



Annexe



Contribution du Comité de partenaires mobilité -
Conseil consultatif de développement





**Conseil
de Développement
Durable**

Comité des Partenaires mobilité

Contribution au Plan de mobilité (PDM)

Jun 2022



**métropole
rouenNORMANDIE**



Le comité des partenaires mobilité a été saisi pour apporter sa contribution à l'élaboration du Plan de mobilité de la Métropole (PDM). Après une séance dédiée à la présentation du PDM et de ses enjeux et un atelier de travail spécifique, les membres du CPM ont décidé de bâtir leur contribution autour de 2 axes :

- La mobilité inclusive et solidaire
- Le stationnement comme outil pour diminuer la part modale de la voiture en centre-ville

Deux groupes de travail thématiques ont ainsi été organisés, ils se sont réunis 6 fois sur le thème de la mobilité inclusive et 3 fois sur celui du stationnement.

Il est à noter que le thème de la démobilité (ou mobilité maîtrisée) n'a pu être traité faute de temps, mais qu'il pourrait faire l'objet de travaux ultérieurs au sein du CPM et en lien avec les services de la Métropole.

Lors de la séance du 9 juin dernier, une relecture collégiale a permis de proposer le document suivant.

Par ailleurs, le comité a également émis le souhait de consacrer deux séances à la question ferroviaire. Ainsi, le projet de Service Express Métropolitain (SEM) porté par le collectif SOS Gares (membres du CPM), et la démarche d'études menées par SNCF Réseau (également membres du CPM) en partenariat avec la Région et la Métropole ont pu être présentés et discutés.

Le comité souhaite pouvoir être associé au suivi de ces études car ils considèrent que le développement de l'offre ferroviaire dans le pôle urbain métropolitain est un enjeu majeur. En effet, la Métropole Rouen Normandie doit engager une dynamique vertueuse pour viser la décarbonation des transports terrestres d'ici 2050, et en complément avec les autres propositions présentées dans la contribution ci-après, ils préconisent d'organiser à cet effet un report modal vers le train.

La mobilité inclusive et solidaire

PREAMBULE

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 précise le contour des Plan De Mobilité (PDM) en leur assignant des objectifs importants de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore. Ils doivent également tenir compte de la diversité des composantes du territoire, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires (mobilité inclusive).

Les membres du Comité des partenaires mobilité (CPM) ont identifié la nécessité de travailler spécifiquement sur la question de la mobilité inclusive mais également solidaire. Leur réflexion s'est articulée autour de trois axes :

- I. La gratuité des Transports en commun (TC) vs. la tarification solidaire, l'étude des deux possibilités dans le but de les expliciter et d'éclairer les choix.
- II. Le développement d'une offre multimodale de transports
- III. Les enjeux de l'accompagnement à la mobilité (aux mobilités), les cibles, le rôle de la Métropole dans ce domaine

Cette contribution fait part des premières réflexions du Comité de partenaires mobilité autour de la mobilité inclusive et solidaire, elles conduisent à envisager une suite, des réflexions plus poussées et des études complémentaires sur le moyen et le long terme. Il s'agit donc bien d'une première contribution qui se nourrira de plusieurs éléments d'information que la Métropole devra apporter. Notamment une étude précise autour de la gratuité, ainsi que des possibilités de mise en œuvre concrète d'une tarification solidaire en complément de la tarification sociale existante.

Il convient par ailleurs de préciser que le CPM a souhaité établir trois postulats de départ :

- Les réflexions du CPM doivent s'inscrire dans les objectifs du PDM de réduction de la part modale de la voiture individuelle ;
- Les préconisations du CPM doivent donc tenir compte de la nécessité de combiner le droit fondamental à la mobilité pour tous sans pour autant conduire la collectivité à perdre sa capacité financière à offrir un service de transports multimodal attractif ;
- La Métropole doit étudier la possibilité de mettre en place une tarification solidaire dont le but est que chaque usager participe au financement du service public à hauteur de sa capacité contributive. En effet, il convient de distinguer la tarification sociale qui repose sur le statut, de la tarification solidaire qui repose sur les ressources.

