De l' espace de stockage à la halte urbaine : aménager les espaces de stationnement sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Ellie Deloffre

▶ **To cite this version:**

Ellie Deloffre. De l' espace de stockage à la halte urbaine : aménager les espaces de stationnement sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01414833

HAL Id: dumas-01414833

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01414833

Submitted on 12 Dec 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Institut d'Urbanisme de Grenoble, Université Pierre Mendès France _ Année universitaire 2015-2016

Master Sciences du territoire
Spécialité "Urbanisme et projet urbain"

De l'espace de stockage à la halte urbaine :

Aménager les espaces de stationnement sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Ellie DELOFFRE
Sous la direction de Gilles NOVARINA

UNIVERSITÉ Grenoble Alpes

iug institut d'urbanisme de grenoble

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Notice Analytique du projet de fin d'études

Nom et prénom de l'auteure : **DELOFFRE Ellie**

Titre du projet de fin d'études : **« De l'espace de stockage à la halte urbaine : aménager les espaces de stationnement sur le territoire de la Métropole européenne de Lille »**

Date de soutenance : **7 juillet 2016**

Organisme d'affiliation : **Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France**

Organisme dans lequel l'alternance a été effectuée : **Métropole européenne de Lille, direction Mobilité**

Directeur du rojet de fin d'études : **NOVARINA Gilles**

Collation :

* Nombre de pages : 95
* Nombre d'annexes : 1
* Nombre de références bibliiographiques : 26

Mots-clés analytiques : **Aire de stationnement, halte urbaine, conception, ,**

Mots-clés géographiques : **Métropole européenne de Lille**

Résumé en français :
Depuis l'époque moderne, la voiture est associée à l'image de la vitesse et la liberté de déplacement. Paradoxalement l'auto-immobile est en fait stationnée 95%, sur des espaces dont elle a le monopole des usages et des critères de conception. Pourtant aujourd'hui, les politiques de mobilité ont une vision humanisée des déplacements, favorisant le partage de l'espace public entre les différents modes, notamment la marche. Les politiques de stationnement, et notamment la conception des aires de stationnement, sont alors un levier pour parvenir à ces objectifs. Il s'agit alors reconsidérer ces espaces de stockage des véhicules pour en faire des haltes urbaines, appropriables par l'ensemble des usagers des différents modes de déplacements mais également des différentes activités à proximité. Ce changement de perception permet de s'interroger sur les aménagements à envisager et les outils réglementaires et techniques disponibles au sein de la Métropole européenne de Lille pour parvenir à une intégration urbaine et à de nouvelles pratiques au sein des aires de stationnement.

Résumé en anglais :
Since the Modern Age, the car is related to the idea of speed and freedom. However, auto-immobile is actually parked 95% of the time on spaces on which one it has the monopole of uses and defines its design standards.
Today, mobility policies have a humanized vision of movement, promoting the sharing of public space between different means of transport, including walking.
Parking policies, particularly the design of parking areas, are levers to achieve these goals.
To do so, we have to reconsider these vehicles storage spaces to create urban halts, appropriable by the users of the various means of transport, and also the various activities nearby.
This shift in perception raises questions about the facilities to consider and the regulatory and technical tools available within the European Metropole of Lille to reach new practices within the parking areas and their urban integration.

Sommaire

Remerciements p7

Introduction p8

I] Le rôle du stationnement dans la politique de mobilité : le cas de la Métropole Européenne de Lille p10

A] Les objectifs des politiques de mobilité p11

B] Le territoire de la Métropole Européenne de Lille p15

1) Une agglomération multipolaire p15

2) La Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles : redéfinir les compétences de la MEL p16

3) L'aire de stationnement, un objet urbain à définir p17

C] La politique du stationnement : le cas de la Métropole Européenne de Lille p19

1) Les objectifs de la MEL p19

2) Le stationnement, droit ou service ? p20

3) A chaque usager, une réponse des politiques de stationnement p21

4) Procédure d'opportunité de création d'aires de stationnement p23

II] Les formes des espaces de stationnement p27

A] Les espaces de stationnement comme interface entre réseaux et territoire p29

1) Les lieux de halte comme interface entre réseaux et territoire p29

2) Les typologies de halte p31

3) Le mode piétonnier dans les lieux de halte p32

B] Les parcs en ouvrage : trois études d'une halte bâtie p34

1) L'émergence des parcs en ouvrage p34

2) Birds, Portchmouth et Russum, Avenue de Chartres, Chichester, 1991 : le parking comme projet de territoire. p36

3) Buschow Henley Architects, « Park + Jog », Salford, 1998 : le parking comme incubateur d'urbanité p40

4) Parc des Célestins, Michel Targe, Jean-Michel Wilmotte et Daniel Buren, 1994 : le parking comme un lieu du sensible p44

C] Les aires de stationnement : trois études d'une halte non bâtie p49

1) Lomme, rue Victor Hugo : accompagner l'accès au parc p50

2) Wattrelos, rue de Boulogne : investir les franges urbaines p54

3) Bouvines, rue Félix Dehau : du parking à l'espace public du bourg p58

III] Aménager les aires de stationnement comme des haltes urbaines p65

A] Analyse des documents existants en matière d'aménagement des aires de stationnement p66

1) Les documents réglementaires : le Plan Local d'Urbanisme et le CRAUP p66

2) Les études et ateliers de réflexions p71
3) Les guides techniques p73
B] Quels outils pour améliorer la qualité des aires de stationnement ? p74
1) Les outils du Plan Local d'Urbanisme p74
2) Une alternative au règlement : les outils techniques p76
3) Synthèse p78
C] Concevoir les aires de stationnement ou construire la halte p80
1) Spatialiser les principes d'une halte urbaine p80
2) Expérimentation sur un projet d'aire de stationnement à Bouvines p82
3) Propositions pour aménager une halte urbaine p86

Conclusion p92

Bibliographie p94

Annexes p95

Remerciements

J'adresse mes remerciements aux personnes qui ont suivi l'avancée de ce travail au fil des allers-retours à Grenoble.

Cette année d'apprentissage n'aurait pas été possible sans la confiance d'Audrey Masquelin-Christieans et d'Alexis Marcot qui m'ont permis d'évoluer dans le service Politiques de déplacements et la direction Mobilité depuis plus d'un an.

Je remercie Olivier Asselin pour m'avoir guidée dans mes missions et dans les réflexions qui ont alimenté ce travail. Son expertise et son sens de la pédagogie m'ont permis de découvrir une thématique diversifiée et un environnement professionnel riche.

Merci à l'ensemble de mes collègues de la direction Mobilité qui m'ont soutenue et encouragée tout au long de cette année.

Mes remerciements vont également à Gilles Novarina pour sa disponibilité et ses conseils qui ont permis la réalisation de ce mémoire.

Introduction

"*We have dealt primarily with the phenomenon of continuous motion and have passed more lightly over the problem of transition. In particular, we have not touched upon the design of the terminus: the parking lot, the garage, or the building entrance. Most often this transition in speed and scale is visually abrupt and brutal. (Applelyard, Lynch, Myer 1964 : 63)*"[1]

Dans les années 1960 et 1970, l'essor de la voiture individuelle a multiplié les grandes infrastructures routières, favorisant la vitesse des déplacements, mais oubliant les territoires qu'elles traversaient et, de ce fait, l'aménagement des lieux de halte que sont les espaces de stationnement. Aujourd'hui, la voiture reste le mode de déplacement de référence. Mais d'objet du progrès et de la mobilité, l'*auto-immobile* est en fait stationnée 95% du temps, sur voirie ou hors voirie dans les aires de stationnement ou les parcs en ouvrage, des espaces qui lui sont exclusivement dédiés et dont la conception relève de considérations spécifiques à cet usage.

En effet, la conception des aires de stationnement intègre des critères spatiaux liés à cet usage et à la configuration interne à l'objet : dimensions des places et des circulations, aspects techniques liés à l'imperméabilisation des sols … D'autre part, dans une optique d'intégration urbaine de la demande, l'élaboration du programme s'appuie sur le contexte urbain par la prise en compte de la morphologie urbaine, des usages, des services existants, des besoins sur le secteur …

Passant de l'accessibilité à la mobilité, les politiques de mobilité visent désormais à reconquérir l'espace public et à favoriser le partage de la rue par l'articulation de l'automobile avec les autres modes de déplacements, et notamment par la prise en compte de la marche comme mode de déplacement à part entière. Les politiques de stationnement s'avèrent alors être un levier essentiel pour parvenir à ces objectifs.

D'ores et déjà, l'appropriation par les acteurs locaux des modes de gestion du stationnement aux différentes échelles territoriales est un enjeu bien identifié pour limiter le stationnement sur voirie et ainsi favoriser la réappropriation des rues par les autres modes. Mais l'emprise du stationnement sur l'espace public restant malgré tout considérable, la conception des espaces de stationnement hors voirie constitue un autre enjeu de ces politiques. En effet, souvent blâmées pour leur consommation foncière ou encore pour leur absence de qualité esthétique, urbaine et paysagère, et tandis que la recherche d'écriture architecturale des parcs de stationnement à étages trouve quelques réponses depuis les années 1990, les aires de stationnement ne font pas encore assez l'objet d'efforts de conception. En effet, pour répondre aux objectifs fixés dans le plan de déplacements urbains (PDU), ces espaces, à l'interface entre le réseau routier et les tissus urbains qu'il traverse, doivent devenir des lieux où s'effectue le passage d'un mode de déplacement à un autre (et notamment piéton) mais aussi d'une vitesse à une autre, c'est-à-dire des lieux d'intermodalité (Richer, 2007). Si l'on considère les aires de stationnement comme des micro-lieux d'intermodalité réparties sur le territoire, et non comme des seuls espaces de stockage des voitures, quels aménagements peuvent-être proposés pour favoriser le partage de cet espace public par les différents usagers (riverains, chalands, pendulaires) et les différents modes (piétons, cyclistes, automobilistes) et permettre l'intégration de cet espace dans son contexte urbain, notamment du point de vue de l'individu

[1] BRES (Antoine), « A la rencontre des réseaux et des territoires : figures discrètes de l'urbain », MétisPresses, 2015, p33

et non plus uniquement du point de vue de la machine pour en faire une véritable halte urbaine ?

Dans une première partie, il s'agira d'appréhender le rôle du stationnement dans les politiques de mobilité et sa mise en œuvre dans le cas de la Métropole Européenne de Lille. Une deuxième partie s'intéressera à changer la perception des formes du stationnement hors voirie et leur rôle dans la ville au regard des différents aspects qui les constitue. Cette partie sera développée à partir du concept de halte, utilisé par Antoine Brès dans l'ouvrage « A la rencontre des réseaux et des territoires : figures discrètes de l'urbain », et de l'analyse de parcs en ouvrage et d'aires de stationnement qui permettront d'identifier les éléments qui caractérisent cette notion. Enfin, une troisième partie sera consacrée à la mise en œuvre opérationnelle et réglementaire de l'aménagement des aires de stationnement, en s'appuyant sur les diverses recommandations existantes, afin de proposer des solutions et des préconisations spatiales pour mieux intégrer la notion de halte urbaine dans les futures réalisations de la Métropole Européenne de Lille.

I] Le rôle du stationnement dans la politique de mobilité : le cas de la Métropole Européenne de Lille

La mobilité est devenue une caractéristique fondamentale de nos sociétés contemporaines. Le mouvement est aujourd'hui un fait urbain essentiel, à la fois « *opérateur et mode d'urbanité* ». En effet, il est le moyen par lequel « *le citadin entre en contact avec ses semblables et avec son environnement au sens large* »[2] par le biais des différents modes de transport.

Cette explication démontre un changement de perception des pratiques de déplacements au cours des dernières décennies. Depuis les Trente Glorieuses, nous sommes passés du paradigme de la vitesse et de l'efficacité du mouvement, et de fait de la quantification de l'offre du réseau de circulation en fonction de la demande, notamment automobile, à une appréciation qualitative et coordonnée des déplacements en fonction de ce à quoi ils permettent d'accéder.

Ainsi, la mobilité, en tant que capacité à se mouvoir ou à se déplacer, a supplanté la notion d'accessibilité, entendue ici comme la performance des infrastructures de mobilité. De ce fait, les actions prévues dans le cadre des politiques de mobilité et des documents de planification ont évolué.

Ce changement de perception des déplacements, appuyé par la prise de conscience collective des enjeux environnementaux liés à la mobilité, a permis l'intégration des modes piétons et cyclistes dans les chaînes de déplacements et la prise en compte de leurs besoins dans les aménagements de l'espace public. Seulement, au vu de la structure urbaine non adapté à la voiture[3], cet objectif de partage de la rue, et de l'espace public en général, ne peut être atteint que par une limitation de la place de la voiture en mouvement ou stationnée dans les villes.

Toutefois, le stationnement est un enjeu politique et électoral qui remet parfois en cause les principes des politiques de mobilité de façon locale. En effet, suite aux dernières élections municipales de 2014, plusieurs municipalités ont pris le contre-pied du « tout-mobilité » en changeant de posture face à la place de la voiture dans l'espace public. On avait vu l'image de la Grand'Place de Lille évoluer progressivement depuis les années 1980, avec la suppression d'une partie des voies de circulation et du stationnement pour favoriser progressivement les déplacements piétons. Par ailleurs, le stationnement a été réintroduit sur des espaces publics centraux qui avaient fait l'objet d'aménagement et d'une piétonisation quelques années auparavant dans des villes comme Roubaix où le changement politique a modifié la conception de la pratique de la ville.

---

[2] AMAR (Georges), « Pour une écologie urbaine des transports », 1993, in Annales de la Recherche Urbaine - Mobilités, n°59-60, pp. 140-151

[3] Dans sa thèse, Sylvie Mathon imagine un projet de rue résidentielle avec une largeur idéale de 16.5 mètres intégrant le trottoir (1.5mètre) de part et d'autre, une bande cyclable (1.5mètre), du stationnement (2mètres) de part et d'autre, et deux bandes roulantes (3mètres) ; alors que les rues sur le territoire de la MEL ont une largeur inférieure à 10 mètres.

A] Les objectifs des politiques de mobilité

Les politiques de mobilité, définies par le Code des transports, engagent les différents acteurs (Régions, Départements et Etablissements publics de coopération intercommunale) à agir sur les dessertes régulières de transport collectif, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, les dessertes régulières non urbaines routières, les services routiers de transport scolaire et les services routiers de transport à la demande.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les politiques de mobilité sont définies dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), produit par l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire. Issu de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, confirmé par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 et la loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) de 2000, le PDU détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire de l'autorité compétente dans un objectif de renforcement de la cohésion sociale et urbaine à l'échelle de l'agglomération[5], et ainsi détermine les mesures en vue de répondre aux objectifs de limitation de la voiture, d'accessibilité des métropoles, au développement des transports en commun et des solutions alternatives et notamment des mobilités plus durables (co-voiturage, auto-partage, véhicules électriques).

Et puisque l'automobile reste le mode de déplacement principal dans les agglomérations (un déplacement sur deux en ville est fait en voiture particulière) et que les autorités organisatrices de la mobilité ont conscience qu'elle ne disparaitra totalement pas des villes, les politiques de stationnement sont le levier de mise en œuvre des politiques de mobilité. Grâce à un équilibre entre des mesures contraignantes liées à la limitation du trafic automobile et de la place de la voiture dans l'espace public et des mesures incitatives en faveur des modes de déplacements alternatifs, ces politiques agissent sur la régulation de la circulation et la vitesse automobile, la promotion des aménagements favorisant un partage plus équitable de la voirie entre les différents modes, notamment en utilisant le levier stationnement, et ainsi incitent aux reports modaux et à des mobilités plus durables. Toutefois, il ne s'agit pas de développer tous les modes de déplacements de façon homogène sur les territoires, mais de les hiérarchiser et de réfléchir à des aménagements adéquats en fonction de leur efficacité à l'échelle qui correspond à leur domaine de pertinence[5]. En effet, il est considéré que les déplacements courts peuvent être effectués à pied ou en vélo, tandis qu'avec une desserte en transport en commun efficiente, on peut parcourir de plus longues distances. La voiture n'est pas totalement exclue de l'espace public, des solutions, telles que le covoiturage, émergent pour améliorer l'usage de l'automobile.

Quittant une logique moderne de séparation des vitesses et donc de l'usage des voies, et plus largement de l'espace public, les politiques de mobilité invitent à ne plus concevoir des espaces différenciés, spécifiques à chaque usager (piétons, automobiles et cyclistes), mais à favoriser la mise en œuvre d'espaces partagés. Ainsi, l'intermodalité devient une notion essentielle qui doit être définie, notamment dans la prise en compte des modes de déplacement qu'elle intègre.

Dans une étude sur « Les principaux lieux d'intermodalité sur le territoire de Lille Métropole » menée par

[4] Article L1214-1 du Code des transports

[5] « Les objectifs et les actions du Plan de déplacements urbains 2010 > 2020 », Lille Métropole Communauté urbaine, approuvé en avril 2011, 182p

Transitec en 2014, l'intermodalité est ainsi définie :
« *L'intermodalité concerne les déplacements qui utilisent successivement plusieurs modes de transports mécanisés différents.* »
Cette définition indique que la marche à pied n'est pas prise en considération dans la notion d'intermodalité et pose donc la question de son intégration dans la chaîne de déplacement.

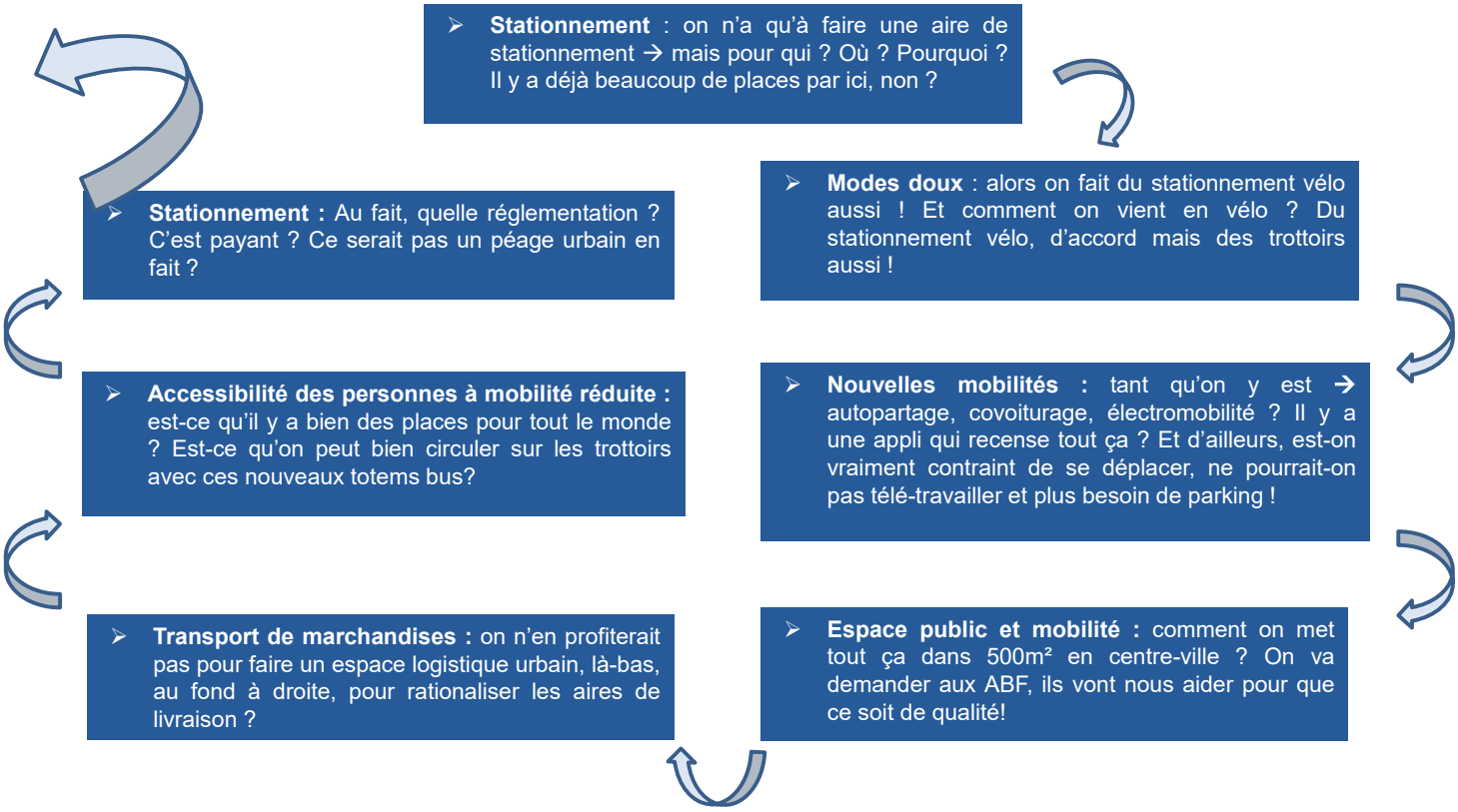
Pourtant, faisant le lien entre tous les moyens de déplacement, notamment les transports en commun, elle représente 46 % des déplacements intermodaux. De ce fait, la marche est, elle-aussi, un mouvement urbain, au même titre que les modes alternatifs à la voiture, le vélo et les transports en commun. Dans ce système, la marche apparaît comme le complément naturel du déplacement motorisé : lorsque l'on quitte le statut d'automobiliste ou d'usager des transports en commun, on redevient piéton.

L'intermodalité est facilitée par l'aménagement de lieux articulant les différents maillons de la chaîne de déplacement, constituant des points de changement du statut de l'usager. Ces lieux, appelés pôles ou point d'échange, portent un enjeu de partage de la rue particulier puisqu'ils permettent le passage d'un mode de transport à un autre, mais aussi d'une vitesse à une autre[6]. La conception de l'espace public, et sa réglementation, au droit de ces points est donc essentielle pour comprendre le fonctionnement de ce lieu. Par exemple, l'implantation de zones 30 ou de zones de rencontre, limitant la vitesse des véhicules au droit de ces points d'échange, facilite l'usage intermodal des transports. En effet, la zone 30 est un espace public où les aménagements favorisent le confort et la sécurité des usagers. Au-delà, une zone de rencontre est une zone dans laquelle tous les modes de déplacements sont autorisés mais la priorité est donnée aux piétons.

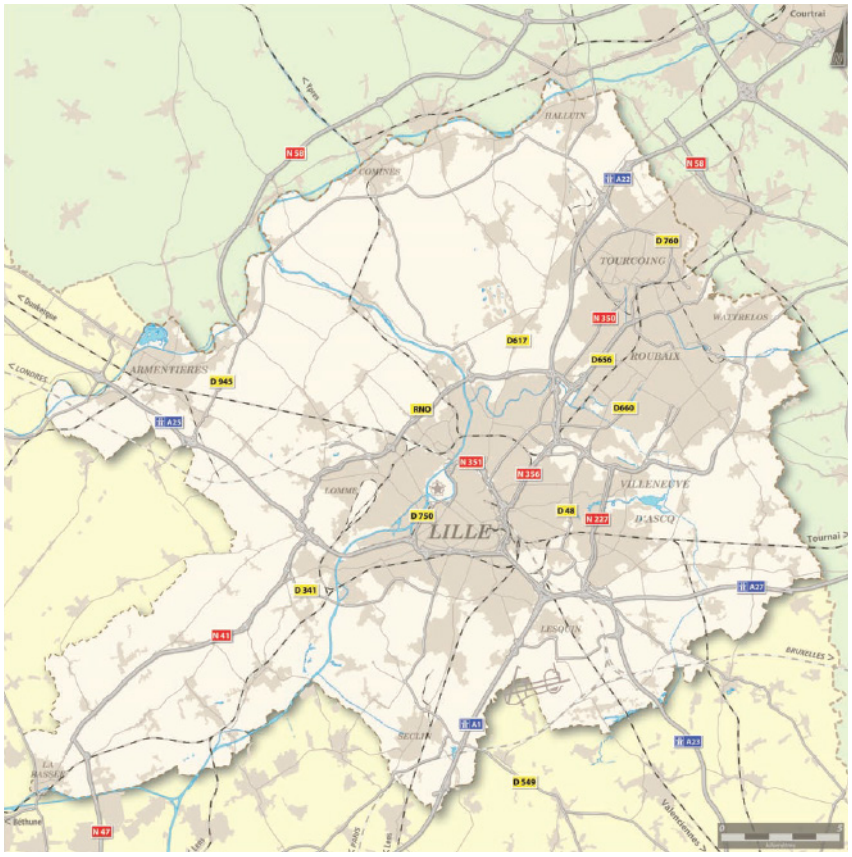
En plus de ces aspects intrinsèques au lieu d'intermodalité, les points d'échange sont des espaces d'organisation qui « *assurent par leur insertion urbaine une interface entre la ville et le réseau de transport* »[8]. De ce fait, le lieu d'intermodalité recouvre, généralement, trois fonctions principales : une fonction transport, une fonction urbaine et une fonction de services. Ces trois approches se caractérisent par des éléments particuliers : l'approche urbaine par les aménagements urbains (espaces publics, paysagers, sécurité, accessibilité) et l'insertion du lieu dans le quartier (signalétique, liaisons douces, stationnement vélo) ; l'approche transport par l'accessibilité du point, via l'offre disponible, et la coordination des moyens de transports entre eux ; enfin, l'approche « services » vise à faire de ce lieu un lieu du quotidien en proposant des services autres que ceux directement induits par l'utilisation des transports en commun (boulangerie, tabac-presse,…).

Intégrer la notion d'intermodalité pour réfléchir aux lieux de la mobilité, et notamment les espaces de stationnement, concourt aux objectifs du PDU. En effet, une conception réfléchie de ces lieux permet de faciliter le report modal par exemple avec des parcs relais à l'échelle de l'aire urbaine. D'une part, ces aménagements permettent de limiter la place de la voiture en ville et donc d'y limiter le nombre de voitures stationnées pour reconquérir l'espace public en faveur d'autres usages. D'autre part, à l'échelle locale, la gestion quantitative et réglementaire de l'offre de stationnement vise à renforcer l'usage des modes de déplacement alternatifs tels que le vélo ou la marche à pied à la fois en permettant de réaménager et de redistribuer l'espace public, tout en agissant sur les choix modaux.

[6] RICHER C. (2007) : multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale. Thèse de doctorat sous la direction de P. MENERAULT, Lille, décembre 2007
[7] Idem

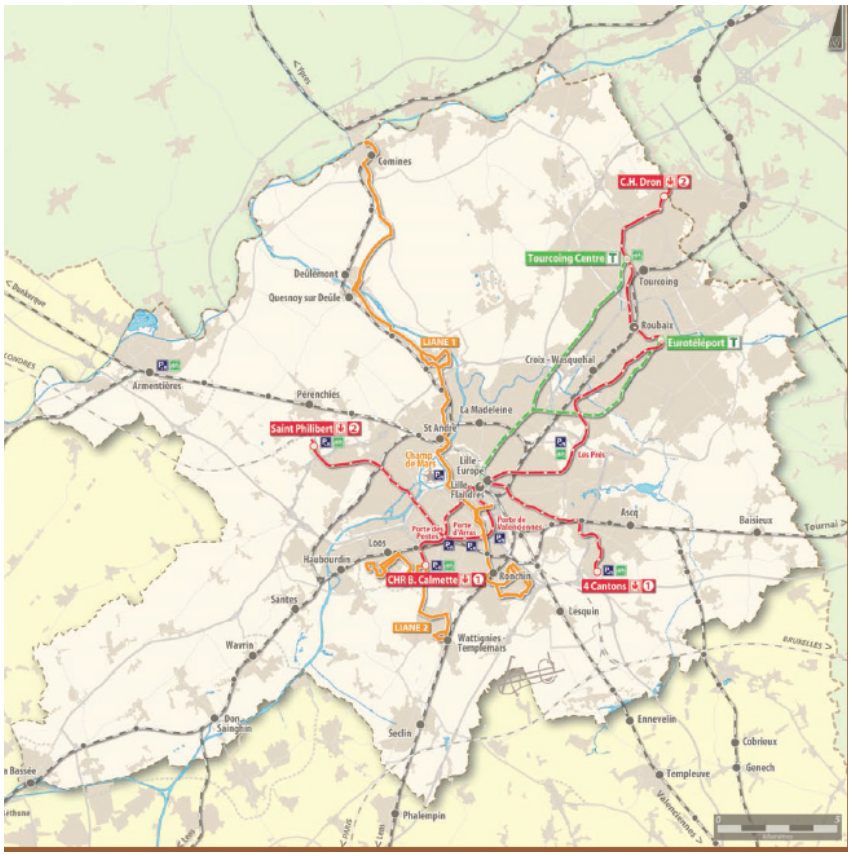


Le stationnement comme levier dans le système des politiques de mobilité
Source : Schéma présenté en séminaire de direction Mobilité, MEL, janvier 2016



La Métropole européenne de Lille : un territoire frontalier et multipolaire

Source : MEL



Un réseau de transport collectif diversifié mais devancé par l'usage de la voiture individuelle

Source : MEL

B] Le territoire de la Métropole Européenne de Lille

1) Une agglomération multipolaire

Quatrième agglomération française après Paris, Lyon et Marseille, la Métropole Européenne de Lille compte 1,1 million d'habitants et 85 communes, sur un territoire d'une superficie de 61 145 hectares. Elle constitue le noyau d'une aire métropolitaine de 3 ,5 millions d'habitants qui s'étend au Sud et à l'Ouest ainsi que sur le territoire belge, avec une continuité urbaine visible malgré la frontière.

Profitant de cette situation frontalière et de la proximité avec le Royaume-Uni, la MEL a travaillé à l'accessibilité du territoire à l'échelle nationale et internationale. L'implantation de la gare TGV à Euralille en 1994 fait de la MEL un nœud important au cœur de l'Europe, situé à moins d'une heure de Paris, Londres et Bruxelles.

L'aménagement de ces infrastructures de transport témoigne d'un changement de perspective pour le territoire. Ancienne agglomération industrielle, marquée par l'héritage du XIXème siècle jusque dans les années 1980, la MEL s'est reconvertie en métropole tertiaire et dynamique, accueillant une population jeune. Toutefois, elle reste une métropole très contrastée avec un taux de chômage à 12% (INSEE, 2014) et des populations en grande difficulté.

La construction historique de l'armature urbaine du territoire de la MEL en fait un territoire multipolaire principalement organisé autour de Lille-Roubaix-Tourcoing et de Villeneuve d'Ascq, et complété par des polarités secondaires (La Bassée, Armentières, Halluin et Seclin) qui structurent ce territoire hétérogène, à dominante rurale (près de la moitié des communes sont des communes de moins de 5 000 habitants).

Cette multipolarité s'accompagne d'un important réseau routier et d'une utilisation importante de la voiture. En effet, malgré un réseau de transport en commun proposant deux lignes de métro selon deux arcs (Lille Sud-Villeneuve d'Ascq et Lomme-Tourcoing) et deux lignes de tramway (Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing), la voiture reste le mode privilégiée pour rejoindre les différents pôles. En effet, le territoire est sujet à la périurbanisation, notamment dans les communes rurales périphériques. L'extension urbaine dans ces communes s'accompagne d'un taux de motorisation des ménages plus important que dans le centre de l'agglomération. Souvent seul moyen de déplacements présent et efficace pour répondre à la distorsion entre lieu de résidence et lieu de travail, la voiture reste le mode de déplacements principal et provoque de la congestion autour des pôles attractifs, et notamment Lille qui concentre de nombreux emplois.
Les tissus anciens, construits avant l'émergence des problématiques de déplacements motorisés, posent aujourd'hui de nombreux problèmes en termes de qualité des espaces publics. En effet, la morphologie urbaine dense des quatre pôles urbains, des centres historiques et des quartiers industriels contraint aujourd'hui les acteurs institutionnels à envisager d'autres solutions en termes de mobilité. Ainsi, la question du stationnement est omniprésente dans ces quartiers où les habitants ont une voiture, mais pas d'espace privé où la stocker. Les politiques de mobilité et le levier stationnement sont un outil permettant d'améliorer le cadre de vie en favorisant la reconquête de l'espace public et le report vers les transports en commun : quelle que soit la desserte en transports en commun, 80 % de part modale voiture s'il y a

du stationnement à destination et 58 % s'il n'y en a pas. Toutefois, il n'est pas démontré que la présence des modes alternatifs dans un quartier influence le taux de motorisation des ménages, ne diminuant pas la pression sur le stationnement.

