

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT



#1

FICHE INTRODUCTIVE :
POLITIQUE DE STATIONNEMENT
ET TRANSPORTS COLLECTIFS



#2

FICHE « CONTEXTE » :
ENTRÉE DE VILLE



#3

FICHE « CONTEXTE » :
TISSU À DOMINANTE D'ACTIVITÉS



#4

FICHE « CONTEXTE » :
TISSU À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE



#5

FICHE « CONTEXTE » :
CENTRE-VILLE



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



Directeur de publication : **Didier DECOUIGNY** / Responsable de publication : **Alexis MARCOT**
/ Rédaction : **Victoire CASSAM-CHENAÏ, Océane GUYON**
/ Crédit photo image de couverture : © **Samuel AMEZ / MEL** / Impression : **La Monsoise**



JANVIER 2025

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

ENJEUX ET LEVIERS D'ACTION POUR DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT ADAPTÉES



 **l'Agence**
DE DÉVELOPPEMENT
ET D'URBANISME DE
Lille Métropole

MEL
MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

PROPOSER DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT ADAPTÉES AUX CONTEXTES URBAINS

De nombreux projets de transports collectifs en site propre (TCSP) structurent les réseaux et les stratégies de mobilité des grandes agglomérations françaises et européennes. Déterminants dans la géographie des territoires et les pratiques de mobilité, leur insertion pose des enjeux fondamentaux en matière d'aménagement des voiries et des espaces publics. Leur déploiement nécessite ainsi une coordination poussée entre les différents pans des politiques de mobilité et d'urbanisme.

À la croisée de ces sujets, les politiques de stationnement à mener autour des lignes de TCSP doivent ainsi faire l'objet d'une attention particulière, afin d'agir de façon systémique sur l'ensemble des leviers des stratégies de mobilités, et plus précisément :

- d'assurer l'efficacité du report modal et la fréquentation de ces nouveaux projets majeurs de transports collectifs ;
- de permettre l'insertion des nouvelles infrastructures, notamment dans les tissus urbains denses et étroits ;
- de garantir l'attractivité et la fréquentation des centres-villes traversés et de leurs aménités ;
- d'améliorer le cadre de vie des secteurs traversés et d'accompagner la transformation et le partage des espaces publics ;
- de maintenir ou développer des solutions de stationnement adéquates là où elles sont nécessaires.

Ces différents enjeux résonnent aujourd'hui particulièrement à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, où le projet métropolitain Extramobile se traduira à l'horizon 2035 par la création de 75 kilomètres de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service (BHNS).

Dans la perspective de ce projet déterminant pour le territoire dans les années à venir, mais aussi au regard du réseau existant, ce document vise à éclairer les acteurs locaux sur ces enjeux et leviers d'action à saisir dans l'élaboration de politiques de stationnement contextualisées et cohérentes autour des lignes de transports collectifs structurants en site propre de la MEL.

Le travail conduit par l'Agence s'appuie à dessein sur les futurs stations et tracés d'Extramobile, arrêtés par délibération métropolitaine en décembre 2022 et les différents types de contextes urbains traversés par ces nouvelles lignes de tramway et de BHNS (entrées de ville, tissus à dominante d'activités ou résidentielle et centres-villes).

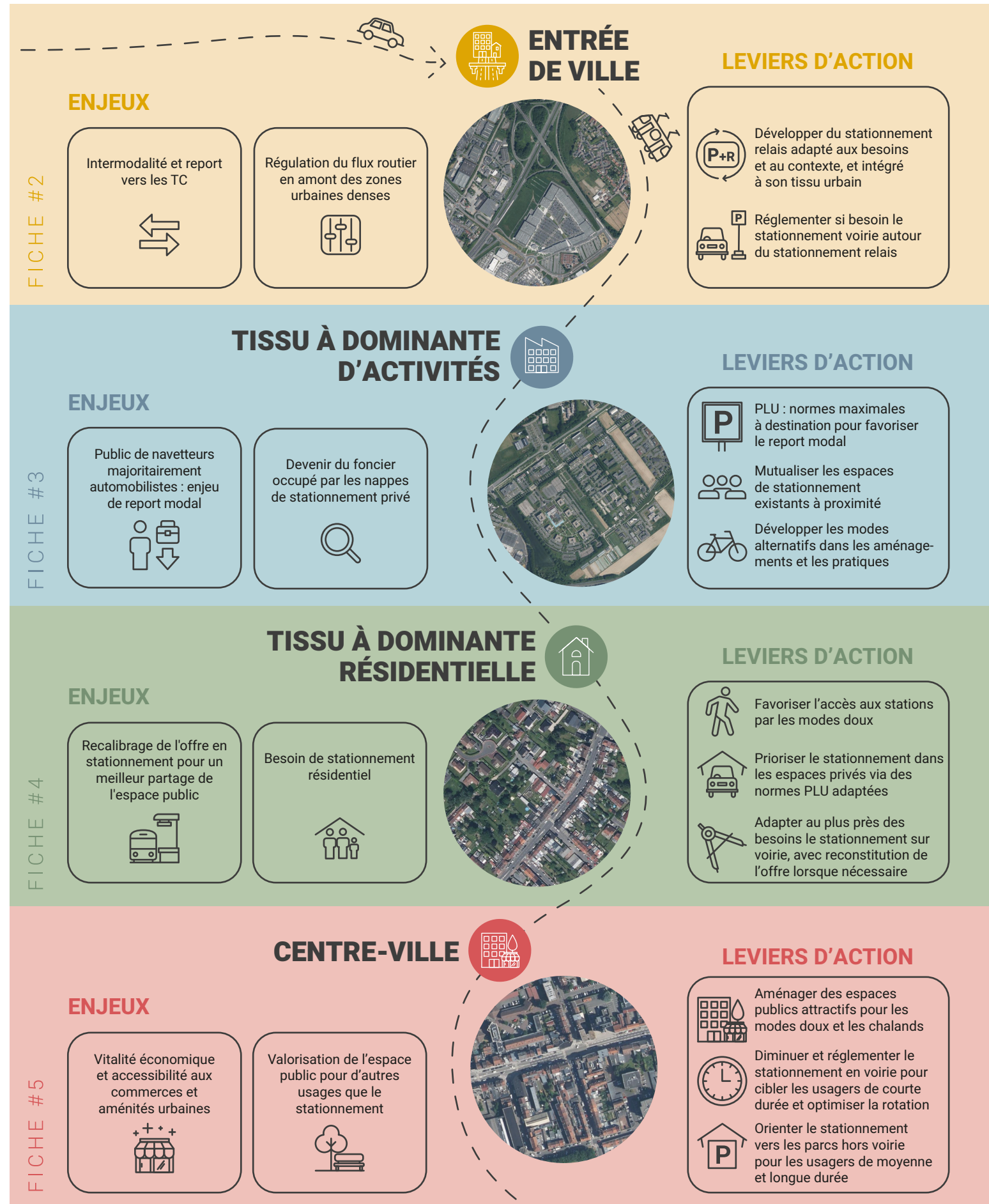
Cette approche est restituée à travers 4 formats complémentaires :

- une **fiche introductive**, qui (ré)explore les liens entre politiques de stationnement et efficacité des transports collectifs ;
- **4 fiches « contextes »**, qui développent les enjeux et leviers d'action à mettre en œuvre pour une politique de stationnement adaptée autour des futures lignes de tramway et de BHNS, en fonction de la configuration urbaine rencontrée ;
- un **schéma de synthèse illustré**, qui synthétise les principaux enjeux et leviers d'action associés à chacun de ces contextes ;
- une **cartographie**, qui localise de manière simplifiée les contextes urbains rencontrés par les futures lignes de tramway et BHNS « Extramobile ».

