



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Les politiques de stationnement autour des Transports Collectifs dans le projet de PDM de la MEL

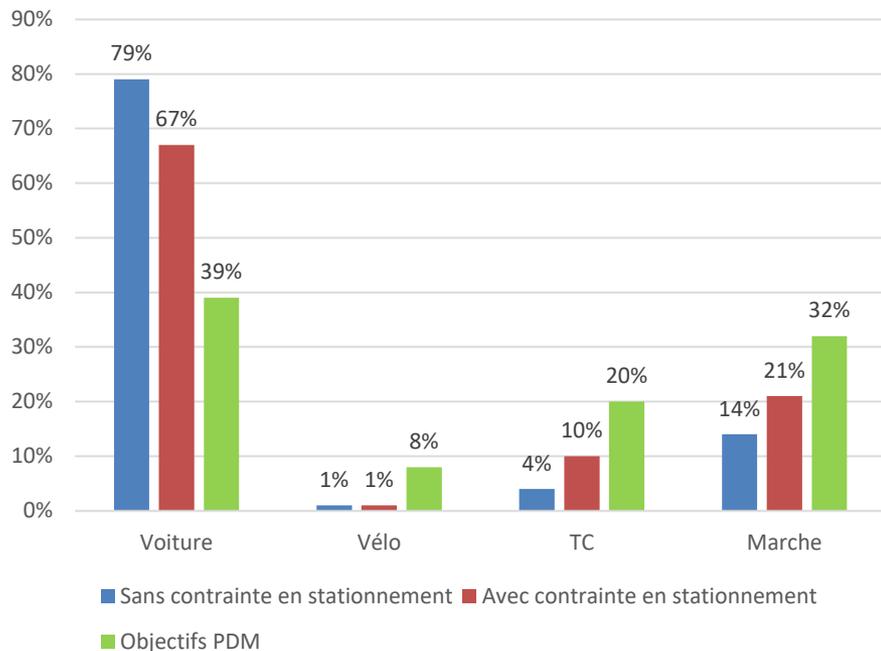
04 avril 2023

Webinaire CEREMA – les politiques de stationnement autour des TCSP

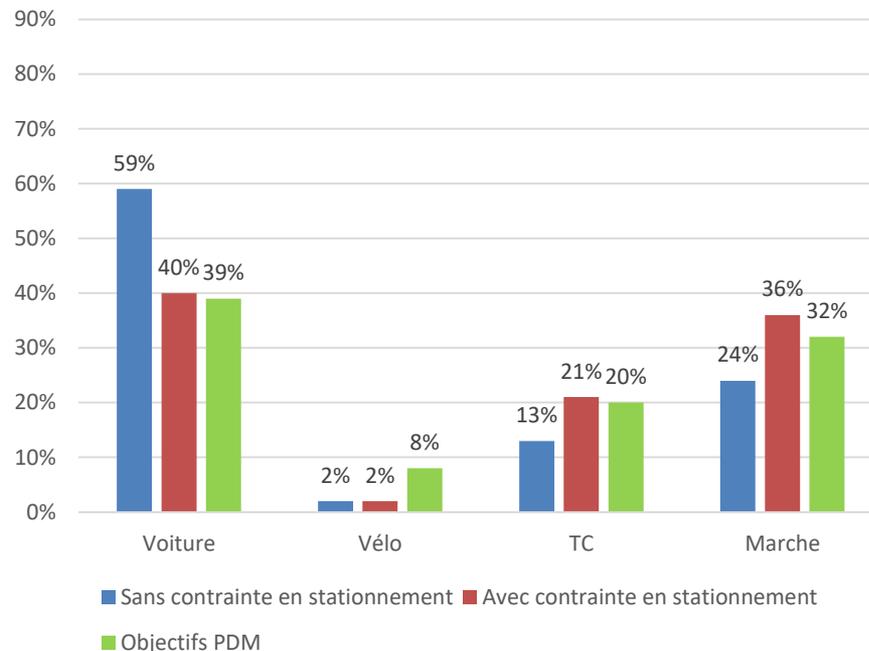
Olivier Asselin, chargé de mission politique du stationnement

PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT / STATIONNEMENT À DESTINATION ET IMPACTS SUR LE CHOIX MODAL

Parts modales selon la contrainte en stationnement dans les communes de destination sans tram ni métro



Parts modales selon la contrainte en stationnement dans les communes de destination avec tram ou métro



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

- La contrainte sur l'offre de stationnement automobile « à destination » est un levier majeur de la mobilité.
- Elle fonctionne mieux, mais pas seulement, quand la commune de destination est bien desservie en TC.

« Le plan de mobilité vise à assurer :

[...]

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant **les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents** et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" »

7° bis La localisation des **parcs de rabattement** à proximité des gares ou aux entrées de villes, le **nombre de places de stationnement de ces parcs**, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de **stationnements sécurisés pour les vélos** et engins de déplacement personnel »

- Une loi qui crée des obligations de contenu, mais qui laisse aussi des marges d'interprétation dans les termes utilisés, et la place à des choix politiques locaux.