2) La Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles : redéfinir les compétences de la MEL

Historiquement, le territoire institutionnel de la Métropole européenne de Lille s'est construit avec l'association de Lille/Lomme/Hellemmes (230 000 habitants), Roubaix (98 000 habitants), Tourcoing (94 000 habitants) et Armentières pour atteindre le seuil de population nécessaire à la création d'une métropole d'équilibre en 1964. Par la suite, elle est devenue, après l'adoption de la loi du 31 décembre 1966, une communauté urbaine.

La communauté urbaine exerçait des compétences obligatoires à la place des communes qui la composent. Ainsi, depuis la loi de 1999 et avant la loi MAPTAM, Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU) était chargée de l'aménagement et du développement économique, social et culturel de l'espace communautaire, la politique de la ville , la protection et mise en valeur de l'environnement, la politique du cadre de vie et la gestion des services d'intérêt collectif dont les transports urbains, le logement, la voirie, les parcs de stationnement, l'eau et l'assainissement. Ces thématiques sont des éléments importants dans les budgets de la collectivité. De plus, les questions de stationnement apparaissent transversales dans l'ensemble de ces compétences.

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 a défini quatorze métropoles, dont la Métropole européenne de Lille, et en a renforcé le rôle notamment en matière de mise en œuvre des politiques de mobilité. En effet, « *les métropoles reçoivent la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), de gestionnaire de voirie, de signalisation, d'abris de voyageurs, de parcs et aires de stationnement, ainsi qu'en matière d'espaces publics dédiés à tous modes de déplacement urbain et leurs ouvrages accessoires, de participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares, et enfin d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques. Elles peuvent en outre reprendre, par convention avec le département, la compétence en matière de routes départementales* »[9], comme cela sera le cas pour la MEL au 1er janvier 2017.

Ainsi, on remarque que les compétences de la MEL en matière de mobilité n'ont pas changé. Néanmoins, l'ajout des termes « aire de stationnement » et des « *espaces publics dédiés à tous modes de déplacements* » ont entrainé des transferts de charges avec les communes. Ainsi, 465 aires de stationnement qui ont été recensées par les communes, s'ajoutant aux 1000 aires de stationnement identifiées dans un précédent recensement. Ce transfert de compétence a posé des questions en termes de méthodologie. En effet, la loi ne donne aucune définition des aires de stationnement, laissant les critères d'éligibilité au transfert des biens à l'appréciation de la collectivité. De ce fait, une liste de critères a été établie : l'affectation à un équipement, l'état du terrain (aménagé ou en schiste), la réalisation des travaux par la MEL. L'analyse des services métropolitains a permis de considérer 90 aires de stationnement éligibles au transfert de

[8] Organisation de la mobilité en France, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 8 avril 2014, http://www.developpement-durable.gouv.fr/Volet-transport-de-la-loi-relative.html

compétences. Derrière ce transfert de compétence, un enjeu financier a été identifié. En effet, dans ce cadre, la commune est amenée à verser, annuellement, une somme à la MEL pour l'entretien des aires de stationnement. Une procédure similaire a été organisée pour les espaces publics dédiés à tous modes de déplacements.

Le passage au statut de métropole, effectif au 1er janvier 2015, et la redéfinition de certaines compétences invitent la métropole à envisager les questions techniques de voirie « *dans une vision plus large et fonctionnelle de l'espace public* »[9].

3) L'aire de stationnement, un objet urbain à définir

La nécessité de définir précisément cet objet présent dans l'espace public, mais souvent mal connu et donc mal identifié, vient du fait de l'inscription du terme « aire de stationnement » dans la Loi MAPTAM. En effet, la compétence « *parc de stationnement* » et devenue « *parc et aire de stationnement* ».

On l'a vu, avant le passage au statut de métropole, Lille métropole communauté urbaine (LMCU) était déjà compétente en matière de parcs de stationnement. Cette compétence comprenait les parcs en ouvrage, les parcs et aires de stationnement. Les travaux d'aménagement de ces derniers étaient affecté au budget « parc au sol » dans les lignes budgétaire de Lille Métropole. Les aires de stationnement avaient déjà fait l'objet d'une première définition lors d'un travail de stage (Manon SOUAMES, 2012).

Un parc au sol a été identifié comme un espace de stationnement de surface hors voirie, avec la présence effective ou éventuelle d'une barrière, avec une entrée et une sortie identifiée. Pour y accéder, l'automobiliste doit effectuer une traversée de trottoir, ou du moins quitter l'espace de circulation. Cette appellation regroupe tous les espaces de stationnement en surface hors voirie, mais que l'on distingue aujourd'hui de l'aire par la présence d'un dispositif de parcage (clôture, barrière, système de gardiennage…) (Pauline BUTEAUX, 2013). Un travail de stage (Aurélien DESBOTTES, 2013) avait permis d'identifier et d'effectuer un premier recensement de ces objets urbains. Toutefois, la connaissance restait lacunaire et la loi MAPTAM réclamait de compléter ces connaissances dans le cadre des transferts de charge à opérer. Ainsi, l'inscription de cette notion d'« aire de stationnement » dans la loi MAPTAM permettait d'éclaircir le rôle de chaque collectivité autour de ces objets urbains. En effet, le partage des compétences se révèle complexe et dépend de la propriété du sol, du statut gratuit ou payant du stationnement, du dispositif de paiement en place (horodateur ou barrière). Au vu des compétences déjà acquises par les métropoles (espace public et voirie, autorité organisatrice de la mobilité), l'inscription des aires de stationnement dans la loi relevait d'une simplification des rôles[10].

De ce fait, la délibération 15C0111 du 13 février 2015 concernant l'évolution des politiques de classement dans le domaine public routier métropolitain est venue préciser la définition des aires de stationnement : « Concernant les aires de stationnement, un travail de définition est en cours de finalisation dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique métropolitaine du stationnement engagée par le biais des délibéra-

[9] Délibération 15 C0111 concernant l'évolution des politiques de classement dans le domaine public routier métropolitain du 13 février 2015

[10] Amendement de l'article 31, alinéa 23, du projet de loi MAPTAM, présenté par M. DELEBARRE

tions n° 11 C 0815 du Conseil de Communauté du 8 décembre 2011 et n° 13 C 0204 du Conseil de Communauté du 12 avril 2013. A ce stade, il apparaît pertinent de considérer qu'une aire de stationnement est un espace de stationnement ouvert au public, non affecté à un usage spécifique (à titre d'exemple, l'offre de stationnement réalisée au titre du PLU lors d'une construction n'est pas une aire de stationnement), situé en dehors du domaine affecté à la circulation, sur lequel l'usager n'a d'autre raison de circuler qu'en lien direct avec le stationnement, réglementé ou non. »

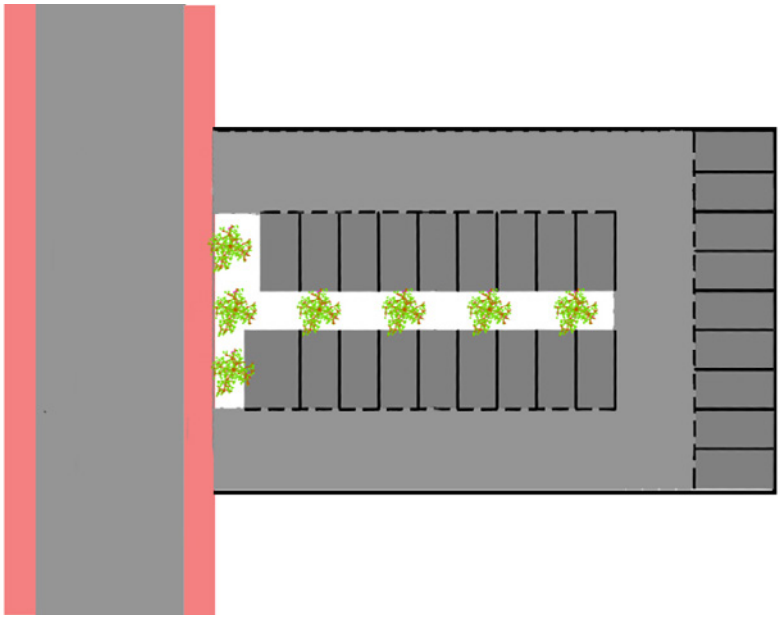


Illustration de principe d'une aire de stationnement

C] La politique du stationnement : le cas de la Métropole Européenne de Lille

Afin de rationaliser l'usage de la voiture individuelle, le stationnement est un levier s'inscrivant dans la logique de système, complémentaire avec l'ensemble des moyens de transport mis à la disposition des usagers dans le cadre des politiques de mobilité. En effet, les mesures prises dans le cadre des politiques de stationnement agissent sur la répartition modale des déplacements, la régulation et la limitation de la circulation locale et la valorisation de l'espace public.

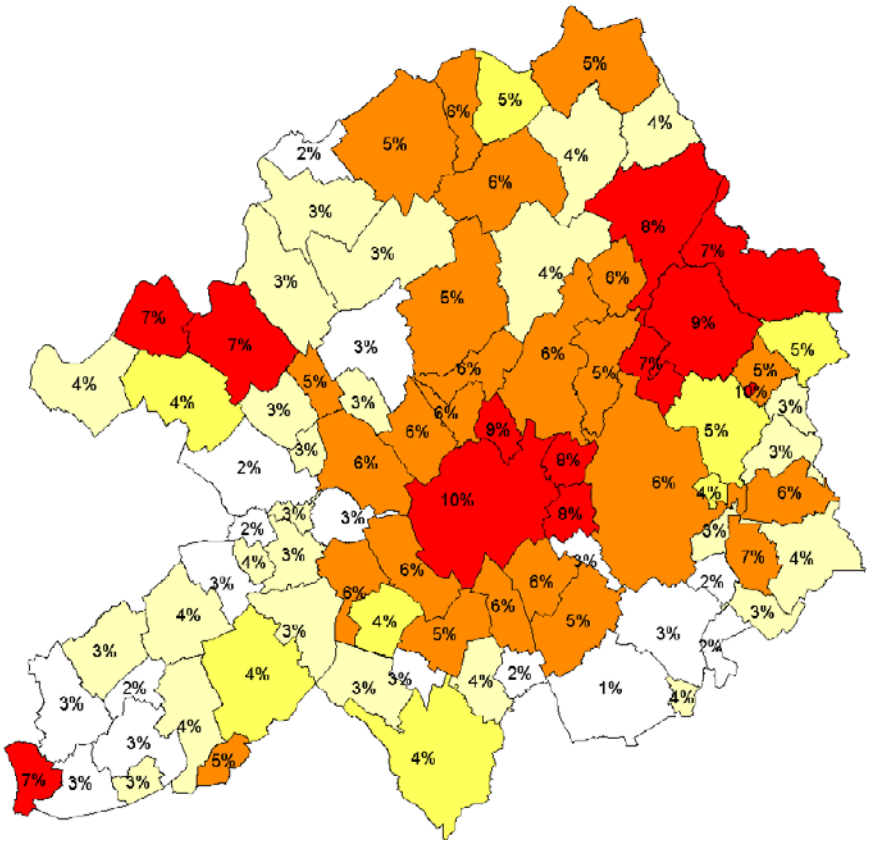
Le stationnement constitue en effet un maillon essentiel de la chaîne de déplacement et joue le rôle de vecteur de report modal. La voiture ne va pas totalement disparaître des agglomérations, toutefois, en fonction de la présence et la facilité à trouver une place de stationnement, et de la réglementation en vigueur à destination, le choix d'un mode alternatif à la voiture individuelle va être privilégié ou non. En complément, l'aménagement d'espaces de stationnement au droit des arrêts de transports en commun en périphérie et desservant le centre-ville de façon efficace doit permettre le report vers les modes alternatifs. Localement, la réduction de la circulation et de la place de la voiture, et notamment de la voiture stationnée, permet de valoriser les espaces publics et d'envisager un partage plus équitable de la rue au profit des modes alternatifs de déplacement.

De cette façon, les politiques de stationnement, en participant aux enjeux de mobilité, favorisent, à la fois, une organisation globale des déplacements à l'échelle du bassin de mobilité mais aussi la valorisation de

l'usage de l'espace public local[11].

1) Les objectifs de la MEL

Lors des enquêtes ménage-déplacement organisées par la MEL, on constate une augmentation de 35% du nombre de voitures sur le territoire entre 1987 et 2006. Parallèlement, on constate que ces véhicules restent stationnés 95 % du temps. Il y a donc de plus en plus de voitures, mais de moins en moins utilisées. Ce paradoxe accentue la problématique du stationnement et notamment sur l'espace public qui absorbe une grande partie de ces véhicules immobiles. Sur le territoire de la MEL, le stationnement en surface représente, selon les communes, entre 2% et 10 % de l'espace urbain. Ce pourcentage est d'autant plus fort qu'on se trouve dans le centre de la métropole : Lille, Roubaix et Tourcoing avoisinent les 10% ; tandis que des communes rurales ont un taux inférieur à 5%.



Le stationnement de surface dans l'espace public de la MEL
Source : CETE Nord Picardie, 2013

De ce fait, la création d'une nouvelle offre, et la forme des espaces de stationnement (sur voirie, en surface ou en élévation) sont soumises à différents enjeux. D'une part, la loi ALUR vise à limiter la consommation foncière et à protéger les terres agricoles dans les communes périphériques et rurales. D'autre part, dans les espaces urbains, les politiques de mobilité visent un partage de la rue et de l'espace public, où l'éviction de la voiture immobile constitue un levier important. En effet, les réflexions et les mesures prises viseront à « *réduire le nombre de places de stationnement en surface dans le but de récupérer de l'espace en faveur d'autres usages ou d'autres modes de déplacements* ».

Le PDU 2010>2020 précise que « *la politique de stationnement vise à améliorer le cadre de vie des habitants tout en*

[11] « Les objectifs et les actions du Plan de déplacements urbains 2010 > 2020 », Lille Métropole Communauté urbaine, approuvé en avril 2011, 182p

préservant, voire en améliorant le fonctionnement des secteurs concernés », dans une logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête de l'espace public. Ainsi, il s'agit d'organiser le stationnement des différentes catégories d'usagers.

La politique de stationnement fait le lien entre une vision stratégique liée aux enjeux de limitation de la consommation foncière et des politiques de mobilité menées sur le territoire, et les objectifs locaux, spécifiques au contexte urbain, portés par les communes. En effet, dans le cadre du PDU, elle s'inscrit dans un système organisant les déplacements à l'échelle du bassin de mobilité. Dans ce cadre, elle concoure aux objectifs de report modal et de limitation d'usage de l'automobile individuelle. De plus, les politiques de stationnement résultent de l'aménagement de l'espace urbain à l'échelle des territoires de proximité, s'adaptant au contexte et réclamant, dans certains cas, la création d'une offre publique de stationnement sur voirie ou hors voirie.

Ainsi, la politique du stationnement s'attache à deux aspects dans le but de parvenir au bon fonctionnement de la chaîne du stationnement : la conception et l'aménagement de l'offre nouvelle, et la gestion du stationnement, les deux étant liés.

En effet, le principe de chaîne de stationnement fait que chaque action entreprise (délimitation, installation, réglementation et gestion de l'espace public affecté au stationnement, aménagement et gestion des parkings publics hors voirie, établissement et gestion des conventions de mise à disposition de parkings privés mutualisés) a des conséquences à l'échelle locale et à l'échelle métropolitaine.

La mise en œuvre et la coordination de cette politique n'est possible que par la mise en place d'un partenariat entre la MEL, agissant en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, compétente en matière d'aménagement des espaces de stationnement public, et les maires détenant le pouvoir de police de la circulation et du stationnement.

2) Le stationnement, droit ou service ?

Le stationnement est perçu comme un droit. Or, le stationnement est un service rendu aux usagers dans le sens où il autorise à stationner leur véhicule particulier sur l'espace public. Cependant, ce service n'est pas gratuit : il a un coût pour la collectivité, que ce soit lors de la création de l'offre ou ensuite, dans sa gestion. Lorsqu'il est réglementé, l'usager participe lui aussi directement à son financement. Du point de vue de l'usager, ce service est régi par trois critères : la disponibilité, la proximité et la sécurité, qu'il s'agit de prendre en compte dans les politiques de stationnement.

La disponibilité est jugée selon la facilité d'accès aux places de stationnement, qu'elles soient publiques ou privées. Celle-ci se mesure en fonction du taux d'occupation du stationnement public et du nombre de places disponibles à destination, à un moment donné. En effet, ce critère a un impact sur le report modal des actifs, l'activité économique des commerces, et sur la mobilisation de l'offre privée.

La proximité est une notion complexe à définir puisqu'elle dépend de plusieurs critères : le type d'usager,

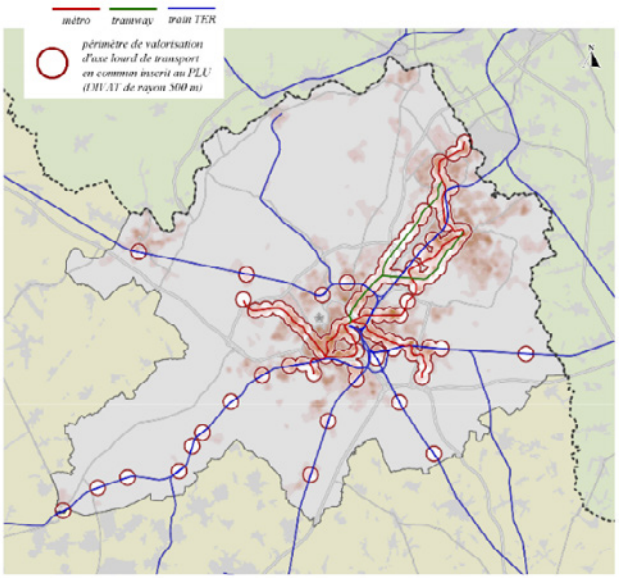
sa destination et sa durée de stationnement. En effet, l'appréciation de la proximité est différente pour un riverain, qui voudra se garer à moins de 100 mètres de chez lui, que pour un visiteur, qui sautera de sa voiture pour aller dans un commerce ou un actif qui stationnera toute la journée.

Enfin, le critère de sécurité concerne à la fois le véhicule et l'automobiliste devenant piéton. La voiture est un bien privé que son propriétaire préfère surveiller. Cela se remarque notamment lorsqu'elle stationnée sur l'espace public dans les secteurs résidentiels, elle sera devant le domicile ou au plus proche, et parfois indépendamment de la possibilité de stationner sur la parcelle par absence d'espace de stationnement ou par usage détourné du garage. D'autre part, l'aménagement d'espaces de stationnement agréables, c'est-à-dire éclairés, proposant une ambiance ou une qualité architecturale, est aussi un facteur important qui favorise ou non le report des véhicules vers ces lieux.

3) A chaque usager, une réponse des politiques de stationnement

a) Pendulaires

Est considérée comme pendulaire la personne qui cherche à stationner son véhicule à proximité de son lieu de travail ou d'études. Il vient travailler dans le centre-ville chaque jour, il y stationne de façon prolongée. Les politiques de stationnement et de mobilité visent à dissuader son stationnement. En fonction de la qualité de la desserte en transport en commun (une expression dont la définition n'est pas donné par la loi et qui est donc à l'appréciation de la collectivité en charge du PLU et des politiques de mobilité), le report modal doit être privilégié dans l'aménagement de l'offre de stationnement. En effet, le stationnement pendulaire à destination doit être découragé, notamment dans les disques de valorisation des transports collectifs (DIVAT), qui correspondent à un rayon de 500 mètres autour des arrêts de tram, de métro et des gares. La gestion du stationnement à destination se fait par les normes de stationnement instaurées dans le Plan local d'urbanisme intercommunal, mais aussi par une réglementation du stationnement empêchant les voitures ventouses d'occuper l'espace public toute la journée.



Les disques de valorisation des axes de transports : un périmètre de 500 mètres autour des stations de métro, tramway et bus pour favoriser la densité et décourager l'usage de la voiture individuelle.

Les parcs relais, situés en périphérie de l'agglomération, sont à valoriser pour favoriser l'intermodalité, encourager l'usage des transports collectifs en ainsi limiter l'usage de la voiture en centre-ville. Or la métropole est propriétaire de parcs en ouvrage dont l'utilisation souvent médiocre pose plusieurs questions : leur localisation et leur accessibilité, la qualité de ces bâtiments souvent désertés par leurs usagers, et enfin, leur gestion et de l'harmonisation de la réglementation et de la tarification du stationnement sur voirie et hors voirie.

En effet, malgré la présence d'un parc en ouvrage à proximité de leur destination, les automobilistes auront plutôt tendance à se garer dans la rue, risquant une amende (17€ dans le cas d'un dépassement de la durée de stationnement fixée par la réglementation ; 135€ quand il s'agit d'un stationnement très gênant). La question du contrôle est alors sous-jacente à ces comportements. En effet, un passage régulier sera plus dissuasif et participera à libérer l'espace public des voitures dites ventouses.

b) Visiteurs/chalands

Le visiteur est la personne qui cherche à stationner son véhicule pour un motif autre que son lieu de travail ou d'étude (achats, loisirs, démarches administratives, déplacements professionnels, …), et qui n'est pas résident. La durée de stationnement est relativement courte, souvent inférieure à trois heures.

La réglementation par du stationnement payant ou du stationnement à durée limitée vise à favoriser la rotation des véhicules sur une courte (30 minutes) ou une moyenne durée (1 heure 30 ou 2 heures) et ainsi participe au dynamisme économique et commercial de ce secteur.

La rotation permet qu'une place serve à plusieurs voitures dans la journée. De cette manière, la réglementation augmente la capacité sur le périmètre de son application. A offre constante, sans consommer plus d'espace urbain, le nombre de véhicules stationnés sur une place dans la journée varie en fonction de la limitation de la durée de stationnement et du contrôle effectué sur le secteur concerné.

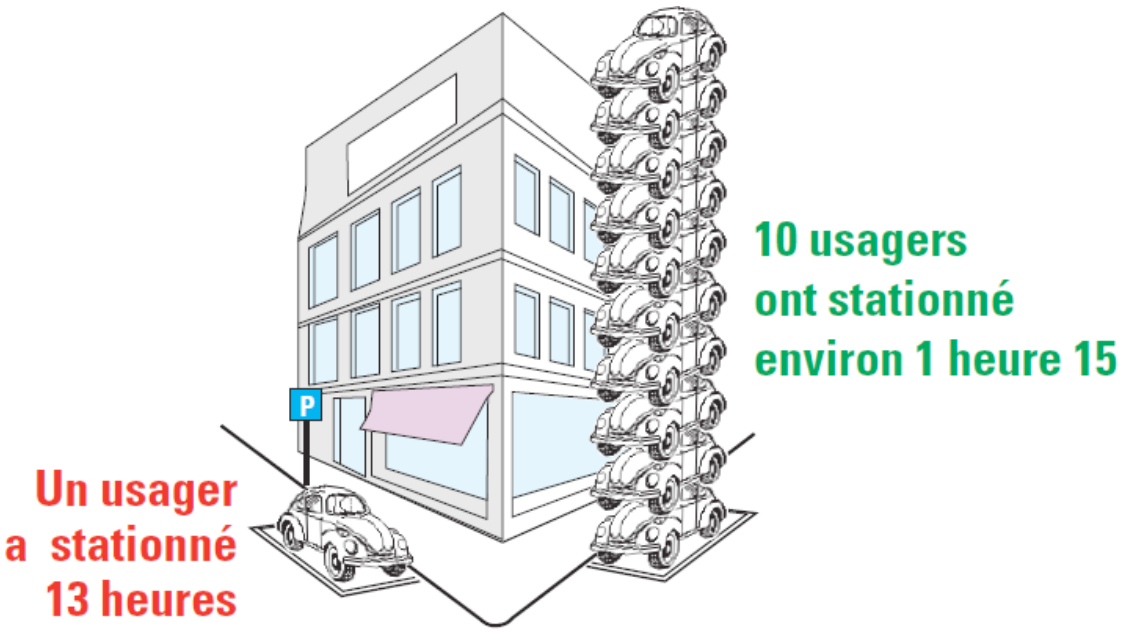


Illustration de la rotation du stationnement permise par la mise en place d'une réglementation

c) Résidents

Est considérée comme résident la personne cherchant à se stationner à proximité de son lieu de résidence. Comme évoqué précédemment, la question de la proximité reste alors à définir : quelle distance le résident est-il prêt à parcourir entre sa voiture et son domicile ?

Les politiques de stationnement favorisent le report des véhicules des résidents vers l'offre privée. Toutefois, dans certains quartiers, notamment les anciens quartiers ouvriers très présents dans la métropole, l'offre privative est inexistante et les riverains stationnent sur voirie. Dans le cas d'un stationnement réglementé, une tarification préférentielle permet de les amener à se garer dans la rue voire dans les parcs en ouvrage. Dans les secteurs proches d'infrastructures lourdes de transport en commun telles que le métro ou le tramway, favoriser le stationnement des riverains en journée leur permet d'utiliser les transports en commun. Toutefois, ces mesures ne doivent pas encourager la surmotorisation des ménages en aménageant une offre surabondante. En effet, la création et la gestion de l'offre de stationnement, existante ou nouvelle, doivent « prendre en compte l'existant, son état d'occupation et son fonctionnement afin de l'optimiser avant de s'engager dans des projets de construction d'une nouvelle offre. »

Diverses formes et réglementations existent pour répondre à la fois aux enjeux globaux fixés par la MEL et aux besoins des différents usagers du territoire. Le choix entre les actions sur le stationnement public ou privé ; sur la création d'offre sur voirie, en surface ou en ouvrage ; la gestion (gratuit, payant ou à accès contrôlé) est fait par la MEL et les communes, en fonction de plusieurs critères : le contexte urbain, l'occupation du secteur (saturation et type d'usagers), l'échelle à laquelle s'inscrit le projet en terme de mobilité.
Il en est de même pour les objets urbains particuliers que sont les aires de stationnement. En effet, la MEL a mis en place depuis 2011 une procédure visant à analyser l'opportunité de création de ces espaces de stationnement sur son territoire afin de contrôler la création d'offre de stationnement dans une vision stratégique et métropolitaine.

4) Procédure d'opportunité de création d'aires de stationnement

Une aire de stationnement peut être un objet conçu de façon autonome, ne s'intéressant qu'au fait de stocker un maximum de véhicules. En effet, dans une conception strictement technique, les principes d'aménagement qui régissent cet espace sont édictés à partir de la voiture et de ses caractéristiques dimensionnelles et à des contraintes de manœuvre, selon les normes NFP 91-100, et pourrait s'appliquer quel que soit le lieu où l'on se trouve. En résumé, on peut citer :
« *Pour donner une explication du parking selon les critères stricts de l'ingénieur, disons que la voiture fait telle taille et qu'elle est garée sur un espace de dimensions prédéterminées, avec un angle de virage prévisible et que les rampes et les niveaux ne doivent pas dépasser une certaine déclivité.*»

Les parcs au sol peuvent aussi être un objet dont la taille et la localisation sont définies par le budget que la collectivité peut lui allouer. On pourrait alors faire le calcul suivant : avec un budget de 1,5 millions d'euros par an, un objectif de coût travaux porté à 3400 euros la place, on pourrait définir un nombre de

[12] In HENLEY (Simon), « L'architecture du parking », Parenthèses, Marseille, 2007, p12

places réalisables sur le territoire.
Dans une vision métropolitaine, afin de contrôler la consommation foncière dédiée au stationnement et la réalisation anarchique d'aires de stationnement sur le territoire selon la seule volonté des maires des communes, la délibération 11C0815 du 8 décembre 2011, relative à la mise en œuvre d'une politique communautaire du stationnement, instaure une procédure de traitement des demandes de création des aires de stationnement et définit des critères d'opportunité de réalisation.

Cette procédure se déroule en trois temps.
La commune adresse une demande de création d'aire de stationnement à l'élu en charge du stationnement et des parkings. Cette demande accompagnée de quelques informations concernant le projet qu'elle envisage : parcelle(s) identifiée(s) pour la réalisation, zonage au Plan local d'urbanisme, nombre de places envisagée, offre et gestion du stationnement sur le secteur, … est traitée par la direction Mobilité de la MEL.

Un avis d'opportunité est rendu par l'élu en charge du stationnement, au regard de différents critères d'analyse, fixés, par délibération, selon les objectifs inscrits au PDU 2010>2020 :
- La compétence métropolitaine concernée (parcs de stationnement, voirie, urbanisme, transports). Les aires liées à des usages particuliers (lycée, collège, équipement municipal par exemple) ne sont pas financés par la Métropole Européenne de Lille ;
- La faisabilité technique et règlementaire (PLU, servitudes) ;
- Le dimensionnement de l'aire de stationnement, en fonction du besoin. Ce besoin est évalué au regard de l'occupation et du fonctionnement de l'offre existante et future dans la zone d'influence de l'aire de stationnement.
- La localisation du parc de stationnement par rapport au besoin identifié ;
- Le mode de gestion du stationnement dans l'environnement du projet, son évolution envisagée, et les moyens de contrôle mis en œuvre ;
- L'intégration urbaine et paysagère du projet ;
- Le coût total de l'aire de stationnement (acquisitions foncières, démolition et dépollution éventuelles, travaux, selon le principe envisagé précédemment).

Au regard de ces critères, trois types d'avis peuvent être rendus :
- Les conclusions de l'étude peuvent aboutir à un avis défavorable ;
- L'avis peut être favorable sous réserve des conditions d'acquisition du foncier ou de la faisabilité technique qui sera vérifié par les services de la voirie ;
- Enfin, si l'avis est favorable, le projet est inscrit et priorisé dans le schéma directeur de réalisation. Son inscription est validée politiquement puis il est inscrit dans le plan pluriannuel de réalisation des parcs et aires de stationnement.

Cette procédure vient créer une offre répondant aux besoins des usagers, selon la jauge estimée après études de la demande et selon le contexte urbain dans lequel il est envisagé de l'implanter. De plus, elle intègre les aires de stationnement dans les politiques de mobilité, soit en les intégrant à une chaîne de déplacement spécifique au territoire dans lequel elle est implantée, soit en permettant une reconquête de l'espace public par le report de véhicules stationnés sur voirie vers ces aires de stationnement.

Mise en oeuvre et "amélioration nécessaire"

Après l'émission de cet avis, la demande est alors transférée à la direction espaces publics et voirie, à la fois maitre d'ouvrage, disposant des budgets, et maitre d'œuvre réalisant les aires de stationnement. Le projet est réalisé selon les possibilités techniques du site et selon les recommandations faites dans le cadre de l'étude d'opportunité (dimensionnement, intégration paysagère, implantation des arceaux vélos, …).

En reprenant les critères énoncés dans la délibération, on remarque que deux d'entre eux peuvent aujourd'hui être approfondis : le coût global du projet et son intégration urbaine et paysagère. En effet, actuellement, dans les avis d'opportunité, on étudie le contexte, on détermine les potentiels futurs usagers de cette nouvelle offre et on définit un besoin.