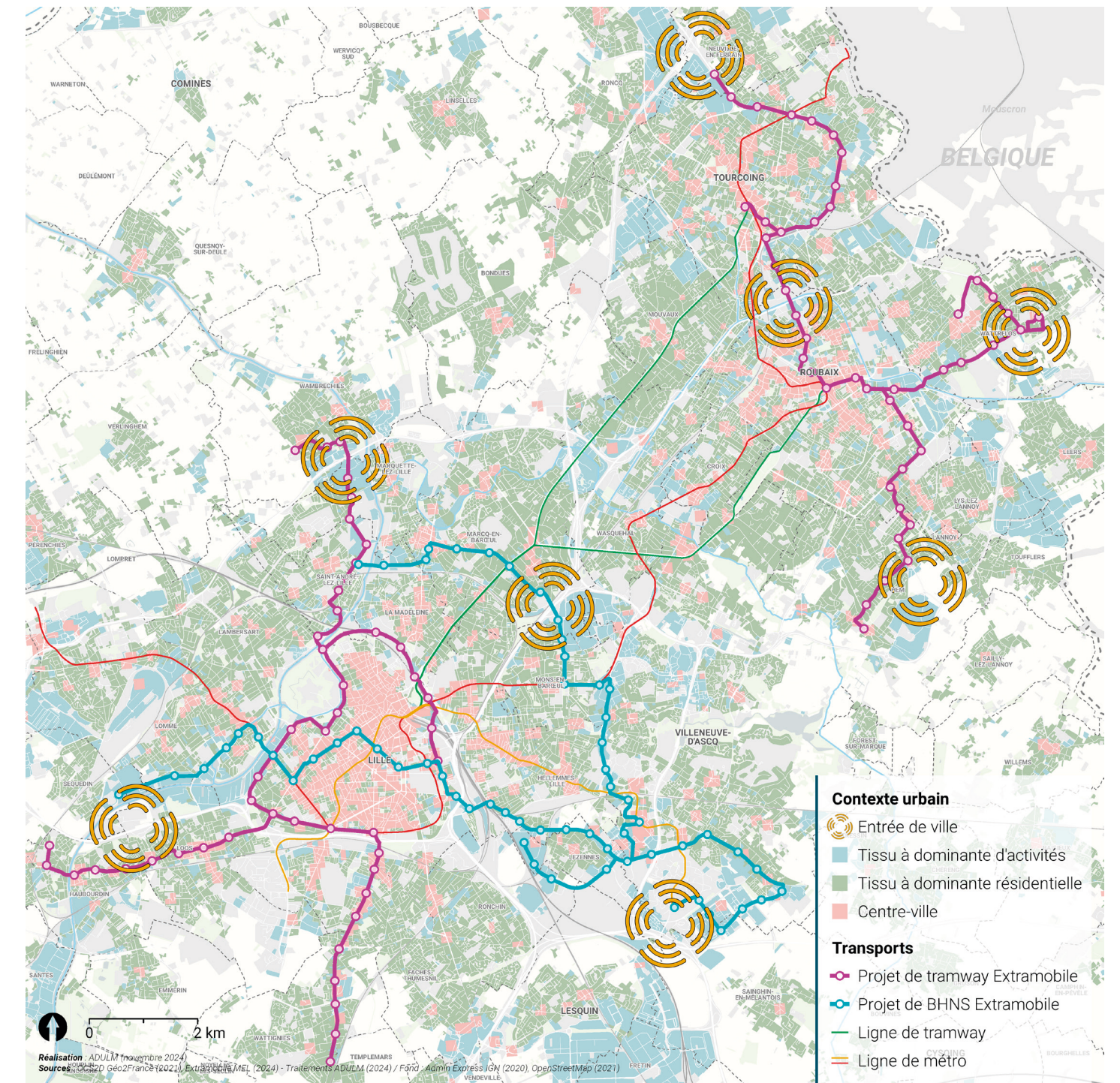
Les éléments développés dans ce travail peuvent par ailleurs accompagner des réflexions autour de lignes de transports collectifs en site propre existantes sur le territoire (métro, tramway, lignes de bus structurantes) pour y développer des politiques de stationnement adaptées.

LE STATIONNEMENT AU FIL DES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE : ENJEUX ET LEVIERS D'ACTION

Schéma de synthèse



CONTEXTES URBAINS TRAVERSÉS PAR LES FUTURES LIGNES DE TRAMWAY ET BHNS DU PROJET MÉTROPOLITAIN « EXTRAMOBILE »



La cartographie ci-dessus est schématisée afin d'être lisible à cette échelle. Il est possible d'en télécharger via le lien URL ci-dessous une version plus précise pour faciliter la visualisation et la compréhension des propos développés dans le document à une échelle plus fine.

Les secteurs à dominante d'activités et résidentielle ont été cartographiés à partir de l'occupation du sol (OCS2D). Les secteurs dits de « centre-ville », où l'on s'intéresse en particulier à la coordination entre politiques de stationnement et vitalité économique en secteur dense, ont été repérés à partir d'une analyse de la densité des commerces de proximité (secteurs avec plus de 5 commerces de proximité dans un rayon de 250 mètres - Base Cap Financial - SIRENE). Enfin, les secteurs dits d'« entrée de ville » ont été identifiés en fonction de la proximité directe entre le réseau routier structurant existant ou à venir et les futures stations Extramobile, où les enjeux de rabattement des flux automobiles et de report modal de la voiture vers le réseau de transports collectifs sont prégnants.

<https://www.adu-lille-metropole.org/cartes-et-data/cartotheque/contxurb-tc/>



Les contextes urbains décrits dans ce document sont volontairement « simplifiés » et à vocation pédagogique pour décrire au mieux les enjeux et leviers d'action associés à chacun d'entre-eux.

In situ, les situations rencontrées correspondront naturellement à un enchevêtrement de typologies urbaines dans lesquelles les leviers d'actions seront à combiner, et à adapter au contexte local.

