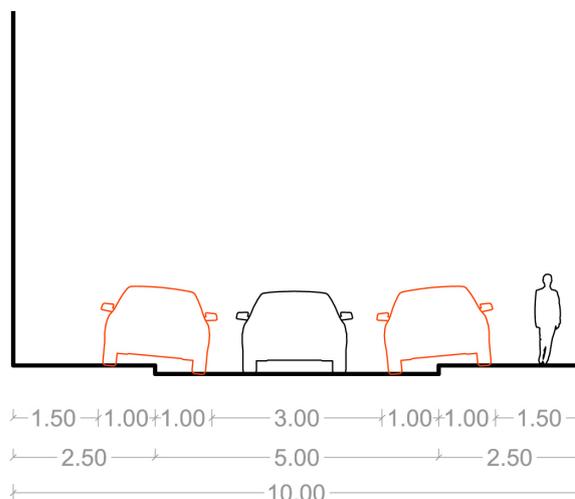
Des préconisations techniques ont ainsi été développées par la MEL (cf. schéma) :

- › garantir un passage dégagé de 1,50 m au minimum sur le trottoir en dehors de tout obstacle ;
- › garantir une largeur de 2,00 m au stationnement ;
- › la hauteur de bordure ne doit pas être trop importante : entre 6 et 11 cm (14 cm au maximum) ;
- › le stationnement sera aménagé avec un débord minimal de 30 cm sur le trottoir ou la chaussée. Il peut même être aménagé équitablement sur le trottoir et la chaussée (50/50) tant que la largeur de trottoir proposé reste accessible et confortable ;
- › le stationnement sera délimité uniquement par un marquage au sol.

Si le stationnement n'est pas matérialisé, les automobilistes se garent de manière trop proche des façades des maisons, empêchant parfois l'accès aux habitations ou l'ouverture des volets. **La délimitation du stationnement permet aussi de verbaliser les contrevenants** qui ne stationnent par leur véhicule dans les espaces dédiés et qui empiètent sur le cheminement piétonnier.

Le respect du stationnement peut parfois poser souci dans des rues très étroites à double-sens de circulation ou dans des rues fort fréquentées. Les automobilistes se stationnent davantage sur le trottoir pour éviter les chocs de rétroviseurs, au détriment des déplacements des piétons.

Un certain nombre de rues, très contraintes et très



sollicitées par le stationnement résidentiel ont été aménagées en respectant ces principes. Dans ces secteurs, le stationnement anarchique a été diminué. De plus, la réorganisation du stationnement garantissant le cheminement des PMR et des piétons sur le trottoir a un effet positif sur l'ambiance urbaine des quartiers concernés.

<sup>4</sup> Les regards de visite permettent les opérations d'inspection et d'entretien des réseaux

# 02.

## LE STATIONNEMENT DANS LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

A l'instar d'autres grandes métropoles, la Métropole Européenne de Lille a aménagé, des zones de circulation apaisée, c'est-à-dire des zones de type « zone 30 » et « zone de rencontre » qui instaurent un partage modal plus favorable aux piétons et aux cyclistes. Ce type d'aménagement est particulièrement pertinent pour les secteurs centraux et les secteurs d'habitations anciens organisés autour de rues étroites. Il ne s'agit pas d'exclure la voiture, mais de réduire sa vitesse de circulation et de la rendre compatible avec la vie locale et les besoins de sécurité des autres usagers. Lorsque le contexte est favorable et que les collectivités disposent du budget suffisant, la MEL propose d'accompagner les communes pour réaliser ce type d'aménagement. Le traitement de la place de stationnement dans ces secteurs doit répondre à un cahier des charges bien précis.

### LE STATIONNEMENT EN ZONE 30

**Dans la métropole lilloise, 794 km de zones 30 ont été aménagés** (au 1<sup>er</sup> juin 2013).

La zone 30 est définie dans le code de la route comme « **une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.** Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (art R110-2).

