

NOVEMBRE 2024



CAHIER DU STATIONNEMENT MÉTROPOLITAIN 2024

L'observation du stationnement métropolitain

Objet d'étude hybride, le stationnement se situe à la croisée entre problématiques de mobilités, d'aménagement des espaces publics, de transition écologique, et d'attractivité économique. Depuis 2020, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole et la Métropole Européenne de Lille travaillent en partenariat au développement d'un observatoire du stationnement métropolitain. À partir du recensement et l'analyse de nombreuses données relatives au stationnement, l'objectif est de comprendre et de mesurer l'offre et la demande de stationnement sur le territoire, afin d'éclairer au mieux les enjeux et politiques publiques métropolitaines associées à ce sujet transversal.

Directeur de publication : **Didier DECOUIGNY**

Responsable de publication : **Alexis MARCOT**

Rédactrice : **Victoire CASSAM-CHENAI**

Avec l'appui méthodologique du pôle cartographie, géomatique, statistiques : **Éric HERREMAN**

Crédit photo image de couverture : **©ADULM**

Impression : **AD Concept**

SOMMAIRE

1	LE STATIONNEMENT, MIEUX COMPRENDRE POUR MIEUX AGIR.....	4
	Une offre diffuse et protéiforme	4
	Le visage de l'offre de stationnement métropolitaine	4
	Des usages et usagers multiples à prendre en compte	5
	Une demande en évolution sur la MEL.....	5
	Des politiques complexes, à la croisée des attentes, des échelles et des acteurs	6
	Des politiques essentielles, au cœur des enjeux de la fabrique urbaine	6
2	LES ACTUALITÉS DU STATIONNEMENT	8
	L'adoption du Plan de mobilité de la MEL	8
	L'adoption du nouveau Plan local d'urbanisme de la MEL	10
	L'extension du stationnement payant sur voirie	12
3	LA VEILLE JURIDIQUE	14
	Désimperméabiliser, ombrager et solariser les parcs en surface	14
	Garantir l'électromobilité et son accessibilité.....	15
4	LES TRAVAUX DE L'OBSERVATOIRE	16
	Une construction progressive et segmentée de la connaissance de l'offre publique.....	16
	Une étude innovante de l'offre privée grâce aux fichiers fonciers	20

Le stationnement est un sujet complexe à aborder. Objet « commun », approprié par tous et source de nombreux débats publics et politiques, il n'en reste pas moins technique dans sa gestion, sa réglementation et son suivi. Face à ce constat, cette publication se donne un objectif de pédagogie et de diffusion des connaissances sur le sujet, à commencer par un aperçu général sur les différentes typologies, usages et acteurs du stationnement en France, et dans la Métropole Européenne de Lille en particulier.

Une offre diffuse et protéiforme

Le stationnement se décline sous de nombreuses formes, que l'on peut distinguer selon :

- **l'emplacement**, qu'il soit sur l'espace public (en voirie, aires de stationnement) ou en dehors (parcs en enclos, en garage résidentiel...);
- **la structure**, qui peut être en « surface » ou intégrée à une infrastructure, qu'elle soit aérienne ou souterraine (« en ouvrage »);
- **la propriété et la gestion**, en distinguant l'offre publique de l'offre purement privée (stationnement résidentiel, d'activités...) de modèles mixtes (parcs de gestion privée ouverts au public);
- **l'accessibilité**, qui croise les typologies : un parc privé peut être accessible au public (ex : centre commerciaux), tandis qu'un parc public peut présenter des restrictions d'accès (ex : hôpitaux, parcs-relais réservés aux usagers des transports collectifs);
- **la tarification**, qui prend elle-même des formes multiples (gratuité, tarifs horaires, abonnements, tarifs spécifiques pour certains publics...).

ZOOM SUR LE STATIONNEMENT RELAIS

Les zones de stationnement relais sont généralement situées à la sortie d'un réseau routier structurant, à proximité directe d'un arrêt de transport collectif : dédiées à la fonction d'intermodalité, elles ont pour but d'inciter les automobilistes à un report modal vers les transports collectifs. Situées en amont des zones centrales, elles permettent de réguler les flux automobiles au sein des tissus urbains denses, et d'y diminuer, in fine, la demande en stationnement.

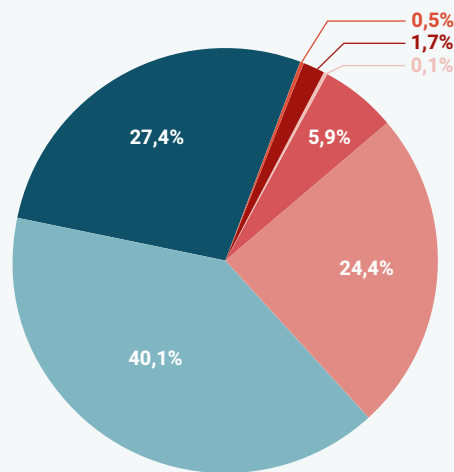
Leurs formes sont diverses (en surface, en ouvrage) tout comme leurs tailles, calibrées en fonction du volume de flux à capter. Leur accès est généralement réservé aux utilisateurs des transports collectifs (**parcs-relais, P+R**) ou à accès libre (**aires relais, A+R**).

Le visage de l'offre de stationnement métropolitaine

Les données disponibles quant à ces différentes solutions de stationnement sont nombreuses, mais de qualité et de disponibilité inégales. L'un des objectifs de l'observatoire métropolitain du stationnement est d'améliorer la connaissance de cette offre de stationnement. Grâce à la récolte, l'analyse et le traitement de données, un travail de terrain, et une étude spécifique sur le stationnement privé menée avec le Cerema, une image globale de l'offre de stationnement sur la métropole est désormais disponible.

Sur le territoire métropolitain, **plus d'un million de places de stationnement ont été recensées, réparties entre 330 000 places publiques et 700 000 places privées**. Le stationnement privé constitue ainsi une grande majorité de l'offre de stationnement (70% du nombre de places recensées).

Répartition des places de stationnement public et privé sur le territoire de la MEL



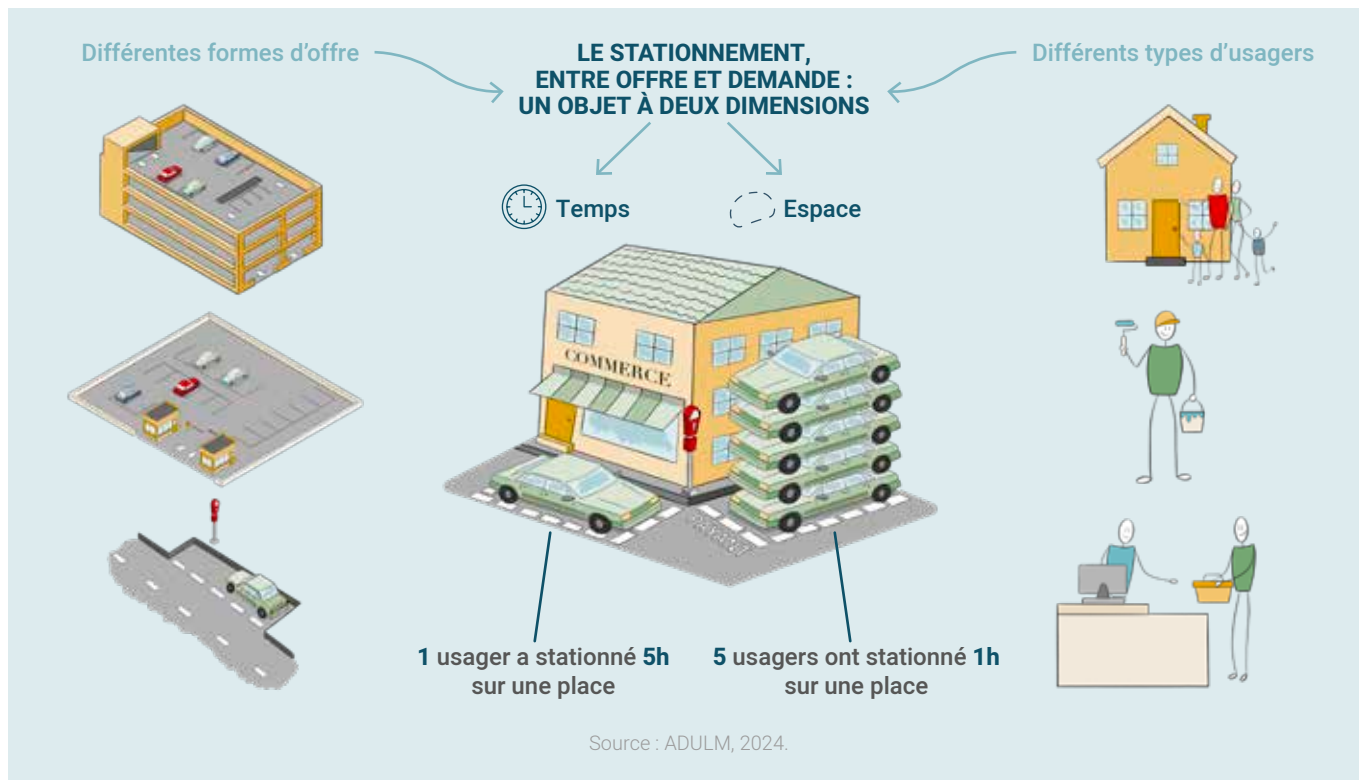
Plus d'un million de places, réparties entre :

Offre publique	Offre privée
P+R	Stationnement résidentiel
Parcs en ouvrage ouvert au public	Stationnement d'activité
Parcs au sol ouvert au public	
Aires de stationnement	
Voirie	

Source : ADULM, Cerema 2023.

POUR ALLER PLUS LOIN

Consulter les pages 16 à 21 qui présentent plus en détail les travaux de l'observatoire sur la mesure du stationnement public et privé.



Des usages et usagers multiples à prendre en compte

Face à cette riche typologie d'offre, on retrouve une demande également plurielle, émanant d'usagers aux attentes et besoins différents. On distingue trois grandes catégories d'automobilistes :

- **les résidents**, qu'ils soient « fixes » (véhicule restant stationné toute la journée), ou « dynamiques » (véhicule utilisé au cours de la journée) ;
- **les pendulaires ou navetteurs**, qui sont dits « fixes » lorsqu'ils utilisent majoritairement leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail, le matin et le soir (et éventuellement le midi), ou « dynamiques » lorsqu'ils se déplacent à plusieurs reprises dans la journée ;
- **les clients ou visiteurs des commerces** et services en journée (diurnes), ou en soirée (nocturnes), pour des durées plus ou moins longues.

Il en résulte des rythmes de stationnement qui peuvent varier fortement, et qui peuvent être complémentaires comme concurrents.

Si l'analyse de l'offre met surtout en lumière la **dimension « spatiale »** qu'occupe le stationnement dans la ville, cet aperçu des usages et motifs de déplacement souligne sa **dimension « temporelle »** : pendant une journée, une même place peut accueillir plus ou moins d'usagers selon leur durée de stationnement. La définition des politiques de stationnement s'appuie principalement sur ces deux paramètres.