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



#1 Fiche introductive

POLITIQUES DE STATIONNEMENT ET TRANSPORTS COLLECTIFS

LE STATIONNEMENT : UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE DE L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

La fréquentation et l'efficacité d'un transport collectif dépendent de nombreux paramètres, parmi lesquels :

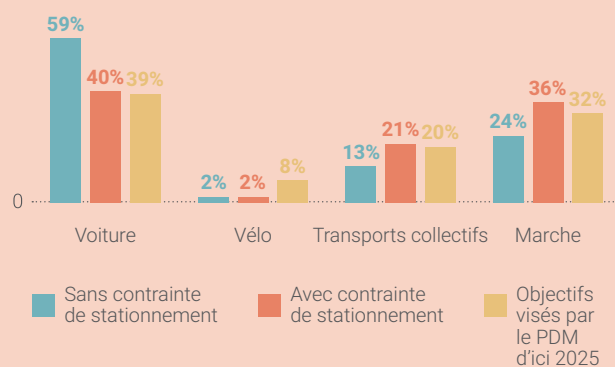
- la structuration du réseau existant de transports collectifs (TC), et les caractéristiques de l'offre du nouveau projet de transport en commun en site propre (TCSP) : itinéraire, fréquence, vitesse commerciale, amplitude horaire... ;
- la qualité de l'aménagement de l'espace public associé au projet ;
- l'intensité urbaine aux abords du projet ;
- les comportements de mobilité de la population desservie, en lien avec les taux de motorisation, les catégories socio-économiques, les types de déplacements réalisés, les origines et destinations, les horaires... ;
- l'offre et la gestion du stationnement aux abords du projet de transports collectifs.

Les politiques de stationnement constituent en effet 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 l'influence des caractéristiques de l'offre et la gestion du stationnement sur les pratiques modales. Leurs résultats sont constants dans le temps et les territoires : **si des « contraintes » au stationnement à destination sont développées, l'usage de la voiture sera moindre, au profit des transports collectifs et modes actifs.**

À titre d'illustration, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) 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 (EMD 2016, cf. graphique ci-contre). Mais si l'offre est amoindrie, 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). 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).

Aussi, pour observer un réel changement dans les comportements de mobilités et tendre vers une fréquentation justifiant l'investissement dans des projets tels que les futures lignes de tramway et bus à haut niveau de service (BHNS) d'Extramobile, une politique de stationnement associée à la fois ambitieuse et cohérente est donc indispensable.

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.



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>



LE STATIONNEMENT, MIEUX COMPRENDRE POUR MIEUX AGIR

Des offres de stationnement variées pour répondre à une demande plurielle

Dans les espaces urbanisés, le stationnement se décline sous de nombreuses formes, que l'on peut distinguer selon différents critères, tels que :

- **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...) et 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...).

Face à cette riche typologie d'offre, on retrouve une demande 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.

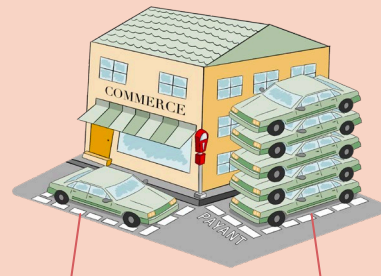
Il en résulte des rythmes de stationnement qui peuvent varier fortement, et qui peuvent être complémentaires comme concurrents.

Si l'analyse de l'offre met en lumière la **dimension « spatiale »** qu'occupe le stationnement dans la ville, cet aperçu des usages souligne **sa dimension « temporelle »** : pendant une journée, une même place de stationnement 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.

LE STATIONNEMENT, ENTRE OFFRE ET DEMANDE : UN OBJET MULTIDIMENSIONNEL

L'OFFRE : de 8h00 à 13h00,
2 places offrent 2 x 5h = 10h de stationnement

LA DEMANDE :



1 usager a stationné 5h 5 usagers ont stationné 1h

Une double gouvernance publique et de nombreux acteurs privés concernés

S'ajoutent à cela la complexité et la dispersion des compétences impliquées dans les politiques de stationnement, portées par une double gouvernance :



- **Les communes**, au travers des maires, exercent le pouvoir de police spécial de circulation et de stationnement sur l'espace public. Elles sont donc responsables de la mise en place (ou non) de réglementations sur le stationnement en voirie et du contrôle de celui-ci.



- **La métropole** est quant à elle responsable de l'aménagement de l'espace public (y compris lors de travaux sur le stationnement voirie). Hors voirie, elle est également compétente en matière de parcs publics, de parcs-relais à proximité des transports collectifs, et d'aires de stationnement.



- Enfin, à cette double gouvernance s'ajoute **une constellation d'autres acteurs**, notamment privés, de statuts, tailles et rôles variés dans leur rapport à l'offre de stationnement : les bailleurs et propriétaires de l'offre privée résidentielle, les entreprises ou activités (centres commerciaux, cinémas...) proposant du stationnement à leurs employés et à leurs visiteurs, ou encore les nouveaux acteurs privés qui développent des solutions mutualisées.



POUR ALLER PLUS LOIN

Consultez le « Cahier du Stationnement
Métropolitain » de l'ADULM (Edition 2024)
<https://urls.fr/yjgyzF>

Le stationnement au cœur de la fabrique urbaine

Les politiques de stationnement tirent également leur complexité de la variété des problématiques touchées par le sujet.

Elles sont déterminantes dans l'organisation de la ville et de ses espaces, à la croisée d'enjeux de mobilités, d'environnement, d'attractivité économique, de cadre de vie et d'accessibilité.



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

Combinées à une bonne desserte en transports collectifs, les politiques de stationnement permettent d'accentuer significativement le report modal (cf. page 1). De nombreux leviers peuvent être mobilisés : réduction de l'offre à destination, réglementation tarifaire ou temporelle, ou encore solutions d'intermodalité aux abords des stations et en amont des zones denses (parcs-relais).

Le stationnement peut également servir de support pour privilégier des usages plus vertueux de l'automobile, via une politique en faveur de véhicules moins polluants (électromobilité), d'usages partagés (autopartage, covoiturage), moins fréquents (petits rouleurs) ou moins encombrants (véhicules de petites tailles).



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 les visiteurs de courte durée et la clientèle des commerces, dont la part d'automobilistes est par ailleurs à relativiser dans les centres-villes. Le postulat « no parking, no business » y est ainsi contredit par de nombreuses études (ex : Cerema, 2019).

En favorisant une rotation plus efficace et des espaces publics plus qualitatifs, les politiques de stationnement jouent donc un rôle essentiel dans l'attractivité et la vitalité économique des centres-villes.



Un outil d'apaisement et de partage des espaces publics

La voiture occupe beaucoup de place dans les espaces urbains, sur la chaussée en circulation, mais également par les espaces de stationnement. **Un autre objectif des politiques de stationnement se situe donc dans l'enjeu d'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 transports collectifs) ou pour leur stationnement (arceaux ou abris vélos).

L'espace ainsi gagné peut aussi 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 un cadre de vie plus végétalisé et apaisé.



Un support de renouvellement urbain et d'optimisation foncière

À une autre échelle, l'emprise et l'imperméabilisation des nappes de stationnement en surface posent de réels enjeux fonciers, en particulier du côté du stationnement privé, qui représente près de 70% de l'offre totale recensée sur la MEL (environ 1 300 ha).

Dans un contexte environnemental, législatif et économique incitant à la rationalisation foncière, les politiques de stationnement doivent répondre à de nouveaux défis en termes 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).