Le périmètre de la zone 30 est fixé par arrêté municipal. Dans ces secteurs, l'ensemble de la signalisation et des aménagements a pour vocation de modérer la vitesse des véhicules motorisés puisqu'aucun mode de transport n'y est exclu. Les objectifs de l'aménagement d'un secteur en zone 30 sont :

- › renforcer la sécurité routière ;
- › concilier la vie locale et les déplacements en réduisant la vitesse ;
- › améliorer le cadre de vie en partageant l'espace entre les différents modes de déplacement ;
- › réduire les nuisances sonores et la pollution.

**Les zones 30 sont principalement développées dans les secteurs centraux, historiques et touristiques, et dans les secteurs où les fonctions résidentielles et locales prédominent.**

La MEL a établi différents critères pour l'aménagement des zones 30 (cf. schéma) :

- › les trottoirs sont bordurés et se doivent d'être confortables, avec une largeur recommandée de 2,00 m. Si l'emprise est contrainte, la largeur des trottoirs doit au minimum être d'1,50 m hors obstacles ou émergences, afin de respecter les règles d'accessibilité PMR ;
- › la largeur du stationnement longitudinal est de 2,00m ;
- › la largeur de la chaussée doit prendre en compte de multiples paramètres permettant de mettre en adéquation l'emprise et la fonction de la rue (type de trafic, passage de bus, vie locale, etc...). Cela dit, en raison des dispositions générales d'accès aux véhicules d'incendie et de secours, la dimension minimale acceptable doit être de 3,00 m (si voie engins) ou de 4,00 m (si voie échelle)<sup>5</sup> pour les rues en double sens. Ces valeurs restent à affiner au cas par cas en fonction du trafic attendu sans oublier l'instauration du double-sens cyclable que la MEL souhaite systématiser dans les zones 30 à sens uniques.

5- Respectivement, si la hauteur par rapport au dernier plancher bas accessible est inférieure à 8,00m (voie engins) ou supérieure à 8,00 m (voie échelle)

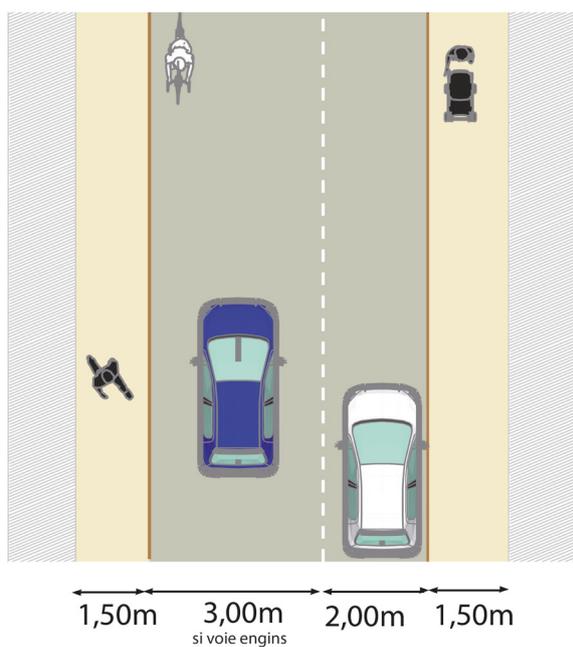
---

Pour inciter à respecter la vitesse réduite des aménagements particuliers accompagnent ce dispositif : chicanes, écluses, ralentisseurs ou plateaux.

**Les rues qui font l'objet d'une requalification en zone 30 disposeront d'un stationnement aménagé sur voirie**, le trottoir étant clairement affiché comme réservé aux piétons. Les abords des intersections, au niveau des passages pour piétons, seront dépourvus de stationnement afin de dégager la visibilité. Les avancés de trottoir aux intersections sont de fait

systematiquement aménagées. Le stationnement, de par son aménagement en alterné, peut aussi faire l'office d'un dispositif de ralentissement : en effet, s'il est réalisé de manière unilatérale, en quinconce sur la voie, cela crée un effet de chicane incitant les automobilistes à adopter une conduite prudente.

