

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

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



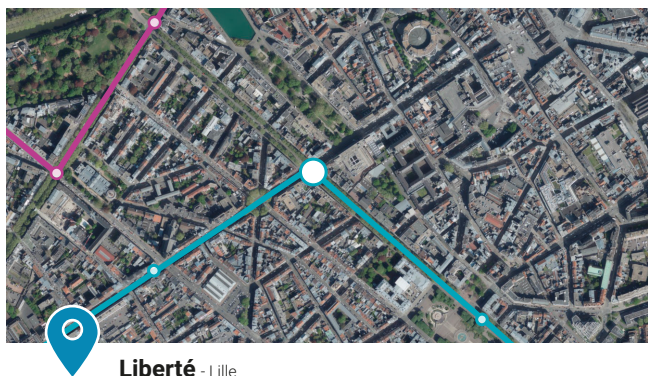
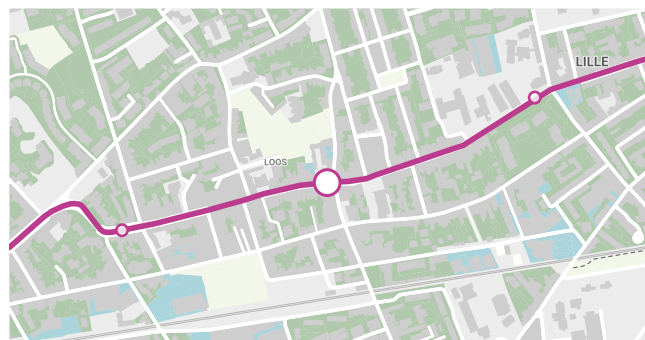
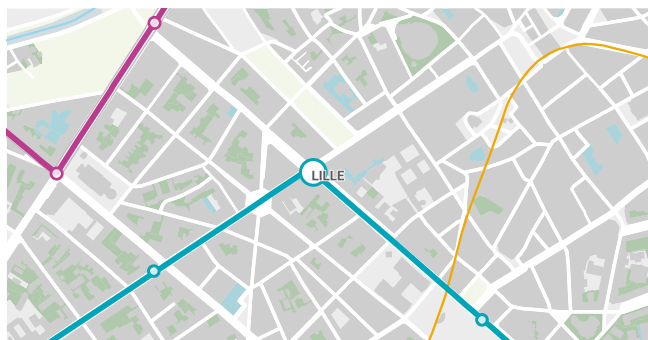
#5 Fiche contexte **CENTRE-VILLE**

CONTEXTE URBAIN

Les secteurs de « centre-ville » se caractérisent par une densité de bâti élevée, une concentration en commerces de proximité, services et activités culturelles et en activités économiques tertiaires (bureaux), mêlée à une présence également forte d'habitat. Cette mixité fonctionnelle engendre une diversité d'usagers (visiteurs, clients, employés, habitants) auxquels correspondent divers besoins

et habitudes de mobilités. L'accessibilité des centres-villes à tous implique ainsi des enjeux de stationnement pour les usagers motorisés, mais également d'accessibilité à pied, en vélo ou en transports collectifs car le réseau y est densément développé et les modes actifs fortement utilisés.

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



 Liberté - Lille



 Mairie de Loos - Loos

I ENJEUX

- **Valorisation de l'espace public pour de nombreux usages et fonctions :**
 - enjeu d'amélioration du cadre de vie, de végétalisation et de qualité des espaces publics autour des futures stations de tramway et de BHNS ;
 - enjeu d'apaisement et de partage de la voirie entre les modes de déplacement, pour un usage plus modéré de la voiture, pour l'insertion des transports collectifs en site propre et pour développer les modes actifs.
- **Vitalité économique et accessibilité aux commerces et aux aménités urbaines :**
 - enjeu de préservation de l'activité commerciale dans les centres urbains, en assurant une accessibilité pour tous les clients, automobilistes comme non-automobilistes ;
 - enjeu d'optimisation et de priorisation de l'offre de stationnement en voirie au profit des usagers de courte durée (clientèle des magasins, visiteurs) ou d'usagers spécifiques (personnes handicapées, livraisons...), au détriment des usagers de longue durée ou véhicules « ventouses ».

I LEVIERS D'ACTION

Réglementer le stationnement en voirie pour cibler et optimiser son usage

- instaurer des conditions tarifaires / de durée **afin d'élever le taux de rotation et de privilégier les usagers de courte durée, notamment les visiteurs et clientèles** des commerces, services et autres aménités des centres urbains ;
- **orienter les usagers de moyenne et de longue durées, dont les riverains, vers les parcs de stationnement de centre-ville ou les espaces privés dédiés pour désencombrer l'espace public**, via le jalonnement et des tarifications adaptées (dégressivité temporelle des tarifs) en cohérence avec la tarification sur voirie ;
- **mettre en place des dispositifs** (et tarifications le cas échéant) **spécifiques pour les riverains (« macarons résidents »)** afin de ne pas pénaliser les habitants ne disposant pas de solutions de stationnement privé, et inciter au stationnement plutôt qu'à l'usage de leur automobile (cf. fiche n°3 « Tissus à dominante résidentielle ») ;
- **mettre en place des tarifications spécifiques pour certains usagers** (tarifs sociaux, certains professionnels) **en différenciant les usages diurnes et nocturnes ;**
- **mettre en œuvre des contrôles réguliers, indispensables** pour assurer l'efficacité des réglementations mises en place.