Puisque transversales, les politiques de stationnement s'inscrivent dans de nombreuses politiques métropolitaines et documents de planification, tels que :

- le Plan local d'urbanisme (PLU) ;
- le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ;
- et plus particulièrement le **Plan de Mobilité (PDM)**.

Ce document cadre, approuvé en octobre 2023, permet à la MEL en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) de proposer **une vision transversale et cohérente des politiques de mobilité, mais également de stationnement.**

Celui-ci constitue un **levier récurrent de son « Plan d'ac-**

tions » pour répondre tant aux objectifs de changement des comportements de mobilités pour la transition environnementale, qu'à ceux de renforcement des transports collectifs, et de meilleur partage de la rue et des espaces publics.

Le PDM recommande ainsi 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** (voir ci-dessous).

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 500 m 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...).

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

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



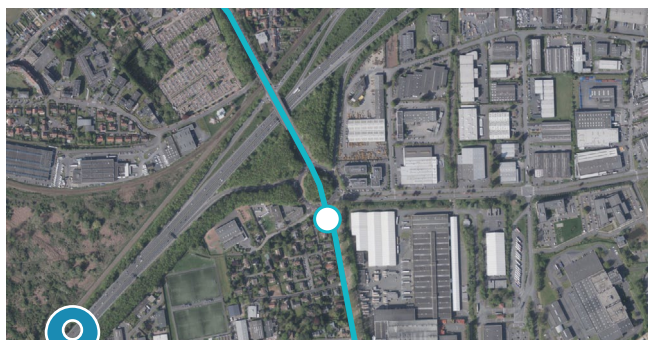
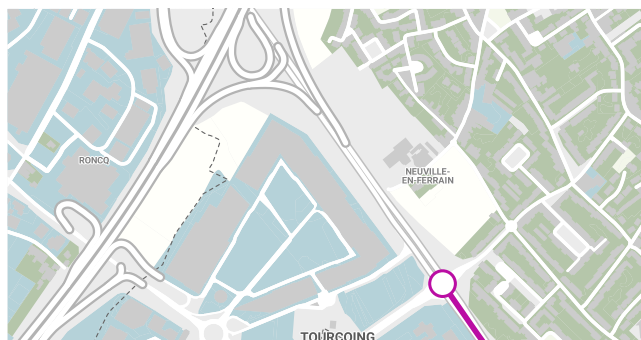
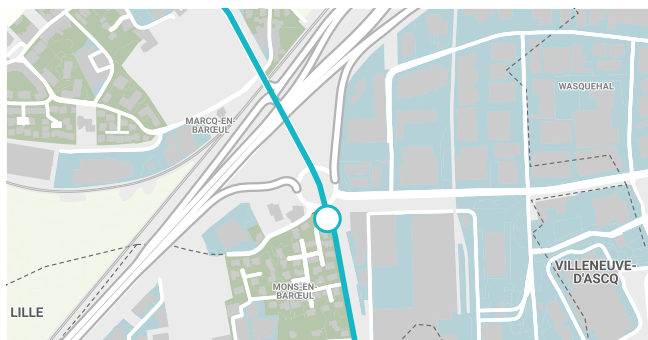
#2 Fiche contexte ENTRÉE DE VILLE

CONTEXTE URBAIN

Les secteurs « d'entrées de ville » sont localisés à proximité immédiate des principaux accès au réseau routier structurant (autoroutes, voies rapides). Éloignés des centres-villes, ils font office d'interfaces entre zones urbaines et tissus moins denses, voire ruraux. On y retrouve principalement des activités économiques, industrielles et commerciales, parfois mêlées à de l'habitat.

Ces tissus composites, marqués par de grandes emprises foncières et des infrastructures routières, présentent généralement une moindre qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment du point de vue des espaces publics. La présence de la voiture y est prégnante et s'y traduit, entre autres, par des flux automobiles intenses, notamment dirigés vers les centres urbains.

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



La Pilaterie - Marcq-en-Barœul



Schuman Hauts-de-France - Neuville en Ferrain



I ENJEUX

• Intermodalité et rabattement des flux routiers :

- enjeu de report modal de la voiture depuis le réseau routier structurant vers les nouvelles stations de tramway et BHNS, afin de réguler et capter le trafic automobile en amont des centres-villes.

• Intermodalité et aménagement urbain :

- enjeu d'intermodalité entre les nouvelles stations de tramway et BHNS, les arrêts de bus à proximité, le stationnement automobile et vélo ;
- enjeu d'aménagement urbain pour les modes actifs afin de faciliter les échanges dans des secteurs aux espaces publics peu qualitatifs dominés par la voiture.

I LEVIERS D'ACTION

Développer, au besoin, du stationnement relais adapté et intégré à son environnement

- **étudier et objectiver, pour les stations situées près d'un accès au réseau routier structurant et en amont des zones denses, la pertinence d'un stationnement relais :** celle-ci ne saurait être systématique, et chaque secteur concerné devra faire l'objet d'une analyse d'opportunité spécifique et approfondie ;
- **proposer, le cas échéant, une solution de P+R ou A+R adaptée au contexte :**
 - les parcs-relais (P+R) sont des parcs de stationnement de plusieurs dizaines à plusieurs centaines de places, dont l'accès est réservé aux utilisateurs des TC ;
 - les aires-relais (A+R) sont de taille réduite, et leur accès est libre et de fait mutualisé avec d'autres usages compatibles et non concurrentiels ;
- **dimensionner le stationnement relais au regard des besoins :** selon les flux d'usagers à capter, sa taille peut varier de quelques dizaines à plusieurs centaines de places, dans un parc en surface ou dans un parc en ouvrage (structure permanente ou réversible) ;
- **multiplier les possibilités d'intermodalité, en proposant des places réservées à certains usages ou usagers :** co-voiturage, stationnement vélo, intégration dans un pôle d'échanges multimodal (PEM) à proximité... ;
- **réfléchir aux opportunités d'intégration du stationnement relais à d'autres fonctions urbaines :** commerces, bureaux, activités, en lien avec la poursuite d'objectifs de sobriété foncière et de construction de la ville au plus près des TC.



« Ce que dit le PDM »

Action 19 : Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la métropole

« Les 11 P+R existants [dans la MEL] forment une couronne qui délimite une " zone centrale où aucun projet de stationnement relais d'envergure n'est envisagé aux abords d'une station TC " [...] ; les P+R doivent être en amont des zones de congestion routière pour pleinement jouer leur rôle » (p. 182 du Plan d'actions).

Proposer des politiques de stationnement complémentaires au stationnement relais

- **en complément et si besoin, réglementer le stationnement en voirie aux abords des stationnements relais :** tarification ou zone bleue permettant d'inciter les automobilistes à se reporter sur le parc ou l'aire relais, et libérer ainsi l'espace public environnant ;
- **enrichir les modalités d'accès et d'exploitation des stationnements relais :** leur occupation s'opère principalement en journée sur le rythme des pendulaires, offrant des réserves de capacité en soirée et en week-end, soit une opportunité de mutualisation sur certains créneaux horaires qui pourrait être exploitée ;
- **coordonner la mise en place de stationnement relais avec les autres politiques de stationnement :** pour assurer l'efficacité en amont du stationnement relais (limiter l'entrée des véhicules en centres-villes), celui-ci doit être pensé et déployé comme un outil complémentaire aux mesures de régulation du stationnement mises en œuvre en aval dans les zones denses et centres-villes.