Une demande en évolution sur la MEL

En plus d'être multiples, ces besoins en stationnement sont nombreux, et de plus en plus importants. Entre l'Enquête

Ménages Déplacements de 1998 et celle de 2016, le taux de motorisation des ménages a certes peu évolué (autour de 1,07 voiture par ménage) mais cette stabilité cache pourtant **une évolution à la hausse du nombre de voitures** sur le territoire métropolitain : alors que le parc automobile métropolitain comptait 457 000 véhicules en 1998 (422 voitures pour 1 000 habitants), celui-ci s'élève en 2016 à 530 000 voitures en 2016 (477 voitures pour 1 000 habitants), soit une augmentation de 16% en 18 ans.

L'utilisation de la voiture suit également une tendance à la hausse : **en 2016, sur 4,2 millions de déplacements journaliers, 2,4 millions étaient réalisés en voiture (57,5%)** soit 1,5% de plus qu'en 2006.

Ces évolutions du parc automobile et de ses usages impactent directement et doublement la question du stationnement :

- **un équipement plus important en voiture implique des besoins de stationnement plus importants : une voiture est stationnée 95% de son temps ;**
- **un recours accru à la voiture individuelle implique davantage de déplacements. Or, pour chaque déplacement véhiculé, deux stationnements sont nécessaires : un à « l'origine » et l'autre « à destination ».**

LE STATIONNEMENT : PAS QU'UNE HISTOIRE DE VOITURES !

Si l'on évoque principalement le sujet du stationnement à travers la voiture, il concerne tous les types de véhicules motorisés (utilitaires légers, poids-lourds, camping-cars, 2-roues motorisés), mais également certains modes de déplacement actifs, comme le vélo.

Pour ce dernier, la mise en place de stationnements dédiés et sécurisés est un critère fondamental pour accompagner le développement de son usage sous ses différentes formes (vélo mécanique, électrique, cargo, libre-service...).



Face à cette multitude d'usagers et à la prégnance du stationnement et de ses enjeux sur le territoire, la mise en œuvre de politiques de stationnement apparaît tout autant essentielle que complexe et sensible. Quels en sont les acteurs et enjeux sur le territoire métropolitain ?

Des politiques complexes, à la croisée des attentes, des échelles et des acteurs

Les politiques de stationnement tirent une partie de leur complexité de la diversité des attentes et des besoins auxquels elles doivent répondre, et ce dans des contextes urbains très variés avec des contraintes et donc des solutions différentes. On ne répondra en effet pas de la même façon à un besoin résidentiel au sein d'un quartier sans garage privé à disposition, à l'accueil des clients d'un commerce, ou encore à l'insertion d'un tramway dans des tissus urbains denses.

Ces différentes échelles d'intervention font écho aux deux principaux acteurs impliqués dans la gouvernance et la mise en œuvre des politiques de stationnement sur le territoire :



- **les communes**, au travers des maires, exercent **la compétence du pouvoir de police spécial de circulation et stationnement sur l'espace public, et décident ainsi des réglementations** (zones payantes ou limitées dans le temps, places PMR, livraisons, autopartage...) à mettre en œuvre sur l'offre publique de stationnement en voirie. Elles sont également en charge d'assurer le contrôle du respect de ces règles, et leurs modalités de pénalisation ;



- **la métropole** est, quant à elle, en charge de **l'aménagement de l'espace public sur son territoire** : cela engendre un premier enjeu de coordination entre échelon communal et métropolitain lors de travaux de réaménagement du stationnement sur le domaine public. Hors voirie, la métropole est également **compétente en matière de parcs publics, de parcs-relais à proximité des transports collectifs, et d'aires de stationnement**. Enfin, c'est à l'échelle métropolitaine que **sont établis deux documents de planification essentiels dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de stationnement : le Plan de Mobilité (PDM) d'une part, qui propose une vision transversale de la politique de stationnement à mettre en œuvre sur le territoire métropolitain ; et le Plan local d'urbanisme (PLU) d'autre part, qui traduit réglementairement un certain nombre des ambitions du PDM, telles que les obligations en matière de stationnement à déployer dans les espaces privés.**

À cette double gouvernance s'ajoute une constellation d'autres acteurs, de statuts, tailles et rôles variés dans leur rapport à l'offre de stationnement, qui complexifie encore davantage le champ d'action de ces politiques :



- **les acteurs de l'offre privée résidentielle ou d'entreprise** : c'est-à-dire d'un côté les propriétaires, (occupants ou bailleurs) d'une offre de stationnement allant du garage résidentiel à l'aire de stationnement d'un bailleur social et de l'autre, les entreprises offrant des places réservées à leurs salariés ;



- **les acteurs de l'offre privée accessible à certains usagers** : que ce soit par exemple les centres commerciaux, cinémas ou autres services réservant leur offre de stationnement aux clients, ou encore les hôpitaux faisant de même avec leur patientèle ;



- **les acteurs de l'offre privée ouverte au public, moyennant tarification** : c'est-à-dire les opérateurs privés exploitant un parc privé (ex : le parc privé Les Tanneurs, exploité par Indigo) ;



- **les acteurs privés et parapublics de l'offre publique** : c'est-à-dire les opérateurs privés et les Sociétés d'Economie Mixte (SEM) exploitant un parc de propriété publique (concession de service public contractualisée par la collectivité), selon un marché relativement concentré autour de quelques grands acteurs (Indigo, Effia, la SEM Ville Renouvelée, et la SORELI pour le cas de la métropole lilloise). Depuis 2018, il est aussi possible de confier l'exploitation du stationnement payant sur voirie à des tiers (ex : SEM Ville Renouvelée à Roubaix) ;



- **les nouveaux acteurs privés « mutualisateurs »** (Zenpark, Yespark, Bepark...) : qui commercialisent des places de stationnement sous-utilisées (notamment dans le parc résidentiel privé) aux particuliers en recherche d'une solution de stationnement, qu'elle soit ponctuelle (visiteur) ou régulière (abonnement).

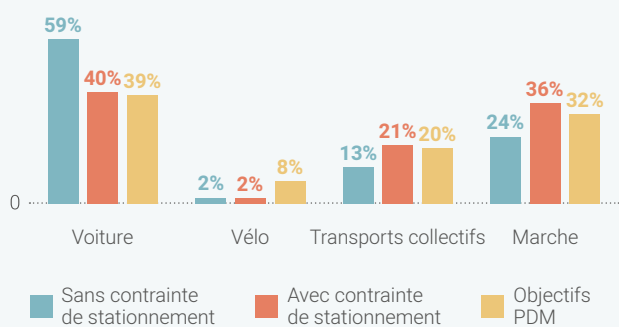
Des politiques essentielles, au cœur des enjeux de la fabrique urbaine

La complexité comme l'intérêt de la mise en œuvre de ces politiques tiennent dans la variété des problématiques touchées par le sujet du stationnement : **déterminantes dans l'organisation de la ville et de ses espaces, elles sont à la croisée d'enjeux de mobilité, d'environnement, d'attractivité économique, de cadre de vie et d'accessibilité.**

Un outil des politiques de mobilité en faveur de déplacements moins polluants

Les politiques de stationnement constituent un pan essentiel des politiques de mobilité, et en particulier de leurs objectifs de maîtrise de l'usage de la voiture. De nombreuses études démontrent ainsi le poids déterminant des caractéristiques de l'offre en stationnement sur les pratiques modales. Leurs résultats sont constants dans le temps et les territoires : **s'il existe des contraintes au stationnement « à destination », l'usage de la voiture sera plus faible, au profit des transports collectifs et modes actifs.**

Parts modales selon la contrainte de stationnement dans les communes de destination avec tram ou métro



Source : Enquête Ménage-Déplacements 2016 et PDM 2023, MEL.

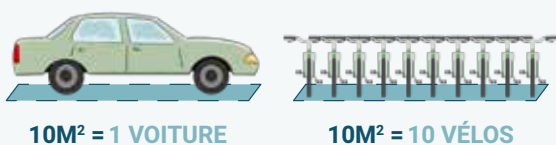
L'Enquête Ménage-Déplacements (EMD 2016) de la MEL montre que, même si la desserte en transports collectifs est performante, la part modale de la voiture approche des 60% dans les communes ne présentant aucune contrainte en stationnement. Mais si l'offre y est diminuée, et/ou réglementée (tarification, durée limitée), cette part modale chute de près de 20 points, au profit d'une nette augmentation de l'usage des transports collectifs (+8 points) et de la marche (+12 points) dans les espaces bien desservis. Une contrainte trop faible, telle qu'une tarification insuffisamment dissuasive ou une absence de contrôle, ne conduit par contre qu'à des reports modaux marginaux (Certu, 2006).

Un outil d'apaisement et de partage de l'espace public

La voiture occupe beaucoup de place dans les espaces urbains, en circulation, mais également en stationnement. Un autre enjeu des politiques de stationnement se situe donc dans **l'optimisation de l'espace public occupé au profit d'autres usages ou usagers.**

Réduire ou reporter le stationnement hors voirie permet ainsi de faire place à d'autres modes de déplacement, que ce soit pour leur circulation (pistes cyclables ; site propre pour les TC) ou pour leur stationnement (arceaux ou abris vélos). L'espace gagné peut également permettre l'élargissement des espaces publics piétonniers, leur plantation et leur aménagement, ou encore de laisser place à d'autres usages urbains (ex : terrasses). Ces aménagements contribuent à rendre les modes actifs plus attractifs, et le cadre de vie des centres-villes plus végétalisé et apaisé.

Le stationnement, ça prend de la place !



Source : ADULM, 2024.

Un outil en appui à l'attractivité des centres urbains

Agir sur le stationnement en centre-ville permet d'assurer son accessibilité, y compris en voiture. L'introduction d'une réglementation, qu'elle soit temporelle (zone à durée limitée type zone bleue) et/ou tarifaire permet de **lutter contre les véhicules « ventouses » ou en stationnement de longue durée, et d'augmenter la rotation et donc la disponibilité du stationnement existant.**

Ce type de mesures favorise **l'accueil des visiteurs de courte durée et de la clientèle des commerces**, dont la part d'automobilistes est par ailleurs à relativiser dans les centres-villes. Le postulat « no parking, no business » est ainsi contredit en centre-ville par de nombreuses études (ex : Cerema, 2019). Les politiques de stationnement, en favorisant une rotation plus efficace et des espaces publics plus qualitatifs, jouent donc un rôle important dans l'attractivité et la vitalité économique des centres-villes.

Un support de renouvellement urbain et d'optimisation foncière

À une autre échelle, **l'emprise et l'imperméabilisation des nappes de stationnement de surface posent de réels enjeux fonciers.** C'est particulièrement le cas du stationnement privé, dont la surface dédiée s'élève à environ 1 300 hectares. Dans un contexte environnemental, législatif et économique incitant à la rationalisation foncière, les politiques de stationnement doivent répondre à de nouveaux défis en terme de formes urbaines (réversibilité et densité des parcs en ouvrage...), de services écosystémiques (désimperméabilisation, ombrières photovoltaïques...), jusqu'à la question de leur reconversion (opérations partielles ou totales de densification pour d'autres usages, ou, à l'inverse, de renaturation).



POUR ALLER PLUS LOIN

Les résultats de l'EMD 2016 de la MEL
<https://urls.fr/0e5amK>

L'étude « Contraintes de stationnement et pratiques modales » (Certu, 2006)
<https://urls.fr/huzpnW>

L'étude « Mobilités et Commerces » (Cerema, 2019)
<https://urls.fr/NGnBCq>





LES ACTUALITÉS DU STATIONNEMENT

À l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, les politiques de stationnement s'inscrivent et se traduisent au sein de différents documents de planification. En 2023 et 2024, deux documents majeurs de l'aménagement du territoire métropolitain ont été adoptés, avec pour chacun des volets importants concernant le stationnement.