PDM & Pouvoir de Police circulation et stationnement

« Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de mobilité, dans les délais qu'il fixe. »

Article L1214-5 du Code des Transports

Issu de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

Comment assurer la compatibilité entre des arrêtés de police d'une grande adaptabilité et relevant d'une logique territoriale fine, et un Plan de Mobilité, document de cadrage d'une politique à 10 ans ?

Comment assurer une souplesse de fonctionnement tout en respectant les objectifs fixés par la loi ?

PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT /

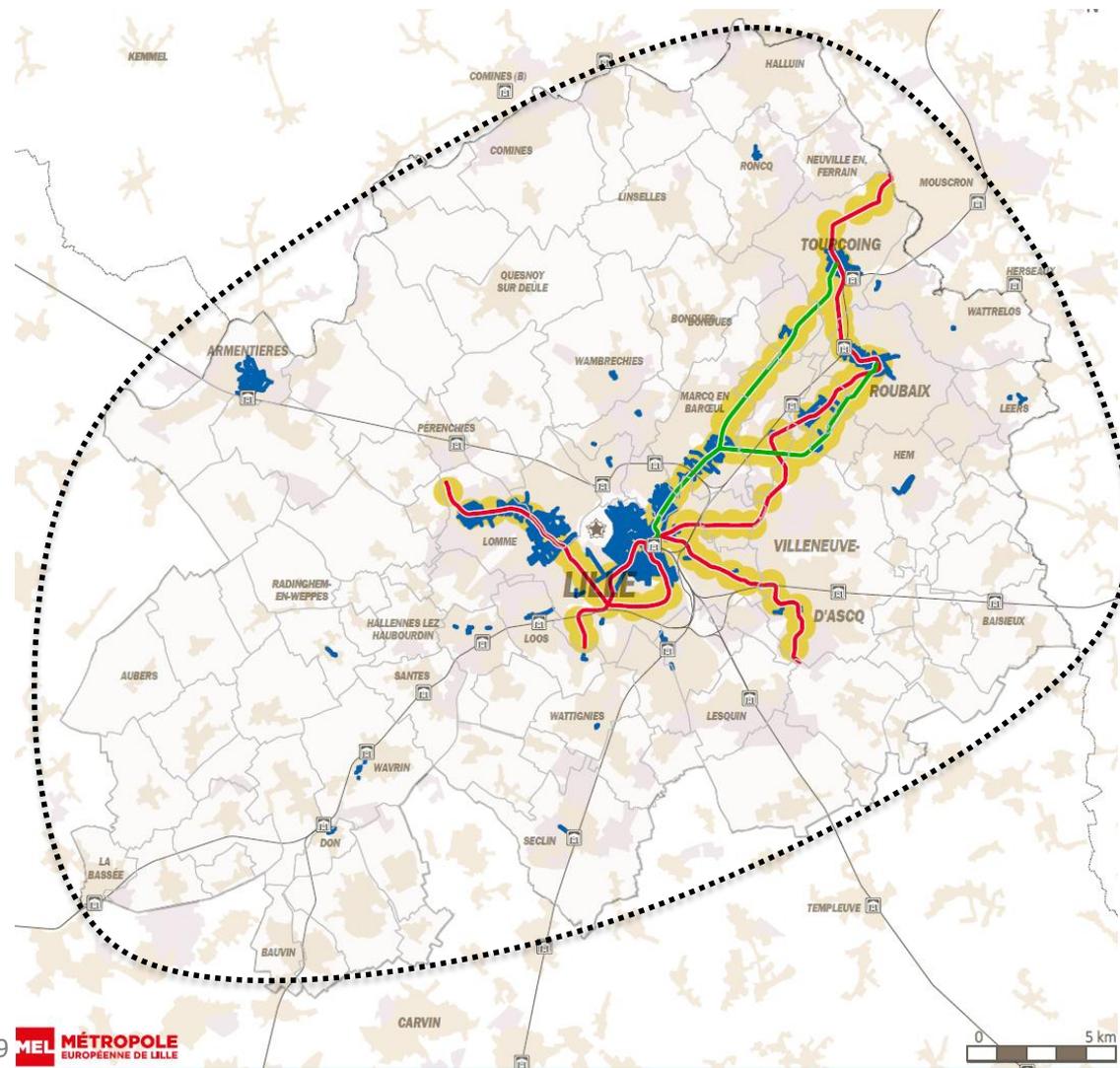
Règlementation du stationnement à proximité des transports collectifs

-  rue en zone bleue ou stationnement payant
-  DIVAT de niveau 1
station de métro ou arrêt de tramway
-  ligne de métro
-  ligne de tramway
-  ligne TER, gare

