

Cahier n°3

Session 2014-2016

L'Atelier des espaces publics
de Lille Métropole

Les parcs au sol

L'aménagement
des parcs et aires de stationnement
de surface



L'atelier des espaces publics tient à remercier particulièrement Olivier ASSELIN, chargé de mission politique de stationnement à la MEL, pour son accompagnement et sa présentation.

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

Olivier ASSELIN (MEL Dir. Mobilité) / Pauline BEHR (ADULM) / Cécile DURAQUET (MEL Dir. Mobilité) / Eric GAGNAIRE (ADULM) / Amélie GUERRIN (MEL) / Stéphanie HALGRAIN (Ville de Tourcoing) / Sophie KOCH (ADULM) / Jean-Michel MAILLET (MEL Dir. Espace public et voirie) / Vanessa MIODOWSKI (MEL Dir. Espace public et voirie) / Magalie NOURISSON (Ville de Roubaix) / Marc PANIEN (Ville de Lille) / Isabelle REGNIER (MEL Dir. Espace public et voirie) / Mathilde ROUSSELET (MEL Dir. Mobilité) /

Directeur de publication : **Oriol CLOS**

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

Comité de rédaction : **Olivier ASSELIN (MEL), Frédérique DELFANNE (ADULM), Eric GAGNAIRE (ADULM), Sophie KOCH (ADULM)**

Photographies : **ADULM et MEL**

Schémas : **Pauline BEHR & Eric GAGNAIRE (ADULM)**

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

Impression : **AD Concept**

Les parcs au sol

L'aménagement des parcs et aires de stationnement de surface

Après avoir consacré une séance au stationnement longitudinal, le groupe de travail s'est intéressé à l'aménagement du stationnement de surface hors voirie, qui comprend les parcs et les aires de stationnement regroupés par la Métropole Européenne de Lille sous le terme de « parcs au sol ».

Le territoire de la métropole lilloise est ponctué de parcs et d'aires de stationnement aménagés et gérés par les services techniques de MEL au titre des compétences « Parcs et aires de stationnement » et « Espace public et voirie ». La création de cette offre fait partie des actions mises en place dans l'élaboration d'une politique de stationnement imbriquée à celle des déplacements (PDU 2010>2020). Près de 1 000 aires et parcs de stationnement de surface ont été répertoriés sur l'ensemble du territoire métropolitain – aussi bien dans les secteurs centraux, péri-urbains ou ruraux – soit une évaluation comprise entre 50 000 et 60 000 places (près des 2/3 sont gérés par la métropole). La création de cette offre de stationnement permet de répondre en partie à une demande forte mais aussi d'apporter une solution à l'encombrement des espaces publics par les voitures.

Tous les ans, 15 à 20 projets d'aménagement ou de réaménagement sont portés par la MEL. C'est pourquoi, un atelier des espaces publics a été dédié cette forme particulière d'espace public. Après avoir rappelé la gouvernance métropolitaine des aires et des parcs de stationnement, l'Atelier s'est appliqué à formuler des préconisations d'aménagement qui peuvent être considérées comme autant d'éléments de préfiguration pour la réalisation d'un cahier technique de programmation.

- 01. Les parcs au sol : une offre de stationnement
au service d'une politique métropolitaine du stationnement **p.2**
 - Une gouvernance partagée entre les communes et la métropole p.2
 - Des critères à respecter p.4

- 02. Les parcs au sol : un vocabulaire architectural commun **p.5**
 - Une diversité de parcs au sol à harmoniser p.5
 - Des préconisations d'aménagement à partager p.5
 - Dimensionner les places de stationnement et les allées d'accès p.6
 - Garantir une visibilité et l'accès au stationnement p.6
 - Privilégier le traitement paysager des parcs au sol p.7
 - Choisir des revêtements de sol en fonction du contexte et des usages p.8
 - Optimiser le foncier p.9
 - Favoriser des fonctions et usages autres que ceux liés au stationnement p.9

01.

