# TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

## 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'EFFICIENCE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

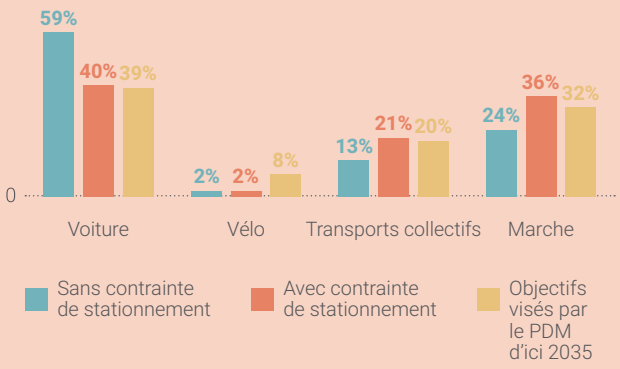
- la structuration du réseau existant de transports collectifs (TC), et les caractéristiques de l'offre du nouveau projet de transport en commun en site propre (TCSP) : itinéraire, fréquence, vitesse commerciale, amplitude horaire… ;
- la qualité de l'aménagement de l'espace public associé au projet ;
- 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.

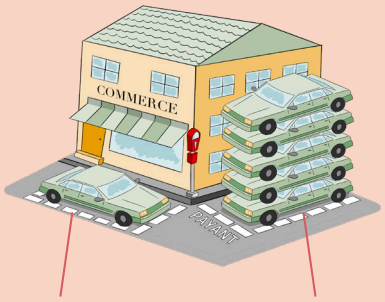
Il en résulte des rythmes de stationnement qui peuvent varier fortement, et qui peuvent être complémentaires comme concurrents.

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'actions »** 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…).

l'Agence DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE Lille Métropole
MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
SCOT LILLE MÉTROPOLE

Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY**
Responsable de publication : **Alexis MARCOT**
Rédaction : **Victoire CASSAM-CHENAÏ, Océane GUYON**
Impression : **AD Concept**

**adu-lille-metropole.org**

DONNEZ OU RECYCLEZ CE DOCUMENT.