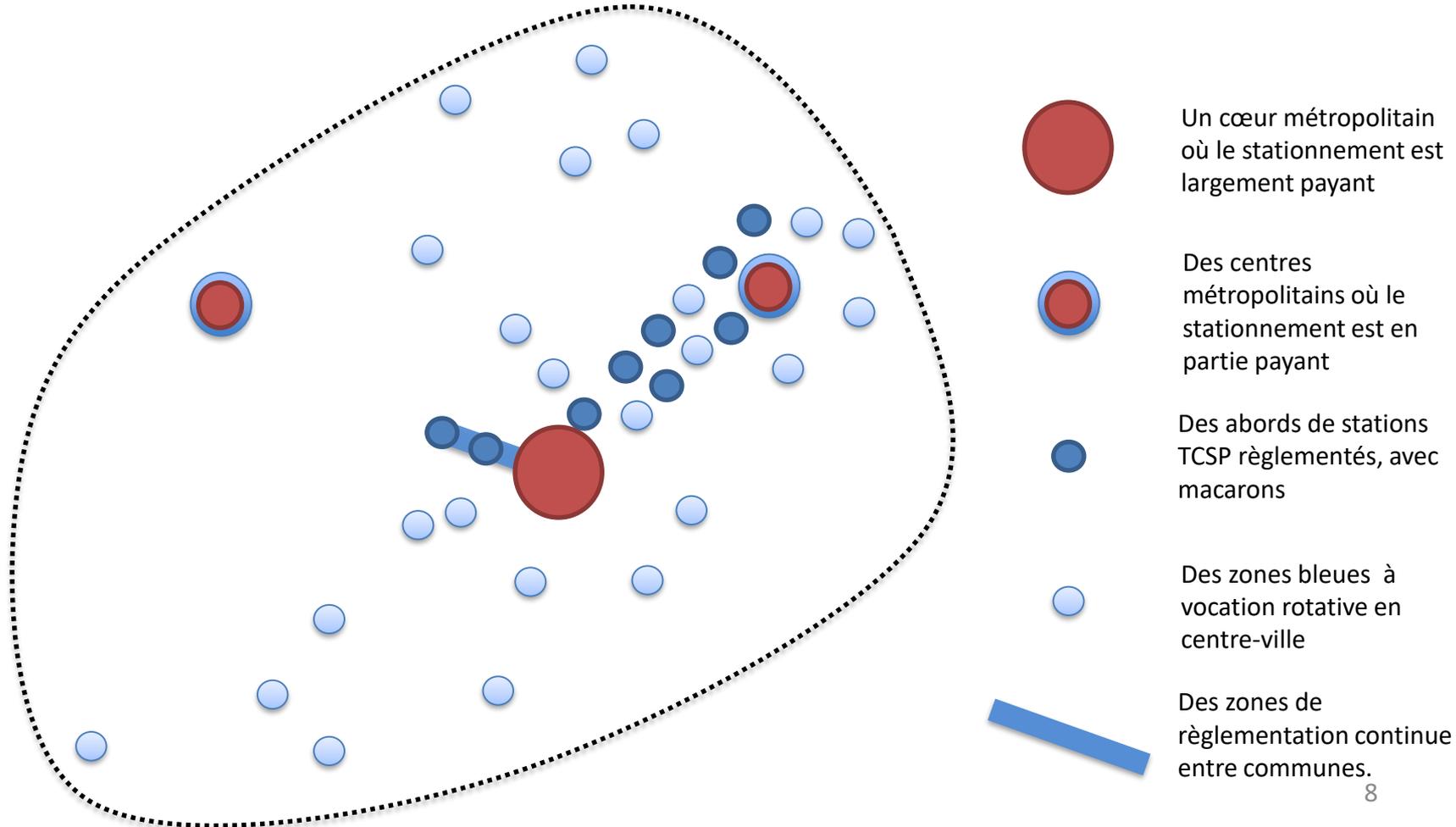
Constat: de nombreuses zones à durée limitée par disque ou payantes aux abords du tramway et du métro

Intérêt pour :