I. La gratuité des TC vs. la tarification solidaire

Réflexions sur la gratuité

Si les restrictions de circulation très strictes ont un véritable impact dans la réduction de la voiture individuelle en ville, et l'objectif de piétonisation des centres-villes est souhaitable, on se doit de proposer des mesures d'accompagnement permettant à chacun de se déplacer aisément en ville ou ailleurs. Quid donc, de la gratuité des transports en commun ?

Pour le CPM, le levier tarifaire ne doit pas être le seul, car même s'il contribue à la liberté de déplacements, il semble indiscutable que le levier majeur pour agir dans le report des parts modales soit la qualité de l'offre alternative de transports.

La gratuité implique inévitablement des coûts supplémentaires, plus de kilomètres, plus de bus et plus de chauffeurs. Actuellement le fonctionnement du réseau de la Métropole est chiffré à plus de 100 M€, dont 25 M€ de recettes récupérées grâce à la vente des titres de transport. À cet éventuel manque à gagner, il faudrait ajouter au moins 30% de coûts supplémentaires pour le renforcement du réseau en cas de passage à la gratuité. En effet, il faudrait être en mesure de garder la capacité à développer l'offre de TC en vue de l'augmentation de la part modale induite par la gratuité.

Comment mettre en place la gratuité des TC sans limiter la capacité d'action de la collectivité ? Les bonnes expériences de gratuité sont toujours passées par des étapes de gratuité partielles.

Il y a ainsi à minima deux étapes à positionner dans le temps : une première, avec le système actuel (tarification sociale et gratuité partielle) agrémentée d'une véritable tarification solidaire, et une deuxième permettant de s'acheminer vers la gratuité dans quelques années. Cela permettrait d'ailleurs d'attendre le retour d'expérience des grands territoires ayant sauté le pas de la gratuité¹.

Ainsi, après des longs échanges sur le sujet, le CPM propose à la Métropole de :

- Poursuivre les expérimentations de gratuité partielle et surtout les évaluer : impact social, impact financier, impact sur la part modal, étude sociologique des utilisateurs (quelle population est majoritairement impacté par cette mesure ?) ;
- Engager en parallèle une véritable tarification solidaire qui permette à chacun de participer à hauteur de ses moyens ;
- Prendre le temps d'étudier l'élargissement de la gratuité pour tous les publics, tant dans l'impact sur la part modale que l'impact financier global de la mesure pour la

