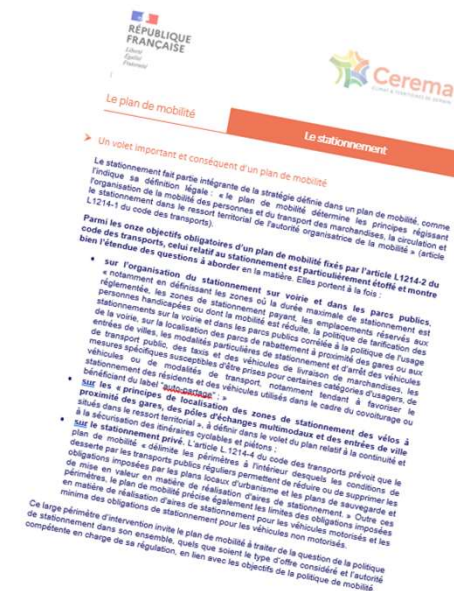


L'importance du stationnement dans les plans de mobilité

Programme national de soutien à la planification de la mobilité

Emmanuel Perrin, Cerema



Flash réseau du
19 mai 2026

LE STATIONNEMENT, UN VOLET IMPORTANT ET CONSÉQUENT D'UN PLAN DE MOBILITÉ

Parmi les obligations fixées par le Code des transports, l'étendue des questions à aborder dans un plan de mobilité est particulièrement étoffée pour le stationnement

- L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics
 - Le stationnement en intermodalité, notamment pour les vélos
 - Le stationnement privé
- **Traiter la question de la politique de stationnement dans son ensemble, quels que soient le type d'offre et l'autorité compétente en charge de sa régulation, en lien avec les objectifs de la politique de mobilité**

Article L1214-2

Le plan de mobilité vise à assurer : (...)

7° **L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, **la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes**, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label **"auto-partage"**

Article L1214-2-1

Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également **les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville** situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

Article L1214-4

Le plan de mobilité **délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées** par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, **les limites des obligations imposées** par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et **les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés**.

UN VOLET STATIONNEMENT À PORTÉE PRESCRIPTIVE

Les orientations et les principes fixés par le plan de mobilité en matière de stationnement s'imposent à plusieurs plans ou décisions

- **Les plans locaux d'urbanisme (PLU)** et les documents en tenant lieu sont soumis à une exigence de compatibilité avec les plans de mobilité
 - *Une obligation qui porte en particulier sur les prescriptions faites par le plan de mobilité en matière de réalisation d'aires de stationnement privé*
- **Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement** ainsi que **les actes relatifs à la gestion du domaine public routier** sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de mobilité, dans les délais qu'il fixe (article L1214-5)

Pour mémoire

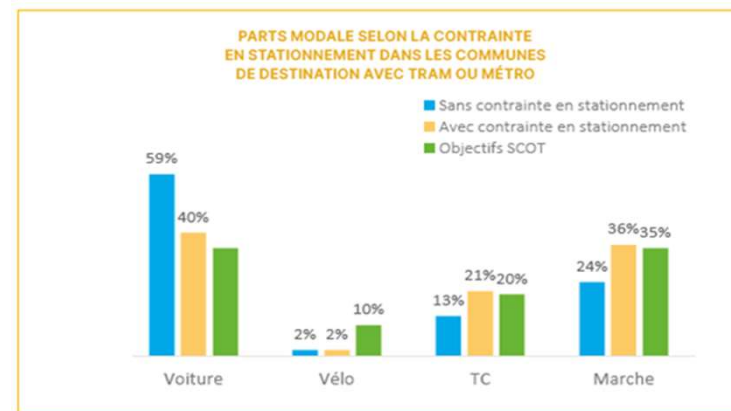
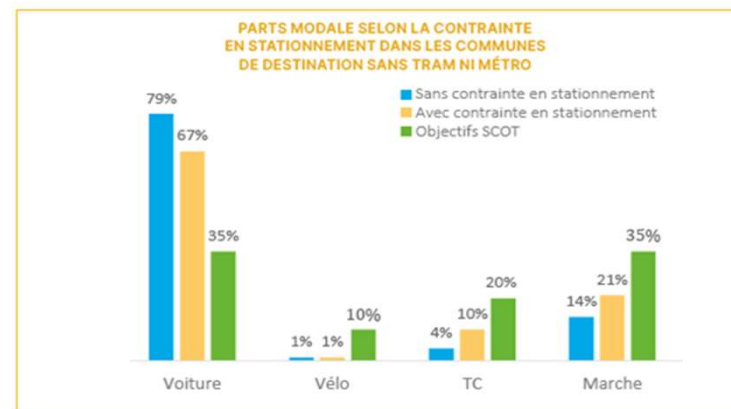
Pour rendre le plan de mobilité plus réactif par rapport aux mesures à prendre en matière de stationnement, la LOM a introduit la possibilité pour une autorité organisatrice de la mobilité de **modifier le plan d'actions de son document de planification sans avoir à mettre à jour la totalité du plan**. Cette modification, permise **uniquement pour des dispositions relatives au stationnement, à la circulation et à l'usage partagé de la voirie**, doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement et de participation du public.