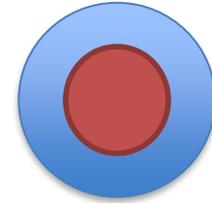
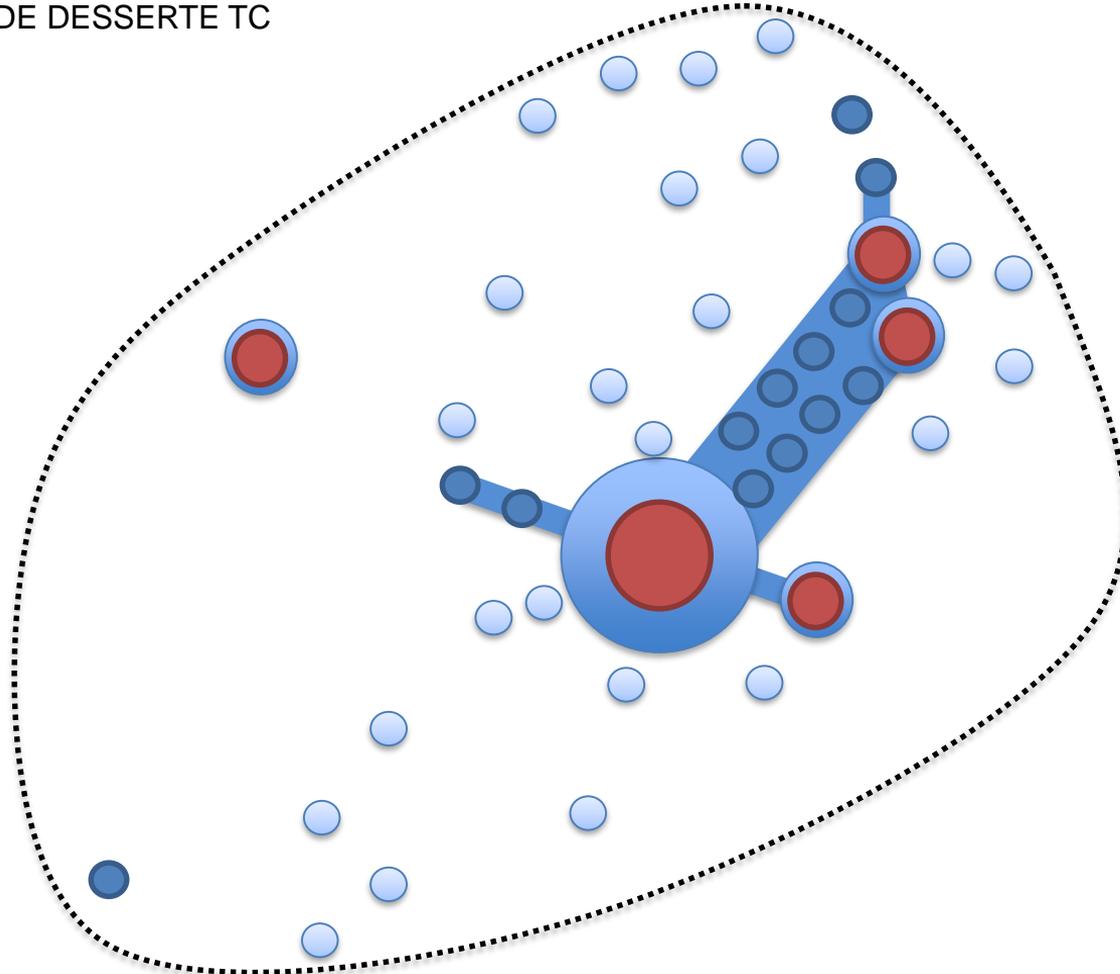
- Améliorer la rotation pour les visiteurs
- Éloigner le stationnement pendulaire et inciter au report modal
- Orienter le rabattement automobile vers les P+R
- Encourager l'usage des TC par les résidents (macaron)



PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT / TERRITORIALISATION DES REGLEMENTATIONS DE DUREE DU STATIONNEMENT ACTUELLES



PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT / PRECONISATIONS EN MATIERE DE TERRITORIALISATION DES REGLEMENTATIONS DE DUREE DU STATIONNEMENT, AU REGARD DU POUVOIR DE POLICE DES MAIRES ET DE LA QUALITE DE DESSERTE TC



Réglementer le cœur de la métropole et ses abords immédiats



Réglementer les centres métropolitains et leurs abords immédiats



Réglementer les abords des stations TCSP les mieux desservies, actuelles et futures.