Lorsque le budget le permet, et si la fonction locale (commerces, écoles, services...) prédomine, la transformation en zone 30 d'un secteur dense et très contraint représente une solution à privilégier.



---

## LE STATIONNEMENT EN ZONE DE RENCONTRE

**Dans la métropole lilloise, 35 km de zones de rencontre ont été aménagés** (au 1<sup>er</sup> juin 2013).

La zone de rencontre est définie dans le code de la route comme une « **section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.** Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Art.R110-2).

Le périmètre de la zone de rencontre est défini par le maire et inscrit dans un arrêté. Ce secteur doit obligatoirement bénéficier d'une signalisation adéquate, avec les panneaux d'entrée et de sortie réglementaire. Tout comme les zones 30, l'aménagement d'une zone de rencontre est à privilégier dans les secteurs où les fonctions locales prédominent, avec cette particularité de donner aux piétons la priorité sur les autres véhicules. Les véhicules motorisés peuvent y circuler en respectant la vitesse limitée. Le double-sens cyclable est également généralisé.

Pour ce type d'aménagement, la notion de trottoir est remplacée par la notion d'espace piétonnier qui suggère un cheminement dégagé. Pour autant, s'il est possible pour les piétons de cheminer sur la chaussée en ayant la priorité sur les véhicules, il est préférable, quand cela est possible, de conserver des espaces dédiés aux piétons (au moins sur un côté de la rue). Le but est de créer un espace détectable et repérable pour les PMR et de permettre la création d'un espace en front à rue qui facilite les activités quotidiennes.

Pour l'aménagement des zones de rencontre, la MEL a défini des largeurs minimales à respecter (cf. schéma) :

- › La largeur des espaces piétonniers doit être au minimum de 1,00 m par rapport à la façade et le stationnement ;
- › La largeur du stationnement longitudinal doit être de 2,00 m. Il est important d'éviter des bandes continues de stationnement de chaque côté de l'espace roulant, pour ne pas créer une linéarité trop prononcée de la rue et peu propice au respect du 20 km/h ;
- › De manière identique aux zones 30, la largeur de l'espace roulant doit prendre en compte de multiples paramètres permettant de mettre en adéquation l'emprise et la fonction de la rue (type de trafic, passage de bus, vie locale...). Cela dit, en raison des dispositions générales d'accès aux véhicules d'incendie et de secours, la dimension minimale acceptable doit être de 3,00 m (si voie engins) ou de 4,00 m (si voie échelle) pour les rues à sens unique et au minimum de 5,00 m pour les rues en double sens. Ces valeurs restent à affiner au cas par cas en fonction du trafic attendu sans publier l'instauration du double-sens cyclable que la MEL souhaite systématiser dans les zones de rencontre à sens unique.

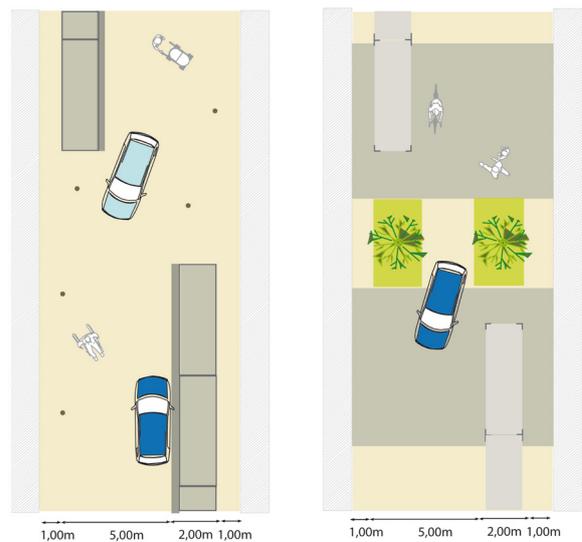
Le stationnement est aménagé de plain-pied avec le trottoir. Il est autorisé, uniquement, sur les espaces aménagés à cet effet. De fait, il est indispensable de pouvoir identifier clairement les places de stationnement en ayant notamment recourt :

- › au même matériau que l'espace latéral réservé aux piétons ;
- › à un matériau différent de l'espace circulaire (en enrobé par exemple, selon le jeu des matériaux) ;
- › ... tout en évitant le marquage classique des places de stationnement en peinture.