L'adoption du PDM de la MEL

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités, la MEL a élaboré et approuvé en octobre 2023, son nouveau Plan de Mobilité (PDM), qui actualise l'ancien Plan de Déplacements Urbains (PDU) arrivé à échéance. Ce document cadre établi, selon les contraintes nationales et locales qui s'imposent à lui, les principes et orientations de la politique métropolitaine en matière d'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises, de la circulation, mais aussi du stationnement.

Celui-ci y apparaît en effet comme un outil central pour atteindre les objectifs et enjeux que se fixe le PDM, tant en termes de cadre de vie, d'environnement et qualité de l'air, que de dynamisme économique et de mobilité pour tous.

Dans son volet « Plan d'Actions », le PDM recommande de se saisir de cet outil transversal, en proposant différentes mesures, en fonction de différents publics, lieux d'actions, et types de stationnement (voitures, poids lourds, ou véhicules non motorisés comme les vélos). **En synthèse, le PDM préconise d'agir sur le stationnement selon trois modalités principales : maîtriser, optimiser, et réglementer l'offre en stationnement.**

LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL AU PRISME DU STATIONNEMENT

ORIENTER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT AU REGARD DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS (TC)

- en valorisant le stationnement relais en amont des zones denses, dans une optique de rabattement voiture – TC ;
- en renforçant l'offre de stationnement vélo aux abords des stations, pour inciter à l'intermodalité vélo – TC ;
- en adaptant les mesures ci-dessous au niveau de desserte en TC, en privilégiant les secteurs à desserte très performante correspondant aux DIVAT (Disques de Valorisation des Axes de Transport, des cercles de rayons de 500m autour des stations de TC) de niveau 1 (desserte très performante qui concerne les stations de métro tramway, ou BHNS).

MAÎTRISER L'OFFRE

- en objectivant et en évaluant systématiquement l'offre existante, y compris privée, avant toute nouvelle création ;
- en plafonnant, via le PLU, les normes de création d'offre dans les nouvelles constructions de bureaux et autres lieux de destination, dans une optique de report modal ;
- en abaissant, via le PLU, les exigences minimales de création d'offre dans les nouvelles constructions d'habitation, selon le contexte et le niveau de desserte ;
- en concevant des espaces publics qui limitent la place de la voiture et de son stationnement au profit d'autres modes de déplacements et d'autres usages, dans une optique de report modal et de qualité et confort des espaces publics.

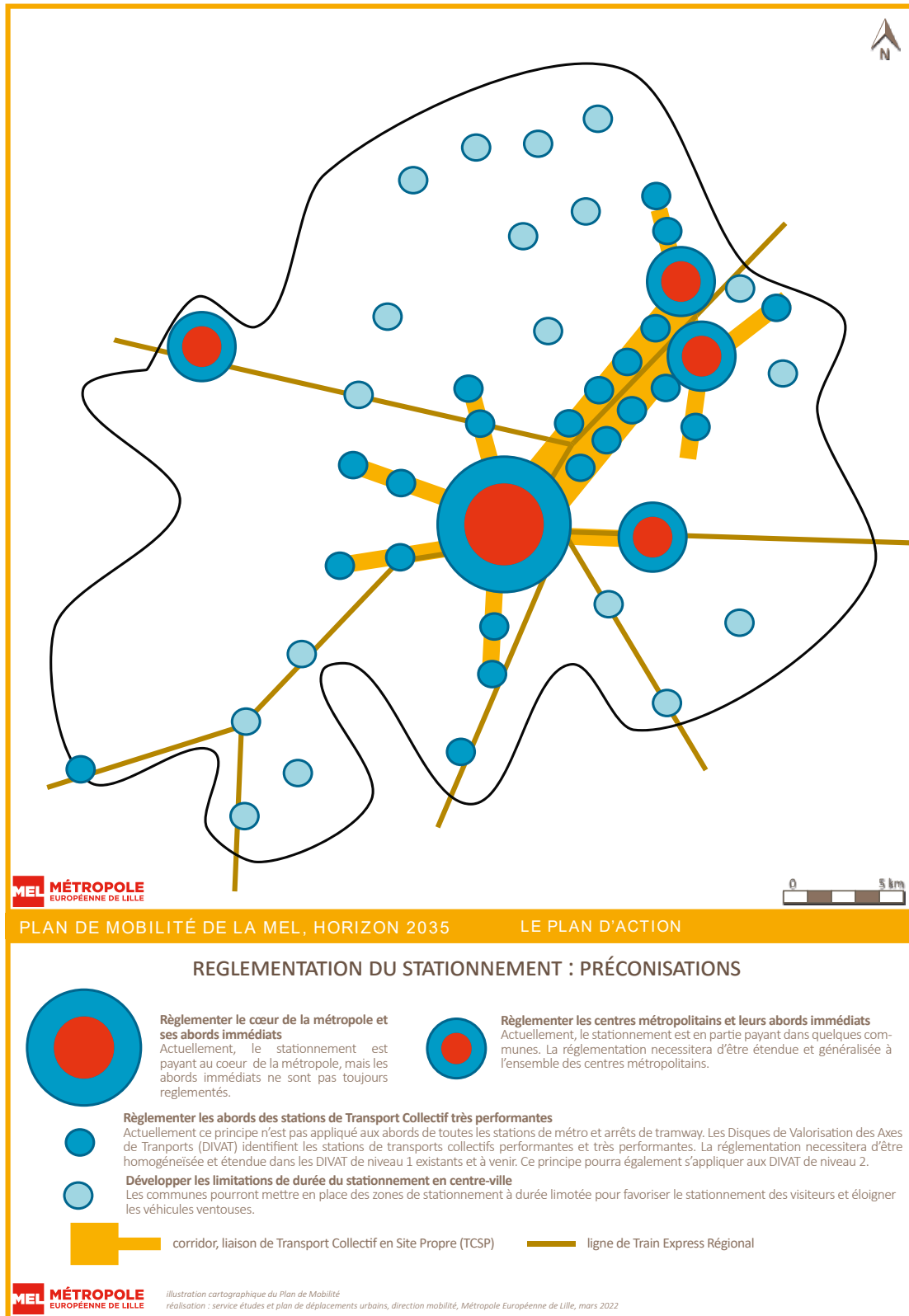
OPTIMISER L'OFFRE

- en s'appuyant sur un meilleur usage de l'offre privée, parfois sous-occupée, comme support potentiel de mutualisation, de densification ou de renaturation ;
- en mutualisant les espaces de stationnement résidentiels nouvellement créés plutôt qu'en réfléchissant à l'échelle de la parcelle, dans une optique de réduction du réflexe automobile et d'économie foncière ;
- en renforçant l'offre de places, en voirie et en parc, à destination de véhicules moins polluants (électriques), et partagés (autopartage, covoiturage), afin de favoriser des usages plus vertueux de l'automobile ;
- en renforçant l'offre de stationnement vélo, en voirie et en parc ;
- en renforçant l'offre de places, en voirie et en parc, à destination de personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- en encourageant des formes de stationnement plus vertueuses d'un point de vue foncier et environnemental (construction en volume, gestion des eaux pluviales, ombrières photovoltaïques...).

RÉGLEMENTER L'OFFRE

- en tarifant ou en limitant la durée de stationnement sur voirie ;
- en visant à la cohérence des réglementations entre communes, et entre voirie et parcs de stationnement ;
- en proposant des conditions plus avantageuses pour les usagers à privilégier (macarons résidents ; clients ou visiteurs de courte durée en centre-ville ; certains types de véhicules ou usages de l'automobile...).





Source : PDM 2023, MEL.

Cette stratégie est également spatialisée par le PDM, en conditionnant notamment ces mesures à la qualité de l'offre en transports collectifs, nécessaire à l'efficacité des politiques de stationnement, et vice versa. Une desserte (très) performante acte l'existence d'une offre alternative à la voiture et légitime ainsi la mise en place de politiques de stationnement visant à encourager le report vers d'autres modes de déplacement, ou le report spatial vers des solutions alternatives au stationnement dans l'espace public.

Inversement, la mise en place de politiques de stationnement volontaristes dans ces secteurs contribue fortement à l'efficacité et à la fréquentation des transports collectifs. Enfin, de façon complémentaire, la valorisation de parcs ou d'aires relais en amont des tissus urbains centraux et denses permet d'appuyer ces mesures en favorisant, au plus tôt possible sur le réseau de transport collectif, l'intermodalité et le rabattement des automobilistes vers les transports collectifs (cf. encadré p.4).



L'adoption du nouveau PLU de la MEL

Le PDM s'impose, dans un rapport de compatibilité, à un autre document de planification métropolitaine récemment adopté : le Plan Local d'Urbanisme. Dans la continuité du PLU2, le PLU3 approuvé en juin 2024, retranscrit les ambitions métropolitaines de mobilité dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et les traduit dans ses Orientations d'Aménagements Programmés (OAP) thématiques et sectorielles, et dans son règlement. En matière de stationnement, le PLU joue ainsi un rôle normatif majeur sur plusieurs aspects.

Encourager le report modal

En application du Code de l'urbanisme, **l'un des rôles du PLU est de fixer le nombre de places de stationnement à créer** lors de nouveaux projets de construction (ou reconstructions, extensions, changement de destination...). Ces normes sont définies au regard de la taille du projet (nombre de places par m² de surface plancher) et en fonction de trois critères principaux :

- **le contexte urbain et le niveau de centralité** : dans le règlement du PLU, les « plans de stationnement » cartographient la géographie du stationnement de chaque commune, selon 7 secteurs. Ceux-ci sont définis au regard du type de tissu urbain, mais aussi en fonction du niveau de centralité urbaine (densité de population, d'emplois) et des aménités urbaines présentes (densité de commerces et d'équipements). Les secteurs S0 à S3 repèrent ainsi des tissus urbains principalement mixtes, selon un gradient d'intensité de présence des aménités précitées. Le secteur S4 renvoie surtout aux zones d'activités économiques, les secteurs S5 aux autres zones constructibles et S6 aux zones non constructibles ;
- **le niveau de desserte en transports collectifs** : dans le PDM, les périmètres de 500 m autour des stations de transports collectifs proposant une offre très performante (DIVAT de niveau 1, correspondant aux métros, tramways et BHNS existants et prévus) sont identifiés comme des secteurs privilégiés d'articulation entre urbanisme et transport. Ils se traduisent dans le PLU3 par l'identification de « secteurs de très bonne desserte et de densité minimale », où s'imposent, en plus d'un coefficient minimal de densité, des dispositions particulières de stationnement pour favoriser l'usage des transports collectifs, comme le prévoit le code de l'urbanisme (Art. L151-32, 35, 36, et L152-6) ;
- **le type de destination** : selon que le projet de construction concerne des lieux de destination (bureaux, commerces, cinéma...) ou des lieux de résidence (habitat privé, universitaire, locatif social, pour personnes âgées...), des normes adaptées sont fixées au règlement pour chaque type de sous-destination.

Les normes de stationnement sont alors fixées en fonction de la superposition de ces critères : un projet immobilier de bureaux, situé dans un périmètre de très bonne desserte en transports collectifs, se verra soumis à une norme plafond plus exigeante en secteur S0 que s'il avait bénéficié des mêmes conditions de desserte dans un tissu urbain moins central (ex : S3). L'hypercentralité et l'excellente desserte en transports collectifs de la majeure partie de Lille intramuros y justifie d'ailleurs la création d'un secteur dédié (S0.1) où les normes de stationnements sont les plus exigeantes.



