

Stationnement automobile, espace public et réseau cyclable

*Les enjeux et les liens entre
politique globale de
stationnement et politique
cyclable*



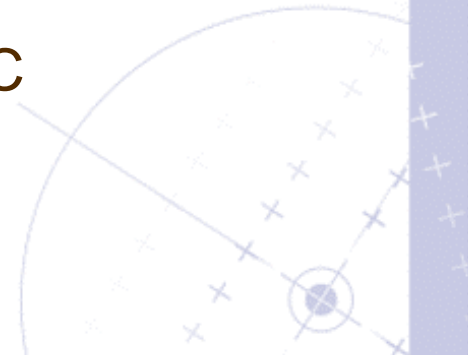
Une politique cyclable dans une logique de déplacements durables

Augmenter le choix modal pour optimiser les déplacements

- Pour les entités économiques (ménages, entreprises...)
- Pour les territoires (centre-ville, banlieue, péri-urbain)

Un potentiel pour le vélo, pas seulement dans les villes-centres:

- sur les courtes distances
- Dans une logique intermodale avec les TC

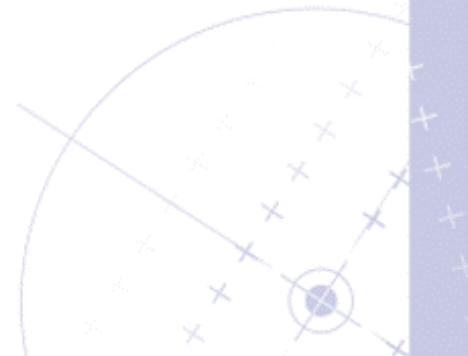


Par exemple, sur l'agglomération lilloise, quel potentiel pour le vélo?

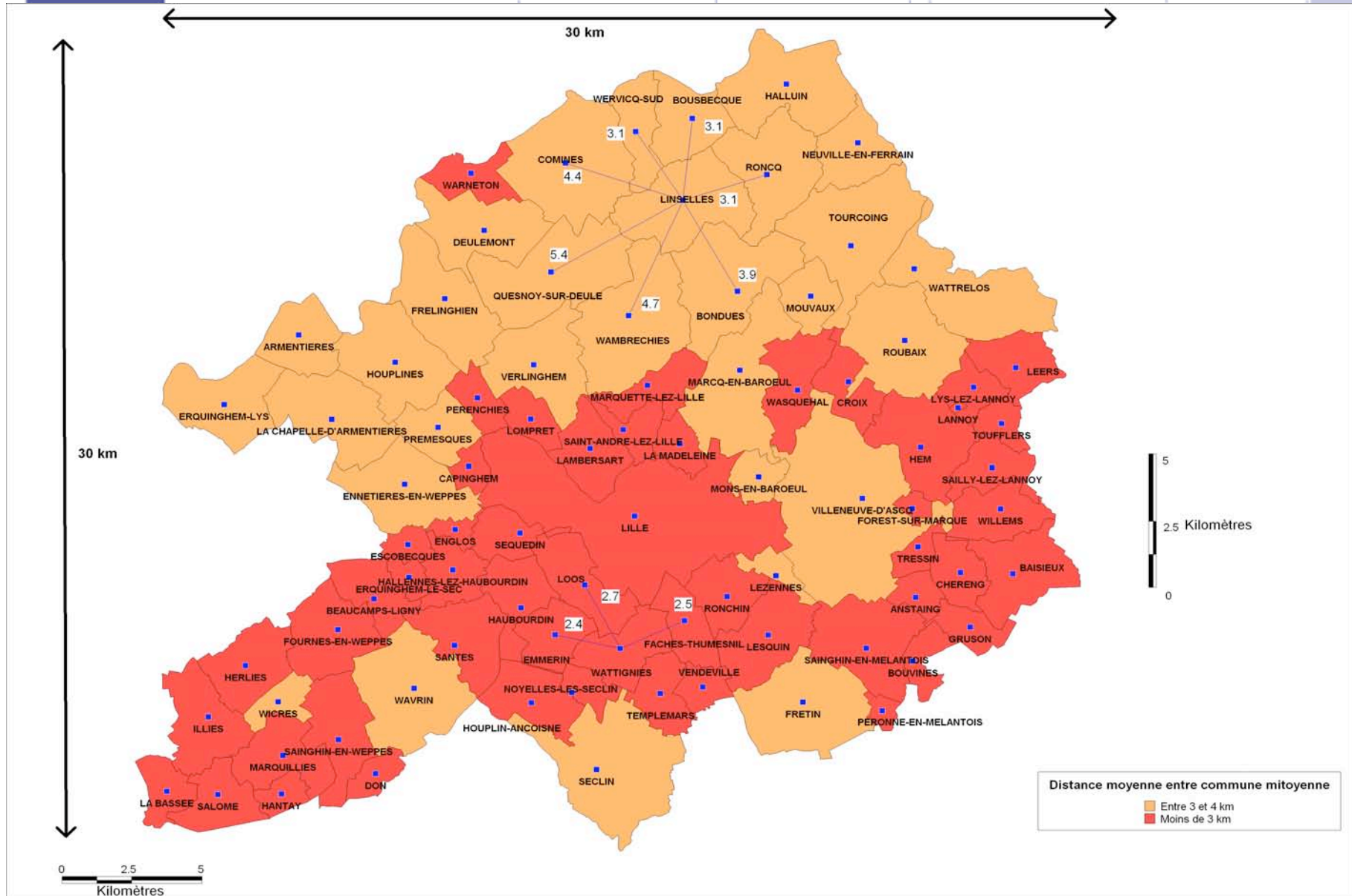
Actuellement, à l'échelle de la Communauté Urbaine de Lille:

