

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).

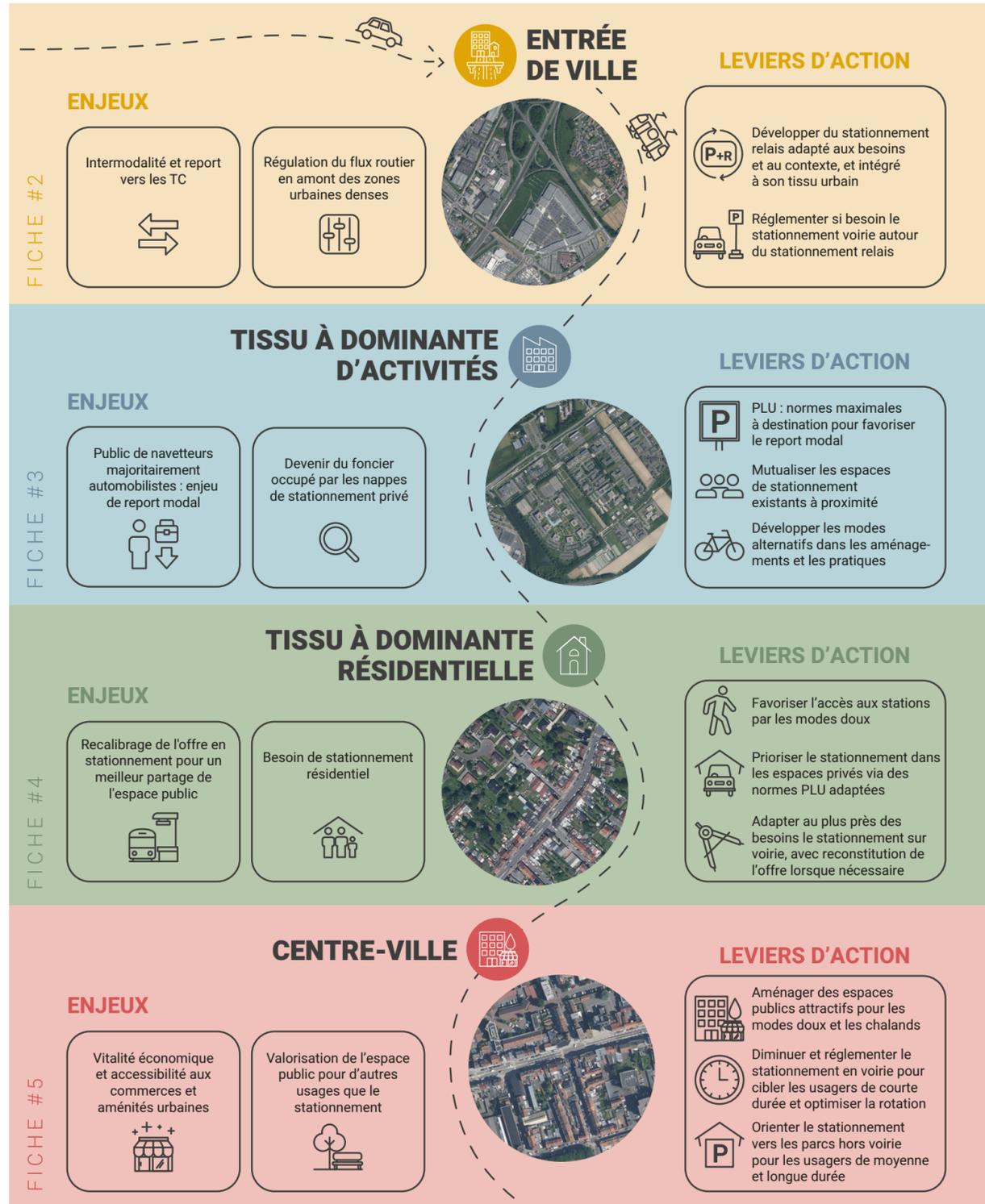
Cette approche est restituée à travers 4 formats complémentaires :

- 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 ».