---

La création de zone de rencontre est particulièrement intéressante dans les rues très étroites ne disposant pas des largeurs minimales pour aménager des trottoirs adaptés aux règles d'accessibilité. Elle suppose une réflexion lourde et coûteuse qui rend difficile sa généralisation.

Dans tous les cas, la zone de rencontre est le seul espace de circulation qui autorise une mixité totale des usagers sur la voirie, tout en donnant la possibilité au piéton de s'approprier l'ensemble de l'espace. L'objectif de son aménagement est de créer une autre ambiance urbaine et d'équilibrer les usages.



Exemple de profils en zone de rencontre



# 03.

## LES AIRES DE STATIONNEMENT PARTICULIÈRES

La MEL a développé des principes d'aménagement pour des typologies de stationnement répondant aux besoins spécifiques des usagers (stationnement PMR) et de certains services urbains (aires de livraison, de transport de fond ou encore de recharge pour les véhicules électriques). Les règles d'aménagement ont été présentées en atelier.

### LA PLACE DE STATIONNEMENT PMR

#### Une offre qui se développe

La réglementation relative au stationnement des véhicules automobiles exige qu'une place de stationnement sur 50 soit réservée aux personnes à mobilité réduite, dans tout projet neuf ou autre projet de requalification globale d'un espace public.

Actuellement, plusieurs centaines d'emplacements de ce type existent dans l'espace public de la Métropole Européenne de Lille. Ils sont réservés aux titulaires de la carte européenne de stationnement. Le parc de places de stationnement réservé aux PMR, évolue et s'adapte lors :

- › du réaménagement ou la création d'espaces publics où, il est obligatoire de parvenir à un quota de 2% de places réservées (loi de février 2005) ;
- › de la formulation de nouvelles demandes de places réservées par les usagers.

#### Les principes d'aménagement

Les principes d'aménagement d'un emplacement de stationnement réservé aux PMR (cf. schémas) sont définis par l'arrêté du 15 janvier 2007 :

- › « il ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 m, et présente une pente et un dévers transversal inférieurs à 2% ;
- › s'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 m permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées dans cet arrêté ;
- › par dérogation à la règle énoncée, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec

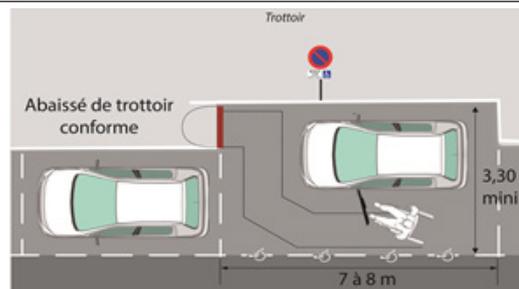


le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2,00 m, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 m comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 m au droit de cet emplacement ;

- › les emplacements réservés sont signalés conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Ils sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du PAVE ;
- › en cas de stationnement payant, les instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition, en position assise comme debout. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement sont situées entre 0,90 et 1,30 m du sol. »

**Cas du stationnement longitudinal à droite dans le sens de circulation (rue à double sens de circulation)**

- › une largeur de 3,30 m au minimum
- › une longueur comprise entre 7,00 et 8,00 m
- › un accès au trottoir de 0,80 m au minimum et un abaissé de bordure de 1,20 m au minimum. La place de stationnement peut être aménagée à niveau avec le trottoir (en plain-pied)

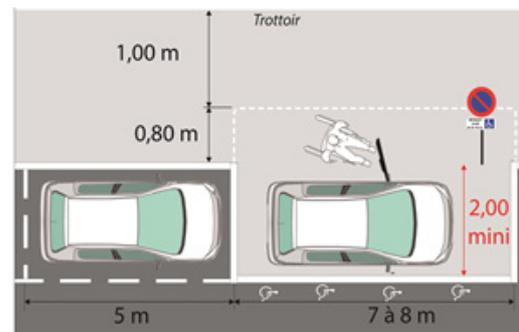


**Cas du stationnement longitudinal à gauche dans les rues à sens unique**

- › une largeur de 2,00m au minimum
- › une longueur comprise entre 7,00 et 8,00m
- › l'espace nécessaire pour la montée/descente dans le véhicule est situé sur le trottoir qui doit donc avoir une largeur minimum de 1,80 m. La matérialisation de la place sur le trottoir doit être repérable et détectable.