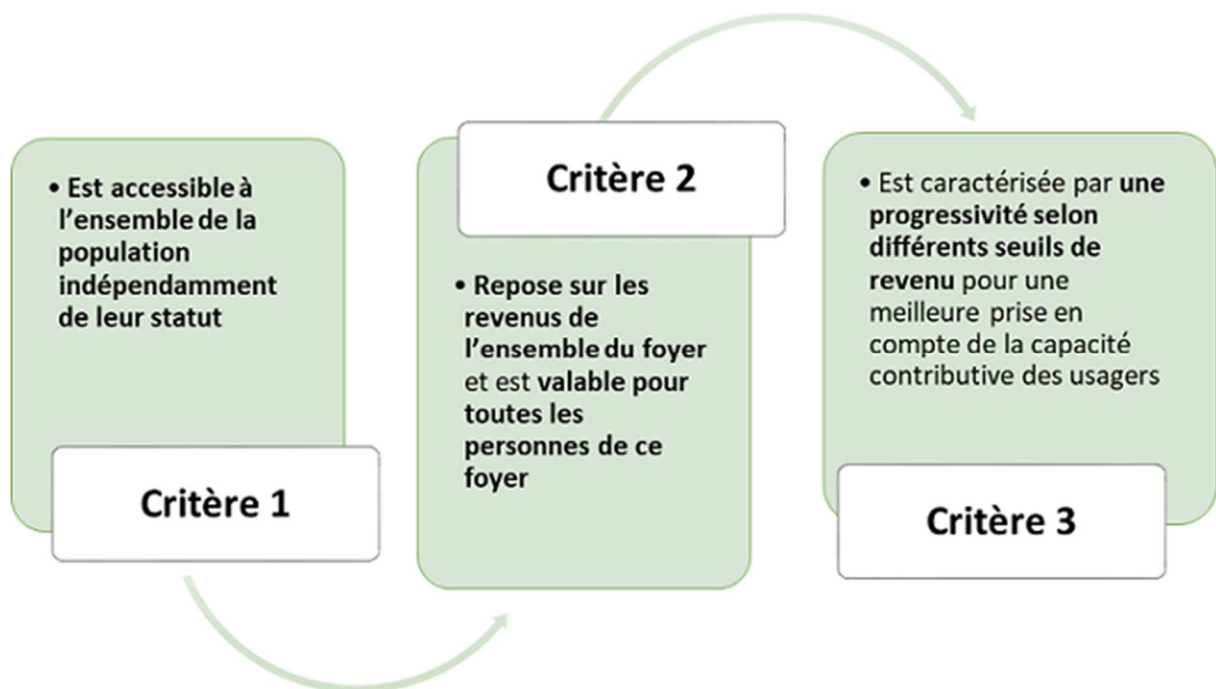
¹ Par exemple Montpellier, qui par ailleurs a fait le choix de proposer la gratuité seulement pour les habitants de la Métropole, ce qui implique de maintenir tout le système de billettique (qui est coûteux). Il conviendrait de les auditionner pour avoir leur retour d'expérience.

collectivité, notamment sur le maintien de sa capacité à développer de l'offre de service supplémentaire dans le temps.

Une tarification solidaire qui privilégie la logique de revenus à la logique de catégories

La tarification solidaire doit être accordée, sous conditions de ressources, à tous les membres d'une famille habitant la Métropole rouennaise.

Ainsi, elle doit être **basée sur les revenus et la composition de l'ensemble du foyer** et permettre de mieux prendre en considération la capacité contributive des ménages. La réduction tarifaire pourrait être accordée par « palier » selon les revenus du foyer, et être basée sur le quotient familial CAF (QF) des familles (en partenariat avec la CAF pour plus de simplicité pour l'utilisateur, cf. [expérience grenobloise](#)) ou reposer sur des dispositifs "ad hoc" en se fondant sur les niveaux de ressources fiscales des ménages hors QF CAF.



Source : Étude sur la tarification solidaire dans les réseaux de transport public urbain Cerema-GART, décembre 2020.

Afin de permettre l'accès au tarif solidaire au plus grand nombre de potentiels bénéficiaires, il est nécessaire de concevoir un dispositif qui tienne compte de la fracture numérique, et qui soit simple et souple à la fois (ex : récemment plusieurs femmes suivies par la plateforme SVP Bouger ont indiqué ne pas avoir accès à un tarif réduit car leur nom n'apparaissait pas sur le dernier avis d'imposition du foyer fiscal, or ces femmes font partie du public précaire ayant besoin que les TC ne pèsent pas trop lourd dans leur budget).

Il est par ailleurs **proposé d'octroyer une dérogation spéciale pour les personnes rencontrant des difficultés d'insertion sociale ou administrative** (par exemple : SDF, migrants en situation irrégulière, des personnes en situation d'urgence, femme victime de violences conjugales quittant son foyer, ...).

La Métropole doit **créer une « commission d'agrément de gratuité sociale »** qui définirait des catégories de publics et des prescripteurs habilités à fournir des titres gratuits pour ces publics. Cette démarche vise notamment des personnes susceptibles de non-recours au droit et qui sont bloqués dans leur insertion sociale et professionnelle.

II. Le développement d'une offre multimodale de transports

La prééminence de la voiture individuelle reste aujourd'hui encore très importante puisque près de 9 Français sur 10 l'utilisent régulièrement pour se déplacer (87%)². Cela est encore plus vrai en milieu périurbain où la dépendance à la voiture est quasi totale.