LES PARCS AU SOL : UNE OFFRE DE STATIONNEMENT AU SERVICE D'UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE DU STATIONNEMENT

Au même titre que les transports, la voirie et l'urbanisme, la MEL a la compétence pour créer, à la demande des communes, et gérer les parcs au sol. La création de poches de stationnement public en secteur dense et/ou résidentiel permet de répondre à la demande forte des usagers (résidents, pendulaires, visiteurs) et aussi de libérer les rues et l'espace public, en regroupant et mutualisant l'offre en places de stationnement. A ce jour, dans la métropole lilloise, 1 000 parcs au sol publics ont été identifiés¹ (dont 61% sont communautaires et 36% communaux) offrant au total entre 50 000 et 60 000 places de stationnement. La MEL traite et accompagne 15 à 20 nouveaux projets par an (parfois réaménagement, parfois création ex nihilo) situés aussi bien dans des cœurs de villes que dans des secteurs plus résidentiels.

UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE ENTRE LES COMMUNES ET LA MÉTROPOLE

Avec la loi MAPTAM², la MEL, en matière de stationnement, est compétente dans la construction et la gestion des « parcs de stationnement » c'est-à-dire des parkings payants, en ouvrage ou au sol, dont l'accès est contrôlés par un dispositif, mais aussi des « aires de stationnement » qui se distinguent par l'absence d'aménagements ou de dispositifs spécialement adaptés au parage des véhicules (contrôle d'accès, gardiennage).

Il s'agit d'espaces de stationnement ouverts au public, éventuellement réglementés et situés en dehors du domaine réservé à la circulation (cf. Fig 1). Partie intégrante du domaine public, l'aire de stationnement est soumise au pouvoir de police de circulation et stationnement du maire, qui détermine notamment les zones de stationnement payant. Ainsi, l'offre de stationnement affectée à un usage spécifique, comme celle réalisée au titre des obligations minimales inscrites au règlement du PLU lors d'une construction, n'est pas une « aire de stationnement ». L'aménagement et la gestion des parcs et aires de stationnement font partie des actions

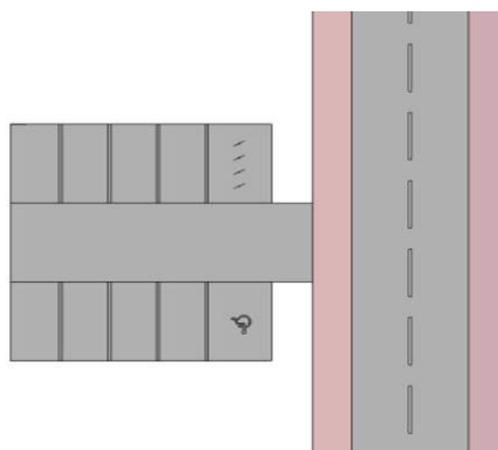


Fig 1. Exemple de parc au sol – source MEL-DEPV

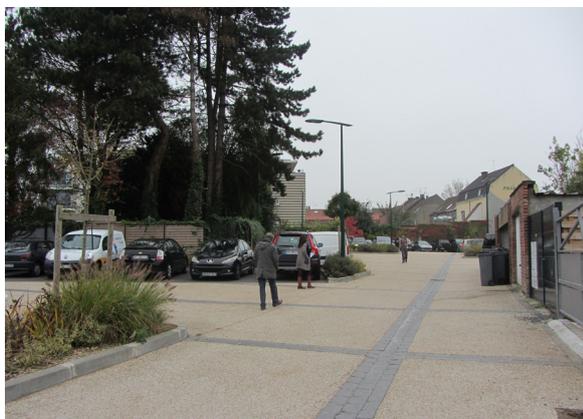
mises en place dans l'élaboration d'une politique du stationnement métropolitaine. Au titre des compétences « Parcs et aires de stationnement » et « Espace public et Voirie », la MEL est chargée de leur réalisation à la demande des communes. Une ligne budgétaire est ainsi consacrée à la création et aux besoins liés aux « parcs au sol » (travaux, acquisitions foncières, maintenance, etc.). Cette expression, propre au territoire, permet de regrouper sous le même terme les aires de stationnement et les parcs de stationnement en surface hors voirie.