« Ce que dit le PDM »

Orientation 6 : Objectiver la manière dont le stationnement participe à l'attractivité des centres-villes

« Ces réglementations nécessitent pour les communes, au titre du pouvoir de police des maires, d'assurer un niveau de contrôle suffisant.

L'usage de modes de contrôle automatisés, comme [les] Lecteurs Automatisés de Plaques d'Immatriculation (LAPI) est encouragé.

En zone payante, il s'agira également de fixer un montant de Forfait Post Stationnement (FPS) suffisamment dissuasif pour inciter l'automobiliste à effectuer un paiement spontané ou à envisager

d'autres solutions. Le montant du FPS a vocation à s'aligner, a minima, sur le montant du Procès-Verbal pour non présentation du disque ou pour une durée de stationnement dépassée en « zone bleue », aujourd'hui fixé à 35€.

[...] « Les tarifs de stationnement sur voirie devront aussi viser à inciter à un report vers le stationnement hors voirie » (parc en ouvrage ou privé). (p. 55 du Plan d'actions)

Réduire l'offre de stationnement et aménager des espaces publics pour les modes doux et les chalands afin de renforcer le report modal et l'attractivité des centres urbains

- **ne pas reconstituer l'offre de stationnement en voirie, réduite par l'insertion des projets de tramway et BHNS :**
 - pour faire place à d'autres usages et aménagements contribuant à rendre la marche plus attractive et le cadre de vie plus végétalisé et apaisé, notamment pour la part non-négligeable de clientèle non-automobiliste (cf. schéma ci-contre) ;
 - pour faire place à d'autres modes de déplacements que la voiture, que ce soit pour leur circulation (élargissement des trottoirs, pistes cyclables, site propre pour les futures lignes d'Extramobile) ou pour leur stationnement (arceaux ou abris vélos, emplacements pour vélos et trottinettes en libre-service...);
- **concevoir des espaces publics qualitatifs encourageant l'accès aux stations de TC par les modes actifs** (cf. Charte des espaces publics de la MEL).

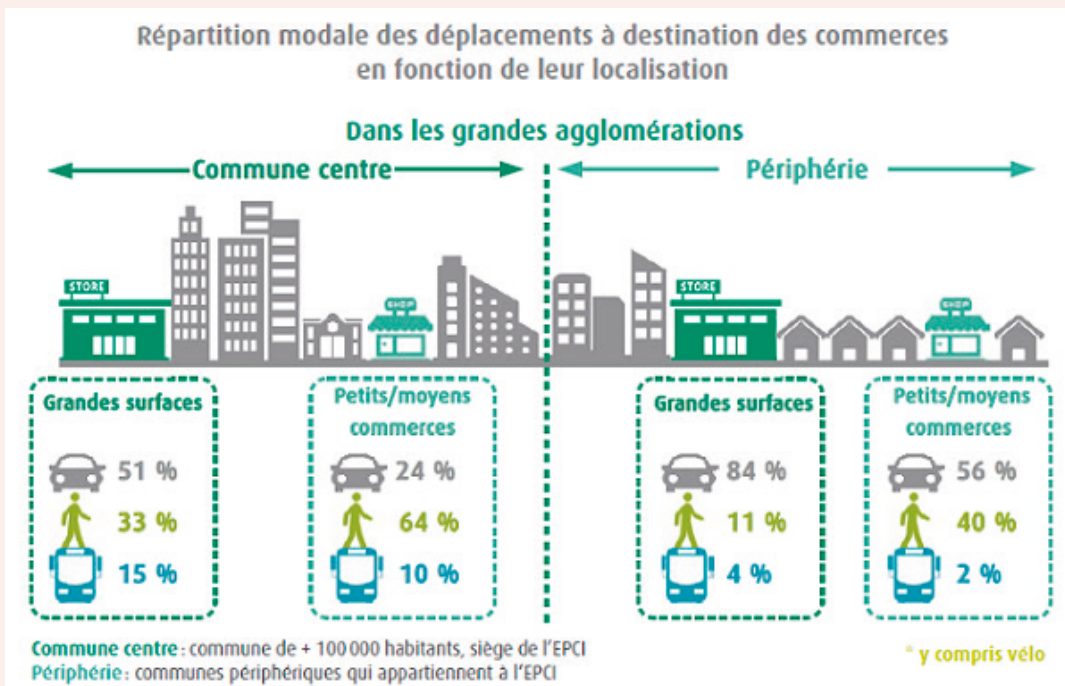


« Ce que dit le PDM »