Il semble donc indispensable de poursuivre le développement d'une offre multimodale de transports qui permette, notamment aux habitants des territoires périurbains, d'avoir une véritable alternative à la voiture individuelle.

Le seuil d'acceptabilité pour un trajet en TC est de 30 minutes, avec une fréquence minimale (seuil bas pour le périurbain) de 1 heure et une amplitude horaire sur 12h, il faut tenir compte de ces chiffres lorsqu'on réfléchit à l'attractivité des TC et au report modal.

Particulièrement en milieu rural et périurbain, le CPM préconise de mettre en place un ensemble de mesures permettant d'offrir des alternatives à la voiture individuelle :

- Faciliter la marche à pied (trottoirs, voies apaisées, etc.)
- Déployer des pistes cyclables sécurisées
- Développer une offre ferroviaire complémentaire au TC
- Développer un service de navettes performant reliant aux lignes structurantes de TC
- Offrir un service d'autopartage
- Organiser l'auto-stop en sécurité
- Développer le covoiturage dynamique
- Mettre à disposition des VAE jusqu'aux lignes structurantes de TC
- Développer une offre de P+r à chaque entrée de ville, qui soit véritablement couplée aux lignes structurantes de TC

² <https://regions-france.org/actualites/actualites-nationales/enquete-inedite-mobilite-quotidien/>

III. L'accompagnement à la mobilité

La plateforme de mobilité SVP Bouger fait un grand travail d'accompagnement permettant de faciliter la mobilité des personnes rencontrant des difficultés de déplacement, notamment si ces difficultés sont un frein à l'emploi (accès ou maintien dans l'emploi). Afin de l'optimiser il conviendrait de communiquer auprès des travailleurs sociaux et/ou CCAS des communes pour qu'ils pensent à aiguiller les publics accompagnés vers la plateforme.

Afin de compléter la relation commerciale des agents de la TCAR et de la SNCF présents aux guichets des agences et de la gare, **un conseiller mobilité de la plateforme pourrait également disposer d'un guichet pour accompagner les usagers dans leur pratique des transports en commun** : les guider dans la planification d'un trajet à effectuer, les orienter sur le territoire qu'ils n'ont pas encore totalement apprivoisé, les orienter vers un atelier collectif de mobilité dédié aux TC ou à la multimodalité si le conseiller ressent que la personne en a besoin, les informer sur les solutions de mobilité existantes complémentaires des TC....

Par ailleurs, le garage Solidarauto Rouen métropole met en place un Pôle Automobile solidaire de voitures à usages partagés au service des personnes à faibles ressources (quotient familial inférieur à 700 euros). Il inclut un service de location de moyenne durée avec une tarification solidaire, un service d'autopartage solidaire en lien avec Normandie Autopartage et un service de covoiturage solidaire en lien avec CS Lane (plateforme de mise en relation pour personnes fragilisées voyageant seules). Le CPM propose que la Métropole accompagne cette initiative par une aide financière permettant de compléter les apports des bénéficiaires à ces différents services. Un autre moyen d'intervenir consisterait à donner une deuxième vie aux véhicules de service de la Métropole au moment de leur renouvellement en les cédant au garage.

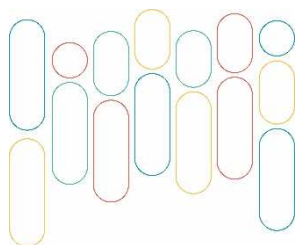
D'autres mesures d'accompagnement devraient également cibler les salariés des entreprises. Il est notamment identifié la nécessité de **mieux communiquer sur le fait que la participation de l'employeur aux frais de transports publics est obligatoire à hauteur de 50%**. Par ailleurs, il convient de préciser que le forfait mobilités durables peut être cumulé avec la prise en charge obligatoire par l'employeur du coût des titres d'abonnement de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos (source [URSSAF](#)).