Néanmoins, suite à la loi MAPTAM, l'évolution de la compétence « parcs et aires de stationnement » engage la MEL à acquérir des parcelles et éventuellement détruire le bâti implanté dessus, dans le but de réaliser des aires de stationnement ; les communes ne pouvant plus justifier l'achat au titre d'une coméptence qui ne leur appartient plus. D'après un travail mené à partir des coûts des anciennes opérations, il s'avère que les coûts d'acquisition, bien que très variables, sont souvent deux fois plus élevés que les coûts travaux ; il en est de même pour la démolition. Ainsi l'état de la parcelle devient un critère à définir de façon précise de sorte à répondre aux besoins sur certains secteurs, tout en s'assurant de la réelle opportunité de réaliser du stationnement sur un foncier, rare et coûteux, qui pourrait accueillir d'autres opérations de densification (logements, équipements, …). De plus, si la MEL doit assurer le portage financier de l'ensemble de l'opération, cela peut entraîner une diminution des réalisations d'aires de stationnement. En effet, au regard des coûts d'acquisition du foncier et des démolitions à envisager, le coût de revient à la place est parfois équivalent à celui d'un parc en ouvrage, estimé entre 12 000 et 15 000 €.

La participation des communes, dans la limite de leurs compétences, est alors une piste à explorer et à faire porter politiquement par les élus métropolitains.
Concernant la question de l'intégration urbaine et paysagère des aires de stationnement, ce critère peut également être approfondi en favorisant le travail en transversalité.

Conclusion

En trente ans, les lois LOTI (1982), ALUR (2000) et MAPTAM (2014) ont précisé les objectifs des politiques de mobilité. Aujourd'hui, essayant de renverser une situation créée après la Seconde Guerre mondiale, elles visent le partage de la rue entre les différents modes de déplacement au détriment de la voiture individuelle dont la diminution de la part modale dans les villes est un objectif essentiel. Ainsi, le stationnement devient un levier pour, d'une part, reconquérir l'espace public (place publique, largeur des voies et des trottoirs, …) et d'autre part, limiter l'usage de l'automobile par la réglementation du domaine public et la création d'une offre relocalisée.

Ainsi, la création d'une offre de stationnement, en surface ou en ouvrage, appartient à ce système des politiques de mobilité de la MEL. En jugeant de l'opportunité de leur localisation au regard du besoin et du contexte urbain via la procédure d'opportunité de création d'aire de stationnement, la MEL a une vision stratégique de ces espaces publics de stationnement. Les différentes études réalisées montrent que ces espaces, en théorie, exclusivement dédiés à la voiture, deviennent des lieux stratégiques où les enjeux en termes d'usagers, de temporalités, de renouvellement urbain et de modes de déplacement se recoupent et permettent d'envisager une autre approche dans la conception de ces espaces de stationnement. En effet, « c'est par l'étude élargie de la stratégie urbaine, des spécificités de l'espace bâti et des modes de déplacements, qu'il soit lié à la desserte résidentielle ou à des parcours commerçants, que doit être pensé l'acte de se garer » . Ainsi, la modification de la pratique des villes passe par la détermination de la place de la voiture en ville et donc par la conception des espaces publics en portant une attention particulière à la situation, aux services disponibles et à la qualité architecturale, urbaine et paysagère de ces lieux de halte que sont les parcs en ouvrage et les aires de stationnement.

II] Les formes des espaces de stationnement

Les espaces de stationnement sont des espaces, bâti ou non ; ils peuvent être situés sur voirie ou en dehors du domaine affecté à la circulation. Pour ces derniers, auxquels nous nous intéresserons plus particulièrement par la suite, ils possèdent une entrée et une sortie identifiées qui nécessite une traversée de trottoir pour y accéder. Cette définition intègre donc les aires de stationnement et les parcs en ouvrage. Cette définition donne aux espaces de stationnement un statut particulier. A la fois, espaces dédiés à la voiture et donc, d'une certaine manière, affiliés à l'espace de circulation, ils en sont pourtant extraits pour venir s'implanter dans un contexte urbain particulier.

Cette complémentarité entre le bâti et les voies intéresse les réflexions d'Antoine Brès. Nous verrons que l'architecte nous amène à reconsidérer les espaces de stationnement, les transformant en halte urbaine, que les différents usagers habitent, de façon simultanée ou non. Cette approche permet de repenser à la fois l'inscription territoriale de ces haltes, en interrogeant leur localisation, leur capacité et leur forme au regard de la morphologie urbaine, des besoins et des usagers identifiés à proximité du site choisi ; mais également à imaginer les pratiques et les usages pour faire de ces haltes des lieux de vie appropriés par les usagers. Ainsi, les espaces de stationnement ne sont plus monofonctionnels, mais deviennent un élément qui participe à la restructuration de l'espace public à toutes les échelles, et donc plus largement, aux objectifs des politiques de mobilité.

A partir de cette notion de halte, on cherche à identifier les caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères qui participent à la conception des espaces de stationnement. Dans un premier temps, il s'agit de s'intéresser aux parcs en ouvrage. En effet, ils témoignent du changement de perception des concepteurs envers ces objets urbains depuis les années 1990. Jusque-là non intégrés dans le tissu urbain, décriés pour les ambiances lugubres et l'insécurité qui y régnaient, les parcs en ouvrage constituent aujourd'hui une entrée de ville, un lieu d'intermodalité pour les usagers et parfois un bâtiment de services. Ils sont ainsi passés du statut de garage à celui de halte urbaine, proposant diverses aménités. L'état bâti de ces lieux urbains donne de la lisibilité aux détails architecturaux et permet de mettre en exergue les caractéristiques spatiales de la halte.

Les projets de parcs en ouvrage seront analysés au regard d'une première grille de lecture qui regardera le contexte politique au regard de la commande et du type de parc en ouvrage, la situation géographique et son intégration urbaine, la place des différents modes de déplacement et le rapport des modes actifs avec la voiture.

Eléments d'analyse\ Parcs étudiés	Parc Avenue de Chartres à Chichester	Park + Jog à Salford	Parc des Célestins à Lyon
Contexte politique			
Situation géographique et intégration urbaine			
La place du piéton			
La place des cyclistes			
La place de la voiture			
Rapport modes actifs/ Voitures			

Cette grille sera également appliquée, dans un deuxième temps, aux réalisations d'aires de stationnement de la MEL. En effet, il s'agit par la suite de porter un regard critique sur les réalisations métropolitaines en vue de reconsidérer ces espaces, dans un processus de transformation des perceptions identique à celui opéré pour les parcs en ouvrage, afin qu'ils deviennent plus qu'un lieu de stockage, une halte urbaine.

A] Les espaces de stationnement comme interface entre réseaux et territoire

En tant qu'architecte, on peut considérer que la ville se construit à partir des espaces bâtis qui accueillent les fonctions urbaines que sont le logement, les services, les équipements publics, ... Cette vision partielle nous oblige à voir les voies et les espaces libres en creux pour y apposer des fonctions liées au cadre de vie, aux transports, au stationnement, et ainsi valoriser et accéder au bâti. De ce fait, à l'instar des réflexions portées par Ildefonso Cerda, il s'agit aujourd'hui d'inverser ce regard et de penser la ville par ses vides et plus particulièrement de « *partir plutôt des mobilités pour interroger leur inscription spatiale* »[14].
Selon Antoine Brès, cette vision permet de ne plus opposer les réseaux au territoire, mais bien de les considérer comme un système où « *il n'y a pas de réseaux sans lieux, ni de territoire sans réseaux* »[15]. Ainsi, cela permet de redéfinir la notion de forme urbaine dans un rapport de complémentarité entre la morphologie des voies et celle du bâti, soit, pour reprendre les termes employés par Ildefonso Cerda, entre les formes de l'établissement et celle du mouvement, les formes de l'habitabilité et celles de la viabilité[16] .

Partant de ce principe de complémentarité des formes de l'établissement et du mouvement, on peut alors s'interroger sur le statut des espaces de stationnement dans cette relation. Sont-ils assimilés à des lieux du mouvement alors que les véhicules y sont laissés immobiles pendant un temps indéterminé ? Sont-ils des lieux d'établissement sans être un lieu de destination en soi ?

De façon plus générale, des recherches ont été engagées pour interroger l'articulation entre formes urbaines et mobilité. Dans ces travaux, le réseau viaire apparait comme un objet d'étude en soi, prenant entièrement part à l'espace urbain et même aux territoires qu'il traverse, notamment parce que l'automobile reste le mode de déplacement de référence. En effet, dans les politiques de mobilité actuelles, il s'agit de l'articuler avec les autres modes de déplacements et notamment avec le mode piétonnier, second mode de déplacements et mode privilégié de l'intermodalité.

1) Les lieux de halte comme interface entre réseaux et territoire

Parmi ces travaux, celui d'Antoine Brès identifie trois caractéristiques des voies qui conditionnent l'interface[17] entre réseau et territoire. D'abord, il reprend le terme d'adhérence employé par Georges Amar pour qualifier les mouvements que la voie accueille au droit des territoires situés sur ses rives. Ensuite, il redéfit le terme de halte, c'est-à-dire l'arrêt représentant le point d'adhérence des différentes formes de déplacements qui empruntent une voie et l'une des conditions de sa riveraineté. Ce troisième terme, riveraineté, est développé par Antoine Brès dans ses travaux de recherche et qualifie « *l'intensité des interactions entre une voie et les territoires qui la bordent, à partir du degré d'inscription sur ses rives des pratiques de mobilité qu'elle accueille* »[18] .

Le degré d'adhérence au territoire d'une voie se mesure selon une échelle allant d'une adhérence discontinue à une adhérence continue. La première, appelée terminale, constitue le modèle de l'origine-desti-

[14] BRES (Antoine), « A la rencontre des réseaux et des territoires : figures discrètes de l'urbain », MétisPresses, 2015, p27-28
[15] Idem, p28
[16] Idem, p29
[17] Le terme interface peut être entendu ici au sens géographique du terme, c'est-à-dire une zone de contact entre deux espaces géographiquement distincts
[18] Idem, p36

nation, tel que le transport aérien. De l'autre côté de cette échelle, on trouve l'adhérence longitudinale et continue, où l'on retrouve la marche « *qui permet de changer de destination ou d'en inventer de nouvelles à chaque pas* »[19]. Dans ce système, l'adhérence du déplacement automobile est différente selon les possibilités de stationnement sur les rives des voies que les véhicules traversent. En fonction de la situation territoriale et urbaine de la voie, l'aire de stationnement peut proposer une adhérence terminale, dans le cas d'une aire de repos d'autoroute ; ou une adhérence longitudinale lorsque du stationnement longitudinal est proposé. Ainsi, on constate que la notion d'adhérence est essentielle pour donner une « *description topologique des lieux d'interface entre mobilités et territoire* »[20]. A une échelle locale, la micro-adhérence des cheminements piétonniers et du stationnement automobile caractérisent l'interface entre les lieux de l'auto-mobilité et ceux dédiés aux piétons.

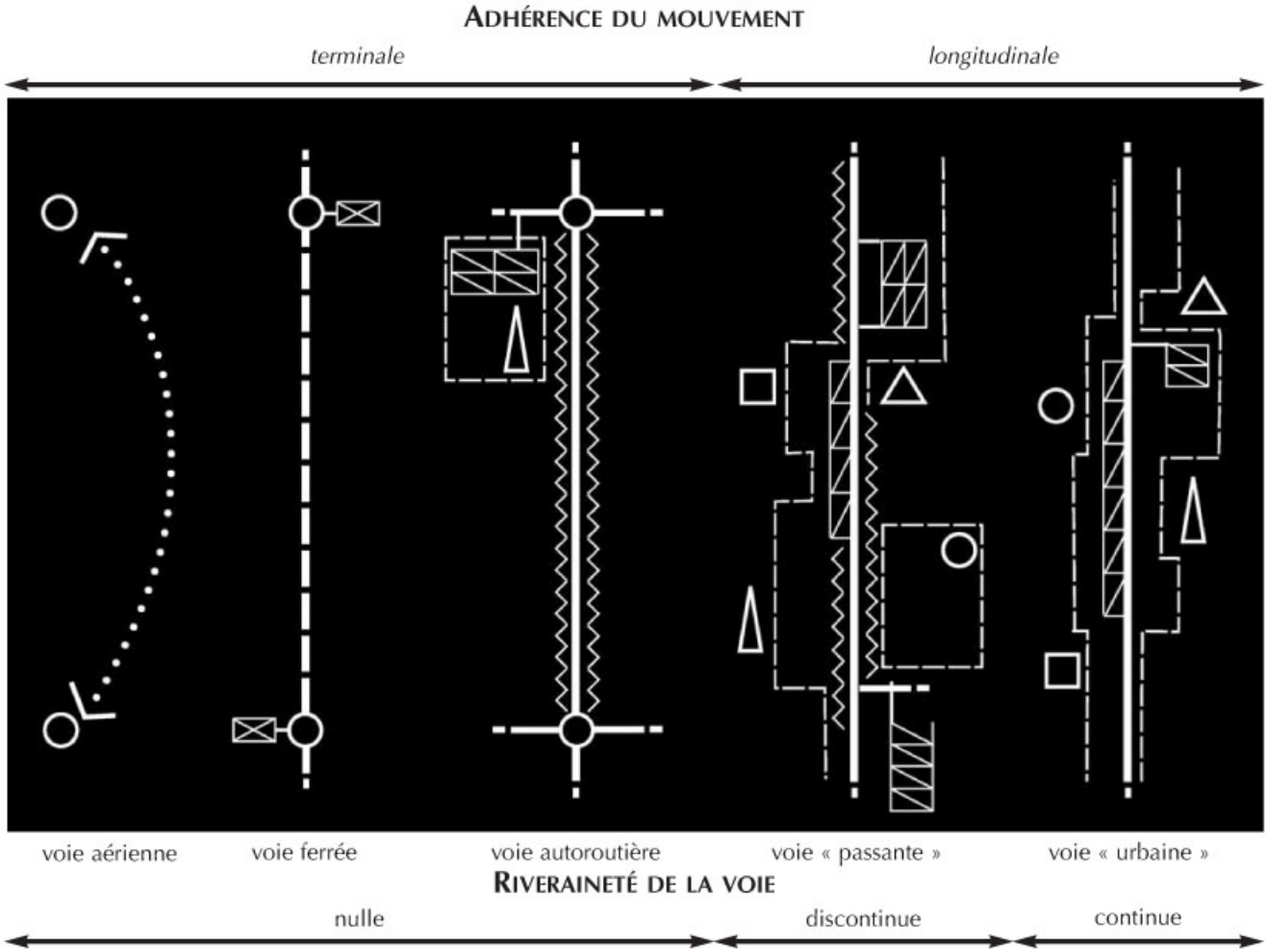


Illustration de l'échelle d'adhérence des différents modes de transport et les types de halte associés
Source : BRES (Antoine), « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines. », Flux 4/2006 (n° 66-67), p. 87-95, www.cairn.info/revue-flux-2006-4-page-87.htm

Ainsi les lieux de halte deviennent les interfaces correspondant à chaque moment et chaque type d'adhérence que peut proposer une voie démontrant l'influence réciproque que peuvent avoir les réseaux et leur contexte tout au long de leur traversée.

Enfin, la notion de riveraineté permet de comprendre la dynamique de développement urbain spécifique à la voie qui doit être différencié du degré d'urbanisation des territoires qu'elle traverse. En effet, la

[19] Idem, p36
[20] Idem, p39

riveraineté détermine les qualités relatives aux services et aux commodités que la voie offre. Ainsi, bien que densément urbanisé, une voie peut proposer une riveraineté faible ou nulle lorsqu'elle ne propose ni commerces, ni équipements publics.

Ces différentes notions permettent de qualifier la halte comme un lieu et un moment privilégié de l'interface mouvement-établissement. Elle participe alors à la « *coproduction du circuler et de l'habiter, à toutes les échelles de temps et de territoires (mobilités résidentielles, quotidiennes, ect.)* »[21]

2) Les typologies de halte

On l'a vu, la halte est un point d'adhérence du mouvement, quel que soit le mode de déplacement. C'est aussi une condition de la riveraineté d'une voie. Cela nous amène à considérer des typologies relatives à son rôle d'interface. En effet, elles appartiennent à un schéma où elle est à la fois la phase finale d'un mouvement mais également à un territoire.

Trois variables doivent être prises en compte pour définir les typologies de halte : le rapport de la halte à la voie qui accueille le mouvement peut être associé ou dissocié ; le rapport de la halte au territoire environnant peut être intégré ou ségrégé ; enfin les caractéristiques propres au lieu de halte.

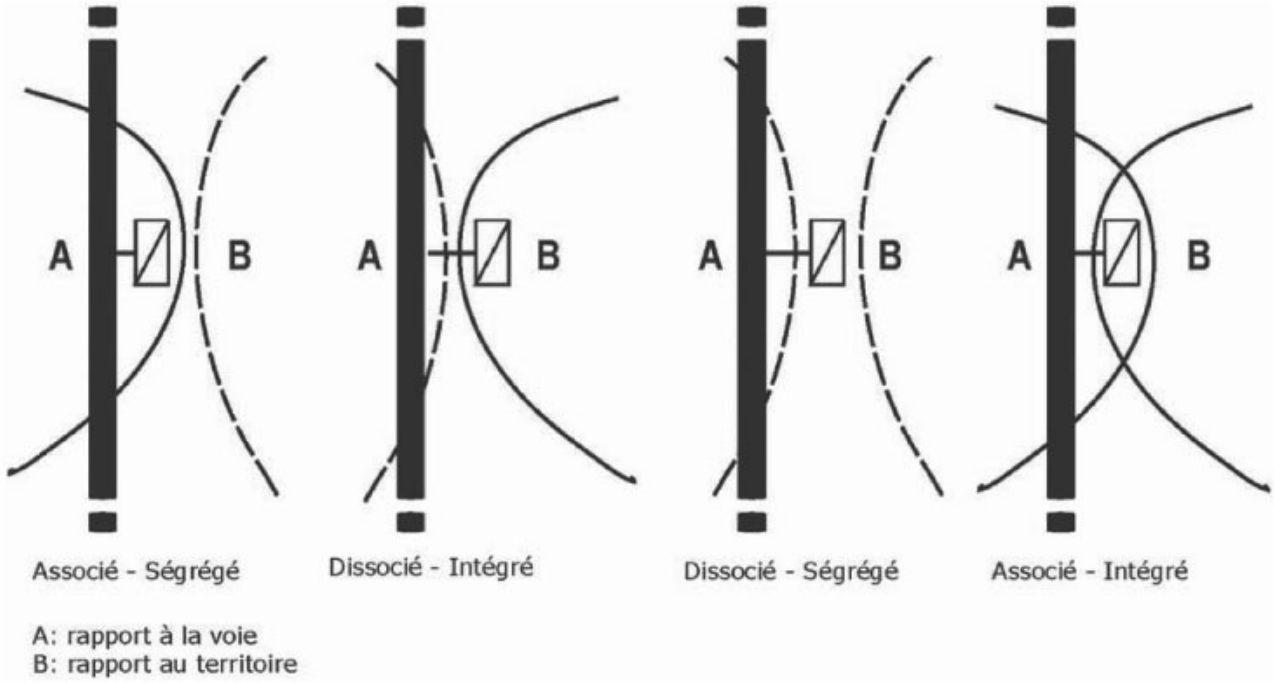


Illustration des différents types de halte identifiés par Antoine Brès
Source : BRES (Antoine), « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines. », Flux 4/2006 (n° 66-67), p. 87-95, www.cairn.info/revue-flux-2006-4-page-87.htm

[21] Idem, p36

Ces rapports de la halte à la voie et au territoire permettent de s'intéresser à la question de la conception de ces lieux de halte et notamment des espaces de stationnement. En effet, il faut à la fois les considérer d'un point de vue exogène, c'est-à-dire depuis l'extérieur, en considérant leur inscription dans le contexte urbain ou plus largement dans le territoire (accessibilité, visibilité, architecture et paysage). D'autre part, il s'agit de questionner ces lieux de halte d'un point de vue endogène et étudier leurs caractéristiques intrinsèques : quels sont les usages (collectifs ou individuel, polyvalent ou dédié à une fonction urbaine) ? Quelle est la capacité d'accueil ? Quelle morphologie correspond le mieux au besoin (aire de stationnement ou parc en ouvrage) ? Quel est le statut de cet espace public (public ou privé, gratuit, réglementé ou payant, …) ?

L'observation des lieux de halte, et notamment les espaces de stationnement, montre leur privatisation progressive. En effet, le stationnement est généralement pris en charge par les fonctions urbaines (commerces, activités, logement). La ville offre une lecture binaire de la répartition entre les lieux du mouvement, d'une part, les espaces de circulation. Ces derniers relèvent des compétences des collectivités territoriales, tandis que les lieux de halte automobile que sont les espaces de stationnement, relèvent des obligations des opérateurs privés[22].

Cette privatisation des lieux de halte est liée au règlement du PLU qui engage généralement les opérateurs à réaliser un nombre de places fixé par le règlement selon l'activité que les bâtiments accueilleront. Jusqu'au 1er janvier 2015, la participation pour non-réalisation d'aire de stationnement (PNRAS), introduite par la circulaire n° 78-163 du 29 décembre 1978, permettait, en dernier recours[23], de ne pas réaliser d'aire de stationnement en cas d'impossibilité de satisfaire aux obligations en matière de stationnement[24] Il pouvait alors être exigé du bénéficiaire d'une autorisation de construire, une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement pour répondre aux besoins créés par le projet. Toutefois, sa suppression au 1er janvier 2015 semble d'une part poser problème en termes de renouvellement et de dynamisme des centres anciens notamment lors de la création de nouveaux logements par division de logements existants réclamant la création de places supplémentaires, où le permis pourrait être refusé. D'autre part, cette nouvelle disposition accentuera également le caractère privé des aires de stationnement. En obligeant les promoteurs à réaliser les places de stationnement correspondant, l'offre hors voirie des aires de stationnement deviendra essentiellement privée dans les nouvelles opérations.

3) Le mode piétonnier dans les lieux de halte

« *Depuis quelques années, de nombreuses politiques urbaines tentent d'"urbaniser" le mouvement, en lui aménageant une place pensée en cohérence avec l'organisation du tissu urbain dans toute sa variété, par exemple par des gestions du stationnement sélectives et diversifiées, par des politiques d'aménagement des espaces de transport (gares, station, parkings). L'importance croissante accordée aux complexes d'échanges au sein des systèmes de transports correspond, elle-aussi, à la nécessité de mieux en mieux concevoir et gérer les lieux de transport, non comme de simples prélèvements sur l'espace urbain consacré aux flux mais comme de vraies articulations urbaines* ».

[22] Idem, p48

[23] C'est-à-dire si le pétitionnaire ne pouvait construire le nombre de places requises sur le terrain d'implantation du projet ou sur un terrain situé dans l'environnement immédiat, et, s'il ne pouvait acquérir des places dans un parc privé ou obtenir une concession dans un parc public.

[24] Question écrite n° 15274 de M. René Danesi (Haut-Rhin - UMP), publiée dans le JO Sénat du 19/03/2015 - page 591

Dans cette citation[25], George Amar identifie bien le changement de regard qui s'est opéré autour des lieux de halte liés aux infrastructures de transport, qui sont devenues de réelles interfaces entre les réseaux et le territoire. Ils deviennent alors des « complexes d'échanges » où les usagers changent de modes de déplacement. Si l'on reprend l'exemple du stationnement, on remarque qu'il est le support d'un ancrage local. Toutefois, les aménagements dans les espaces de stationnement ne laissent que peu d'espaces aux modes actifs et notamment à la marche qui est la condition de l'articulation des transports à l'espace urbain[26] puisqu'elle représente près de 46% des déplacements intermodaux.

Dans les années 1970, on a considéré que les voitures étaient dangereuses pour les piétons et que les différents flux d'usagers devaient être dissociés dans l'espace public, laissant un espace considérable pour la voiture. Pourtant, d'après Sonia Lavadinho, le séjour piéton augmente l'urbanité d'un lieu alors que le stationnement des véhicules stérilise l'espace public. Toutefois, il ne s'agit pas de se débarrasser de l'automobile mais de « *tirer parti pour les usages surtout collectifs qu'elle peut assurer […] et les dynamiques que ces usages peuvent enclencher dans certains espaces* » . Ainsi, aujourd'hui, dans une logique inverse au mouvement moderne, on remarque que les activités urbaines se trouvent là où piétons et voitures se rencontrent. Cette ubiquité existante des voitures et des piétons dans les lieux de halte doit alors être prise en compte dans l'aménagement des espaces publics.

De plus, les réflexions menées par Sonia Lavadinho et Antoine Brès se rejoignent pour acter le fait que la richesse des opportunités, des synergies, des expériences procurées ou favorisées par nos déplacements doit guider le choix de la localisation et l'aménagement interne des lieux de halte. Ces réflexions nous amènent à penser les espaces de stationnement comme des hubs de vie que ce soit à l'échelle d'un quartier, en lien avec les activités et services auxquels il donne accès ; ou même à l'échelle de l'objet lui-même qui possède des qualités urbaines propres. En effet, malgré l'usage exclusif par le stationnement, cet espace laisse place à l'appropriation par les piétons.

Il est alors proposé de réfléchir du point de vue de l'usager, « *à hauteur d'homme* » et « *à la mesure de son pas* » puisque la marche à pied est le plus grand dénominateur commun entre les différents modes de déplacements et en même temps le mode le plus vulnérable. Il s'agit alors de partir du plus faible pour aller vers le mode le plus fort, c'est-à-dire de plus grande vitesse et de moindre adhérence, brisant ainsi les conventions dans le dessin de l'espace public. Cela reviendrait alors à réinterroger des dispositifs élémentaires (protections, bordures, matériaux de sol, …) et leur mise en rapport, notamment au droit des limites d'une part, pour distinguer l'espace de stationnement de la voie et d'autre part, pour réinterroger la place des différents usagers à l'intérieur de cet espace.

Les réflexions menées par l'architecte Antoine Brès permettent de substituer au terme « espace de stationnement », celui de « halte ». En effet, cette notion, en embrassant la question de l'inscription territoriale des mobilités, enrichit la conception architecturale, urbaine et paysagère de cette interface entre les réseaux et les territoires. Parcs en ouvrage ou aires de stationnement deviennent ainsi des lieux dont la conception est à privilégier pour favoriser les reports modaux vers les modes de déplacements alternatifs

[25] AMAR (Georges), « Pour une écologie urbaine des transports », 1993, in Annales de la Recherche Urbaine - Mobilités, n°59-60, pp. 140-151

[26] MASBOUNGI (Ariella), Ville et voiture, Parenthèses, Marseille, 2015, p51

[27] BRES (Antoine), « A la rencontre des réseaux et des territoires : figures discrètes de l'urbain », MétisPresses, 2015, p49

à la voiture, et notamment piétonnier. Cette approche favorise donc l'approche humaine, et non plus automobile comme cela avait pu être le cas pendant les Trente Glorieuses.

Parallèlement, considérés comme le domaine incontesté de la voiture, les parkings, ou parcs en ouvrage, ont fait l'objet de nombreuses réflexions de la part des concepteurs depuis les années 1990. Relevant à la fois d'une conception à l'échelle territoriale et urbaine liée aux stratégies des politiques de mobilité et au contexte dans lequel ils s'inscrivent, les projets ont réinterrogé les usages, les rapports entre les modes de déplacements, et les ambiances internes qui favorisent leur fréquentation, donnant une plus grande place aux individus et à leurs pratiques des lieux.

B] Les parcs en ouvrage : trois études d'une halte bâtie

L'émergence du terme garage pour définir l'espace de stockage des véhicules remonte au début du XXème siècle et à l'émergence de l'automobile. Il s'est vu transformé en « *parking* », objet autonome, fonctionnel et à la conception rationnelle et moderne, avec l'augmentation du nombre de voitures particulières à partir des années 1950. Dégradée, vieillissante, cette architecture s'est vue dénigrer par le public et par les architectes. Ce n'est qu'à partir des années 1990 qu'un regain d'intérêt pour ces superstructures s'est manifesté et de nouvelle conception de ces lieux ont émergé. Nous nous proposons d'analyser trois exemples. Chacun s'inscrit dans une situation politique et urbaine particulière, auquel leurs architectes ont répondu par des concepts et des formes architecturales et artistiques spécifiques, inscrivant le projet dans son territoire, et en permettant à tous les usagers, et non uniquement les automobilistes, de s'approprier ces lieux, de façon sensorielle et sensitive.

1) L'émergence des parcs en ouvrage

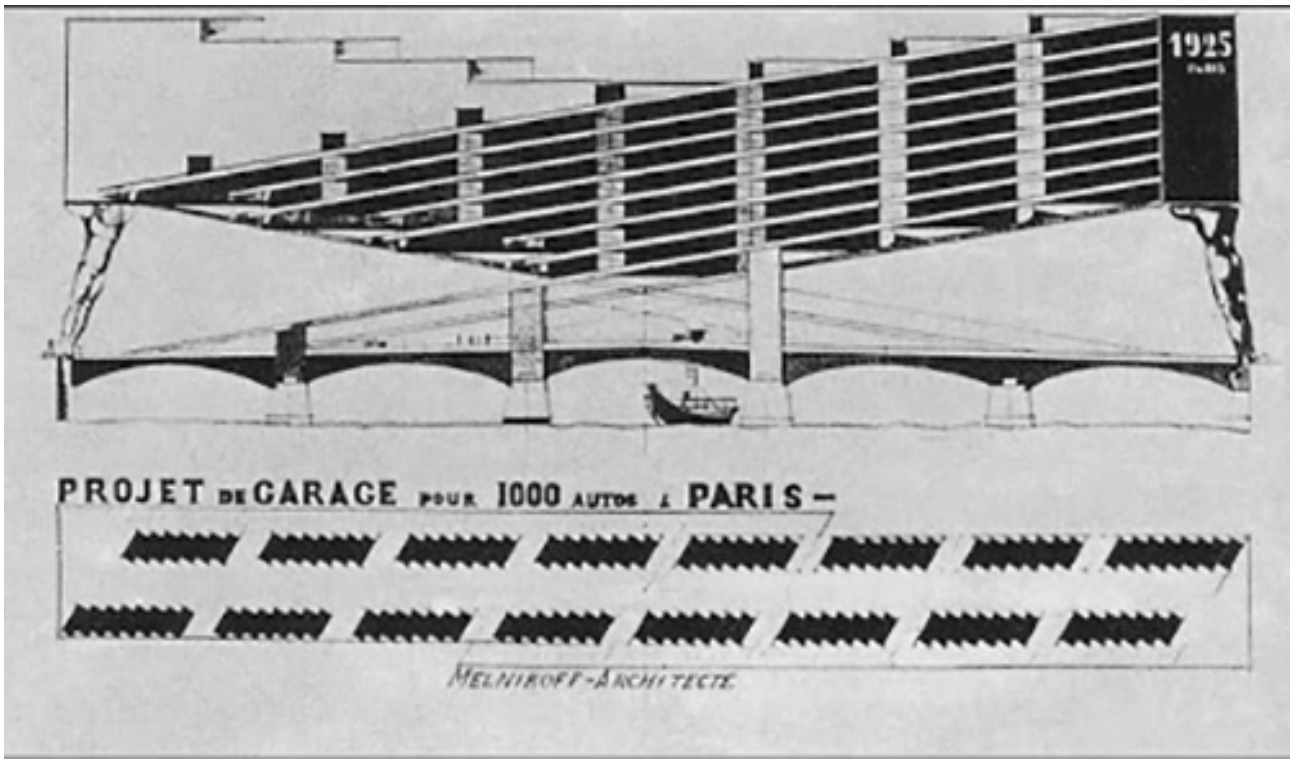
Le point de départ historique des parcs de stationnement à étages, identifié par JB Jackson, est le garage domestique, provenant du terme anglais *garage* lui-même issu d'un terme français synonyme de remise ou entrepôt. Au début du XXème siècle, les automobiles sont peu nombreuses et restent des véhicules de loisir que l'on conduit de façon occasionnelle. « *Jouet coûteux, séduisant, d'une extrême élégance* »[28] et donc en quantité restreinte dans l'espace public, elle ne pose pas encore le problème lié au stationnement de masse.