2 % des déplacements se font en vélo,

12% des habitants déclarent utiliser régulièrement le vélo (au moins 2 à 3 fois par semaine)



Distance entre communes



Quelques pistes permettant d'entrevoir des marges de progression pour estimer les enjeux d'une politique cyclable

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Identifier les « courts trajets »

Distance moyenne en vélo: 2,1 km (inférieure à d'autres villes françaises ou étrangères)

35% des trajets (tous modes confondus) font moins de 1 km

1/3 des trajets de moins de 2 km sont faits en voiture (2% en vélo)

Analyse l'organisation du territoire:

Les $\frac{3}{4}$ des logements sont localisés à moins d'2,4 km (vol d'oiseau) d'une station de métro

Les pratiques de stationnement automobile aux abords des stations de métro dans les communes de banlieue:

4230 déplacements internes à l'agglomération (non compris les automobilistes venus de l'extérieur) sont faits en voiture-conducteur pour prendre le métro...soit une surface de stationnement de 63 000 m²

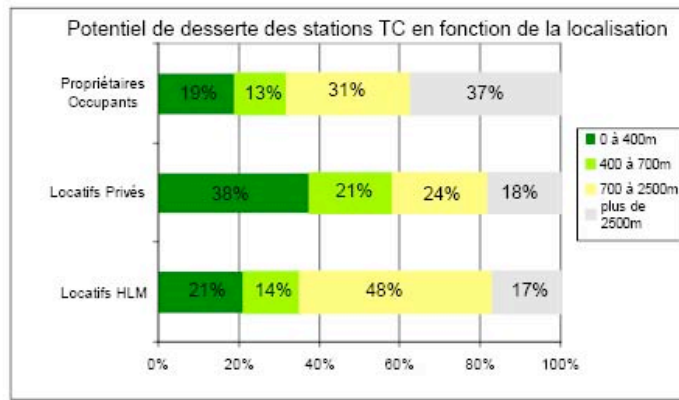
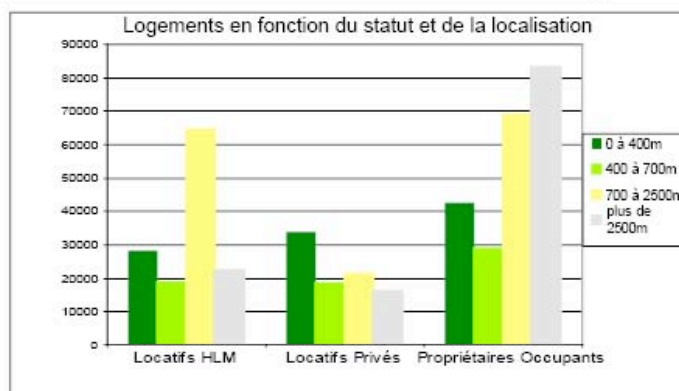
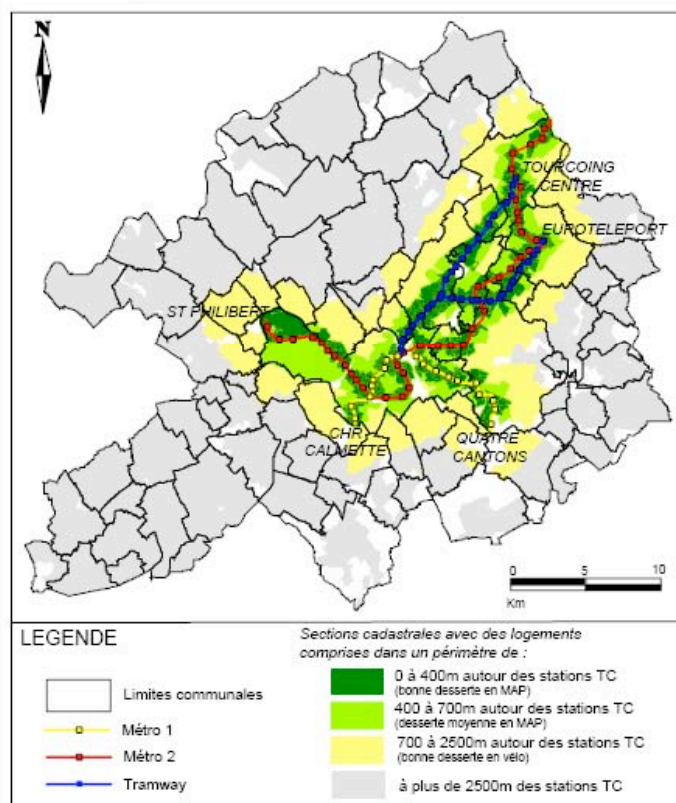
25% de ces déplacements en voiture (vers métro) font moins de 2 km

