

# Mobilité durable

## Exemple de bonnes pratiques

Démarches et outils de management de la mobilité en région Nord-Pas de Calais

### Le stationnement : levier indispensable dans la mise en place d'une démarche de gestion de la mobilité

- Transports et Mobilité
- Nord-Pas de Calais

#### Pourquoi agir ?

Le stationnement est un levier reconnu dans le domaine du management de la mobilité en permettant la régulation de l'usage de la voiture. Il constitue une variable déterminante du choix modal et un élément essentiel des politiques de déplacement pour favoriser les modes alternatifs.

L'utilisation de la voiture dans les trajets domicile-travail est largement dépendante des conditions de stationnement, s'effectuant sur des voies publiques ou dans le périmètre de l'entreprise. Les surfaces de stationnement pèsent lourdement sur le budget des structures, qu'il s'agisse de leur construction, de leur maintenance ou de leur location. Il faut compter environ 900€ pour la location d'une place de parking en centre-ville à l'année et environ 2000€ pour créer un emplacement en surface au sein d'une entreprise.

La mise en place de politiques de maîtrise de l'accès au stationnement présente alors d'importants avantages. Rationaliser le stationnement permet à une structure de réduire ses frais de fonctionnement, de maintenance, mais également de valoriser autrement un espace à l'origine non productif (extension de locaux, ...). Les politiques de stationnement rendent plus compliqué l'usage de la voiture et encouragent les salariés à utiliser des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement pour se rendre au travail.

#### Les outils de la planification

Dans le domaine du **stationnement public** en voirie, le Schéma de Cohérence Territoriale (**SCOT**), le Plan Local d'Urbanisme (**PLU**) et le Plan de Déplacements Urbains (**PDU**) proposent des dispositifs pour agir sur les capacités de stationnement. Leurs paramètres sont fondés sur la localisation (centre-ville / périphérie), les capacités totales des parkings et sur la tarification.

Dans le domaine du stationnement **privatif**, les plans de déplacements d'entreprise (**PDE**) ou inter-entreprises (**PDIE**) sont de bonnes occasions de remettre à plat les mécanismes de distribution des droits d'accès au stationnement sur sites. Le toilettage des critères d'attribution est la plupart du temps co-construit avec les salariés eux-mêmes et leurs représentants syndicaux.

Sur le plan opérationnel, la réduction du stationnement est souvent liée à la construction de nouvelles unités de production ou à la revente du foncier.

L'ensemble de ces dispositions n'est crédible et acceptable que si elles sont accompagnées de solutions alternatives réellement efficaces et adaptées aux attentes des actifs.

C'est pourquoi la pertinence de la réduction des capacités de stationnement, dans une commune ou dans une entreprise, dépend du développement des transports collectifs ou de nouveaux services d'écomobilité.





UNIVERSITÉ  
CATHOLIQUE  
DE LILLE 1875

## Les bonnes pratiques

### Quand le PDE devient l'outil de planification du quartier

L'Université Catholique de Lille regroupe plusieurs établissements d'enseignement supérieur, intégrés dans le quartier résidentiel Vauban-Esquermes. Située à 20 minutes à pied du centre-ville, elle compte plus de 20 000 étudiants et 4 500 salariés.

En 2006, suite au micro PDU du quartier Vauban lancé par la Communauté Urbaine de Lille, l'Université décide de mettre en place son PDE. Le diagnostic a mis en lumière d'importants problèmes de stationnement et d'accessibilité en transports en commun. La démarche est menée par l'Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR). Elle vise entre-autre à réduire les problèmes liés au stationnement en limitant l'usage de la voiture particulière, utilisée par 72% des salariés et 25% des étudiants. L'objectif est d'atteindre un report modal de 15% en 3 ans vers l'écomobilité.

L'Université dispose de près de 1400 places de parking. Certaines facultés gèrent directement leurs places, 569 sont régies par le Groupement de Service de l'Université (GSU). Dans certains cas, l'université est obligée de se faire louer quelques places par des organismes extérieurs. Enfin, les places publiques sont prises d'assaut par les étudiants. Certains établissements ne disposant pas d'emplacements, les parkings situés au centre du campus, comme le parking de la FLM, sont saturés. D'autres, plus excentrés comme le parking de l'ICAM, présentent un taux d'occupation plus faible. Un rééquilibrage est donc nécessaire pour attribuer de façon équitable et raisonnée les parkings de l'Université.

### Les actions menées pour rationaliser le stationnement

Le GSU a mis en place un système de badge pour contrôler l'accès aux parkings. Chaque salarié qui en fait la demande se voit attribuer un badge en fonction de son lieu de travail et du nombre de places restantes. Un véritable effort de mutualisation de l'ensemble des parkings de l'Université est donc réalisé. Si un salarié bénéficie de la prime transport, il ne peut pas obtenir un badge de stationnement.

Le parking P1, situé au cœur du campus et d'une capacité de 100 places, a été supprimé pour réaliser un aménagement paysager et permettre une meilleure harmonie dans la distribution de l'espace. Un parking vélo de 80 emplacements a été réalisé à cet emplacement.

En même temps que le PDE, la rue centrale du campus, la rue du Port, a été réaménagée. Occupée auparavant par des stationnements voiture, elle accorde aujourd'hui beaucoup plus de place aux piétons. Agrémentées de bancs et d'arceaux vélos, elle permet une traversée plus simple et sécurisée entre les bâtiments du campus.

L'Université a joué un rôle important dans le choix du tracé de la Citadine, ligne du réseau Transpole, permettant des liaisons depuis l'Université vers le centre-ville, la gare ou certaines stations de métros.

Enfin, le PDE a permis la **multiplication des stationnements vélos**. Entre 2006 et 2009, leur nombre a été multiplié par deux pour atteindre une capacité de 900 emplacements avec une culture du vélo très présente chez les étudiants. La **rationalisation** de l'accès aux parkings de l'Université a permis d'améliorer les conditions d'accès et de rééquilibrer les taux d'occupation. Un report modal important a également été observé.

#### Ce qu'ils en disent...

« Le micro PDU du quartier Vauban a interpellé l'Université qui s'est lancée en 2006 dans une démarche PDE. Au fil du temps, le PDE est devenu un outil structurant pour tout le quartier. La démarche de rationalisation du stationnement a montré la nécessité d'agir également sur la contrainte tout en proposant une réelle offre alternative, pour changer les comportements des usagers en matière de transport et obtenir un report modal vers l'écomobilité. »

Aurélie Montigny, chargée d'études à l'IDDR



La rue du Port en 2006



La rue du Port en 2009

Crédits photos : IDDR

Répartition en 2006	Mode de déplacement	Salariés	Etudiants
	Voiture	72%	25%
	Modes doux (vélo, marche à pied)	12%	51%
	Transports en commun	9%	15%
	Covoiturage	1%	3%
	Train	6%	5%

Répartition en 2009	Mode de déplacement	Salariés	Etudiants
	Voiture	57%	11%
	Modes doux (vélo, marche à pied)	21%	66%
	Transports en commun	9%	18%
	Covoiturage	3%	2%
	Train	10%	3%

Pour aller plus loin

[Site ADEME sur le PDE et le stationnement](#)

Contact

Aurélie Montigny, chargée d'études, IDDR  
[aurelie.montigny@univ-catholille.fr](mailto:aurelie.montigny@univ-catholille.fr)