

# TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

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



### #4 Fiche contexte

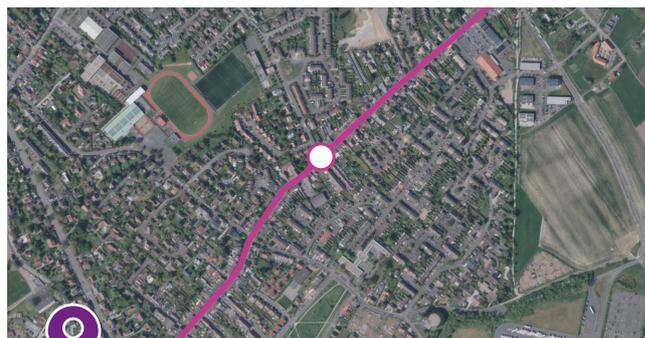
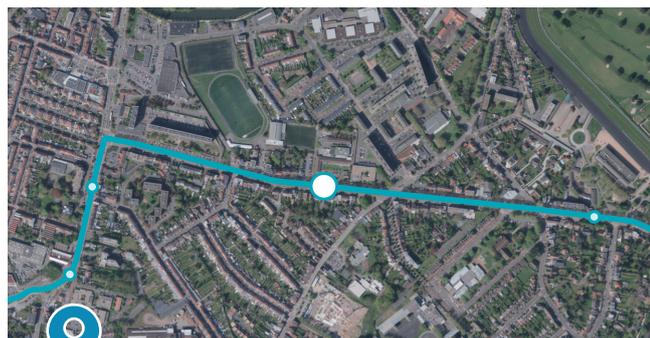
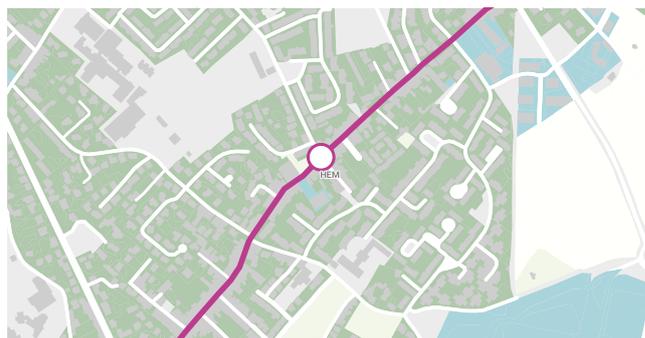
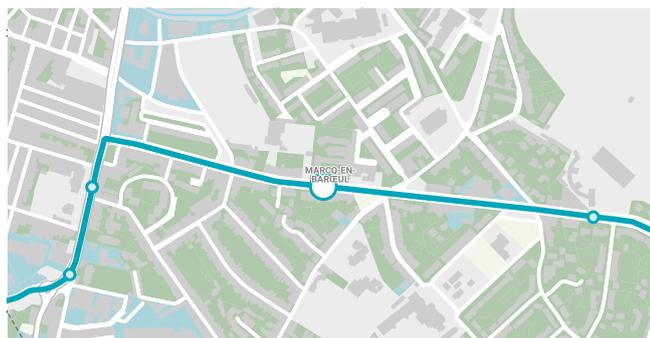
## TISSU À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

### 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 ménage. »

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).

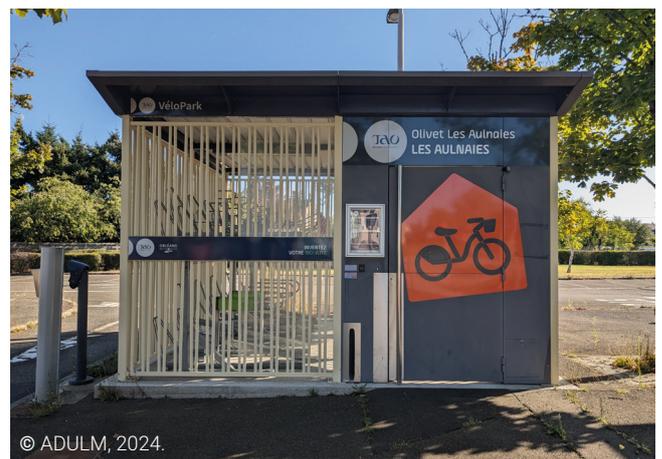
## I BENCHMARK



### 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.

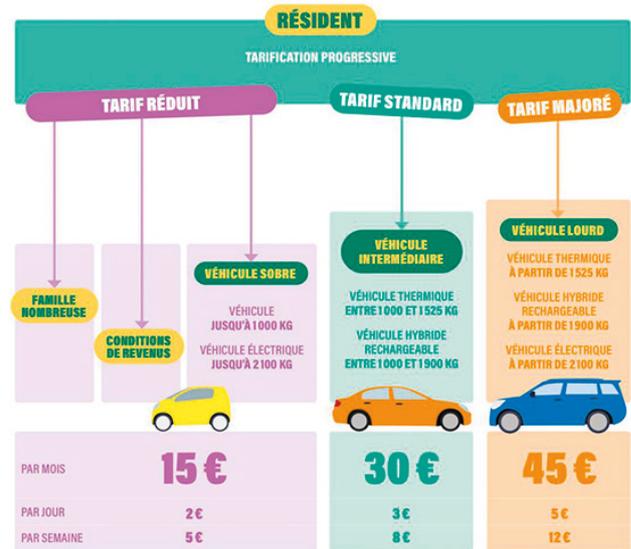




## Lyon

### 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.

