



plan local
d'urbanisme

LIVRE II - PARTIE 4.

INVENTAIRE DES CAPACITÉS DE STATIONNEMENT

LIVRE II. CONTEXTE TERRITORIAL

PARTIE 4. INVENTAIRE DES CAPACITES DE STATIONNEMENT

■ INTRODUCTION

Le stationnement des voitures répond à plusieurs enjeux du territoire métropolitain dont l'impact sur l'attractivité de l'agglomération n'est pas négligeable. En effet, il est à la fois :

- Une composante de l'offre automobile au même titre que la route : tout déplacement en voiture commence et se termine par un stationnement. La plus ou moins grande facilité à trouver une place influe sur le choix d'utiliser ou non la voiture. Agir sur le stationnement (notamment en le régulant) permet d'influer sur le choix du mode de transport et d'encourager l'usage des transports collectifs ou des modes actifs. C'est donc aussi un outil de la politique des déplacements et du PDU.
- Un élément d'attractivité et de développement économique des communes : des capacités de stationnement suffisantes doivent être garanties à la fois pour les résidents et pour les activités des communes, notamment les commerces. Agir sur le stationnement et sa réglementation permet d'influer sur le type d'usages des places de stationnement et donc sur le type d'usagers pour lesquels on souhaite privilégier l'offre de stationnement : résidents, clients, visiteurs, pendulaires...
- Une composante du paysage et de l'environnement urbain car le stationnement occupe en partie l'espace public, une voiture étant immobile la grande majorité du temps. Agir sur le stationnement permet d'influer sur la qualité du cadre de vie des habitants en limitant l'espace occupé par la voiture là où elle rend difficile d'autres usages.

■ METHODOLOGIE RELATIVE A LA DETERMINATION DES CAPACITES DE STATIONNEMENT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

L'offre en stationnement sur le territoire métropolitain se dissocie entre :

- d'une part, le stationnement privé, souvent issu des normes de stationnement imposées par les documents d'urbanisme et sur lequel la collectivité n'a que peu de connaissance expliquant notamment les limites de l'exercice dans la présente analyse et l'identification des capacités réelles de stationnement du territoire,
- d'autre part, le stationnement ouvert au public. Celui-ci prend plusieurs formes, notamment le stationnement libre ou régulé sur voirie mais aussi les parcs de stationnement en ouvrage ou en enclos, qui peuvent être de gestion publique ou privée (hôpitaux, centres commerciaux...). Pour ces derniers, les données analysées ci-après ne sont pas exhaustives en particulier lorsque leur gestion est privée.

Pour déterminer les capacités de stationnement du territoire métropolitain, différentes données ont été analysées dont la plupart sont issues de l'Observatoire du stationnement géré par une société privée en mesure :

- de collecter les informations auprès des différents acteurs concernés et,
- de réaliser des enquêtes terrains auprès de ces derniers et des usagers.

Cet observatoire a notamment permis de construire une base de données définissant, rue par rue, l'offre de stationnement public sur voirie ainsi que les usages. Les informations les plus récentes disponibles sont issues d'une enquête réalisée en 2014.

Concernant l'offre de stationnement privé (parkings privés en surface ou en ouvrage), les données n'ont pas été traitées pour différentes raisons :

- Les places de stationnement sont accessibles sous conditions (horaires, accès, ...),
- Les modalités de gestion relèvent du cadre privé,
- L'accès aux informations est contraint.

Pour l'offre de stationnement public sur la métropole, les données ont été collectées auprès des gestionnaires. En parallèle, la réalisation d'enquêtes annuelles a également permis d'identifier les usages (fréquentation, occupation effective des places de stationnement par les véhicules, ...). Ces données permettent d'identifier les besoins réels de stationnement selon les usages.