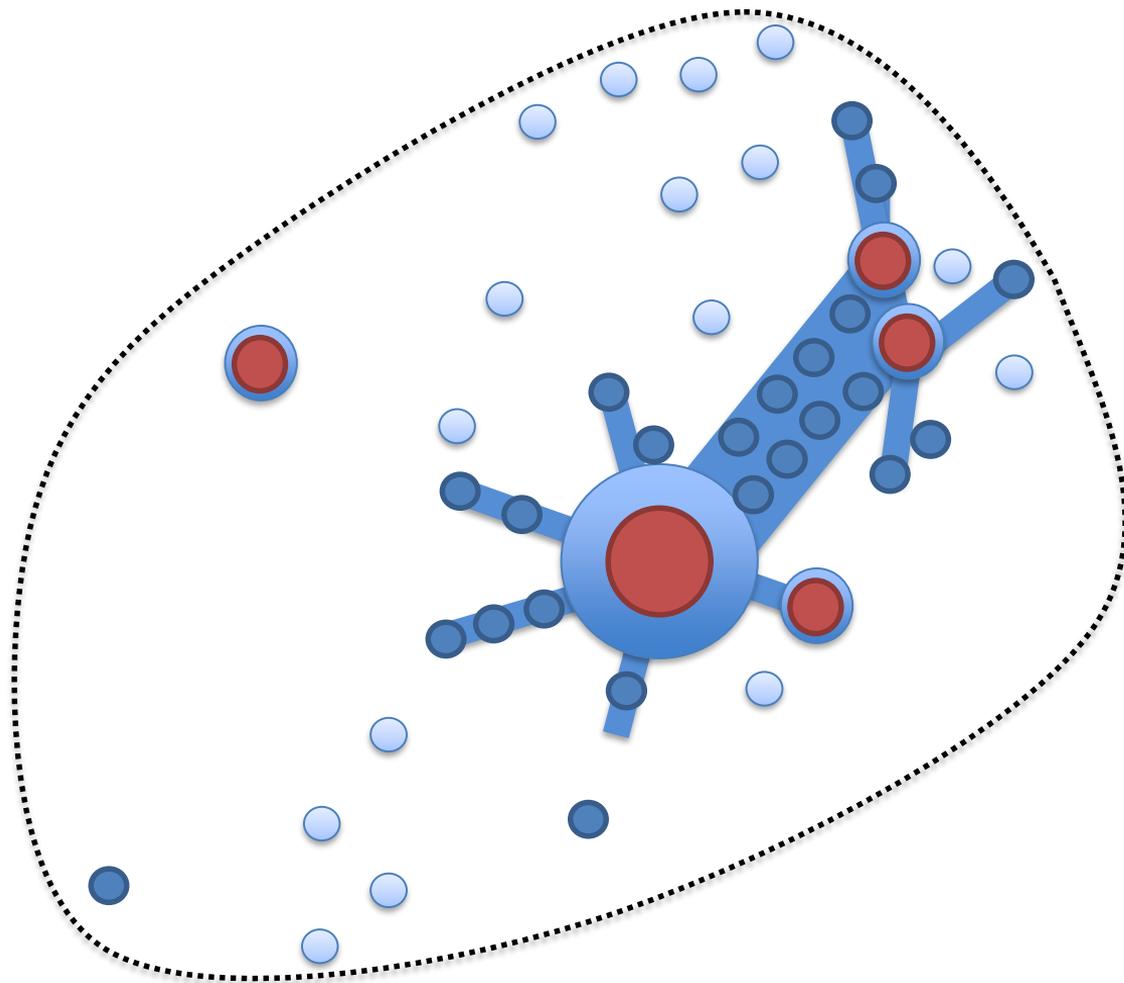


Développer les limitations de durée du stationnement en centre-ville



Assurer la continuité et la cohérence des réglementations entre communes, le long des axes TCSP actuels

PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT / PRECONISATIONS EN MATIERE DE TERRITORIALISATION DES REGLEMENTATIONS DE DUREE DU STATIONNEMENT, A ENVISAGER LE LONG DES AXES TCSP FUTURS (SDIT) ?



Réglementer le cœur de la métropole et ses abords immédiats



Réglementer les centres métropolitains et leurs abords immédiats



Réglementer les abords des stations TCSP les mieux desservies, actuelles et futures.



Développer les limitations de durée du stationnement en centre-ville



Assurer la continuité et la cohérence des réglementations entre communes, le long des axes TCSP actuels et futurs

PDM : intermodalité & stationnement

- Le stationnement en P+R est un service pris en charge par la MEL, situé au sein des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) :
 - La MEL dépense en investissement (parfois avec subventions Région / Europe : Armentières, Don, Tourcoing...).
 - La MEL dépense en fonctionnement, sans recette.

- Constat : le **contrôle d'accès** actuel des P+R (validation en sortie sur présentation d'un titre de transport validé) ne permet pas aujourd'hui de distinguer les différents usages
 - On connaît le niveau de saturation des P+R sans connaître les usages
 - Pas de possibilité de faire respecter la réglementation actuelle, qui interdit le stationnement plus de 24h (+ réglementation à interroger ?).
 - Pas de possibilité de mutualisation des usages, pour des P+R qui sont quasi-vides la nuit et le WE.
 - Pas de possibilité d'envisager de tarification différenciée selon les usagers

- Propositions :
 - **Affiner le diagnostic PEM par PEM pour mieux qualifier le stationnement au sein et aux abords des PEM.**
 - **Revoir les contrôles d'accès sur l'ensemble des P+R**
 - **Mettre en place une tarification différenciée entre les habitants MEL et les habitants non MEL**
 - **Valoriser l'offre sans contrôle d'accès avant une fonction relais : Aires Relais (A+R)**

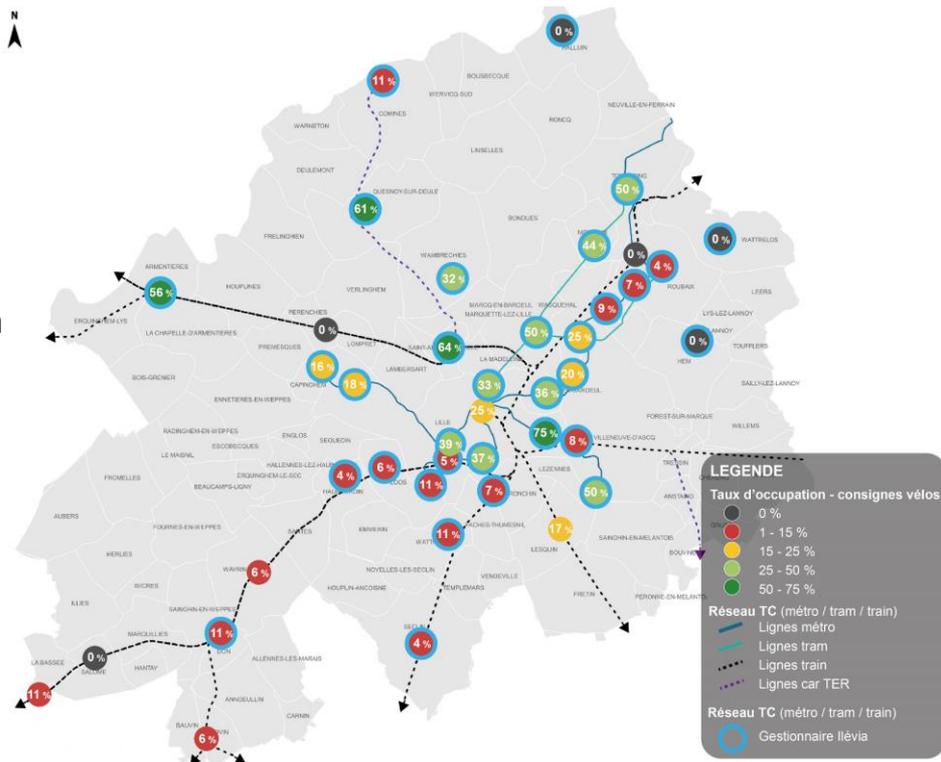
PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT / CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE SUR LE STATIONNEMENT VÉLO

