

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

# Le stationnement des véhicules légers sur la voirie

L'objectif de cette fiche est de fournir des éléments concrets relatifs au stationnement en milieu urbain.

*Elle vise à fournir des généralités sur le sujet, les principales situations à risques et quelques préconisations de mise en œuvre.*

En milieu urbain, répondre à la demande de stationnement peut participer à la réduction de la largeur des voiries et par voie de conséquence des vitesses.

Le stationnement constitue en effet un outil très précieux de modulation de la vitesse, à faible coût, notamment en zone 30 (création de chicanes, par exemple).



Photo : CETE de l'Est

Le stationnement n'est pas automatiquement synonyme de contrainte à la circulation ; il manifeste par sa présence les fonctions riveraines.

Toutefois, le souci pour l'aménageur de satisfaire les automobilistes ne doit pas conduire à une gestion anarchique ou inappropriée du stationnement.

Stationnement (latéral) et circulation contiguë sont interdépendants, notamment en ce qui concerne les comportements et les vitesses pratiquées (effet couloir ou création de chicanes...).

Le stationnement est un outil fondamental de gestion des déplacements ; à ce titre, la politique de stationnement peut, selon le choix qui est fait, contribuer à l'accroissement des déplacements motorisés ou à leur modulation ainsi qu'à l'usage d'autres modes, plus sûrs, de déplacement.

Même si cette fiche traite du stationnement des véhicules légers, il ne faut pas pour autant oublier celui réservé à d'autres modes de déplacements tels que les vélos, les deux-roues motorisés, les véhicules lourds...

Ainsi, on ne cherchera pas à satisfaire systématiquement toutes les demandes de stationnement des véhicules légers (VL), notamment au détriment des autres modes de déplacements et de leurs conditions de circulation (besoins en bandes cyclables, trottoirs accessibles...).

## 1. Implication du stationnement dans les accidents corporels

► L'implication du stationnement dans les accidents corporels en milieu urbain est difficilement quantifiable. En effet, elle peut revêtir de multiples formes :

- Le véhicule stationné constitue un **obstacle** et génère un risque de collision par les véhicules en circulation (VL et 2 roues motorisés ou non en particulier). Pour la période 1993-1996, 1 412 accidents de ce type ont été recensés en moyenne chaque année, représentant 40 tués et 300 blessés graves (Source : « Accidents en milieu urbain » CERTU-2001).

- Le véhicule constitue une **gêne à la progression** des piétons ou des cyclistes, d'où un risque de manœuvre d'évitement, de descente inopinée sur la chaussée ou de traversée intempestive.



Photo : CETE de l'Est

- Le véhicule stationné constitue un **masque à la visibilité** :
  - pour les traversées de piétons,
  - pour les débouchés des accès riverains,
  - vis à vis de la signalisation, panneaux de police et feux tricolores.



Photo : CETE de l'Est

- L'organisation du stationnement engendre des **pratiques ou des manœuvres dangereuses**.
  - ouverture de portière / cyclistes,
  - marche arrière sur chaussée à circulation rapide,
  - marche arrière de PL ou de bus en présence de piétons,
  - interruption des cheminements des piétons,
  - traversée anarchique de rue à forte circulation par les piétons en accès à leur véhicule.
- Le **dimensionnement est insuffisant** : simultanéité d'une bande de stationnement et de voies de circulation étroites, en particulier sur des axes supportant un trafic de transit non négligeable, lorsque les vitesses pratiquées ne sont pas suffisamment maîtrisées.
- Les **arrêts et livraisons ne sont pas pris en compte** et s'effectuent, par exemple, en double file, sur les zones d'arrêt T.C. en risquant soit de surprendre d'autres usagers, soit de générer des comportements dangereux.