Dans les années 1920, la voiture devient utilitaire et la question de son stockage en dehors de l'espace public doit se poser en Europe et aux Etats-Unis. Pour répondre à cette problématique nouvelle, les architectes proposent des bâtiments qui s'apparentent d'abord à des entrepôts, c'est-à-dire des lieux multifonctionnels avec des ateliers de réparation, des bureaux pour les employés, et généralement construits à l'initiative des investisseurs privés.

La proposition de Constantin Melnikov, pour l'Exposition des Arts décoratifs de Paris de 1925, va ame-

[28] HENLEY (Simon), « L'architecture du parking », Parenthèses, Marseille, 2007, 256p

ner une nouvelle esthétique abstraite pour ces bâtiments, illustrant la dynamique de l'automobile par des rampes circulaires et des plans inclinés. Cependant, ses propositions pour Paris restent à l'état de projet et les parcs de stationnement en élévation restent l'adaptation de bâtiments existants à ce nouvel usage de la voiture.



Projet de garage pour 1000 voitures à Paris, Constantin Melnikov, 1925 : mouvement automobile et abstraction des formes

L'engouement pour le progrès, la vitesse et donc pour la voiture, après la Seconde guerre mondiale annonçait les Trente Glorieuses comme l'ère des parkings. En effet, l'augmentation exponentielle des voitures individuelles en Europe demanda l'aménagement d'infrastructures routières et d'espaces de stationnement dans toutes les grandes villes.

Ainsi, un nouvel ordre urbain était instauré par le mouvement moderne dans lequel la séparation des flux, notamment piétons et automobiles, permettait la mise en sécurité de chacun d'eux, sans poser la question de l'espace public comme lieu de rencontres entre les modes et de la transition entre les vitesses. Les architectes et urbanistes modernes ont créé des espaces monomodaux, dans le sens où ils ne permettaient l'usage que d'un seul mode de déplacement, et essentiellement axés sur l'usage de la voiture et donc sur la mise en place d'infrastructures et d'ouvrages dédiés. Ainsi, « *le centre transformé en zone piétonne était isolé de la ville qui l'entourait par un collier de parkings à étages, reliés par un périphérique* »[29].

Avec la crise de 1973, l'augmentation du prix du pétrole et l'impact écologique de l'usage de la voiture, les critiques envers les infrastructures routières et les parkings montaient et signaient la fin de l'automobile comme outil du progrès, mais ne changeait rien à la dépendance des ménages européens et américains.
Parallèlement à ce changement de regard porté sur la voiture, le parking des années 1950, bâtiment pourtant représentatif d'un mode de pensée tourné vers le progrès et la vitesse, mais aussi emblématique de

[29] Idem, p12

l'urbanisme moderne par sa conception pratique et rationnelle, est devenu le synonyme de dégradation urbaine, porteur de tout un panel de sentiments d'insécurité et d'inconfort.

Ce n'est qu'à partir des années 1990 que les possibilités formelles et spatiales des parkings ont été redécouvertes par les architectes. De nouvelles idées, liées au paysage continu mais aussi à l'ambiance des espaces intérieurs, sont venues alimentés le modèle moderne. L'objectif de ces recherches et, parfois, de ces réalisations était de « *créer un nouveau paradigme où le stationnement s'intègre dans les constructions vouées au logement, bureaux, commerces, et, dans le cas du souterrain de l'OMA à La Haye, dans l'infrastructure même de nos villes.*»[29] . Malgré les réussites de ces dernières années, comme le programme de parkings de l'agglomération lyonnaise ou le parking Avenue de Chartres à Chichester, les parcs de stationnement à étages restent généralement des entités isolées et monofonctionnelles, formant des coupures urbaines fortes dans le tissu urbain.

2) Birds, Portchmouth et Russum, Avenue de Chartres, Chichester, 1991 : le parking comme projet de territoire.

Au Royaume-Uni, en 1991, peu de bâtiments publics étaient construits. Un projet de parking correspondait à une commande rare, qui soulevait le paradoxe des politiques de stationnement : on venait « *construire "un édifice public destiné à loger des voitures privées". Ainsi, il s'agissait pour les architectes de construire une structure ayant la "dignité" et le statut d'un édifice public, qui transfère le bénéfice de la conduite au piéton.* »[30].

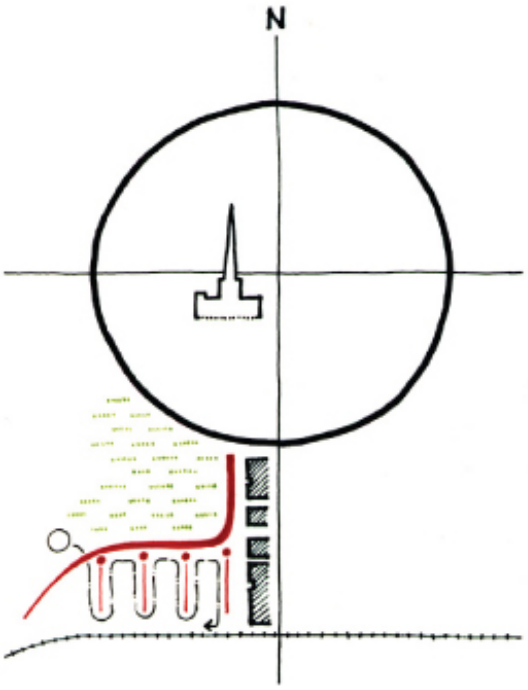
Situé entre un axe routier important, l'Avenue de Chartres, menant au centre-ville de Chichester, et l'axe de chemin de fer, le parc de stationnement s'inscrit dans l'histoire de la ville et du territoire. En effet, cette ville est reconnue pour son patrimoine romain et anglo-saxon, regroupant les bâtiments et les églises les plus vieux d'Angleterre. Les remparts érigés au IXème siècle sur la base des fortifications romaines font de cette cité une des premières villes fortifiées.

Au-delà de l'usage de stockage des voitures, ce parc de stationnement, en reprenant le vocabulaire médiéval, vient créer un nouveau mur d'enceinte pour redéfinir les limites de la ville en protégeant une large prairie le long de River Lavant et du Chichester College. De plus, il s'agit de permettre l'accès des piétons depuis leur voiture, vers le centre-ville historique grâce à une promenade surélevée sur ces nouveaux remparts, créant des vues sur le centre historique et la cathédrale de Chichester. Cette promenade surplombe le paysage verdoyant et les larges routes, venant créer une nouvelle porte de ville au-dessus de l'Avenue de Chartres, entre les anciennes portes Ouest et Sud de la cité fortifiée. Ce nouveau rempart vient créer une façade massive et opaque sur l'Avenue de Chartres, tandis que les autres façades tournées vers la gare et les habitations laissent clairement voir la structure poteaux-poutres en béton et les véhicules stationnés sur trois niveaux, dont un souterrain.

L'accès des usagers se fait de façons différenciées. D'abord, deux accès sont prévus pour les automobilistes : le premier permet d'accéder aux deux niveaux inférieurs, tandis que le deuxième permet d'accéder à la surface de stationnement en toiture. Pour les piétons, l'accès s'effectue par quatre bastions fait de pavés de verre et de briques qui, la nuit, forment une série de repères lumineux à la limite de la ville,

[29] Idem, p168
[30] Idem, p168

Un parc en ouvrage en limite du tissu urbain
Source : GoogleMaps



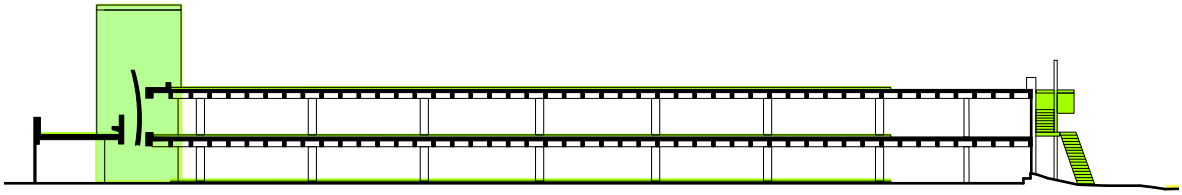
Le parc en ouvrage comme projet de territoire
Source : http://www.birdsportchmou-thrussum.com/chichester-car-park/

De nouvelles fortifications pour accéder au parc et au centre-ville
Source : Google StreetView, 2014

identique au système de communication inventé au IXème siècle. Par un jeu de code couleur (rouge, vert, jaune et bleu) affecté chaque bastion qui abrite un escalier en spirale, le visiteur peut se repérer et se diriger dans l'allée où il est garé ou rejoindre la promenade. Toutefois, un second système de rampes permet aux personnes à mobilité réduite d'accéder au niveau semi-enterré depuis Southgate ou de rejoindre la promenade vers le centre-ville. Au Sud, une piste cyclable longe River Lavant et le parc de stationnement, donnant accès à l'ouvrage et rejoignant, elle aussi, les remparts par une rampe.

Le parc de stationnement ne constitue pas une destination en soi. Il s'agit d'un lieu de transit entre la voiture et la destination visée, entre l'espace privé et l'espace public. Ainsi la question des circulations et des accès piétons et cyclistes est à prendre en compte dans ces lieux. Ici, l'intégration urbaine de l'ouvrage permet à ce parc de devenir un hub d'intermodalité prenant en compte les besoins d'orientation et de difficultés à se déplacer de chaque usager.

[31] Idem, p168

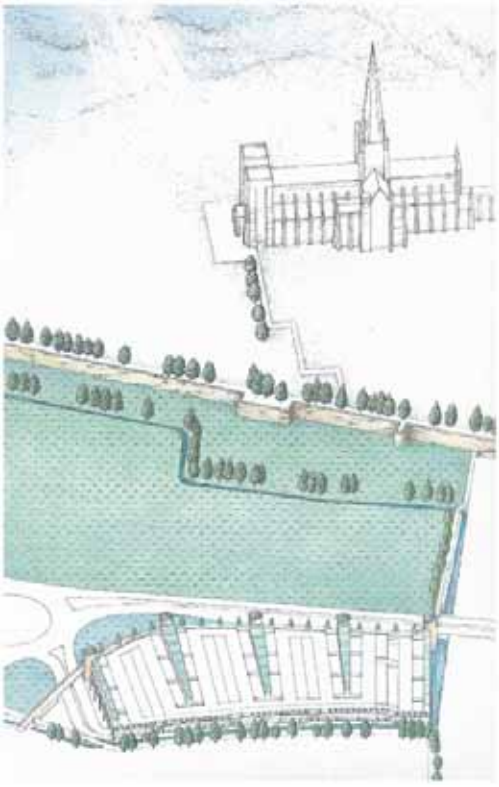


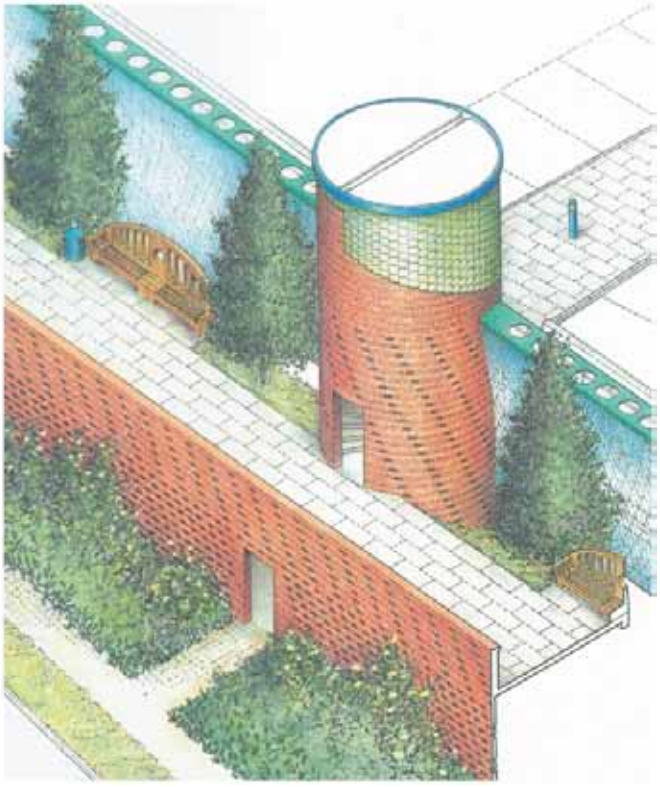
Marche

La construction d'un lieu multimodale en périphérie de Manchester
Source : production personnelle

0 2 10

Un parc de stationnement comme limite de la ville
Source : http://www.birds-portchmouthrussum.com/chichester-car-park/





Des bastions comme accès et repères au parc et au paysage
Source : http://www.birds-portchmouthrussum.com/chichester-car-park/

3) Buschow Henley Architects, « Park + Jog », Salford, 1998 : le parking comme incubateur d'urbanité

Le dispositif des parcs relais apparait dans les années 1980 et constitue aujourd'hui encore un mode de gestion des flux pendulaires à l'échelle d'une agglomération. En effet, implantés en périphérie, ils permettent aux actifs originaires de l'agglomération de venir se stationner et d'emprunter les transports en commun ou les modes cyclistes et piétons pour rejoindre le centre.

Le projet utopique de Buschow Henley Architects s'inscrit dans une vision territoriale et globale des politiques de mobilité et d'accessibilité du territoire. Au-delà, ce projet se veut « *une critique des programmes désormais classique de parking relais, destinés à réduire la circulation dans les centres des villes du monde entier* »[31]. En effet, ces parcs posent la question du statut transitoire de ce type d'équipements, à mi-chemin entre le lieu de résidence et le centre. En amenant des activités dans la périphérie des villes, ce projet change le statut et la vision politique ces franges urbaines. « *Housing, once integrated with commerce and shopping, is now isolated by great roads, which fan out from the city centre. These areas lack the "density" of the centre and the craven space of the suburb. Each successive wave of Greenfield development adds to the expanse of this grey space.* »[32]

Le site choisi par l'agence Buschow Henley Architects se situe à 2,5 kilomètres à l'ouest du centre de Manchester, à proximité d'un méandre de l'Irwell. Traversant Salford, dans la banlieue de Manchester, on retrouve le campus universitaire autour de la gare de Sandford Crescent au nord, des lotissements au sud et un shopping center à l'Ouest.

Le projet s'articule autour d'un axe d'un kilomètre reliant l'autoroute A6 depuis Salford University vers le centre-ville de Manchester. Sur cette section, la route est transformée en un parc linéaire divisé en quatre voies : une bande engazonnée, une autre de sable, un canal d'eau, et enfin une piste de course, reliant le parc relais au vestiaire urbain.

Depuis le parc relais en ouvrage jusqu'aux vestiaires, les architectes ont imaginé l'impact d'une telle infrastructure sur les mobilités. Ils ont ainsi visualisé des pendulaires marchant, courant, roulant en vélo ou en roller, nageant vers le centre-ville. Arrivés à destination, ils prennent une douchent, se changent, prennent un café, avant de se rendre en ville. A la fin de la journée, les navetteurs font le chemin inverse en déposant leurs vêtements « de travail » dans le vestiaire pour parcourir le kilomètre les séparant du parc en ouvrage où stationne leur voiture, ou pour s'arrêter dans les aménagements sportifs jalonnant le parcours : terrain de jeu, club de sport, formant ainsi un creuset social dans un territoire aujourd'hui inhabité. Ainsi, lieu s'accrochant à l'artificialité des circulations pendulaires et à l'environnement du club de sport, ce projet propose d'« humaniser cette bande de terrain sans âme qui serait sinon dégradée par la circulation »[34].

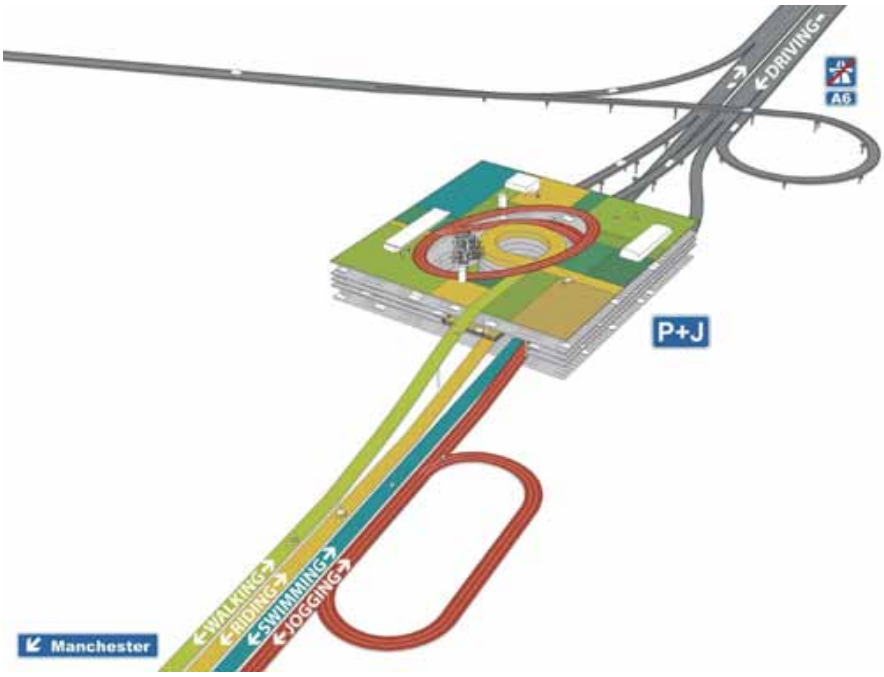
Les quatre types de circulation mènent sur le toit du parc en ouvrage aménagé en divers terrains dédiés aux différents modes de déplacements actifs permettant aux usagers de faire du sport tandis que leur voi-

[32] Idem, p237

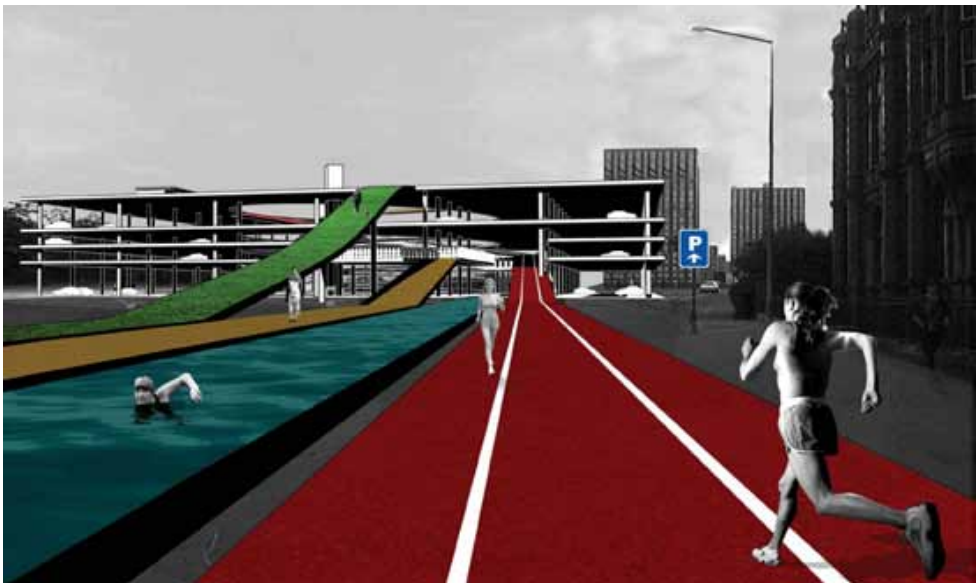
[33] Traduit dans L'architecture du parking, p237 : « Les habitations, autrefois intégrées aux commerces et aux modes d'achat, sont désormais isolées par de vastes étendues d'infrastructure routière qui se déploient en éventail et oblitèrent ce lieu de transitions. Il leur manque la "densité" du centre et l'espace désirable de la banlieue. »

[34] Idem, p138

P+Jog : le parc relais comme incubateur d'urbanité
Source : GoogleMaps



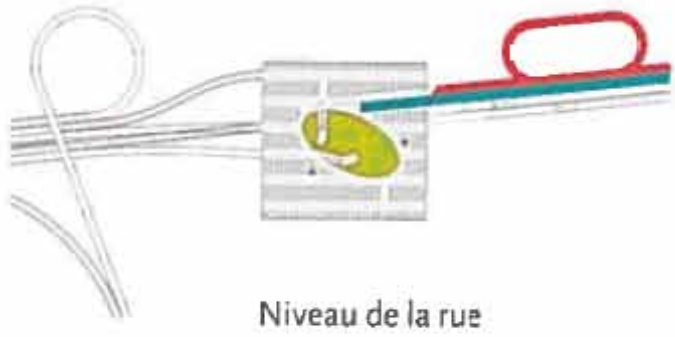
Un lieu à la croisée des modes de déplacements
Source : http://hhbr.co.uk/work/park-jog-salford/



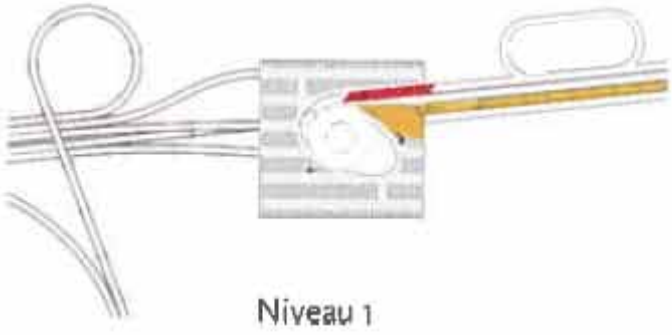
Une voie pour chaque mode
Source : http://hhbr.co.uk/work/park-jog-salford/

ture est stationnée sur les quatre niveaux inférieurs. Les circulations s'entremêlent autour d'un patio permettant l'accès aux différents étages de stationnement. Ainsi, les cavaliers arrivent au R+1 sur un manège où attendent les chevaux et peuvent continuer leur route pour gravir la rampe en spirale vers les différents niveaux. Les nageurs entrent dans le parc au rez-de-chaussée, tandis que la piste d'athlétisme se prolonge depuis le niveau du sol jusqu'au toit de l'ouvrage selon la spirale du patio. Enfin les marcheurs atteignent directement la toiture par une pente démarrant à l'extérieur de l'ouvrage. De l'autre côté du parc, quatre voies donnent accès à chaque niveau depuis l'autoroute A6. Encore une fois, on retrouve des circulations différenciées, notamment dans la représentation de cette utopie. Toutefois, celles-ci s'entrecroisent en différents points et permettent de changer de mode en différents points de l'ouvrage.

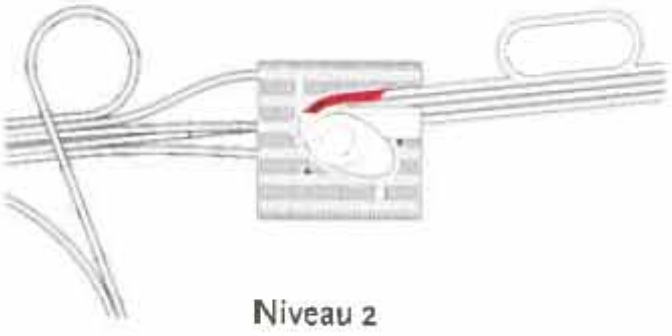
En amenant d'autres usages autour du programme de parc de stationnement, les architectes donnent naissance à un nouveau système citadin de mobilité et d'urbanité dans un territoire aujourd'hui délaissé. De cette façon, ces ouvrages deviennent des environnements urbains où la voiture est un levier d'urbanité et plus uniquement un objet, immobile et consommateur d'espace.



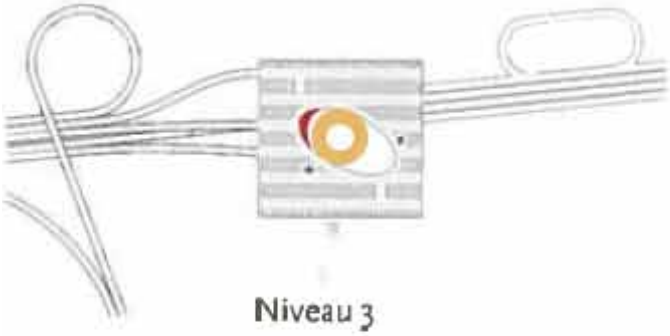
Niveau de la rue



Niveau 1



Niveau 2



Niveau 3

Niveau du toit

Marche et course à pied

Marche

Natation

Equitation

Automobile

La construction d'un lieu multimodale en périphérie de Manchester
Source : http://hhbr.co.uk/work/park-jog-salford/

4) Parc des Célestins, Michel Targe, Jean-Michel Wilmotte et Daniel Buren, 1994 : le parking comme un lieu du sensible

Dans le cadre d'une politique de libération et de réhabilitation des espaces publics, menée depuis les années 1990, l'agglomération lyonnaise a mis en œuvre une nouvelle conception de l'urbanisme souterrain, au profit des hommes s'appliquant de ce fait des parcs de stationnement en ouvrage. A l'initiative de Lyon Parc Auto (LPA), des équipes pluridisciplinaires composées d'ingénieurs, d'architectes, d'artistes et de designers, ont œuvré sur seize parcs de stationnement souterrains et sur les places ou quais qui les surplombent.

La mise en œuvre de ces lieux s'est faite autour du concept de poly-sensorialité. Celui-ci permet de mettre l'accent sur l'esthétique, les transparences, le choix des matériaux, le traitement de l'acoustique, la facilité d'usage à l'intérieur de ces espaces souterrains souvent désertés pour leur insécurité et leur manque de confort pour les automobilistes et les piétons ...

L'étude « *Construire une ambiance de bien-être dans les parcs de stationnement : une démarche intégrée 'art, architecture, design"* », menée par Fabienne Martin-Juchat analyse la signalétique proposé par Ian D. Pennor's, graphiste-signaléticien, visant à changer l'image du lieu auprès des usagers et à donner une identité commune aux parcs LPA, Société d'économie mixte (SEM) en charge de l'aménagement et de gestion des parkings lyonnais. L'auteure montre que, dans ces parkings, design et signalétique se fondent pour orienter et mettre en œuvre « *un projet de vie au sein des parcs* »[35]. L'accent est mis sur les usagers et notamment les piétons auquel Ian D. Pennor's apporte un confort et une qualité de déplacement presqu'intuitive.

Les accès voitures et piétons du Parc des Célestins (2ème arrondissement) ont été regroupés de part et d'autre de la place. Les accès automobiles permettent l'entrée et la sortie des véhicules sur le quai des Célestins, un des axes principaux de la presqu'île, sur les rives de la Saône. Les deux sorties piétonnes, au Nord-Ouest et Sud-Ouest de la place, orientent les visiteurs sortant du parc et donnent accès aux vélos en libre-service.

La rampe automobile périphérique, cernée de part et d'autre par des places en épi, amène les usagers au cœur de ce cylindre de 53 mètres de diamètre et de 22 mètres de profondeur. Une rampe centrale ascendante ceinture un puits qui devient le théâtre des jeux de lumière et d'ombre sur les surfaces concaves. Cette surface est percée par des baies cintrées qui cadrent des vues traversantes et s'éclaire au passage des phares des voitures remontant vers la surface.

Au fond de ce gouffre un miroir incliné, installé par l'artiste Daniel Buren, pivote lentement pour modifier les dessins des lumières tombant sur les surfaces, théâtralisant le mouvement des voitures.
Le travail de l'artiste permet d'inverser la logique. Généralement, dans un parc de stationnement, on cherche à rendre agréable et confortable les lieux en cadrant des vues depuis l'intérieur de l'ouvrage vers l'extérieur c'est-à-dire vers l'espace public et la ville. Or, ici, un périscope installé par l'artiste sur la Place des Célestins place le visiteur dans la position d'observateur du parc de stationnement et de ce mécanisme magnifiant la profondeur.

[35] MARTIN-JUCHAT (Fabienne), « Construire une ambiance de bien-être dans les parcs de stationnement : une démarche intégrée "art, architecture, design" », p5

Le parc des Célestins : un parc en ouvrage sous un espace public dans le tissu ancien de Lyon
Source : GoogleMaps

Système de double circulation
Source : httpnumelyo.bm-lyon.frf_eservBMLBML_01ICO001014e4d0dd96c814web_Source0.jpg

Un accès piéton travaillé depuis la Place des Célestins
Source : http://theworklife.com/graham-miln/2012/08/04/parc-des-celestins/

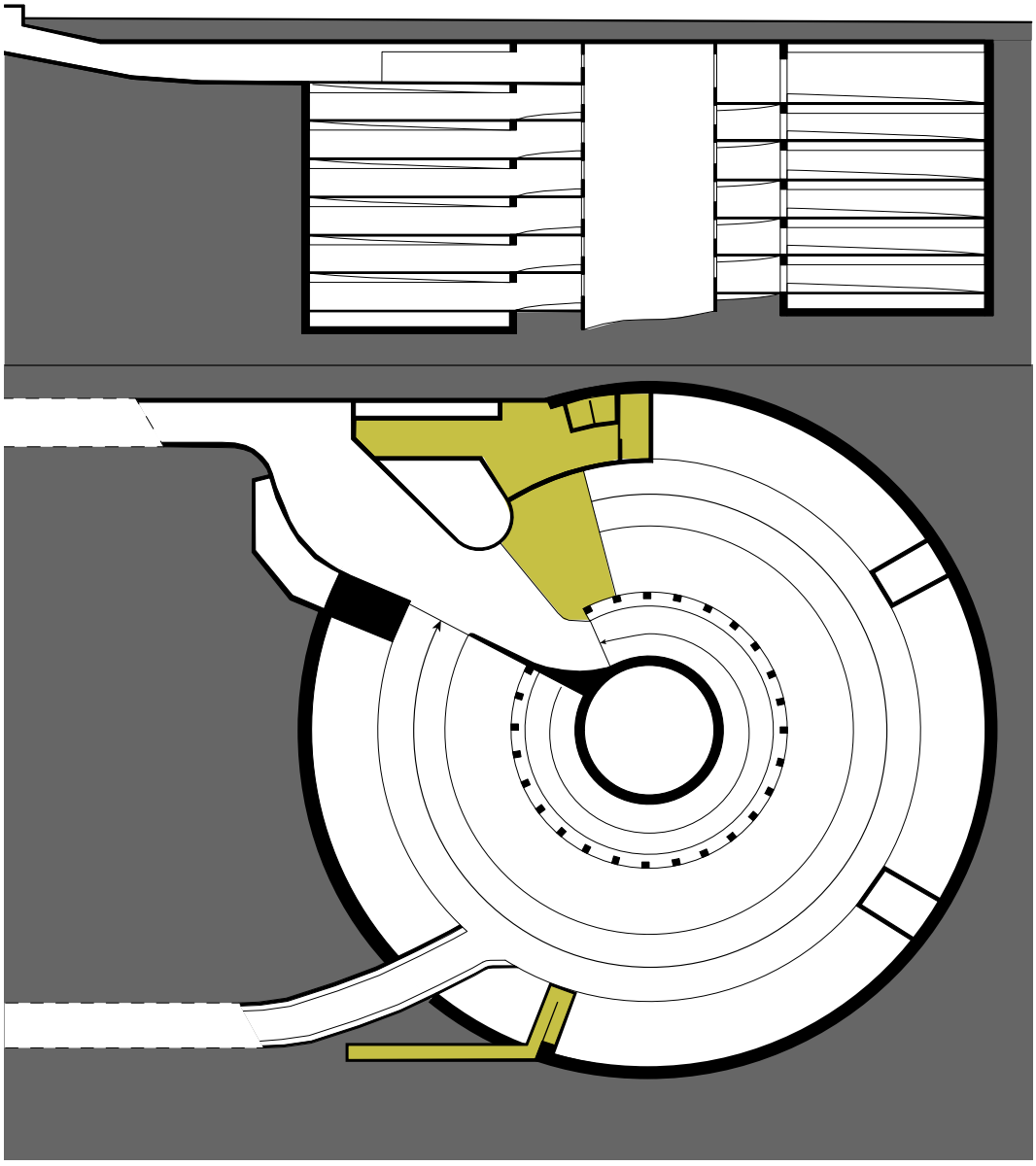
Impression de se tenir en haut d'un donjon, vision d'une Babel inversée[36], référence aux palais vénitiens ou aux espaces piranésiens, l'imaginaire est délié dans ce gouffre sans fond que l'on regarde depuis la Place des Célestins.