À titre d'exemple il est suggéré que lorsqu'on prend un abonnement de transport en commun, il soit fourni à l'utilisateur une information complète qui lui permette de s'adresser à son employeur pour obtenir la prise en charge du 50% (un formulaire type à faire remplir à l'employeur par exemple).

Il est également demandé à la Métropole de poursuivre les **mesures incitatives auprès des entreprises afin qu'elles engagent la mise en place d'un plan de mobilité entreprise et du forfait mobilité.**

La **mise en place d'une maison de la mobilité** est également proposée afin de toucher tous les publics et sensibiliser aux mobilités durables et à toutes les offres existantes en alternative à la voiture individuelle. Il est également suggéré que cette maison de la mobilité puisse disposer d'un volet « mobile » ou hors-les-murs permettant d'aller sensibiliser les publics là où ils se trouvent (quartiers NPNRU, périurbains, lycées, etc.). Il semble pertinent que cette mesure soit intégrée à la réflexion menée dans le cadre de la Maison des transitions portée par la Métropole.

Enfin, il conviendrait de proposer des **mesures qui permettraient d'accompagner la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE)** : favoriser la création de services innovants de mobilité comme l'autopartage, et proposer un abonnement réduit (ou même gratuit) pour les personnes qui pourraient justifier de la mise à la casse d'une voiture non compatible avec la ZFE.



Le stationnement comme outil pour diminuer la part modale de la voiture en centre-ville

PREAMBULE

Le stationnement est une thématique complexe et clivante. Pourtant, il joue un rôle structurant dans le système des mobilités en ville avec un fort impact sur le report modal. En effet, que ce soit sur le domaine public ou sur le domaine privé, contraindre le stationnement en centre-ville a un impact réel et direct sur la diminution du flux de véhicules.

TEMOIGNAGE

Caroline du CPM : « j'habite dans le centre-ville de Rouen et l'absence de place de stationnement a été un élément déclencheur pour supprimer ma voiture individuelle »

Les membres du Comité des partenaires mobilité (CPM) ont donc identifié la nécessité de travailler spécifiquement sur cette question du stationnement comme levier pour diminuer la part modale de la voiture.

Il y a des modes de stationnement différents selon les territoires (urbain vs périurbains), les usagers (les résidents / les visiteurs / les pendulaires) et les fonctions (place de livraison, personnes à mobilité réduite, autopartage, stationnement vélo, bornes de recharge). Des alternatives différenciées doivent donc être proposées afin de permettre à chaque automobiliste d'être accompagné dans son changement de pratique.

L'usage de la voiture en zone périurbaine est très largement prédominant et beaucoup de personnes n'ont pas d'autre moyen de déplacement à leur disposition. Des offres de mobilités qualitatives doivent être développées pour leur proposer d'autres alternatives viables. Mais cela ne pourra évoluer que de façon très progressive sur un temps long.

Aussi, le CPM a choisi d'aborder la thématique du stationnement de façon différenciée entre le périurbain et l'urbain et de concentrer sa contribution au PDM sur la diminution de la part modale de la voiture dans le centre de la Métropole en travaillant sur le développement de stationnement déportés en périphérie et sur la contrainte de stationnement en centre-ville.

Après quatre séances de travail³ leur ayant permis de s'acculturer, échanger et réfléchir à des propositions, leur contribution s'articule autour de trois axes :

1. Déporter le stationnement en développant les parkings relais (P+R)
2. Agir sur le stationnement en surface sur l'espace public
3. Agir sur le stationnement en zones privées : sensibilisation auprès des entreprises et employés

I. Déporter le stationnement en développant les P+R

L'évolution de la politique de stationnement impose des changements de comportement et doit être accompagnée pour **garantir un système global de mobilité attractif et cohérent**.

Le CPM souhaite prioriser sa contribution sur la diminution de la part modale de la voiture dans le centre de la Métropole, au travers d'actions permettant de limiter le flux de véhicules qui entre dans le centre-ville avec la **mise en place d'un stationnement déporté aux entrées de villes**. Ce stationnement déporté permet aux personnes de laisser leur véhicule en périphérie et de se rendre à leur destination avec d'autres modes de déplacement.