Extrait du plan de stationnement de Roubaix

Secteur de très bonne desserte et de densité minimale

Règles de stationnement

S0	S3
S0.1	S4
S1	S5
S2	S6
	PSMV*

Source : PLU3 de la MEL.

*Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

À l'intérieur du liseré rouge, les secteurs de densité minimale et de très bonne desserte recouvrent quasi systématiquement les secteurs S0, mais aussi d'autres secteurs où la typologie urbaine et la moindre densité de population, d'emplois ou d'aménités appelleront à des normes de stationnement moins exigeantes.

Enfin, le type de norme imposable varie également selon le type de destination : il n'est possible d'agir que sur la norme minimale de stationnement pour les habitations, alors que des normes minimales et maximales peuvent être imposées pour les autres destinations du Code de l'urbanisme. La logique est celle d'une différenciation entre la possession de voiture et son utilisation : l'encadrement voire la suppression du nombre minimum de places de stationnement sur les lieux de destination bien desservis en transport en commun constitue un levier fort pour encourager au report modal. À l'inverse, sur les lieux de résidence, il reste essentiel de prévoir des solutions de stationnement afin d'éviter le report des véhicules sur l'espace public. Afin de maîtriser l'offre de stationnement créée, et encourager un moindre équipement automobile des ménages, le code de l'urbanisme impose néanmoins de plafonner cette norme minimale de stationnement pour les constructions à usage d'habitation dans les secteurs les mieux desservis (Art. L151-35 et 36). Par décision motivée du maire, il peut même être possible de déroger aux obligations de création d'aires de stationnement sous certaines conditions (Art. L152-6).



Les PLU réglementent également le stationnement vélo dans les nouvelles constructions : comme pour les véhicules motorisés, des normes minimales sont fixées au règlement, et varient selon les destinations. Ces espaces de stationnement doivent aussi répondre à certains critères d'accessibilité en intérieur (RDC/1^{er} sous-sol) et de sécurité en extérieur (stationnement couvert).

La prise en compte du contexte urbain et de la desserte en TC dans le règlement du PLU3 : aperçu des normes de stationnement applicables aux bureaux et aux logements (tableau non exhaustif, se référer au règlement du PLU pour l’instruction d’un projet)

	Secteur S0 et S0.1		Secteurs S1 à S4	
	Norme min.	Norme max.	Norme min.	Norme max.
Bureaux	∅	S0 : 1 place / 100 m ² de SP	Si très bonne desserte : ∅	
		S0.1 : 1 place / 250 m ² de SP	Sinon : 1 place / 50 m² de SP	
Logements	1 place / log.	∅	Jusqu'à 160 m² de SP de projet* : 1 place / 80 m ² de SP Au-delà* : de 1 pl. / 40 m ² à 1 pl. / 80 m ² de SP selon les secteurs (S1 à S4).	Projets > 4 log. : 1 place visiteur / 5 log.
- Logement social et locatif intermédiaire - Logement intermédiaire en accession - Résidences universitaires ou pour personnes âgées**	0,5 place / log. (sauf log. intermédiaire en accession en S0 : 1 place / log.)	∅	1 place / log.	

* Ces normes minimales se calculent en fonction de la surface de plancher du projet. In fine, elles doivent également respecter des normes minimales par logement : « dans tous les cas, il doit être créé au minimum 1 place de stationnement par logement. De même, il ne pourra être exigé plus de 2 places de stationnement par logement » (extrait du règlement).

** 3 places d'hébergement d'un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes ou d'une résidence universitaire équivalent à un logement.

Encourager des déplacements plus durables

Les projets doivent répondre à des obligations concernant le nombre mais également le type de places à prévoir, notamment sur leur pré-équipement et/ou l'installation de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables et vélos à assistance électrique. Pour celles-ci, le PLU se réfère au Code de la construction et de l'habitation (CCH).

Afin d'encourager à ces pratiques plus durables, le code de l'urbanisme offre également des possibilités d'adaptation. La mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage peut permettre de déroger au nombre minimum de places de stationnement automobile à réaliser dans le cadre d'un projet (réduction de 15% min., L.151-31). Il en va de même, par décision motivée du maire, avec la mise en place « compensatoire » de stationnement vélo pour encourager la pratique de ce mode actif (6 places vélo sécurisées créées pour 1 place de stationnement motorisé, L.152-6-1).

Optimiser les surfaces de stationnement

Le PLU3 de la MEL apporte également des outils en réponse aux objectifs d'optimisation des usages et de l'emprise foncière du stationnement inscrits au PDM. Le règlement prévoit ainsi des **dispositions de mutualisation du stationnement** : lorsqu'un projet d'aménagement comprend plusieurs opérations immobilières, les besoins de création de places de stationnement générés peuvent être regroupés et mutualisés dans la création d'un seul parc non cloisonné, avec accès commun et gestion unique. Cela permet également, dans les opérations de logement, de penser une offre de stationnement non pas à la parcelle, mais dans un rayon de marche acceptable, de nature à réduire le réflexe automobile.

Dans le cas d'opérations mixtes (bureaux, commerces, logements...), cette mutualisation peut aussi faire l'objet de **mesures de « foisonnement »** : avec des usagers n'ayant pas des besoins

de stationnement simultanés dans le temps (ex : employés en journée la semaine, et résidents en soirée et week-end), les places laissées libres à un moment donné par les uns peuvent être occupées par les autres. À cet effet, le PLU permet, sous réserve du respect de certaines prescriptions, des autorisations de réduction des normes de stationnement (jusqu'à 25%) afin d'assurer un dimensionnement des aires créées au plus près des usages réels.

Le PLU prévoit également des **possibilités d'amodiations externes au projet**. Lorsqu'un projet présente un ou plusieurs obstacles techniques, architecturaux ou urbanistiques rendant impossible la réalisation des places de stationnement réglementaires, celles-ci peuvent être acquises via une concession de long terme dans un parc public ou privé situé à moins de 300m de l'opération. Cette dérogation permet ainsi de répondre aux besoins en stationnement du projet sans nouvelle emprise foncière, et en optimisant le taux d'usage de parcs existants sous-occupés.

Végétaliser et désimperméabiliser les aires de stationnement

Enfin, le PLU impose également des « modes de faire » dans la réalisation des aires de stationnement. Au-delà des règles de dimensionnement des places et des espaces de circulations, le PLU3 décrit également des **traitements paysagers**, à même de répondre aux enjeux de diminution des impacts environnementaux du stationnement.

Le règlement indique par exemple, que toute aire de stationnement au sol de plus de 150 m² doit, au choix, être plantée à raison d'un arbre de haute tige (> 2m) pour 4 places de stationnement, ou comporter 20% de surface favorable à la perméabilité et à la biodiversité. Cette surface, dite « éco-aménageable », est calculée à partir des différentes surfaces qui composent la parcelle, pondérées en fonction de leur nature (imperméable, semi-perméable, pleine terre) afin de favoriser les matériaux les plus vertueux en termes d'infiltration des sols.



L'extension du stationnement payant sur voirie

En plus de ces deux actualités métropolitaines, le stationnement évolue également à l'échelle des communes, décisionnaires de leur politique de stationnement en voirie. En 2023 et 2024, les villes de Lille et de Roubaix ont étendu et renforcé leur réglementation du stationnement payant.

L'évolution du stationnement payant à Lille

En mai 1970 les premiers parcmètres lillois sont installés place Rihour, inaugurant les débuts du stationnement payant sur la commune. Si celui-ci a évolué dans ses formes et ses tarifs, son périmètre s'est longtemps restreint aux secteurs les plus centraux, autour de la Grand Place et de quelques axes commerçants. Il faut attendre 2016 pour que s'enclenche une première dynamique d'extension, qui sanctuarise le stationnement payant dans le centre-ville élargi et le Vieux-Lille, puis de façon plus ciblée aux abords d'Euratechnologies en 2017.

Le deuxième tournant date du **30 septembre 2022**, lorsque le Conseil municipal adopte une **délibération pour l'extension progressive jusqu'en 2025 du stationnement payant à la quasi-totalité de la ville** : Wazemmes et Vauban-Esquermes en juin 2022, Moulins en février 2024, tandis que Fives et Saint Maurice-Pellevoisin sont prévus pour fin 2024. Seuls les quartiers de Lille-Sud et du Faubourg de Béthune conservent pour l'heure un stationnement gratuit sur voirie. **Étendre le stationnement payant vise ainsi à généraliser les bénéfices poursuivis par ces réglementations** : désencombrement de l'espace public pour un meilleur partage entre les usagers, lutte contre les véhicules ventouses et les stationnements abusifs et gênants, et amélioration de la rotation des véhicules afin de dynamiser l'activité économique.

À cette extension s'associent des **zones de tarifications différenciées, afin d'adapter l'intensité et les modalités de la politique de stationnement aux contextes et à ses usagers**. On distingue ainsi :

- **la zone orange** qui correspond à l'hypercentre, où l'enjeu principal est de faciliter l'accès aux commerces. Cela se traduit par une tarification privilégiant les stationnements de courte durée, avec une 1^{ère} tranche de 30 minutes gratuites, et une tarification croissante au-delà de 2h, sans stationnement résident possible ;
- **la zone jaune** qui englobe le centre-ville élargi (quartiers du Vieux-Lille, Saint-Sauveur et de la rue Solférino). La similarité des tarifs par rapport à la zone orange correspond à un enjeu similaire d'accès aux commerces et de rotation des véhicules. Ceux-ci sont toutefois moins élevés et le stationnement des résidents y est possible ;
- **la zone verte**, qui s'étend sur l'ensemble des secteurs nouvellement payants, ainsi qu'au quartier de Bois Blancs. Dans ce tissu plus résidentiel, des tarifs moins élevés et une gratuité le samedi sont proposés. L'enjeu est de reporter le stationnement résidentiel vers l'offre privée, et les véhicules ventouses en dehors de l'espace public ;
- **la zone azur** qui s'insère dans la zone verte au niveau de ses axes commerçants, afin de favoriser leur clientèle. On y retrouve la gratuité des 30 premières minutes, puis une tarification horaire identique à la zone verte, sans accès toutefois pour les résidents.

La tarification des abonnements évolue également et se diversifie. Complémentaires à la tarification horaire, ceux-ci ont vocation à répondre aux besoins en stationnement de publics spécifiques :

- **les résidents**, pour qui l'abonnement passe d'une tarification unique (25€ par mois) à trois niveaux de tarifs selon le revenu des ménages (10, 15, et 25€). Ces abonnements répondent ainsi à un enjeu d'équité et au besoin en stationnement des habitants, notamment ceux ne disposant pas de garage ;
- **certains professionnels**, dont l'activité nécessite de pouvoir se déplacer et se stationner fréquemment en ville (professions médicales et paramédicales, professionnels du service à domicile, artisans...) et pour lesquels des tarifs spéciaux à la journée (4€), à la semaine (20€), au mois (76€) ou encore à l'année (300€) ont été mis en place.

Enfin, ces évolutions tarifaires s'accompagnent d'une **hausse du Forfait Post-Stationnement (FPS)**, de 17€ à 25€ en zone azur et verte, 35€ en zone orange et jaune.