Lorsque l'emprise de la place de stationnement et du trottoir est supérieure ou égale à 3,80m, une place de stationnement réservé peut être implantée dans les conditions suivantes :

- › mise en plain-pied de la place
- › matérialisation d'une bande de 0,80m sur le trottoir
- › passage libre de 1,00m minimum au niveau du marquage de la place

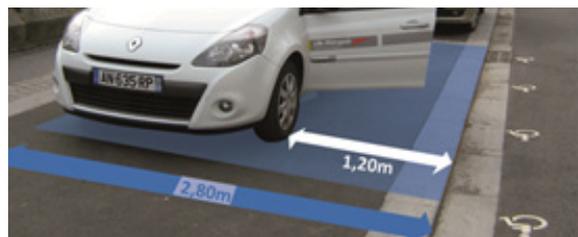


Toutefois, bien que nécessaires, les caractéristiques techniques de mise en œuvre sont difficiles à appliquer, en particulier dans les secteurs où les emprises urbaines sont contraintes. La réalisation de places de stationnement réservé aux normes n'est donc pas toujours possible. La plupart des projets de création de places de stationnement réservé font ainsi l'objet de demandes de dérogation examinées par la Commission

Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité qui réunit chaque mois, outre des fonctionnaires de la DDTM, des associations du monde du handicap, des techniciens, voire des élus locaux. Les services techniques de la MEL et la CCDSA ont ainsi établis neuf configurations de places dérogatoires. Entre 2010 et 2014, plus de 800 dossiers ont obtenu un avis favorable depuis la mise en place des dérogations.



Exemple de place PMR dérogatoire avec descente sur chaussée, de type bande bleue.



Exemple de place PMR dérogatoire, sans descente sur chaussée.

---

## LES AIRES DE LIVRAISON

L'aire de livraison est une réponse à la problématique de la distribution urbaine, en sachant qu'elle ne répond pas à l'ensemble des besoins de livraisons (pour les gros porteurs, les semis...). Par définition, elle est destinée à un arrêt momentané. Elle s'adresse non pas à une catégorie d'utilisateurs mais à un type d'usage, c'est-à-dire une livraison, un déchargement, etc. peut s'y arrêter. L'aire de livraison n'est donc pas réservée aux livreurs professionnels. Les critères restrictifs (poids et dimensions des véhicules, horaires et durée de l'arrêt, conditions d'utilisation...) sont fixés par un arrêté municipal.

Différents principes d'implantation sont tout de même à respecter :

- › positionner en tête de rue et à proximité d'un abaissé de trottoir ;
- › proximité immédiate des établissements à livrer ;
- › faciliter l'accès en permettant le stationnement et marche avant ce qui suppose une longueur suffisante comprise entre 12,00 et 15,00 m ;
- › rendre le cheminement accessible pour les transpalettes.

## LES AIRES POUR LE TRANSPORT DE FONDS

La mise en place d'un emplacement réservé aux véhicules de transport de fonds est autorisée par l'article L2213-3 du Code Général des Collectivités Territoriales. Elle nécessite un arrêté municipal (voir également l'article L2213-1 pour les pouvoirs de police du maire). Cependant il n'existe pas d'obligation à instaurer de manière systématique une aire de transport de fonds à proximité d'un établissement bancaire.

Des préconisations générales sont à suivre en termes de signalisation :

- › signalisation horizontale : marquage par une ligne jaune discontinue pour l'interdiction de stationnement et continue pour l'interdiction d'arrêt ;



Il n'existe pas de quota minimal régulant la création d'aire de livraison. Il est tout de même recommandé d'implanter une aire à partir de 50 mouvements hebdomadaires. L'aire de livraison est obligatoirement marquée d'une croix de couleur en ligne continue, accompagnée par l'inscription du mot « livraison » en jaune.

