

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

Enjeux et leviers d'action pour des politiques de stationnement adaptées



#3 Fiche contexte

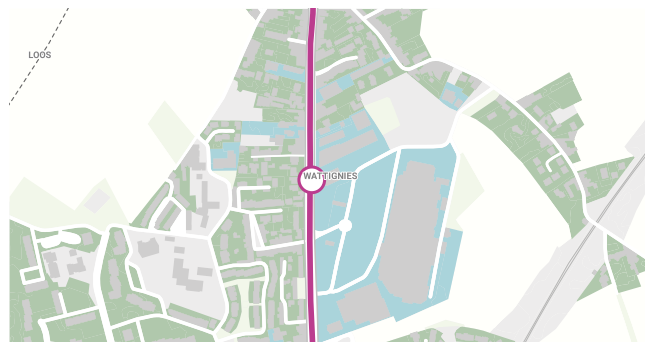
TISSU À DOMINANTE D'ACTIVITÉS

I CONTEXTE URBAIN

Les secteurs à « dominante d'activités » concernent à la fois des territoires où se concentrent des activités commerciales (centres commerciaux, zones commerciales), industrielles et/ou tertiaires (bureaux, parcs d'activités, sites d'excellence...). Ce type de tissus urbains est marqué par de grandes emprises foncières, peu perméables et souvent peu propices aux déplacements alternatifs à l'automobile.

Ces secteurs se distinguent en tant que lieux majeurs de destination des trajets domicile-travail, principalement réalisés en voiture, et particulièrement favorisés par d'importantes surfaces de stationnement, destinées à la clientèle ou aux salariés des entreprises.

Illustration à partir de futures stations Extramobile (BHNS en bleu, tramway en violet)



La Plaine - Villeneuve d'Ascq

Blum - Wattignies



I ENJEUX

- **Un public de navetteurs majoritairement automobilistes et des espaces publics façonnés pour l'automobile :**
 - enjeu de report modal de la voiture vers les stations de tramway et de BHNS pour les déplacements domicile – travail des usagers pendulaires ;
 - enjeu de lisibilité et de confort des espaces urbains pour les modes actifs en lien avec les futures stations de tramway et de BHNS.
- **De grandes nappes de stationnement, dans un contexte de raréfaction du foncier :**
 - enjeu d'optimisation du foncier dans un contexte d'objectif zéro artificialisation nette d'ici 2050 ;
 - enjeu de recyclage foncier des nombreux espaces de stationnement de ces secteurs en cas de sous-utilisation, qui pourrait être favorisé par l'arrivée d'une offre de transports collectifs (TC) très performante.

I LEVIERS D'ACTION

Favoriser le rabattement de la voiture vers les TC

- **ne pas reconstituer l'offre de stationnement** qui serait supprimée pour l'insertion des lignes (en dehors de cas exceptionnels) ;
- **réduire le nombre de places existantes en surface** pour contraindre l'accès au stationnement « à destination » et ainsi inciter à l'utilisation des TC ;
- **instaurer, via le PLU, des normes maximales** de places de stationnement à produire dans les constructions neuves de bureaux et autres activités tertiaires ;
- **inciter les entreprises à la mise en place de Plans de Mobilité Employeurs (PDME)** afin de favoriser les changements de comportements de mobilité des salariés, au profit des mobilités alternatives à la voiture utilisée « seul » (TC, modes actifs, covoiturage...).



« Ce que dit le PDM »

Orientation 7 : Assurer la cohérence entre les politiques de développement économique et de diminution de l'usage de la voiture.

« Dans les secteurs de qualité de desserte très performante [DIVAT 1], lorsqu'elle n'est pas déjà fixée à ce niveau dans les documents de planification urbaine, la norme maximale de stationnement évoluera vers 1 place pour 100 m² de surface plancher pour les bureaux et activités tertiaires. De plus, l'intérêt de fixer, dans ces secteurs, des normes maximales pour d'autres types de constructions, hors habitations, sera examiné lors des révisions des documents de planification urbaine ». (p. 57 du Plan d'actions).