La délibération 21C079 de la MEL définit un partage des compétences :

- Arceaux vélos à la charge des communes en tant que mobilier urbain, sauf, si la commune le souhaite, au sein des aires de stationnement réalisées par la MEL, et 5m en amont des passages piétons.
- « Box à vélos » pour résidents sur voirie à la charge des communes
- Intermodalité en partie à la charge de la MEL (abris Ilevia, à côté de stations de métro / tram + PEM y compris gares TER comme Armentières, Seclin, Don-Sainghin...) + mise en œuvre de LOM (échanges avec G&C et Région HdF)

Une étude MEL / Région sur le stationnement sécurisé des vélos à proximité des abris Ilevia et TER.

- Un taux d'occupation souvent faible, voire très faible, en particulier dans les abris TER.
- Des **redistributions** et **nouveaux sites** à envisager, et, pour les abris TER, améliorer la **maintenance**.
- **Améliorer l'exploitation** : un seul opérateur de territoire ?
Mieux coordonner les opérateurs ?



Taux d'occupation des abris vélos sécurisés ILEVIA et TER

- Action 19 « consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la MEL »
 - « [...] Adapter le hub « Euraflandres » à l'évolution des mobilités
[...] Améliorer le stationnement et la circulation vélo
[...] Améliorer l'exploitation du stationnement sécurisé des vélos [...] »
 - Renforcer l'intermodalité vélo en gares
*La Métropole Européenne de Lille, a la volonté de développer le stationnement vélo dans toutes les gares. **En complément du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'échanges multimodaux**, il sera proposé, aux maîtres d'ouvrages (la Région Hauts-de-France et la SNCF) d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc.). »*

PDM et planification urbaine

Article L1214-4 du code des Transports

« Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. »

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. »

- Obligation de définir des périmètres au PDM, qui s'imposent au PLU (compatibilité)
- Possibilité :
 - réduire ou supprimer les minimas
 - fixer des maximas (sauf habitations)
- Obligation :
 - Encadrer les minimas dans tout ou partie dans ces périmètres
 - Définir des minimas « pour les véhicules non motorisés » (vélos)

Qualification de l'offre en transport collectifs

Offre très performante

● station de métro ou arrêt de tramway

Offre performante

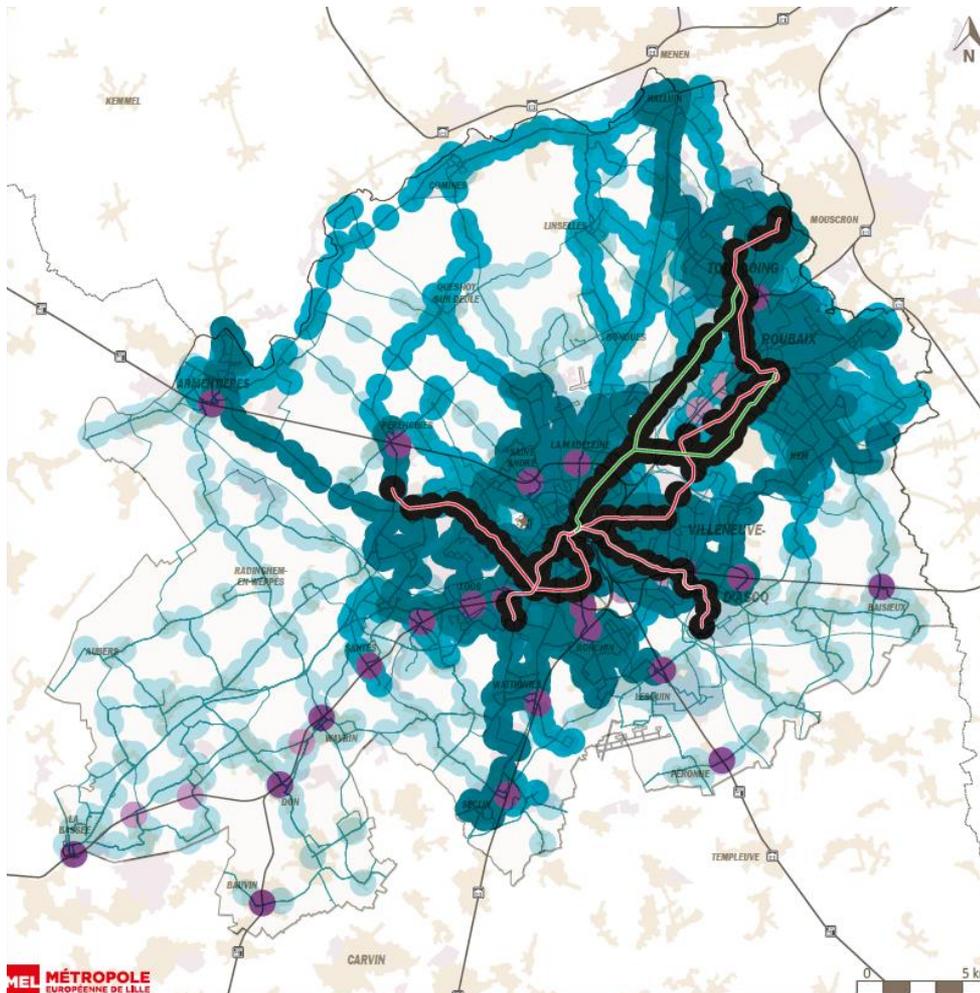
● arrêt de bus proposant au moins 100 dessertes par jour
● gare ou arrêt de Train Express Régional proposant au moins 30 dessertes par jour