1- Recensement des parcs et aires de stationnement de surface (parcs au sol) d'Olivier Asselin, MEL

2- La loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

En somme, « un parc au sol » est un espace de stationnement en surface hors voirie, barriéré ou non, doté d'une entrée et d'une sortie identifiées. Pour y accéder, l'automobiliste doit effectuer une traversée de trottoir, ou du moins quitter l'espace dédié à la circulation.

Les parcs de stationnement liés à des usages particuliers et des équipements (lycée, collège, équipement municipal par exemple) ne rentrent pas dans cette définition et ne sont pas financés par la MEL.



© ADULM

DES CRITÈRES À RESPECTER

La demande de création ou de réaménagement s'effectue à la demande des communes et des acteurs concernés (associations, commerçants) auprès de la MEL qui, après analyse de la faisabilité et de l'opportunité, soumet le projet pour validation à l' élu en charge du stationnement. Pour faciliter l'analyse, la Métropole a défini une série de critères afin d'évaluer la pertinence de créer ou non un parc au sol :

- › la faisabilité technique et réglementaire en lien avec le PLU et les servitudes ;
- › le dimensionnement du parc de stationnement, en fonction des besoins existants et futurs. Ces besoins sont évalués au regard de l'occupation et du fonctionnement de l'offre existante et future dans la zone d'influence du parc de stationnement ;
- › la localisation du parc de stationnement par rapport aux besoins ;
- › le mode de gestion du stationnement dans l'environnement du projet, son évolution envisagée et les moyens de contrôle mis en œuvre ;
- › l'intégration urbaine et paysagère du projet ;
- › le coût total du parc de stationnement comprenant le coût foncier et de la place.

Si l'analyse de l'opportunité est concluante, la MEL inscrit le projet au « schéma directeur de réalisation des parcs et aires de stationnement » qui permet d'enclencher la phase de conception du parc au sol. De la même manière que pour l'analyse de l'opportunité, la MEL a mis en place des critères pour cadrer la conception :

- › l'implantation systématique d'arceaux vélos ;
- › la création systématique de places PMR, 2% de l'ensemble des places de stationnement (1 place au minimum) ;
- › le coût d'objectif est de 3 400€/place (hors coût foncier).

Une fois que ces principes sont intégrés au projet d'aménagement de parc au sol et après la validation de la programmation budgétaire par les élus en charge du stationnement et des espaces publics, ce dernier peut être inscrit au « plan pluriannuel de réalisation des parcs et des aires de stationnement ».

L'Atelier des espaces publics a réagi à la définition de ces critères de conception, particulièrement au coût d'objectif qui n'intègre pas le coût du foncier. Il est essentiel que la collectivité apporte une réponse à la demande en stationnement notamment en réalisant des parcs au sol dans l'ensemble des communes de la métropole et donc en investissant de l'argent public. Cependant, il est constaté que la plupart des parcs au sol ne sont pas payants, et quand ils le sont, ils sont peu contrôlés. L'Atelier s'est positionné pour qu'une réflexion soit engagée par la MEL et les communes concernant le paiement par les usagers des places de stationnement offertes par les parcs au sol.

02.

LES PARCS AU SOL : UN VOCABULAIRE ARCHITECTURAL COMMUN

L'aménagement des parcs au sol est effectué par les unités territoriales du Pôle « Espace public et voirie » en étroite discussion avec les communes. Cependant, il n'existe pas aujourd'hui de guide de programmation spécifique à cette typologie de stationnement. L'Atelier des espaces publics se propose d'initier cette démarche en formulant des préconisations techniques relatives à la conception des parcs au sol afin de faciliter l'écriture du programme et d'accompagner la maîtrise d'ouvrage et le maître d'œuvre, mais aussi de définir un vocabulaire architectural commun propre à cette forme particulière d'espace public qui ponctue le territoire métropolitain. Pour ce faire, l'Atelier s'est appuyé sur l'étude de cinq parcs au sol situés à Tressin, Anstaing, Mouvaux, Baisieux et Lesquin.