■ LES RESULTATS DE L'ENQUETE

En 2014, l'enquête a porté sur 3 catégories de stationnement réglementé ouvert à tous :

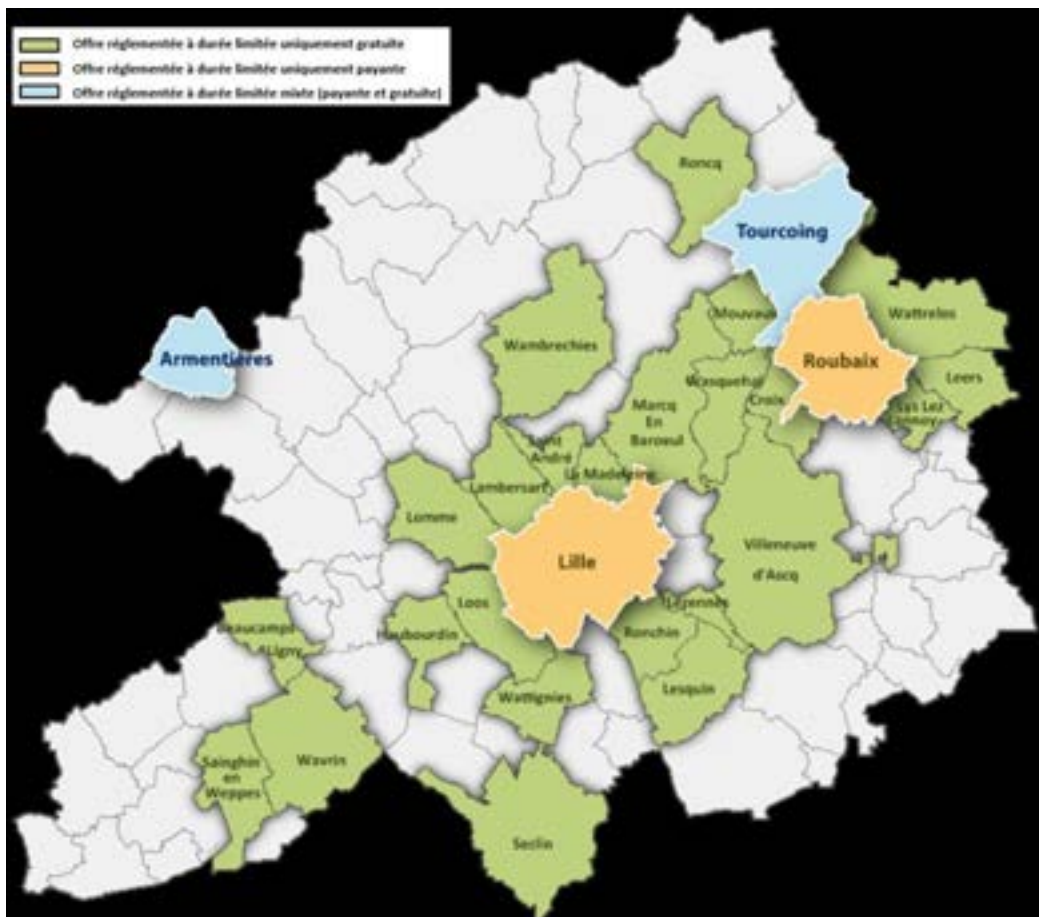
- Le stationnement payant,
- Le stationnement gratuit à durée limitée (dit zone bleue). Le temps maximal de stationnement n'est pas obligatoirement de 1h30 mais laissé à la libre appréciation des communes. Il est ainsi contrôlable grâce au disque européen de stationnement apposé sur le tableau de bord et présentant, via une graduation en tranche horaire de 10 minutes, l'heure d'arrivée,
- Le stationnement réservé (places réservées aux livraisons, aux titulaires de la Carte Européenne de Stationnement, au transport de fonds, etc.),

Le stationnement privé n'est pas traité pour les raisons mentionnées précédemment.

Les résultats de cette enquête présentent l'offre de stationnement public réglementée payante et gratuite. 28 communes sont concernées par du stationnement réglementé à durée limitée parmi lesquelles :

- 24 communes proposent une offre réglementée à durée limitée uniquement gratuite,
- 2 communes proposent une offre réglementée à durée limitée uniquement payante,
- 2 communes proposent une offre réglementée à durée limitée mixte (payante et gratuite).