Pour les habitants des zones périurbaines, le premier levier de report modal est la compétitivité et la qualité de l'offre alternative avec un seuil d'acceptabilité de 30mn de trajet. Cette démarche doit donc obligatoirement s'accompagner d'une offre transport en commun (TC) attractive à proximité des P+R.

De plus, la **mise en place de la zone à faibles émissions mobilité (ZFEm)** va bousculer les pratiques de déplacements. **Le stationnement déporté peut être une solution efficace** pour les personnes extérieures à la Métropole dont les véhicules ne sont pas compatibles avec les critères du périmètre ZFEm.

La démarche est similaire pour les habitants de la couronne urbaine, pour qui une optimisation/mutualisation/création de capacités de stationnement déporté (parkings en ouvrage/parcs « ouverts ») à proximité de liaisons de mobilités actives, peut permettre de stationner facilement.

Dans ces deux cas, les P+R peuvent donc être un outil efficace pour déporter le stationnement et éviter des flux de véhicules en centre-ville.

³ Séance du 20/01/2022 : atelier klaxoon premiers constats sur les enjeux du stationnement ; séance du 03/03/2022 : apport théorique et présentation de la politique stationnement de la Métropole Européenne de Lille ; séance du 07/04/2022 : ateliers cas d'usage travail en sous-groupes ; séance du 09/06/2022 : relecture et restructuration de la contribution sur le stationnement

Redonner de l'attractivité et valoriser les P+R existants

Les P+R sont une solution de rabattement et de stationnement. Le constat est que les P+R métropolitains sont insuffisamment utilisés notamment en raison d'un manque d'attractivité et de connaissance de la part du grand public. Ils doivent donc être améliorés pour **les rendre plus attractifs**.

Ils doivent être le lieu d'articulation de l'intermodalité depuis le périurbain vers le centre-ville.

Une enquête auprès des utilisateurs du P+R permettrait d'améliorer le service et d'identifier des solutions qui tiennent compte des besoins des usagers.

Cependant, des actions rapides pourraient permettre **d'améliorer rapidement le service P+R** existant en travaillant :

- Sur le sentiment de sécurité avec des P+R visibles depuis l'extérieur, un meilleur éclairage, et de la vidéo-surveillance.
- Sur leur confort : des cheminements piétons abrités, ainsi qu'un accès le plus direct possible à la station de transport en commune (TC) et aux autres moyens de transport. Il pourrait même être imaginé que des stations de TC soient placées à l'intérieur des P+R.
- Sur leur accessibilité : un accès véhicule plus facile au P+R (notamment celui du Zenith), avec la mise en place d'une signalétique d'accès depuis les grands axes routiers.

Il faut également veiller à la cohérence d'ensemble de l'offre de stationnement. En effet, aux alentours de plusieurs P+R est donnée la possibilité de stationner gratuitement (ex. Zénith), ce qui ne favorise pas l'utilisation du P+R.

La mise en place d'une **tarification attractive**, notamment autour de tarifs groupés pour inciter à l'utilisation des P+R et au développement du covoiturage. En effet, quel intérêt d'aller se stationner dans un P+R si tous les passagers du véhicule ont chacun un abonnement de TC ou doivent payer le ticket à l'unité ?

On peut citer 2 exemples de tarifs où le paiement du parking permet un accès au réseau de TC pour l'ensemble des passagers à un prix attractif :

- Le parking Krypton à Aix-en-Provence⁴ : les tarifs (2,50€ par jour, 30€ par mois, 300€ par an – tarifs étudiants possibles) comprennent l'accès au parking-relais et au réseau de TC. Le ticket distribué à l'entrée du parking sert aussi de ticket de bus. Il s'agit d'un titre 2 voyages. Un ticket de bus est remis gratuitement au guichet

⁴ <https://www.lepilote.com/fr/part9/pr-parkings-relais-du-pays-daix/1043/le-parking-relais-krypton/52640>

d'accueil pour les autres passagers du véhicule. Le stationnement est limité à 7 jours consécutifs.