RAPPELER LES ENJEUX LIÉS AU STATIONNEMENT

Plusieurs enjeux relatifs au stationnement sont à prendre en compte

- **Un enjeu de mobilité** : les contraintes de stationnement imposées aux automobilistes jouent un rôle prépondérant dans l'atteinte du premier objectif du plan de mobilité, à savoir la diminution du trafic automobile
- **Des enjeux d'articulation avec les politiques d'urbanisme et d'aménagement** : occupation de l'espace public, qualité du cadre de vie, attractivité et dynamisme économique des territoires
- **Mais aussi un enjeu interne au stationnement** : coordination et cohérence des actions qui portent sur les différents volets de l'offre de stationnement (voirie, parcs, parc-relais, privé) et qui renvoient à différentes compétences (pouvoir de police du maire, parcs et aires de stationnement, AOM...)

Plan de mobilité horizon 2035 de la Métropole Européenne de Lille



Source : EMD2016 – Métropole Européenne de Lille

RAPPELER LES ENJEUX LIÉS AU STATIONNEMENT

Plusieurs enjeux relatifs au stationnement sont à prendre en compte

- **Un enjeu de mobilité** : les contraintes de stationnement imposées aux automobilistes jouent un rôle prépondérant dans l'atteinte du premier objectif du plan de mobilité, à savoir la diminution du trafic automobile
- **Des enjeux d'articulation avec les politiques d'urbanisme et d'aménagement** : occupation de l'espace public, qualité du cadre de vie, attractivité et dynamisme économique des territoires
- **Mais aussi un enjeu interne au stationnement** : coordination et cohérence des actions qui portent sur les différents volets de l'offre de stationnement (voirie, parcs, parc-relais, privé) et qui renvoient à différentes compétences (pouvoir de police du maire, parcs et aires de stationnement, AOM...)

Plan de mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie

Créer une base de données métropolitaine du stationnement permettant de :

- Disposer d'un référentiel de l'offre des différents types de stationnement, qu'elle soit publique ou privée (= objectiver les capacités de stationnement) ;
- Objectiver les pratiques ;
- Harmoniser la donnée à l'échelle du territoire.

Constituer un comité stationnement associant communes, Métropole, Rouenn Normandie Stationnement et tous autres acteurs du stationnement.

Plan de mobilité des territoires lyonnais

Action n° 3

Partager les connaissances et les retours d'expérience sur le stationnement automobile



Communes, Métropole de Lyon, EPCI



Réalisations avant 2030

- ▶ Créer une instance d'échanges sur le sujet du stationnement, regroupant la Métropole et les communes, pour partager les enjeux et difficultés de mise en œuvre d'une politique de stationnement selon les spécificités territoriales ainsi que les exemples de bonnes pratiques.