Les communes concernées se concentrent essentiellement sur le corridor Tourcoing/Roubaix–Lille et autour de Lille, parties les plus urbanisées.

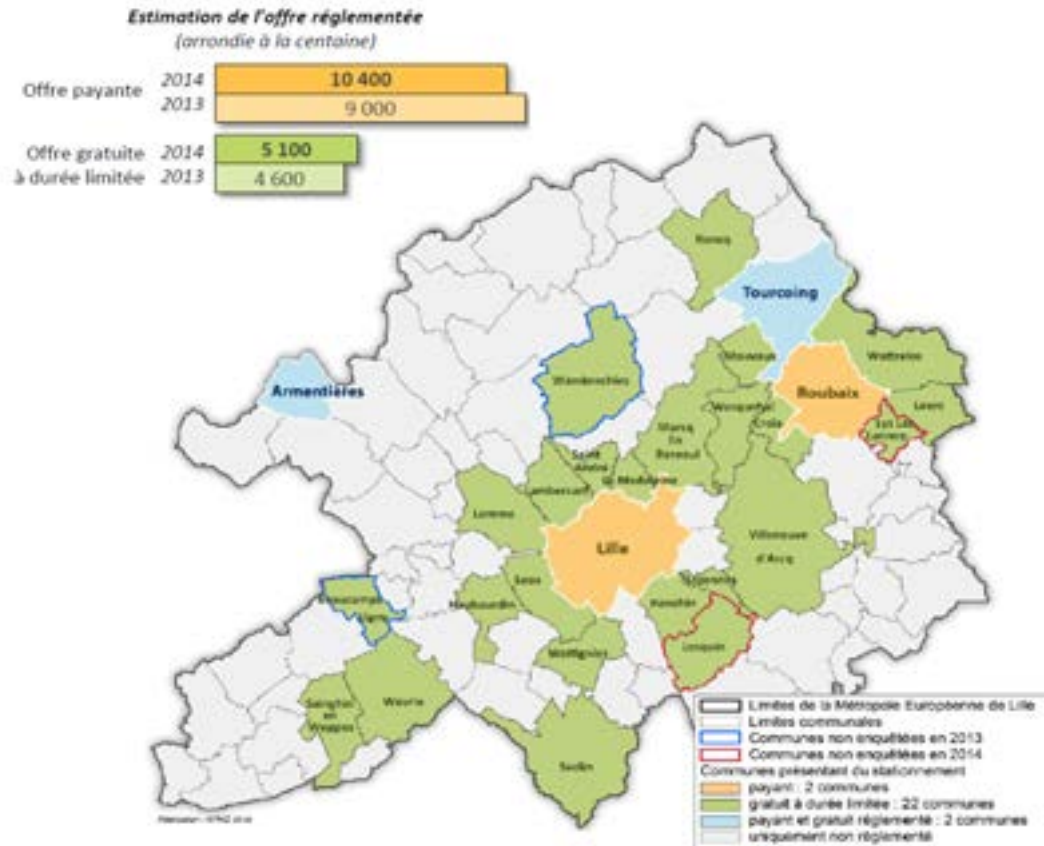


L'offre de stationnement réglementée payante et/ou gratuite enquêtée est estimée à environ 15 500 places en 2014. Elles sont réparties sur les 28 communes dont :

- 10 400 places payantes (67%) en 2014
- 5 100 places gratuites à durée limitée (33%) en 2014.

Sur l'ensemble de ces zones réglementées, environ 1300 places sont réservées :

- 400 places réservées GIC-GIG (32%),
- 550 places réservées aux livraisons (43%),
- 300 places réservées autres (25%).



Pour Lille et Roubaix, les données disponibles sont actualisées en 2017 et sont présentées ci-après. Sur Lille, on compte globalement 57 500 places gratuites sur la voirie, 10 061 places payantes sur la voirie (par horodateurs) et 1948 places en parcs relais dont 450 places gratuites.

