

## FAQ

### Le stationnement, levier de la mobilité

#### Temps d'échange n°1 : Réhabiliter le stationnement existant et ainsi mieux partager l'espace

- Les atouts d'une politique de stationnement adaptée aux territoires peu denses  
Quentin Andrieux et Sébastien Trejbal – Cerema
- Retour d'expérience sur la réhabilitation du centre-ville d'Orbec  
Etienne Bonamy - Agence Arc en Terre pour la mairie d'Orbec.
- Présentation de l'étude « Accompagnement des politiques de réduction du stationnement dans les centres de villes moyennes/rurales »  
Dominique Etienne – DDTM de la Manche

*Christophe Le Guern (Mobility) fait remarquer que la compétence du stationnement n'est pas forcément du ressort de ceux qui font les plans de mobilités.*

Le Cerema confirme cette observation. Pour autant, il ne s'agit pas vraiment d'un problème. Agir en concertation, notamment au niveau des documents d'urbanisme, est la solution pour avoir une politique de stationnement cohérente sur l'ensemble du territoire. La concertation entre les différents acteurs du territoire : la commune, l'intercommunalité, voire plus haut est le facteur de réussite.

*Christophe Le Guern (Mobility) indique que par expérience, il n'est pas toujours facile de concilier intérêt local et intérêt global au niveau d'un territoire. En environnement urbain dense regroupant plusieurs communes, le stationnement est un élément de report modal primordial qui ne va pas toujours dans le sens des préoccupations à l'échelle d'une seule commune. La bonne entente des acteurs est effectivement le facteur clé de réussite.*

*Frédéric Nicolaïdis (Fabmob) souligne qu'il semble difficile de parler de stationnements en général alors que certains acteurs favorisent l'usage de la voiture (grands centres commerciaux), d'autres le report modal (parking relais, pôles d'échange multimodaux...).*

Le Cerema indique qu'effectivement l'usage de l'automobile est prépondérant dans et vers cette typologie de commerces. Le travail à mener porte à la fois sur la question de la place du piéton dans ces espaces et celle de leur desserte. Une anticipation via les documents de planification et une intégration de la question des déplacements dans les autorisations commerciales sont nécessaires. Enfin, plusieurs enseignes commerciales ont intégré l'implantation de « petits » centres commerciaux en cœur de ville.

La DREAL mentionne la loi climat résilience qui prévoit la division par deux du rythme d'artificialisation des sols d'ici 2030 et notamment l'interdiction d'implanter de nouveaux centres commerciaux sur des sols naturels ou agricole, avec aucune dérogation pour les plus de 10 000 m<sup>2</sup>. Il s'agit donc un geste très fort du législateur qui laisse à penser que cette dichotomie actuelle va rapidement prendre fin.

Plusieurs questions font suite au retour d'expérience sur la réhabilitation du centre-ville d'Orbec :

- *Sylvain Edorh (Communauté d'Agglomération Seine-Eure) interroge sur le type de contrôle mis en œuvre pour la zone bleue.*
- *Frédéric Nicolaïdis (Fabmob) relève l'intérêt du projet pour le piéton et souligne le gain en termes de qualité de vie. Il questionne sur l'approche de stationnement poursuivi concernant les besoins de la logistique et notamment la cyclo-logistique.*
- *Clémentine Chanoni (Mobyliis) souhaite connaître la distance supplémentaire à parcourir pour les clients des commerces suite au déplacement des places de parkings. Elle interroge sur la distance sur la distance supplémentaire « acceptable » dans le cadre de ce type de projet.*



d'aménagement au niveau de la centralité, entre l'entrée de ville vers l'église, est d'environ 450 mètres pour une surface aménagée d'environ 3,6 Ha.

- Quelques phases de test préalables aux travaux ont été réalisées. Ces tests concernant la mise en place d'une circulation en sens unique se sont avérés concluants.
- Concernant le vélo, l'artère principale est une zone urbaine à 30 km/h, ce n'est pas une zone de rencontre. Le débat a eu lieu avec les élus, le passage en zone de rencontre est envisageable dans un second temps. En entrée de ville, avant la zone de stationnement, l'ensemble de l'avenue du Général de Gaulle a été requalifiée sur 900 ML. Une voie verte a été aménagée. Un lien avec la voie cyclable de la vallée de l'Orbiquet est projeté.
- Le stationnement en épi a donné lieu à nombre de débats avec les élus et lors des réunions publiques. Compte tenu d'antécédents sur d'autres aménagements avec une incompréhension sur les stationnements en épis en marche arrière, les élus ont préféré un stationnement épis en marche avant, ce qui n'est pas optimal d'un point de vue sécurité de la sortie des véhicules, mais qui facilite l'accès.
- La réutilisation des pavés anciens du point de vue de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) interroge. Les pavés sont placés sur les espaces centraux. L'ensemble des périphéries et des pieds des commerces sont traités en bétons lisses ou en pavés neufs afin de faciliter la circulation des PMR.