Sur l'ensemble du ressort territorial :

- ▶ Mettre en place un observatoire du stationnement afin de capitaliser et de partager les connaissances communes, via un recueil des éléments fournis par les différents acteurs du stationnement. Cet observatoire portera sur des aspects :

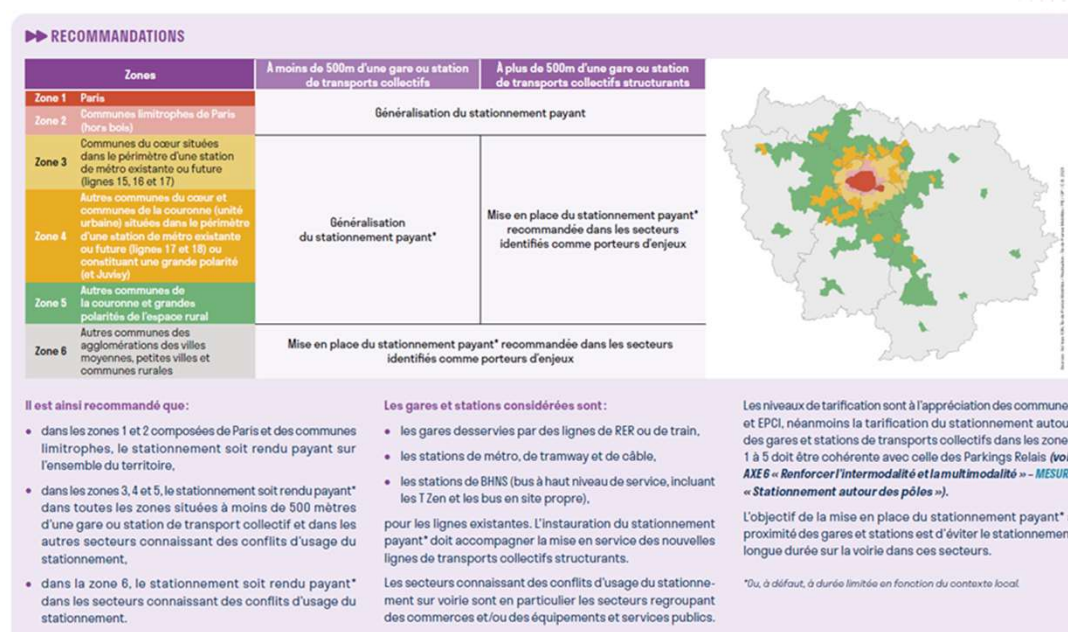
- **quantitatifs** (offre, usage) ;
- **réglementaires** (tarifications, mise en place de normes de stationnement dans les Plans Locaux d'Urbanisme) ;
- **de recommandations** sur les différents types d'aménagements ou d'utilisation (personnes à mobilité réduite, covoiturage, autopartage).

LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE ET DANS LES PARCS PUBLICS

Plan des mobilités en Ile-de-France 2030

Il est demandé au plan de mobilité de définir

- **Les zones** où le stationnement sur voirie a vocation à être réglementé
- **Les principes de tarification** du stationnement selon les différentes offres
- **Des mesures spécifiques** pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport : réglementation ou réservation de places



Zonage construit en fonction de la desserte en transports collectifs et des centralités définies dans le Schéma directeur de la Région Ile-de-France

Zonage également valable pour les mesures de déploiement de stationnement vélo et de régulation de l'offre privée

LE STATIONNEMENT EN INTERMODALITÉ

Certains plans intègrent de véritables schémas de développement du stationnement de rabattement

