



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

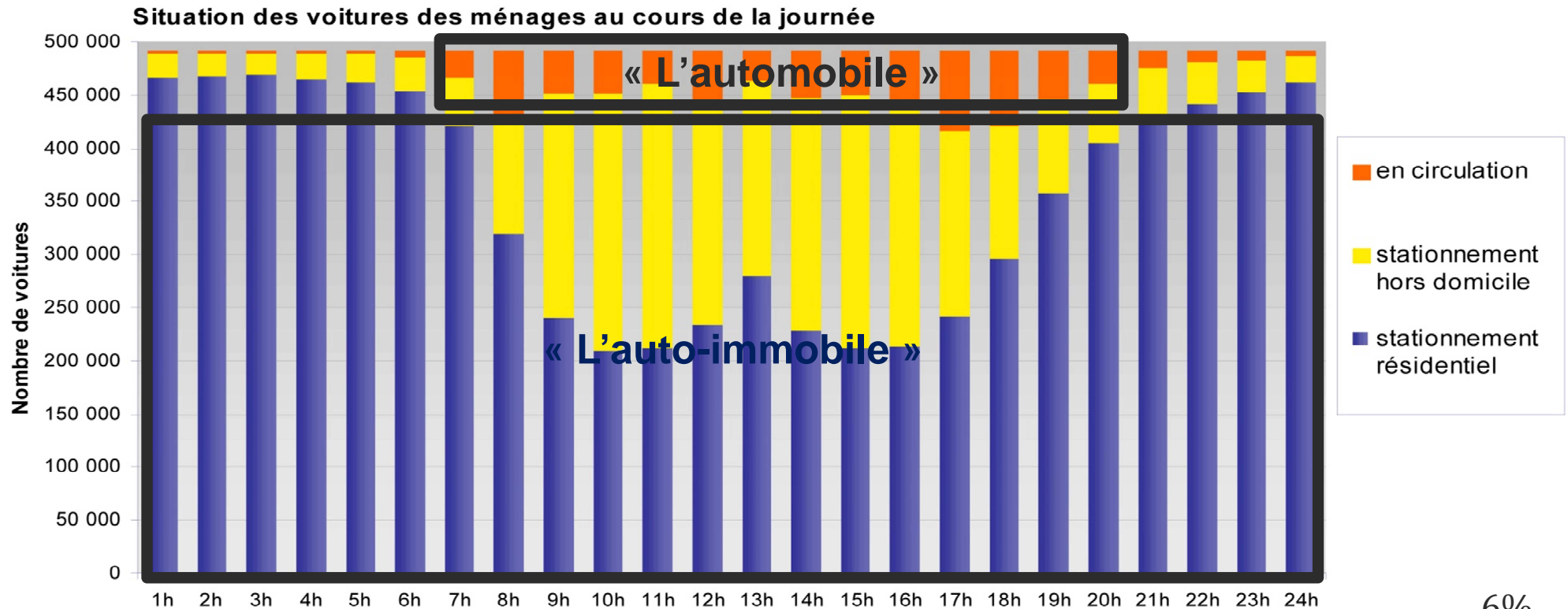
Faire du stationnement un levier de la politique des déplacements : le cas de la Métropole Européenne de Lille

**Atelier Cohérence urbanisme et transports
AdCF-IFSTTAR, Paris
03 juin 2015**

LES PROBLÉMATIQUES DU STATIONNEMENT

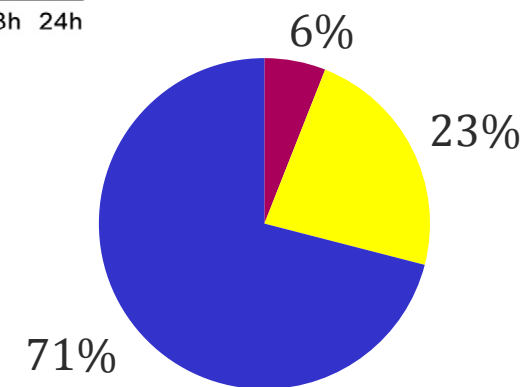
- **Le stationnement est une composante structurelle de la ville** (MEL, 500.000 voitures garées en permanence)
- **Le stationnement est un service** (et pas un droit, bien que perçu comme tel)
- **Le stationnement n'est jamais gratuit** (qui paye?)
- **Le stationnement relève de différentes compétences et autorités** (Maires, Communes, EPCI, privé... Quelle cohérence?)

LE STATIONNEMENT, LE TEMPS PRINCIPAL DE LA VOITURE



En moyenne, dans la Métropole Européenne de Lille, une voiture est :

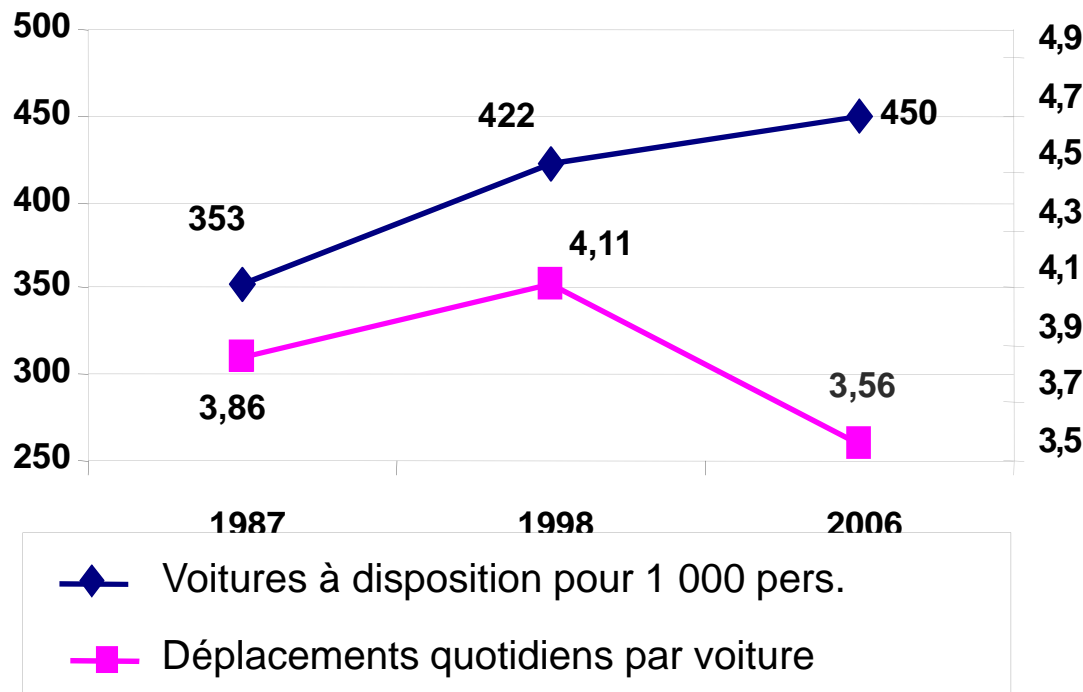
- en circulation 6% de la journée
- en stationnement hors domicile 23% de la journée
- en stationnement résidentiel 71% de la journée



STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL : LES ENJEUX

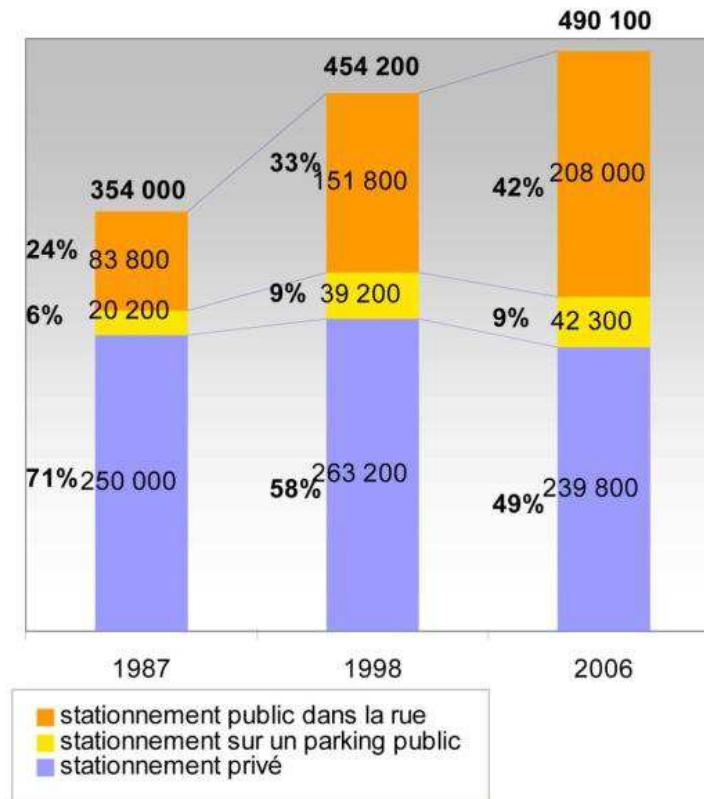
Découplage entre possession et usage de la voiture

Métropole Européenne de Lille



Part croissante du stationnement sur voirie pour les résidents

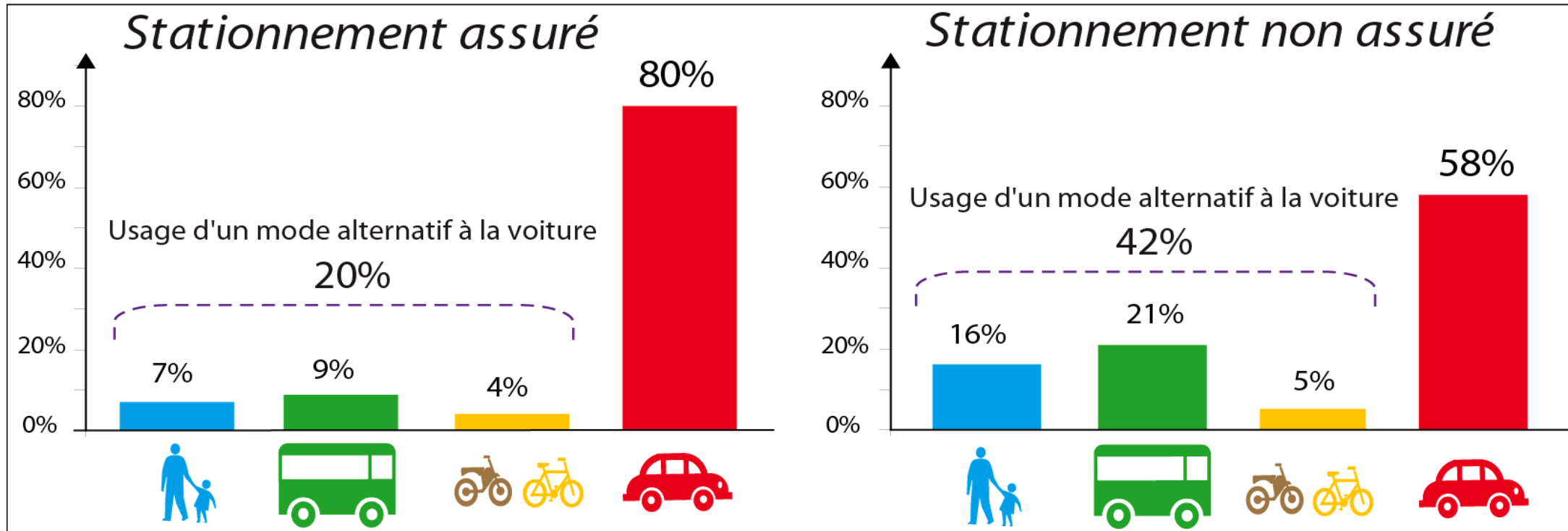
Le stationnement résidentiel nocturne des voitures des ménages de la Communauté Urbaine de Lille



→ De plus en plus de voitures, de moins en moins utilisées

→ Un stationnement de plus en plus dans la rue

STATIONNEMENT « À DESTINATION » ET IMPACTS SUR LE CHOIX MODAL



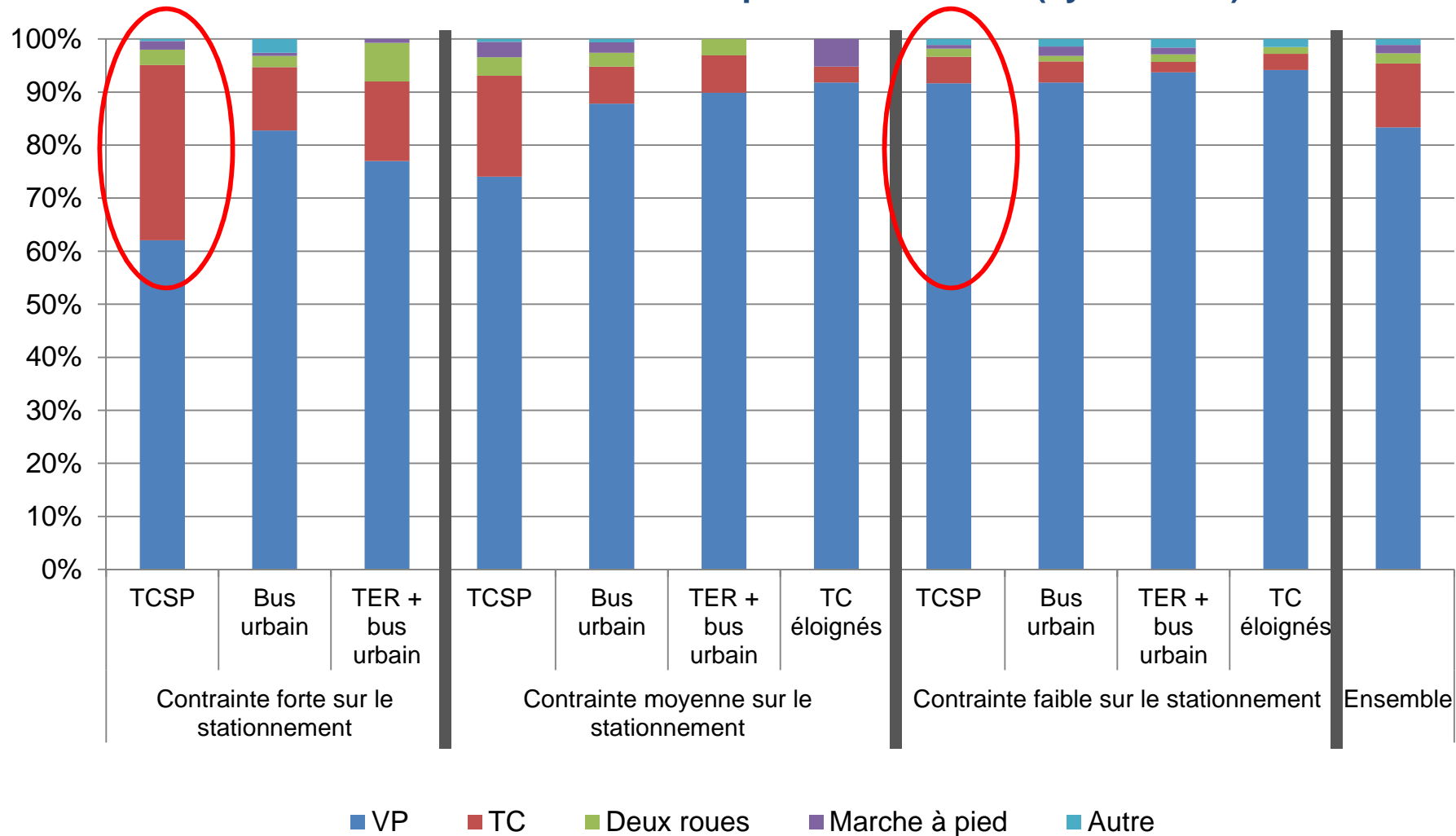
Source : ED 2006 - Lille Métropole

Le stationnement à destination influence fortement le choix du mode de déplacement vers le travail.

→ L'offre de stationnement automobile « à destination » est un levier majeur de la mobilité.

STATIONNEMENT « À DESTINATION » : LA QUALITÉ DE L'OFFRE TC NE JOUE QUE LORSQUE LE STATIONNEMENT EST CONTRAINT

Répartition modale en fonction de la contrainte sur le stationnement et de l'offre en transports en commun (Lyon - 2006)



**HARMONISATION
DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT :
CRÉER ET ANIMER UN DIALOGUE**

QUELLE FORMALISATION D'UNE POLITIQUE DU STATIONNEMENT PARTAGÉE ENTRE LA MEL ET LES COMMUNES?

Les outils de la MEL au service de l'harmonisation des politiques de stationnement

- Le **Comité Stationnement** : un lieu de dialogue communes / MEL pour une politique du stationnement partagée
 - L'**Observatoire du Stationnement** : un outil d'observation du stationnement sur voirie payant et règlementé (« zones bleues »), et dans les parkings.
 - Des **enquêtes/études** de stationnement (MBC, régie)
 - Une **expertise** stationnement (MBC, régie)
 - Une **procédure** d'instruction des demandes communales de création de parcs et aires de stationnement
 - Une **liste de diffusion** d'informations.
- + enjeux à venir via le renouvellement des DSP parkings (Euralille, Tourcoing...), transports (P+R, vélo...), révision PLU...
- + ambitions supplémentaires à proposer par le Comité stationnement

ADAPTER LES ACTIONS AUX USAGES

Le « bon » et le « mauvais » stationnement

3 usages principaux identifiés au PDU 2010 > 2020 :

- **Le stationnement résidentiel** > privilégier l'offre privée plutôt que l'espace public
- **Le stationnement au lieu de travail** > actions incitatives (P+R, offre TC...) et contraignantes (moindre offre, réglementation...) pour inciter au report modal
- **Le stationnement des visiteurs** > favoriser pour soutenir commerces & services

+ usages spécifiques (très courte durée, autocars, campings cars, 2RM...)
+ usagers particuliers (PMR, livreurs, véhicules électriques...)

EXEMPLE : LE PDU DE LA MEL DÉFINIT DES NORMES PLAFONDS, QUELLE MISE EN ŒUVRE? QUELS ENJEUX?

PLU : NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILES PROPOSÉES AU SEIN DES DIVAT DE NIVEAU 1 DANS LE PDU 2010>2020

DIVAT de niveau 1

(*méto, tramway, tram-train "urbain"*)

pour toute nouvelle construction à usage de bureaux et d'activités tertiaires

• les normes de stationnement automobiles seront des normes maximales avec au plus 1 place de stationnement automobile réalisée pour 100 m² de SHON

DIVAT de niveau 1 : disque de 500m de rayon, centré sur une station TCSP

1 place pour 100m² de SHON correspond à une part modale voiture d'environ 30%, à raison de 20m² par emploi, et un taux de présence simultané de 67%.

- Quelle intégration au PLU? Rapport de compatibilité qui n'oblige pas à inscrire de plafonds, à définir au moment de l'élaboration du PLU.
- Quelle mise en œuvre? Objections des promoteurs, des clients... + variabilité du nb de m² par emploi (ex: NTIC, 10m² par emploi, les plafonds semblent 2 fois plus ambitieux)

Veut-on favoriser une approche règlementaire, qui ne touche que les derniers arrivants, ou une approche « projet » qui risque d'affaiblir la mise en œuvre des objectifs?

ARTICLE L123-1-13 DU CODE DE L'URBANISME MODIFIÉ PAR LA LOI N° 2014-1545 DU 20 DÉCEMBRE 2014 RELATIVE À LA SIMPLIFICATION DE LA VIE DES ENTREPRISES

Diminution des exigences réglementaires pour le stationnement résidentiel à proximité des stations TCSP

Dans l'écriture précédente de la loi, **on ne pouvait pas exiger la création de plus d'une place de stationnement par logement locatif social**, quel que soit son emplacement.

Depuis le 20 décembre 2014, et quoi qu'en dise le PLU :

- Ajout des catégories « **résidences universitaires** » et « **établissement assurant l'hébergement des personnes âgées** » (notamment les « résidences seniors »), quel que soit son emplacement.
- De plus, à moins de 500m d'une station TCSP, **plafonnement des minimas inscrits au PLU à 0,5 place par logement** pour ces 3 catégories.
- De plus, à moins de 500m d'une station TCSP, **plafonnement des minimas inscrits au PLU à 1 place par logement pour TOUS logements**.

HARMONISATION DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT

DES ACTES

Quelle(s) harmonisation(s)?

1. Harmonisation des politiques communales **dans des contextes de tissu urbain continu** (cohérence locale des réglementations)
2. Harmonisation des politiques communales et métropolitaine **d'offre et de gestion** du stationnement (efficacité et légitimation de ces politiques).
3. Harmonisation des réglementations, en fonction de contextes urbains comparables (taille des communes, tissu urbain, offre de stationnement...), dans un souci **d'amélioration de la lisibilité des réglementations** pour l'utilisateur.

En particulier, le point 3 pose la question de la comparabilité des contextes urbains : peut-on comparer des contextes urbains, et définir des catégories? A quelle(s) échelle(s) : communauté, commune, quartier, rue ?

EXEMPLES D'HARMONISATION DES POLITIQUES SUR ET HORS VOIRIE

- Harmoniser les **horaires** des parcs en ouvrage
- Règlementer la **durée maximale du stationnement autorisé** dans la **zone d'influence des parcs de stationnement**.
- Assurer l'attractivité des parcs et aires de stationnement par **une réglementation et une tarification** adaptées
- Harmoniser les **durées maximales** autorisées **entre les communes**, tant pour les zones bleues que pour les zones payantes
- Harmoniser la **signalisation**
- Adopter un **schéma d'implantation des places PMR**
- Harmoniser l'implantation des **aires de livraison**
- Mettre en place une politique de stationnement dédié au **covoiturage**
- etc.

Tressin : rue du Moulin



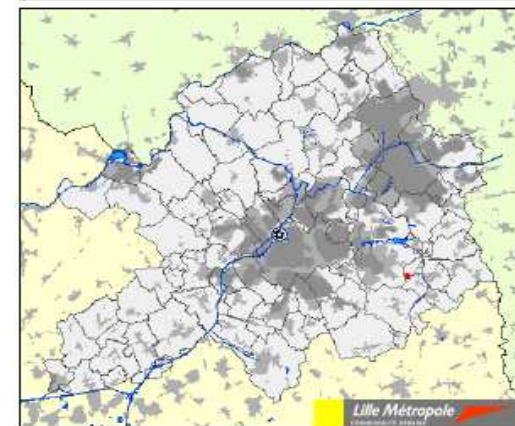
Plan de situation

photographies aériennes 2006

données gérées par la direction des Systèmes d'Information
contact : mfontaine@cucl-lille.fr
date de mise à jour : Août 2006

Aire de stationnement résidentiel de proximité + problème de sécurité lié au passage de camions. Secteur périurbain.

0 50m échelle: 1/1 000



Tressin : rue du Moulin



Aire aménagée en parallèle d'une interdiction du stationnement sur voirie devant les habitations.

Anstaing : rue de Lille

ZONES DE STATIONNEMENT A DURÉE LIMITÉE SAINGHIN EN WEPPES

DOCUMENT DE TRAVAIL

Sainghin en
Weppes

Wavrin

Gare SNCF

P+R

Don

Voies Payantes

Tarif niveau 1

sup à 1,50€

Tarif niveau 2

1€ < 1,50€

Tarif niveau 3

0,50€ < 1€

Tarif niveau 4

inf à 0,50€

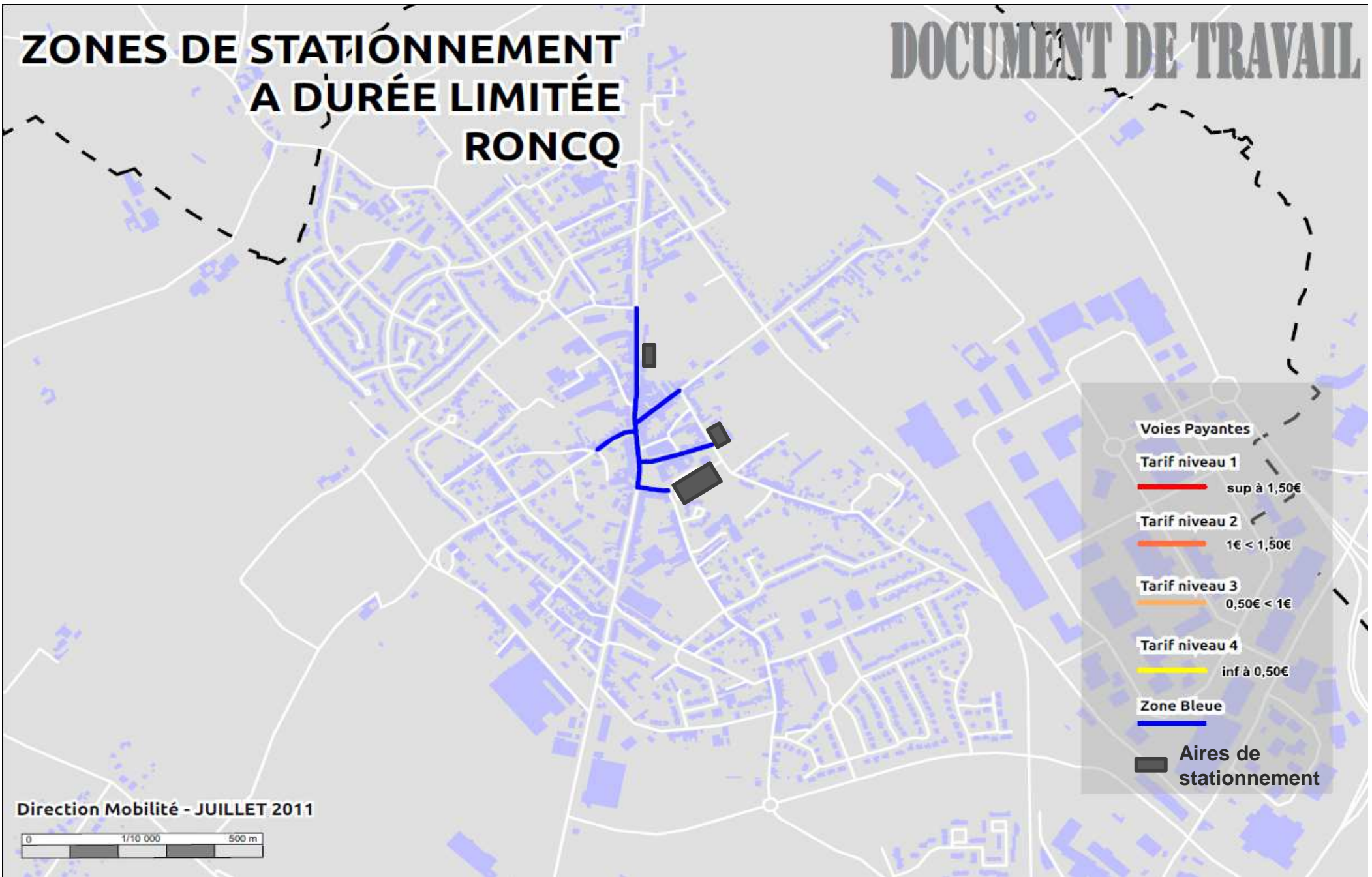
Zone Bleue

Direction Mobilité - JUILLET 2011

0 1/10 000 500 m

ZONES DE STATIONNEMENT A DURÉE LIMITÉE RONCQ

DOCUMENT DE TRAVAIL



Direction Mobilité - JUILLET 2011



ZONES DE STATIONNEMENT A DURÉE LIMITÉE LA MADELEINE

DOCUMENT DE TRAVAIL

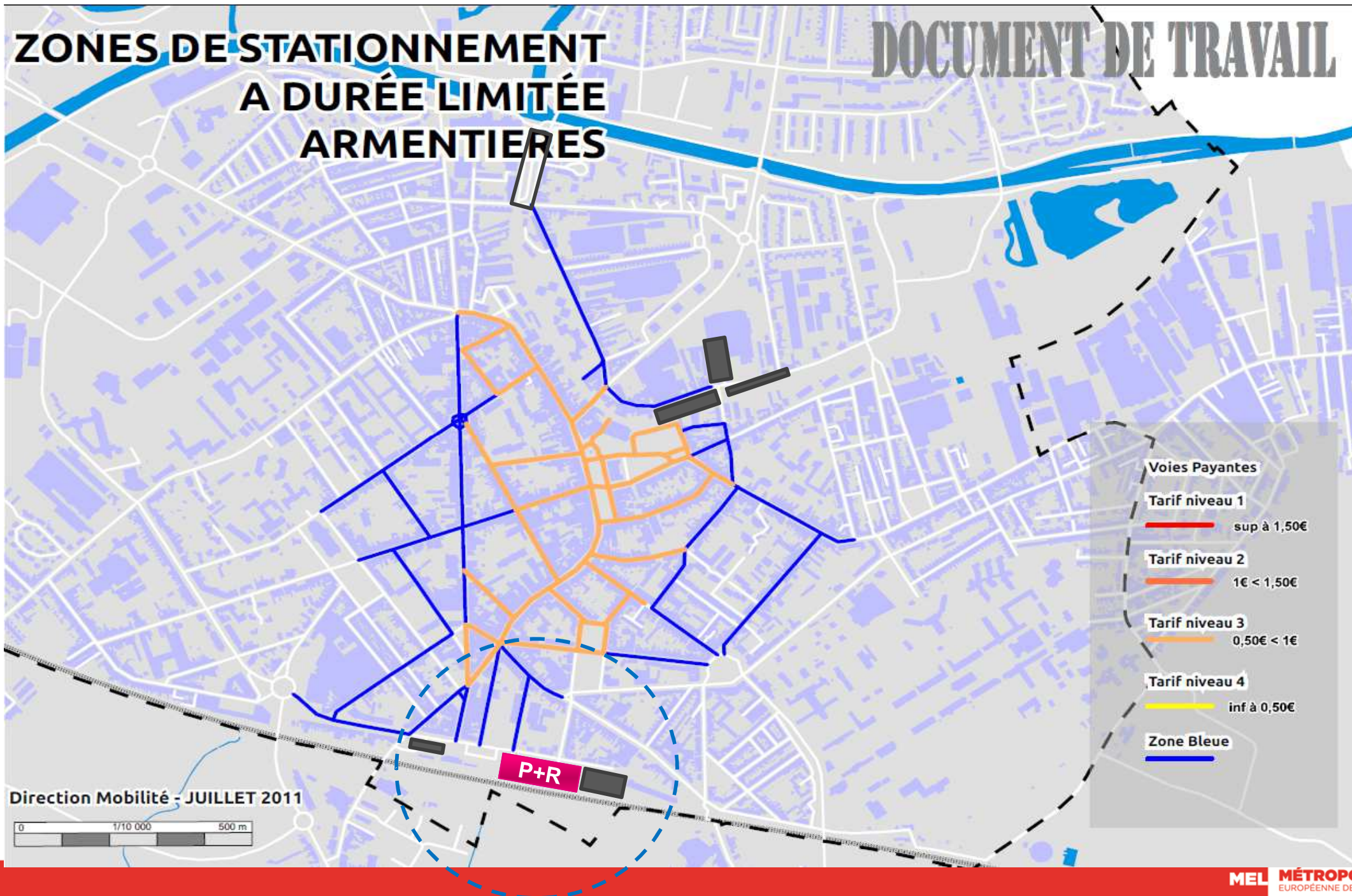
La Madeleine

Marcq-en-Baroeul



ZONES DE STATIONNEMENT A DURÉE LIMITÉE ARMENTIÈRES

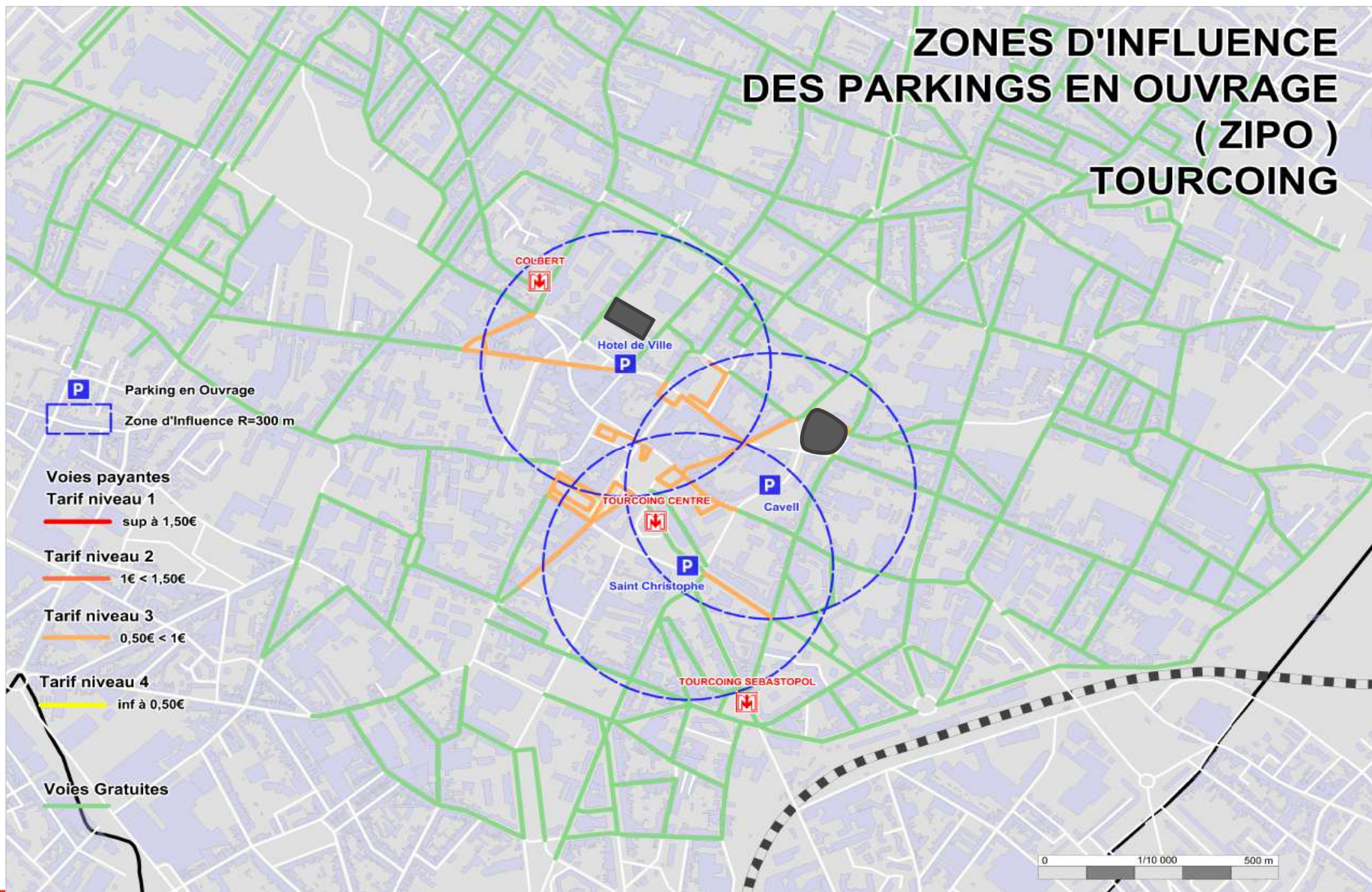
DOCUMENT DE TRAVAIL



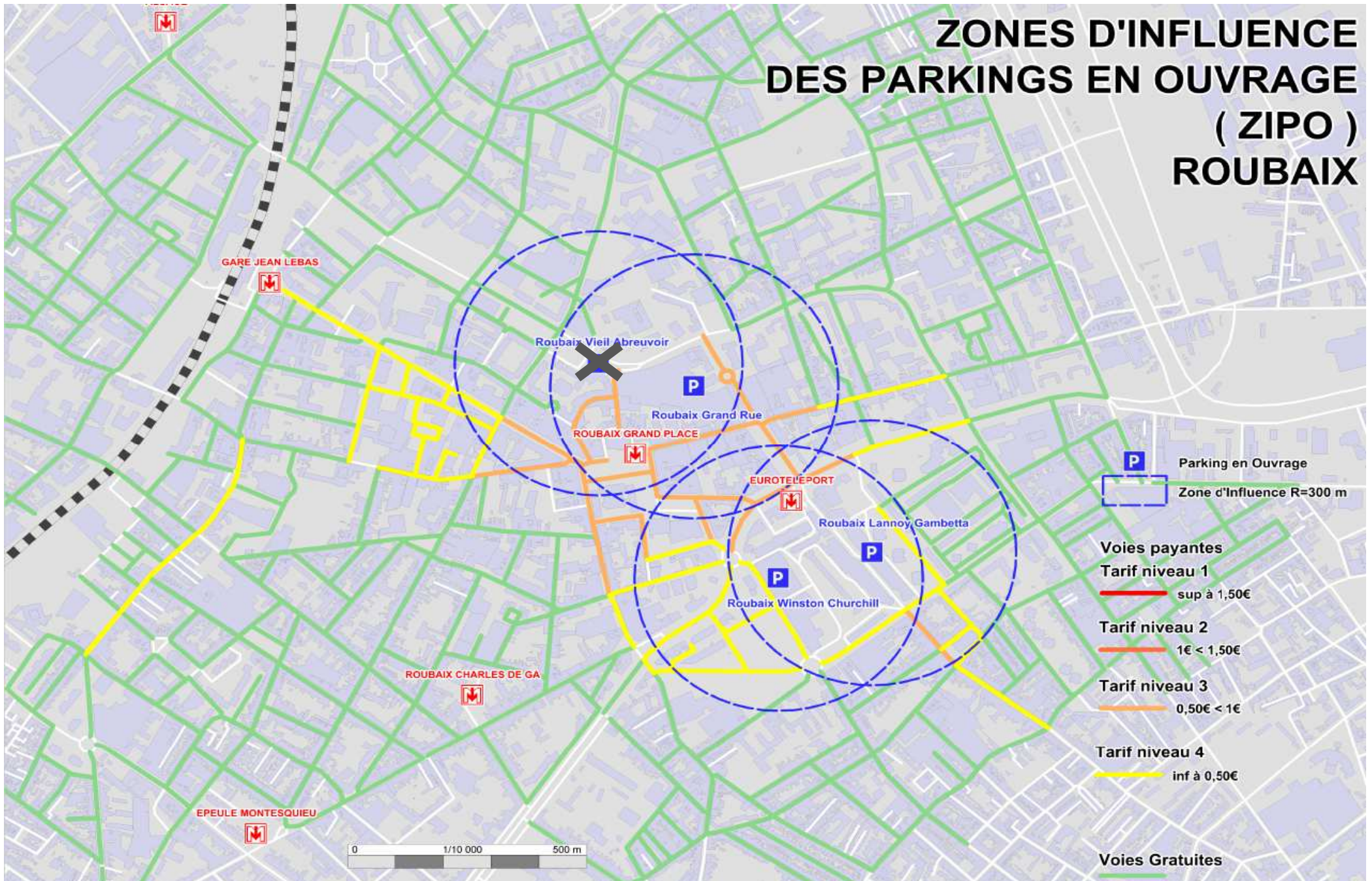
Direction Mobilité - JUILLET 2011

0 1/10 000 500 m

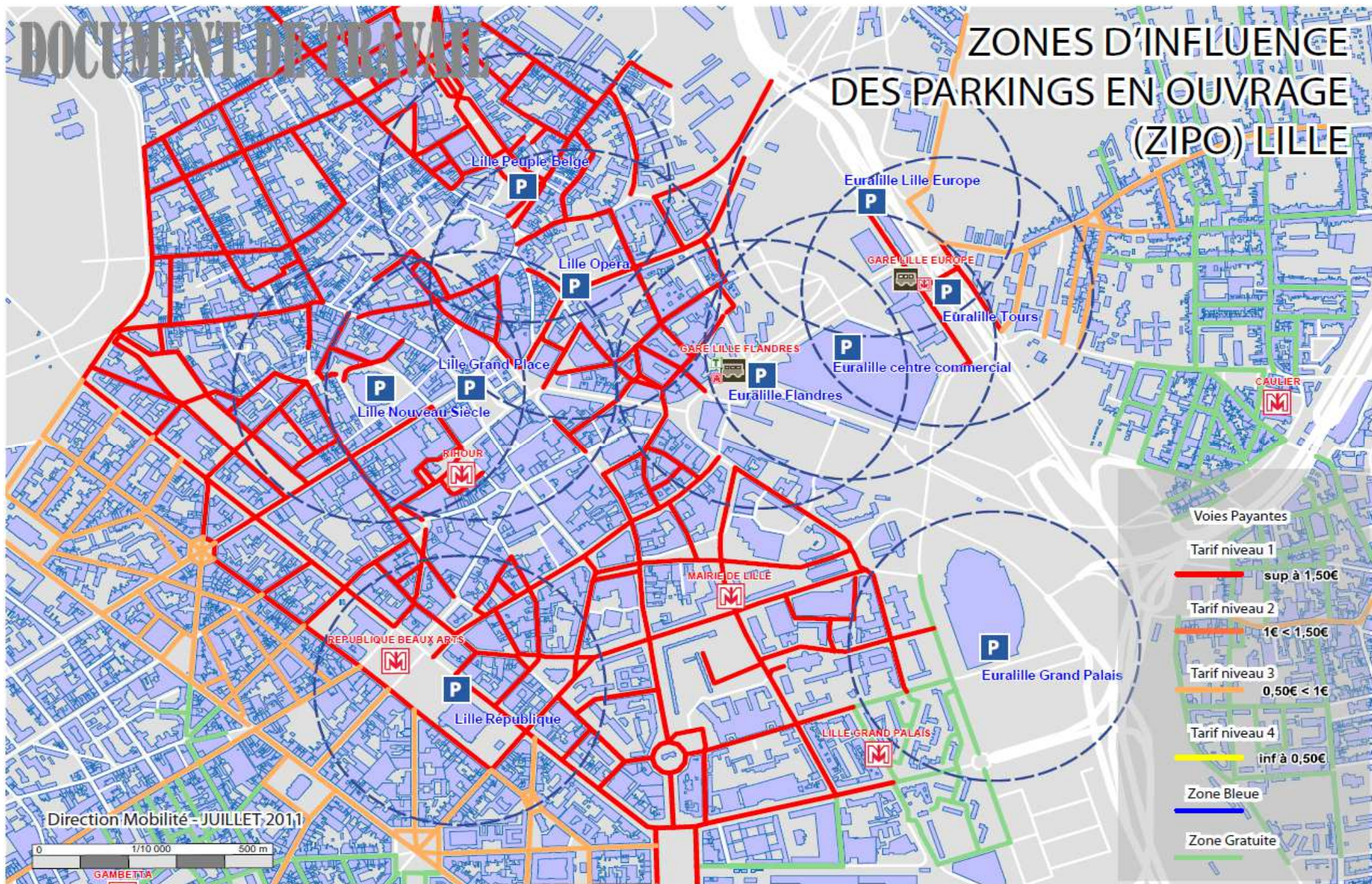
ZONES D'INFLUENCE DES PARKINGS EN OUVRAGE (ZIPO) TOURCOING



ZONES D'INFLUENCE DES PARKINGS EN OUVRAGE (ZIPO) ROUBAIX

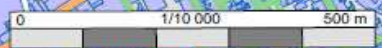


ZONES D'INFLUENCE DES PARKINGS EN OUVRAGE (ZIPO) LILLE



- Voies Payantes
- Tarif niveau 1
sup à 1,50€
- Tarif niveau 2
1€ < 1,50€
- Tarif niveau 3
0,50€ < 1€
- Tarif niveau 4
inf à 0,50€
- Zone Bleue
- Zone Gratuite

Direction Mobilité - JUILLET 2011



Contexte urbain années 30, faubourgs, logements étroits, peu de garages



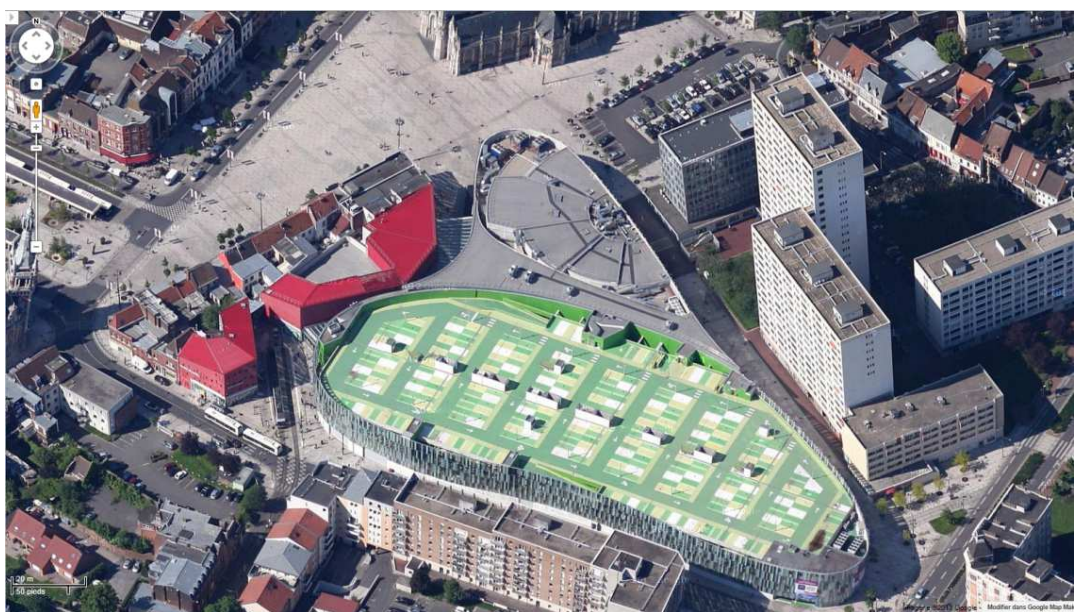
Contexte urbain années 70 HLM : du stationnement de surface



Contexte urbain lotissement, des garages fermés et des trottoirs envahis



Contexte urbain 2000, des parkings sous-utilisés, la rue sous pression



ÉLÉMENTS DE CONCLUSION

- On ne peut se limiter à une approche par l'urbanisme ou les transports, qui n'abordent trop souvent la question qu'au travers du prisme de l'offre (de stationnement ou de transport)
- Le stationnement doit être abordé dans une **logique de service** (coût / avantages / inconvénients).
- La dispersion des compétences nécessite un dialogue entre les autorités compétentes pour assurer la cohérence des politiques.
- L'efficacité des politiques de réglementation du stationnement sur voirie doit être améliorée, la réforme de la dépenalisation – décentralisation introduite par la loi MAPAM a vocation à apporter des solutions.



1, rue du Ballon
CS 50749 59034 LILLE CEDEX
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23
Fax : +33 (0)3 20 21 22 99

www.lillemetropole.fr