Sur Roubaix, la ville dispose, en 2017, d'une offre d'environ 49 000 places de stationnement, dont environ 43 000 places gratuites (96% sur voirie) et environ 5 700 places payantes (74% en parcs).

■ CAPACITE DE STATIONNEMENT POUR VEHICULE ELECTRIQUE ET HYBRIDE

L'offre de stationnement pour véhicule électrique et hybride présentée ci-après correspond à celle disponible dans les parcs dont la gestion est publique. La majorité de l'offre est sur Lille.

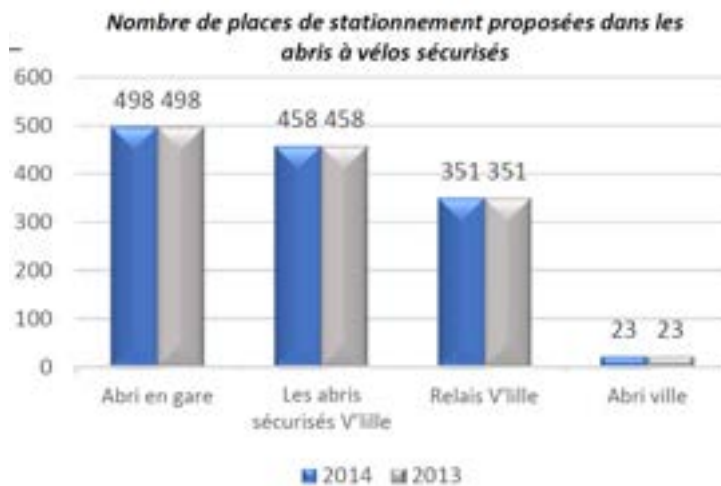
Nom du parking (localisation)	Nombre de places
Opéra	3
Lille Europe	2
Euralille	6
Lille Flandres	3
République	3
Grand Palais	2
Tours	2
St Philibert	12

■ CAPACITE DE STATIONNEMENT DES PARCS VELOS OUVERTS AU PUBLIC SUR LE TERRITOIRE METROPOLITAIN

Le territoire met à disposition 30 abris à vélos sécurisés. Ils sont réservés aux abonnés V'lille en location Longue Durée mais aussi aux abonnés Transpole pour leurs vélos personnels.

Ces abris sont situés à proximité immédiate des transports en commun pour une meilleure complémentarité des modes de transport : vélo + métro, bus ou tramway. Il existe 4 typologies d'abris :

- Les abris en gare
- Les abris sécurisés V'lille
- Les relais V'lille
- Les abris gérés par les villes



En moyenne 23% des places de stationnement vélos proposées dans ces abris sont occupées.



En sus, certains parcs en ouvrage disposent de places de vélos notamment à Tourcoing Hôtel de ville, Euralille, Lille Grand Palais et Gare Lille Flandres dont le nombre n'a pas été recensé dans le cadre de l'enquête 2014.

■ POSSIBILITE DE MUTUALISATION DU STATIONNEMENT POUR VEHICULES MOTORISES

Sur le territoire métropolitain, il existe, dans les parcs ouverts au public, un gisement de places de stationnement qui pourrait être mutualisé en particulier de nuit.

Toutefois, et concernant ces dernières, il paraît nécessaire de préciser que leur mode de gestion différencié (public ou privé) ne permet pas une analyse globale et objective de la mutualisation de l'offre existante sur le territoire. En effet, la collectivité ne peut proposer, à la mutualisation, que les places de stationnement disponibles dans les parcs dont elle assure la gestion, au regard des contrats d'exploitation qu'elles ont avec les exploitants.

En conséquence, pour les possibilités de mutualisation, seule l'offre dont la gestion est assurée par le public, est ici prise en compte, sous réserve des possibilités offertes par l'exploitation et les modes de fonctionnement de ces parcs.