Les parking relais de la Métropole de Strasbourg qui permettent de stationner un véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en TC pour l'ensemble des passagers du véhicule (dans la limite de 7 personnes voyageant ensemble). Le ticket est valable à l'aller et au retour pendant une heure après validation avec ou sans correspondance.

Il faut néanmoins noter que ce type de dispositif, disponible uniquement sur le parking du Mont-Riboudet⁵ sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, nécessite une présence humaine pour sa vente ; cela ne peut sans-doute concerner que les P+R de très forte capacité.

Valoriser les P+R

Un deuxième élément de constat est que les P+R existants ne sont pas suffisamment bien connus. Plusieurs pistes de travail pourraient permettre de **les rendre plus visibles** :

- Mise en place d'une **signalétique forte et dynamique sur les entrées de ville**, permettrait de rabattre les véhicules, d'indiquer l'accès tout en précisant le nombre de places restantes.



Exemple de panneau pour les parkings relais de la Métropole de Strasbourg⁶

- Des **actions de communication** à la fois à destination du grand public, mais aussi auprès des entreprises et de leurs salariés.

⁵ Titre In'cité : Ce titre permet d'effectuer un aller-retour pour l'ensemble des occupants d'un même véhicule (jusqu'à 5 personnes) et de stationner gratuitement son véhicule au parc-relais Mont-Riboudet Kindarena à Rouen (3,90 €)

⁶ <https://www.cts-strasbourg.eu/fr/se-deplacer/Parkings-relais/>

Développer les P+R

En parallèle de ce travail sur les P+R existants, il est **nécessaire de développer d'autres P+R afin de ceinturer le centre de la Métropole d'une offre de stationnement**. Le choix de leur localisation est primordial :

- Les P+R doivent être systématiques en tête de ligne des TC structurantes et doivent être articulés avec une offre multimodale. Ce n'est actuellement pas le cas et on peut citer les stations de départ du tram à Georges Braque ou Technopole.
- A proximité d'une voie d'entrée de ville. Ex. ASud3, boulevard industriel.
- En prenant en compte la périmètre ZFEm. En effet, cela proposerait une solution aux habitants extérieurs de la Métropole de se garer avant d'entrer dans ce périmètre.

Il faut faire attention de prévoir des P+R avec un volume de stationnement conséquent permettant de garantir systématiquement une place aux usagers. Leur création ne devra toutefois pas entraîner de nouvelles artificialisations des sols mais privilégier la réutilisation d'espaces déjà aménagés. Une réflexion sur le matériau de revêtement semble également importante.

Enfin, il pourrait être pertinent d'étudier la possibilité d'engager un partenariat avec des structures privés, propriétaires de grands parkings de surface, qui pourraient mettre à disposition une partie de leur parking pour proposer un service de P+R, en dehors des horaires d'ouverture du magasin (exemple du parking de Leclerc à Saint Etienne du Rouvray en tête de ligne Métro).

II. Agir sur le stationnement en surface sur l'espace public

La présence ou non de stationnement a un fort impact sur le report modal. Afin d'activer ce levier, il est nécessaire de réguler et réduire la place dédiée au stationnement de la voiture individuelle au profit des modes alternatifs. Cela doit également aller de pair avec un plan de réappropriation de l'espace public.

Réguler et limiter le stationnement

La régulation du stationnement par la limitation dans le temps permet **d'optimiser les places** disponibles et d'éviter le stationnement *tampon*.

Afin de favoriser le report modal, des **places de stationnement doivent être supprimées au profit** de places de stationnement réservées à **l'autopartage, au stationnement vélo et aux bornes de recharge**.