« Ce que dit le PDM »

Action 19 : Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la métropole

« Les modalités d'exploitation et de contractualisation actuelles ne permettent pas d'envisager de mutualisation de l'usage des P+R [...] »

Pour assurer une optimisation et une meilleure maîtrise de l'usage des P+R, le contrôle d'accès devra être revu en envisageant un contrôle en entrée et en sortie des véhicules [...].

À partir de là, d'autres mesures pourront être envisagées : une tarification pour les usagers qui restent plus de 24h (interdit aujourd'hui, mais non contrôlable), une tarification différenciée selon que l'usager réside ou non sur la MEL, une ouverture à d'autres usages en soirée et week-end. Les modes de gestion, quels qu'ils soient devront toutefois garantir une priorisation du stationnement aux usagers des transports collectifs » (p. 182 du Plan d'actions).

I BENCHMARK



Valenciennes

Du P+R au hub de mobilités

À proximité de la sortie de l'autoroute A2, Valenciennes Métropole a récemment réaménagé deux P+R en surface : Nungesser (290 places) et Famars-Université (350 places). Dans le cadre d'un projet de coopération européenne (MOBI-MIX), le déploiement de « Hubs de mobilités » a été développé sur ces 2 sites pilotes en partenariat avec des acteurs privés. En plus de la connexion au tram/bus, différentes solutions de mobilité (vélo-libre service, covoiturage, recharge électrique, véhicule en location...) ainsi que des services du quotidien (petite restauration, retrait/dépôt de colis...) y ont ainsi été implantés afin de renforcer l'attractivité de ces plateformes intermodales, qui sont actuellement gérées sans contrôle d'accès au vu de leur usage.



© SIMOUV, 2022.



Marseille

Optimiser l'occupation nocturne

Afin d'optimiser l'utilisation de ses 34 P+R, la métropole d'Aix-Marseille-Provence enrichit leur usage de parc-relais le jour à celui de parc-résident la nuit (fonction « P2R »). Depuis 2022, les abonnés des transports collectifs résidant dans la métropole peuvent y laisser leur véhicule la semaine de 18h00 à 8h00 le lendemain, et le week-end du vendredi 18h00 au lundi 8h00. Mis en place dans un contexte de développement de la Zone à faible émission (ZFE), ce dispositif offre également une solution de stationnement aux habitants dont le véhicule ne répond pas aux conditions d'accès au périmètre.



© Franck Pennant, pour la Provence, 2023.



Grenoble

Rendre visibles les P+R

En juin 2023, le SMMAG, Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, a organisé une campagne de communication ludique afin d'inciter à l'utilisation des 38 P+R du territoire. Cette campagne de sensibilisation est adossée à une signalétique harmonisée entre le réseau de TC et les P+R. Ceci favorise leur identification par les usagers comme l'un des maillons des mobilités du SMMAG. Dans l'espace public, des grands totems de signalisation permettent également de guider les usagers entre les stations TC et les parcs-relais.



© SMMAG, 2023.



© SMMAG, 2023.





Rennes

Encourager le covoiturage vers le stationnement relais

Rennes Métropole promeut le covoiturage comme un mode de déplacement à part entière de son service de transport public. En plus d'une ligne régulière de covoiturage avec arrêts et plateforme dédiés, les covoitureurs bénéficient de places réservées dans les parcs-relais. Des caméras thermiques situées à l'entrée des parcs contrôlent le nombre de passagers à bord du véhicule et attribuent une place « covoiturage » au-delà de 2 occupants. En mai 2023, des actions de sensibilisation ont été menées pour inciter les automobilistes à tester cette solution alliant mutualisation des déplacements en voiture et intermodalité avec le réseau de TC.



© Ludik Energie, 2023.



Lyon

Un parc-relais « tout en un »

En 2023, la ligne B du métro lyonnais a été prolongée de 2 stations jusqu'aux Hôpitaux Sud à Saint-Genis-Laval. Cette extension s'est accompagnée de la création d'un nouveau P+R, cumulant plusieurs points d'intérêt :

- du point de vue de son dimensionnement : il a été calibré pour répondre aux nouveaux besoins et compenser la fermeture des 400 places du parc-relais du précédent au terminus d'Oullins en doublant sa capacité (de 400 à 877 places) ;
- du point de vue foncier : alors que l'ancien P+R de la gare d'Oullins sera à terme requalifié en un parc sportif arboré dans le cadre d'une ZAC, la nouvelle station Saint-Genis-Laval et son P+R optimisent et densifient une ancienne zone de parking en surface du centre hospitalier ;
- du point de vue multimodal : pour faciliter les correspondances, le P+R a été construit en ouvrage au-dessus de la station de TC. Une vaste esplanade piétonne et de nouvelles voiries permettent de relier le bâtiment au centre hospitalier et à la gare bus attenante. Plus de 540 places de stationnement vélos sont également proposées, dont 490 en intérieur, intégrant les vélos-cargos, ainsi qu'un atelier de réparation ;
- du point de vue des usagers et des usages : les 7 niveaux du P+R sont organisés par type de public. Deux niveaux sont en libre-accès aux usagers des TC, un niveau dédié aux covoitureurs, un niveau aux PMR et voitures électriques, et 3 niveaux aux abonnés résidant à plus de 2 kilomètres. Ce dernier dispositif vise à encourager les habitants les plus proches à avoir recours aux modes alternatifs, et à favoriser l'accès en véhicule des personnes les plus éloignées sans autre solution en amont du P+R.



© SYTRAL Mobilités, 2023.

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

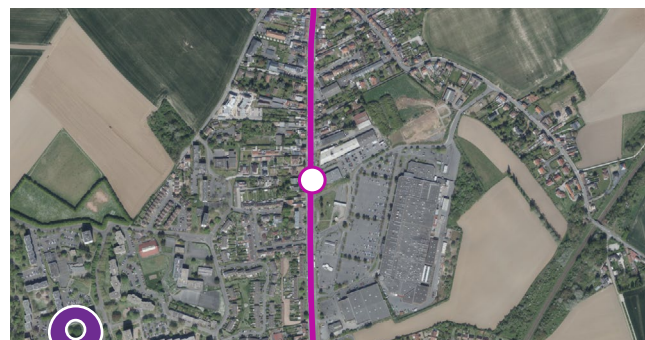
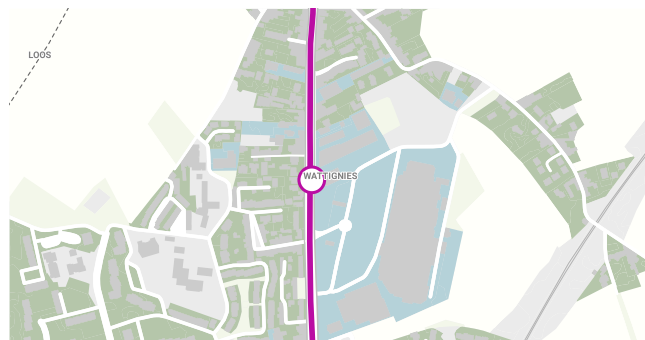
Les secteurs à « dominante d'activités » concernent à la fois des territoires où se concentrent des activités commerciales (centres commerciaux, zones commerciales), industrielles et/ou tertiaires (bureaux, parcs d'activités, sites d'excellence...). Ce type de tissus urbains est marqué par de grandes 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