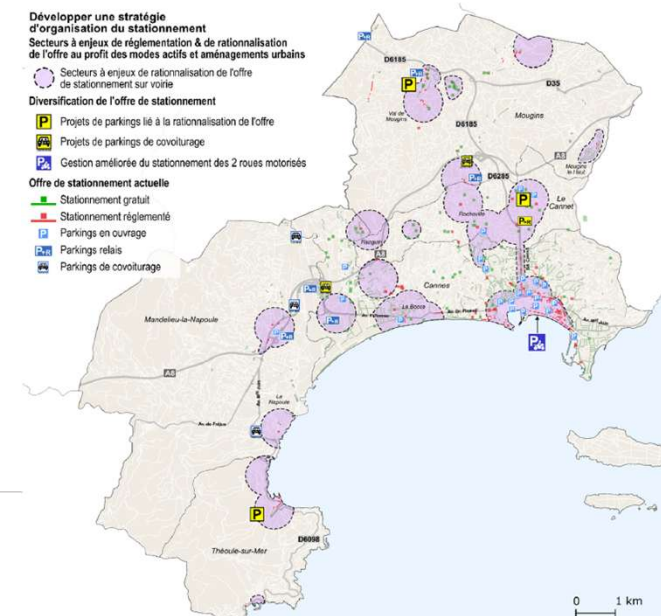
- Sous toutes ses formes : P+R, stationnement vélo, aires de covoiturage...
- Parfois en lien avec une stratégie plus globale d'accessibilité du territoire et une approche globale de l'offre de stationnement
- Un principe encore peu développé : favoriser l'accès des P+R aux personnes qui en sont le plus éloignées

Plan de mobilité de Grand Lac

2/ Equiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minima de part modale

PEM	Entrants/j actuel sur un jour de semaine (source Région AuRA 2022)	Stationnement vélo actuel (nbre de stationnement vélo par jour) (source Région AuRA 2022)	Entrant / j à minima à horizon PDM	Part modale cible en rabattement avec stationnement en gare	Besoins en stationnements à minima (base rotation 1,2 vélo par place offerte)
Gare d'Aix-les-Bains	3 636	100 (113)	4 500	10 %	375 places vélo
Gare d'Albens	308	12 (6)	500	5 %	21 places vélo
Gare de Chindrieux	54	4 (3)	70	5 %	3 places vélo
Gare de Grésy-sur-Aix	60	8 (0)	400	7 %	24 places vélo
Gare de Vions-Chanaz	48	4 (4)	60	5 %	3 places vélo
Gare de Viviers-du-Lac	40	4 (2)	400	7 %	24 places vélo
Total Grand Lac	4 146	132 (128)	5 930 (+ 43 % de fréquentation des gares)	Entre 5 et 10 %	450 places (+ 240 % de l'offre de stationnement vélo)

Plan de mobilité de Cannes Pays de Lérins



LA RÉGULATION DU STATIONNEMENT PRIVÉ

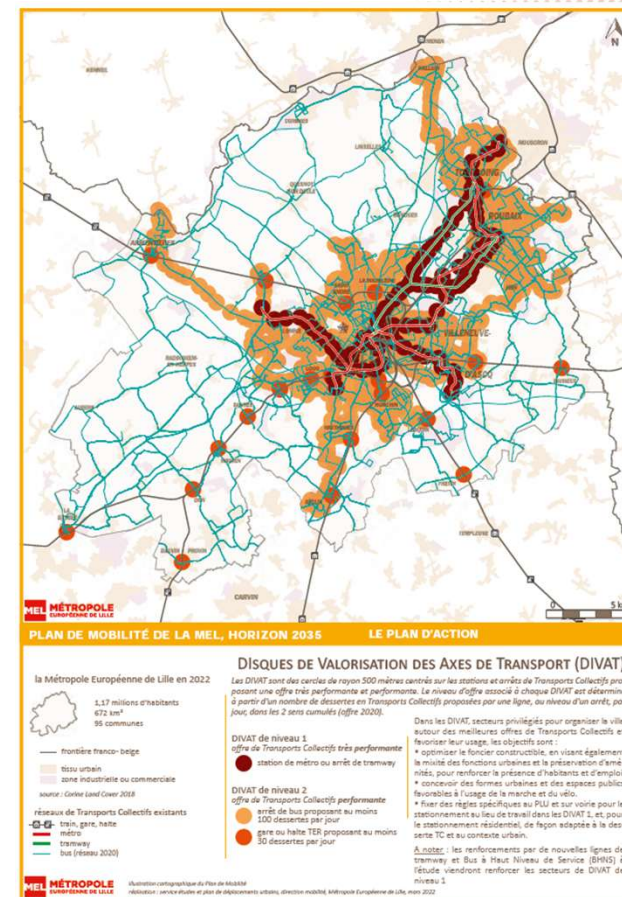
Afin de délimiter « les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées (...) en matière de réalisation d'aires de stationnement », le plan de mobilité doit définir un zonage qui traite