83% des logements HLM se situent à moins de 2,4 km du réseau de métro

pour comprendre le présent et construire l'avenir

STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS SUR LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE EN 2007

CROISEMENT ENTRE LOCALISATION DES LOGEMENTS ET RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

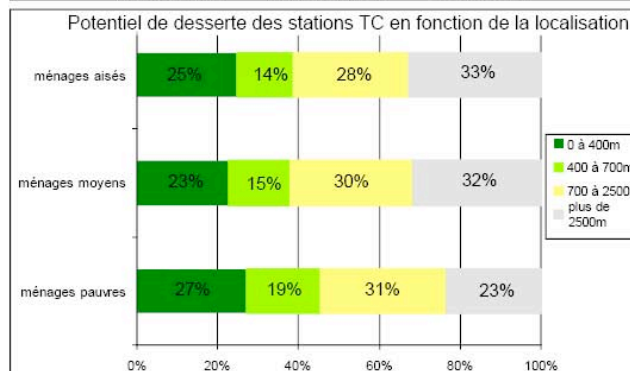
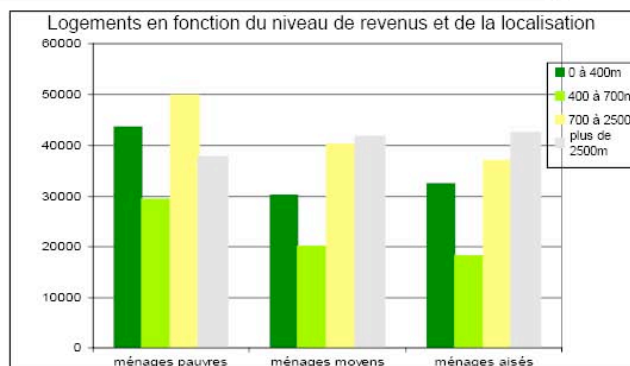
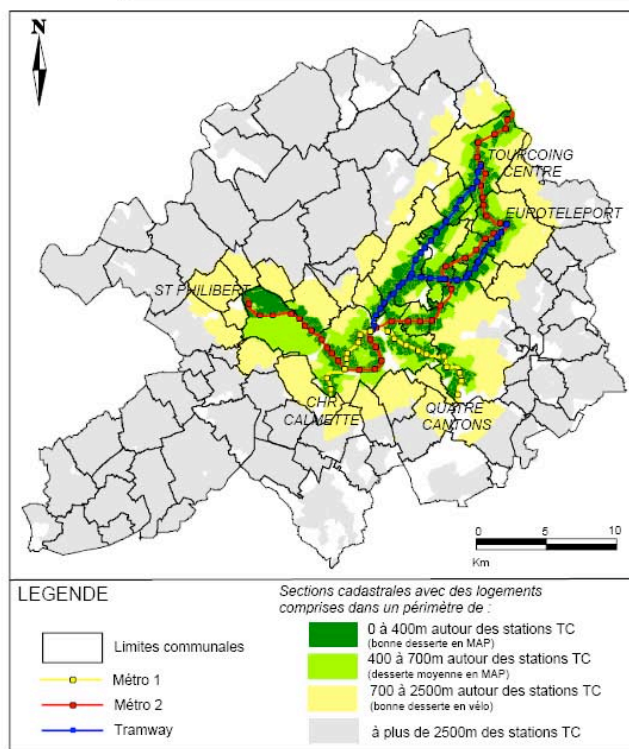