Architecture, signalétique et installations artistiques proposés pour le Parc des Célestins bouleversent le regard sur les parcs en ouvrage devenus à la fois œuvre d'art souterraine et lieu humanisé. Ce lieu devient un environnement urbain où les besoins et les pratiques de chaque usager sont pris en compte et participent aussi à améliorer l'image de la société LPA.

Conclusion

Derrière les questions liées au stationnement, ce sont d'abord des pratiques de la ville contemporaine que les concepteurs interrogent. En effet, les usagers ont des trajectoires individuelles, des besoins de mobilité et d'accessibilité aux services auxquels la ville d'aujourd'hui doit répondre. En mêlant à la fois les politiques de mobilité et les questions de conception architecturale, les parcs en ouvrage permettent de réfléchir à l'intégration de ces besoins dans la structure du parc mais également en lien avec l'existant dans le contexte d'implantation. Leur analyse est l'occasion de travailler sur la construction de l'interface entre les réseaux et le territoire que l'on trouve dans la continuité du sol permettant l'élévation de l'espace public en un bâtiment, par la prise en compte de l'humain dans la conception et par le développement de l'intermodalité au sein de ces lieux. De ce fait, en allant au-delà de l'idée du parking comme un lieu de stockage des voitures et comme domaine incontesté de l'automobiliste, il s'agit aussi de créer des interactions entre les individus et le lieu en se focalisant sur les aspects esthétiques de la lumière et de la signalétique, sur la façade, et donc sur le rapport entre intérieur et extérieur. Il apparaît alors que la matérialisation des limites, prenant différentes formes, est essentielle pour d'une part, donner de la lisibilité à l'intérieur de ce lieu, mais également de la visibilité vers et depuis cette halte grâce au traitement de la façade et des accès aux différents modes de déplacement.

[36] HENLEY (Simon), « L'architecture du parking », Parenthèses, Marseille, 2007, p173



Le parc des Célestins : un système de double circulation autour d'un puits central théâtral
Source : production personnelle

Marche et course à pied

Automobile

Une entrée piétonne travaillée pour un espace essentiellement automobile
Source : production personnelle

0 2 10

:Sens dessus-dessous», sculpture in situ
:t en mouvement. Michel Targe et Daniel
3uren, architectes, 1994
Source : http://numelyo.bm-lyon.fr/BML:BML_01ICO001014e4d0dd96c814

Eléments d'analyse\ Parcs étudiés	Parc Avenue de Chartres à Chichester	Park + Jog à Salford	Parc des Célestins à Lyon
Contexte politique	1991 en Angleterre : édifices publics, une commande rare, paradoxe des politiques de stationnement	1998, Angleterre : Dispositif de parc relais mis en place depuis les années 1980	1994, Lyon : politique de libération et de réhabilitation des espaces publics
Situation géographique et intégration urbaine	En entrée de ville, continuité de l'enceinte de la ville ancienne pour limiter l'étalement urbain et accéder au centre-ville	En périphérie de Manchester, un lieu intermodal de transition entre l'autoroute et les cheminements actifs permettant d'accéder au centre-ville	En centre-ville, parc situé sous une place piétonne
Parti pris architectural	Un vocabulaire moyenâgeux pour une inscription territoriale du projet.	Donner une urbanité au parc relais et par extension aux franges urbaines inhabitées	Théâtralisation du parc par son architecture et sa valorisation par le travail de l'artiste Daniel Buren
La place du piéton	Un chemin de ronde menant au centre-ville et donnant une vue sur le paysage Signalétique pour accompagner le piéton Travail sur la lumière dans les bastions d'accès	Une bande partant du cœur de l'ouvrage et menant au centre-ville	Un espace dédié au R-1 puis un espace partagé le long de la rampe Travail sur la signalétique de Ian D. Pennor's : confort et qualité de déplacement, intuition
La place des cyclistes	Une piste cyclable participe à l'inscription du projet dans le territoire	Une bande partant du cœur de l'ouvrage et menant au centre-ville	A la sortie piétonne du parc, sur l'espace public
La place de la voiture	Trois étages à l'arrière du nouveau mur d'enceinte : la voiture cachée en entrée de ville	La voiture est peu mise en avant dans la représentation : visible du côté périphérie et éclipsée côté ville	La rampe automobile et la théâtralisation du mouvement des véhicules
Rapport modes actifs/ Voitures	Cheminements différenciés et marqués	Entremêlement des circulations autour du patio central pour passer d'un mode à l'autre. Représentation par différentes couleurs pouvant correspondre à différents matériaux.	Des espaces différenciés en R-1 puis une rampe continue et partagée entre les modes.

Tableau de synthèse de l'analyse des parcs en ouvrage
Source : Production personnelle

C] Les aires de stationnement : trois études d'une halte non bâtie

Les aires de stationnement étant des espaces non bâtis, leur lecture est un autre exercice dans lequel la question des limites est primordiale. En effet, qu'il s'agisse de définir l'emprise du lieu de halte, ou de savoir où stationner, où circuler, lorsque l'on est automobiliste ou piéton, les limites apportent une lisibilité à l'espace interne et participe à relier le projet à son environnement proche. En repartant dans la grille d'analyse proposée, on s'aperçoit que le fait d'être en présence de halte non bâtie pose deux questions. La première est celle du périmètre du projet : jusqu'où doit-il aller ? Quels éléments intégrer lorsque l'on se trouve dans un contexte urbain très dense, ou en frange urbain, ou encore le long d'une départementale ? Ainsi, il apparait que le périmètre correspond à un nouveau critère permettant de qualifier l'intégration urbaine du projet. Un second critère est la question des espaces végétalisés qui n'apparaissait pas dans les parcs en ouvrage mais qui ici, sont un élément constitutif des aires de stationnement.

Certains projets menés par la MEL, en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre, peuvent s'apparenter à des situations-types dans un contexte urbain où les problématiques se répètent et relèvent des mêmes enjeux de mobilité et de reconquête de l'espace public. Il est donc proposé d'analyser les demandes de trois communes afin d'extraire les éléments de conception qui participent à construire la halte. Lomme est une des communes associées de Lille, constituée par un tissu dense et ancien, la problématique du stationnement résidentiel dans un espace urbain contraint est forte. Ensuite, la ville de Wattrelos est à la limite du territoire métropolitain où des espaces denses côtoient de grands espaces libres. Les franges urbaines deviennent alors des emprises foncières potentielles pour répondre aux besoins de stationnement. Enfin, Bouvines est une commune péri-urbaine à dominante rurale où le stationnement constitue une problématique extensive permettant de repenser la traversée du village et la requalification du centre-bourg.

1) Lomme, rue Victor Hugo : accompagner l'accès au parc

Origine et historique de la demande

La commune de Lomme s'est fortement développée à partir du XIXème siècle avec l'arrivée de différentes industries textiles et mécaniques sur son territoire. Ce développement économique a entrainé la création de nombreux quartiers d'habitat ouvrier. Les cités, nombreuses à Lomme, et les maisons en bande forment des îlots très denses entre lesquels les rues étroites peinent aujourd'hui à absorber le stationnement des véhicules des résidents.

La demande porte sur une parcelle au droit du parc des Rossignols qui relie la rue Victor Hugo à la rue Delannoy par des cheminements piétons. Ce parc a un rôle central dans la vie de quartier puisqu'il constitue une respiration dans un quartier au tissu urbain dense du début du XXème siècle. Donnant accès au Sud et au Nord-Ouest de l'ilot, il devient le lieu privilégié pour atteindre les commerces de proximité et les écoles rue Victor Hugo. Cependant, lorsque les piétons arrivent dans la rue, ils ne peuvent circuler avec autant de facilité. Les véhicules des résidents sont stationnés de façon anarchique et parfois sur le trottoir, de façon très gênante.

Justifications de l'opportunité

En permettant le report des véhicules stationnés de façon très gênante sur trottoir vers l'aire de stationnement, la création d'une offre de stationnement favorise la reconquête de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes. Cette réponse sécurisante pour les usagers des modes actifs facilite la circulation de tous les modes de déplacement à travers le quartier, notamment pour les déplacements courts vers les commerces et les services, et participe à la politique globale de mobilité de la MEL.

Cet avis, délivré en 2011 par le Vice-Président Stationnement et parkings, a permis d'envisager une cession de la partie concernée par les aménagements de la parcelle communale à la MEL, ainsi qu'une réalisation de l'aire de stationnement, parallèlement à l'aménagement du Parc des Rossignols, en 2012 et 2013.
Analyse du projet proposé

Analyse du projet proposé

Le projet proposé ci-après a été conduit par l'unité territoriale Lille-Seclin en partenariat avec une paysagiste, Odile Guerrier, en charge de la conception du parc des Rossignols. Cette aire propose 33 places dont 1 destinée aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Ainsi, le périmètre prend en compte le parc des Rossignols et une partie du trottoir, inscrivant le projet dans son contexte et dans un travail de valorisation des cheminements piétons recherché par la direction Mobilité dans la rédaction de l'avis d'opportunité et l'équipe de paysagistes dans son projet pour le parc. Ce périmètre élargi a permis de travailler sur les limites de cet espace et notamment sur l'implantation des arbres du parc vers la rue Victor Hugo et sur l'aire de stationnement. Ceux-ci créent une limite nette et régulière mais en retrait par rapport au linéaire bâti, et dont le feuillage laisse percevoir le parc, également reconnaissable grâce aux grilles rouges associées, dans l'imaginaire métropolitain, au parc Jean-Baptiste Lebas à Lille. Cette bande arborée d'une largeur de deux mètres ne crée pas de coupure depuis la rue et laisse voir les places de stationnement depuis la rue. De plus, l'absence de véhicules stationnés sur trot-

Le quartier du Marais : un quartier ouvrier du début du XX^{ème} siècle
Source : GoogleMaps, 1950

Des véhicules en stationnement très gênant, dans un quartier dense sans garage
Source : StreetView, 2008

Projet d'aire de stationnement : à l'interface entre le tissu urbain et le parc
Source : MEL

toir a favorisé la lisibilité et l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes mais aussi les automobilistes qui voient l'aire en amont de la rue. Toutefois, l'absence de panneau de signalisation indiquant une aire de stationnement publique et son accès à sens unique peut prêter à confusion.

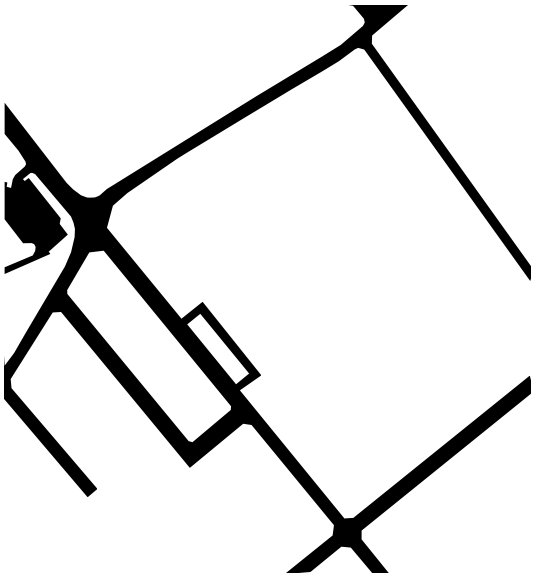
L'intégration urbaine et paysagère de l'aire passe également par le traitement différencié du sol. En effet, l'aire se situe à l'interface entre un milieu urbain très dense et un parc verdoyant. De ce fait, les concepteurs ont choisi d'imperméabiliser le sol côté rue, donnant un aspect routier à l'aire ; et vers le parc, les pavés de béton et leurs joints enherbés forment une transition vers le parc. Lors d'une visite sur place, il a été constaté que les places végétalisées étaient moins occupées que les autres. On peut imaginer que cela est dû au fait que ce sont essentiellement les riverains qui stationnent sur l'aire et donc au plus près des habitations ; ou le traitement qualitatif crée une réticence à employer cette partie de l'aire de stationnement.

Précédemment, nous avons vu que les parcs en ouvrage constituaient des lieux d'intermodalités avec la présence de garage à vélos et des accès piétons permettant de rejoindre la destination des usagers. On constate qu'il en est de même sur les aires de stationnement. En effet, se plaçant dans la continuité de la politique des 1 000 arceaux implantés à proximité des arrêts de bus, tramway et métro, il est proposé aux communes d'implanter des arceaux vélos sur chaque aire de stationnement, dans le cadre de la procédure de création des aires de stationnement. Ici, ils ont été placés à proximité de l'entrée du parc, favorisant ainsi l'usage du vélo pour s'y rendre.

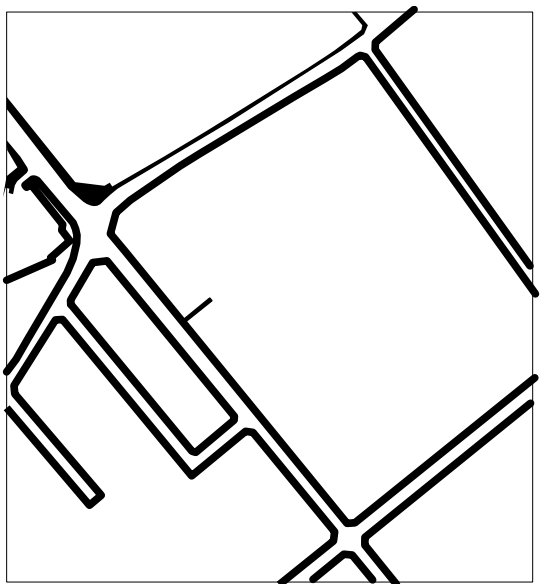
Le choix du périmètre et le positionnement des paysagistes concernant les cheminements donne une place significative au piéton dans le projet et dans l'articulation du site au quartier. Les circulations piétonnes sont hiérarchisées. Depuis l'aire de stationnement, le cheminement piéton permet de rejoindre le trottoir de la rue Victor Hugo, l'axe piéton fort, qui a également été réaménagé. En le suivant, on aura alors accès à l'entrée du parc. Un autre cheminement permet d'accéder directement à l'entrée du parc depuis les places PMR.

L'emploi de différents matériaux et du végétal va au-delà de l'embellissement du lieu public mais participe à la lecture et à la compréhension des usages et des relations entre les personnes qui traversent le lieu. Le travail sur les bordures, sur les matériaux de sol, mais aussi sur les dénivelés donne de la lisibilité à cet espace. Sans marquage ou signalétique au sol, on comprend où est l'espace de circulation pour les véhicules, les places de stationnement et la place du piéton.

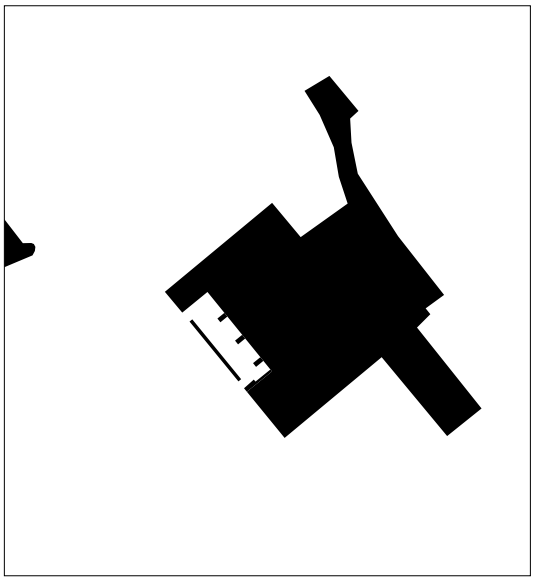
Les espaces publics non bâtis
Source : production personnelle



Les espaces piétons
Source : production personnelle



Les espaces routiers
Source : production personnelle



Les espaces végétalisés
Source : production personnelle

La rue Victor Hugo actuellement, l'aire de stationnement, vecteur de nature dans un tissu dense
Source : STreetView, 2015

2) Wattrelos, rue de Boulogne : investir les franges urbaines

Origine et historique de la demande

Wattrelos est une commune frontalière située entre Roubaix, Tourcoing et la Belgique, qui a elle aussi bénéficier de l'implantation des usines textiles au XIXème siècle pour accroitre sa population. Aujourd'hui, la ville joue de sa situation pour capter des entreprises dans les zones d'activités implantées sur son territoire.

La demande initiale de la commune, datant de 2011, a été renouvelée en 2015 et portait sur l'aménagement d'une aire de stationnement dans le quartier Touquet Saint-Gérard, à la limite communale avec Tourcoing et à la frontière de la Belgique. Ancienne zone agricole, le quartier a été aménagé autour de l'église, construite en 1912. Ces aménagements comportaient une école, des logements et des jardins ouvriers pour les familles travaillant dans les usines textiles. Comme de nombreux quartiers anciens où les habitations n'ont pas de garage, la motorisation des ménages, proche de 1,3 voiture par ménage à Wattrelos, pose des problèmes de stationnement.

De plus, l'aménagement d'un giratoire sur la route départementale reliant deux zones d'activité importantes et la création d'une voie de contournement de la rue de Boulogne ont laissé de nombreux délaissés dans une zone urbaine mixte qui conserve quelques traces de son passé agricole avec de grandes plaines verdoyantes.

Justifications de l'opportunité

La parcelle envisagée pour la création d'une aire de stationnement accueille actuellement deux aires non aménagées où les riverains de la rue de Boulogne se stationnent. Toutefois, la problématique est plus large et concerne le quartier tout entier. En effet, l'étroitesse des rues et l'absence de garages obligent les résidents à se garer autour de l'église Saint-Gérard.

La pérennisation de l'offre de stationnement existante permettra le report des véhicules stationnés autour de l'église vers l'aire de stationnement, favorisant la reconquête de l'espace public au profit des autres modes de déplacements. Les commerces donnant sur la départementale pourront également profiter de cette offre pour leurs clients.

Cet avis, délivré en décembre 2015 par la Conseillère déléguée Stationnement et parkings, a permis d'envisager une cession de la partie concernée par les aménagements de la parcelle communale à la MEL, ainsi qu'une réalisation en 2016.

Toutefois, des recommandations en matière d'aménagement paysager qualitatif et s'inscrivant dans une vision d'ensemble de la zone avaient été formulées au vu de la situation de la parcelle en frange urbaine.
Analyse du projet proposé

Analyse du projet proposé

La première demande, bloquée pendant près de quatre ans pour des raisons foncières, avait été dessinée par l'unité territoriale Roubaix-Villeneuve d'Ascq qui proposait la création de deux aires, pour une capac-

P+Jog : le parc relais comme incubateur d'urbanité
Source : GoogleMaps, 1950

Le quartier Touquet-Saint Gérard à Wattrelos
Source : GoogleMaps, 2016

Projet d'aire de stationnement
Source : MEL

ité de 57 places de stationnement, dont 2 PMR, à l'emplacement des aires en schiste où se stationnent les véhicules.

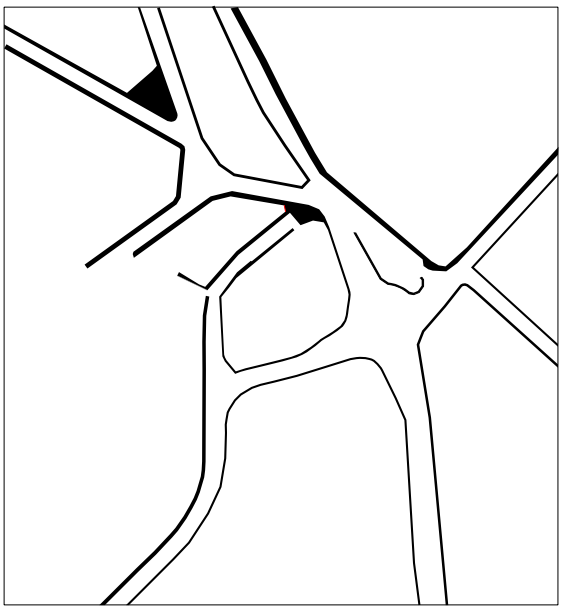
Le périmètre de projet est identique à l'emprise des aires existantes, ne prenant pas en compte les espaces verts environnants malgré les recommandations concernant le traitement des abords. En effet, l'aménagement paysager peut jouer un rôle de filtre visuel mais aussi protéger du bruit provoqué par la circulation. De plus, avec la création du giratoire, le statut de la rue de Boulogne a été modifié : elle est devenue une impasse, fermée par un trottoir et des potelets, qui dessert uniquement les habitations. Ainsi, le choix des accès à chacune des aires de stationnement, deux depuis la rue de Boulogne, un autre depuis la route départementale, aurait permis de considérer le tronçon en impasse de la rue de Boulogne et ainsi requalifier les abords des habitations. Dans ce projet, l'impasse donne accès à l'aire, or une seconde entrée, plus lisible depuis la route départementale, a été dessinée. Cette double entrée peut correspondre à deux types d'usagers : les riverains venant de la rue de Boulogne accèderont par le premier accès et les clients des commerces par la seconde.

Les échanges avec les techniciens de la MEL et de la commune de Wattrelos ont permis de répartir les rôles de chacune des collectivités. De compétence communale, le traitement des espaces verts est une problématique ultérieure à la réalisation de l'aire, dont la forme n'est pas encore déterminée. Toutefois, conformément aux règles du PLU, sur les aires de stationnement de plus de 150 m², il doit être implanté un arbre pour quatre places. Ici, leur implantation permet de créer une limite et un filtre visuel végétal depuis les habitations. De plus, la partition de l'aire en deux de 800m² chacune participe à son intégration et à son fonctionnement. Comme pour les accès automobiles, le fait de partitionner l'aire distingue les usagers auxquels elles sont destinées : d'une part pour les habitants rue de Boulogne, avant la rue rejoignant la rue Saint Gérard ; la seconde pour le reste des habitations et les clients des commerces.

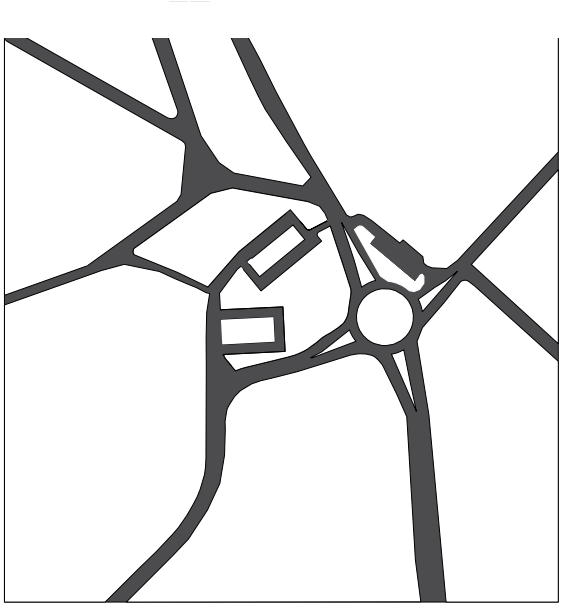
Comme évoqué précédemment, des arceaux vélos peuvent être implantés au sein de l'aire de stationnement par la MEL, à la demande de la commune. Sur le plan présenté, les arceaux sont absents. Pourtant, on est à proximité d'un arrêt de bus et la présence d'arceaux vélos pourrait être un levier pour favoriser l'intermodalité.

Concernant le mode piétonnier au sein de l'aire de stationnement, celui-ci est peu pris en compte, notamment parce que le périmètre ne comprend que les places de stationnement et la circulation pour y accéder. En termes de lisibilité de l'espace, ces aires de stationnement apparaissent comme des excroissances de la voirie où le rapport au contexte est peu présent. Avec l'absence de limites végétales ou de marquages au sol au sein de l'aire de stationnement, comme on a pu le voir à Lomme, elle apparait comme une zone de rencontre où piétons, automobilistes et cyclistes cohabitent. Toutefois, à l'échelle de la rue de Boulogne, la lecture et la compréhension de l'espace ne sont pas claires, notamment en termes de circulation et d'accessibilité.

Les espaces publics non bâtis
Source : production personnelle



Les espaces piétons
Source : production personnelle



Les espaces routiers
Source : production personnelle

Les espaces végétalisés
Source : production personnelle

3) Bouvines, rue Félix Dehau : du parking à l'espace public du bourg

Origine et historique de la demande

Commune en bordure du territoire métropolitain, Bouvines a fait l'objet d'une publicité culturelle lors du 800ème anniversaire de la bataille de Bouvines en 2014. Son récit est illustré sur les vitraux de l'église, classée aux monuments historiques depuis 1981.

Au quotidien, de nombreux actifs traversent la commune par la route départementale, rue Félix Dehau, pour se rendre sur Villeneuve d'Ascq et les parcs scientifiques qui constituent une polarité attractive en termes d'emplois sur la métropole.

Le village s'est constitué autour de cet axe menant à Lille et de l'église édifiée en 1885. Aujourd'hui, avec le trafic automobile généré par la proximité de Villeneuve d'Ascq et la morphologie de la rue, le stationnement devient un levier pour requalifier la route départementale. En effet, avec une motorisation de 1,36 voiture par ménage, les riverains des habitations sans garage qui bordent la départementale se garent sur l'espace public.

La demande initiale de la commune, datant de 2012, portait sur l'extension d'une aire de stationnement existante au pied de l'église. Celle-ci avait reçu un avis favorable au regard des aménagements de la route départementale prévus dans le cadre d'une étude du Fond Département pour l'Aménagement du Nord (FDAN). En effet, celle-ci prévoyait la suppression du stationnement longitudinal le long de la rue Félix Dehau.

En 2015, avec l'apparition d'une opportunité foncière au droit du parvis de l'église, la commune a réitéré sa demande. Cette fois-ci, la démolition du bâtiment sur la parcelle à acquérir permettrait la création d'une nouvelle aire de stationnement et la refonte du centre bourg.

Justifications de l'opportunité

La parcelle envisagée pour la création d'une aire de stationnement se situe à proximité immédiate des habitations sans garage et concernées par la suppression du stationnement prévue par l'étude FDAN rue Félix Dehau. Ainsi, en permettant le report de ces véhicules vers une aire de stationnement de proximité, les aménagements de la route départementale pourront permettre de favoriser les piétons et les cyclistes. De plus, l'aménagement de cette aire doit être envisagé dans une vision globale de requalification du centre bourg et de mise en valeur de l'église depuis la route départementale.

L'opportunité venant d'être validée politiquement par la conseillère déléguée stationnement et parkings, le projet d'aire de stationnement n'en est encore qu'au stade des grandes orientations. Celles-ci se basent sur l'étude FDAN dans laquelle une première esquisse avait été réalisée.

Projet proposé dans le cadre de l'étude FDAN

Cette étude considérait un périmètre s'étirant sur la rue Félix Dehau et intégrant les espaces libres le long de la voie pour y implanter deux aires de stationnement. Le choix de ces espaces libres relevait de ques-

Bouvines : un village linéaire
Source : GoogleMaps, 1950

La rue Félix Dehau, une voie d'accès à la Métropole
Source : StreetView, 2008

Projet d'aire de stationnement : à l'interface entre le tissu urbain et le parc
Source : Etude FDAN, 2012

tions foncières. En effet, les parcelles identifiées appartiennent à la commune, facilitant la mise en œuvre des travaux. Sur la parcelle au pied de l'église, il s'agit d'une aire de stationnement existante ; tandis que la seconde est à créer.

Comme on a pu le voir précédemment, la partition de l'offre de stationnement en deux aires permet une meilleure intégration urbaine du projet. Ici, chacune des aires peut être affectée à un type d'usagers : vers l'église, l'aire pourra être occupée par les riverains ne pouvant plus se stationner dans la rue Félix Dehau, tandis que l'aire près du monument aux morts verra les clients des commerces et lors d'évènements, les visiteurs de l'église. De plus, chacune de ces aires s'intègre dans un contexte spécifique, malgré leur proximité. En effet, l'aire au pied de l'église est implantée entre deux îlots, dans un linéaire bâti le long de la route départementale ; l'autre est prévue au niveau d'un square et d'un espace, pour partie, dégagé, où se dresse le monument aux morts.

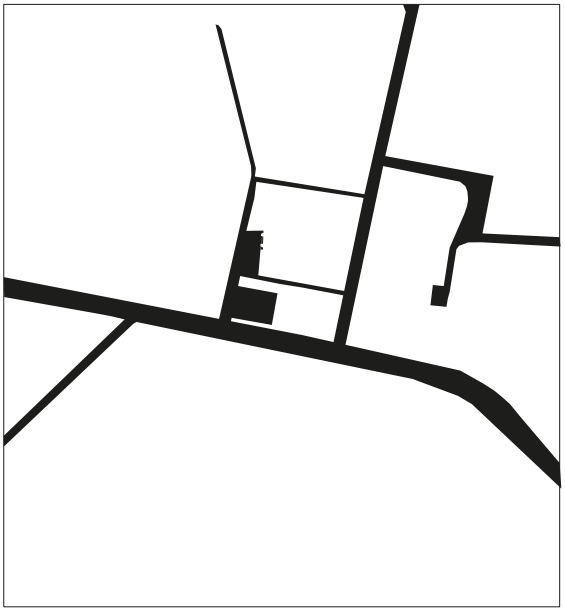
En complément de ces premières orientations, les échanges entre les techniciens de la MEL et la commune ont mis en évidence certains éléments prédominants du site qui peuvent participer à l'intégration urbaine et paysagère de l'aire de stationnement. D'abord, les contraintes topographiques du site sont fortes avec un dénivelé de 4 mètres entre la rue Dehau et le bas de l'emmarchement de l'église. Cela constitue aussi un élément majeur puisque l'église se situe sur le point le plus haut de la commune et est ainsi un point de repère dans le paysage lointain. Pourtant, lorsque l'on est sur la route départementale, elle n'est pas remarquable. Ainsi, la localisation des aires de stationnement permet de leur donner de la visibilité depuis la rue, mais aussi à l'église en créant de nouveaux espaces dégagés. Toutefois, elles devront faire l'objet d'un traitement paysager particulier et qui reste à définir pour participer pleinement à la requalification du centre-bourg.

Les récentes évolutions foncières sur le secteur permettent aujourd'hui d'envisager le report des véhicules sur la parcelle voisine à l'aire actuelle, de sorte à créer un vrai parvis de l'église, visible depuis la rue et dégageant les vues vers le monument classé.