Le FPS : un produit de la réforme du stationnement payant sur voirie de 2018

Organisée par la loi MAPTAM (2014) et entrée en vigueur en 2018, **la réforme du stationnement payant sur voirie a conduit à deux évolutions majeures** :

- **sa dépénalisation** : l'usager ne s'acquitte plus d'un droit de stationnement, répréhensible d'une amende pénale en cas d'infraction, mais d'une redevance d'utilisation du domaine public. Si ce paiement n'est pas effectué en règle, l'usager est redevable d'un forfait post-stationnement (FPS) ;
- **sa décentralisation** : le service public du stationnement devient une compétence à part entière des collectivités. Celles-ci définissent notamment le montant du FPS, contrairement à la précédente amende, d'un montant unique à l'échelle nationale (17€).

Le produit du FPS vise alors à financer l'amélioration des transport en commun ou respectueux de l'environnement.

Cette réforme affirme ainsi le rôle de la régulation du stationnement comme outil de pilotage et de gestion des mobilités et de l'espace public à disposition des collectivités.



Source : Ville de Lille, 2024.

L'évolution du stationnement payant à Roubaix

À Roubaix, la réforme du stationnement payant sur voirie de 2018 a marqué un tournant pour la politique de stationnement de la ville. Elle a permis à la commune de faire le choix d'une **délégation du mode de gestion et de contrôle de ce service public de stationnement à un tiers (la SEM Ville Renouvelée)**, contrairement à la ville de Lille qui exerce cette compétence en régie.

Parallèlement, la commune a étendu son périmètre de stationnement payant (9 nouvelles rues) tout en y ajustant sa politique tarifaire. Le montant du FPS a été fixé à 15€, la gratuité du stationnement courte durée a été allongée (de 15 à 30 min), et l'abonnement résident a été repensé : son coût a été abaissé de 59€ à 18€ par an pour le 1^{er} véhicule, tandis que des tarifs désincitatifs ont été créés pour les véhicules supplémentaires des ménages afin de ne pas encourager la suroccupation de l'espace public (100€ par an pour le 2^e, et 320€ pour le 3^e).

Cette extension s'est poursuivie en septembre 2023 avec 700 places nouvellement payantes, pour un total de 2 660 sur le centre-ville. Celles-ci sont partagées en deux zones : la zone rouge, qui couvre l'hypercentre (0,90€ les 15 min), entourée de la zone orange (0,90€ les 30 min).

Enfin, depuis août 2024, les commerçants roubaisiens bénéficient d'un abonnement dédié (50€ par mois). Il s'ajoute à celui pour les professionnels de santé (35€ par mois) et celui « tout usager » (60€ par mois).



À l'échelle de la MEL, des réglementations variées qui posent un enjeu de coordination et d'harmonisation

Une troisième commune dans la métropole, **Armentières, a instauré, dès 2010, une zone de stationnement payante dans son hypercentre**. On y retrouve, comme à Lille et Roubaix, un abonnement dédié aux résidents, et le principe de la 1^{ère} demi-heure gratuite.

À cette zone payante s'ajoute, dans le reste du centre-ville, une « **zone bleue** », où le stationnement est gratuit, mais limité dans le temps (1h30). Cet autre type de réglementation du stationnement en voirie existe également dans les centres-villes et rues commerçantes de Villeneuve d'Ascq, Tourcoing, La Madeleine et de nombreuses autres communes de la métropole.

Pour garantir la cohérence et l'harmonisation de la mise en œuvre des politiques de stationnement à l'échelle métropolitaine, un outil dédié, le « **Comité Stationnement** », a été institué en 2013. Piloté par la MEL et réunissant l'ensemble des communes et pouvoirs de police, il a vocation à créer un espace de dialogue et être le « cadre des débats et des échanges autour des actions et mesures à proposer en matière de stationnement » (Délibération MEL, 13C0204).





LA VEILLE JURIDIQUE

Limiter l'artificialisation des sols, développer les énergies renouvelables, gérer la ressource en eau... Les enjeux environnementaux sont au premier plan des évolutions législatives récentes en matière d'aménagement territorial. Plusieurs mesures visent notamment les espaces de stationnement, à la fois obstacles et supports à ces futures transitions.

Désimperpermabiliser, ombrager, et solariser les parcs en surface

Les parcs de stationnement en surface posent de nombreux enjeux environnementaux : outre la question de la mobilité automobile, ils consomment de grandes emprises foncières, généralement monofonctionnelles et imperméables. Deux lois récentes, la loi Climat et Résilience et la Loi relative à l'Accélération de la Production d'Énergies Renouvelables (APER), s'adressent à ces problématiques.

La loi Climat & Résilience approfondit ainsi la loi ALUR (2014) en imposant depuis juillet 2023, sur les parcs de stationnement en surface neufs de plus de 500 m², des revêtements, aménagements et végétalisation propices à l'infiltration des eaux pluviales.

Cette végétalisation poursuit de plus un objectif d'ombrage afin de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain souvent prononcé sur ces surfaces artificialisées. Cette obligation d'ombrage peut alors s'opérer au choix par l'installation d'arbres à canopée large ou par des ombrières photovoltaïques.

Deux ans après, la loi APER a étendu cet objectif : les parcs de stationnement extérieurs existants (> 1500 m²) doivent également disposer de dispositifs d'ombrage sur au moins 50% de leur surface, mais sous la forme d'ombrières photovoltaïques exclusivement (voir schéma ci-dessous).

Par ces mesures, un changement de regard sur les parcs de stationnement s'opère : au-delà de constituer des surfaces à adapter pour limiter leurs externalités environnementales négatives, elles deviennent également des actifs fonciers à exploiter, ici du point de vue de la production d'énergie solaire.

Cette logique d'optimisation foncière et fonctionnelle transparaît d'ailleurs également dans la possibilité offerte par la loi de ne pas l'appliquer en cas de projet de « suppression ou transformation totale ou partielle prévue dans le cadre d'une action ou d'une opération d'aménagement » (ex : projet de densification prévue dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU).

PARCS DE STATIONNEMENTS EN SURFACE EXISTANTS

Loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (10 mars 2023 - Art. 40)

Légende :



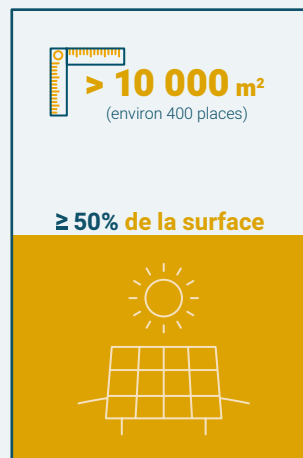
Ombrière photovoltaïque



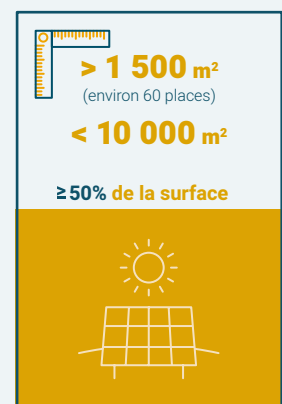
Dispositifs d'ombrage végétaux



Revêtements de surface, aménagement hydrauliques ou dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation



Avant le 01/07/2026



Avant le 01/07/2028

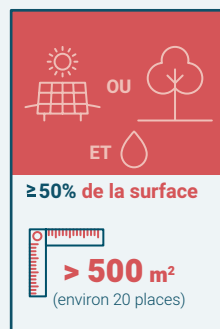
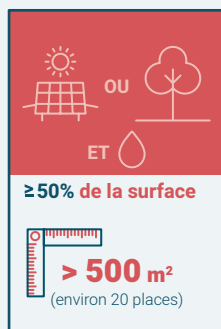
Délais d'application

À compter du 01/01/2024

À compter du 01/07/2025



Associés à des bâtiments à usage commercial, industriel, artisanal, de bureau, ou hangar non ouvert au public et faisant l'objet d'une exploitation commerciale



PARCS DE STATIONNEMENTS EN SURFACE NEUFS*

Loi Climat et Résilience (22/08/2021 - Art. 101)



Associés à des bâtiments à usage administratif, hôpitaux, équipement sportifs, récréatifs, de loisirs, et équipements scolaires et universitaires

* ou faisant l'objet d'un changement ou renouvellement de CSP, ou associés à des bâtiments faisant l'objet d'une extension ou rénovation lourde

Déterminer la superficie des parcs de stationnement assujettis aux obligations : schéma explicatif



Source : Schéma adapté du « Guide pour la mise en œuvre de la réglementation à l'installation de dispositifs de gestion des eaux pluviales et d'ombrage sur les parcs de stationnement », Mai 2024.

L'application de ces nouvelles obligations pose néanmoins un certain nombre d'enjeux et difficultés :

- **sur l'inventaire des parcs concernés** : que recouvrent les « parcs de stationnement extérieurs » ciblés par ces nouvelles lois ? Un récent guide d'application précise que toute surface de stationnement extérieure accessible au public, gratuitement ou non, peut être concernée. Il peut s'agir par exemple d'un parc sur une place publique ou d'un espace en dehors de la voie publique, même sans contrôle d'accès ;
- **sur le calcul des surfaces concernées** : quels espaces exacts au sein des parcs entrent dans le calcul de la surface assujettie à ces obligations ? À cette question, le décret 2023-1208 précisant l'application de l'article 101 de la loi Climat & Résilience répond que le calcul dépendra du type d'obligations à appliquer. Pour les obligations d'ombrage, la superficie de référence comprend uniquement les places de stationnement et les voies de circulations, tandis que les surfaces des espaces perméables devront également être comptées pour les obligations de perméabilisation (voir schéma ci-dessus) ;
- **sur l'implantation des « dispositifs d'ombrage végétaux »** : ce même décret a également précisé le type de plantation attendue (arbre à large canopée) et sur la quantité valant satisfaction de l'obligation si le parc est déjà planté (1 arbre pour 3 places de stationnement). Des interrogations subsistent néanmoins sur la compatibilité entre cette obligation et celles potentiellement préexistantes dans les documents d'urbanisme locaux, comme dans le PLU de la MEL (cf. p.10) ;
- **sur l'étendue des parcs exemptés** : pour les lois APER comme Climat & Résilience, ces obligations sont rendues caduques en cas d'impossibilité de réaliser ces aménagements « dans des conditions économiques acceptables » et « en cas de contraintes techniques, de sécurité, architecturales, patrimoniales et environnementales » justifiées. Ces motifs pourraient éventuellement (sous réserve d'études le démontrant) s'appliquer aux aires de stationnement également utilisées pour des marchés ou événements récurrents de type fête foraine.

Toutes ces obligations nécessitent donc un travail approfondi d'inventaire, d'identification et de justifications des parcs concernés et exonérés. Ils rendent également indispensable la définition d'une stratégie économique d'installation et d'exploitation des ombrières photovoltaïques.

Garantir l'électromobilité et son accessibilité

La place du stationnement dans la transition énergétique se retrouve également dans la question de l'équipement des parcs de stationnement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE). La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée en 2019, prévoit différentes mesures pour planifier et accélérer leur déploiement, à la fois dans les parcs de stationnement non résidentiels existants, et dans tous les bâtiments pour la construction neuve et rénovation lourde. Ce contexte législatif continue d'évoluer : une directive européenne adoptée le 12 avril 2024 conduira ainsi à revoir à la hausse ces exigences réglementaires à court terme.