On peut notamment mentionner les parcs relais (P+R à contrôle d'accès). Transpole a, en effet, mis en place 10 parcs relais représentant 7000 places de parkings sur l'ensemble du territoire métropolitain. Ils sont tous implantés à proximité immédiate d'une station de métro, d'un pôle d'échanges bus ou d'une gare TER et en accès direct depuis les axes autoroutiers. Ils sont là pour faciliter l'accès au centre-ville. Ils sont dédiés aux usagers des transports collectifs et accessibles avec un titre de transport collectif validé. Occupés principalement en journée et la semaine, ils sont toutefois sous occupés en soir et week-end.

Ci-après la liste des parkings relais gratuits situés à proximité d'une ligne de métro :

Nom du parking (localisation)	Nombre de places	Ligne et station de métro à proximité
Saint Philibert (Lomme)	350	Ligne 2 – Station Saint Philibert
Porte des Postes (Wazemmes)	91	Lignes 1 et 2 – Station Porte des Postes
Porte d'Arras (Lille-Moulins)	102	Ligne 2 – Station Porte d'Arras
Les Près (Villeneuve d'Ascq)	550	Ligne 2 – Station Les Près
CHR B Calmette (Lille-Sud)	250	Ligne 1 – Station Calmette
4 Cantons (Villeneuve d'Ascq)	2088	Ligne 1 – Station 4 Cantons

D'autres parkings en ouvrage dont la gestion est assurée par le public sont répartis sur le territoire. L'offre de stationnement qui y est proposée peut être mutualisée, notamment en lien avec la réalisation de nouvelles opérations d'aménagement dans la limite de 300 m aux alentours du parc, sous réserve de la disponibilité contractuelle : les contrats d'exploitation peuvent en effet limiter le nombre d'abonnements par parc, de manière à favoriser un usage de courte et moyenne durée.

De façon générale, les données disponibles datant de 2014, ne sont pas exhaustives. Certains parkings ou même certaines villes n'ont, en conséquence, pas fait l'objet d'une analyse.

Concernant l'analyse des niveaux d'occupation des parkings en vue d'y privilégier la mutualisation, les données disponibles ont permis d'analyser les parkings suivants :

• **Les données disponibles pour la ville de Lille sont :**

Nom du parking (localisation)	Nombre de places	Nombre d'abonnés	Fréquentation journalière moyenne (2014)	Occupation maximum du parking (%)
Euralille	2796	Environ 500	Au maximum	100
Lille Europe	806	Inférieur à 400	Inférieur à 400	100
Lille Flandres	374	Environ 50	Inférieur à 300	93,5
Grand Palais	1182	Données non disponible		
Nouveau Siècle	721	Inférieur à 450	Inférieur à 450	100
Opéra	227	Inférieur à 150	Inférieur à 300	100
République	243	Inférieur à 120	Inférieur à 200	100
Tours	1085	Inférieur à 800	Inférieur à 300	100

Etant donné les taux d'occupation, il semble peu envisageable de mutualiser le stationnement avec un usage résident. Les fréquentations baissent de nuit. La mutualisation peut être envisagée en soirée et nuit. Des tarifs préférentiels de soirée sont notamment proposés en ce sens aux usagers. (Données issues de l'enquête 2014).

• **Les données disponibles pour la ville de Roubaix sont :**

Nom du parking (localisation)	Nombre de places	Nombre d'abonnés	Fréquentation journalière moyenne (2014)	Occupation maximum du parking (%)
Blanche maille	700	inférieur à 450	Non renseigné	
Centre	80	inférieur à 20	Non renseigné	
Gare	120	inférieur à 20	Non renseigné	
Grand Rue	1286	inférieur à 600	Inférieur à 200	62
Henri Dunant	60	60	Plus de disponibilité	100
Lannoy/Churchill	1745	Inférieur à 500	Inférieur à 200	40
Paraboles	220	220	Plus de disponibilité	100
Sarail	65	65	Plus de disponibilité	100

Ces données, datant de 2014 et issues de l'observatoire du stationnement, mettent en exergue des possibilités de mutualisation notamment pour les parcs Grand Rue et Lannoy/ Churchill, tant pour les résidents que pour les actifs du secteur. En effet, pour ces parcs, l'offre est supérieure à l'usage. (Données issues de l'enquête 2014).