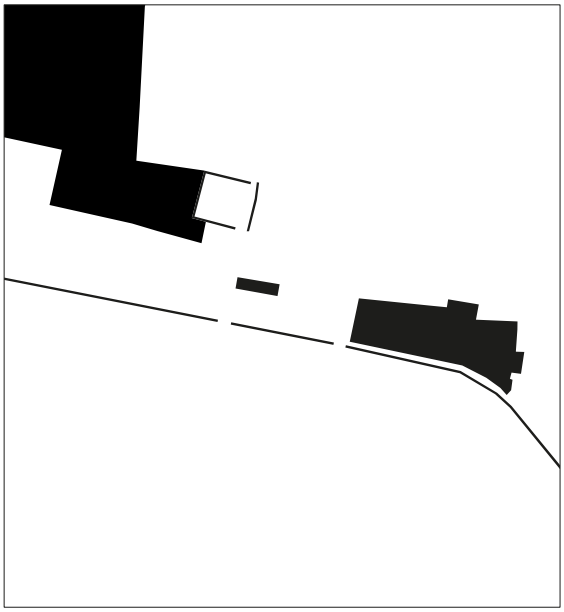
Le projet étant aujourd'hui peu avancé, les rapports entre les différents modes de déplacements, ainsi que la question du traitement des limites ne sont pas encore définis. Au vu des caractéristiques du site, on peut tout de même remarquer que les accès devront être réfléchis en fonction du dénivelé, mais aussi en considérant la circulation sur la route départementale, très importante à certains moments de la journée, qui traverse la commune.

Il est prévu de déplacer le quai bus au pied de l'église, donnant de la visibilité et confirmant l'usage de l'aire de stationnement. Celle-ci ne devra servir qu'aux riverains, tandis que la seconde près du monument aux morts, pourra servir d'aire de report pour les personnes qui prennent le bus vers la métropole.
De plus, de nombreux cheminements piétons parallèles à la RD maillent le site en reliant les différents monuments et services, comme la mairie du centre-village. La topographie du site devra alors être prise en compte notamment au regard des normes d'accessibilité PMR. Sur l'axe principal de la route départementale, il est prévu d'élargir les trottoirs, pour se rapporcher des dimensions fixées par la MEL à 1,40m minimum.

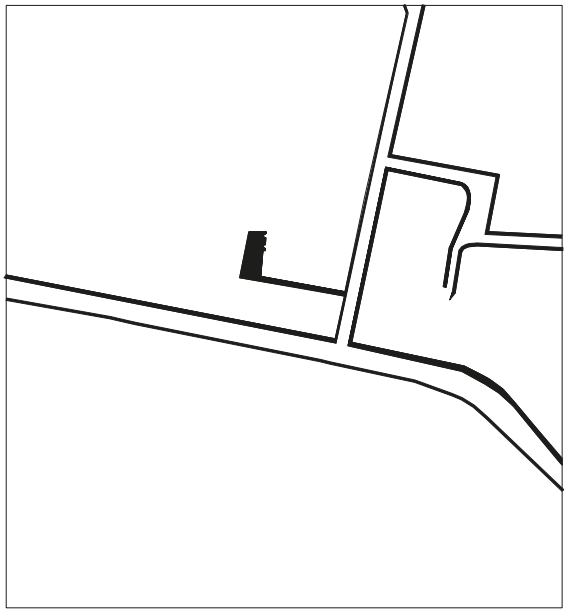
Les espaces publics non bâtis
Source : production personnelle



Les espaces routiers
Source : production personnelle

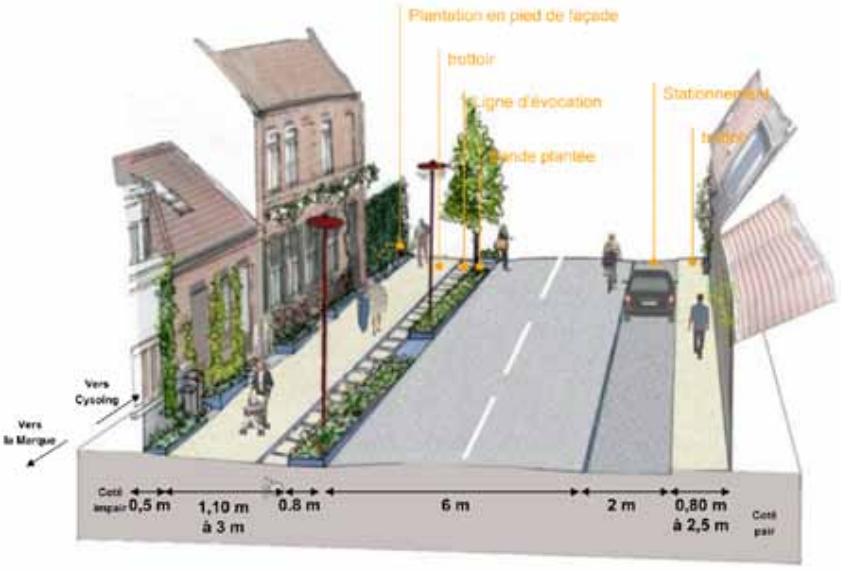


Les espaces végétalisés
Source : production personnelle



Les espaces piétons
Source : production personnelle

0 20 100



Requalifier la rue Félix Dehau our favoriser la marche dans le centre bourg
Source : Etude FDAN, 2012

Actuellement, seul l'aménagement de la route départementale a fait l'objet d'un travail de conception et de dessin. Ainsi, une bande végétalisée a été dessinée entre la voie de circulation et le trottoir, sécurisant les cheminements des riverains vers le centre-village et les aires de stationnement. Concernant les aires de stationnement, leurs limites sont travaillées par des bandes végétalisées perpendiculaires à la route départementale. L'aire au pied de l'église est marquée par un arbre de haute tige, faisant signal aux automobilistes. Sur l'autre aire, les limites en bord de la rue Félix Dehau sont pensées dans la continuité du square voisin. Toutefois, l'espace sur le dessin reste peu lisible, ne laissant pas voir où est la place de chaque usager au sein de l'aire de stationnement : sans les voitures, on se saurait pas identifier les places de stationnement de la circulation ou même des espaces végétalisés. De plus, l'espace interstitiel entre la voie et l'aire de stationnement, texturé en bleu, semble ne s'inscrire ni dans la continuité piétonne évoquée précédemment, ni dans la continuité de l'espace de circulation des voitures.

L'analyse de ces trois projets d'aires de stationnement démontre la diversité des situations auxquelles doit répondre l'aménagement de ces haltes. Il s'agit de contextes très différents qui peuvent toutefois être analysés selon les mêmes critères et auxquels les concepteurs peuvent apporter des réponses contextualisées. Ainsi, ces études de cas ont permis de dégager deux éléments nécessaires à la poursuite de ce travail. Le premier est cette liste des éléments qui, si on y apporte une réponse technique, participent à créer un lieu de halte, dans lequel les besoins fonctionnels et qualitatifs des usagers (piétons, cyclistes et automobilistes ; résidents ou visiteurs) sont pris en compte. Cette liste, pouvant constituer un cahier des charges programmatique pour les aires de stationnement, pourra être le support des réflexions à venir sur l'amélioration de la qualité des aires de stationnement. De plus, les analyses ont démontré une diversité des aménagements opérés par les services métropolitains et une prise en compte des aspects qualitatifs de ces espaces publics très disparates.

Conclusion

Les éléments apportés par les recherches d'Antoine Brès confirment le statut d'interface spatiale des espaces de stationnement dans la ville contemporaine, transformant les espaces de stationnement en halte. Cette notion répond à cette pratique de changement de modes de déplacement que l'on observe dans les espaces de stationnement. En effet, les parcs en ouvrage ou les aires de stationnement ne sont pas des destinations en soi, et les usagers qui l'empruntent rejoignent la ville, le quartier ou les services environnants. De cette manière, la halte s'inscrit parfaitement dans les politiques de mobilité et de stationnement développées précédemment. De plus, de par son caractère territorialisée, elle permet également de mettre en relation les différents types d'usagers avec leur territoire, devenant un lieu de vie et de cohabitation. Ainsi, la conception de ces espaces devient essentielle pour repenser le partage de la rue et la place de la voiture.

L'analyse des différents projets a montré la nécessité de répondre à plusieurs critères liés à l'inscription de l'ouvrage dans son contexte et à la lisibilité de l'espace intérieur offerte aux usagers. La question du traitement des limites, bâties ou non bâties, apparait comme un élément essentiel pour répondre aux exigences des usagers de la halte. Les limites sont d'autant plus importantes dans l'espace public, puisqu'elles permettent de marquer, repérer, situer les choses dans un espace continu. Ces limites peuvent prendre différentes formes : architecturales, comme la façade, la couverture, la partition des espaces intérieurs, ou

Eléments d'analyse\ Parcs étudiés	Rue Victor Hugo à Lomme	Rue de Boulogne à Wattrelos	Rue Félix Dehau à Bouvines
Situation géographique et intégration urbaine	Dans un tissu ancien résidentiel, proposant quelques commerces Intégration par la différenciation des matériaux de sol Continuité du linéaire bâti par la haie végétale et visibilité du parc	En frange urbain au Nord-Est de la MEL, en limite de quartier ancien et d'un espace libre essentiellement routier Partition en deux aires	La rue Félix Dehau, une rue très passante d'un village du Sud de la MEL. Présence d'une église classée et de monuments. Partition en plusieurs aires le long de la RD Requalification du centre-bourg
Périmètre	Intégration du trottoir dans le projet	Les deux aires de stationnement	Périmètre étendue à l'emprise de la RD et aux espaces libres adjacents
Parti pris de la maitrise d'œuvre	L'aire de stationnement comme une interface entre le parc et le quartier	Un espace fonctionnel pour les résidents du quartier	Requalification du centre-bourg en donnant de la visibilité et une qualité aux espaces publics attenants à l'église
La place du piéton	Intégration du trottoir au périmètre et ajout d'une portion au sein de l'aire	Aucun aménagement particulier	Elargissement des trottoirs et cheminements parallèles à la RD
La place des cyclistes	Arceaux vélos à l'entrée du parc	Arceaux vélos à l'entrée de l'aire, vers les commerces et l'arrêt de bus	Non identifiés
La place de la voiture	Un espace imperméable occupé Les dalles engazonnées sous-occupées	Espace imperméabilisé facilitant l'accès des véhicules Pas de questionnement sur le statut de la rue de Boulogne	Limiter la place de la voiture sur la RD et report vers des aires de stationnement paysagère
Rapport modes actifs/ Voitures	Traitement différenciés des espaces	L'aire de stationnement comme espace partagé	Traitement différenciés des espaces et prise en compte des questions d'accessibilité
La place du végétal	Présence forte du côté par cet un traitement imperméable progressif Le végétal comme filtre visuel	Non dessiné et pris en charge par la commune	Le végétal comme filtre visuel perpendiculaire à la rue

Tableau de synthèse de l'analyse des aires de stationnement métropolitaines

Source : Production personnelle

paysagères, grâce à la végétation, au traitement des sols, à la signalétique.

Les analyses ont mis en évidence la diversité des traitements opérés lors de la réalisation des aires de stationnement. Ce constat permet de s'interroger sur les outils réglementaires et techniques à disposition des concepteurs, sur leur utilisation mais aussi sur leur capacité à favoriser un aménagement qualitatif qui puisse valoriser l'espace public et construire un lieu de halte.

III] Aménager les aires de stationnement comme des haltes urbaines

Compétente en matière d'espace public, de voirie, d'assainissement, depuis 1966, également en charge de l'écriture du Plan Local d'Urbanisme intercommunal depuis 2004, la MEL s'est construit un arsenal d'outils réglementaires et techniques, s'adaptant aux lois successives, pour encadrer l'aménagement des aires de stationnement, publiques et privées. Avec la loi MAPTAM et l'inscription dans la loi de la compétence métropolitaine « parcs et aires de stationnement », il s'agit aujourd'hui de s'interroger sur les éléments qui donnent de la qualité de ces espaces de sorte à les intégrer dans les politiques d'espaces publics et de mobilité pour en faire des haltes urbaines.

Par le biais du PLU, de chartes ou de guides méthodologiques à l'intention des services, la MEL tente d'harmoniser les pratiques et les mises en œuvre de ces réalisations sur le territoire. Toutefois, on s'aperçoit aujourd'hui que, malgré ces nombreux outils plus ou moins obligatoires, les services ne se les approprient peu ou pas. Ainsi, il est rare de voir le nombre réglementaire d'arbres sur une aire de stationnement, comme il est surprenant de voir apparaitre une référence à la charte des espaces publics ou au Cahier de Recommandations Architecturales, Urbaines et Paysagères (CRAUP).

Méconnaissance de ces documents, désintérêt de proposer des aménagements plus qualitatifs, ou injonction des communes pour réaliser les projets au plus vite, de nombreuses raisons peuvent expliquer ce constat. Paradoxalement, plusieurs études ont été menées par divers groupes de travail, l'Agence d'urbanisme et de développement (ADULM) et des ateliers d'étudiants, pour lancer des pistes d'amélioration de la qualité de ces espaces de stationnement, démontrant un intérêt des services pour faire évoluer les pratiques en matière d'aménagement paysager des aires de stationnement.

Souvent entendu comme traitement végétalisé, le traitement paysager permet pourtant une vision plus complète que la seule implantation de végétation sur l'espace public. En effet, cette notion permet d'interroger plus globalement l'intégration de l'aire de stationnement dans son contexte, qu'il soit urbain, péri-urbain ou rural, mais aussi sur les pratiques des futurs usagers automobilistes, piétons et cyclistes. Cette extension de la réflexion sur la qualité paysagère des aires de stationnement alimente les réponses spatiales de l'aire de stationnement devenue halte urbaine.

A] Analyse des documents existants en matière d'aménagement des aires de stationnement

Objet urbains transversaux, touchant à de nombreuses compétences dont la MEL est en charge (voirie et espace public, assainissement, urbanisme), les aires de stationnement sont concernées par plusieurs outils réglementaires, tels que le PLU et ses documents annexes, mais aussi par les documents techniques mis en place par les différents services opérationnels de la MEL. Tous ces documents s'avèrent très variés dans leur forme et leur objet. Abordant souvent un aspect très spécifique mais pouvant être convoqué au moment de la conception de tous les projets d'aire de stationnement, chaque document vient surenchérir un catalogue de guides, de règles et de délibérations, démultipliant et brouillant un peu plus les pistes pour harmoniser la mise en œuvre des aires de stationnement.

La révision du PLU engagée par délibération du Conseil Métropolitain le 13 février 2015 est l'occasion de faire le bilan des outils existants et des travaux menés récemment sur l'aménagement des aires de stationnement, de sorte à se positionner sur les ambitions métropolitaines concernant les aires de stationnement.

1) Les documents réglementaires : le Plan Local d'Urbanisme et le CRAUP

Les aires de stationnement sont soumises à autorisation d'urbanisme. Lorsqu'elles comportent 10 à 49 unités, elles font alors l'objet d'une déclaration préalable de travaux ; lorsqu'elles comportent plus de 50 unités, elles font alors l'objet d'un permis d'aménager[36].

Dans la présentation du projet, les plans doivent intégrer la dimension paysagère du projet. Cela correspond souvent à la végétalisation plus ou moins importante du site (arbres, arbustes, haies, ...). Or, les communes sont compétentes en matière d'espaces verts, se chargeant de l'implantation et de la gestion des plantations. Parallèlement, la conformité de la réalisation aux plans présentés dans le dossier de déclaration préalable ou du permis d'aménager est vérifiée par la commune.

Ainsi, deux problèmes se posent : est-ce l'autorité compétente en matière d'aire de stationnement, dépositaire du dossier, ici la MEL, ou est-ce la commune qui doit porter les investissements relatif à la végétalisation du projet ? Dans le cas où c'est à la commune d'investir et que la végétation n'est pas implantée suite à la réalisation par la MEL des places de stationnement, il n'y a aucun contrôle extérieur, puisque le maire détient également le pouvoir de police de l'urbanisme..
De plus cette question du traitement paysager des aires de stationnement peut avoir des conséquences budgétaires liées à la gestion de ces espaces verts supplémentaires par la commune et donc devenir un point de crispation dans la répartition des compétences métropolitaines et des compétences communales.

L'aménagement paysager des aires de stationnement a déjà fait l'objet de dispositions particulières adoptées par les communes dans le PLU actuel. En analysant plus particulièrement l'écriture réglementaire du PLU de Lille Métropole de 2004, il apparait que certaines prescriptions sont obligatoires et d'autres sont des possibilités laissées à l'appréciation du concepteur du projet.

[37] « Question écrite n°82277 de M. Philippe Meunier au ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des collectivités territoriales relative aux autorisations nécessaires au regard du code de l'urbanisme pour réaménager une aire publique de stationnement préexistante », réponse publiée le 16/11/2010 au Journal Officiel.

Zonage(s) concerné(s) du PLU	**Obligations du dépositaire de l'autorisation d'urbanisme, concernant le traitement paysager des aires de stationnement**	**Possibilités laissées au dépositaire de l'autorisation d'urbanisme, concernant le traitement paysager des aires de stationnement**
Tous	« Les places de stationnement **doivent avoir pour dimensions** minimales 2,30 mètres sur 5 mètres, avec un dégagement minimum de 5 mètres pour permettre les manœuvres. Ces dimensions **doivent être libres de tout encombrement** par des murs et piliers. »	
Tous sauf les zones UH, UL1, UM et UN	Pour les aires de stationnement d'une surface de plus de 150 m² : - Elle « **doit être plantée à raison d'un arbre de haute tige pour quatre places**, en disséminant ces arbres sur l'ensemble de l'aire » - des arbres d'une « circonférence de 25 à 30 cm mesurée à un mètre du sol » - les arbres sont plantés dans « un cube de terre de deux mètres d'arête ou volume équivalent » - ces arbres sont munis « une protection efficace contre le choc des véhicules »	Pour les aires de stationnement d'une surface inférieure à 150 m², le choix est laissé à l'appréciation du concepteur. *NB :* *Avec un ratio de 25m² par place, une aire inférieure à 150m² comprend 6 places de stationnement.* ***Sa réalisation n'est alors pas soumise à autorisation d'urbanisme.***
Tous sauf les zones UH, UL1, UM et UN	« Au-delà de 1 000 m² les aires de stationnement en plein air **doivent être fractionnées en plusieurs unités par des dispositifs végétaux et comprendre des cheminements piétonniers** permettant d'aller du véhicule garé au bâtiment en toute sécurité. » *NB : 1 000m² correspond à 40 places*	« **Au-dessus de 50 places** de stationnement de véhicules particuliers, il **peut être exigé que les entrées et sorties des véhicules soient différenciées.** »
AUCa	« Afin de limiter la perception des parcs de stationnement et des aires de stationnement des poids lourds, **leurs abords doivent être plantés**	

On remarque que certaines obligations sont chiffrées, notamment pour les dimensions des places, l'emprise des cheminements piétons, l'implantation d'arbres. Dans un deuxième cas, elles ont un caractère qualitatif et sont peu détaillées, correspondant à une orientation d'aménagement, notamment lorsqu'il est dit que l'aire de stationnement « *faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble* », en zone UK.
De plus, différentes situations telles que la dimension des aires, leur localisation par rapport à la voie, la configuration globale des aires, sont identifiées dans les zonages. A chaque situation, correspondent alors des réponses spatiales plus ou moins détaillées.

Cependant, lorsqu'il s'agit de différents types d'aire, on remarque celles-ci sont identifiées soit selon le nombre de places soit selon la surface de l'aire de stationnement.

« *Toute aire de stationnement au sol de plus de 150 m² doit être plantée à raison d'un arbre de haute tige pour quatre places, en disséminant ces arbres sur l'ensemble de l'aire, avec une circonférence de 25 à 30 cm mesurée à un mètre du sol, avec, lorsqu'il ne s'agit pas de pleine terre, un cube de terre de deux mètres d'arrête ou volume équivalent, et avec une protection efficace contre le choc des véhicules.* »
« Traitement paysager des aires de stationnement », Article 12 du PLU de Lille Métropole, 2004

Les prescriptions communes rédigées dans l'article 12 s'appliquent uniquement pour certaines aires de stationnement, précisant la densité de plantation (1 arbre pour 4 places), le type de végétation (arbre de haute tige), les conditions d'implantation (volumétrie de terre et protection). Toutefois, on remarque que ces prescriptions ne constituent pas réellement une base commune à laquelle d'autres prescriptions spécifiques à certaines zones du règlement viendraient ajouter une plus-value à ces espaces de stationnement. En effet, toutes les aires ne sont pas concernées, et notamment dans les zones UH, UL1, UM et UN, correspondant à des zones d'aménagement concerté, dans lesquelles ce paragraphe sur le traitement paysager des aires de stationnement est totalement absent. De plus, on relève l'absence de prescriptions liées à l'imperméabilisation des sols dans cet article. Cela pourrait être envisagé sous la forme d'un pourcentage réglementaire de surface d'espaces verts ou, au vu des techniques et matériaux capables de drainer les eaux pluviales, obliger la perméabilité d'une partie des zones minérales[37].

Parallèlement, les zones urbaines récréatives de plein air et les zones urbaines d'activité du territoire bénéficient d'un règlement spécifique plus détaillé notamment au regard des types de plantation, de leur entretien, et de la question des cheminements piétons. En effet, ceux situés dans les zones commerciales doivent être aménagés et végétalisés sur « *une emprise au moins égale à 4 mètres* »[38]. De plus, les dépositaires du permis de construire ont l'obligation de réaliser au moins un cheminement piéton qui, soit s'inscrit dans le maillage piéton existant, soit permet d'accéder aux bâtiments et aires de stationnement les plus proches. Ces cheminements piétons accompagnent la partition des aires de stationnement de plus de 100 places, soit avec un ratio de 25m² par place, circulation comprise, une surface au sol de 2500m².

Enfin, une autre anomalie a été relevée dans les zones à urbaniser où les aires de stationnement ne doivent pas être visibles depuis l'espace public. Or la question de l'accessibilité et de la lisibilité de ces espaces est un point essentiel qui influence le choix de la localisation du site et leur conception, notamment sur la

[37] FRANCOIS (Diane), MACHYNIA (Elise), MARSY (Gaëtan), VERNY (Julien), « Analyse de l'apport paysager rendu par les parcs au sol sur la métropole lilloise : dégagement des enjeux liés », Groupe ISA et Lille Métropole, 2014, p15-16
[38] Zones UX à dominante commerciale, PLU de Lille Métropole, rapport de présentation, p142

	d'essences arborescentes et arbustives ou d'arbres de haute tige. »	
UX	« les aires de stationnement d'un seul tenant, nouvelles ou à réaménager, **ne peuvent pas comporter plus de 100 places** de stationnement. Entre chacune de ces aires de stationnement, **il doit être réalisé un espace végétalisé supportant un cheminement piétonnier**, l'ensemble ayant une emprise au moins égale à 4 mètres. Le traitement végétal **devra, outre un engazonnement, être composé soit d'un alignement d'arbres de haute tige, à raison d'un arbre tous les 10 mètres, soit de haies basses composées d'essences locales, soit des deux.** » Pour toute construction nouvelle, **il doit être réalisé un cheminement piétonnier** : [...]	[...] - **soit** se raccordant au maillage piétonnier préexistant dans la zone, - **soit** permettant d'accéder aux bâtiments ou parkings les plus proches.
UK	« Les aires de stationnement à l'air libre des véhicules automobiles **doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble, y compris les délaissés**. » « Il **doit être planté un arbre pour 6 emplacements**. En cas d'impossibilité de plantation (stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructures**) ces arbres doivent être localisés dans les espaces paysagers.** » « Elles sont entourées de haies, de plantes arbustives ou de murs et sont rendus non visibles depuis les espaces publics. »	« Les aires de stationnement qui participent à la valorisation de l'espace public **peuvent être visibles et ouvertes sur l'espace public**. »
AUCm	« Les aires de stationnement visibles d'une voie **doivent être traitées de manière paysagère**. »	

Tableau de synthèse des règles existantes au PLU de la MEL : entre obligations et liberté du concepteur
Source : Production personnelle à partir du PLU de 2004

question des limites.

Par ailleurs, le cahier de recommandations architecturales, urbaines et paysagères (CRAUP) est un document, non opposable, accompagnant le Plan Local d'Urbanisme. Il donne des explications, des conseils et des recommandations pour conserver et respecter le caractère du lieu dans lequel s'inscrit un projet. Ces indications concernent, d'une part, l'aspect extérieur des constructions et de leurs abords ; d'autre part, l'aménagement qualitatif des espaces publics dont la voirie, les cheminements dédiés à tout mode de déplacement, et les aires de stationnement. Ces recommandations sont valables sur certains secteurs identifiés dans le CRAUP de la Métropole Européenne de Lille : les zones mixtes à dominante habitat, les zones à vocation économiques, les voies d'eau, les zones naturelles, le patrimoine bâti des zones urbaines. Dans le cas du traitement urbain et paysager des aires de stationnement publiques, et au vu des contextes dans lesquelles celles-ci peuvent être réalisées, il s'agit ici de s'intéresser aux zones mixtes à dominante habitat, aux zones à vocation économique ainsi que le volet patrimoine bâti des zones urbaines.

Dans le volet « stationnement » du document relatif aux zones à urbaniser à vocation mixte avec dominante habitat[39], on remarque que les recommandations sont limitées et restent très généralistes concernant l'organisation interne d'une aire de stationnement, n'intégrant pas une approche intermodale de ces espaces. En effet, il est indiqué que « *les choix d'organisation et d'aménagement du stationnement sont liés à la configuration du terrain d'assiette ; l'implantation des places privatives sur le lot ; l'aspect final des voies.* ».

D'autre part, on retrouve des éléments plus intéressants lorsque l'on regarde de façon plus générale la place de la voiture dans l'espace public. Il est indiqué que « *la voirie et les espaces de stationnement doivent être conçus pour favoriser la réduction de la vitesse des véhicules* ». Cette diminution du différentiel de vitesse avec les autres modes piétonniers et cyclistes permet une réappropriation de l'espace public par les différents usagers et favorise la création d'un espace public partagé.
Il est précisé que, dans les voies de desserte interne comme dans le cas des aires de stationnement, « *il n'est pas indispensable que le trottoir soit marqué par une différence de niveau : une différence de revêtement peut être suffisante et favoriser la limitation de la vitesse des véhicules* ». Dans cet espace partagé, les déplacements piétons doivent être favorisés et les aménagements doivent correspondent aux caractéristiques du parcours piéton :

o « *Suivre le chemin le plus court depuis les points d'intérêt ;*
o Etre agréable : matériaux de sol choisis, cadrage, ombrage et ensoleillement ;
o Etre visible et bien identifié depuis l'espace public et les voies automobiles ;
o croiser les espaces collectifs ;
o être entretenu. »

En considérant l'aire de stationnement comme une halte urbaine partagée entre les véhicules, les piétons et les cyclistes, le traitement des sols devient une question essentielle. Pour traiter les limites entre les différentes fonctionnalités de l'espace public (voirie, stationnement, trottoirs, ...), la Charte des espaces publics de Lille Métropole (2013) préconise de :

- « *donner de la lisibilité : dimensions, couleurs, continuité, ...*
- *retrouver de la rigueur et de la simplicité dans les tracés ;*
- *assurer et anticiper les transitions avec les espaces limitrophes ;*

[39] CRAUP Zone à urbaniser à vocation mixte avec dominante habitat, Plan local d'urbanisme de Lille métropole, 9 février 2012, p19
[38] Zones UX à dominante commerciale, PLU de Lille Métropole, rapport de présentation, p142

- favoriser la pierre naturelle, solide et durable, en particulier pour les bordures entre le trottoir et la chaussée ;

- porter une attention particulière aux interruptions : bateaux, limites d'interventions, ... »[40].

De cette manière, il est proposé de mettre les moyens sur le traitement des limites avant d'agir sur les revêtements de surface afin de favoriser le confort des usagers. L'accent doit alors être mis sur le dimensionnement et le profil des cheminements, l'utilisation de matériaux antidérapants pour les piétons, la délimitation de la place de la voiture dans l'espace.

Dans le chapitre « Utilisation des surfaces : stockage, stationnement, exposition », il est proposé de concevoir les aires de stationnement dans une vision d'ensemble, afin d'agir en lien avec le contexte existant. Il est également rappelé que le concepteur doit tenir compte des caractéristiques du terrain, conformément aux obligations du PLU[41]. Dans ce sens, le CRAUP fait remarquer que « *le paysage se rapporte à toutes les composantes des espaces extérieurs. […] Par les vastes surfaces impliquées, les aires d'évolution des véhicules et les stationnements participent à l'effort et leur traitement a une large influence sur la qualité paysagère finale.* » De plus, le traitement paysager, ou « *paysagement* », de ces aires de stationnement doit permettre aux usagers, automobilistes, piétons et cyclistes, de comprendre l'organisation de la parcelle et doit guider les usagers à la fois vers l'aire de stationnement et vers les points d'intérêt du secteur. Cela passe par le traitement des entrées, en cherchant un effet d'accueil et de signal par des végétaux particuliers, l'implantation d'une signalétique d'orientation, la mise en place d'éclairage extérieur, la conception de cheminements ombragés, ... Les limites de parcelle et l'interface avec les clôtures seront valorisées par des transitions végétalisées.

Dans la partie relative au patrimoine bâti dans les zones urbaines, il est recommandé de valoriser la « *complémentarité entre bâtiment et espaces publics d'accompagnements (places, jardins, stationnements, lieux d'évènements)* »[42]. Ainsi, dans le cas d'un quartier d'habitat ouvrier, la création de stationnement doit être pensée de façon à conserver la cohérence des îlots urbains. Afin de conserver cette cohérence globale, il est proposé de créer des espaces publics de proximité pour répondre aux besoins des résidents à l'échelle. Ces espaces publics peuvent être des jardins, des terrains de plein air, des « *blocs de stationnement* » que nous appellerons des aires de stationnement, comme définie précédemment.

2) Les études et ateliers de réflexions

Plusieurs travaux ont été menés récemment par la MEL et ses partenaires, l'ISA de Lille et l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole (ADULM), sur les questions de conception des aires de stationnement et, notamment la notion d'aire paysagère. Le travail des étudiants de l'ISA s'interrogeait sur cette notion et tentait de définir les éléments participant à la création d'un aménagement paysager. L'atelier mené par l'ADULM proposait quant à lui une vision plus large, s'interrogeant sur les aspects techniques de la voirie mais également sur les aspects fonciers et financiers de la création des aires de stationnement. Ces travaux exploratoires constituent aujourd'hui une source d'informations et un autre regard par rapport aux considérations réglementaires présentées précédemment. Ces travaux antérieurs permettront d'alimenter les réflexions autour de la révision générale du PLU et des échanges avec les services opérationnels pour améliorer la qualité de ces espaces publics.

[40] « Charte des espaces publics de Lille Métropole », Agence d'aménagement et d'urbanisme de Lille Métropole, approuvé le 30 mars 2007, p19

[41] CRAUP Zone à vocation économique, Plan local d'urbanisme de Lille métropole, 9 février 2012, p16

[42] Idem, p9

Dans le cadre d'un atelier, un groupe d'étudiants de l'ISA, (école d'ingénieur en agriculture, agronomie, environnement) de Lille avait travaillé, en 2014, sur la question du traitement paysager des aires de stationnement. Le document produit avait vocation à donner aux services de la MEL en charge de la mise en œuvre des aires de stationnement et des projets urbains, mais aussi de la révision générale du PLU, des recommandations pour aménager des aires de stationnement paysagère. Toutefois, il tend vers un descriptif des dispositifs techniques employés sur le territoire. En effet, à partir de l'étude de douze aires de stationnement, les étudiants ont évalué la présence de végétation, les dispositifs permettant de gérer les eaux pluviales et les avantages et inconvénients des revêtements de sol utilisés. Portant un regard technique sur cette notion de paysage, ils ne se sont pas réellement interrogés sur la possibilité de ces dispositifs à favoriser l'intégration urbaine et paysagère de l'aire, ni à influencer sur la qualité et la lisibilité du lieu. Ainsi, ce travail met en avant la nécessité de définir ce qu'est une aire de stationnement paysagère mais aussi les objectifs poursuivis lorsque l'on aménage ce type d'espace. Le paysage n'a pas qu'une valeur esthétique. En effet, si la valeur paysagère passe par l'implantation de végétation sous différentes formes, par un choix de matériaux adéquat et par des modes de gestion des eaux pluviales, en fonction du contexte dans lequel s'inscrit l'aire de stationnement, ces éléments apportent un confort aux usagers, une lisibilité à l'espace, tout en s'inscrivant dans la logique du développement durable[43] (biodiversité, lutte contre les îlots de chaleur, gestion des eaux pluviales, perméabilité et artificialisation des sols, …).