UNE DIVERSITÉ DE PARCS AU SOL À HARMONISER

L'analyse comparative des différents parcs au sol montre une grande diversité qui s'illustre aussi bien dans le dimensionnement, le traitement architectural et paysager, que dans l'intégration urbaine de cette forme particulière d'espace public. L'aménagement d'une aire de stationnement à proximité d'une gare n'est pas le même que l'aménagement d'une aire de stationnement située en cœur de ville ou encore en contexte résidentiel périurbain. Si le traitement ne peut être identique, un certain nombre de règles de composition des espaces et un vocabulaire commun d'aménagement doivent être définis. L'élaboration d'un cahier technique de programmation des parcs au sol permettrait d'accompagner et

de compléter la réalisation d'une charte du stationnement inscrite dans la mise en œuvre du PDU approuvé en avril 2011. Ce document a pour ambition de proposer des règles d'harmonisation aux 87 communes du territoire métropolitain, dans les réglementations et le contrôle du stationnement (pouvoir de police du maire), et des principes de coordination des politiques communales avec la politique communautaire relative aux compétences parcs de stationnement, urbanisme, transports et voirie. L'Atelier propose que le volet politique de cette charte soit suivi d'un volet technique qui prendrait la forme d'un cahier de recommandations.

DES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT À PARTAGER

À partir de l'analyse de différentes aires de stationnement, un certain nombre de points de vigilance relatifs à l'aménagement des parcs au sol ont été formulés concernant :

- › le dimensionnement du stationnement groupé ;
- › l'accessibilité de l'aire de stationnement ;
- › l'aménagement paysager et la proportion de végétal ;
- › le choix des matériaux ;
- › l'optimisation du foncier ;
- › les coûts des travaux rapportés à la place de stationnement ;
- › l'accueil d'autres fonctions et d'autres usages.

DIMENSIONNER LES PLACES DE STATIONNEMENT ET LES ALLÉES D'ACCÈS

L'Atelier privilégie le stationnement perpendiculaire (angle à 90° par rapport à l'allée). La disposition perpendiculaire permet une circulation à sens unique ou à double sens dans les allées de circulation et assure ainsi aussi l'accès aux places de stationnement dans une impasse.

Il est proposé que la place de stationnement (cf. Fig 2) respecte un dimensionnement minimal de :

- › 5,50 m en longueur ;
- › 2,50 m en largeur.

Les aires de stationnement doivent être pourvues d'une allée de circulation ayant une largeur privilégiée de 5,50 m qui peuvent être réduite à 5,00 m. Cette largeur permet de garantir un espace suffisant pour accéder aux places de stationnement sans que l'automobiliste recoure à des manœuvres difficiles.

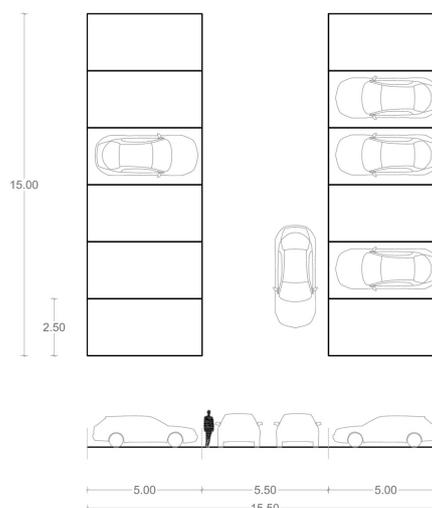


Fig 2. Dimensionnement des places de stationnement

© ADULM

GARANTIR UNE VISIBILITÉ ET L'ACCÈS AU STATIONNEMENT

L'entrée du parc au sol doit être visible depuis la chaussée ainsi que son caractère public. Le parc au sol n'est pas un service offert par la collectivité aux riverains. L'offre en stationnement est ouverte à tout le monde, il est donc indispensable qu'un panneau de signalisation soit installé à l'entrée de cet espace (cf. photo1).