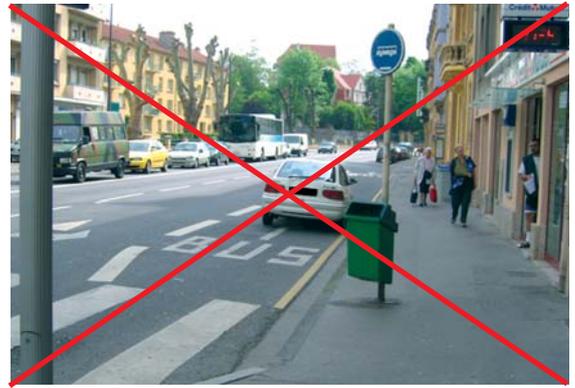


Photo : CETE de l'Est

► L'aménageur prendra soin de s'assurer en tout état de cause :

- Que le stationnement proposé est accessible et que les manœuvres se feront avec des risques réduits pour les autres usagers.
- Que le stationnement est aménagé en respectant les besoins des autres usagers, notamment les piétons et les cyclistes.



Photo : CETE de l'Est

- Que le mode de stationnement est adapté au type de voirie qui le dessert. Le stationnement sur un axe à vitesse reconnue élevée doit s'accompagner d'un aménagement particulier, de type espace « tampon ou séparateur ».
- Que le stationnement et les pôles générateurs repérés à proximité sont reliés par des cheminements sécurisés et accessibles pour l'ensemble des piétons, et notamment les P.M.R. (personnes à mobilité réduite).
- Que l'organisation du stationnement hors chaussée ne contribue pas à l'augmentation des vitesses, notamment en traverse d'agglomération, par une largeur excessive de la chaussée.
- Que les besoins en arrêts des véhicules de livraisons, transports de fonds... sont assurés.

Dans le cas d'un parc de stationnement à l'écart du réseau des voies, le concepteur s'assurera que les conditions de visibilité sont suffisantes pour entrer et sortir. Suivant l'importance du parc, le point de raccordement au réseau sera considéré comme un carrefour et conçu comme tel.

Le concepteur veillera à réserver un nombre suffisant de places adaptées aux personnes handicapées (1 place pour 50 au minimum, arrondie à l'unité supérieure). Ces places seront disposées en sorte d'obtenir un confort et une sécurité optimale pour ces usagers, ainsi qu'une proximité de leur lieu de destination.

L'insécurité du stationnement pouvant être induite par certaines situations, notamment lorsque les emprises sont réduites, la visibilité insuffisante..., peut être maîtrisée par une **modération effective de la vitesse**.

## 2. Certaines dispositions peuvent être préconisées :

- Le **maintien de largeurs suffisantes** pour les piétons, et notamment les P.M.R., sur les trottoirs. Le stationnement est organisé de préférence sur la chaussée et, de façon générale, interdit physiquement (notamment par des avancées de trottoirs) dans les zones de conflit (passage piétons, carrefours..).

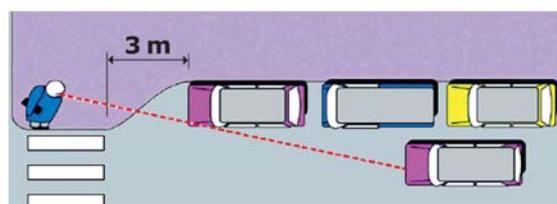
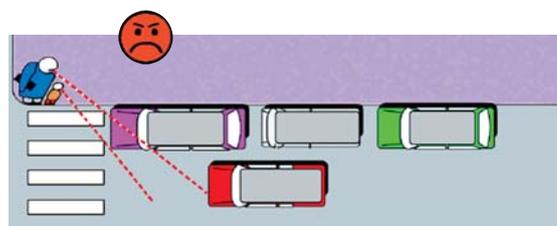


Photo : CETE de l'Est

- Des **avancées de trottoirs**, au moins sur la bande de stationnement au droit des traversées piétonnes. Il est possible de ponctuer régulièrement les files de stationnement par des avancées de trottoirs pour favoriser s'il y a lieu le passage des piétons ainsi que l'accès des usagers au véhicule en stationnement. Ces avancées permettent également de fractionner le stationnement (par exemple 6 places consécutives) et ainsi de gommer l'effet de couloir et de barrière préjudiciable à la sécurité et à une bonne perception de la vie riveraine ; elles permettent, en outre, l'implantation éventuelle de lampadaires ou d'arbres hors trottoir.