Le stationnement en voirie se distingue sur ce sujet. Alors qu'il ne fait pas l'objet de minima réglementaire d'équipement en IRVE, un pourcentage de places et bornes accessibles aux PMR est exigé. Cette obligation, définie par l'article 19 de la loi LOM et précisé par l'arrêté ministériel du 27/10/2023, fixe un pourcentage minimal, dégressif en fonction du nombre de places déjà équipées de bornes installées entre 2020 et 2025, qui deviendra plus exigeant à partir de 2026. Avec 75% des places de recharge sur voirie déjà aménagées sur le territoire accessibles aux PMR, ces objectifs sont largement respectés sur la métropole. En plus de ces ambitions quantitatives, la MEL souhaite également mettre l'accent sur la qualité de cette accessibilité :

- à l'échelle de la métropole, dans la répartition équilibrée de cette offre sur le territoire ;
- à l'échelle de la rue, dans la qualité et le confort des aménagements (accès aisé à la borne, abaissés de bordure, signalisation supplémentaire...).



LES TRAVAUX DE L'OBSERVATOIRE MÉTROPOLITAIN

Connaître et objectiver l'offre de stationnement est un préalable essentiel à l'élaboration et au suivi des politiques de stationnement. À travers l'observatoire métropolitain du stationnement, l'Agence et la MEL poursuivent cet objectif sur un double volet : perfectionner la connaissance de l'offre de stationnement publique d'une part, et construire et améliorer la connaissance de l'offre privée d'autre part.

Une construction progressive et segmentée de la connaissance de l'offre publique

Un travail préalable sur l'espace public

En ce qui concerne le domaine public, un inventaire du stationnement voirie sur le territoire métropolitain a été réalisé en 2019. Basé sur une double exploitation de photographies aérienne et « in situ », ce travail d'inventaire a permis d'élargir considérablement le périmètre de connaissance de la MEL : de 200 à **4 500 km de voiries recensées, pour un total d'environ 248 000 places de stationnement**. En plus d'apporter un éclairage quantitatif à la MEL et aux communes, la géolocalisation et la caractérisation de ces places (PMR, livraisons, taxis...) constituent également un outil de diagnostic essentiel pour répondre aux ambitions métropolitaines, ainsi qu'aux évolutions législatives en matière d'accessibilité du stationnement (places PMR), de sécurité (suppression des places en voirie en amont des passages piétons) ou encore d'adaptation aux nouvelles mobilités (équipement en bornes électriques). En parallèle, un travail complémentaire d'inventaire des aires de stationnement (**60 000 places en surface, hors voirie et en accès libre**) a également été mené par la MEL, afin de mieux connaître cette autre offre publique dont elle était devenue compétente avec la loi MAPTAM (2015).

Un approfondissement autour des parcs de stationnement

La MEL est également compétente sur les parcs de stationnement régulés par contrôle d'accès (« barriérés »). Ces parcs publics sont ainsi majoritairement de propriété métropolitaine, bien que certains soient encore aujourd'hui de propriété communale (ex : ville de Lille pour les parkings Grand Place et Vieux Lille, ville de Roubaix pour les parkings Paraboles ou La Poste...). Aucun n'est toutefois géré en régie par la MEL ou les villes.

Leur exploitation se répartit ainsi entre :

- concessions de service public, auprès de gestionnaires privés (Indigo, Effia) ou parapublics (SEM Ville Renouvelée à Roubaix) ;
- concessions d'aménagement, dans le cas de parkings récemment construits dans des opérations d'aménagement (SEM Ville Renouvelée à Tourcoing avec les parcs Plaine Image ou La Tossée) ;
- concession « transports urbains » dans le cas des parcs-relais, gérés par Ilevia, qui sont réservés aux usagers des transports collectifs connexes.

Cet éclatement des acteurs et des modes de gestion complexifie la connaissance exacte de l'offre. L'un des chantiers de l'observatoire du stationnement en 2023 a ainsi été de **recenser et consolider l'ensemble des données concernant ces parcs métropolitains** : nombre de places, caractéristiques, tarification... Même lorsque les données sont existantes, la dispersion dans diverses sources (données exploitants, MEL, opendata) mais aussi l'absence de numérisation ou d'actualisation constituaient jusqu'alors un obstacle à une vision précise de l'offre disponible. Des recensements de terrain ont également permis d'affiner la caractérisation de ces places (nombres de places PMR, pour véhicules électriques, pour vélos), parfois méconnue.

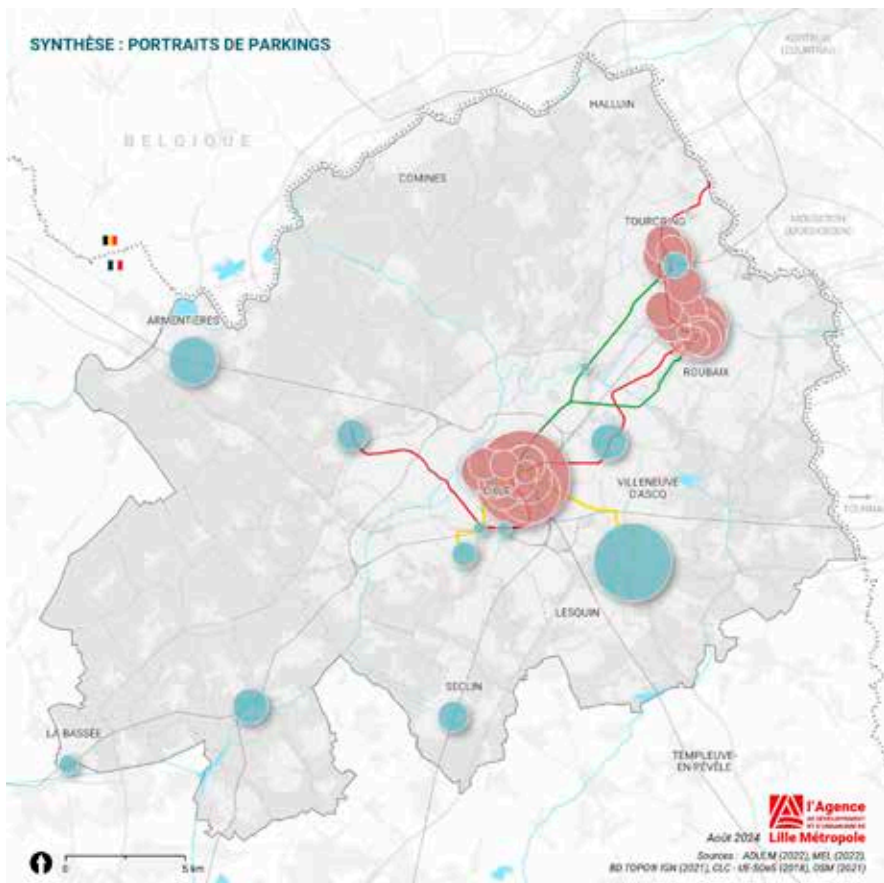
Enfin, l'un des objectifs poursuivis était également d'**élargir la compréhension et la notion d'offre « publique », de la question de la compétence à celle de l'accessibilité**. Parmi les parcs étudiés figurent ainsi des parcs de propriété et de gestion purement privée, mais dont l'accessibilité au public et la situation en centre-ville en font des lieux à part entière de l'offre ouverte au public. Réciproquement, ce recensement distingue, dans la capacité totale des parcs, les places réellement accessibles au public, un certain nombre étant en réalité privées (amodiations) ou réservées aux abonnés (3 parkings uniquement dédiés à ce type d'usager).

Au total, **47 parcs ouverts au public et régulés par contrôle d'accès, qu'ils soient de compétence métropolitaine ou non, ont ainsi été identifiés et répertoriés, selon deux catégories : parcs de centre-ville ou parcs-relais**.

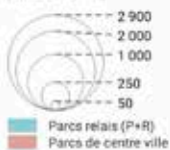
Pour chacun de ces parcs, la description de l'offre en stationnement et de ses caractéristiques en 2023 a été synthétisée sous la forme de fiches harmonisées et automatisées qui feront l'objet de mises à jour régulières : les « **Portraits de Parkings** », téléchargeables sur le site de l'Agence.

Ce travail alimente également la **Base nationale des Lieux de Stationnement (BNLS)**, qui regroupe, dans un fichier unique, une liste de variables standardisées transmises par les collectivités volontaires. Sous licence libre (open data), cette base vise à apporter une plus grande transparence sur l'offre de stationnement hors voirie en France, et peut être intégrée par des services réutilisateurs (ex : calcul d'itinéraires multimodaux).

SYNTHÈSE : PORTRAITS DE PARKINGS



Capacité d'accueil des parkings (en nombre de places)



- Frontière France/Belgique (F/B)
- Métropole Européenne de Lille (MEL)
- Limite communale
- Métro (ligne 1)
- Métro (ligne 2)
- Tramway
- Réseau TER



PARCS DE CENTRE-VILLE



19 561 places
dont 1 709 places privées
et 963 places abonnés
dans 3 parcs dédiés



497 places
sécurisées pour vélos



452 places
pour personne à mobilité
réduite



227 places
pour voiture électrique
avec recharge

PARCS-RELAIS



5 526 places
dont 300 provisoires
(travaux parking S' Philibert
en cours)