Il est préconisé que les parcs au sol soient organisés de manière à permettre l'entrée et la sortie des véhicules en marche avant sans causer ni danger ni gêne excessive à la circulation. Pour permettre l'accès des véhicules, le trottoir sera abaissé et aménagé en bateau (photo 2). Le nombre de croisements (entrée et sortie des voitures) avec le trottoir sera minimal.



Photo 1

© ADULM



Photo 2

© ADULM

PRIVILÉGIER LE TRAITEMENT PAYSAGER DES PARCS AU SOL

En plaçant le végétal au cœur de l'aménagement, les parcs au sol peuvent constituer autant de micro-paysages et de fait devenir un véritable support pour le développement du végétal dans l'espace public de la MEL. L'aménagement du stationnement de surface hors voirie est très souvent à dominante minérale alors que la présence du végétal a pour effet d'atténuer l'impact visuel de la présence de la voiture et d'ouvrir au moins symboliquement cette typologie d'espace à d'autres usages. Le végétal permet d'éviter également l'imperméabilisation des sols.

Les prescriptions de l'article 12 « Traitement paysager des aires de stationnement » du règlement des PLU préconisent que « toute aire de stationnement au sol de plus de 150 m² doit être plantée à raison d'un minimum d'un arbre de haute tige par tranche complète de quatre places, en disséminant ces arbres [...] ». Cela signifie :

- › aucun arbre exigé pour une aire de 1 à 3 places ;
- › un arbre pour une aire de 4 à 7 places ;
- › deux arbres pour une aire de 8 à 11 places ;
- › trois arbres pour une aire de 12 à 15 places, etc.

Bien que cette déclinaison législative du traitement paysager des aires de stationnement dans les espaces privés ne soit pas suffisante et peu qualitative, ces règles pourraient servir de référence pour généraliser



Photo 3 - Traitement paysager d'un parking

© ADULM

et ainsi augmenter la présence d'arbres et de végétaux dans les parcs au sol.

En amont du projet, il est souhaitable qu'un diagnostic urbain et paysager soit mené pour déterminer l'établissement d'un parc au sol et pour l'adapter au contexte urbain dans lequel il est inséré (dense, périurbain, rural). Ce dernier n'est pas seulement un espace qui offre à l'automobiliste une place où se garer mais c'est aussi un espace public, traversé par de multiples usagers, qui doit s'intégrer harmonieusement à l'environnement existant.

CHOISIR DES REVÊTEMENTS DE SOL EN FONCTION DU CONTEXTE ET DES USAGES

Les revêtements de type sable, gravier, gravillons, terre battue, herbe, doivent être évités car ils sont laborieux à entretenir et à pratiquer. Ils sont sensibles aux intempéries et à l'érosion, et rendent difficile la circulation des voitures, des piétons et des personnes à mobilité réduite.

L'enrobé est généralement privilégié (cf. Photo 6) mais la maîtrise d'ouvrage peut faire le choix d'un revêtement de sol plus qualitatif – et donc plus couteux – pour la conception d'un parc au sol en contexte urbain (cf. photo 4) plus sollicité et remplissant différentes fonctions.