***Olivier Asselin (Métropole Européenne de Lille) revient sur la question des contrôles de stationnements, et interroge sur l'articulation entre le plan de mobilité (PDM) et le pouvoir de police du maire.***

Le Cerema indique qu'en principe le pouvoir de police est rendu compatible avec les PDM, ces derniers comportant des objectifs d'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics, la définition des zones où la durée maximale du stationnement est réglementée, des zones de stationnement payant et les emplacements PMR, etc.

*Olivier Asselin rappelle que le Cerema avait fait un diagnostic des PDU qui montrait qu'en réalité ceux-ci étaient peu ou pas prescriptifs en matière de stationnement. D'autre part, il indique que les PDU / PDM ont une durée de vie de 10-15ans, et qu'aucune obligation de mise en conformité de ces plans n'est en vigueur. La loi laisse donc encore la possibilité de ne pas être très prescriptif. Enfin, les travaux du Cerema sur le sujet commençant à dater, il fait part d'un intérêt pour une mise à jour et qui permettrait de mesurer l'appropriation par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des possibilités offertes par la loi.*

Le Cerema note la demande d'Olivier Asselin.

La DREAL conclut qu'effectivement la loi n'est pas très prescriptive, on ne peut de toutes façons pas contraindre les collectivités à mener de telles politiques contre leur gré. On observe cependant que les mentalités sur ces sujets évoluent rapidement.

## **Temps d'échange n°2 : Le stationnement au service du covoiturage**

- Le covoiturage en France et en Normandie  
Sylvain Renaud – DREAL Normandie
- Retour d'expérience sur une politique de mise en place d'un réseau d'aires de covoiturage  
Alexandre Modena – Conseil départemental de l'Eure

*Clémentine Chanoni (Mobyliis) interroge la DREAL suite à sa présentation. La cartographie des aires de covoiturage est-elle rattachée aux systèmes GPS afin d'apparaître en tant que services sur des applications ?*

La DREAL indique que les aires de covoiturage ont été référencées en se basant sur le format proposé par le site data.gouv.fr. Ce site a vocation à être utilisé par n'importe qui pour monter des services. Chaque aire est géo-référencée (soit l'entrée de l'aire, soit le centre de l'aire). La base de donnée est évolutive et pourra être adaptée en fonction des besoins qui remonteront.

*Suite à la présentation du Conseil départemental de l'Eure, Valérie Soret (DDTM 29) demande si le département assure l'entretien des places de covoiturage positionnées sur le parking d'un supermarché.*

Le Conseil départemental de l'Eure n'assure pas l'entretien du bitume de ces places de covoiturage. Il assure uniquement l'investissement initial. Il n'assure pas non plus l'entretien des panneaux positionnés. Au bout d'un an, ils sont rétrocédés à la commune.

*La ville de Vaison-la-Romaine indique disposer d'une aire de covoiturage inutilisée. Elle interroge sur l'apport du numérique pour favoriser son utilisation ?*

Alexandre Modena témoigne que le département de l'Eure dispose d'un site dédié au covoiturage, où les aires apparaissent. Pour autant, ce site est peu utilisé, le département a été pénalisé dans son développement par la loi Nôtre et la loi d'orientation des mobilités (LOM). Le département pousse ses communications sur les sites de covoiturations développés par d'autres.

Il indique ensuite que dans l'Eure, la sous-utilisation d'une aire n'est pas due à un déficit d'opérations de communication, mais à un problème de configuration ou de visibilité physique (et pas numérique).

*Christophe Le Guern (Mobility) informe qu'une étude de signalisation dynamique lumineuse pour le stationnement covoiturage en voirie est en cours.*

*Olivier Asselin (Métropole Européenne de Lille) interroge la DREAL sur les réflexions sur le « signe distinctif » permettant de réserver des places aux véhicules covoitureurs sur voirie.*

La DREAL interroge la DGITM suite au webinaire. Aucune disposition réglementaire ne permet pour l'heure de sanctionner le stationnement gênant sur emplacements réservés aux véhicules des usagers des transports publics de personnes, ou à des véhicules munis du signe distinctif de covoiturage. Pour comparaison, cela est rendu possible pour l'autopartage par l'article R417-10 du code de la route<sup>1</sup> complété par le code de la procédure pénale<sup>2</sup>. Le Ministère n'a pas pour l'heure porté de décret, car il a reçu peu de demande des territoires de s'inscrire dans ce dispositif.

## **Temps d'échange n°3 : Mettre en œuvre du stationnement électrifié en milieu rural**

- La politique de l'État en faveur de l'électrification du stationnement  
Cyrille Gachignat – DREAL

1 [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000039278148/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039278148/)

2 <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000025982581/2012-08-01>

- Retour d'expérience sur l'électrification du stationnement dans de petites collectivités  
Alban Raffray – SDEC Énergie

*Olivier Asselin (Métropole Européenne de Lille) interroge la DREAL sur la publication de l'arrêté relatif à l'accessibilité des places équipées de bornes IRVE. Confirmez-vous que la position du Ministère de la transition écologique est qu'en l'attente, 100% des places aménagées sur voirie doivent répondre aux normes d'accessibilité PMR ? Il indique que ceci qui constitue un frein majeur à l'implantation d'IRVE pour tout ce qui est stationnement longitudinal.*

*Caroline Faucher (DDT 63) interroge la DREAL sur les obligations de mise en place de bornes de recharges sur les parkings de covoiturage à proximité d'autoroutes qui pourraient être créés, notamment dans le nouveau CP 2022-2026.*

La DREAL indique que l'arrêté été en consultation en juillet 2020. Sauf erreur, il n'a pas été publié depuis. La DREAL interroge la DGITM suite au webinaire sur ces deux questions assez techniques.

Plusieurs questions font suite à la présentation de SDEC Énergie.

*Thierry Rabjeau (CDC Cœur du Perche) interroge sur les modalités de travail de la gestion des maillages, en lien avec les autres départements ou régions limitrophes.*

Alban Raffray indique que des échanges réguliers ont lieu avec les opérateurs des autres départements de la région. Pour exemple, les études préalables à l'élaboration des schémas directeurs de déploiement des infrastructures de recharges sont réalisées dans le cadre d'un groupement de commandes avec l'ensemble des syndicats d'énergies normands ; de ce fait, un véritable travail collaboratif et complémentaire se met en place.

Les collaborations extra régionales se caractérisent également par la conclusion d'accords d'itinérances qui permettent à des utilisateurs de réseaux de bornes limitrophes ou plus éloignés de pouvoir bénéficier des services de recharges proposés et inversement, les abonnés peuvent également utiliser d'autres réseaux avec leur carte Mobisdec.

*Valérie Soret (DDTM 29) souhaite des précisions quant aux bornes de recharges pour les vélos à assistance électrique (VAE).*

Pour le moment, l'action du syndicat reste expérimentale et répond aux demandes de quelques collectivités qui souhaitent installer sur leur territoire une borne de recharges pour VAE. Le syndicat s'occupe de l'installation ; apporte une aide financière à l'investissement et se charge de l'exploitation. À terme, il pourrait être décidé de réaliser comme pour les bornes de recharges pour voitures électriques, un schéma directeur de déploiement de bornes pour VAE.

*Olivier Asselin (Métropole Européenne de Lille) questionne la politique de majoration la nuit, notamment pour la recharge en zone résidentielle. Comment identifier un véhicule thermique d'un véhicule électrique, sans accès au système d'immatriculation des véhicules (SIV), les agents de police n'ayant pas accès à cette base.*

Le système de majoration fonctionne aussi la nuit. Les emplacements réservés pour les bornes ne sont pas des places de stationnement mais des places de rechargement donc :

- Dans l'absolu, peu importe qu'un véhicule soit thermique ou électrique dès l'instant où il n'est pas branché, on ne peut pas appliquer de pénalité car aucune charge n'a été lancée mais la police peut verbaliser car il n'a pas à stationner sur l'emplacement réservé à la recharge.
- Si un véhicule électrique reste branché mais qu'il ne recharge plus – il immobilise le service et le système le détecte. De ce fait, l'application de la pénalité est automatique.

Pour l'avenir, la question doit se poser effectivement, avec les usagers qui n'auront pas la possibilité de se recharger à domicile et qui souhaiteront mettre leur voiture en charge durant la nuit, éventuellement sur la voie publique.

Le réseau a vocation à évoluer. Il faudra sûrement renforcer la recharge de faible puissance nocturne en y adossant une tarification adaptée. Cette problématique est plutôt spécifique aux collectivités urbaines dans lesquels l'habitat collectif est plus développé.

*Clémentine Chanoni (Mobyliis) demande si le SDEC ouvre son dispositif aux services de type Clem<sup>3</sup>.*

à titre expérimental, quelques bornes ont été mises à disposition de services d'auto-partage portés par des collectivités :

- 2 points de charges en milieu rural (service adossé au système Clem')
- 2 points de charges en milieu urbain

Il faut toutefois rester vigilant, car on peut arriver à des conflits d'intérêt entre le service d'auto-partage et le service de recharge. (ex : le véhicule en auto partage n'est pas utilisé mais reste branché et un électro-mobile souhaite se recharger...).

Si cette situation reste aujourd'hui limitée, avec le nombre croissant de véhicules électriques en circulation, cela aura tendance à s'amplifier dans les mois et années à venir... des infrastructures dédiées au service d'auto-partage seront peut-être à privilégier.

---

3 Opérateur de véhicules électriques en autopartage.