De ce fait, la notion d'aménagement paysager doit être abordée de façons différentes selon l'échelle à laquelle on se place. En effet, la notion de paysage fait partie intégrante des questions de composition urbaine à l'échelle du quartier, de l'îlot et de la rue. D'un point de vue exogène, une aire de stationnement paysagère est ainsi contextualisée et participe à l'identité du quartier. D'un point de vue endogène, le paysage livre des outils de conception tels que le choix des matériaux, des végétaux, de la place de l'eau dans le projet, afin de répondre aux enjeux du développement durable. Ainsi, dans une relation de complémentarité entre les différentes échelles, l'intégration de la question du végétal et les réflexions sur son implantation participe à limiter la place de la voiture de façon visuelle à l'échelle de la rue, de suivre des lignes fortes du contexte comme un linéaire de façade, mais également de suivre une trame qui peut quadriller l'ensemble du quartier.

Par ailleurs, en novembre 2014, un atelier a été organisé dans le cadre des rencontres de l'espace public par l'ADULM et la MEL. Cet atelier consacré aux aires de stationnement visait à formuler des préconisations relatives à l'aménagement de ces espaces de stationnement. Cela devait constituer une base pour élaborer à un cahier technique de programmation des parcs et aires de stationnement, facilitant l'écriture du programme, dans lequel serait défini un vocabulaire architectural commun à ces espaces publics dédiés au stationnement de la voiture.

Lors de ce groupe de travail, plusieurs points de vigilance relatifs à l'aménagement des parcs au sol ont été mis en évidence. Certains, comme l'optimisation du foncier où les coûts des travaux rapportés à la place de stationnement, ont été abordés précédemment et relève de considérations liées à l'étude d'opportunité. D'autres, comme le dimensionnement du stationnement groupé, l'accessibilité, l'aménagement paysager et la proportion de végétal, le choix des matériaux, l'accueil d'autres fonctions et d'autres usages, relève des choix de conception.

[43] BLANC Nathalie, GLATRON Sandrine, « Du paysage urbain dans les politiques nationales d'urbanisme et d'environnement. », L'Espace géographique 1/2005 (tome 34), p. 65-80, www.cairn.info/revue-espace-geographique-2005-1-page-65.htm.

3) Les guides techniques

En complément des documents réglementaires, des guides techniques existent concernant différentes thématiques pouvant intéresser la conception des aires de stationnement. D'abord, la norme NF P91-100 concerne la conception et le dimensionnement des parcs publics de stationnement. Dans une vision technique et fonctionnaliste, il s'agit d'indiquer les dimensions des places et des voies en fonction de la forme du stationnement, le pourcentage acceptable de pente, les questions d'accès et de rapport à la voie, d'un point de vue automobile.

Les questions d'accessibilité doivent également prise en compte dans la conception des aires de stationnement. En effet, en tant qu'espace public, elles s'inscrivent dans la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de février 2005. La prise en compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur la voirie et les espaces publics est retranscrite dans l'annexe accessibilité du PDU de la MEL dans laquelle on retrouve des prescriptions techniques. Celles-ci concernent les feux tricolores, le stationnement, les trottoirs et les cheminements, détaillant les éléments à prendre en considération : nature des sols, revêtement, pentes, paliers de repos, ressauts admissibles, signalisation verticale et horizontale, …

Enfin, la MEL a élaboré un guide de gestion durable des eaux pluviales à l'attention de tous les aménageurs publics et privés. Publié en 2012, il s'inscrit dans un cycle de décision et de documents (Agenda 21 en 2006 et délibération cadre « Développement Durable » en 2010) pris par les élus du mandat précédent, encadrant leur volonté de faire de l'urbanisme durable. Les prescriptions de ce guide ne sont pas opposables et consistent à encourager le recours aux techniques préventives de gestion des eaux pluviales (assainissement urbain, convention de gestion des ouvrages de techniques "alternatives", la mise en œuvre systématique d'une étude de la possibilité et de l'opportunité de mettre en œuvre les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales dans le cadre du réaménagement ou de la création de voiries et d'espaces publics). En tant qu'espace public, les aires de stationnement doivent faire l'objet d'un travail particulier concernant le traitement des eaux pluviales. Ce guide accompagne l'article 4 du PLU concernant la gestion des eaux pluviales.

On remarque que de nombreux documents produits par la MEL peuvent permettre d'apporter des réponses techniques lors de la création d'aire de stationnement. Néanmoins, ces outils sont plus ou moins appropriés par les services techniques de la MEL. En effet, la question de la gestion des eaux pluviales est très souvent prise en considération dans le dessin des aires de stationnement quand l'article 13 du règlement du PLU est oublié.

Ainsi, au vu de ces éléments, on peut aujourd'hui s'interroger sur les outils à mobiliser pour améliorer la qualité des aires de stationnement. Les parties suivantes permettront d'identifier les éléments qui pourraient intégrer les propositions réglementaires ou des recommandations pour aménager les aires de stationnement mais également les points sur lesquels les méthodes de travail pourraient être amenées à évoluer.

Par une délibération du 13 février 2015, la MEL a engagé la révision générale du PLU intercommunal. Cette révision apparait comme une opportunité pour améliorer la qualité des aires de stationnement. De plus, la commande d'une étude sur ce sujet, ainsi que les différents ateliers sur la thématique des aires de stationnement paysagères, démontrent un intérêt des techniciens de la MEL à poursuivre cet objectif et à trouver des solutions techniques et réglementaires pour y parvenir.

B] Quels outils pour améliorer la qualité des aires de stationnement ?

On constate aujourd'hui que les règles d'urbanisme concernant le traitement paysager des aires de stationnement ne sont pas appliquées de façon systématique dans les projets menés par les services métropolitains. Vision d'un PLU contraignant et peut-être mal adapté à la demande, auquel les services ne se réfèrent pas ; mais aussi absence de volonté de la commune pour aménager et entretenir les espaces verts et vérifier la conformité des réalisations, de sorte à accélérer la mise en œuvre du projet sont autant de facteurs qui peuvent expliquer le contournement des règles du PLU.

La révision générale du PLU est un moyen de reconsidérer les outils, réglementaires et techniques, à la disposition des services pour améliorer la qualité des espaces publics et s'inscrire dans les objectifs du PLU visant à « *renforcer la qualité des cadres de vie et la satisfaction des besoins de proximité des habitants actuels et futurs* »[44]. Quels outils sont alors les plus appropriés et les plus facilement mobilisables par les services pour répondre à cet objectif ?

1) Les outils du Plan Local d'Urbanisme

Le Plan local d'urbanisme contient plusieurs outils: le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les Zones d'Aménagement concerté (ZAC), … qui peuvent être utilisés à des fins très différents. Pour l'aménagement des aires de stationnement, nous avons retenu le règlement et les OAP parmi les outils qui peuvent intervenir en amont de la délivrance des autorisations d'urbanisme. En effet, ils permettent de créer un cadre réglementaire et constituent ainsi une base pour l'ensemble des projets.

a) Le Règlement

Document obligatoire du PLU, le règlement est un premier outil pour parvenir aux objectifs fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Restructuré par le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre Ier du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme, il doit aujourd'hui faciliter la réalisation du projet ; à la fois le projet de l'intercommunalité exprimé dans le PADD mais également celui des opérateurs et des particuliers. Ainsi, son écriture doit permettre d'adapter les règles au contexte et de conserver suffisamment de souplesse pour ne pas entraver la réalisation des opération. De plus, la lecture et la compréhension seront facilitées par la possibilité de représenter graphiquement les règles du PLU (R151-11 du Code de l'urbanisme).

[44] PADD du PLU2 de la Métropole européenne de Lille

Avant le 1er janvier 2016, le PLU était organisé autour de 16 articles. L'article 12 concernait le stationnement et l'article 13 s'intéressait au traitement des espaces non bâtis. Dans ce dernier, des règles pouvaient être instaurées pour le traitement paysager des aires de stationnement. Aujourd'hui, suite au décret, le PLU est organisé en trois parties : « affectation des sols et destination des constructions », « caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères » et « équipements et réseaux ». Ainsi le stationnement intègre la seconde partie en distinguant une partie normative et une partie sur le traitement des aires de stationnement.

EXISTANT

1° Les occupations et utilisations du sol interdites ;
2° Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ;
3° Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées ;
4° Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement;
6° L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
7° L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
8° L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété ;
9° L'emprise au sol des constructions ;
10° La hauteur maximale des constructions ;
11° L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords;
12° Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement;
13° Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations ;
15° Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales ;
16° Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

I. Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

- Destinations et sous-destinations
- Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités
- Mixité fonctionnelle et sociale

II. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

- Volumétrie et implantation des constructions
- Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère
- Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâtis et abords des constructions
- Stationnement

III. Équipement et réseaux

- Desserte par les voies publiques ou privées
- Desserte par les réseaux

Tableau récapitulatif des changements de structure du PLU, suite au décret 2015-1783
Source : Présentation « Modernisation du PLU », 19 mai 2016, MEL

Un autre changement apparait dans l'écriture du règlement. En effet, les règles peuvent désormais être qualitatives et rédigées sous forme d'objectifs de résultat, permettant une flexibilité pour s'adapter au projet. Cette nouvelle écriture n'impose pas de moyens pour atteindre l'objectif, mais indique précisément le résultat attendu, vérifiable de manière objective. Toutefois, cela pose plusieurs questions : comment définir l'objectif ? Quelles données peuvent être mobilisées pour devenir des critères de vérification de l'aménagement des aires de stationnement.

Dans la partie concernant les caractéristiques des espaces non bâtis, le règlement peut imposer des obligations en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations, d'aires de jeux et de loisir ; une part minimale de surface non imperméabilisée ou éco-aménageable (coefficient de biotope) ; ainsi que les installations nécessaires à la gestion des eaux pluviales et de ruissellement. Ces dispositions, visant à améliorer la qualité du cadre de vie, pourraient alors s'appliquer aux aires de stationnement. Toutefois, certaines obligations, non inscrites au PLU, existent d'ores et déjà, notamment dans le Plan Climat de la MEL.

b) Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ont été instaurées avec la loi SRU en 2000 et ont évolué avec les lois Urbanisme et Habitat de 2003 et la loi ENE de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion du 12 juillet 2010.

Document autonome du PLU, les OAP sont justifiées par le rapport de présentation et contribuent à la réalisation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) en garantissant un rapport de compatibilité[45] des projets. Elles comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Ces dispositions peuvent être combinés, sur un secteur donné, il s'agira alors d'une OAP de secteur d'aménagement. Les thématiques « habitat », « déplacements » et « corridors écologiques » peuvent également être étudiées de façon autonome et s'appliquer à l'ensemble du territoire, il s'agira alors d'une OAP thématique.

D'après l'article L151-7 du Code de l'urbanisme, les OAP peuvent « prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ». Ainsi, les OAP semblent pouvoir s'appliquer pour définir des principes concernant la thématique « aires de stationnement », s'inscrivant dans une logique thématique. Toutefois, la question du contenu de cette possible OAP reste à définir, notamment au regard de la variété des contextes dans lesquels émergent les demandes traitées par la direction Mobilité.

Les OAP de secteur d'aménagement sont instituées sur les zones U ou AU. Il n'est alors plus nécessaire d'instaurer des dispositions réglementaires en plus des dispositions inscrites dans l'OAP. Elles se traduisent par un schéma d'aménagement, qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. Toutefois, « *elles portent au moins sur : la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ; la mixité fonctionnelle et sociale ; la qualité environnementale et la prévention des risques ; les besoins en matière de stationnement ; La desserte par les transports en commun ; la desserte des terrains par les voies et réseaux.* »[46]. Les OAP sont opposables lors du dépôt d'une autorisation d'urbanisme, toutefois elles restent sous un régime de compatibilité avec le projet, laissant une marge de manœuvre au dépositaire du permis de construire.

2) Une alternative au règlement : les outils techniques

Les outils règlementaires peuvent être instaurés en amont, toutefois, bien qu'obligatoires, les règles qu'ils contiennent ne sont pas nécessairement suivies. Ainsi on peut s'interroger sur l'utilité de trouver une alternative dans les outils techniques. Ceux-ci accompagneraient les dispositions réglementaires tout en permettant aux acteurs du projet de mieux identifier les enjeux et d'apporter des réponses spécifiques aux problématiques du site. Il s'agirait alors d'initier un travail en transversalité, permis par le nouvel organigramme de la MEL où les services opérationnels en charge de la conception et de la réalisation des aires de stationnement, et la direction Mobilité, en charge de l'étude d'opportunité et de la maitrise d'ouvrage financière, appartiennent au même pôle technique.

[45] Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur.
[46] Article R151-8 du Code de l'urbanisme

a) L'avis d'opportunité et le schéma d'orientation

La délibération 11 C0815 définit des critères d'opportunité pour la réalisation des aires de stationnement. Parmi ceux-ci, « l'intégration urbaine et paysagère des projets » pourrait faire l'objet d'une meilleure définition des attendus dans l'aménagement de ces espaces. Un nouvel élément peut être intégré à l'étude réalisée par la direction Mobilité en amont de l'avis d'opportunité : la mise en place d'un schéma d'orientations auxquels les services opérationnels pourront se référer pour élaborer le projet de manière plus précise. Cet outil permettrait d'une part d'entretenir le dialogue avec les services opérationnels et ainsi favoriser la qualité urbaine et paysagère de ces espaces publics, et d'autre part, de sensibiliser les communes aux problématiques paysagères. Ainsi l'évolution du contenu de cet avis permettrait d'impliquer les maires, leur pouvoir et les compétences de la commune, dans la réalisation de ces projets par la mise en œuvre des espaces verts et de leur entretien.

b) Les groupes de travail

Des groupes de travail pourraient être organisés afin de faire progresser les pratiques en matière d'aménagement paysager des aires de stationnement de sorte à valoriser ces espaces qui amènent souvent des réflexions plus globales sur le fonctionnement urbain des communes et de l'espace public.

Ainsi, cela permettrait d'intégrer les réflexions menées par l'agence d'urbanisme sur le détournement des espaces de stationnement (marché, aire de jeux, …) que l'on peut instaurer sur les aires de stationnement, et d'autant plus sur une halte urbaine. Ces propositions, intéressantes dans le cadre des réflexions sur l'espace public, doivent être mises en perspective avec les temporalités de ces lieux et donc avec le contexte urbain du projet.

c) Aide à la conception des aires de stationnement

La mise en place de « fiches-ressources » pourrait constituer une aide à la conception, non contraignante, pour les services opérationnels mais qui ferait évoluer les réflexions sur la conception des aires de stationnement. Ces fiches identifieraient une situation urbaine particulière de la métropole. Une classification des situations pourraient dans un premier temps se baser sur les réalisations de la MEL. En effet, nombre d'entre elles, répondant à des problématiques de stationnement spécifiques à une morphologie urbaine, sont situées en centre-ville historique, dans la ville industrielle, la ville moderne, en frange urbaine, … Cette analyse pourrait être complétée par un atlas morphologique en cours d'élaboration par la MEL et l'ADULM. Cette fiche permettrait alors d'identifier les questions à se poser lors de la conception d'une aire de stationnement. Ainsi, les techniciens s'interrogeraient sur l'imperméabilisation des sols et la place du végétal, sur les limites de l'aire de stationnement mais également sur la place de la voiture, des vélos et des piétons dans ces espaces de stationnement. Enfin, dans un troisième temps, cette fiche apporterait plusieurs choix techniques possibles, sous forme d'exemples déjà réalisés sur le territoire de la MEL, de sorte à homogénéiser les pratiques sur le territoire.

3) Synthèse

Nous avons pu balayer différents outils réglementaires ou techniques qui pourraient participer à l'amélioration de la qualité des aires de stationnement. Un tableau récapitulatif, présenté ci-après, montrant les avantages et les inconvénients de chacun d'eux, permettra par la suite de choisir les outils les plus idoines dans le cadre du PLU mais aussi dans les travaux menés conjointement entre les services.

Depuis la création de la communauté urbaine, les compétences « voirie et espace public » et « parcs de stationnement » sont détenues par la MEL. Les services étaient alors directement sollicités par les communes pour réaliser les opérations d'aires de stationnement, suivant les directives communales pour établir le programme de chaque projet, bien que le financement soit communautaire. La mise en place d'une procédure d'opportunité par la délibération 11C0815 a permis d'instaurer un cadre métropolitain aux réalisations et ainsi d'avoir un regard critique sur la localisation et le contexte, le besoin réel, le coût, la qualité des espaces. Récemment, la loi MAPTAM a conféré à la Métropole européenne de Lille la compétence « parcs et aires de stationnement », lui donnant la maitrise d'ouvrage et la maitrise d'œuvre pour l'ensemble des réalisations futures. Toutefois, pour décider d'une politique de valorisation de la qualité paysagère et urbaine de ces espaces sur l'ensemble du territoire, la répartition des compétences doit encore être clarifiée et validée politiquement. Dans ce cas, cette décision pourra s'appliquer à l'aide d'outils techniques et de l'évolution des méthodes de travail permise par le rapprochement des services en charge du stationnement et de la phase opérationnelle.

Se pose donc aujourd'hui la question de l'ambition de la MEL concernant les réalisations d'aires de stationnement : continue-t-on de considérer ces espaces comme des lieux de stockage, uniquement rattachés au domaine routier ; ou les considère-t-on comme des espaces publics dont la qualité urbaine et paysagère participe au cadre de vie des usagers et aux usages, premiers ou détournés, dans le quartier d'implantation ?

Outils identifiés	Avantages	Inconvénients
Réglementaires	- Opposable lors du dépôt d'autorisation d'urbanisme	- Vérification de la conformité de la réalisation au permis : police de l'urbanisme
- Règlement du PLU (nouvelle structure)	- Lisibilité et compréhension (pièces graphiques) - Règles qualitatives et flexibilité pour atteindre l'objectif de résultat - Règles pour favoriser la qualité du cadre de vie	- Caractère contraignant : conformité - Application réelle par les services - Redondance avec les documents existants
- OAP de secteur	- Spatialisation obligatoire - Souplesse = compatibilité - Règles contextualisées	- Spatialisation obligatoire - Multiplicité des dispositions à inscrire dans l'OAP
- OAP thématique	- Possibilité de faire un schéma d'aménagement - Souplesse = compatibilité - Spatialisées mais applicables en plusieurs points du territoire	- Difficulté de définir les critères de l'OAP - Echelle locale liée à la question du stationnement
Techniques	- Inscription dans un temps long - Travail collaboratif entre les services concernés	- Implication et mobilisation des acteurs concernés
- Schéma d'orientation	- Caractère non contraignant - Accompagne l'avis d'opportunité et donc le diagnostic du territoire - Contextualiser les aménagements - Outils de communication et d'information auprès des communes	- Répartition des rôles entre les directions Espace public et Voirie et Mobilité
- Fiche d'aide à la conception	- Caractère non contraignant - Contextualiser les aménagements - Processus évolutif - Outils de communication et d'information auprès des communes	- Volontarisme des services métropolitains
- Groupe de travail	- Innovation et exploration - Parking Day	- Confrontation à la vision technique

Tableau de synthèse des outils réglemenatires et techniques pour améliorer la qualité des aires de stationnement
Source : Production personnelle

C] Concevoir les aires de stationnement ou construire la halte

L'aménagement des espaces change les pratiques de la ville et notamment les mobilités des individus. Le choix de favoriser ces espaces participe donc aux politiques de mobilité et s'intègre dans les logiques de partage de l'espace public. Il ne s'agit pas de détourner les aires de stationnement de leur fonction première, mais d'améliorer la qualité de ces espaces pour faciliter la circulation des piétons, et le cadre de vie du quartier dans lequel elles s'implantent.

Les analyses réalisées précédemment fournissent plusieurs indices qui ont été énoncés dans un premier temps, il est proposé de tester des propositions sur un projet non réalisé de la MEL : l'aire de stationnement rue Félix Dehau à Bouvines. Bien qu'étant un projet d'espace public plus global, l'aménagement d'une aire de stationnement fait partie des éléments de programme identifié par la commune. De plus, au vu de la situation de la parcelle envisagée pour cette aire, les différents types de limites identifiés permettent d'imaginer une extrapolation des propositions sur ce cas à de futurs projets. Il s'agit donc ici de s'interroger sur la forme que peuvent prendre ces propositions, pour envisager ensuite leur éventuelle généralisation par le biais d'outils réglementaire ou technique.

1) Spatialiser les principes d'une halte urbaine

A travers l'analyse des réalisations métropolitaines d'aires de stationnement, six éléments de programme ont été identifiés : le périmètre de l'opération ; l'intégration urbaine de l'aire ; le rapport à la voie ; la place du piéton ; la place du cycliste ; la place du végétal.

En cherchant à qualifier le rapport au contexte et les relations entre les modes de déplacements, il apparait que, derrière l'ensemble de ses aspects, la question de l'interface et de la matérialisation des limites constituent deux enjeux de l'aménagement des aires de stationnement. Travailler sur les limites engage les concepteurs à changer d'échelle, les obligeant à mener les réflexions en se positionnant du point de vue de l'usager et en se plaçant « *à hauteur d'homme* », comme nous y invitait précédemment Antoine Brès. Ainsi, deux types de limites apparaissent : les limites spatiales avec le contexte urbain, impactant sur les raisons d'usage du lieu, et celles entre les modes de déplacements qui y conditionne les pratiques. Chacune de ces limites répond à des attentes et des besoins spécifiques à chaque usager et trouve des écritures spatiales différentes qu'il s'agira d'expérimenter sur la conception de l'aire de stationnement de Bouvines.

D'une part, parmi les limites avec le contexte, la question du rapport entre espace privé et espace ouvert au public (services, commerces, ...) apparait comme un premier élément distinctif, notamment dans la gestion des nuisances sonores et visuelles liées à l'aire de stationnement depuis et vers les parcelles voisines. Ainsi, dans le cas où l'aire de stationnement est adjacente à un espace ouvert au public, on peut être dans une situation où on chercher à qualifier le rapport à la voie, le rapport à un espace bâti, le rapport à un espace non bâti, de sorte à répondre aux contraintes et aux besoins des différents usagers. De même, la position de l'aire de stationnement à proximité immédiate d'espaces privé, que ce soit un terrain nu ou une habitation, interroge sur la visibilité de l'aire et des véhicules depuis les habitations : veut-on les dissimuler pour effacer la voiture et donner de la qualité à l'espace public, ou les riverains préfèreront-ils garder un œil sur le bien qu'ils laissent sur l'espace public ? De plus, on se retrouve, dans certaines situa-

tions avec des attentes contradictoires, entre la visibilité de l'aire pour les automobilistes et la dissimulation éventuellement préférée par les riverains, mais aussi entre la place de la voiture et les cheminements directs vers les points d'intérêt qui sont privilégiés par les piétons et les cyclistes.

Pour répondre à ces diverses attentes, le travail sur le choix des matériaux selon leur confort, leur résistance, leur durabilité, et des espaces végétalisés selon le type de plantation, leur implantation, le pourcentage qu'ils représentent, participe à la constitution des limites et à la lisibilité de l'espace à la fois en coupe et en plan, mais répond aussi aux enjeux environnementaux. En effet, des réponses techniques et spatiales permettent aujourd'hui de participer à la non imperméabilisation des sols et la gestion des eaux pluviales : dalles engazonnées, noues plantées, pente pour gérer le débit, etc. Il semble aujourd'hui intéressant de les explorer, notamment au vu des nouvelles obligations pour les bâtiments à usage commercial. Alors que la loi ALUR oblige la diminution du nombre de places de stationnement à créer par diminution de la surface au sol affectée au stationnement, les places de stationnement non imperméabilisées compteront pour la moitié de leur surface. Ce décret annonce également que les espaces paysagers en pleine-terre et les surfaces réservées à l'auto-partage seront déduites de l'emprise au sol plafonnée[47].

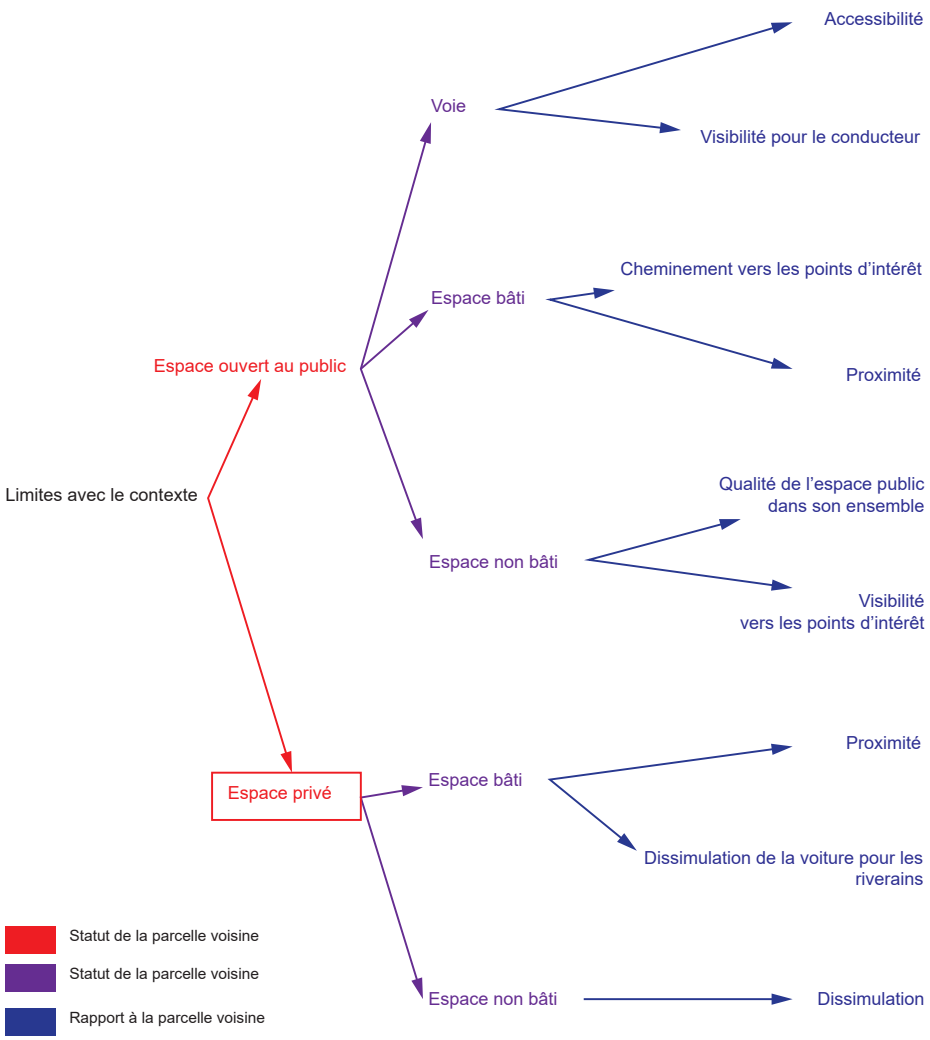


Schéma représentant le type de rapport recherché par les usagers en fonction du tye de limite identifié
Source : Production personnelle

[37] Article L111-19 du Code de l'urbanisme, https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000031210221&cidTexte=LEGITEXT000006074075&dateTexte=20160101

2) Expérimentation sur un projet d'aire de stationnement à Bouvines

Le projet d'aire de stationnement est à considérer dans le cadre de la requalification globale du centre bourg et de la rue Félix Dehau. Le projet n'étant pas encore inscrit au schéma de réalisation des aires de stationnement, la conception n'est pas encore été entamée par les services métropolitains. Toutefois, il est proposé ici d'acter le fait que les aménagements des trottoirs de la rues Félix Dehau correspondent au dessin proposé par le Département dans le cadre de l'étude FDAN. De plus, nous considérerons que l'actuelle aire de stationnement sera transformée en parvis piéton, et que la rue Jeanne d'Arc sera conservée pour la desserte de l'église et des habitations en fond de voie.

a) Emprise de projet : périmètre et limites

Identifiée dans le cadre de l'analyse du premier projet du Département, l'apparition d'opportunité foncière au droit du parvis de l'église et la démolition du bâtiment permettront la création d'une nouvelle aire de stationnement et plus globalement, la refonte du centre bourg. Ainsi le périmètre de projet a été élargi, permettant d'implanter l'aire de stationnement sur cette parcelle et ainsi libérer le parvis de l'église. Avec ce nouveau périmètre, trois types de limites ont été identifiées : limites à un espace privé bâti, limite avec deux espaces publics ; le premier ouvert sur l'entrée de l'église, et le second, le cimetière fermé par une haie ; et limite avec la voie. En effet, cette parcelle se situe en front à rue, dans la continuité du linéaire bâti de la rue Félix Dehau. La maison mitoyenne possède une cour, et un jardin à l'arrière de la parcelle, multipliant les formes de limites séparatives sur cette partie.

b) Stationner

En permettant de rejoindre Villeneuve d'Ascq, depuis le Sud de la métropole, la rue Félix Dehau est une rue très passante, avec 15 000 véhicules/jour. Ainsi, la question de l'accès et la sortie de l'aire de stationnement doit être envisagé au regard de ces éléments. Ainsi, il semble plus intéressant de conserver la rue Jeanne d'Arc comme voie d'accès, de sorte à limiter le nombre de voies sortant sur la rue Félix Dehau, coupant la circulation des piétons sur le trottoir. De plus, la rue Jeanne d'Arc continuera de voir passer les véhicules des riverains.

La configuration de la parcelle qui mesure 11 mètres sur 29,6 mètres permet d'envisager deux types d'aménagement. Un premier plan peut proposer une boucle depuis la rue Jeanne d'Arc et dessert des places en bataille et en stationnement longitudinal. Une autre solution est de créer deux voies d'accès : l'une pour la partie haute, avec une voie à sens unique, et la seconde pour la partie basse de l'aire de stationnement avec une entrée et une sortie différenciée. Dans ce cas, un soutènement entre les deux parties devra être envisagé. L'aplanissement permis par le soutènement pourrait permettre de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Toutefois, en multipliant le nombre d'accès et en mettant en place de type d'infrastructure lourde, on démultiplie les flux même si le nombre de places de stationnement augmente, passant de 10 à 14.

0
10
50

c) Implantation et intégration urbaine et paysagère (vues, végétation)

Dès le diagnostic, l'église de Bouvines a été repérée comme un élément important du paysage, de par son statut de monument historique et l'attraction touristique qu'elle attire, mais aussi par sa situation sur le point le plus haut de la commune. Ainsi, le projet doit solutionner un paradoxe : l'église, visible depuis les villages voisins, reste pourtant cachée lorsqu'on s'en rapproche. La démolition du bâtiment pour créer l'aire de stationnement participe à cette visibilité, toutefois l'aménagement paysager doit permettre de conserver les vues vers l'entrée de l'édifice. Toutefois, cette possibilité reste soumise àl'avis del'Architecte des Bâtiments de France.