651 places
sécurisées pour vélos



116 places
pour personne à mobilité
réduite



50 places
pour voiture électrique
avec recharge



37 places
pour covoiturage



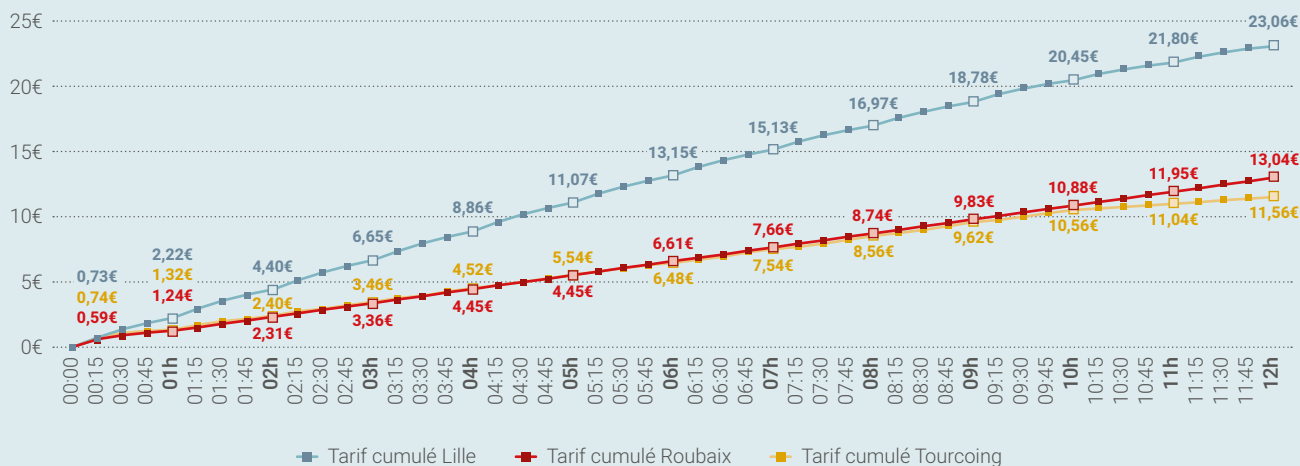
**POUR ALLER
PLUS LOIN**

Les « Portraits de parkings »
<https://urls.fr/1Z2dcW>

La Base nationale des lieux
de stationnement
<https://urls.fr/i-IFXC>

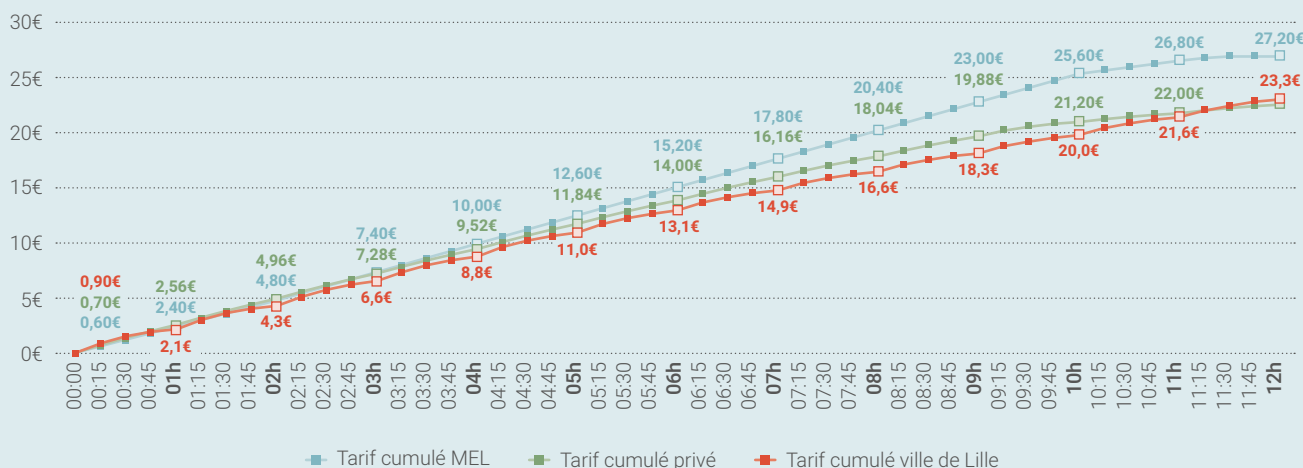


Tarifs horaires cumulés moyens des parcs étudiés à Lille, Roubaix et Tourcoing



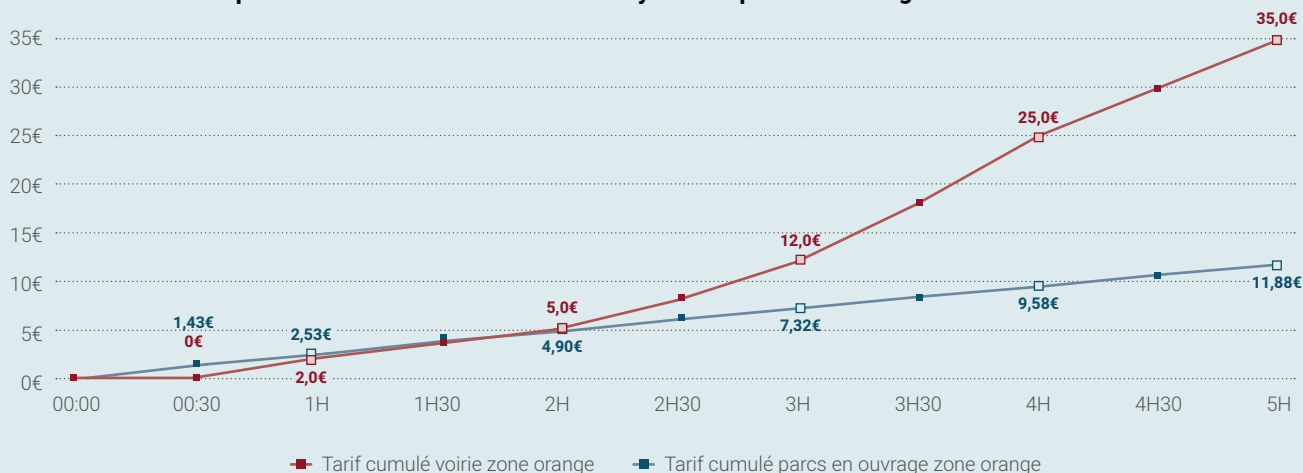
Source : ADULM, Portraits de Parkings (2023).

Tarifs horaires cumulés moyens des parcs en ouvrage lillois de propriété MEL, ville de Lille, et privés



Source : ADULM, Portraits de Parkings (2023).

Tarifs horaires cumulés sur voirie en zone orange à Lille, comparés aux tarifs horaires cumulés moyens des parcs en ouvrage de la même zone



Source : ADULM, Portraits de Parkings (2023) et Ville de Lille.



Zoom sur la tarification des parcs métropolitains

Ce travail de recensement a notamment permis de **consolider les tarifs pratiqués dans ces différents parcs** (hors P+R), à la fois dans leur tarification horaire et dans les différents types d'abonnements proposés. **Leur comparaison établit des écarts notables, que l'on peut analyser selon plusieurs clefs d'entrée.**

La première est géographique : au sein des centres-villes des trois plus grandes communes de la métropole, les parcs lillois se distinguent très nettement des parcs tourquennois et roubaisiens. Se garer dans un parc à Lille coûte en moyenne 1,5 fois plus cher dès la première demi-heure, et 2 fois plus cher à partir d'une heure de stationnement (cf. graphique n°1 ci-contre). Cet écart se confirme également dans les abonnements, avec une moyenne mensuelle de 134€ à Lille, contre 40€ à Roubaix et 44€ à Tourcoing.

Ces moyennes cachent toutefois un certain nombre de disparités. Une partie d'entre elles s'explique par **la typologie des ouvrages :** à Roubaix, les tarifs sont bien moins élevés dans les parcs en surface que dans les parcs en ouvrage (en moyenne 1,7 fois inférieurs). C'est également le cas à Lille, où les deux seuls parcs en surface d'accès réglementé et ouvert au public, les parcs Petit Paradis et Liberté sur le Champ de Mars, sont aussi les moins onéreux de la ville.

Ces deux parcs sont également, à l'échelle du centre-ville de Lille, les plus « périphériques ». À contrario, les parcs lillois aux tarifs les plus élevés sont implantés au cœur de l'hypercentre commercial (Grand Place, les Tanneurs, Rihour Printemps, Rues Piétonnes le 31). L'enjeu de l'accessibilité à un autre type de centralité, les gares, suit un même ratio prix / proximité : autour de Lille Europe, les parkings Gare A (Europe) et Gare B (Tours) sont les plus onéreux, en ce qu'ils cumulent une fonction d'intermodalité avec la gare, et de proximité immédiate à la centralité commerciale d'Euralille.

Interviennent enfin **d'autres facteurs d'influence, tels que les modalités d'exploitation et de propriété de ces parcs.** Ainsi, les parcs entièrement privés (propriété et gestion) sont en moyenne légèrement plus chers pour les visiteurs courte durée (<2h) du centre-ville (cf. graphique n°2 ci-contre). Le parking du centre-commercial Les Tanneurs s'illustre par des tarifs particulièrement plus élevés que la moyenne, et constitue le parc le plus cher, jusqu'à la 10^e heure de stationnement.

Le second parc du classement, puis le 1^{er} à partir de ce pallier des 10h, est néanmoins un parc public : celui de la Grand Place. Les autres parcs publics, de propriété MEL, sont en moyenne moins chers, avec toutefois des disparités notables. Les parcs sous concession Effia proposent les tarifs les moins élevés, malgré leur centralité (République, Opéra, Nouveau Siècle). Ceux sous concession Indigo tendent vers le haut du classement, en particulier les gares A et B dont les tarifs sont les plus élevés de tous les parcs lillois à compter des 11 heures de stationnement, traduction d'une politique de recettes vis-à-vis des stationnements longue durée au sein de parcs associés aux gares et aux flux de voyageurs.

Malgré toutes ces nuances, chacun de ces parcs en ouvrage proposent des tarifs de stationnement de longue durée moins élevés que sur la voirie. Le graphique n°3 ci-contre illustre à ce titre l'écart, exponentiel au fil du temps, entre le coût du stationnement en voirie en zone orange à Lille, et les tarifs moyens cumulés dans les parcs en ouvrage présents dans ce périmètre. La gratuité du stationnement sur voirie

jusqu'à 30 minutes, suivie par des tarifs limités en dessous de 2h, favorise les stationnements de courte durée en centre-ville, en ciblant notamment la clientèle des commerces. Au-delà de ce seuil des 2h, le coût du stationnement voirie plus élevé, voire prohibitif, incite les stationnements de moyenne et longue durée à se reporter dans les parcs en ouvrage. **Cette comparaison illustre ainsi l'intérêt d'une cohérence entre les tarifications pratiquées en surface dans l'espace public et dans les parcs en ouvrage, afin d'orienter dans ces derniers les usagers de moyenne et longue durée et d'optimiser le stationnement voirie au profit des usagers de courte durée.**



Vers une analyse de la demande en stationnement ?

Si la consolidation des données d'offre représentait déjà un défi complexe, celle des données concernant la demande, c'est-à-dire la fréquentation et l'occupation de ces parcs, l'est encore davantage. Pour y aboutir, de nombreux obstacles devront être dépassés :

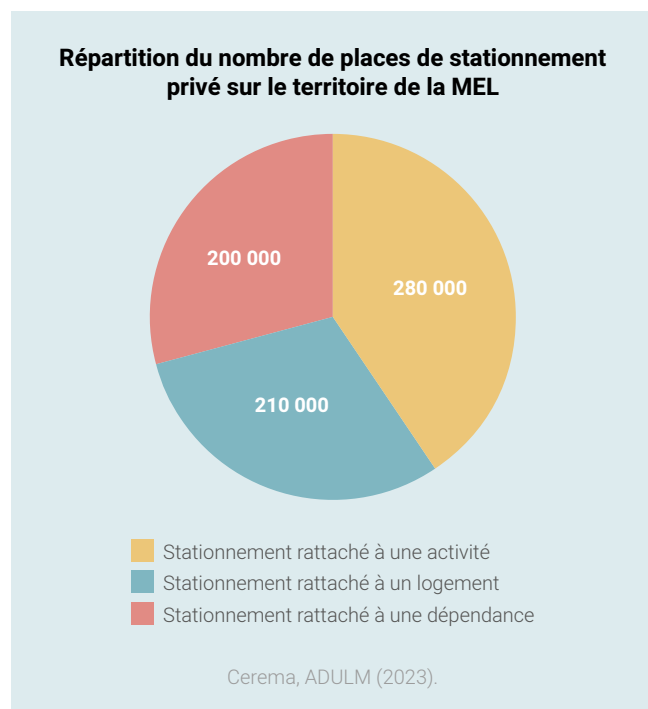
- **la compatibilité des données :** les sources de données disponibles sont chacune structurées et construites différemment. Dans les parcs-relais, des relevés « humains » sont opérés, sans suivre systématiquement la même méthode. Dans les parcs couverts par le système de « jalonnement dynamique », les données des entrées/sorties sont transmises automatiquement et en continu, tandis que des données de nature financière renseignent l'occupation des parcs gérés sous concession ;
- **l'enjeu de fiabilité des données :** la qualité de ces données n'est pas systématiquement au rendez-vous. Les données remontant des systèmes informatiques des parcs ne font pas l'objet d'un contrôle régulier, et sont parfois altérées (aléas, panne...);
- **la disponibilité de données :** enfin, malgré ces différentes sources, certains parcs échappent totalement à l'analyse, notamment ceux étant entièrement privés.