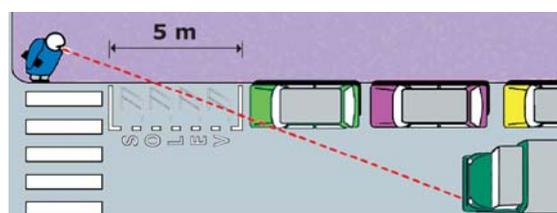


Photo : CETE de l'Est



CETE de l'Est

- La **neutralisation du stationnement motorisé** en amont des passages pour piétons permet également d'améliorer la visibilité du piéton en traversée de la chaussée. Du stationnement vélo peut être prévu à cet endroit-là.



CETE de l'Est

- Pour minimiser les conflits qui ne manquent pas de se développer dans certaines zones d'activités artisanales ou de commerce à propos du stationnement des poids-lourds, notamment en zone périurbaine, il y a lieu d'organiser une **concertation avec les exploitants**, transporteurs et les autorités locales pour assurer la meilleure compatibilité de ces activités riveraines avec les exigences de sécurité liées à la route. La maîtrise foncière (voire un mode de concession) et l'aménagement des abords peuvent faciliter la résolution de certaines difficultés.
- Les **pistes cyclables** peuvent être protégées du stationnement illicite de voitures particulières à l'aide de dispositifs anti-intrusion ou d'une géométrie adaptée ; par contre, les bandes cyclables sont très exposées à une occupation quasiment permanente, notamment dans les zones proches de commerces. Les écarts faits alors par les vélos les exposent directement aux flux automobiles.

Le contrôle sanction de ce type de stationnement déviant est particulièrement nécessaire. Lorsqu'une bande cyclable longe des véhicules en stationnement, il convient de prévoir une surlargeur de 0,50 m pour cette dernière (marquage éventuel).



Photo : CETE de l'Est

Lorsqu'une piste cyclable est intercalée entre le stationnement et le trottoir, il convient de réfléchir à l'opportunité d'un « espace-tampon » afin de protéger les cyclistes lors de l'ouverture des portières et des manœuvres. Cet espace peut être borduré.

Le stationnement sera interrompu suffisamment tôt, afin de ne pas créer un masque à la visibilité aux intersections et accès riverains.



Photo : CETE de l'Est

- Les **véhicules en stationnement isolé** ou diffus constituent parfois des obstacles. On y observe des chocs. Ce problème est relevé sur les voies principales ou en traversée d'agglomération et, dans une moindre mesure, sur les voies de desserte. La perception du véhicule stationné, la tenue de la trajectoire liée aux vitesses pratiquées sont souvent en cause. Il est recommandé de prévoir des aménagements physiques qui matérialisent l'existence du stationnement quel que soit le taux d'occupation au cours de la journée et « protègent » les véhicules stationnés.

De plus, ils contribuent à réduire l'impression négative de largeur lorsque l'occupation du stationnement est faible.

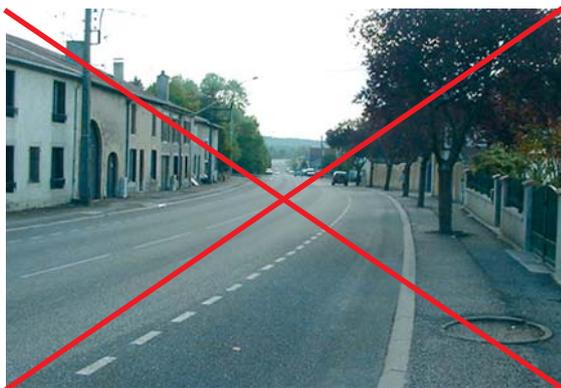


Photo : CETE de l'Est

- Des **places de stationnement trop étroites** sont dissuasives pour les automobilistes qui craignent des accrochages avec les véhicules qui circulent normalement sur la chaussée. Cette disposition incite le stationnement à se faire « à cheval » sur les trottoirs ou les pistes cyclables. Le stationnement « à cheval » empiète, par définition, sur les espaces piétons ; cette configuration, non recommandée, peut être autorisée si elle est organisée. Elle ne devra dans ce cas en aucun cas rendre les trottoirs inaccessibles au sens de la réglementation relative aux personnes à mobilité réduite.