77% des ménages les plus pauvres de LMCU habitent à moins de 2,4 km du réseau « métro »

pour comprendre le présent et construire l'avenir

NIVEAU DE RESSOURCES DES MENAGES SUR LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE EN 2007

CROISEMENT ENTRE LOCALISATION DES LOGEMENTS ET RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

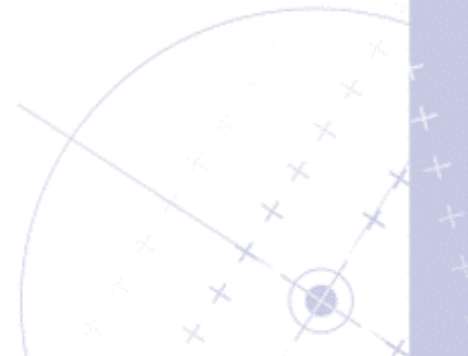


CeTe

Nord Picardie

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Les conditions pour que le potentiel puisse se traduire par des pratiques



Potentiel et efficacité des modes, les éléments pour comparer

Un déplacement, voiture ou vélo, est conditionné par:

- Une distance à parcourir
- Un temps de parcours et donc, une vitesse moyenne
- Le confort et l'agrément du trajet (perception du temps différente)
- La continuité de l'itinéraire
- La connaissance et la lisibilité du réseau
- La sécurité
- Le stationnement, à l'**origine** et à la **destination**
- Le coût
- Les services et réseau associés (stations-services, réparations etc.)

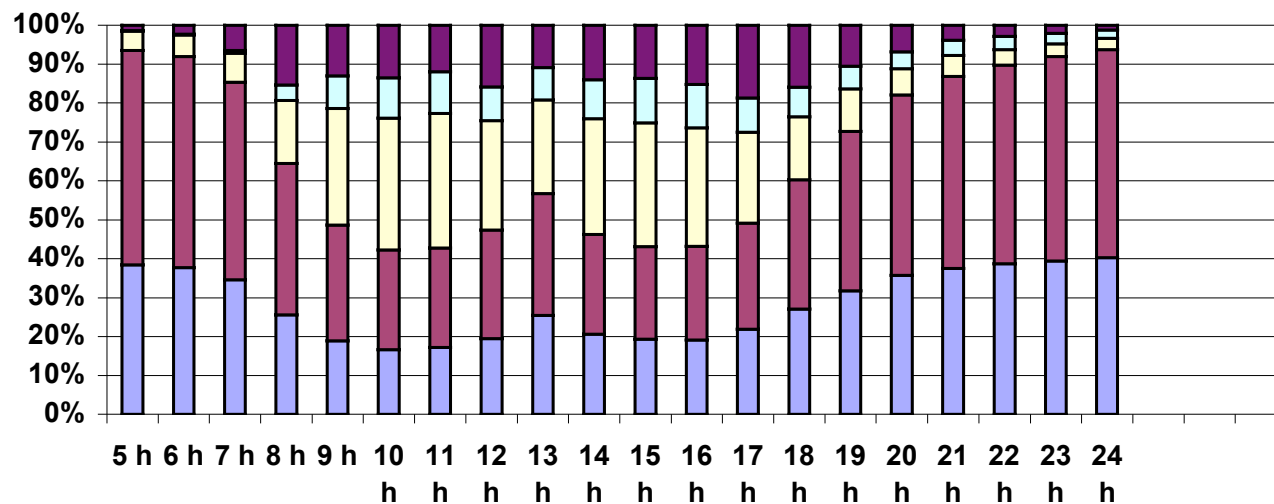
En quoi les questions de stationnement des voitures conditionnent-elles l'efficacité du réseau automobile et du réseau cyclable?

L'exemple du stationnement résidentiel



Une question de consommation d'espace public

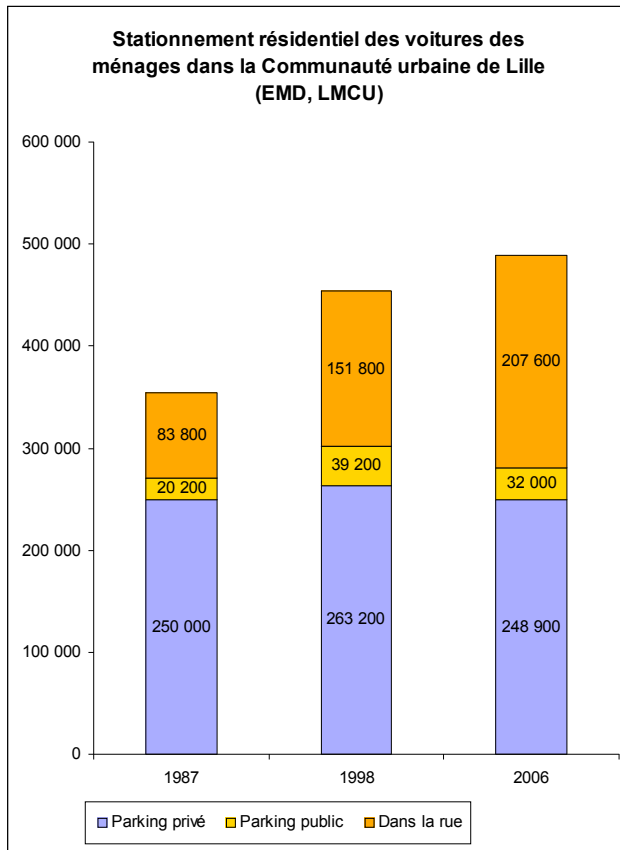
pour comprendre le présent et construire l'avenir



- En circulation
- Stationnement (hors résidentiel) hors voirie
- Stationnement (hors résidentiel) dans la rue
- Stationnement résidentiel hors voirie
- Stationnement résidentiel dans la rue

Depuis une vingtaine d'années, la contribution croissante de la rue pour stationner les voitures

pour comprendre le présent et construire l'avenir



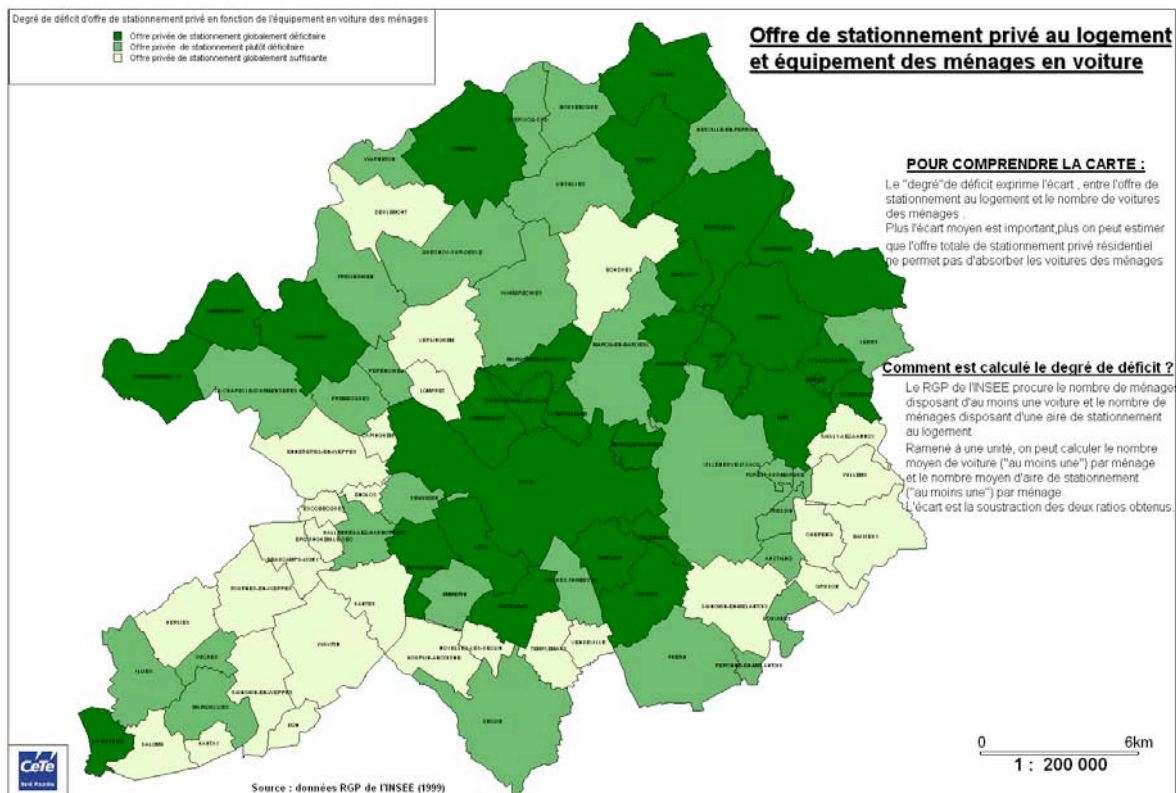
➤ Le stationnement résidentiel n'est pas qu'un problème de centre-ville

➤ Le bilan mitigé de l'article 12 du POS...le déficit d'équipement des logements en stationnement n'explique pas tout



Le déficit d'aires privées par rapport aux besoins de stationnement

pour comprendre le présent et construire l'avenir



Le stationnement résidentiel, une condition de l'efficacité automobile...un acquis collectif difficile à remettre en cause

La voiture à domicile n'est pas stationnée n'importe où:

- Sécurité et confort
- Temps d'accès à la voiture/disponibilité immédiate = temps de parcours automobile
- Coût: stationnement gratuit

Le sujet est très sensible pour l'ensemble des ménages ayant au moins une voiture, qu'ils aient ou non des emplacements privés de stationnement ou qu'ils soient par ailleurs, usagers du vélo!...



La contrepartie du stationnement automobile sur l'efficacité du réseau cyclable

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Mieux répartir l'espace pour permettre à l'ensemble des modes d'avoir leur place:

Les rues ont été progressivement organisées pour augmenter la capacité par du stationnement bi-latéral: réduction des espaces dédiés aux flux voire **mise en sens unique** des rues

- A augmenté les itinéraires (sens uniques)...les contre-sens cyclables permettent de revenir sur l'idée du sens unique (double-sens)
- Entrave la logique de schéma des itinéraires cyclables à l'échelle d'une agglomération: les aménagements cyclables sont essentiellement développés dans les quartiers centraux, l'exercice devient plus délicat dans les quartiers de banlieue
- En tant qu'obstacle fixe, génère un masque de visibilité

Quelles priorités pour le stationnement sur voirie? les besoins de très courte durée (moins d'une demi-heure) indispensables au bon fonctionnement d'un quartier et consomment peu d'espace/temps par jour

- Ils s'effectuent en général, en double-file...sur l'espace du vélo ou des TC (livraison, déchargement, dépose de personnes, courses de proximité)

Accidentologie des cyclistes et « contribution » du stationnement:

- Ouverture des portières: 1ère cause d'accident lorsque l'automobiliste est responsable (18%)
- Manœuvre de la voiture en entrée/sortie de l'emplacement (2%)
- Détournement de la trajectoire (double-file) 1%
- Masque de visibilité

Besoins d'emplacements de stationnement « vélo » (domicile, autour des axes de TC, sur les lieux d'activité)

Sentiment d'insécurité/image du vélo en ville: des usagers potentiels qui renoncent aux déplacements en vélo

Stationner dans la rue a-t-il un coût collectif?

Comment mieux percevoir les coûts externes du stationnement résidentiel?

Une politique globale de stationnement à l'échelle d'une agglomération, une condition de la politique cyclable

Trouver des alternatives au stationnement automobile sur voirie et implanter un réseau de stationnement pour les vélos (domicile, autour des TC, lieux d'activités):

- Augmenter l'espace de circulation (tous modes) par rapport à l'espace de stationnement
- Veiller à une logique d'itinéraire à l'échelle de l'agglomération (y compris dans les quartiers de banlieue et de périphérie)
- Privilégier l'espace de stationnement automobile pour la très courte durée (livraisons, courts arrêts...)
- Assurer le contrôle du stationnement gênant et illégal