Orientation 6 : Objectiver la manière dont le stationnement participe à l'attractivité des centres-villes

« Des enquêtes récentes menées par le Cerema et l'Ademe nous montrent que la part des clients non-automobilistes dans les petites et moyennes surfaces est importante dans tous les territoires, et peut atteindre 75-80% dans les centres-villes. Les mesures de piétonisation en week-end du centre-ville de Lille ont également montré un renforcement de l'attractivité des commerces de centre-ville. Et on observe également un développement des concepts de « drive-piéton » qui s'appuient également sur une meilleure offre commerciale apportée aux non-automobilistes.

Il apparaît dès lors que, même si les automobilistes représentent une clientèle non négligeable pour faire vivre les commerces de centre-ville, orienter les aménagements au profit de la seule attractivité des automobilistes, risque d'impacter l'attractivité des commerces des centres-villes pour les clients non automobilistes, en fragilisant, de manière générale, l'ensemble de ce qui fait la qualité des centres-villes, au-delà de la seule attractivité commerciale » (p. 52 du Plan d'action).



BENCHMARK



Dijon

Inciter à un usage limité de la voiture

Depuis septembre 2023, la ville de Dijon et Divia, son opérateur de transports publics, proposent aux habitants du centre-ville ou vivant à proximité d'un « Diviapark », un abonnement comprenant une place de stationnement dans l'un des parkings gérés par Divia ainsi qu'un accès complet à l'offre publique de transports collectifs et de vélos (vélo en libre-service, service de location de vélo longue durée, accès aux abris vélo sécurisés). Cette offre est accessible à un tarif mensuel de 64,70€ par mois à condition de ne pas sortir sa voiture du parc plus de 10 fois par mois.

Voiture au parking, bus, tram et vélo en prime !

ABONNEMENT PETIT ROULEUR

64,70€/mois*

LABONNEMENT RÉSIDENT DIVIAPARK AVEC :

- Bus, tram et vélo en illimité

*Conditions et éligibilité sur divia.fr

DIVIA mobilités

Sources : DIVIA Mobilités, 2023.





Strasbourg

Repenser les espaces publics

À Strasbourg, l'extension du BHNS (ligne G) vers le sud de l'agglomération s'est accompagnée d'une requalification très ambitieuse de l'espace public et de la voirie.

Sur le boulevard de Lyon notamment, les travaux menés ont servi différents objectifs, à la fois de partage modal et de végétalisation, via :

- la suppression du stationnement sur le terre-plein central au profit de sa végétalisation ;
- le rabattement de la circulation en double sens sur un seul côté du boulevard ;
- l'aménagement de l'autre côté du boulevard d'une double voie en site propre pour le BHNS, et d'une piste cyclable bidirectionnelle, distincte de la chaussée et du trottoir.



© Eurométropole de Strasbourg, 2022.



Rennes

Favoriser l'intermodalité entre piétons et TC

Accompagnées par le Cerema, la ville de Rennes et Rennes Métropole mobilisent l'« urbanisme tactique » pour faciliter et apaiser l'accès aux transports collectifs. Aux abords des stations de métro, la création de zones de rencontre se matérialise par des totems et des marquages au sol, qui permettent d'inverser le regard des usagers par rapport à la chaussée, où piétons et modes doux deviennent prioritaires. Ce code visuel incite les automobilistes à ralentir, et sécurise les traversées. Il encourage également à l'utilisation des transports collectifs, en accompagnant les flux vers les stations.

Une initiative similaire est visible à Roubaix, aux abords du pôle d'échanges d'Eurotéléport. À l'initiative de la commune, des bandes colorées marquent une continuité des cheminements piétons entre la promenade commerciale Mac Arthur Glen, les stations de métro, tramway et bus et la place de la Liberté. Réalisées sur le futur tracé Extramobile, ce type de marquage est aussi une manière d'anticiper les aménagements à venir et de préparer les usagers à la reconfiguration de cet espace.

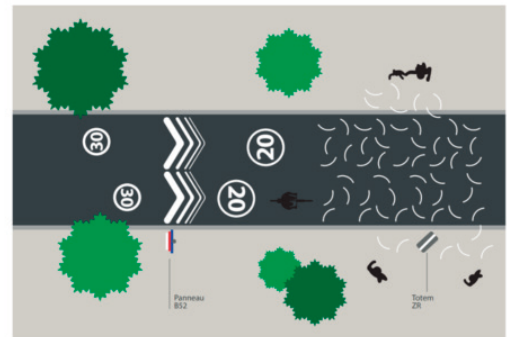


Schéma type de la matérialisation d'une zone de rencontre – © Rennes Métropole



© Rennes Métropole, 2023.