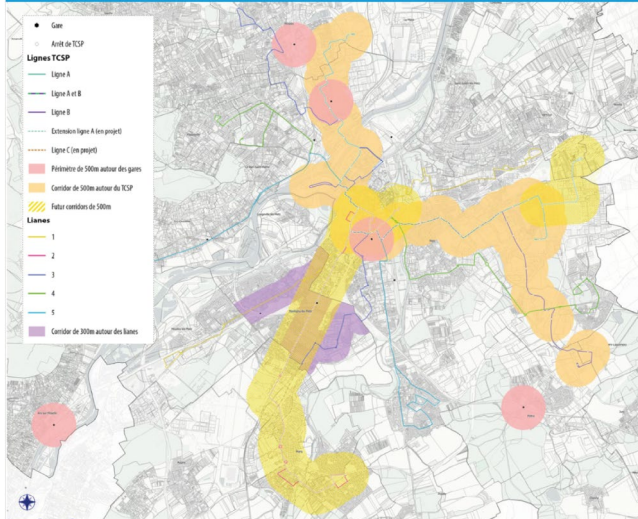
Metz

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...).



TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

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



#4 Fiche contexte

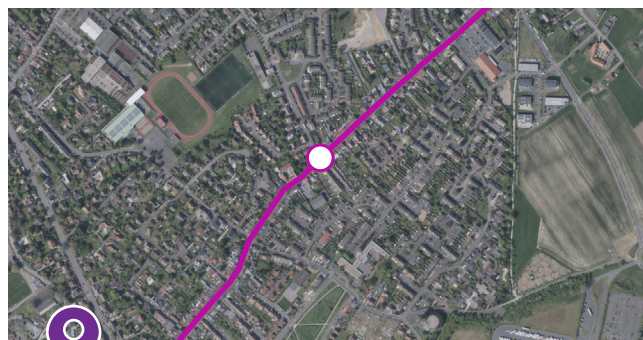
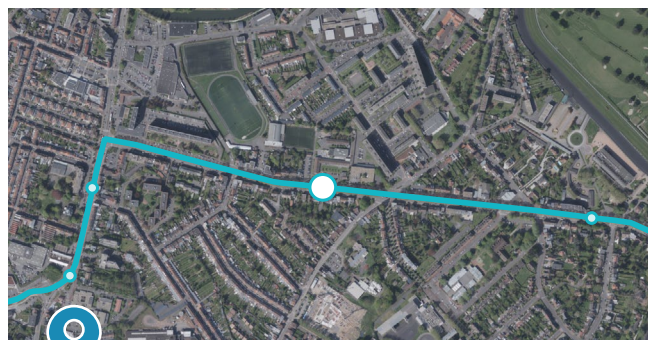
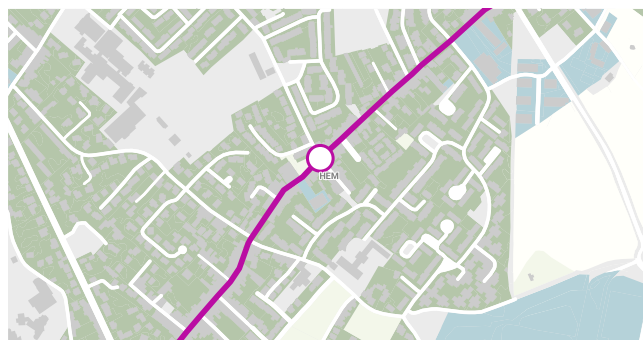
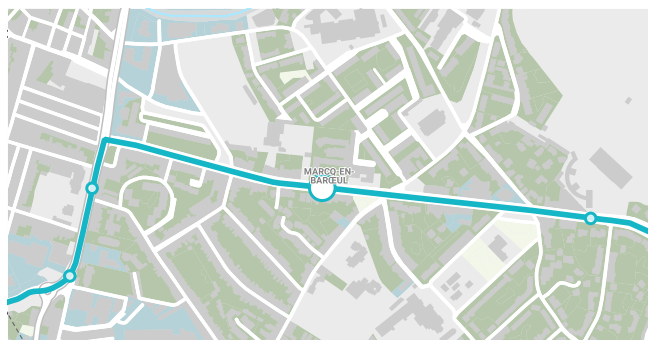
TISSU À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

I CONTEXTE URBAIN

Les tissus résidentiels de la métropole lilloise s'organisent selon des formes urbaines, des densités et des configurations spatiales très variées : pavillons, maisons de ville, petits et grands collectifs... Les tracés des futures lignes de tramway et BHNS d'Extramobile devront notamment s'inscrire dans des rues de type « faubourg », relativement étroites et bordées de maisons de type 1930 ou dans des secteurs

péricentraux ou centraux très denses. Dans ces tissus, le stationnement résidentiel revêt un enjeu fort. L'équipement en garages privés est très hétérogène selon les contextes, et leur usage est parfois détourné à d'autres fins. Associé à des taux de motorisation conséquents dans certains secteurs, le stationnement des véhicules des ménages déborde souvent dans l'espace public.

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



Clémenceau - Marcq-en-Barœul

Lionderie - Hem



I ENJEUX

• Insertion et valorisation des projets de tramway et de BHNS :

- enjeu de partage de l'espace public : au sein de secteurs contraints tels que les rues étroites de faubourgs, l'insertion urbaine d'un transport collectif en site propre nécessitera la mobilisation d'espaces initialement dédiés au stationnement sans alternatives possibles ;
- enjeu de diminution de la dépendance à la voiture et du nombre de véhicules par ménage en secteur de très bonne desserte en TC.

• Les besoins en stationnement des résidents :

- enjeu de dimensionnement au plus juste des besoins en stationnement résidentiel ;
- enjeu de coordination et d'optimisation du stationnement privé et du stationnement en voirie, afin de répondre aux besoins de stationnement des ménages tout en libérant de l'espace public, pour l'insertion des projets d'Extramobile d'une part, et pour des accès qualitatifs aux stations pour les modes actifs d'autre part.

I LEVIERS D'ACTION

Valoriser le stationnement résidentiel au sein des espaces privés

- **objectiver le besoin en stationnement résidentiel ainsi que l'offre existante** (publique et privée) afin d'évaluer au mieux la nécessité de reconstituer l'offre éventuellement supprimée pour l'aménagement de sites propres : repérages, enquêtes, analyse de données ;
- **adapter les minimas des normes de stationnement dans les nouvelles constructions de logement via le PLU** : une mesure qui peut accompagner le moindre équipement automobile des ménages, mais qui est à étudier en fonction du contexte local et des taux de motorisation des ménages et à manier avec précaution pour éviter un report du stationnement sur la voirie ;
- **mutualiser les espaces privés éventuellement disponibles à proximité** (offre collective sous-occupée, activités, commerces) pour optimiser l'offre existante, et satisfaire les besoins de stationnement résidentiel, notamment nocturnes.



« Ce que dit le PDM »

Orientation 3 : Faire la ville autour des réseaux de transports collectifs en site propre

Le PDM recommande de « favoriser la construction de logements dans les DIVAT 1 quand la desserte en transports collectifs et les aménités urbaines offrent une alternative de mobilité et des services suffisants pour pouvoir se passer d'automobile, en y appliquant, au regard de leur niveau de centralité, la loi relative à l'encadrement des normes minimales pour le stationnement résidentiel. [...] Cette stratégie d'aménagement s'appliquera également aux axes de transports à venir les plus performants, autour des stations de futures lignes de tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui seront en DIVAT 1 » (p. 37 du Plan d'actions).

Extrait de la loi relative à l'encadrement des normes minimales pour le stationnement résidentiel :

« Pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 [logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, logements

locatifs intermédiaires, établissements assurant l'hébergement des personnes âgées, résidences universitaires] situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. » (Art. L151-36 du Code de l'Urbanisme).

Consolider l'offre de stationnement lorsque nécessaire, en privilégiant des formes « groupées »

- dans les nouveaux projets urbains ou dans les éventuelles reconstitutions de l'offre supprimée dans le cadre de l'insertion des projets, **favoriser l'aménagement de places de stationnement non pas à la parcelle, mais dans un rayon de marche acceptable, variable selon le contexte urbain, de nature à réduire le réflexe automobile**. Ces espaces de stationnement seront dimensionnés au plus près des besoins, et devront également répondre aux besoins de sécurité des résidents tant pour le stationnement de leur véhicule que pour l'accès à celui-ci ;
- au besoin, **identifier et aménager des « aires-relais »** (sans contrôle d'accès) **notamment en lien avec des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de proximité, par exemple pour les usagers ne pouvant accéder en modes doux à la station de TC**.

Mettre en œuvre une réglementation adaptée sur voirie si le contexte le nécessite

- **limiter la durée de stationnement (zone bleue sauf exception)** aux abords du tracé des projets de tramway et BHNS pour éviter le stationnement relais non-officiel dans les secteurs les plus tendus, et le reporter vers les espaces prévus à cet effet ;
- **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. encadré PDM ci-dessous) ;
- dans ce cas, **mettre en œuvre des contrôles réguliers, indispensables** pour assurer l'efficacité des réglementations mises en place.





« Ce que dit le PDM »

Action 3 : Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages

« La croissance de la tarification résidentielle sur voirie est une réponse permettant d'inciter à stationner le moins possible les véhicules sur voirie, voire d'inciter à une certaine démotorisation : si, sous réserve des capacités d'accueil limitées et de la nécessité d'un meilleur partage de l'espace public, on peut entendre la nécessité de disposer d'un macaron résident pour stationner un véhicule du ménage sur voirie, cette demande apparaît moins légitime pour le ou les autres véhicules du ménages.

Dès lors qu'elles mettent en place des abonnements résidentiels sur voirie, les communes sont invitées à mettre en place des politiques qui invitent à stationner dans la mesure du possible en dehors des voies. Cela peut passer par différentes mesures :

- limitation du nombre de macarons résidents par ménage, notamment au regard de la disponibilité d'offre de stationnement privé éventuelle ;
- tarification croissante, voire exponentielle, des macarons distribués. Par exemple, un second macaron qui coûte cinq fois plus cher que le premier, et un troisième qui coûte cinq fois plus cher que le second. » (p. 82 du Plan d'actions).

Favoriser l'accès aux stations d'Extramobile par les modes doux

- **penser des solutions de stationnement pour le rabattement vélo** (éventuellement sécurisées : stationnements clos, vidéo-surveillance...) à proximité des stations pour capter les usagers résidant entre 500 et 1 500 mètres des stations ;
- **aménager et jalonner les accès en modes actifs (piétons, vélos...) vers les stations** via des parcours confortables et directs (travailler, si besoin, sur la perméabilité des îlots urbains) avec des espaces publics de qualité (cf. Charte des Espaces Publics de la MEL).

I BENCHMARK



Orléans

Organiser le stationnement vélo

Orléans Métropole et TAO, réseau de transports de l'agglomération orléanaise, mettent gratuitement à disposition des cyclistes et utilisateurs des transports collectifs, une offre de 20 VéloParks. Ces « parcs-relais vélos » proposent entre 14 et 40 places dont certaines réservées aux vélos électriques. Stratégiquement localisée, à proximité des stations de tramways et de bus, cette offre sécurisée (vidéoprotection, abris et éclairage) encourage l'intermodalité vélo - TC. Ce type d'offre est développé sur de nombreux réseaux de TC, dont le réseau Ilévia, qui met à disposition 27 abris vélos accessibles directement depuis les stations de métro, tramway, bus ou TER.



© ADULM, 2024.

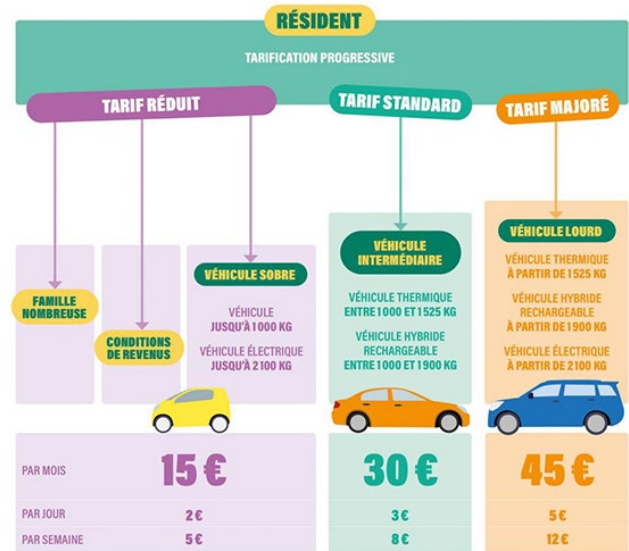




Lyon

Assurer le stationnement des riverains

La mise en place d'une tarification spécifique du stationnement aux bénéfices des résidents des secteurs réglementés est courante. Elle se présente généralement sous forme de macaron résident ou d'abonnement à tarif préférentiel, modulables selon les profils d'usagers (tarifs sociaux, familles nombreuses), les types de véhicules (véhicules électriques, petits gabarits) et sont de durées variables (de 1 jour à 1 an). Afin d'encourager à l'utilisation des TC et des modes alternatifs, de nombreuses collectivités limitent néanmoins leur nombre par foyer : à 2 véhicules à Lille, Nantes ou à Reims et de manière plus restrictive à 1 véhicule par foyer à Bordeaux, Lyon ou Rennes notamment.