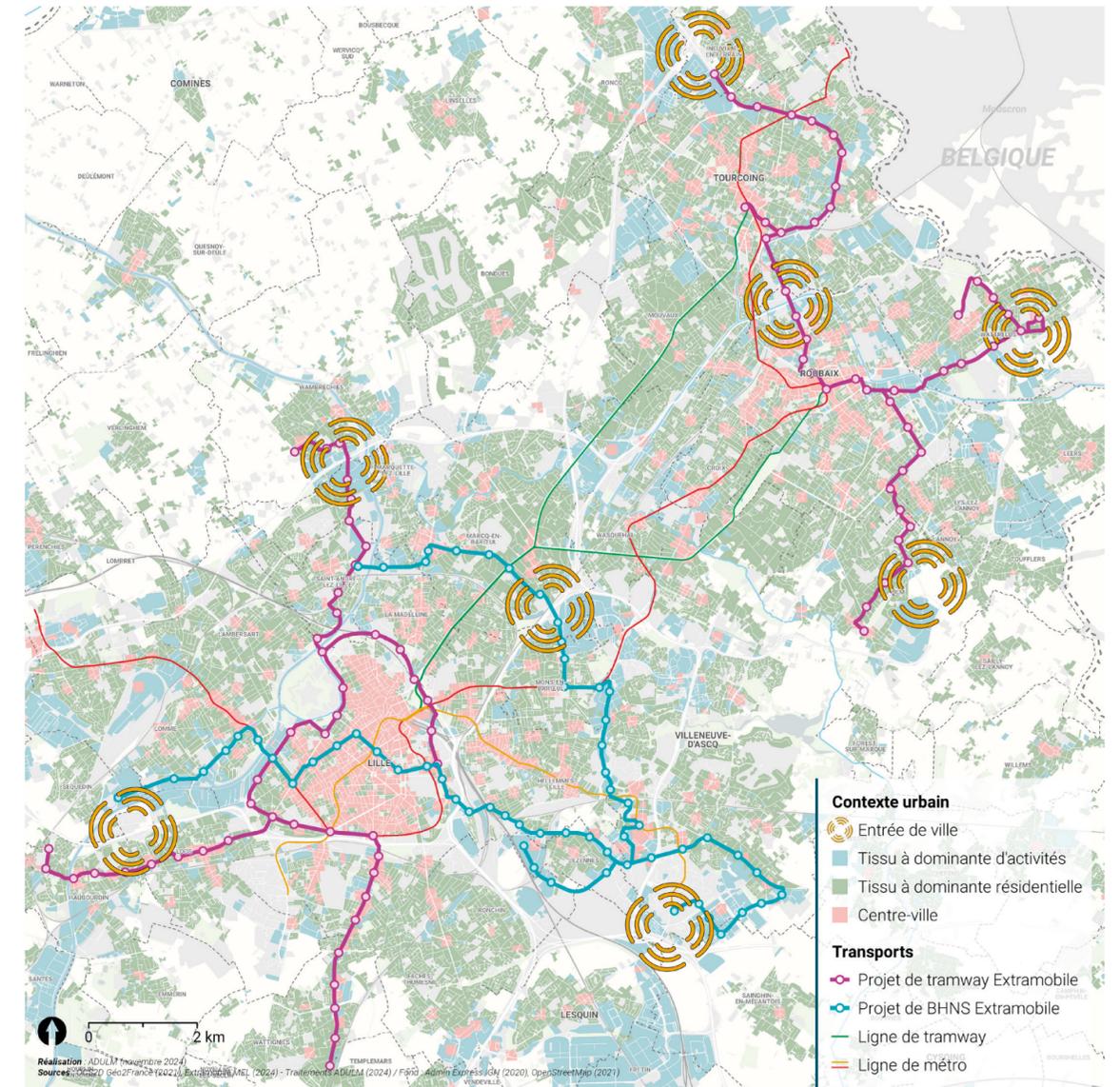
Les éléments développés dans ce travail peuvent par ailleurs accompagner des réflexions autour de lignes de transports collectifs en site propre existantes sur le territoire (métro, tramway, lignes de bus structurantes) pour y développer des politiques de stationnement adaptées.

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.