Offre de maillage

● arrêt de bus proposant entre 50 et 100 dessertes par jour
● gare ou arrêt TER proposant moins de 30 dessertes par jour

Offre complémentaire

● arrêt de bus proposant moins de 50 dessertes par jour



Deux niveaux de DIVAT (Disques de Valorisation des Transports)

DIVAT de niveau 1

offre de Transports Collectifs **très performante**



station de métro ou arrêt de tramway

DIVAT de niveau 2

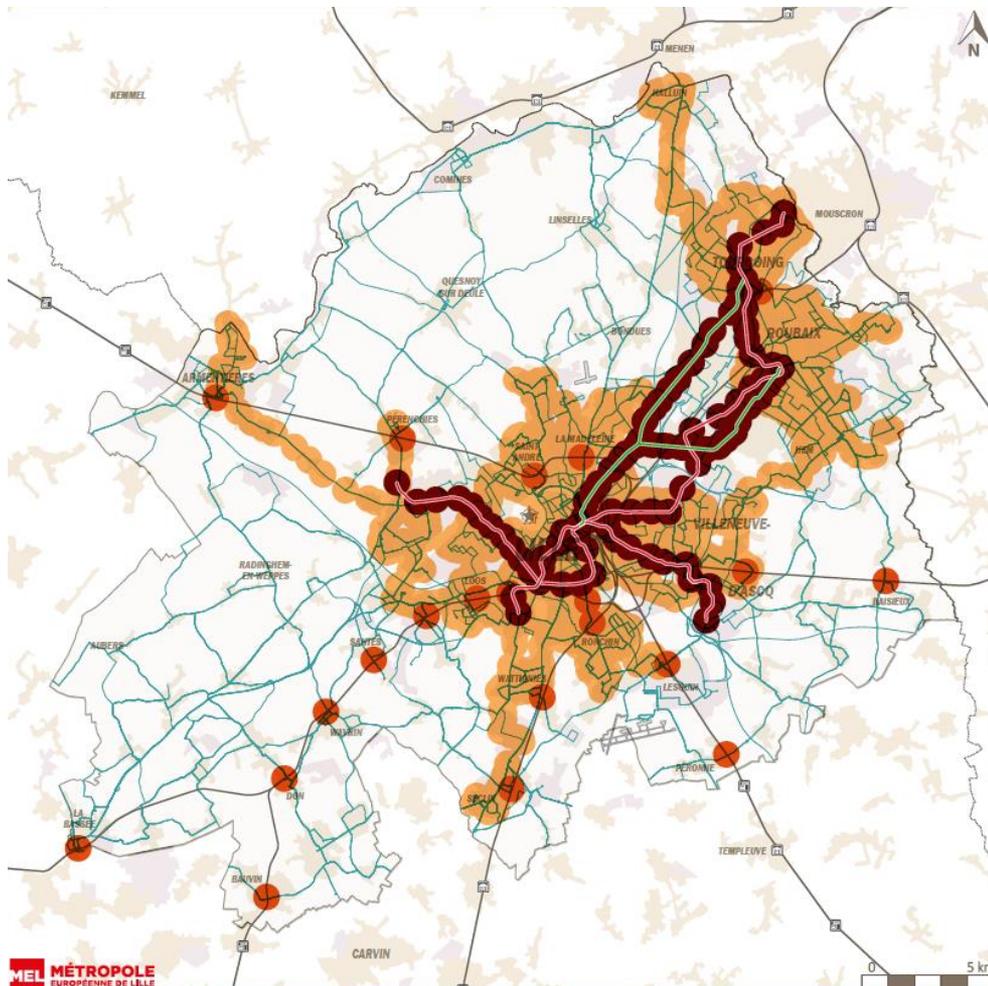
offre de Transports Collectifs **performante**



arrêt de bus proposant au moins 100 dessertes par jour



gare ou arrêt proposant au moins 30 dessertes de Train Express Régional par jour



Au sein des DIVAT le projet de PDM de la MEL définit des orientations directement relatives au stationnement :