• **Les données disponibles pour la ville de Tourcoing sont :**

Nom du parking (localisation)	Nombre de places	Nombre d'abonnés	Fréquentation journalière moyenne (2014)	Occupation maximum du parking (%)
Hôtel de ville	434	Inférieur à 200	Inférieur à 150	80
Parc Miss Cavell	274	Inférieur à 125	Inférieur à 50	63
Parc St Christophe	757	Inférieur à 120	Inférieur à 200	42

Il existe des possibilités de mutualisation, tant pour les résidents que pour les actifs du secteur pour les 3 parcs, l'offre étant supérieure à l'usage. (Données issues de l'enquête 2014).

■ **LES BESOINS ET LA DEMANDE EN STATIONNEMENT DU TERRITOIRE**

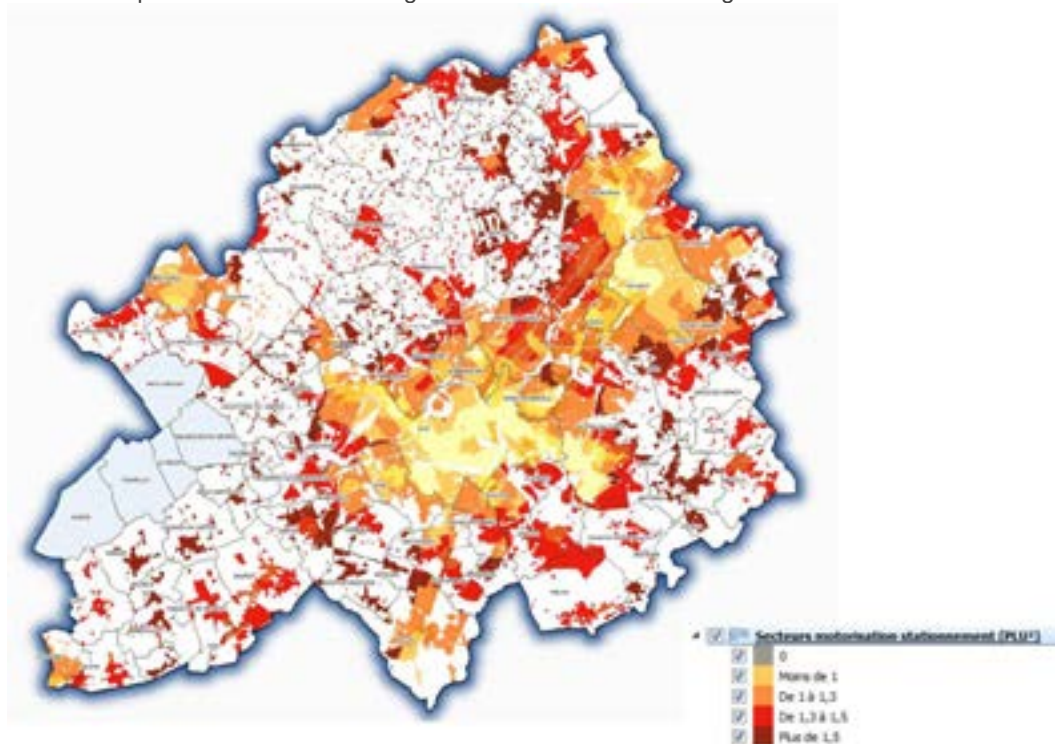
En moyenne, dans la Métropole Européenne de Lille, une voiture est:

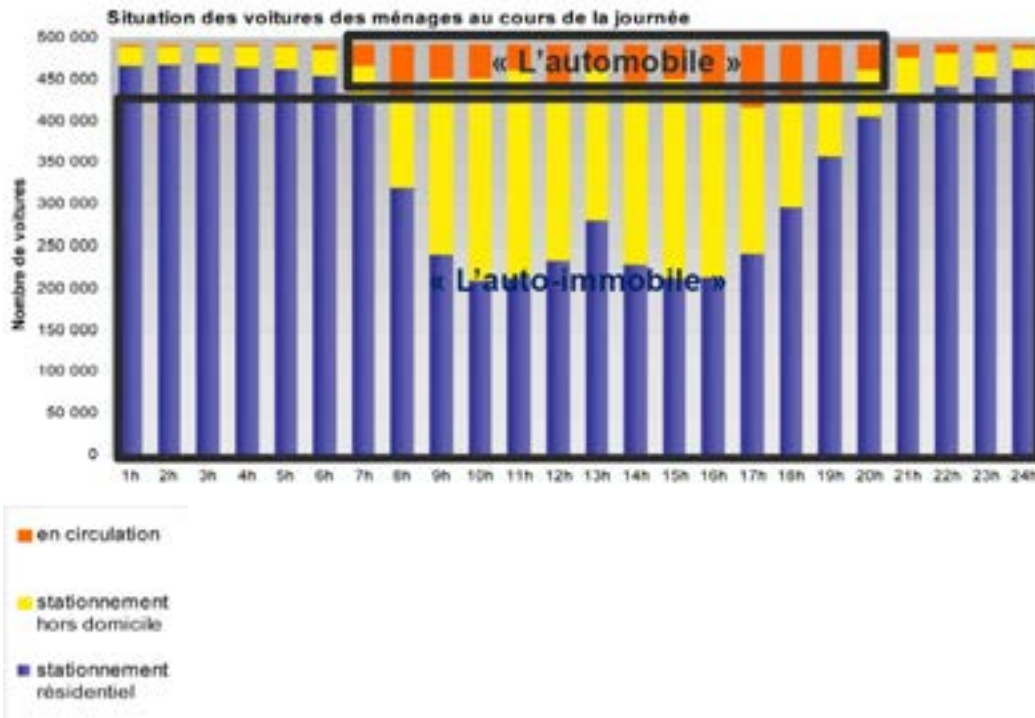
- En circulation 6% de la journée,
- En stationnement hors domicile 23% de la journée,
- En stationnement résidentiel 71% de la journée.

La demande en stationnement des habitants est relativement différente sur le territoire métropolitain selon que l'on se situe en secteur de centralité ou en périphérie.

Le taux de motorisation (nombre de voitures possédées en moyenne par ménage, hors véhicules professionnels et flottes d'entreprises) varie entre 0 et 1.5 environ. Il est inférieur à 1 en secteur de centralité, compris entre 1 et 1.3 en première couronne et supérieur à 1.3 en périphérie. Notons qu'il n'y a aucune commune où le taux de motorisation par ménage est supérieur à 2. Néanmoins, derrière ces moyennes se cachent parfois des conflits d'usage, notamment :

- Quand les places de stationnement sur le secteur privé ne sont pas utilisées, le stationnement automobile est généralement transféré sur l'espace public ce qui peut poser des conflits quand il n'a pas été conçu dans cette optique.
- Au cours de la vie d'un ménage, il y a une période, assez courte où les enfants sont majeurs et habitent encore chez leurs parents. Durant cette période, un ménage peut parfois posséder plus de deux voitures. Si les caractéristiques des ménages sont homogènes, cela peut aboutir à une sous-évaluation ponctuelle de l'offre en logement et à des conflits d'usage.





■ LES CHOIX RELATIFS AUX NORMES DE STATIONNEMENT

Les résultats de ces différentes analyses permettent de mettre en exergue une corrélation entre offre et demande de stationnement et densité du territoire. Une géographie du stationnement a donc été élaborée en tenant compte à la fois du tissu urbain et du niveau d'armature urbaine afin de prendre en compte les spécificités du territoire.

En parallèle, la prise en compte de la différenciation des usages (stationnement résidentiel, stationnement à destination) dans la définition des normes de stationnement permet d'influer le type d'usagers pour lesquels on souhaite privilégier l'offre. Cette approche est nécessairement corrélée avec l'offre de report modal pour préserver l'attractivité du territoire. L'ensemble de ces paramètres a donc été pris en compte dans la définition des normes de stationnement du PLU.