



## Le stationnement dans le projet : ça ne s'improvise pas !

*Mobilisation foncière importante, coût financier d'investissement et d'exploitation, coût énergétique et écologique non négligeable, les stationnements sont chers et pourtant quasi incontournables alors que la voiture personnelle demeure le moyen de déplacement majoritaire. Le parking forme un enjeu structurant pour le projet et l'occasion pour le maître d'ouvrage de se poser les bonnes questions au bon moment : en phase programmation.*

### Le bon dimensionnement

Dans de nombreux projets, le stationnement peut former un sujet de crispation pour les utilisateurs : difficultés à trouver un emplacement libre, perte de temps à se garer si trop loin de l'entrée, insécurité... Au moment de l'évaluation des besoins, la vigilance est de mise pour éviter un surdimensionnement de l'espace de stationnement, que l'on souhaiterait toujours libre et au pied des bâtiments.

En effet, les conséquences ne sont pas négligeables : surcoût pour le projet et à l'exploitation, mobilisation de surfaces, piètre insertion paysagère, qualités écologiques négligées...

**Il est donc indispensable d'adopter une posture critique pour dimensionner finement le besoin, au regard de plusieurs paramètres :**

#### Consulter les dispositions réglementaires

Les documents d'urbanisme, et en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme, imposent souvent un nombre d'emplacements en fonction de l'activité et de la fréquentation du bâtiment.

Cependant, un dimensionnement basé sur les activités et prenant en compte les reports modaux possibles (transport en commun, modes actifs, covoiturage, etc.) se substitue de plus en plus à cette capacité obligatoire.

La responsabilité du dimensionnement des stationnements repose alors sur le porteur de projet, qui devra donc mesurer intelligemment le besoin.

#### Quantifier le besoin réel

Les entretiens utilisateurs sont l'occasion de comprendre précisément les usages au quotidien, les difficultés rencontrées, les temporalités d'usage.

Confrontés à des données objectives de fréquentation et d'effectifs, à une expertise sur des projets similaires, ils permettent d'évaluer une première capacité théorique réaliste.

## Cadrer le besoin

Cette capacité théorique est alors affinée au regard des mutualisations et reports possibles sur des sites voisins disponibles, de la disponibilité foncière, des capacités d'investissement... autant de paramètres pour consolider la capacité de stationnement en cohérence avec l'opération.

## Anticiper les évolutions

Le coût (économique et écologique) des carburants, le développement des transports en commun et autres alternatives à la voiture ou les évolutions prévisibles des activités ou de la fréquentation sont des paramètres supplémentaires essentiels qui invitent à rester prudent pour éviter tout surdimensionnement. Le phasage et/ou la réversibilité des aménagements peuvent permettre de limiter les capacités au besoin actuel, voire d'envisager une phase de test avec une capacité basse, tout en laissant la possibilité d'évoluer plus tard.

## Promouvoir les modes alternatifs

Avant tout, il s'agit de **garantir un maximum de sécurité et de confort pour être compétitif face à l'agrément offert par une voiture.**

Les cheminements piétons ou cyclistes doivent ainsi être bien identifiables, sécurisés et suivre les itinéraires les plus directs vers les accès du bâtiment. C'est ce « chemin des ânes », que chacun suit naturellement pour aller au plus court, qui doit primer pour **éviter l'émergence de sentiers spontanés** à travers les pelouses et autres massifs !

Les locaux vélos seront positionnés de manière bien visible au plus près des entrées de bâtiments, largement dimensionnés, protégés des intempéries et sécurisés.

Selon l'ampleur du projet, la desserte par les transports en commun, s'ils existent, sera facilitée, voire développée en collaboration avec les services communaux et intercommunaux qui peuvent être associés au projet.

Enfin la communication aux utilisateurs, la proposition de challenges pour le personnel, le soutien au covoiturage ou à l'autopartage ou la mise à disposition de vélos traditionnels ou à assistance électrique, de trottinettes, d'équipements ou de services d'entretien sont des solutions parmi d'autres pour **encourager l'usage des transports plus vertueux.**

## Mettre en place des dispositifs d'incitation ou de contrôle

Ils permettent de gérer d'éventuelles fréquentations parasites : « voitures-ventouses », utilisation pour des équipements voisins... De la simple signalétique au contrôle individuel des véhicules, en passant par les zones réservées, sur contrôle d'accès ou payantes, de nombreux moyens efficaces existent.

**À l'issue de ces différentes étapes, le juste nombre d'emplacements peut alors être fixé, l'implantation peut alors être étudiée en faisabilité.**

## L'insertion dans le site

Une fois la juste capacité actée, l'étude de faisabilité doit permettre d'envisager les options d'aménagement : implantation, parking de surface ou en ouvrage, silo, en sous-sol...

Les implications sont nombreuses et les critères prix et disponibilité foncière priment généralement. Mais la qualité de l'insertion architecturale et paysagère, le raffinement des aménagements et le vocabulaire urbain demeurent essentiels et à considérer dès les études préalables et jusqu'à la réalisation.

### Préparer le programme architectural et technique

**Le programme architectural et technique détaillé doit présenter de manière claire et précise les enjeux et attendus pour la conception du stationnement.**

En premier lieu, il s'agit de prendre en compte les accès, les flux projetés, la répartition des fonctions et le public visé afin d'identifier les localisations les plus pertinentes sur le plan fonctionnel. Le diagnostic préalable aura mis en évidence les qualités du site, les vues et perspectives à préserver, les arbres et la végétation remarquables et la topographie, pour garantir la meilleure insertion urbaine et paysagère possible.

À éviter absolument : l'effet « nappe de parkings » des supermarchés !

### S'organiser autour de la trame piétonne

Si les voies d'accès et les longueurs de rampes seront étudiées pour limiter les surfaces de voiries, l'organisation des stationnements se fera avantagement autour de la trame piétonne, qui formera l'armature du site. Ainsi **la composition sera idéalement guidée par la lisibilité des parcours piétons, plus que par les trajectoires des véhicules à moteur**. Il en va notamment du sentiment de sécurité parfois mis à mal dans les parkings mal conçus : l'éclairage suffisant et à taille humaine, les jeux de revêtements de sol, la signalétique, la surveillance physique ou vidéo, voire la diffusion de musique, aideront à maintenir une ambiance sereine même de nuit.

L'accessibilité sera garantie pour les personnes à mobilité réduite, en assurant notamment la continuité des revêtements, la réalisation de pentes douces sans ressauts et une identification claire des traversées. Les emplacements réservés aux PMR seront spécialement implantés près des entrées, tandis que l'on cherchera plutôt d'une manière générale à éloigner les véhicules des façades.

Enfin le traitement des limites, des dispositifs de guidage ou barrières, si nécessaire, sera pensé pour **opérer des transitions douces et employer un vocabulaire valorisant** : des traverses en bois fixées au sol plutôt que des potelets, des massifs plantés plutôt que des garde-corps, des jeux de revêtements plutôt que des marquages au sol sont souvent suffisants et plus accueillants !

### Empreinte écologique

Il conviendra d'aménager les stationnements de surface pour **réduire l'empreinte écologique et favoriser la biodiversité** en limitant l'imperméabilisation et en valorisant le chemin de l'eau de ruissellement : matériaux poreux voire surfaces engazonnées, noues plantées, bassins de phytoépuration...

Les arbres sur tiges mais aussi en cépées – plus chic –, d'arbustes, de vivaces aux abords des cheminements piétons seront appréciables tout en apportant de l'ombre et en réduisant l'effet d'îlot de chaleur.

Attention à l'**éclairage de nuit** qui perturbe la vie des animaux nocturnes et peut générer de la pollution lumineuse : un éclairage LED à deux niveaux, normalement faible et renforcé sur détection de présence s'avère être une solution pertinente sans surcoût important.

*Quel que soit le projet, la création de stationnements n'est jamais anodine. Parce qu'un parking peut ne pas être qu'une grande nappe de bitume brûlant, Florès, en associant l'approche fonctionnelle et l'approche paysagère, vous accompagne pour définir précisément la capacité de stationnements nécessaire et anticiper la meilleure insertion possible.*

N.J.