- De la qualité de la desserte en transports collectifs
- Des périmètres d'application
- De son évolution dans le temps

Au-delà de la définition d'un zonage, le plan de mobilité a vocation à venir encadrer la production nouvelle de stationnement privé pour les voitures ou les vélos, en lien avec les objectifs de mobilité qu'il fixe

- En évaluant l'intérêt de renforcer les obligations légales existantes (du Code de l'urbanisme pour le stationnement automobile et du Code de la construction et de l'habitat pour le stationnement vélo)
- En mobilisant les possibilités d'encadrement des normes qui seront prescrites par les PLU
 - Instauration et encadrement des normes plafond pour les bâtiments autres que d'habitation
 - Bornes maximales des normes plancher pour les logements

Plan de mobilité horizon 2035 de la Métropole Européenne de Lille



Le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille définit des disques de valorisation des axes de transport (DIVAT) dans lesquels :

- la qualité de la desserte en transport collectif implique de réguler le stationnement privé, mais aussi de réglementer le stationnement sur voirie, d'aménager les espaces publics en faveur des modes actifs et de mener des politiques d'optimisation foncière et de renouvellement urbain
- Concernant la qualité de la desserte, l'offre est considérée performante quand une ligne desservant un arrêt de bus propose plus de 100 dessertes par jour dans les deux sens ou quand une gare ou halte TER propose plus de 30 dessertes quotidiennes

ALLER PLUS LOIN...

Le plan de mobilité peut enfin être l'occasion pour une AOM d'influer davantage sur les politiques de stationnement en portant

- Des principes de limitation voire de réduction de l'offre de stationnement
- Des préconisations relatives à l'aménagement des espaces de stationnement
- Une meilleure coordination des actions, par exemple entre régulation du stationnement et offre de services de mobilité

Deux exemples de préconisations portant sur l'aménagement du stationnement

Le plan de mobilité des territoires lyonnais prévoit de proscrire les stationnements en « épi » et en « bataille » dans le cadre des réaménagements de voiries et d'espace public, dans la mesure où ce type d'aménagement est davantage consommateur d'espace.

Le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille indique qu'en cas de création nouvelle de places de stationnement sur l'espace public, la plantation d'un arbre (ou la création de 25 m² de surface éco-aménageable) pour 4 places sera systématiquement prévue afin de rééquilibrer l'espace public au bénéfice de la transition écologique.

Plan de mobilité de Grand Lac

3/ Mettre en place une réglementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales

Selon les plages soit le stationnement est payant, soit c'est la plage soit l'ensemble est gratuit.

Il est proposé de mettre l'ensemble des parkings de stationnement payant au même tarif aux abords du Lac du Bourget à 3 € par jour et par véhicule.

Les recettes générées permettront en lien avec l'action 2.1 de développer une offre de bus des plages.

Ainsi, environ 100 000 Km de bus seront financés par les recettes du stationnement des plages soit environ 2 000 services A/R le long du Lac du Bourget.

Sur la période du 15 juin au 15 septembre, ce sont 22 services A/R qui pourraient être mis en place pour desservir gratuitement les plages du Lac du Bourget.

ALLER PLUS LOIN...

Les témoignages de :

- Zélia HAMPIKIAN et Anne CHOBERT, Ile-de-France Mobilités
- Olivier ASSELIN, Métropole Européenne de Lille