La déclivité de la parcelle est estimée à 13%, soit un dénivelé de 4 mètres réparti sur 29 mètres de profondeur de la parcelle. Cette configuration pose des questions en termes d'accessibilité des personnes en situation de handicap. De ce fait, les places PMR devront être à proximité de l'entrée de l'église, en diminuant la pente sur cette portion, et augmentant la pente sur la partie basse.

De plus, le projet pourrait profiter de la pente et de l'implantation de végétation à ses limites pour gérer au maximum les eaux pluviales à la parcelle. Toutefois, au vu de la pente des calculs de débit seront nécessaires.

Dans le cadre de l'étude FDAN de 2012, des propositions de traitement de la rue Félix Dehau avait fait pour favoriser le cheminement des piétons et la mise à distance des véhicules par un dispositif végétal. Ainsi, cette ligne végétale qui traverse l'ensemble du village constitue une première accroche du projet dans le territoire.

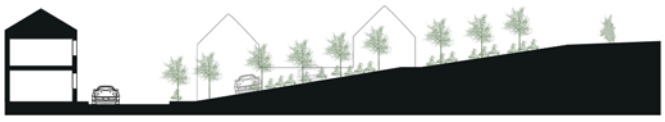
Depuis la rue, la situation en pente pose des questions de visibilité des véhicules pour les riverains. Un système de plantation d'arbres de haute tige en quinconce, en lien avec l'aménagement des trottoirs pourrait permettre d'obstruer la vue sur les véhicules stationnés tout en laissant la possibilité à l'automobiliste d'identifier l'aire de stationnement depuis la voie.

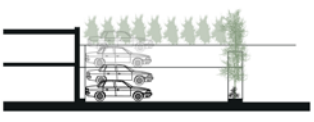
Dans le cadre de la démolition, le pignon de la maison voisine devra être consolidé et de ce fait remis au propre. De plus, la cour et le jardin de la maison sont protégés par une haie. Afin de dissimuler l'aire de stationnement depuis le premier étage de la maison, des arbres de haute tige pourront être implantés. Toutefois, avec la nécessité d'avoir $8m^3$ de terre pleine pour implanter les arbres, il semble que seule une mise à distance pour protéger le mur par une bordure arrêtant les véhicules soit la solution.

Selon, les scenarii envisagés pour la disposition des places de stationnement, le rapport à l'espace public diffère. En effet, cela permet d'envisager une limite plus ou moins opaque qui dissimule les véhicules depuis le parvis, tout en conservant la visibilité depuis la route départementale.

Au Nord de la parcelle, la haie existante pour le cimetière permet de n'envisager aucun traitement spécifique de la limite sur cette partie de l'aire de stationnement. Toutefois, des réflexions sur un cheminement PMR vers l'église depuis des places adaptées peuvent être scénarisées.

0
10
50





d) Cheminements et usages des piétons

Un premier cheminement piéton existe au Sud de l'église. Un second a été identifié au PLU au nord du cimetière et permet de rejoindre le parvis de l'église et le cheminement existant. Le futur parvis a vocation à être essentiellement piéton, devenant la jonction entre ces deux cheminements et les trottoirs élargis dans le cadre du projet de la rue Félix Dehau. Ainsi, l'ensemble du périmètre du projet se transforme en espace partagé, avec peu de différences de sol entre les différents espaces. Toutefois, pour marquer les cheminements, et faciliter les accès PMR, une texture au sol spécifique pourra indiquer la place du piéton, notamment au niveau de l'aire de stationnement et du parvis de l'église. Cette texture, utilisée sur l'ensemble du périmètre constituera un élément de lecture de l'espace et pourra s'étendre à l'ensemble de la commune pour favoriser les déplacements courts à pied.

La question des limites appliquées à l'exemple de Bouvines met en évidence les difficultés et la spécificité de chaque demande. La prise en compte des éléments de contexte urbain, paysager et de la topographie donnent des clés de lecture du site et permettre d'intégrer les pratiques des futurs usagers du lieu. Elle démontre aussi que les questions paysagères concernant l'implantation de végétation et le choix des matériaux sont des outils que les concepteurs peuvent utiliser pour répondre aux besoins d'accessibilité et de lisibilité des usagers.

3) Propositions pour aménager une halte urbaine

A travers les exemples étudiés au fil de ce mémoire et des propositions d'aménagement pour le projet de Bouvines, on constate que, à chaque aspect de la conception des aires de stationnement (situation géographique et intégration urbaine, périmètre de projet, place du piéton, des cyclistes, de la voiture, du végétal), peuvent correspondre des solutions techniques et paysagères. La difficulté réside alors dans la généralisation de leur mise en œuvre. En effet, selon l'échelle du projet, le contexte urbain, les besoins sur le secteur, les usages envisagés, les solutions ne pourront pas être identiques, toutefois, quelques principes peuvent être discutés pour faire évoluer le règlement et les méthodes de conception.

Tout d'abord, il est proposé de hiérarchiser les voies de sorte à diminuer progressivement leur largeur et les vitesses des véhicules pour favoriser le partage de l'espace public entre les différents modes au sein de la halte urbaine. De plus, cette disposition permet de facilité l'accessibilité du lieu en gérant au mieux les flux et en donnant de la visibilité aux haltes urbaines à la fois pour les automobilistes mais également les piétons et les cyclistes.

Dans le PLU actuel de la MEL, il est inscrit « *Au-dessus de 50 places de stationnement de véhicules particuliers, il peut être exigé que les entrées et sorties des véhicules soient différenciées.* ». Toutefois, même dans le cadre de projets de moindre envergure, favoriser la mise en place d'une entrée et d'une sortie distinctes permettrait de limiter la largeur de la voie de circulation au sein de l'aire. La nécessité d'avoir cinq mètres de recul pour les manœuvres automobiles pourrait également servir à intégrer dans les deux mètres non circulés par les véhicules des cheminements piétons et cyclistes, délimités au sol par un matériau spécifique et adapté aux personnes à mobilité réduite. Cette question du partage de la voie pourrait intégrer les règles du PLU et être déclinée en plusieurs modèles en fonction de l'échelle du projet. Cette partie du règlement indique

au concepteur des projets que les cheminements doivent relier les bâtiments les plus proches. Dans un tissu urbain dense où les aires de stationnement répondent aux besoins d'usagers différents, la prise en compte des points d'intérêt (équipements publics, rues commerçantes) peuvent structurer l'espace public.

Parallèlement, un travail sur la signalétique pourra être engagé afin d'indiquer le caractère public de ce lieu et mettre en valeur le patrimoine de la MEL. Toutefois, la valorisation de l'image de ces espaces publics doit être une ambition portée politiquement par les élus métropolitains. Acter cette ambition permettrait alors de guider les réflexions futures sur la qualité que l'on veut donner à ces espaces publics et au-delà, afficher une image métropolitaine à travers ces réalisations.

Paradoxalement, face aux questions d'accessibilité et de visibilité, il est souvent rechercher une mise à distance et une dissimulation de la voiture, notamment vis-à-vis des parcelles privées voisines ou même d'un espace public adjacent. Le travail sur des strates végétales, plus ou moins denses et opaques semble pouvoir se décliner selon la morphologie urbaine dans laquelle est implanté le projet et selon le type de limites auquel on est confronté. D'une part, comme dans le plan local d'urbanisme de Montréal, il pourrait être proposé d'inscrire au PLU2, l'obligation de réaliser « *une bande de verdure longeant la limite de propriété lorsque celle-ci borde une zone résidentielle* ». Cela semble d'autant plus justifié au vu des nombreux projets où les parcelles utilisées pour réaliser des aires de stationnement n'ont pas une forme géométrique simple et adaptée aux dimensions normatives, notamment dans les tissus anciens et denses. Ainsi, les limites avec le contexte doivent intégrer le traitement de ces micro-délaissés. D'autre part, en fonction de la densité du bâti et du profil de la voie, on peut imaginer une continuité végétale du linéaire bâti par des arbustes assez hauts, ou encore un élargissement de l'espace en proposant deux ou trois types de plantations plus ou moins hautes, permettant de structurer le site tout en conservant une vue dégagée. Plusieurs propositions pourraient être étudiées dans ce sens et être proposée comme règle au PLU. De plus, travailler sur l'épaisseur des strates végétales et à leur opacité permet de répondre à un double objectif contradictoire : préserver la visibilité de la halte pour les automobilistes, tout en cachant la voiture de la vue des riverains.

Les différents traitements des limites qui seront proposés pourront également participer aux enjeux de développement durable, déclinés pour parte dans le plan climat de la MEL. En effet, l'implantation de végétation plus ou moins dense permettra de lutter contre les îlots de chaleur dans les zones urbaines. De plus la mise en œuvre d'espaces verts sur les délaissés favorise la perméabilité des sols et peut être un avantage dans la gestion des eaux pluviales. D'ores et déjà intégrée dans le PLU de 2004, l'article 5 précisait les principes de gestion des eaux pluviales pour les projets d'aires de stationnement, cependant la déconnexion avec le traitement paysager des aires de stationnement brouillait la lisibilité des obligations lors de la conception. Selon la nouvelle architecture du règlement dans laquelle les caractéristiques architecturales, urbaines, paysagères et environnementales forme une partie du règlement, l'association des deux idées pourrait être envisagée.

Enfin, l'implantation des arceaux vélos, déjà mis en oeuvre sur de nombreux projet, pourrait être précisé en recherchant des solutions d'aménagement spécifiques aux cyclistes.

Conclusion

Les propositions formulées ici restent hypothétiques et seront complétées par un travail avec les services techniques en charge de la conception et de la mise en œuvre des projets d'aire de stationnement au cours de l'été 2016. Les échanges qui auront lieu lors d'une prochaine réunion technique viseront à constituer un socle commun de l'appréciation du traitement paysager des aires de stationnement de sorte à proposer des règles au PLU en révision mais également à envisager une évolution des méthodes de conception des aires de stationnement.

Toutefois, la poursuite de ce travail reste soumise à l'engagement politique des élus métropolitains. En effet, dès septembre 2016, une première ébauche du règlement sera remise aux quatre-vingts cinq maires de la MEL qui décideront du contenu du règlement. Si les règles proposées par les services techniques leur semblent trop contraignantes, elles pourront être réécrites ou abandonnées. Dans ce cas, pour améliorer la qualité de ces espaces de stationnement et créer des haltes urbaines, il faudra peut-être envisagé passer par d'autres outils et d'autres méthodes.

De plus, ce travail a soulevé une autre problématique vis-à-vis des dépositaires de projet privé, intégrant une aire de stationnement. En effet, les règles proposées s'appliqueront aux opérateurs privés et publics. Cependant, au vu du peu d'attention portée au PLU par les services métropolitains, cela pose le problème de la légitimité de ces règles. Comment obliger les opérateurs privés à respecter des règles qu'on ne s'applique pas à soi-même. Ainsi, faire participer les services opérationnels à leur élaboration constitue un premier pas vers une appropriation de ces documents et le lancement d'une démarche d'accompagnement portée par la direction Mobilité, dans le cadre de la procédure d'opportunité et du critère d'intégration urbaine et paysagère du projet.

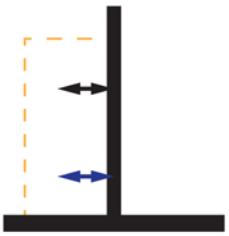
Limites avec le contexte

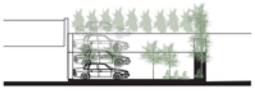
Espace ouvert au public

- Voie
  - Accessibilité
  - Visibilité pour le conducteur
- Espace bâti
  - Cheminement vers les points d'intérêt
  - Proximité
- Espace non bâti
  - Qualité de l'espace public dans son ensemble
  - Visibilité vers les points d'intérêt

Espace privé

- Espace bâti
  - Proximité
  - Dissimulation de la voiture pour les riverains
- Espace non bâti → Dissimulation

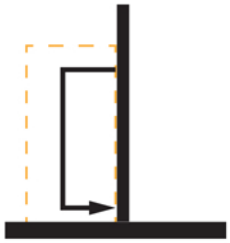


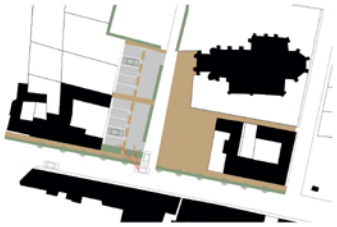


Statut de la parcelle voisine

Statut de la parcelle voisine

Rapport à la parcelle voisine





- Modes de déplacement
  - Automobilistes
    - Accessibilité
    - Résistance des matériaux
  - Cyclistes
    - Accessibilité
    - Lisibilité de l'espace
    - Sécurité
    - Confort
  - Piétons
    - Accessibilité PMR
    - Cheminements directs
    - Confort de marche
      - Matériaux
      - Sécurité
      - Vues
      - Ombre/soleil

Usagers

Besoins des usagers

Conclusion

Suivant les principes modernes, les architectes de l'après-guerre ont pensé la ville et les territoires à partir du mouvement automobile. Le maillage du territoire par les infrastructures routières a déplacé les populations hors des villes tout en facilitant leur accessibilité, par les possibilités de vitesse et de liberté de déplacement permises par la voiture. L'augmentation du nombre de véhicules a amené la problématique du stationnement qui a investi les espaces publics et les bâtiments disponibles. Constatant que les véhicules sont stationnés 95% du temps, et majoritairement sur l'espace public, les politiques de mobilité contemporaines prennent le contre-pied de cette vision moderne et s'attachent à limiter la place de la voiture dans l'espace public pour passer d'une vision automobile à une vision humanisée de la mobilité. Le stationnement apparait alors comme un levier des politiques de mobilité par la gestion et la création stratégique et raisonnée de l'offre.

Toutefois, restant dans une vision de stockage des véhicules, la conception de l'offre de stationnement intègre peu les questions d'aménagement. Pourtant, en les considérant comme des lieux particuliers à l'interface entre les réseaux de transport et le territoire, et partant du principe d'humanisation du mouvement, ce mémoire invite à changer de regard sur les aires de stationnement. Comme les réalisations récentes de parcs en ouvrage, elles ne sont plus des espaces de stockage mais deviennent des haltes urbaines, prenant part au contexte dans lequel elles s'inscrivent et participant à la pratique des lieux par les divers usagers.

Ainsi, les différentes analyses ont permis de construire une grille de critères pour alimenter la définition et la conception des aires de stationnement. En se plaçant du point de vue de l'individu, le choix des aménagements au sein des aires de stationnement peut d'une part, favoriser la circulation des différents modes de déplacement dans une logique de partage de l'espace public. D'autre part, en s'intéressant à la mise en œuvre de limites construites, végétales ou matérialisées au sol, les réponses spatiales participent à l'intégration de l'aire de stationnement dans son contexte, prenant en compte les usages et la morphologie urbaine du quartier d'implantation.

A travers ces résultats, il apparait également que ce travail sur la conception des aires de stationnement comme des haltes urbaines s'intègre dans une problématique plus large des espaces partagés et de leur lisibilité pour envisager d'autres usagers que les automobilistes et d'autres pratiques de l'espace public. En effet, qualifier les limites d'un lieu permet d'élargir les réflexions à l'espace public et sa pratique par les différents usagers.

Par ailleurs, la concrétisation des réflexions lancées dans ce mémoire reste encore soumise à beaucoup d'incertitudes du fait de leur concomitance avec l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme en cours à la MEL. D'une part, l'inscription de règles concernant l'aménagement paysager des aires de stationnement cristallisera une partie des débats autour de la qualité des aires de stationnement et du rôle de chaque collectivité dans sa mise en œuvre. D'autre part, la volonté d'avoir un PLU morphologique a été affiché depuis plusieurs mois par les services techniques, bien que ce principe n'ait pas encore été acté. Les avancées récentes sur la définition des morphologies urbaines de la métropole pourraient permettre d'identifier plusieurs types de tissus urbains, de parcellaires et de fronts bâtis et donc plusieurs types de

limites, auxquels apporter des réponses spécifiques dans le règlement du PLU.

Ce mémoire a également mis en évidence les difficultés qui pourraient intervenir dans l'évolution des pratiques et de la perception des aires de stationnement. La loi MAPTAM ayant conféré à la Métropole européenne de Lille la compétence « parcs et aires de stationnement », et par conséquence, la maitrise d'ouvrage des projets d'aires de stationnement, il semble aujourd'hui intéressant d'envisager une vision métropolitaine de la conception de ces espaces publics particuliers. Toutefois, cette harmonisation des pratiques et des mises en œuvre doit encore être validée d'un point de vue politique mais aussi technique. En effet, cette évolution de la perception des aires de stationnement doit être examinée au regard du coût des travaux engendrés par la valorisation de ces lieux urbains. De plus, le traitement paysager des aires de stationnement entraîne potentiellement une augmentation des espaces verts et des plantations à mettre en œuvre et à entretenir, relevant des compétences communales. Au vu du contexte budgétaire des communes, elles pourraient s'opposer à la mise en œuvre de tels aménagements bien que ceux-ci puissent participer à construire une image qualitative du territoire. Ainsi, le rôle de chacun dans la réalisation et la gestion de l'aire de stationnement reste encore à préciser, malgré l'ambition de clarification de la loi MAPTAM en inscrivant la compétence « aire de stationnement ».

Bibliographie

Ouvrages

BRES (Antoine), « A la rencontre des réseaux et des territoires : figures discrètes de l'urbain », Métis-Presses, 2015
CHOAY (Françoise), « Espacement : évolution de l'espace urbain en France », SKIRA, 2004, 130p
GINDRE (Françoise), « Chapitre 13 : Automobile, stationnement et espace urbain », p 199, in TOUSSAINT (Jean-Yves) et ZIMMERMANN (Monique), User, observer, programmer et fabriquer l'espace public, Presses polytechniques e universitaires romandes, 2001
HENLEY (Simon), « L'architecture du parking », Parenthèses, Marseille, 2007, 256p
MASBOUNGI (Ariella), Ville et voiture, Parenthèses, Marseille, 2015, 224p
TAGLIAFERRI (Mariarosaria), « Parking », L'inédite, Paris, 2007, 287p

Articles de presse

AMAR (Georges), « Pour une écologie urbaine des transports », Annales de la Recherche Urbaine - Mobilités, 1993, n°59-60, p. 140-151.
BLANC Nathalie, GLATRON Sandrine, « Du paysage urbain dans les politiques nationales d'urbanisme et d'environnement. », L'Espace géographique 1/2005 (tome 34), p. 65-80 www.cairn.info/revue-espace-geographique-2005-1-page-65.htm.
BRES (Antoine), « Le système des voies urbaines entre réseau et espace », Flux, Octobre – Décembre 1998, p. 4-20.
BRES (Antoine), « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines. », Flux 4/2006 (n° 66-67), p. 87-95, www.cairn.info/revue-flux-2006-4-page-87.htm
COTTET (Vincent), « Stationnement : nouveaux usages, nouvelles formes », TEC, juin 2013, n°218, p34-39

Recherches

BRES (Antoine), « Inscription territoriale des mobilités et riveraineté des voies : faire halte aujourd'hui », Thèse de doctorat en géographie et aménagement, sous la direction de Gabriel Dupuy, Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2005, 318 p.
MARCHAND (Pauline), « Le parking en élévation : naissance, croissance, obsolescence, renaissance … », Villeneuve d'Ascq : Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, 2010, 109p
MARTIN-JUCHAT (Fabienne), VERNEY CARRON (Georges), Construire une ambiance de bien-être dans les parcs de stationnement : une démarche intégrée " architecture, art, design ". Augoyard, Jean-François. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble 2008, Sep 2008, Grenoble, France. A La Croisée, pp.83-90, 2011, Ambiances, ambiance.
MATHON (Sylvie). Le stationnement résidentiel sur l'espace public : état des lieux, problèmes et perspectives : une application à l'agglomération lilloise. Thèse de doctorat en Géographie. Université Paris-Est, 2008, 465p.

Rapports

« Pour une politique du stationnement au service des usagers », rapport du groupe de travail présidé par PAUL-DUBOIS-TAINE (Olivier), commissariat général à la stratégie et à la prospective, Décembre 2013, 150p

SCHMIT (Philippe) (coor.), « Urbanisme et Mobilité », Rapport n° 009796-01, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, novembre 2015, 117p

Documents de la Métropole Européenne de Lille

« Les objectifs et les actions du Plan de déplacements urbains 2010 > 2020 », Lille Métropole Communauté urbaine, approuvé en avril 2011, 182p

« Document d'orientations pour une politique communautaire du stationnement », Direction Mobilité_ politiques de déplacements, Lille métropole communauté urbaine, 32p

« Les principaux lieux d'intermodalité du territoire de Lille Métropole : Guide illustré d'aide à la compréhension et à la Conception des lieux d'intermodalité », annexe de l'Etude stratégique sur le programme d'actions pour la réalisation des lieux d'intermodalité du territoire de Lille Métropole, Transitec, mars 2014, 19p

« Plan local d'urbanisme, article 12 : stationnement », Lille métropole Communauté urbaine, approuvé le 8 octobre 2004, 28p

« Cahier de Recommandations Architecturales, Urbaines et Paysagères », Plan local d'urbanisme de Lille métropole, 2004, 43p

« Charte des espaces publics de Lille Métropole », Agence d'aménagement et d'urbanisme de Lille Métropole, approuvé le 30 mars 2007, 36p

« Le stationnement volume 2 : l'aménagement des parcs et aires de stationnement de surface », Agence d'aménagement et d'urbanisme de Lille Métropole et MEL, in L'atelier des espaces publics de la métropole lilloise, Cahier n°3, novembre 2014, 9p

FRANCOIS (Diane), MACHYNIA (Elise), MARSY (Gaëtan), VERNY (Julien), « Analyse de l'apport paysager rendu par les parcs au sol sur la métropole lilloise : dégagement des enjeux liés », Groupe ISA et Lille Métropole, 2014, 175p

Annexes

Délibération 11C0815 : mise en œuvre d'une politique communautaire du stationnement, Lille métropole communauté urbaine, approuvé en 2011

11 C 0815

Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Publié le : 13/12/2011
Transmis en préfecture le : 15/12/2011

EXTRAIT

Du Registre aux délibérations
Du Conseil de la Communauté

Réunion du CONSEIL du 08/12/2011

Nombre de membres en exercice : 170
Date de la convocation à la réunion : 2 décembre 2011

Président : Mme Martine AUBRY

(Secrétaire de Séance : Mme Vinciane FABER)

Présents : 150 M. ADYNS, M. AISSI, M. AMIELH, Mme AUBRY, M. BAERT, M. BAILLOT, M. BARRET, M. BENABBOU, M. BERNARD, M. BEZIRARD, Mme BIENCOURT, M. BLOT, M. BOCQUET, M. BODIOT, M. BOSSUT, Mme BOUCHART, M. BOUREL, M. BRAND, M. BREHON, Mme BRESSON, M. CACHEUX, M. CAMBIEN, M. CASTELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDRON, M. CHARLET, M. CHATEAU, M. CODRON, M. COISNE, M. COLIN, M. COSTEUR, M. COUSIN, Mme CULLEN, Mme DARNEL, M. DAUBRESSE, M. DAVOINE, Mme DE CLERCQ, M. DEBREU, M. DECOCQ, M. DELABY, Mme DELACROIX, M. DELAHOUSSE, M. DELANNOY, M. DELEBARRE Jean, M. DELRUE, M. DEMERSSEMAN, Mme DEMESSINE, M. DERONNE, M. DEROO, M. DERUYTER, M. DESMARECAUX, M. DESPIERRE, M. DETOURNAY, M. DOJKA, M. DROART, M. DUBOIS, M. DUBUISSON, M. DUCROCQ, M. DUJARDIN, M. DUQUENNE, M. DURAND Eric, M. DURAND Yves, M. DUVAL, M. DUWELZ, M. ELEGEEST, Mme FABER, Mme FILLEUL, M. FOUCART, M. FREMAUX, M. GABRELLE, M. GADAUT, M. GAUTHIER, M. GERARD, M. GRIMONPREZ, M. HAESEBROECK, M. HAYART, M. HENNO, M. HERBAUT, M. HOUSSIN, Mme HUVENNE, M. IFRI, Mme JACQUOT, M. JANSSENS, M. JEGOU, Mme KECHEMIR, Mme KRIEGER, M. LANNOO, M. LEBAS, M. LEFEBVRE, M. LEMOISNE, M. LEPRETRE, M. LESAFFRE, M. LIEVEQUIN, Mme LINKENHELD, M. LOOSVELT, M. MACQUET, M. MAIMOUNI, M. MARCHAND, Mme MASSIET-ZIELENSKI, Mme MAUROY, Mme MENU-BONNEL, M. MERTEN, Mme MULLIER, M. MUNCH, M. MUTEZ, M. OMIETANSKI, M. OURAL, M. PACAUX, M. PARGNEAUX, M. PASTOUR, M. PAU, M. PAUCHET, M. PAURON, M. PICK, Mme PINCEDE, M. PLANCKE, Mme PLOUVIER, M. PLUSS, M. PROVO, M. QUEVERUE, M. QUIQUET, M. RABARY, Mme REIFFERS, M. REMORY, Mme RINGOTTE, Mme ROCHER, M. RONDELAERE, M. SANTRE, Mme SARTIAUX, Mme SCHARLY, M. SERHANI, Mme SIX, M. SPRIET, Mme STANIEC-WAVRANT, M. TARDY, M. TIR, M. TURPIN, M. VAN TICHELEN, M. VANDIERENDONCK, M. VERBRUGGE, M. VERDONCK, M. VEROONE, M. VERSPIEREN, M. VICOT, M. WATTEBLED, M. WAYMEL, M. WILLOCQ, Mme WILLOQUEAUX, M. WOOD, M. ZOUTE.

Excusés ayant donné pouvoir : 20 M. ANDRE (pouvoir à M. ELEGEEST), M. BELIN (pouvoir à M. DEBREU), Mme BOUDRY (pouvoir à M. DESMARECAUX), M. DARMANIN (pouvoir à M. DROART), M. DE SAINTIGNON (pouvoir à M. BLOT), M. DELEBARRE Patrick (pouvoir à M. DURAND Eric), Mme GOUBE (pouvoir à Mme DARNEL), M. JACOB (pouvoir à M. BRAND), M. LEDOUX (pouvoir à M. BERNARD), M. MASSART (pouvoir à M. DECOCQ), M. MOLLE (pouvoir à M. DELAHOUSSE), M. OLSZEWSKI (pouvoir à M. QUEVERUE), M. RENARD (pouvoir à M. MACQUET), M. RICHIR (pouvoir à M. HENNO), Mme RUSQUART (pouvoir à Mme REIFFERS), Mme TELALI (pouvoir à M. AISSI), M. VANBELLE (pouvoir à M. DELABY), Mme VANCOILLIE (pouvoir à M. VERBRUGGE), M. VERCAMER (pouvoir à Mme PLOUVIER), M. VIGNOBLE (pouvoir à Mme KRIEGER).

MOBILITE ET TRANSPORTS - MOBILITE - POLITIQUES DE DEPLACEMENTS

Mise en oeuvre d'une politique communautaire du stationnement

Publié le : 13/12/2011 et Transmis en préfecture le : 15/12/2011 Séance du **08/12/2011**

MOBILITE ET TRANSPORTS - MOBILITE - POLITIQUES DE DEPLACEMENTS

Mise en oeuvre d'une politique communautaire du stationnement

Rapport de Mme la Présidente au Conseil de la Communauté : **ADOPTE A L'UNANIMITE**

Ont signé tous les membres présents

Dans le prolongement des délibérations-cadre " mobilité " et " ville intense ", et dans le cadre de la mise en oeuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010>2020, il est nécessaire de mettre en place une politique du stationnement dans une logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête des espaces publics, et qui assure une cohérence métropolitaine en matière d'offre, de gestion, et de contrôle du stationnement, tous modes confondus (voiture, vélo). En conséquence, il s'avère nécessaire de faire évoluer l'organisation des échanges avec les communes afin que s'articule au mieux l'action communautaire et communale sur le stationnement.

Afin de parvenir à une vision cohérente et complète des politiques de stationnement et d'organiser les interventions des différents pôles communautaires dans une logique transversale, différentes propositions de travail sont retenues.

Celles-ci ont pour objectif :

1.d'élaborer une charte du stationnement avec les communes afin de parvenir à une vision partagée d'une politique de stationnement à l'échelle communautaire. L'élaboration de cette charte du stationnement permettra d'assurer la coordination entre les politiques communales (règlementation, tarification, contrôle) et les politiques communautaires concernées (voirie, urbanisme, parcs en ouvrage, parcs relais, parcs-vélos) en intégrant systématiquement la problématique Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Des groupes de travail avec les communes seront mis en place à cet effet dans le cadre du volet 3 des contrats de territoire.

2.de définir une nouvelle procédure de traitement des demandes de création de parcs de stationnement afin de passer d'une vision parcellaire à une vision d'ensemble.
La procédure proposée se déroule en trois temps politiques, séparés par des périodes de préparation technique :

- Formalisation des demandes par les communes auprès de Lille Métropole. Celles-ci donneront lieu à la formulation d'un avis d'opportunité sur la base d'une application de la politique de stationnement découlant du PDU 2010>2020 et de la charte du stationnement. Cet avis sera également fondé sur une analyse de la faisabilité technique de la demande incluant la question du coût estimatif du foncier et des travaux ainsi que sur une application de la politique d'aménagement.
- Inscription et définition du niveau de priorité de la demande dans un schéma directeur de réalisation des parcs de stationnement (réunissant et priorisant l'ensemble des demandes validées politiquement). Cette inscription est validée par le Vice-Président au Stationnement.
- Inscription de la demande dans un plan pluriannuel de réalisation des parcs de stationnement (programmation technique et financière des projets)

De manière générale, il est proposé que l'analyse de l'opportunité de réalisation des parcs de stationnement prenne en compte l'ensemble des éléments suivants :

- Compétence communautaire concernée (parcs de stationnement, voirie, urbanisme, transports). Les parcs liés à des usages particuliers (lycée, collège, équipement municipal par exemple) ne sont pas financés par Lille Métropole.
- Faisabilité technique et règlementaire (PLU, servitudes)
- Dimensionnement du parc de stationnement, en fonction du besoin. Ce besoin est évalué au regard de l'occupation et du fonctionnement de l'offre existante et future dans la zone d'influence du parc de stationnement.
- Localisation du parc de stationnement par rapport au besoin
- Mode de gestion du stationnement dans l'environnement du projet, son évolution envisagée, et les moyens de contrôle mis en oeuvre
- Intégration urbaine et paysagère du projet
- Coût total du parc de stationnement, foncier compris, et coûts à la place

Une fiche d'analyse de l'opportunité de la création de parcs de stationnement est annexée à la délibération et sera mise à disposition des communes pour le traitement de leurs demandes.

Il est proposé que cette méthode soit expérimentée pour une durée de deux ans, période à l'issue de laquelle une évaluation sera conduite de manière à en estimer l'intérêt.

3.Définir les modes d'intégration au Plan Local d'Urbanisme (PLU), à court et à long terme, les orientations politiques et les normes de stationnement définies au PDU 2010>2020, à partir d'un bilan du PLU existant et d'une analyse comparée des politiques d'offre et de gestion du stationnement dans des collectivités comparables à Lille métropole.

En conséquence, les commissions ESPACE PUBLIC URBAIN ET NATUREL ET STATIONNEMENT, URBANISME - AMENAGEMENT - VILLE RENOUVELEE - DEVELOPPEMENT DURABLE, TRANSPORTS, CONTRATS DE TERRITOIRE ADMINISTRATION ET RESSOURCES, il vous est proposé :

1) d'approuver l'engagement de ces travaux visant à la mise en oeuvre d'une politique communautaire du stationnement concertée avec les communes.

Certifie le caractère exécutoire de cet acte
Pour la Présidente
Le 1er Vice-Président délégué à la Gouvernance

Michel-François DELANNOY