Il faut cependant prendre en compte les besoins des différentes typologies de stationnements (résident, visiteurs, pendulaire, PMR...) et adapter des alternatives correspondantes. Par exemple, il faut veiller à garder des emplacements de livraison en y limitant les horaires d'accès. Il pourrait également être imposé des nuances sur les possibilités de stationnement pour les livraisons en fonction de la catégorie du véhicule (taille du camion, type de motorisation etc...). Cela permettrait d'agir sur les modalités de livraison du dernier kilomètre (à vélo, en électrique...).

Cette régulation peut s'appliquer aussi dans le cas particulier du secteur des écoles. L'aménagement de places de dépose-minute réservées à l'accompagnement des enfants avec un lissage des horaires d'entrée et de sortie des écoles (par exemple, pas toutes les classes au même horaire) peut permettre de transformer la rue en zone de rencontre limitée à 20 km/h et/ou la fermer à la circulation aux horaires d'entrée et sortie d'école.

Par ailleurs, le stationnement étant une compétence des maires dans le cadre du pouvoir de police, la mise en cohérence des stratégies de stationnement dans le périmètre métropolitain est parfois difficile. A l'instar de la Métropole Européenne de Lille, un « **comité stationnement** » devrait être mis en place. Il inviterait, au moins une fois par an, l'ensemble des communes à **échanger sur les questions de stationnement** en vue de proposer une politique cohérente à l'échelle métropolitaine.

La régulation du stationnement ne sera toutefois efficace que si elle est combinée avec un réaménagement de l'espace public.

Réappropriation de l'espace public

Diminuer la place du stationnement en ville est une opportunité pour se réapproprier, repartager et **mieux occuper l'espace public**.

Le réaménagement de l'espace public doit permettre d'élargir les trottoirs, de végétaliser et renaturer, d'étendre des terrasses, d'améliorer l'accès PMR, et de développer une ludification des espaces publics

Tous ces éléments sont **facteurs d'attractivité** pour les centres-villes et les commerces, ainsi que pour le **développement de la vie sociale**.

Ce réaménagement doit aussi comprendre un **partage plus équilibré de l'espace de voirie** avec la création de pistes cyclables sécurisées et de zones de rencontres.



III. Agir sur le stationnement en zones privées : sensibilisation auprès des entreprises et employés

Cela étant dit, agir sur le stationnement sur le domaine public n'est pas la seule opportunité. Pour réduire la place de la voiture en ville, il faut également sensibiliser les usagers. Le CPM propose qu'un **travail de sensibilisation** spécifique soit mené auprès des entreprises et employés.

Les **parkings professionnels** sont un élément qui incite aux déplacements pendulaires en voiture. Afin de sensibiliser les entreprises à réduire la possibilité de stationner dans l'entreprise, une étude sur **le coût** d'entretien des parkings (location, foncier occupé, entretien, gestion) pourrait être portée à leur attention. Le coût d'une place parking pourrait être mis en perspective avec la participation employeur de prise en charge des abonnements transport en commun pour les salariés.

En parallèle, une **information des salariés** de même nature devrait être faite. En effet, le compte déplacements de la Métropole 2019, fait apparaître qu'environ 91% des dépenses privées pour les déplacements sont dédiées aux modes motorisés individuels. Une solution permettant de les **aider à chiffrer et comparer le coût du déplacement domicile-travail** en véhicule individuel avec d'autres modes de déplacement devrait leur être proposé. Enfin, une meilleure information sur les dispositifs existants comme le forfait mobilité durable devrait être réalisé.

Il y a un réel enjeu de réguler, voire de supprimer, des capacités de stationnement sur le territoire métropolitain que ce soit sur le domaine public en centre-ville ou au sein des entreprises afin d'inciter au report modal et diminuer l'usage de la voiture.

Cette régulation doit se faire en lien avec le réaménagement de l'espace public libéré, mais surtout en lien avec la mise en place de solutions alternatives pour limiter l'accès de la voiture en ville, qui tiennent compte des spécificités de chaque type d'utilisateur. **Le CPM estime que les P+R peuvent être un levier fort de report modal si des moyens importants sont mis pour les développer.**