Accompagner les modes actifs vers les TC

- **travailler à des cheminements et une signalétique piétons et vélos en lien avec les stations de TC** : assurer en particulier des parcours confortables et directs au sein d'îlots généralement très grands et peu perméables, construits autour de la mobilité automobile ;
- **proposer des solutions de stationnement vélo sécurisé en surface à proximité des stations mais aussi au sein des entreprises**, notamment pour les entreprises les plus éloignées des stations TC.

Réglementer, au besoin, le stationnement en voirie

- si besoin, mettre en place une réglementation du stationnement en voirie (tarification, durée limitée) pour **encourager un report modal et/ou un report spatial du stationnement vers les espaces de stationnement hors voirie et préserver l'espace public** ;
- dans ce cas, **mettre en œuvre des contrôles réguliers, indispensables** pour assurer l'efficacité des réglementations mises en place.

Valoriser le gisement foncier représenté par le stationnement privé à proximité

- **mutualiser les places de stationnement** au sein des tissus d'activités ou avec les sites environnants (activités ou habitat) ;
- au besoin, **identifier et aménager des espaces de stationnement pouvant devenir des « aires-relais »** (sans contrôle d'accès) notamment en lien avec des Pôles d'échange multimodaux (PEM) de proximité ;
- **optimiser le stationnement privé de surface pour valoriser un foncier nouvellement situé en secteur de desserte très performante** au profit d'autres destinations et fonctions urbaines (activités économiques, habitat...), en lien avec le PLU et les objectifs métropolitains de sobriété foncière et de faire la ville au plus près des TC.

I BENCHMARK



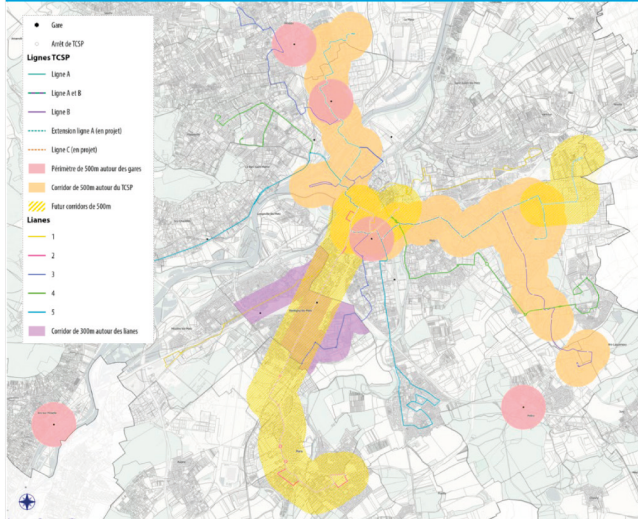
Metz

Limiter les normes de stationnement privé « à destination » via le PLU

À Metz, en lien avec le BHNS Mettis, le PDU impose au PLUi de limiter les normes maximales de stationnement lors de la construction, l'extension, la rénovation ou le changement de destination de bâtiments à usage de bureaux à moins de 200 mètres de part et d'autre du tracé et de ses futures extensions. Les normes de stationnement y sont réduites selon le niveau de centralité urbaine. Par exemple, si la norme maximale fixée par le PLU est normalement de 1 place pour 40 m² de Surface de plancher (SDP), l'obligation sera réduite à 0,5 place en cœur métropolitain, et à 0,8 place pour les autres secteurs moins centraux.

À l'instar d'autres PLU proposant des normes plus ambitieuses (Strasbourg, Lyon), le PLU de Lille Métropole est déjà exemplaire sur ce sujet avec des périmètres de 500 mètres de rayon autour des stations de métro et tramway et des normes maximales allant jusqu'à 1 pour 100 m² à 250 m² de SDP.

Périmètres d'attractivité des transports en commun pour l'application des règles de stationnement



Source : PLUi Eurométropole de Metz (Règlement écrit, annexe des 3 plans de secteurs, p.15), 2023.