Dans un contexte périurbain ou encore lorsque le parc au sol est à proximité d'un espace vert, il est possible d'imaginer un revêtement engazonné. Cette solution permet de participer au développement d'une approche paysagère du projet tout en garantissant le stationnement de véhicules légers. (cf. photo 5)



Photo 4 - Exemple de revêtement

© ADULM



Photo 5 - Exemple de site engazonné

© ADULM



Photo 6

© ADULM

OPTIMISER LE FONCIER

L'acquisition foncière nécessaire à la réalisation d'un parc au sol représente un coût important pour la collectivité. Cela suppose qu'une réflexion soit menée au préalable pour optimiser le foncier. La surface totale des parcs au sol ramenée au nombre de places de stationnement constitue un ratio intéressant pour analyser cette optimisation. Pour les parcs au sol analysés, la moyenne est de 34 m² de foncier pour l'aménagement d'une place de stationnement. Idéalement, cette ten-

dance doit être réduite à 25-30 m². L'offre en places de stationnement doit également être en corrélation avec la demande des usagers pour éviter les situations de sur- et de sous-dimensionnement.

Au sein d'un parc au sol, l'aménagement du stationnement doit être délimité par du marquage au sol pour éviter le stationnement anarchique, consommateur d'espace et inesthétique.

FAVORISER DES FONCTIONS ET USAGES AUTRES QUE CEUX LIÉS AU STATIONNEMENT

En amont du projet, il est important d'imaginer que les parcs au sol puissent remplir d'autres fonctions que celles liées au stationnement. Les parcs au sol au cours d'une journée ne sont pas systématiquement occupés par la voiture. Pour favoriser l'utilisation de l'espace par d'autres usagers quand celui-ci est libéré des voitures, il est nécessaire d'éviter de dessiner des bordures pour l'aménagement des places de stationnement. Il est souhaitable, qu'un parc au sol, notamment en secteur résidentiel, puisse se transformer en aire de jeux improvisée pour les enfants et les jeunes qui habitent à proximité en veillant à éviter les conflits d'usages et à préserver la tranquillité des riverains.

Au regard du coût que représente pour la collectivité l'aménagement des aires de stationnement, souvent non payantes ou sinon peu contrôlées, il est pertinent d'imaginer que ces espaces publics puissent remplir des fonctions non dédiées à la voiture et apporter une réponse au développement d'autres usages : la tenue d'un marché hebdomadaire, une aire de jeux les jours fériés, l'accueil de fêtes collectives des riverains, etc. En somme, que les aires de stationnements puissent fonctionner comme des places publiques lorsqu'elles sont libérées de la présence des voitures.

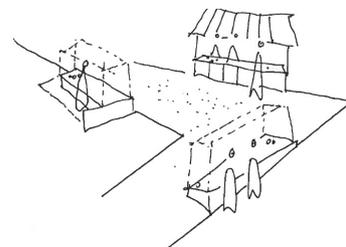
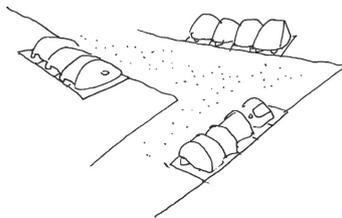
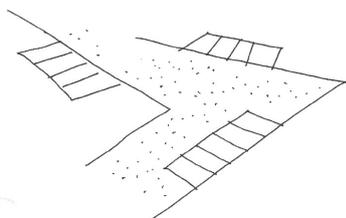


Fig 3.

© ADULM

L'amélioration de la qualité des espaces publics est un maillon essentiel du renforcement de l'attractivité métropolitaine. 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 pour les espaces publics majeurs. L'effort mérite aujourd'hui d'être élargi aux espaces publics ordinaires, en s'intéressant à leurs composantes simples qui, abordées de façon systémique, constituent des leviers efficaces 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 opérationnelles 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 de constituer un « relais » permettant de diffuser plus largement les idées générées en Atelier 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 de 2014 à 2016 a permis d'aborder différentes thématiques :

- Cahier n°1 : Le banc-relais
- Cahier n°2 : Le stationnement longitudinal
- Cahier n°3 : Les parcs au sol
- Cahier n°4 : Le stationnement dans les espaces contraints
- Cahier n°5 : Le verdissement des pieds de façades
- Cahier n°6 : L'arbre en ville
- Cahier n°7 : L'éclairage urbain
- Cahier n°8 : Les sanitaires publics



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE