

L'APERÇU DE...



Sylvie Mathon

Inspectrice au Conseil général de l'environnement et du développement durable
Auteure d'une thèse sur le stationnement résidentiel dans l'agglomération lilloise (2008).

L'analyse à partir de données fiscales trouve une application originale pour caractériser l'équipement d'une agglomération en parkings privés. Elle vient utilement compléter l'estimation de l'offre globale de stationnement même si cette première approche méritera d'être encore consolidée. Elle apporte en revanche de nouveaux angles d'analyse en termes d'économie du stationnement.

La dynamique de marché illustrée par l'augmentation des dépendances de stationnement (garages,...) témoigne d'une acceptabilité à payer des habitants pour disposer d'une solution près du domicile dans les zones urbaines denses. Résultat positif d'une politique de stationnement sur voirie dans ces quartiers, le marché a pris progressivement le relais. La question d'un accompagnement de cette tendance pourrait désormais se poser par la mise en place d'une aide dans le locatif social.

L'absence d'une politique de stationnement sur les quartiers moins denses et surtout, dans les zones d'activités et commerciales, représente en revanche une contrepartie négative. En continuant à augmenter cette offre gratuite sans régulation d'ensemble, l'action des politiques globales menées en faveur des modes alternatifs à l'usage solo de la voiture particulière est enrayée. Trois enjeux majeurs se dessinent à ce sujet pour ces espaces de périphérie :

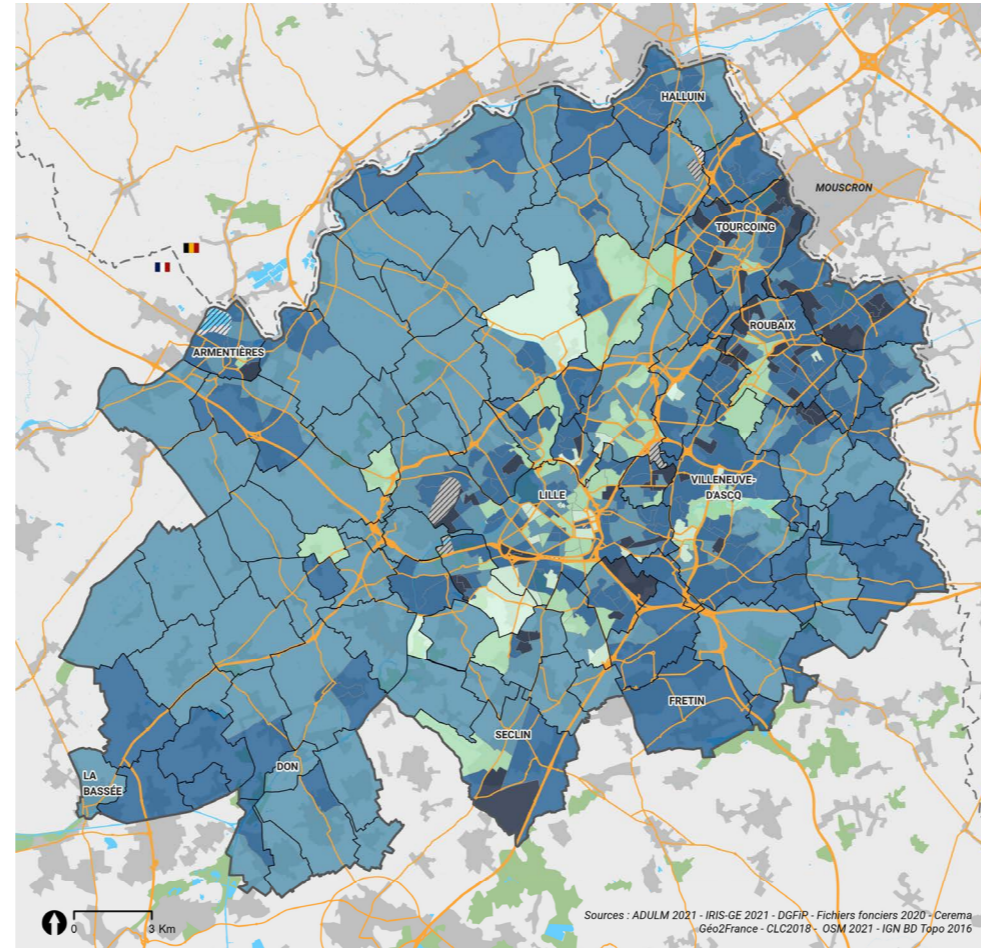
- leur accessibilité, autrement qu'en voiture ;
- leur agencement marqué par la présence de grands parkings générant des effets de coupures pour les déplacements à pied ou en vélo vers et dans ces zones ;
- l'imperméabilisation des sols.



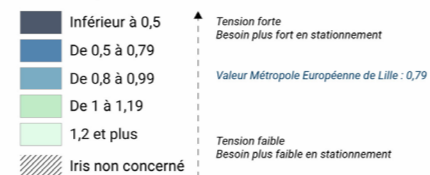
Stationnement privé résidentiel - © LeBonCoin

LA CARTE DU MOIS

INTENSITÉ DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL AU REGARD DU NIVEAU D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES



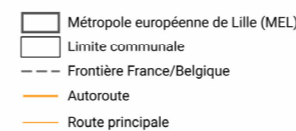
Indicateur de besoin en stationnement résidentiel privé à l'iris*



Cet indice mesure le rapport entre le nombre de places de stationnement résidentiel calculé selon notre méthodologie (Fichiers fiscaux 2020) et le nombre de voitures des ménages (RP INSEE 2018).

Note de lecture : Une valeur de 1 indique une adéquation « globale » entre l'offre de stationnement résidentiel et le niveau d'équipement automobile des ménages à la maille d'observation.
Une valeur inférieure à 1 signifie un nombre de places de stationnement résidentiel insuffisant au regard des voitures possédées par les ménages et une valeur supérieure à 1 signifie un nombre de places de stationnement a priori excédentaire.
Le nombre de véhicules personnels possédés par les ménages résidents est calculé en sommant le nombre de ménages déclarant disposer d'un véhicule et en ne retenant que 2 véhicules pour les ménages déclarant posséder 2 voitures et plus. Le nombre de véhicules est donc de ce fait légèrement sous-estimé.

*Iris Regroupés pour l'Information Statistique (insee)



l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole
Octobre 2021

Les premières exploitations issues de la démarche appliquées au stationnement résidentiel permettent d'identifier des secteurs en tension (stationnement débordant sur l'espace public notamment la nuit par manque de garages privés) à travers l'indicateur présenté ci-dessus : nombre de places de stationnement privées sur le nombre de voitures possédées.

Cette cartographie établit l'intensité « théorique » avec laquelle la pression s'exerce sur le stationnement privé dans les quartiers métropolitains (pression la plus forte dans les secteurs d'indice inférieur à 1 représentés en couleur foncée) et qui connaissent donc un risque plus ou moins important de report de stationnement résidentiel dans l'espace public environnant, par manque d'offre résidentielle.

L'Aperçu est une publication de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Directeur de publication : Didier DECOUPIGNY
Responsable de publication : Amélia DUVAL
Rédaction : Mariette CANNARD & Peggy MERTINY



adulm59 adulm
adu-lille-metropole.org

Centre Europe Azur, 323 avenue du Président Hoover 59000 Lille // +33 (0)3 20 63 33 50

L'APERÇU

de l'Agence N°12 · Avril 2022

LES ACTUALITÉS



25 AGENCES D'URBANISME SE PENCHENT SUR LE DEVENIR DE LA DEÛLE...

Du 23 au 25 mars, 25 architectes, urbanistes et paysagistes venus de toute la France étaient réunis à Lambersart pour le workshop du Club Projet Urbain & Paysage de la Fédération Nationale des Agences d'urbanisme (FNAU) : « Imaginer la Deûle partagée ». Trois jours de réflexions, d'échanges et de production pour aboutir à une vision d'ensemble des 34 kms de la Deûle. Ce temps particulier et la poursuite de la démarche engagée ont pour objectifs de fédérer le territoire autour de l'eau, d'accompagner les mutations en cours et d'imaginer les aménagements et orientations programmatiques futures autour de la voie d'eau, en lien avec la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe. L'Agence a accueilli tous les participants sur son territoire et a organisé une restitution devant les élus et les partenaires principaux du projet : les communes, la MEL, Voies Navigables de France, Ports de Lille...

« ETRE ZEN AVEC LE ZAN » RENDEZ-VOUS LE 19 MAI POUR UN DÉCRYPTAGE

Avec la mise en place du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) d'ici 2050 et la division par deux de la consommation foncière d'espaces naturels et forestiers dès 2030, les territoires vont devoir rapidement réagir pour limiter l'étalement urbain... face à des besoins qui ne faiblissent pas. Pour les accompagner dans cette démarche, l'Agence propose un décryptage simplifié du ZAN, à destination des élus et techniciens métropolitains. Quels sont les définitions et concepts qui permettent de comprendre clairement et simplement cette « nouvelle donne » foncière et ses enjeux ? Quels outils peuvent être développés pour répondre à ce nouveau défi ?

Novotel de Lesquin, le 19 mai de 12h à 13h45



TOURISME D'AFFAIRES : L'AGENCE, LA MEL ET HELLO LILLE OBSERVENT LE SECTEUR

L'Agence, la Métropole Européenne de Lille et Hello Lille, ont mis en place depuis un an l'observation de l'activité du tourisme d'affaires.

L'analyse des données recueillies auprès de 23 structures représentatives, accueillant des rencontres professionnelles, sera présentée lors d'une réunion à la MEL et fera l'objet d'une publication à retrouver prochainement sur le site de l'Agence.

« LES NOUVEAUX DÉFIS DE LA CARTOGRAPHIE » : ÉCHANGER, APPRENDRE, DÉCOUVRIR AVEC DES PROFESSIONNELS DU SECTEUR, LE 2 JUIN

Au programme : conférences et tables rondes autour des relations entre l'homme et la nature. La cartographie peut-elle se réinventer pour représenter les transitions en cours ? Biennale de Cartographie 2^{ème} édition, co-organisée par VivaCités, Interphaz et l'Agence.

Bazaar St-So, le 2 juin de 9h à 17h30

Inscriptions sur adu-lille-metropole.org, rubrique Agenda

LE DOSSIER THÉMATIQUE

MIEUX CONNAÎTRE L'OFFRE DE STATIONNEMENT PRIVÉ



© LeBonCoin

À la demande de la Métropole Européenne de Lille, l'Agence et le Cerema ont mis en commun leurs compétences pour améliorer la connaissance de l'offre de stationnement sur le territoire. Il en résulte une méthodologie inédite basée sur l'exploitation des fichiers fonciers. Cette première approche a permis de mettre le projecteur sur ce sujet afin que le stationnement privé soit mieux appréhendé et devienne un véritable levier des politiques de mobilité et d'aménagement. Elle méritera d'être consolidée dans les mois qui viennent, mais ouvre d'ores et déjà de nombreuses perspectives en matière de politiques de stationnement, de mutualisation du stationnement, d'accompagnement des projets de mobilité, ou encore d'optimisation de la consommation foncière...

UNE PREMIÈRE IMAGE DE L'OFFRE GLOBALE DE STATIONNEMENT

Grâce aux travaux sur les données foncières développés par le Cerema pour le compte des acteurs publics, il a été possible de quantifier de manière consolidée l'offre de stationnement privé, de la géolocaliser et de caractériser les surfaces qu'elle a consommées.

Cette étude apporte un nouveau regard sur la problématique du stationnement et de la consommation foncière à l'heure du « Zéro Artificialisation Nette ». Ainsi, avec une surface totale de plus de 1 271 ha en 2020, 70% de l'offre de stationnement métropolitain se situe sur des espaces

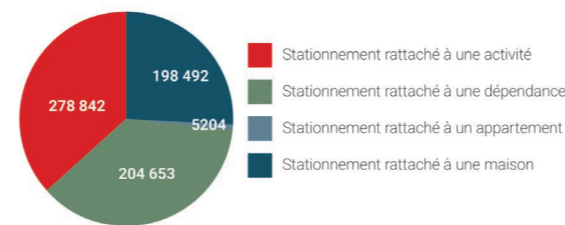
privés. Cette surface équivaut ainsi à environ 687 000 places de stationnement, venant en complément des 331 500 places publiques à l'échelle de la métropole. La commune sur laquelle se concentre l'offre de stationnement privée la plus importante est Lille avec 18% du total, loin devant Villeneuve-d'Ascq (7%), Roubaix (5%) ou Tourcoing (5%).

Ces surfaces de stationnement sont réparties pour moitié entre le secteur résidentiel et les activités industrielles et commerciales, avec chacun leurs spécificités. Ainsi, à l'échelle métropolitaine, 14% de l'ensemble des surfaces de plancher bâties sont utilisées pour le seul stationnement des véhicules ; cette part tombe à 11% pour le secteur résidentiel, et ce de manière assez homogène pour l'ensemble des communes, contre 21% pour le secteur d'activités.

LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Dans les secteurs résidentiels métropolitains, on dénombre plus de 408 000 places de stationnement privé, soit 0,75 place par logement en moyenne, avec des variations fortes selon les secteurs (de 0,5 dans les secteurs centraux à plus de 1,2 dans les communes rurales). L'usage réel de ces espaces est complexe à appréhender : certains ont un usage d'occupation de stockage plutôt que de stationnement.

Stationnement privé



LE STATIONNEMENT PREND SON INDÉPENDANCE

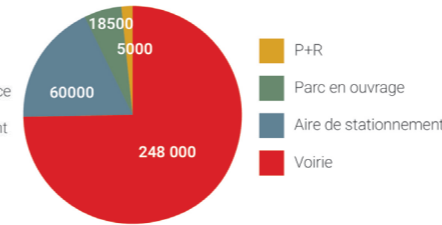
La dépendance détachée du logement est devenue depuis le début des années 2000 le principal mode de production du stationnement résidentiel : entre 2010 et 2020, 78% des 60 000 espaces de stationnement construits sur la métropole sont des dépendances isolées. Et cette tendance s'accroît : au cours de ces quatre dernières années, il s'est construit, en moyenne par année, 4 240 dépendances isolées contre 660 places de stationnement rattachées à un logement individuel et 530 à un logement collectif.