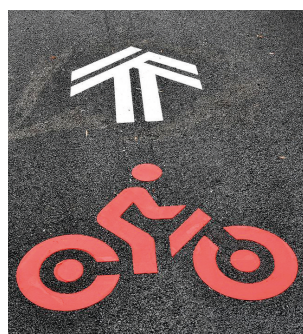
Mulhouse

Rendre plus visibles et orienter les flux cyclables vers les TC

Dans le cadre de son plan de « Développement des Mobilités Douces » et de son plan vélo, la ville de Mulhouse entreprend une réflexion poussée pour assurer la visibilité et l'efficacité de son nouveau réseau cyclable. La ville teste actuellement dans son centre-ville l'installation d'une signalétique homogène, à la fois :

- verticale, via des totems permettant de se repérer dans la ville ;
- et horizontale, via des marquages au sol sur les pistes, indiquant les temps de parcours vers différentes aménités (points d'intérêts alentours, bornes services à disposition des usagers...).

Couplé à des stationnements adaptés près des stations (vélos personnels et libre-service), un tel système de jalonnement pourrait être spécifiquement développé à des fins de rabattement des flux vers les transports collectifs. Enfin, ce type de signalétique pourrait être également imaginé dans d'autres contextes urbains, tels que les zones économiques et commerciales. Il permettrait à la fois de rendre visible les aménagements cyclables, au sein de secteurs généralement organisés autour de la mobilité automobile, mais aussi de guider les cyclistes vers les stations TC, et d'encourager ainsi les pratiques intermodales dans ces lieux de destination.



Sources : Integral designers, 2023 / Sortons du bois, 2023.





Lyon

Organiser collectivement les mobilités des salariés

À Lyon, dans le secteur d'activités de la Part-Dieu, qui concentre des dessertes en métro, tramway et train, 19 entreprises ont lancé une démarche de création d'un plan de mobilité employeur commun (ex. plan de mobilité inter-employeurs). Ces plans incitent les entreprises d'un même secteur géographique à penser collectivement la mobilité de leurs salariés, tant dans leurs déplacements domicile-travail que dans leurs déplacements professionnels. Après une phase de diagnostic, les entreprises de la Part-Dieu ont identifié des actions individuelles et collectives qui ont été mises en place pour organiser la mobilité des 10 000 salariés concernés, tels que la mutualisation des espaces de stationnement (voitures et vélos) ou la mise en place de douches et vestiaires partagés.



Source : Club des Entreprises Lyon Part-Dieu, 2020.



Grenoble

Mutualiser les besoins en stationnement (Grenoble)

Dans le cadre du projet d'aménagement et de densification de la Presqu'île de Grenoble, une politique visant à limiter la part modale de la voiture a été mise en place et s'est adossée sur deux grands axes :

- l'extension d'une ligne de tramway afin de desservir ce nouveau quartier mixte où se côtoient entreprises, établissements d'enseignement supérieur et logements ;
- et la stabilisation de l'offre de stationnement existante, soit un ratio de 0,29 place publique et privée par habitant et emploi.

Deux parkings mutualisés ont ainsi été réalisés afin de limiter et d'optimiser l'offre en stationnement, dont le parking « presqu'île » ou « pavillon de la mobilité ».

Livré en 2018, il est implanté au pied d'une station de tramway, d'immeubles de bureaux, et d'un nouveau quartier de logements. Ses 475 places s'adressent ainsi aux différents profils d'usagers de ce quartier mixte selon un principe de foisonnement. Son financement a été porté à plus d'un tiers par les promoteurs, en lieu et place de leurs obligations de création de places privatives dans les îlots : les habitants peuvent y amodier une place ou bénéficier d'un abonnement mensuel à tarif préférentiel et adaptable selon leurs profils (petits rouleurs...).

Son bon fonctionnement a également été soutenu par l'extension du stationnement payant sur l'avenue du tramway en 2017.

Au-delà de l'offre de stationnement mutualisée, l'ouvrage est conçu comme un lieu à usage mixte : espace d'information dédié à la mobilité, café vélo, salle de sport en rez-de-chaussée... Il est également éco-conçu (toit terrasse, récupération des eaux pluviales, système géothermique...).