Une étude innovante de l'offre privée grâce aux fichiers fonciers

La seule connaissance de l'offre publique ne donne qu'une vision partielle de l'offre de stationnement réellement disponible. **Dans le cadre de l'actualisation de son PDM, la Métropole Européenne de Lille a ainsi souhaité pallier la méconnaissance de cet autre et conséquent volet que constitue le stationnement privé.** Pour ce faire, l'Agence et le Cerema ont élaboré une **méthodologie d'observation inédite, basée sur l'exploitation des fichiers fonciers.** Ces données fiscales constituent une source précieuse d'informations, disponibles sur l'ensemble du territoire métropolitain, et sur un maillage très fin (l'unité foncière, soit l'ensemble des parcelles contiguës d'un même propriétaire). Les différentes variables liées au stationnement qui y sont renseignées ont permis d'établir une base de données dédiée, géolocalisée et actualisable chaque année. Celle-ci est construite autour de **trois indicateurs complémentaires :**

- **le nombre d'espaces de stationnement** identifiés, et déclarés comme tel, qui apporte une connaissance fine de la localisation de ces espaces et de leurs caractéristiques (stationnement couvert ou non, incorporé au local ou dépendance détachée...);
- **les surfaces dédiées au stationnement**, qui quantifient les espaces consommés par le stationnement ;
- **l'équivalence en nombre de places**, afin d'estimer au plus près les capacités d'accueil de ces espaces.



Cette étude apporte **un nouveau regard sur la problématique du stationnement et de son empreinte foncière à l'heure du « Zéro Artificialisation Nette ».** Avec une surface totale estimée à **au moins 1 300 ha en 2020, 70% de l'offre de stationnement métropolitaine se situe sur des espaces privés**, soit l'équivalent de 690 000 places de stationnement. À l'échelle métropolitaine, 14% de l'ensemble des surfaces de plancher bâties sont ainsi utilisées pour le seul stationnement des véhicules. Ces surfaces de stationnement sont **réparties pour moitié entre le secteur résidentiel et les activités industrielles et commerciales**, avec chacun leurs spécificités.

Un stationnement résidentiel diffus, présent dans tous les tissus de la métropole

Dans les secteurs résidentiels métropolitains, on dénombre **plus de 410 000 places** de stationnement privé, soit 0,75 place par logement en moyenne. Cette densité du stationnement résidentiel varie néanmoins fortement selon les secteurs et les tissus urbains : **de 0,5 place par logement dans les secteurs centraux à plus de 1,2 dans les tissus périurbains les moins denses, où la maison individuelle prédomine.**

Le croisement de cette base de données avec le niveau d'équipement automobile des ménages permet d'appréhender l'enjeu de l'intensité théorique avec laquelle la pression s'exerce sur le stationnement privé. La carte ci-contre permet ainsi d'identifier **les « secteurs en tension », c'est-à-dire lorsque le nombre de places privées disponibles est, a priori, insuffisant au regard de la motorisation des ménages.** Dans ces quartiers, le risque de report du stationnement résidentiel dans l'espace public est alors plus fort. Ceux-ci, représentés en bleu foncé sur la carte, apparaissent davantage situés dans les espaces péricentraux, où les taux de motorisation des ménages sont plus importants, et la disponibilité de garage moins répandue.

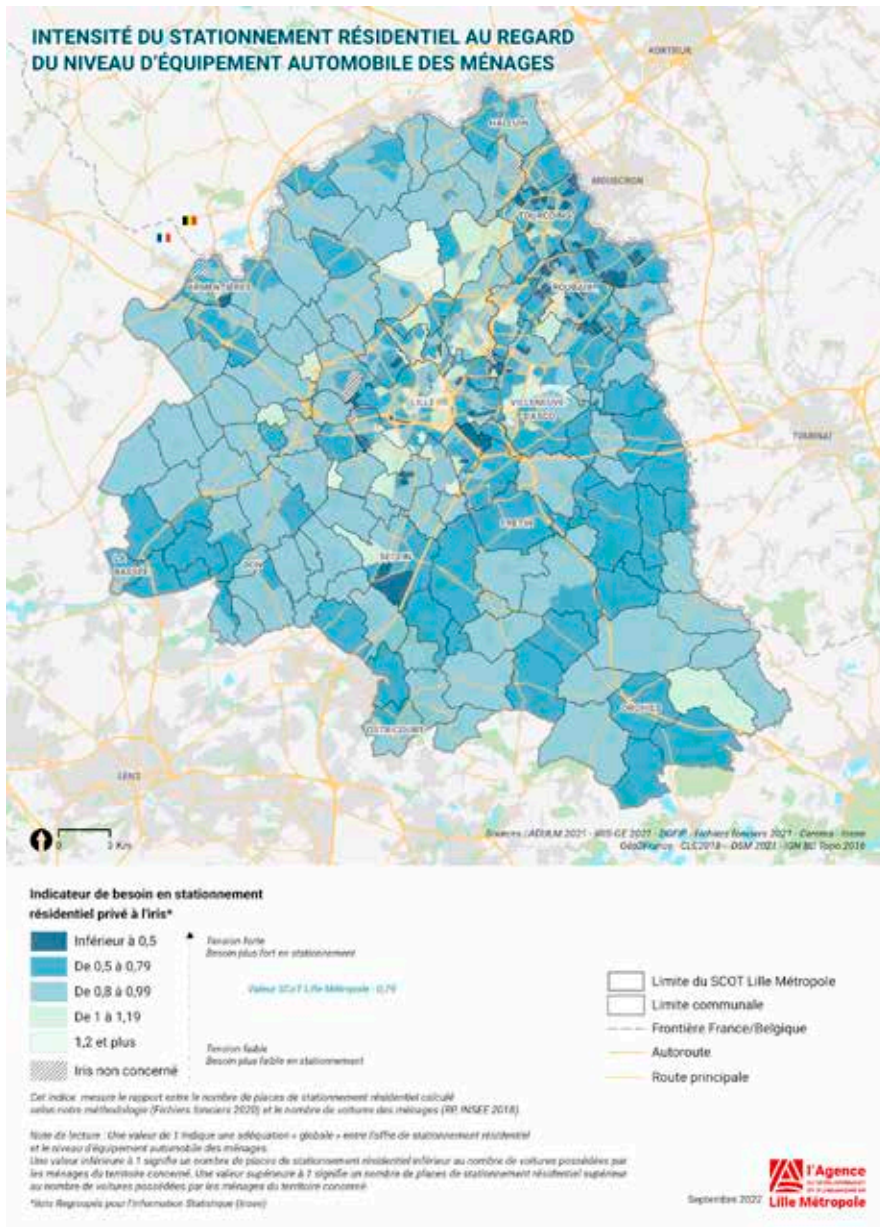
L'usage réel des espaces de stationnement résidentiel reste néanmoins complexe à appréhender, certains étant investis pour un usage de stockage plutôt que de stationnement. Cette étude souligne par ailleurs la tendance croissante du stationnement résidentiel à s'émanciper des locaux d'habitation : entre 2010 et 2020, 78% des 60 000 espaces de stationnement résidentiels construits sur la métropole sont des dépendances isolées.

Un secteur d'activité qui artificialise encore massivement pour le stationnement

À surfaces égales avec le stationnement résidentiel, le stationnement lié aux activités se distingue par un rythme de croissance plus élevé. Depuis 2002, 12,4 ha sont construits en moyenne chaque année sur la métropole pour le seul secteur des activités commerciales et industrielles, soit 1,6 fois plus que pour le secteur résidentiel (7,9 ha). Le stationnement constitue aujourd'hui encore **une composante essentielle de ce type de tissu urbain, qui consacre 21% de ses surfaces à cet usage (contre 11% pour le résidentiel).**

Au-delà de son ampleur, l'intérêt croissant porté sur le stationnement d'activité dans le contexte de sobriété foncière actuelle s'explique par **des caractéristiques foncières qui accroissent d'autant plus leur potentiel de mutabilité :**

- si seulement 1% des espaces de stationnement d'activité dépassent les 5 000 m², cela équivaut à près de 114 000 places, soit 41% de la capacité d'accueil de ce segment d'offre ;
- 83% des surfaces de stationnement d'activité sont non couvertes.



Des approfondissements à investiguer

Les enjeux fonciers autour du stationnement d'activité apparaissent d'autant plus forts que l'estimation de la surface occupée (environ 620 hectares sur la MEL) constitue une estimation plancher.

En effet, en complément des fichiers fonciers, **des monographies conduites sur plusieurs zones d'activités économiques et commerciales concluent à des surfaces de stationnement supérieures à celles estimées par les fichiers fonciers.** La proportion des surfaces représentées par le stationnement d'activité serait ainsi sous-estimée par cette méthodologie.

D'ampleur plus modeste à l'échelle métropolitaine, **le stationnement résidentiel du parc social est également difficile à appréhender par les fichiers fonciers.** Puisque les propriétaires fonciers publics sont souvent exonérés de taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB), le stationnement à la frontière entre le domaine privé et le domaine public n'apparaît pas systématiquement dans les données fiscales.

Aussi, si cette méthodologie s'avère globalement fiable et robuste, tout particulièrement pour le secteur résidentiel, elle devra être consolidée et complétée afin de pallier les limites inhérentes à l'usage de données fiscales.

LES CHIFFRES CLÉS DU STATIONNEMENT PRIVÉ



Au moins 1 300 ha sont occupés par du stationnement privé sur la métropole lilloise en 2020, soit l'équivalent de 687 000 places de stationnement



14,3% de l'ensemble des surfaces de plancher bâties sont utilisées pour le stationnement : 11% pour le résidentiel et 21% pour l'activité



La moitié des surfaces de stationnement privé est affectée à une activité industrielle ou commerciale



12,4 ha de nouveaux espaces de stationnement sont construits en moyenne chaque année depuis 2002 pour le seul besoin des activités industrielles et commerciales, (l'équivalent d'environ 5 000 places/an)



+ de 50% du stationnement résidentiel de la métropole lilloise correspond à un tissu d'habitat individuel



0,75 place de stationnement par logement en moyenne sur le territoire de la métropole lilloise



POUR ALLER PLUS LOIN

« L'étude du stationnement privé via les fichiers fonciers sur la Métropole Européenne de Lille », Rapport d'étude complet (Cerema, 2023)
<https://urls.fr/W6b8QJ>





L'Agence adopte une démarche éco-responsable pour ses publications

L'Agence fait appel à des imprimeurs labellisés **Imprim'vert** ; ce label a pour objectif de favoriser la mise en place, par les entreprises exerçant des activités d'impression, d'actions concrètes conduisant à une diminution des impacts de l'activité sur l'environnement.

Dès que faire se peut, les publications de l'Agence sont imprimées sur du **papier certifié PEFC** : la fabrication puis l'impression de papier certifié PEFC participent à la gestion durable des forêts. La certification PEFC du papier atteste du respect des fonctions environnementales, économiques et sociales des forêts.

L'apposition du **logo Triman** incite nos lecteurs, lorsqu'il souhaite se séparer d'une de nos publications, soit à la donner, soit à la recycler.



L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

+33 (0)3 20 63 33 50 / agence@adu-lille-metropole.org
Centre Europe Azur / 323 Avenue du Président Hoover / 59000 Lille



adu-lille-metropole.org