Lorsqu'elle est illicite, cette pratique doit être sanctionnée pour sa dangerosité et, à défaut de répression, interdite physiquement (bordures hautes, bornes anti-stationnement, contre bordures, mobilier urbain, etc...). La largeur d'une place de stationnement longitudinal est de l'ordre de 2 m, sa longueur de 5 m.

**Lorsque la chaussée est large** et le stationnement peu présent, il conviendra également de s'interroger sur le dimensionnement général de la voirie et de délimiter physiquement ou de protéger les places de stationnement si elles sont à conserver, l'objectif étant d'arriver à des largeurs de voies propices à des vitesses réduites.



Photo : CETE de l'Est

- Le **stationnement en épi ou en bataille**, lorsqu'il s'effectue en marche avant, rend délicate la réinsertion dans la circulation, faute de visibilité, la manœuvre d'entrée dans la place occasionne toutefois moins de gêne aux autres usagers.

Lorsqu'il s'effectue en marche arrière, cette difficulté est atténuée. Une surlargeur (marge de recul) permet d'offrir une meilleure visibilité à l'automobiliste reculant, de plus, elle favorise l'anticipation de l'usager en approche. Le chargement du véhicule est également facilité. Les autres usagers sont toutefois davantage gênés lors de la manœuvre de stationnement.

- Le **contrôle sanction** est le mode de gestion normal, et le plus économique, du stationnement que l'aménageur estime dangereux ou gênant.

Si la mise en œuvre du contrôle-sanction est inefficace, on peut recourir à des dispositifs tels que bornes ou potelets...



Photo : CETE de l'Est

*NB : le positionnement des potelets n'est pas conforme aux règles d'accessibilité.*

... qui présentent toutefois l'inconvénient de constituer des obstacles à la progression des piétons, en particulier des P.M.R., en encombrant le trottoir. Ils constituent également des éléments aggravants en cas de choc pour un deux-roues motorisé.



- Une typologie de stationnement en adéquation avec la demande : parcs relais, stationnement à durée limitée, zones bleues, stationnement payant...

## Sujets associés

- Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain
- Le stationnement réservé aux véhicules utilisés par les personnes handicapées
- Les cyclistes
- La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement
- La sécurité aux points d'arrêt des bus et des cars
- Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- La visibilité

## Références bibliographiques

- Accidents en milieu urbain (Certu - 2001)
- Sécurité des Routes et des Rues (Setra/Cetur - 1992)
- Guide général de la voirie urbaine : conception, aménagement, exploitation (Cetur - 1988)
- Décrets n°2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Code de la route

© 2007 Certu  
La reproduction totale  
du  
document est  
libre de droits.

En cas de  
reproduction  
partielle,  
l'accord préalable  
du Certu devra  
être demandé.

La série de fiches «Savoirs de Base en sécurité routière» a été réalisée dans le cadre de la démarche MPSR «Management et Pratiques en Sécurité Routière» par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.

Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

Le Certu appartient au  
Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEEDDAT

### AUTEUR DE LA FICHE

François TORTEL

CETE de l'Est

☎ 03 87 20 45 59

[francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr](mailto:francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr)

### VOTRE CONTACT AU Certu

Nicolas NUYTENS

☎ 04 72 74 58 69

[nicolas.nuytens@developpement-durable.gouv.fr](mailto:nicolas.nuytens@developpement-durable.gouv.fr)

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