Source : Ville de Lyon, 2023.



Ixelles

Mutualiser l'offre de stationnement existante

Depuis les années 2010, un nouveau segment de marché du stationnement s'est développé autour de la mutualisation du stationnement privé. Portés par des acteurs privés dits « mutualisateurs » (Zenpark, Yespark, Bepark...), ces nouveaux services reposent sur l'ouverture des parcs de stationnement privé sous-utilisés (de logements notamment) aux particuliers en recherche de solution de stationnement, ponctuelle (visiteur) ou régulière (abonnement). Cette mise sur le marché d'une offre existante sous-utilisée peut constituer un point d'appui aux politiques d'aménagement de réduction de l'offre de stationnement sur l'espace public. Cette valorisation peut également concerner des parcs publics : dans la région bruxelloise, l'opérateur Bepark a travaillé avec une école de la commune d'Ixelles à l'ouverture de son parking. Sa mise en location en soirée, nuit et week-end où il est habituellement vide a permis à l'école de générer de nouveaux revenus. Ce système bénéficie également aux riverains ou aux visiteurs comme aire relais à proximité immédiate du tramway.



© Julien Rensonnet, pour L'avenir, 2018.

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

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



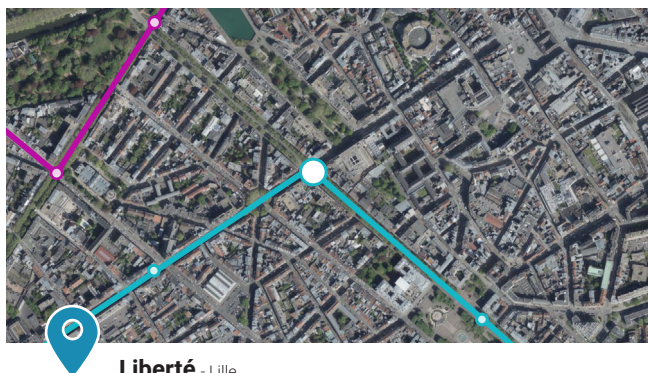
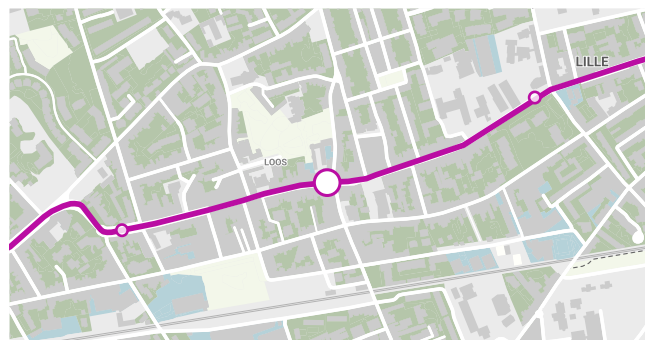
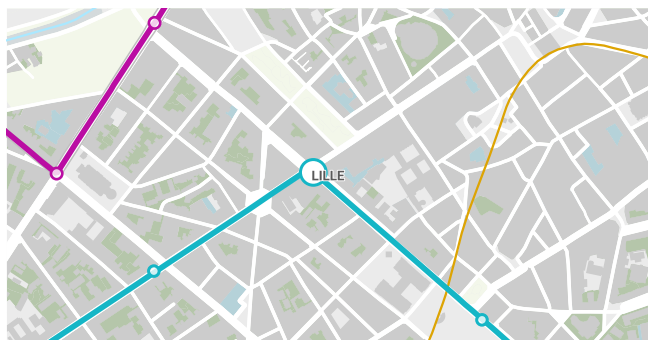
#5 Fiche contexte CENTRE-VILLE

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).

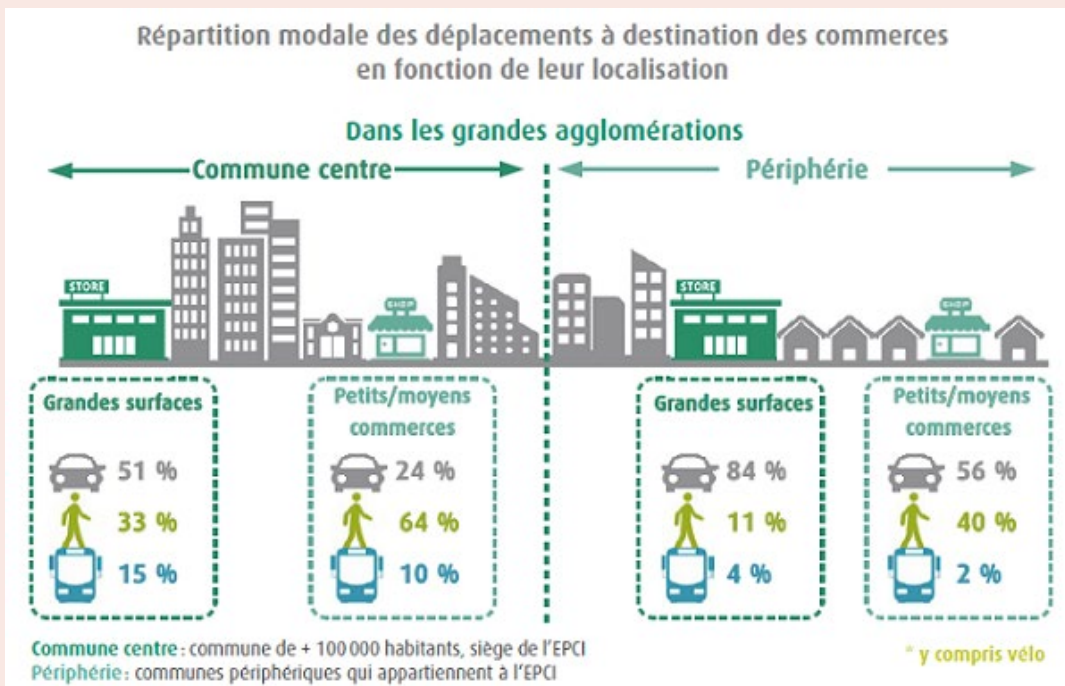


« Ce que dit le PDM »

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.

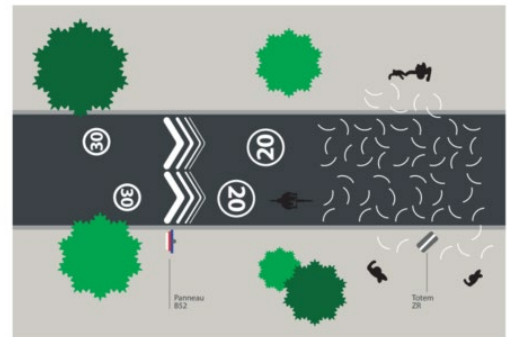


Schéma type de la matérialisation d'une zone de rencontre – © Rennes Métropole



© Rennes Métropole, 2023.