- › signalisation verticale : implantation d'un panneau d'interdiction d'arrêt et de stationnement complétée par un petit panneau mentionnant « interdit sauf transport de fonds ».



---

## LES AIRES DE COVOITURAGE

Parmi les réflexions engagées pour résorber l'engorgement des réseaux routiers, le covoiturage fait partie du panel des solutions à mettre en place sur le territoire de la MEL.

L'accompagnement du covoiturage s'appuie notamment sur la mise en œuvre des aires de stationnement dédiées à cette pratique :

- › La réalisation d'espaces réservés au covoiturage permet de valoriser et d'encourager un peu plus cette pratique ;
- › Les aménagements d'aires de covoiturage ainsi que leur jalonnement peuvent aussi constituer une « vitrine » des pratiques sur le terrain pour la collectivité.

La première cible visée par le covoiturage concerne les personnes se rendant sur un même lieu de travail ; en effet, d'après les chiffres issus de l'enquête ménages-déplacements de 2010, sur les 1,3 millions de déplacements domicile-travail effectués en voiture, le taux d'occupation des véhicules est de 1,07. Le fait d'augmenter ce taux à 1,17 moyennant une pratique du covoiturage plus soutenue engendrerait à l'échelle régionale, 42 800 déplacements de conducteurs devenus déplacements de passagers, soit 21 400 conducteurs (et véhicules) en moins.

Afin de garantir l'attractivité d'une aire de covoiturage, celle-ci doit répondre à un certain nombre de critères :

- › Etre à proximité des pôles d'habitat, pour mieux répondre aux besoins de déplacements pendulaires domicile-travail ;
- › Se situer à une distance d'au moins 20 kilomètres du lieu de destination ;
- › Etre localisée à un nœud stratégique routier, à proximité immédiate des grands axes (l'accessibilité routière est le facteur déterminant qu'il est possible d'étoffer par l'accessibilité en transports en communs, en vélos).



L'implantation d'une aire de covoiturage suit également les intentions issues du Schéma Directeur de covoiturage pour le Nord et le Pas-de-Calais (étude pilotée par les Départements du nord et du Pas-de-Calais).

En termes d'aménagements, les aires de covoiturage de la MEL sont de capacité variable selon que l'on ait une aire locale (5 à 20 places) ou une aire structurante (entre 20 et 50 places-voiture plus).

La signalisation horizontale des places de covoiturage se différencie par le logo « covoiturezplus.fr ». Ce logo est issu des places de covoiturage aménagées dans le parking des 4 cantons de Villeneuve d'Ascq.



Le jalonnement est systématiquement mis en place, pour permettre une meilleure appropriation de ces aires.

Au regard de la réglementation qui précise l'engagement des collectivités par rapport à cette pratique (article 52 de la loi MAPAM), il s'agit à présent de poursuivre le maillage des aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire métropolitain.

## PRÉCONISATIONS DE L'ATELIER

---

- › Réguler et bien organiser le stationnement est essentiel pour répondre aux besoins que génère l'ensemble des usages de l'espace public.
- › Lorsque le contexte urbain et l'enveloppe budgétaire le permettent, privilégier le stationnement longitudinal sur voirie.
- › Porter une attention particulière aux comforts des trottoirs lors des réaménagements de voiries. Ces réaménagements doivent, pour respecter le Plan de Déplacement Urbain (PDU), favoriser les déplacements en mode doux et prendre en compte les règles accessibilité.
- › Adapter le stationnement au contexte urbain et aux usages : la présence d'habitations, le trafic, le statut de la rue, la présence d'équipements ou de commerces...
- › Poursuivre l'accompagnement des communes par les services techniques de la MEL et la sensibilisation des élus concernant la nécessité de réguler le stationnement, en particulier dans les secteurs résidentiels.

---

## 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