

FICHE  
EXPÉRIENCE

MAÎTRISE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

n°10

## DOCKS DE SAINT-OUEN :

la mise en œuvre d'une politique de mutualisation  
des stationnements à l'échelle d'un quartier

## ENJEUX ET OBJECTIFS

L'opération consiste en la reconversion d'un site majoritairement industriel en un écoquartier répondant à quatre axes stratégiques (solidarité territoriale, mixité et diversité, lutte contre le changement climatique et exemplarité environnementale, démarche participative). La politique de stationnement constitue l'un des volets de la politique de mobilité durable, qui vise à réduire les besoins de déplacements à

la source et à favoriser un report modal de la voiture vers les modes actifs et les transports collectifs sur le site. La réduction des circulations automobiles aura des impacts positifs en termes de réduction des nuisances (pollutions, bruit), de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de consommations d'énergie fossile, mais aussi de sûreté pour les piétons et cyclistes à l'intérieur du quartier.

## RÉPONSES APPORTÉES

Une politique de développement durable initiée  
par la maîtrise d'ouvrage

Le projet de stationnement mutualisé fait partie d'une politique de développement durable, développée par le maître d'ouvrage en lien avec les assistants à maîtrise d'ouvrage développement durable et les équipes de conception urbaine. Des études spécifiques (techniques, financières et juridiques) ont été réalisées pour définir la programmation des stationnements mutualisés et leurs conditions de faisabilité.

Une évolution des normes et de l'organisation  
du stationnement

Les normes plancher de stationnement sont supprimées du PLU. Des parkings mutualisés sont localisés sur les accès stratégiques du quartier (répartition équilibrée sur le quartier, proximité des commerces) afin de limiter fortement les circulations automobiles sur les voies de desserte interne. Ces parkings seront des équipements publics de la ZAC des Docks, financés par les participations et la vente des droits à construire.

Au total 4.500 places mutualisées seront créées sur le quartier, qui accueillera à terme 4000 logements et 10.000 emplois.

## L'utilisation du principe de « foisonnement »

Des études ont été menées pour définir le besoin de stationnement en faisant jouer le principe du foisonnement. Les surfaces commerciales ont un besoin en stationnement plus important le week-end qu'en semaine, alors que pour les bureaux, c'est l'inverse. Le principe de foisonnement permet de limiter le nombre total de places sur le quartier (une seule place peut être utilisée en semaine par les usagers des bureaux, en week-end par les usagers des commerces). La consommation d'espace associée à la création de stationnements dans les parcelles privées s'en trouve donc réduite. Mais cela nécessite la mise en place en parallèle d'une réglementation permettant d'assurer un roulement dans les usages et éviter ainsi les « voitures ventouses ».

## L'intégration de services à la mobilité

Les parkings mutualisés sont aussi prévus pour accueillir des services à la mobilité : services d'autopartage ou de covoiturage, réparation de vélos, information sur les transports collectifs, etc.

## ÉTAT D'AVANCEMENT

Les premières livraisons sont prévues pour 2015, en lien avec les programmes de bâtiments. Pour répondre à la première phase de construction, environ 2.000 places de stationnement mutualisées seront créées en sous-sol des premiers programmes. La conception des deux premiers parkings mutualisés est en cours.

## POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ

## Facteurs de réussite

L'inscription dans une stratégie globale de mobilité durable, qui associe au système de stationnements mutualisés une offre alternative importante en matière de transports collectifs et de modes actifs (métro, RER, lignes de bus, services à la mobilité, pôles multimodaux, stationnements vélos dans les espaces publics et privés, cheminements piétons).

La réalisation d'études techniques, juridiques et financières qui ont permis de valider la faisabilité et la viabilité des stationnements mutualisés, d'en définir les modalités de réalisation et de gestion les plus adaptées, et de les transcrire de manière opérationnelle dans le projet d'aménagement.

La modification du PLU avec la suppression des normes plancher pour les stationnements, qui permet aux opérateurs de ne pas réaliser de places de stationnement dans leurs programmes.

## Points de vigilance

Des démarches encore innovantes et peu répandues, donc la nécessité de convaincre l'ensemble des parties prenantes de l'opportunité du système ; d'où l'importance d'études précises et d'une traduction de ces études à l'attention des différents décideurs et partenaires : Ville, aménageur, promoteurs et bailleurs, mais aussi futurs habitants et usagers. Le système de stationnement est un moyen, il est primordial de penser d'emblée à une organisation sans véhicule individuel motorisé, et donnant la priorité aux piétons.

Le risque de saturation des places de stationnement aériennes à proximité des logements, donc la nécessité de prévoir des dispositifs permettant de réguler le stationnement public sur voirie (par exemple : durée de stationnement limité à 2h consécutives, suppression des places aériennes à proximité des logements, offre de solutions alternatives de mobilité, ce qui a également un impact positif sur l'ambiance urbaine du quartier).

Le portage du projet est déterminant. Au-delà du stationnement, de nombreux services peuvent être proposés, par un conseil en mobilité notamment.

## Pour en savoir plus :

[www.ville-saintouen.fr](http://www.ville-saintouen.fr)  
[www.sequano.com/](http://www.sequano.com/)