Ce détachement progressif des locaux affectés au logement montre, entre autres, que le stationnement est devenu un bien à part entière qui dispose de son marché propre et dont la valeur s'apprécie de manière indépendante. Ce marché se montre plus dynamique que celui des logements auquel il peut être rattaché : son prix médian a grimpé de 12 points en 10 ans, passant de 714€ à 800€ au m². C'est deux fois plus que celui des logements sans garage (+6 points).

UN STATIONNEMENT D'ACTIVITÉ GRAND CONSOMMATEUR D'ESPACE

49% de l'ensemble des surfaces artificialisées existantes dédiées au stationnement sont rattachées à l'activité.

Stationnement public



Depuis 2002, 12,4 ha sont construits en moyenne chaque année sur la métropole pour le seul secteur d'activités commerciales et industrielles : c'est 1,6 fois plus que pour le secteur résidentiel (7,9 ha). Il est important de noter que sur l'ensemble du stationnement privé rattaché à de l'activité, 17% des surfaces sont couvertes et 83% non couvertes. Près d'un tiers de ces surfaces ont été produites au cours des 10 dernières années.

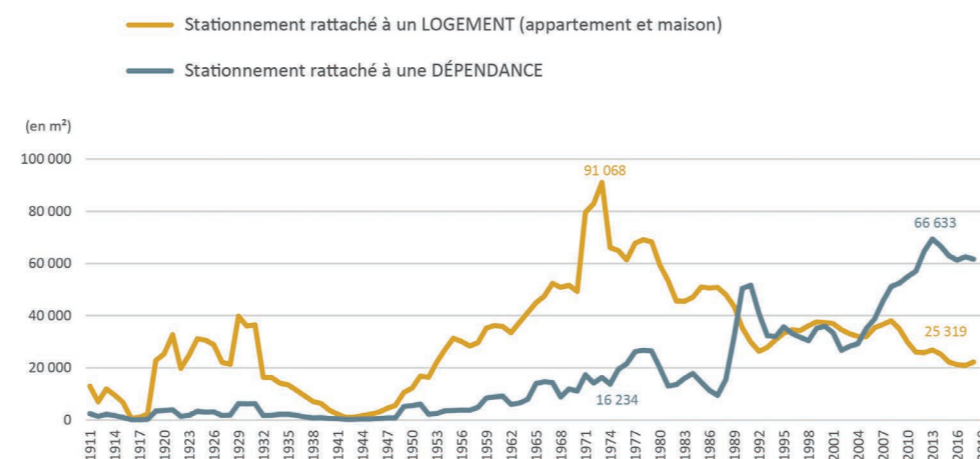
En 2020, à peine 1% des espaces de stationnement dédiés à l'activité dépasse les 5 000 m², mais cela équivaut à près de 114 000 places, soit 41% de ce segment d'offre.

En outre, tout comme pour le logement, la majorité de ces espaces sont aujourd'hui détachés de toute activité spécifique et déclarés comme espaces de stationnement et de dépôt indépendants. Ce sont les magasins de grande (plus de 400 m²) et très grande surface (plus de 2 500 m²) qui se partagent le quart des surfaces stationnement rattachées à une activité, puis viennent les bureaux.

Enfin, il est à noter qu'en complément de ces exploitations, un travail de photo-interprétation a été conduit sur plusieurs sites à vocation économique du territoire. Il ressort de cet exercice des différences sensibles qui invitent à poursuivre l'analyse pour consolider la méthode sur le stationnement dédié aux activités.

Création de surfaces de stationnement sur la Métropole Européenne de Lille (1911 - 2019) selon le type de local et l'année de construction - en m², moyenne glissante (sur trois années)

Source : Fichiers fonciers 2021 (dtelec - type de local) • jannath - année de construction



LES CHIFFRES CLÉS



+ d'1 million de places de stationnement (privées et publiques) recensées sur le territoire métropolitain :

70% de l'offre de stationnement de la MEL est composée d'une offre privée et 30% d'une offre publique (sur voirie et en parcs publics)



Au moins 1 271 ha

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



14,3% de l'ensemble des surfaces de plancher bâties sont utilisées pour le stationnement

- 11% pour le résidentiel
- 21% pour l'activité



0,75 place de stationnement par logement en moyenne



+ de 50% du stationnement résidentiel

de la métropole lilloise correspond à un tissu d'habitat individuel



12,4 ha de nouveaux espaces de stationnement sont construits

en moyenne chaque année depuis 2002 pour le seul besoin des activités industrielles et commerciales, soit l'équivalent d'environ 5 000 places par an



La moitié des surfaces de stationnement privé

est affectée à une activité industrielle ou commerciale