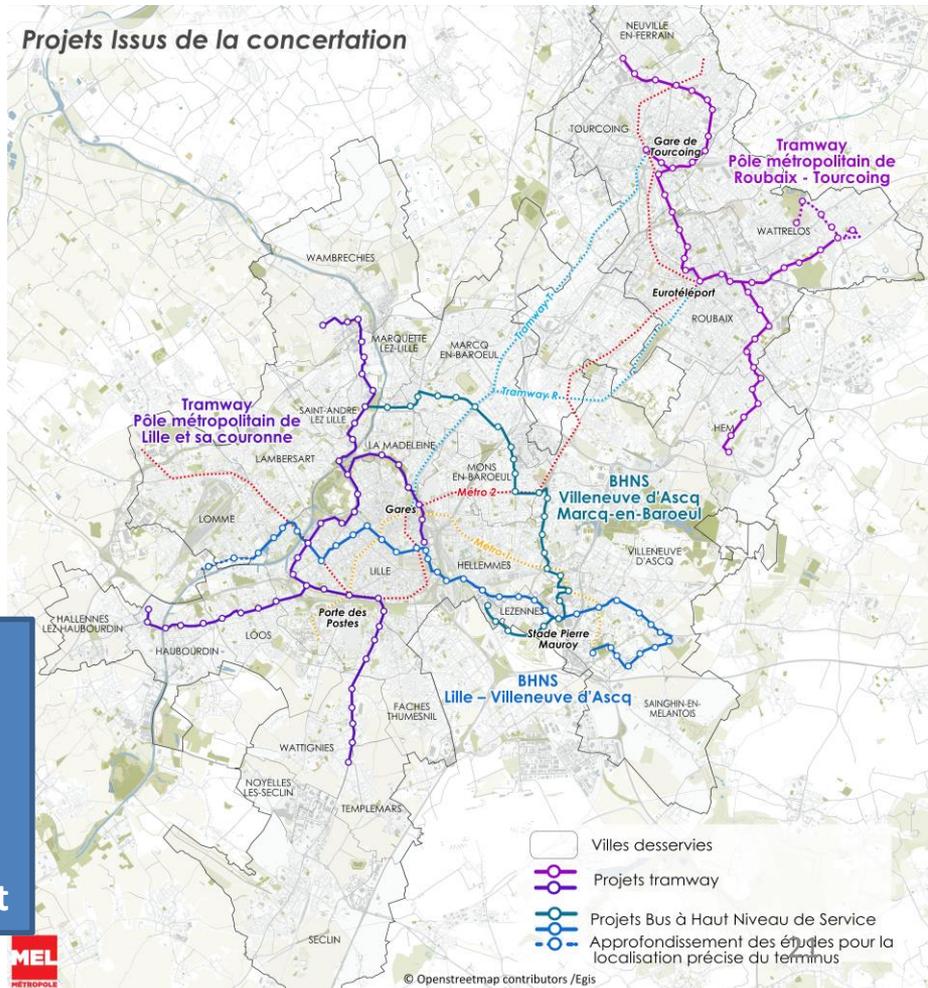
- **Dans les DIVAT de niveau 1 :**
 - Limiter la création d'offre de stationnement supplémentaire, via une évolution vers des normes maximales au PLU (1 place pour 100m² de surface plancher pour les bureaux et activités tertiaires, et possibilité ouverte de fixer des maxima pour autres usages, hors habitations)
 - Réduire l'offre de stationnement existante,
 - Réglementer l'offre de stationnement existante (zones à durée limitée par disque / stationnement payant).
- **Permettre des ambitions similaires dans certains DIVAT de niveau 2, au regard des contextes locaux** (motorisation, centralité...) : des mesures relatives au stationnement dans les nouvelles constructions (PLU) ou sur voirie pourront également y être envisagées.

PDM POLITIQUE DU STATIONNEMENT / s'appuyer sur le SDIT pour accompagner le changement de comportement et réinterroger la place de la voiture dans l'espace public

- Un diagnostic à compléter sur l'offre publique et privée, et leurs usages, pour les futures lignes
- Une réorganisation de l'offre de stationnement et une réduction de l'usage automobile à anticiper, au vu de l'amélioration majeure de la performance de l'offre TC
- Des réponses plurielles à une compensation non-systématique :
 - Une mutualisation de l'offre privée à rechercher
 - Des réglementations à envisager sur voirie et au PLU
 - Une intermodalité à renforcer
 - Évolution des comportements de mobilité

En résumé, en matière de stationnement en lien avec les futures lignes de tramway et BHNS :

- Réorganiser et règlementer l'offre sur l'espace public,
- Optimiser l'usage de l'offre publique et privée,
- Anticiper l'évolution des comportements de mobilité
- Maîtriser la création d'offre nouvelle de stationnement



La politique de stationnement dans le PDM est :

- **un levier de changement de comportement de mobilité auprès des métropolitains** : réduction de l'usage systématique de la voiture autosoliste, rééquilibrage de l'espace public, réglementation du PLU, diversification des modes de mobilité...
- **un levier majeur d'accompagnement des politiques** visant à développer des offres de mobilité moins émissives en GES et en polluants atmosphériques : développement et performance des transports publics, diversification des sources d'énergie et lieux de recharge.
- **une réponse à l'enjeu du financement de la mobilité pour tous, moyennant un prix abordable à la fois pour l'utilisateur et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité** : optimiser les dépenses, l'exploitation, et envisager des recettes pour la gestion des parcs et aires relais, et des parcs et aires de stationnement.

Si la densification et l'optimisation du foncier aux abords des stations TC ne relève pas directement du PDM, les mesures qu'il préconise visent à y inciter



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE