

Contrainte de stationnement et pratiques modales

ORT PACA

Débat enquêtes ménages déplacements

5 mai 2011

Nicolas MERLE – CETE Nord Picardie

Courriel : nicolas.merle@developpement-durable.gouv.fr

Tél : +33 3 20 49 61 11



Plan

- Introduction
- Méthode de calcul de la contrainte de stationnement
- Résultats sur Lille 1998/2006, Lyon 2006 et Montpellier 2003
- Conséquences sur les pratiques modales
- Prolongement de l'étude
 - Les évolutions de l'offre et de la demande de stationnement à Lille entre 1998 et 2006
- Pour en savoir plus ...

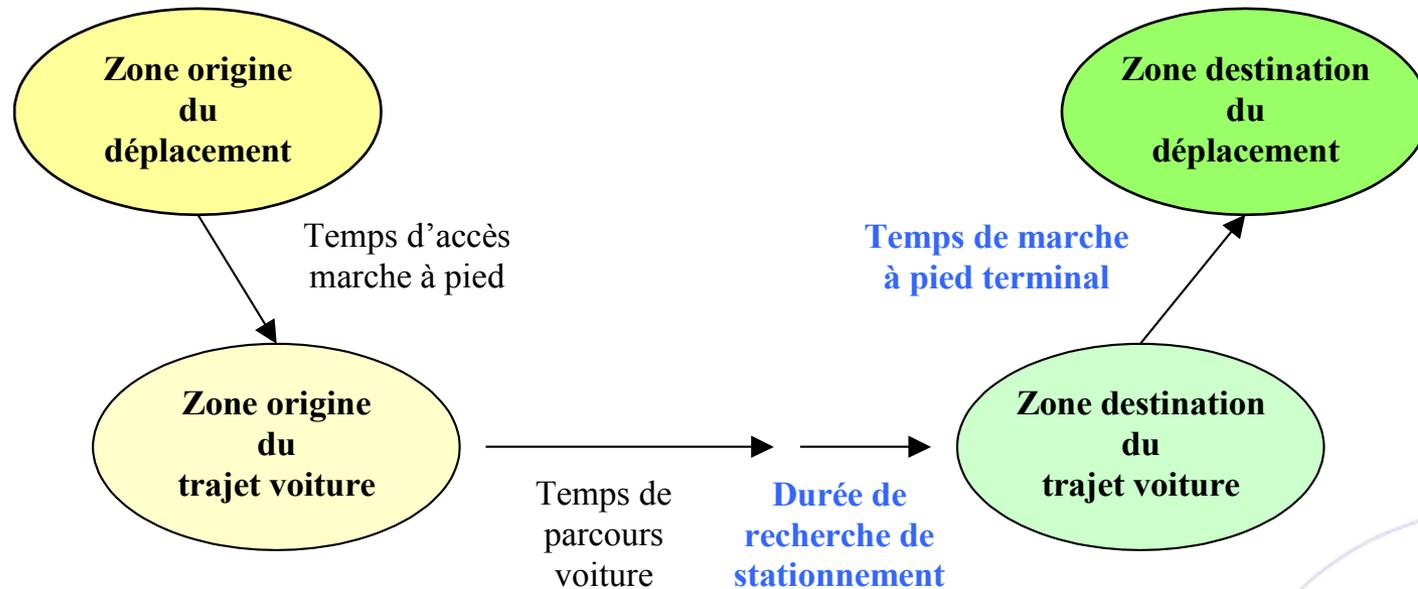
Introduction

- « le choix du mode de déplacement est largement conditionné par l'offre de stationnement automobile sur le lieu de destination » [CERTU, 2003]
- « plus de 75% des actifs qui disposent d'une place de stationnement hors voirie utilisent leur voiture pour aller travailler. Sans place de stationnement, ils ne sont plus que 34% » [Orfeuil & Rennes, 1997]
- Objectif de l'étude : localiser et hiérarchiser la contrainte de stationnement dans les grandes agglomérations et mesurer son impact sur les pratiques modales par exploitation des enquêtes ménages déplacements (source : LMCU)

Calcul de la contrainte de stationnement

- Utilisation des données issues de l'enquête ménages déplacements :
 - Le temps de marche à pied terminal
 - La durée de recherche de stationnement
 - La nature du stationnement (payant, interdit ou gratuit)
 - La proportion de personnes déclarant des problèmes habituels de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études

Calcul de la contrainte de stationnement



Calcul de la contrainte de stationnement

Calcul de 6 indicateurs par exploitation des EMD

- Indicateur 1 – la proportion de déplacements dont le temps de marche à pied terminal est non nul ($P_{TMAP} \neq 0$)
- Indicateur 2 – la moyenne des temps de marche à pied terminaux pour les personnes en stationnement sur voirie (M_{TMAP})
- Indicateur 3 – la proportion de déplacements dont la durée de recherche de stationnement est non nulle ($P_{DRECH} \neq 0$)
- Indicateur 4 – la moyenne des durées de recherche de stationnement pour les personnes en stationnement sur voirie (M_{DRECH})
- Indicateur 5 – la proportion de déplacements dont le stationnement à destination est payant ou interdit (P_{PAYANT})
- Indicateur 6 – la proportion d'actifs, scolaires et étudiants rencontrant en général des problèmes de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études (P_{PBSTAT})

Calcul de la contrainte de stationnement

- Classement de la contrainte pour chacun des indicateurs selon 3 niveaux :

- Faible
- Moyen
- Fort

	Indic 1 : P _{TMAP≠0}		Indic 3 : P _{DRECH≠0}		Indic 5 : P _{PAYANT}		Indic 6 : P _{PBSTAT}	
	B inf	B sup	B inf	B sup	B inf	B sup	B inf	B sup
Faible	0 %	40 %	0 %	15 %	0 %	10 %	0 %	20 %
Moyen	40 %	60 %	15 %	30 %	10 %	30 %	20 %	40 %
Fort	60 %	100 %	30 %	100 %	30 %	100 %	40 %	100 %

- Prise en compte de la taille de l'échantillon de déplacements reçus par chaque zone (classe « indéterminée » définie par la marge d'erreur associée à l'intervalle de confiance à 95%)

Calcul de la contrainte de stationnement

pour comprendre le présent et construire l'avenir

● Agrégation finale en un seul indicateur

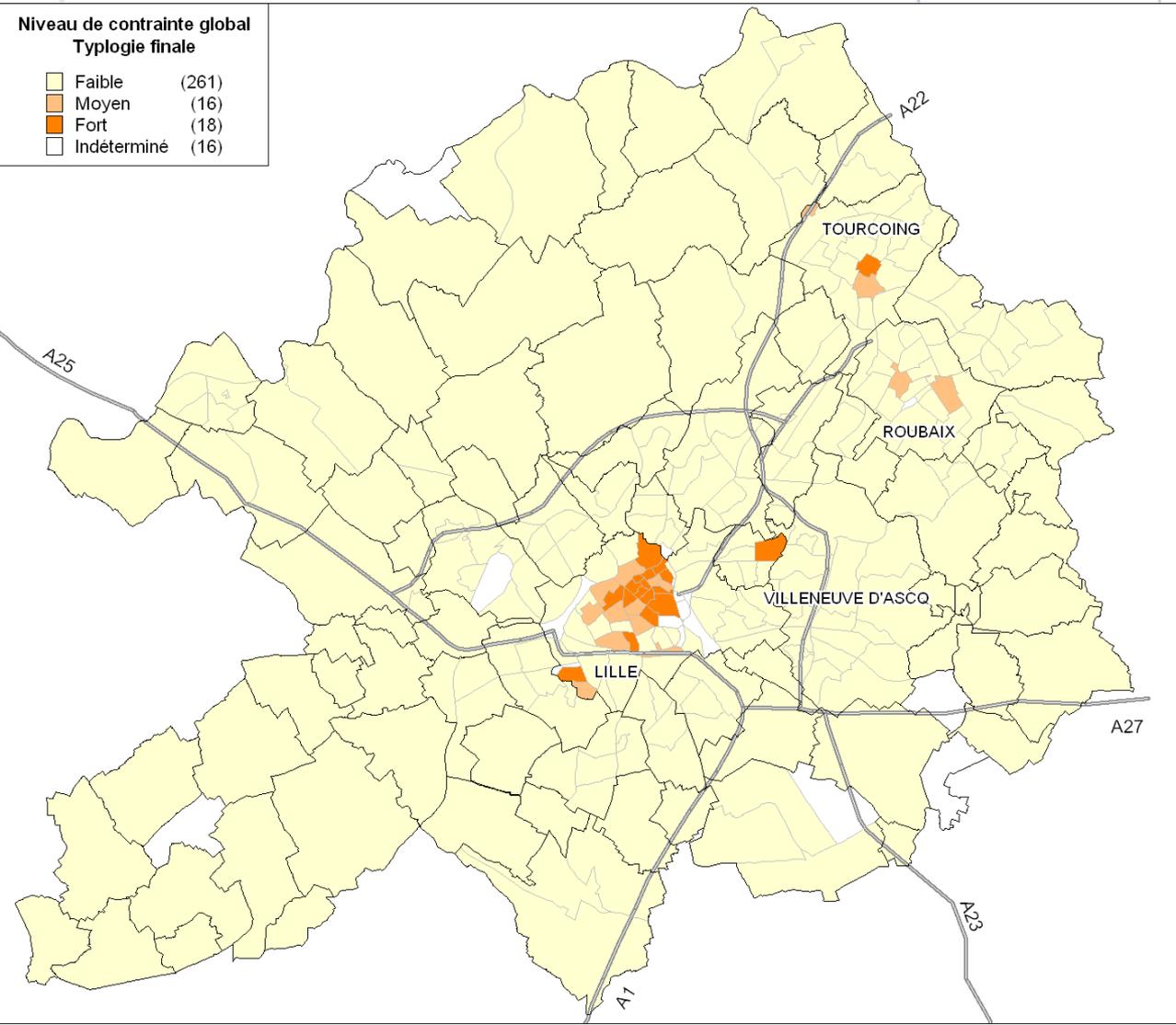
Si	Alors l'indicateur global est
au moins 4 indicateurs sont « indéterminé »	Indéterminé
au moins 3 indicateurs sont « fort » ou 2 indicateurs sont « fort » et au moins 1 indicateur est « moyen » ou 1 indicateur est « fort » et au moins 4 indicateurs sont « moyen »	Fort
2 indicateurs sont « fort » ou 1 indicateur est « fort » et au moins 1 indicateur est « moyen » ou au moins 3 indicateurs sont « moyen »	Moyen
sinon	Faible

Résultats : Lille 1998

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Niveau de contrainte global
Typologie finale

■ Faible	(261)
■ Moyen	(16)
■ Fort	(18)
□ Indéterminé	(16)



LMCU 1998

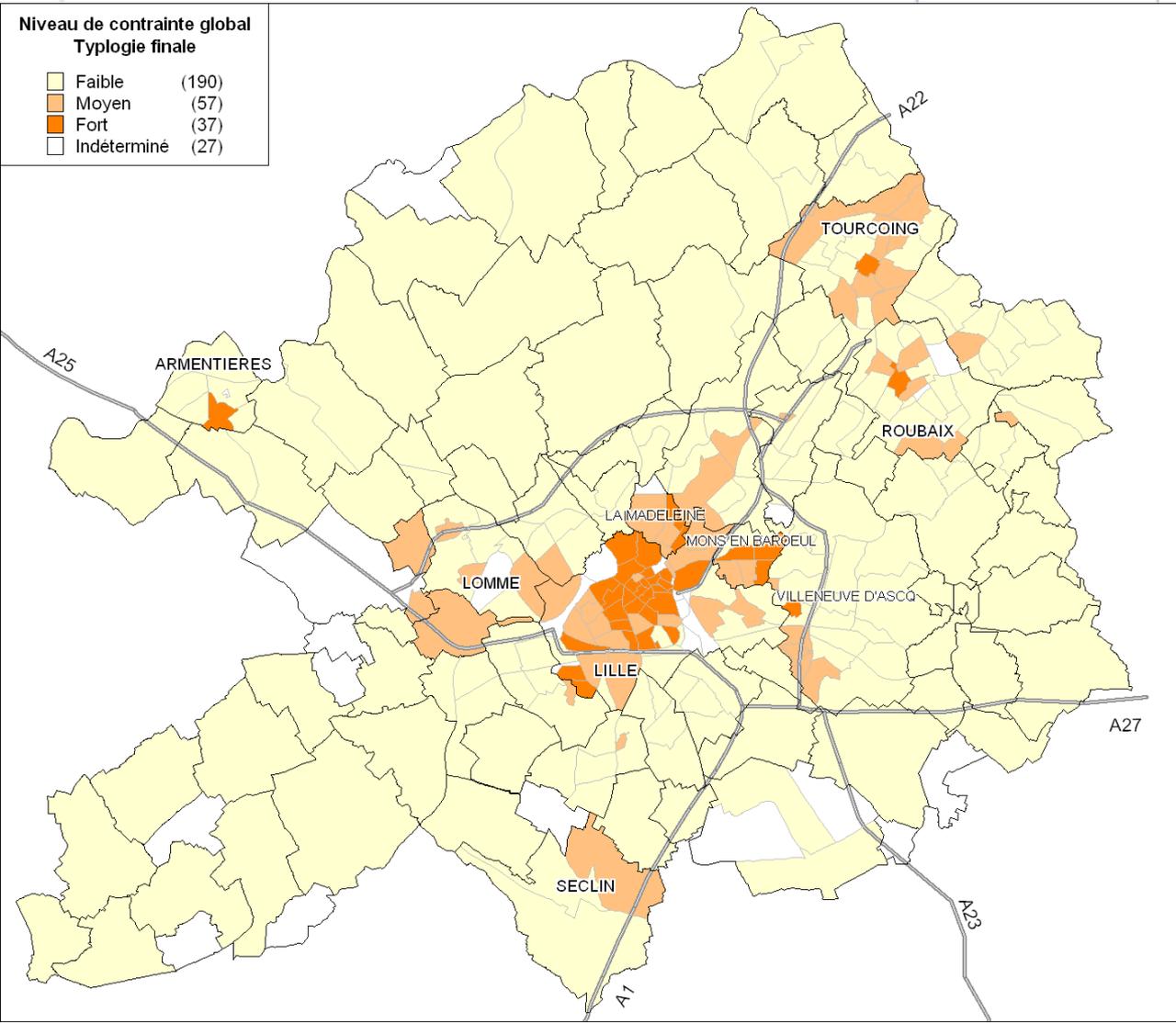
- Contrainte limitée aux 3 pôles de l'agglomération
- 4 km² de contrainte forte
- 5 km² de contrainte moyenne

Résultats : Lille 2006

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Niveau de contrainte global
Typologie finale

■ Faible	(190)
■ Moyen	(57)
■ Fort	(37)
■ Indéterminé	(27)



LMCU 2006

→ Contrainte renforcée dans les 3 pôles et s'étendant à d'autres communes

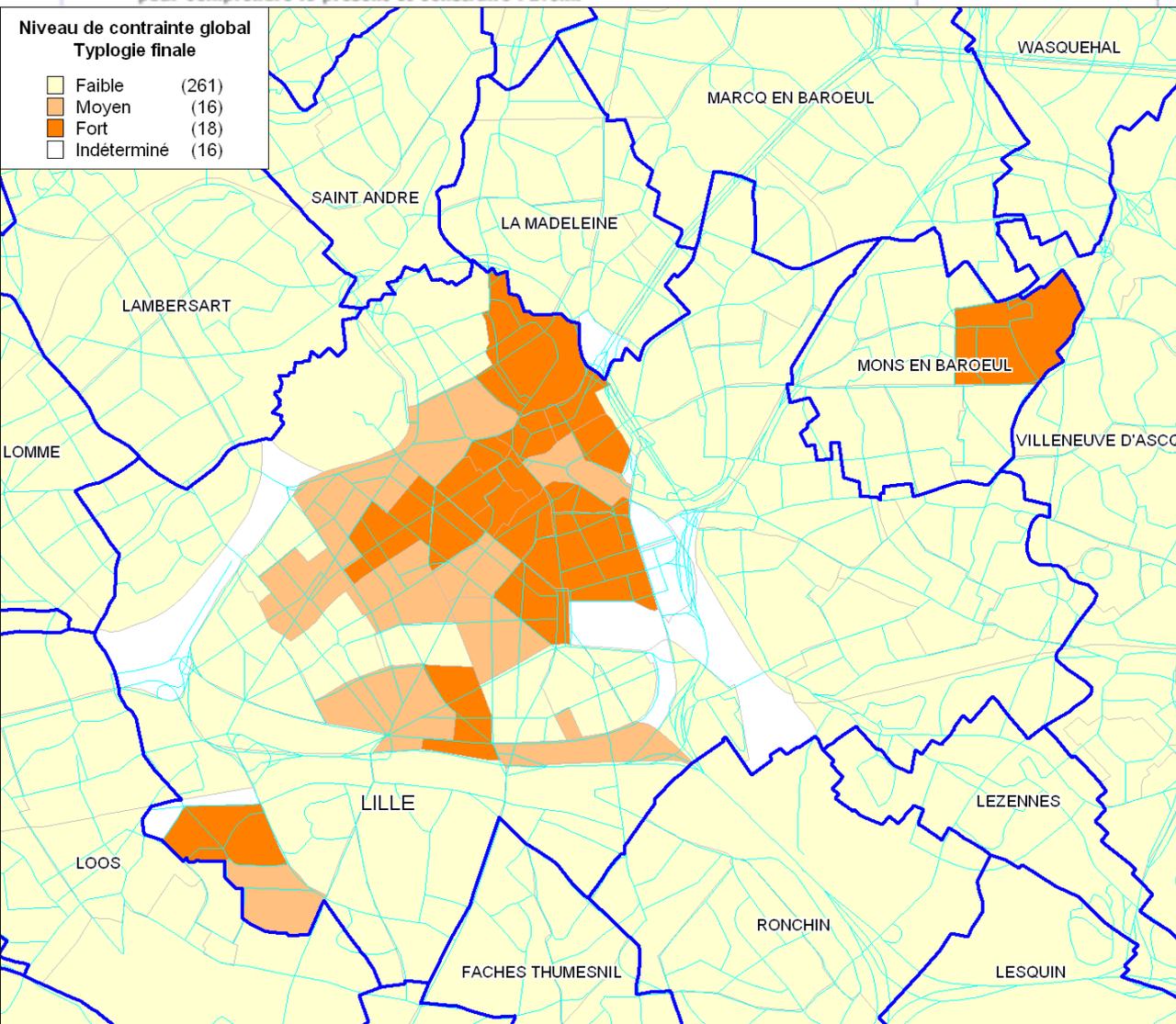
→ 11 km² de contrainte forte

→ 42 km² de contrainte moyenne

ent

Résultats : Lille 1998

pour comprendre le présent et construire l'avenir



LMCU 1998

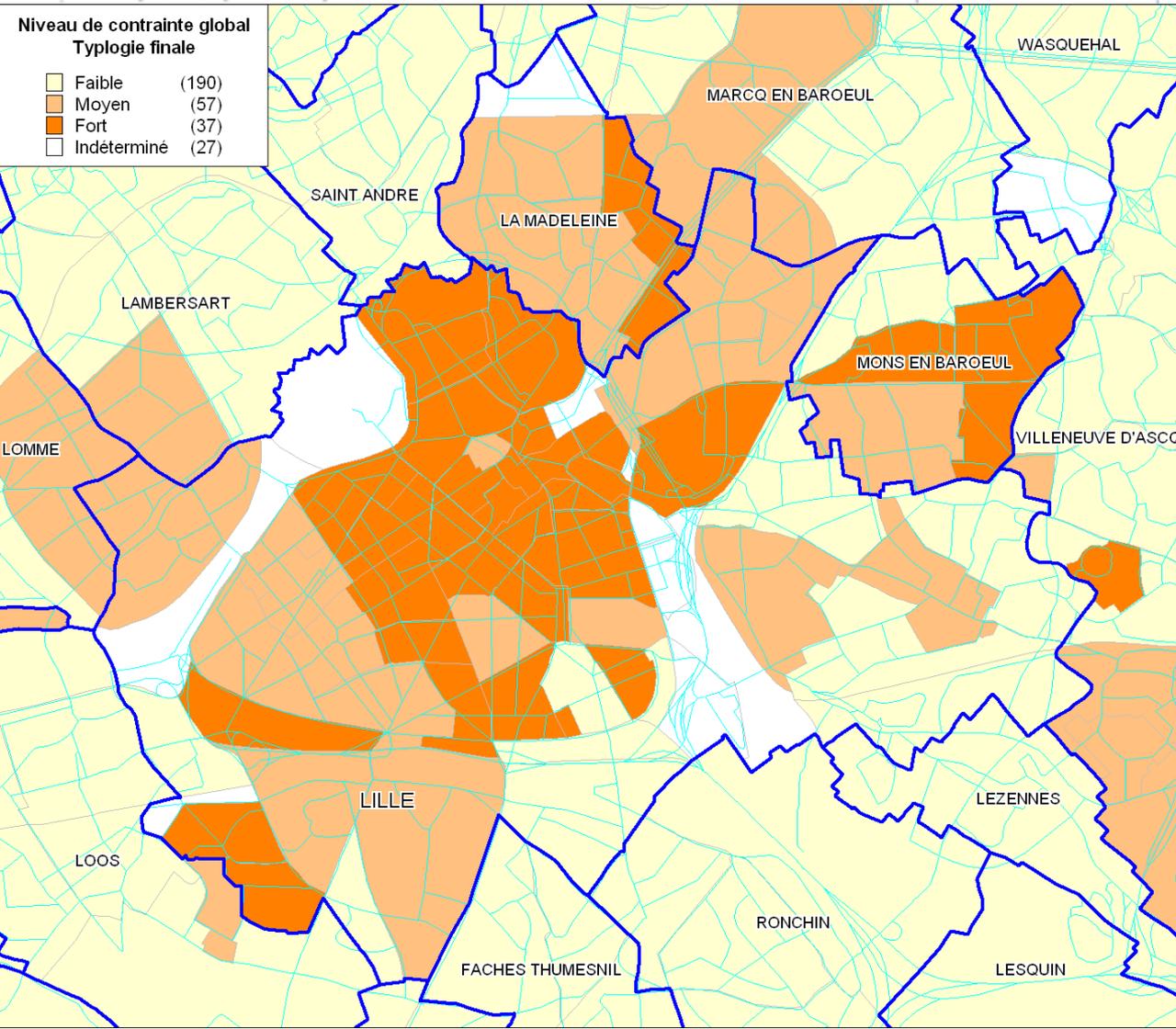
→ Contrainte forte dans les quartiers « centre » et « vieux Lille »

→ Contrainte moyenne dans les quartiers proches du centre

→ Particularité de la zone du CHR

Résultats : Lille 2006

pour comprendre le présent et construire l'avenir



LMCU 2006

→ Quasi-totalité de Lille intra-muros contraint, dont une grande partie fortement

→ Phénomène d'extension à la proche banlieue

Résultats : évolution 1998 / 2006

Lille 1998 à 2006, quelques éléments chiffrés :

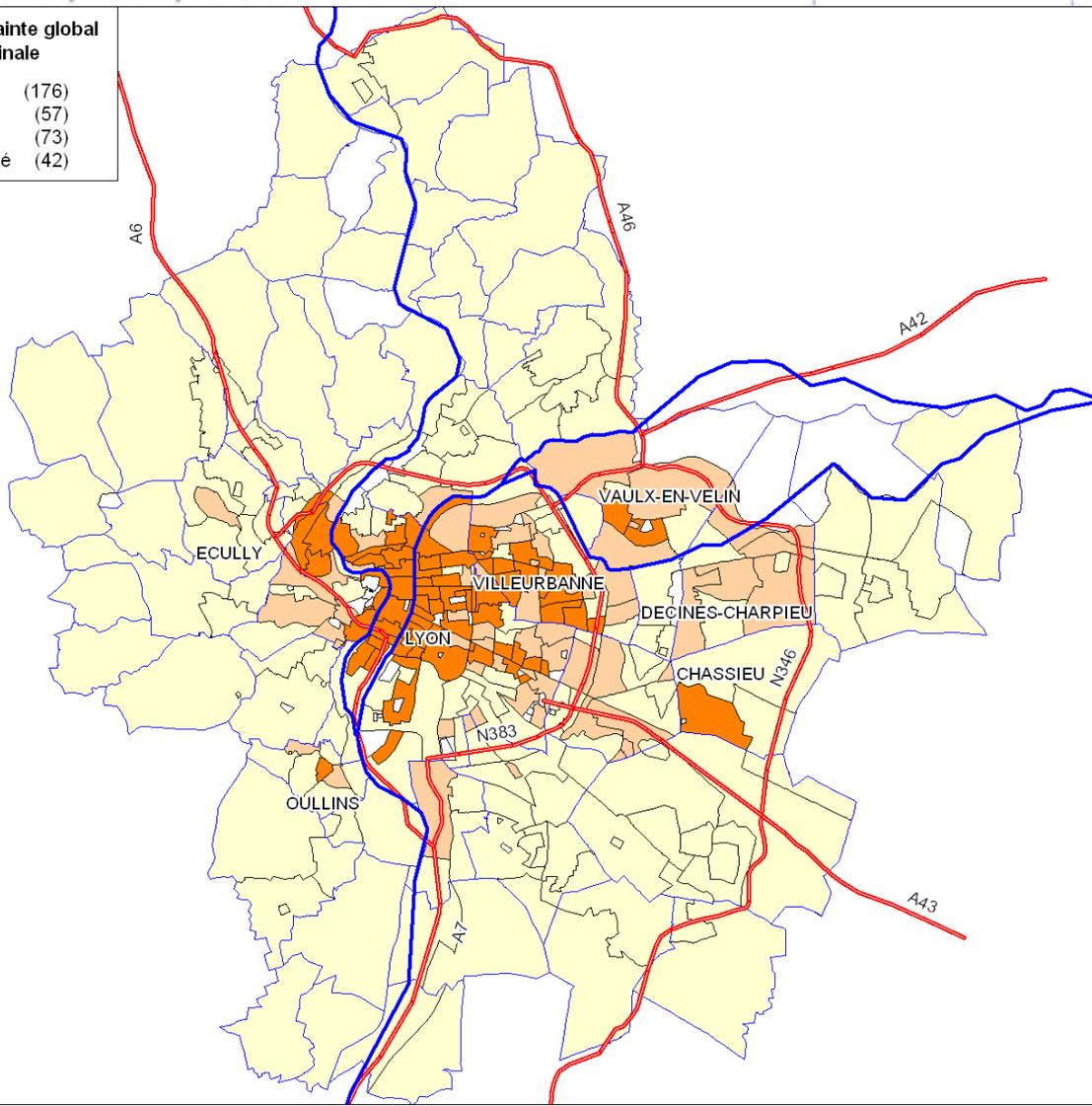
- En zone « forte », pour 63% des déplacements, le stationnement avait lieu à proximité immédiate de la destination en 1998. Seulement 39% en 2006.
- En 1998, 39% des personnes déclaraient des problèmes récurrents de stationnement sur leur lieu de travail en zone « forte ». 53% en 2006.
- Le temps moyen de marche à pied terminal a doublé entre 1998 et 2006, mais il reste inférieur à la minute (2 min en zone forte)
- La durée de recherche de stationnement moyenne est de 30 secondes en 2006

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Niveau de contrainte global
Typologie finale

■ Faible	(176)
■ Moyen	(57)
■ Fort	(73)
■ Indéterminé	(42)

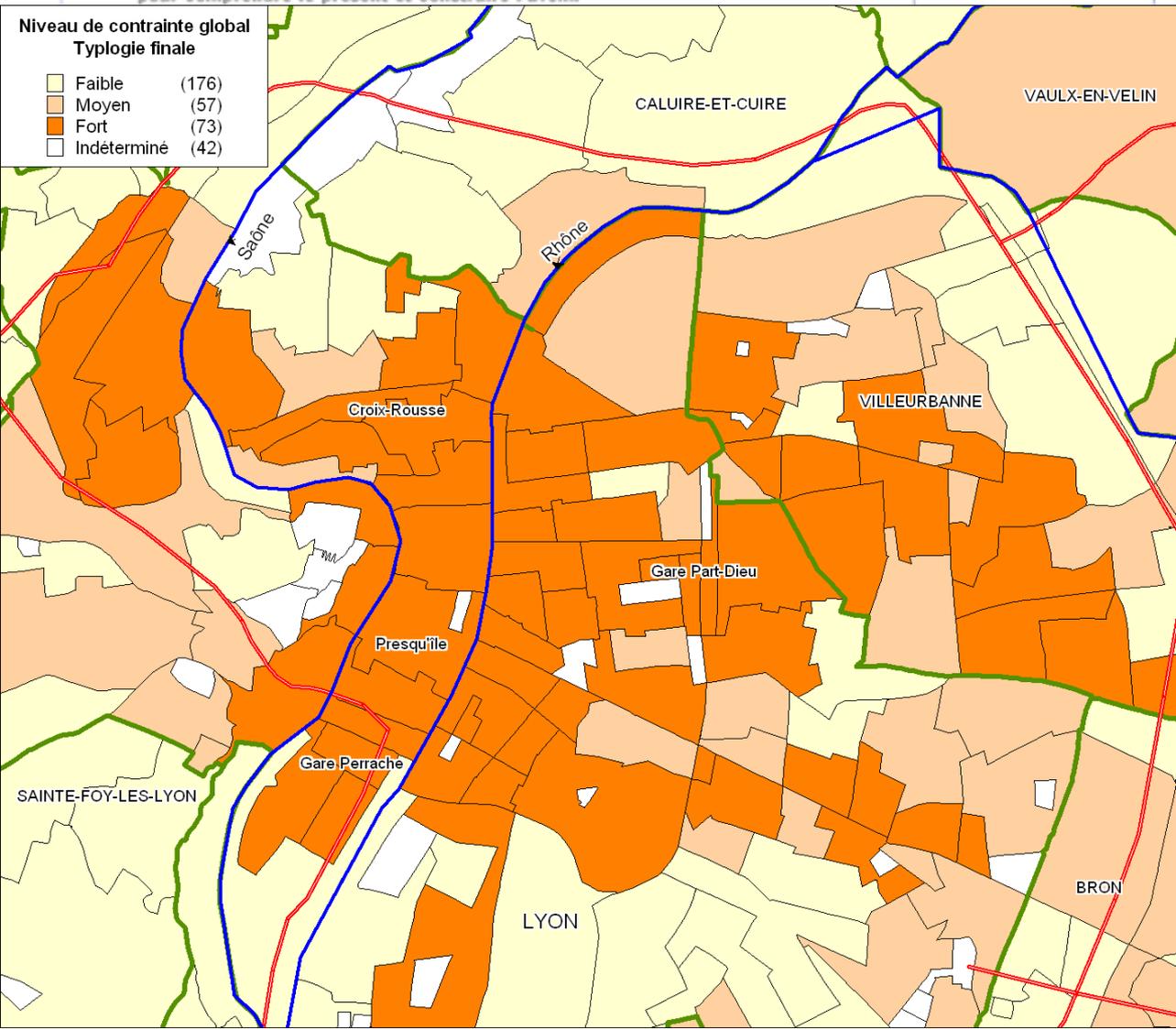


Grand Lyon 2006

- Forte concentration de la contrainte dans les zones centrales
- Quelques communes de proche banlieue concernées
- 26 km² de contrainte forte
- 44 km² de contrainte moyenne

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir



Grand Lyon 2006

→ Tous les quartiers centraux sont en contrainte forte

→ 36% de la surface de la commune de Lyon est fortement contrainte

→ 21% est en contrainte moyenne

Lyon et Montpellier

Lyon, quelques éléments chiffrés :

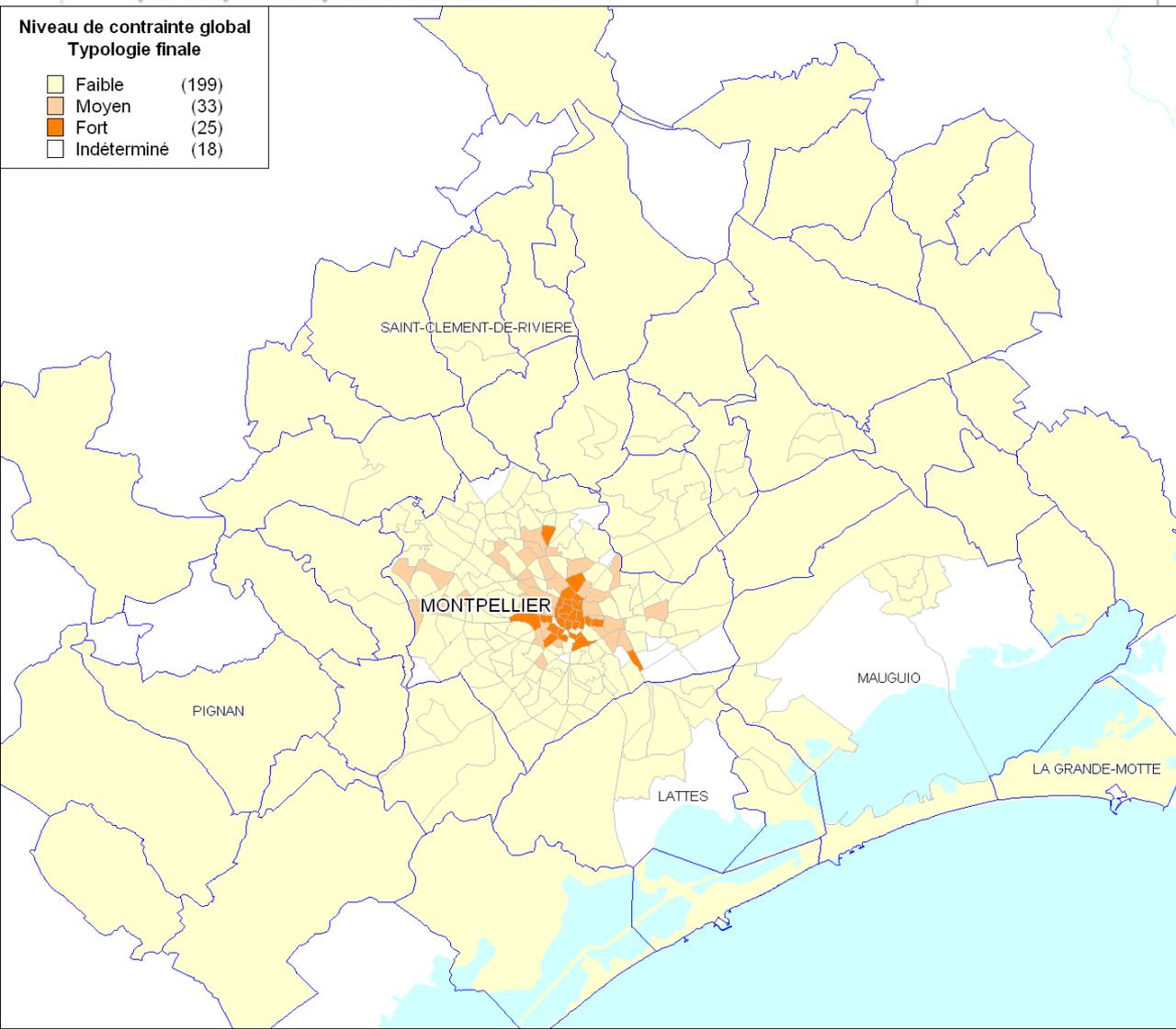
- La contrainte de stationnement est plus étendue à Lyon qu'à Lille, mais ses caractéristiques sont proches :
 - 47% de stationnement à proximité immédiate de la destination
 - Le temps de marche à pied terminal moyen est de 1 min, celui de la durée de recherche de stationnement de 50 secondes
 - 61% des personnes déclarent un problème de stationnement sur leur lieu de travail en zone « forte »

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Niveau de contrainte global
Typologie finale

■ Faible	(199)
■ Moyen	(33)
■ Fort	(25)
□ Indéterminé	(18)



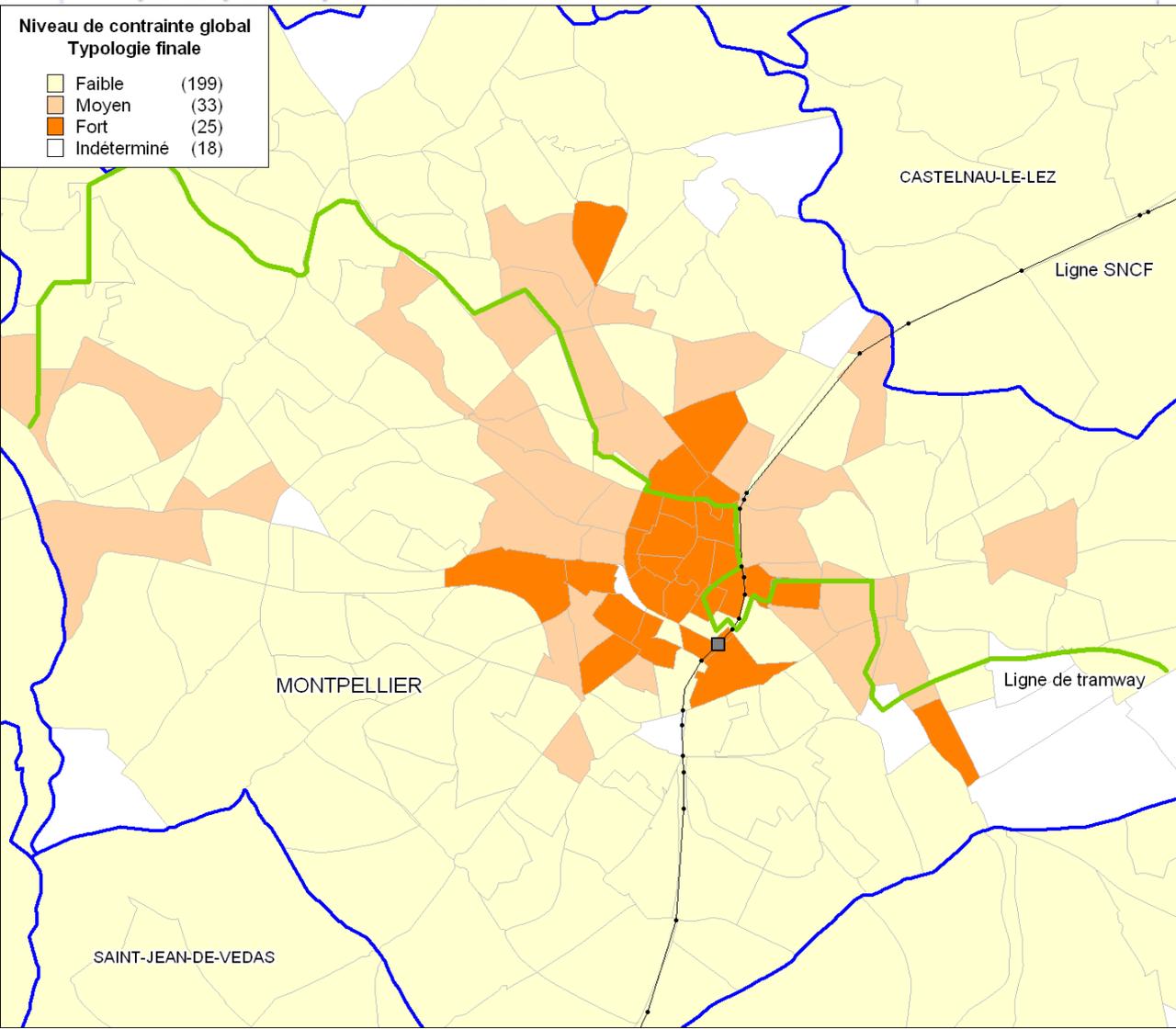
Montpellier 2003

- Seule la commune de Montpellier est concernée par les contraintes de stationnement
- 2,5 km² de contrainte forte
- 7 km² de contrainte moyenne

ent

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir



Montpellier 2003

→ Le centre-ville est fortement contraint (quartier historique de l'écusson)

→ Les quartiers à proximité du centre sont moyennement contraints

ent

Lyon et Montpellier

Montpellier, quelques éléments chiffrés :

- La contrainte de stationnement est limitée en surface, mais ses caractéristiques y sont plus fortes qu'à Lille et Lyon :
 - Le temps de marche à pied terminal moyen est de 40 secondes, mais de plus de 3 minutes en zone forte
 - La durée moyenne de recherche de stationnement est de 30 secondes sur l'ensemble de l'agglomération, mais de 1 min 50 secondes en zone forte
 - 78% des personnes déclarent un problème de stationnement sur leur lieu de travail en zone « forte »

Conséquences sur le partage modal

● Seuls les déplacements des « ayant choix » sont analysés

- Sont donc exclus les captifs des modes alternatifs à la voiture, pour qui la contrainte de stationnement n'influe pas sur le choix du mode de transport : mineurs, personnes appartenant à un ménage sans voiture, ne possédant pas le permis

● 4 classes de captivité aux pratiques de déplacements très variables :

	C1	C2	NC1	NC2	Ensemble
VP conducteur	0 %	0 %	48 %	71 %	42 %
VP passager	9 %	37 %	13 %	5 %	14 %
TC	25 %	14 %	9 %	3 %	9 %
2 Roues	3 %	4 %	1 %	2 %	2 %
Marche à pied	62 %	44 %	29 %	18 %	31 %
Autres	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %

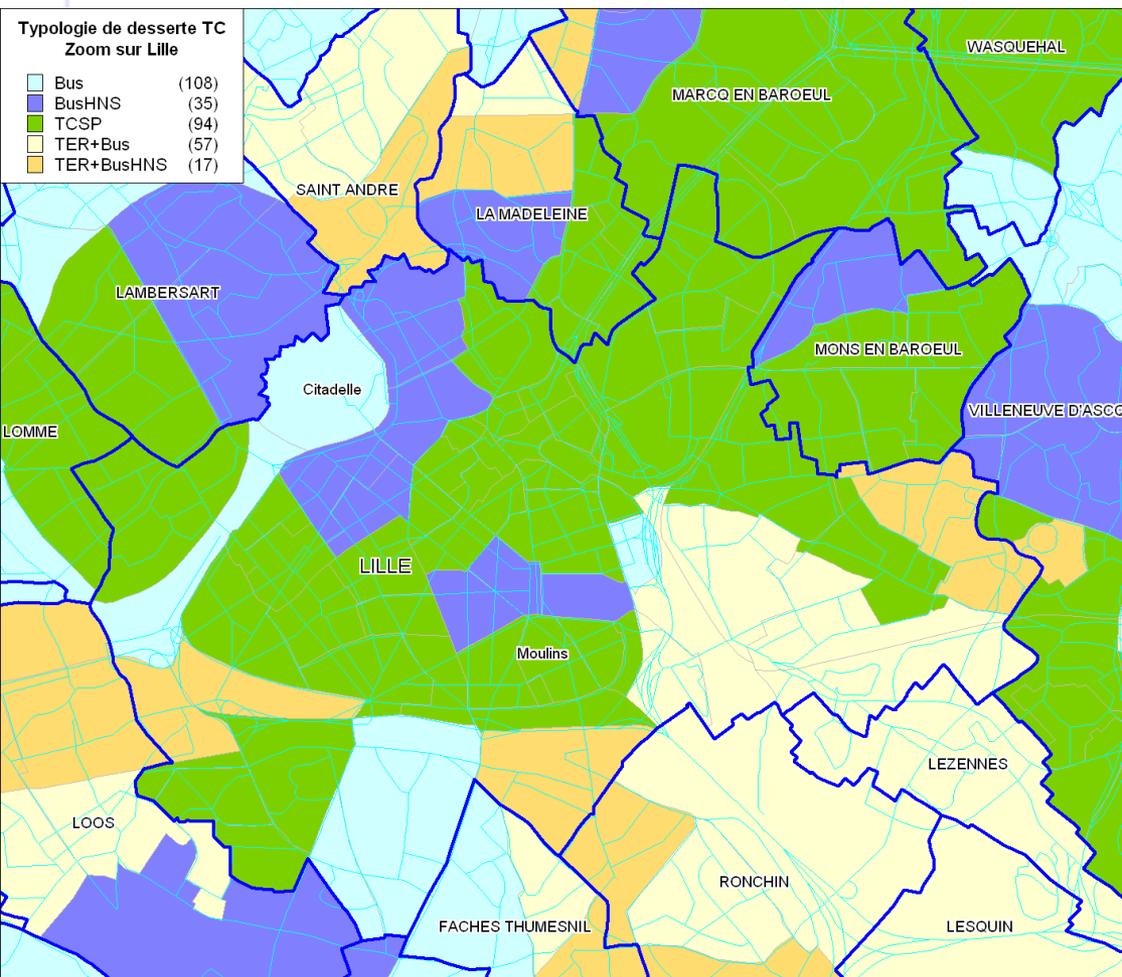
● Seule la catégorie NC2 est analysée par la suite

Conséquences sur le partage modal

- Seule la contrainte à destination des déplacements partant du domicile est prise en compte
 - La contrainte de stationnement au domicile relève d'autres logiques de choix, et influe notamment sur les choix de long terme, dont la possession d'un ou plusieurs véhicules
- Séparation des déplacements selon leur longueur :
 - < 2 km : distance sur laquelle la marche est le mode principal concurrençant la voiture
 - > 2 km : les TC représentent l'alternative principale à l'usage de la voiture
- Pour les déplacements longs, nécessité de mesurer la qualité de l'alternative à la voiture par le niveau de desserte des transports collectifs

Conséquences sur le partage modal

pour comprendre le présent et construire l'avenir



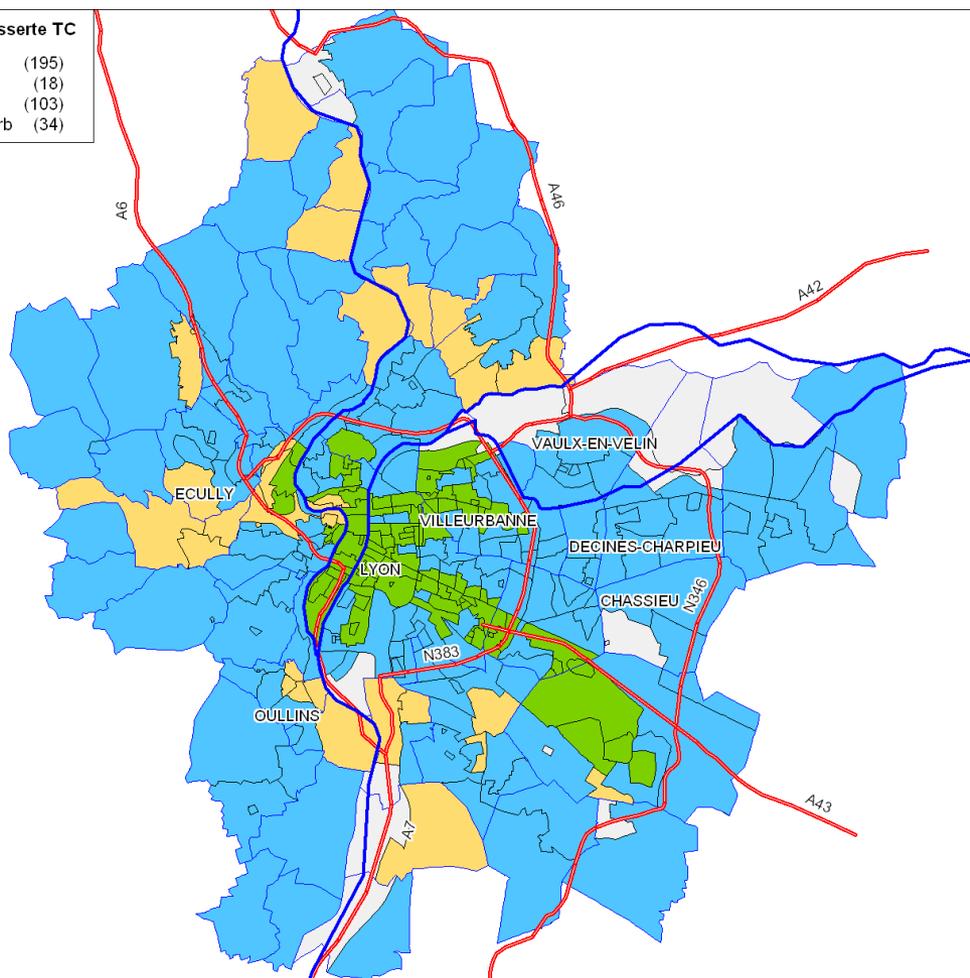
Qualification de l'offre TC par la localisation des arrêts de TC selon le niveau de desserte

- TCSP
 - Bus (urbain à haut niveau de service, urbain classique ou suburbain)
 - TER
- Les zones sont affectées selon la proximité des arrêts de TC

Conséquences sur le partage modal

Typologie de desserte TC

BusUrb	(195)
TCloin	(18)
TCSP	(103)
TER+BusUrb	(34)



Grand Lyon

Qualification de la desserte TC

- TCSP
- TER+bus urbain
- Bus urbain
- TC éloigné

Conséquences sur le partage modal

● Lille 1998 – Déplacements courts

	VP	Marche	TC	2 Roues
Fort	44%	53%	1,4%	1,3%
Moyen	54%	46%	1,4%	0,1%
Faible	61%	37%	0,1%	1,7%
Ensemble	60%	38%	0,2%	1,6%

Source : EMD Lille 1998

- La part VP baisse de 17 points lorsque la contrainte passe d'un niveau faible à fort, au profit de la marche
- Les parts modales des TC et deux-roues sont très marginales quelle que soit la contrainte de stationnement
- La marche apparaît donc comme la seule alternative de masse à la voiture particulière sur les déplacements courts

Conséquences sur le partage modal

● Lille 2006 – Déplacements courts

	VP	Marche	TC	2 Roues
Fort	30%	64%	2,7%	3,3%
Moyen	58%	41%	0,3%	1,2%
Faible	60%	38%	0,1%	2,1%
Ensemble	55%	42%	0,5%	2,1%

Source : EMD Lille 2006

- La part VP varie du simple ou double lorsque la contrainte passe d'un niveau faible à fort
- Les parts modales des TC et deux-roues sont très marginales en zones moyennement ou faiblement contraintes, mais atteignent des niveaux d'environ 3% en zones « fortes »
- Les écarts de pratique modale sont donc plus marqués en 2006 qu'en 1998, et sur des territoires plus étendus

Conséquences sur le partage modal

● Lille 1998 – Déplacements longs

	VP	TC	2 Roues	Marche
Fort	83%	13%	1,4%	1,8%
Moyen	88%	8%	3,0%	1,0%
Faible	95%	2%	1,4%	0,7%
Ensemble	93%	3%	1,6%	0,8%

Source : EMD Lille 1998

- Écarts de pratique modale moins importants que sur les déplacements courts, mais réel
- Écart de 12 points dans la part modale VP entre zones faiblement et fortement contraintes, au profit des TC
- Le report est moindre en zone moyennement contrainte, et réparti entre TC et 2 Roues

Conséquences sur le partage modal

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Lille 1998 – Déplacements longs

		VP	TC	2 Roues	Marche
Fort	TCSP	83%	14%	1,4%	2,0%
	Bus fréquent	91%	8%	1,3%	0,0%
Moyen	TCSP	83%	11%	4,0%	1,1%
	Bus fréquent	93%	4%	1,3%	1,2%
	Bus	98%	0%	1,7%	0,0%
Faible	TCSP	95%	3%	0,7%	0,4%
	TER+Bus f.	93%	4%	3,1%	0,0%
	TER+Bus	96%	2%	1,4%	0,6%
	Bus fréquent	96%	1%	1,2%	0,8%
	Bus	95%	0%	1,9%	1,3%
Ensemble		93%	3%	1,6%	0,8%

Source : EMD Lille 1998

- Les reports modaux sont d'autant plus importants que la desserte TC est bonne
- A même niveau de contrainte « fort », écarts de parts VP de 8 points
- La part des modes doux est partout marginale
- En contrainte faible, le report modal est quasi inexistant, quelle que soit la qualité de l'offre TC

Conséquences sur le partage modal

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Lille 2006 – Déplacements longs

		VP	TC	2 Roues	Marche
Fort	TCSP	77%	17%	2,0%	3,2%
	Bus fréquent	83%	9%	4,7%	3,4%
	TER+Bus f.	76%	16%	0,0%	8,7%
	TER+Bus	94%	0%	0,0%	3,8%
Moyen	TCSP	89%	7%	2,0%	1,7%
	TER+Bus f.	100%	0%	0,0%	0,0%
	TER+Bus	96%	4%	0,0%	0,0%
	Bus fréquent	95%	2%	2,2%	1,3%
	Bus	97%	1%	1,2%	0,9%
Faible	TCSP	91%	4%	2,2%	1,7%
	TER+Bus f.	92%	2%	1,8%	1,4%
	TER+Bus	95%	1%	0,6%	3,1%
	Bus fréquent	94%	1%	2,1%	2,7%
	Bus	94%	0%	1,8%	3,8%
Ensemble		90%	5%	1,7%	2,7%

Source : EMD Lille 2006

- Comme pour les déplacements courts, les tendances suivent les mêmes évolutions entre 1998 et 2006
- La part VP est la plus basse en zone forte desservie par un TCSP
- En contrainte moyenne, les gains sont faibles et limités aux zones desservies par TCSP
- En contrainte faible, la part VP est toujours supérieure à la moyenne

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir

● Lyon 06 / Montpellier 03 – Déplacements courts

	VP	Marche	TC	2 Roues
Fort	22%	67%	7,0%	4,0%
Moyen	38%	57%	2,1%	3,1%
Faible	56%	41%	0,8%	2,0%
Ensemble	42%	52%	3,2%	2,8%

- Lyon : écart de part modale VP absolu de 20 points entre la moyenne et la zone forte, au profit de la marche (+16) et des TC (+4). Efficacité du réseau de TC, en particulier de surface?

	VP	Marche	TC	2 Roues
Fort	28%	59%	3,3%	8,6%
Moyen	52%	43%	1,5%	3,0%
Faible	69%	27%	0,4%	2,9%
Ensemble	62%	33%	0,8%	3,5%

- Montpellier : report le plus fort observé (-34 points), mais sur une zone plus restreinte. Forte progression des 2-roues en zone « forte ». Bénéfices combinés de la contrainte de stationnement et de la piétonnisation?

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir

● Lyon 2006 – Déplacements longs

		VP	TC	2 Roues	Marche
Fort	TCSP	62%	33%	2,9%	1,6%
	Bus	83%	12%	2,1%	0,6%
	TER+Bus	77%	15%	7,3%	0,7%
Moyen	TCSP	74%	19%	3,5%	2,9%
	Bus	88%	7%	2,6%	2,0%
	TER+Bus	90%	7%	3,1%	0,0%
	TC éloignés	92%	3%	0,0%	5,2%
Faible	TCSP	91%	5%	1,5%	0,7%
	Bus	92%	4%	1,0%	1,8%
	TER+Bus	94%	2%	1,4%	1,3%
	TC éloignés	94%	3%	1,3%	0,0%
Ensemble		83%	12%	1,9%	1,6%

- Très fort écart de part modale de la VP en zones « fortes » desservies par TCSP (part TC : 33%)
- En contrainte moyenne, gain TC de +7 points
- Partout ailleurs, la voiture dépasse les 80% de part de marché
- Le report est donc conditionné par une combinaison de facteurs : contrainte de stationnement + qualité de desserte TC

Lyon et Montpellier

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Montpellier 2006 – Déplacements longs

		VP	TC	2 Roues	Marche
Fort	TCSP	70%	22%	3,2%	3,5%
	Bus HNS	89%	8%	1,9%	1,2%
	Bus urbain	93%	0%	7,1%	0,0%
Moyen	TCSP	83%	10%	5,2%	1,0%
	Bus HNS	89%	8%	2,1%	1,4%
	Bus urbain	86%	14%	0,0%	0,0%
Faible	TCSP	86%	8%	4,4%	0,8%
	Bus HNS	91%	3%	4,0%	1,4%
	Bus urbain	95%	1%	2,8%	0,9%
	Bus suburb.	93%	0%	2,3%	3,8%
Ensemble		89%	5%	3,2%	1,9%

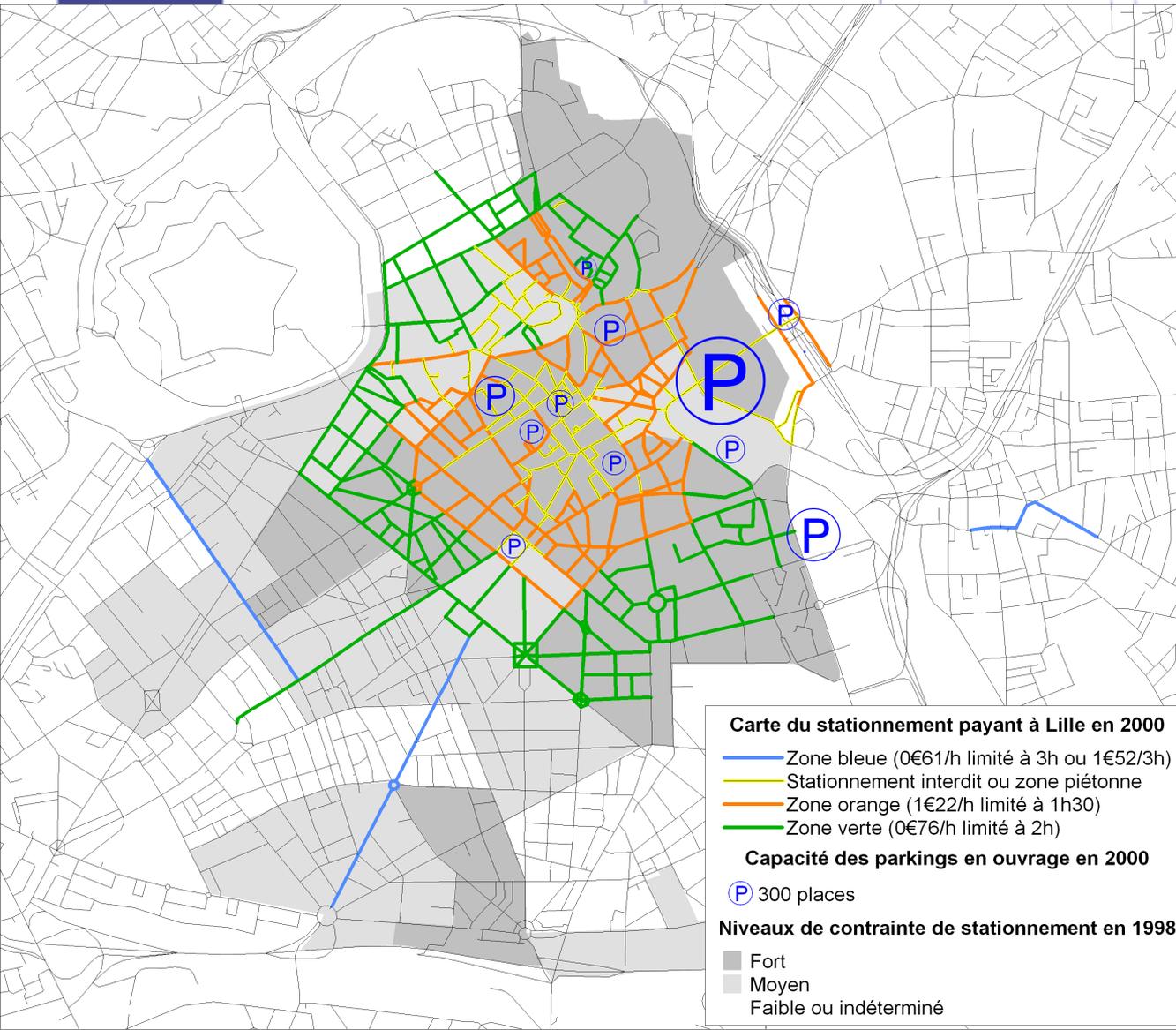
- Mêmes tendances observées à Montpellier
- Fort report constaté en zones « fort + TCSP » (-19 VP, +17 TC, +0,6 MAP)
- Report moindre mais réel en « moyen + TCSP » (-6 VP, +5 TC, +2 Deux-Roues)
- Partout ailleurs, VP autour de 90% de part de marché

Les évolutions de l'offre et de la demande de stationnement à Lille entre 1998 et 2006

● Croisement de trois sources

- L'observatoire du stationnement de la communauté urbaine de Lille
 - Mis en place en 2000
 - Comptabilise l'offre de stationnement payant sur voirie et en ouvrages
 - Recense les tarifications
- Les EMD de Lille 1998 et 2006
- L'étude « contrainte de stationnement et pratiques modales »

L'offre de stationnement en 2000



→ 11,4 km de voirie interdite au stationnement

→ 18,2 km de voirie en zone orange pour 3375 places

→ 24,9 km de voirie en zone verte pour 4779 places

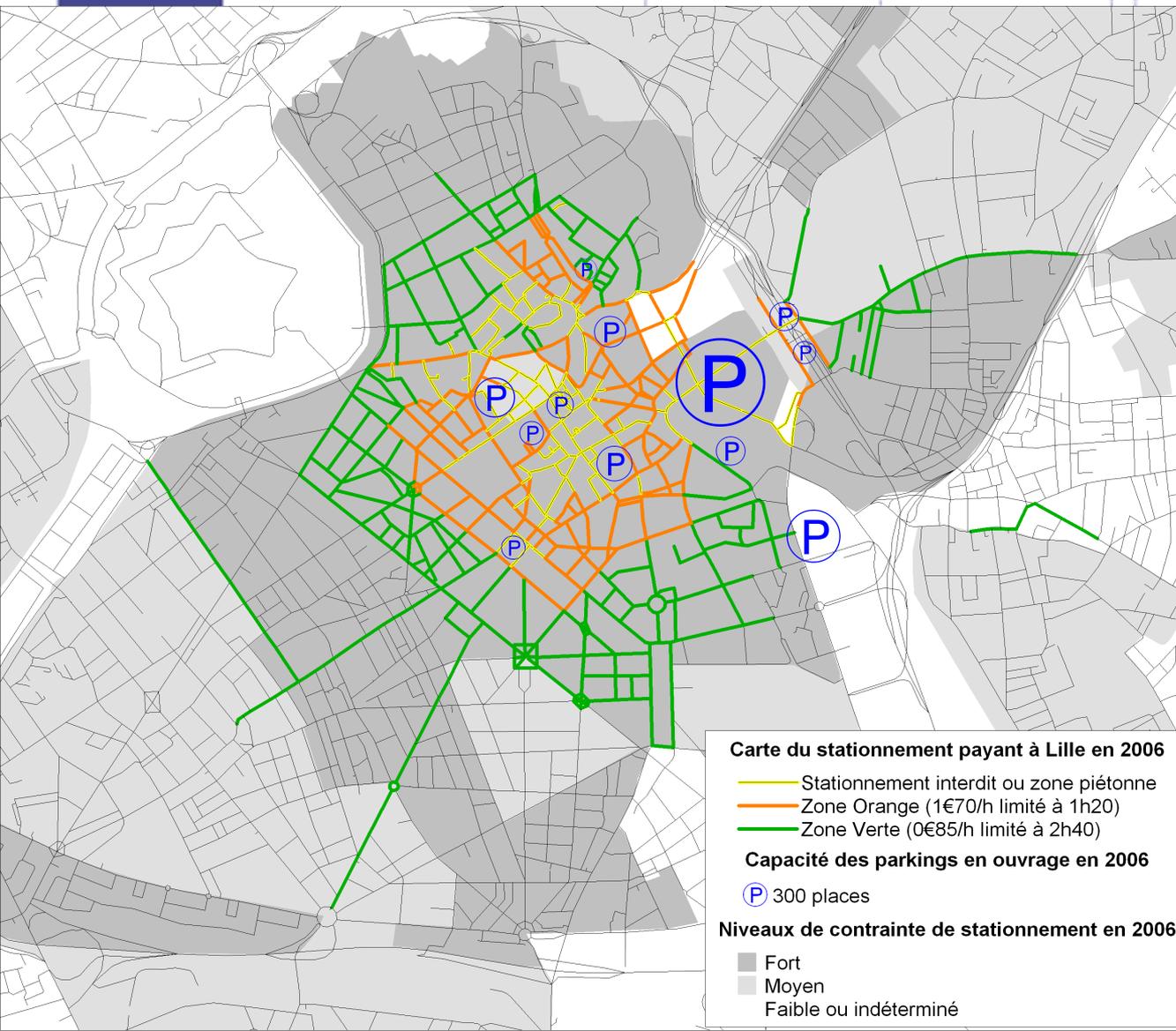
→ 3,0 km de voirie en zone bleue pour 574 places

→ ~ 100 km de voirie gratuite (Lille intra-muros) pour environ 15000 places

→ 11 parkings en ouvrage de capacité totale 7600 places

source : LMCU – observatoire du stationnement payant 2000

L'offre de stationnement en 2006



→ 11,4 km de voirie interdite au stationnement (stable)

→ 18,2 km de voirie en zone orange (stable) pour 3148 places (-7%)

→ 31,7 km de voirie en zone verte (+14%) pour 5852 places (+9%) soit une baisse du ratio places/hm de 7% (de 18,6 à 17,3)

→ la zone bleue est passée en tarification verte

→ ~ 100 km de voirie gratuite (Lille intra-muros) suppression de 1000 places parc Lebas

→ 12 parkings en ouvrage de capacité totale 8070 places (+470 places : agrandissement du parc des tanneurs et ouverture du parc des tours à Lille Europe)

Évolution de l'offre : la tarification

pour comprendre le présent et construire l'avenir

		2000	2000 valeur 2006 *	2006	Evolution
Stationnement sur voirie	Zone orange	1,22 €	1,38 €	1,70 €	+ 23 %
	Zone verte	0,76 €	0,86 €	0,85 €	- 1 %
Stationnement en ouvrage	Prix moyen pour 1h	1,26 €	1,42 €	1,56 €	+ 9 %
	Prix moyen pour 2h	2,55 €	2,89 €	3,13 €	+ 8 %
	Prix moyen pour 4h	4,83 €	5,46 €	6,00 €	+ 10 %
	Prix moyen pour 10h	9,78 €	10,99 €	13,17 €	+ 20 %

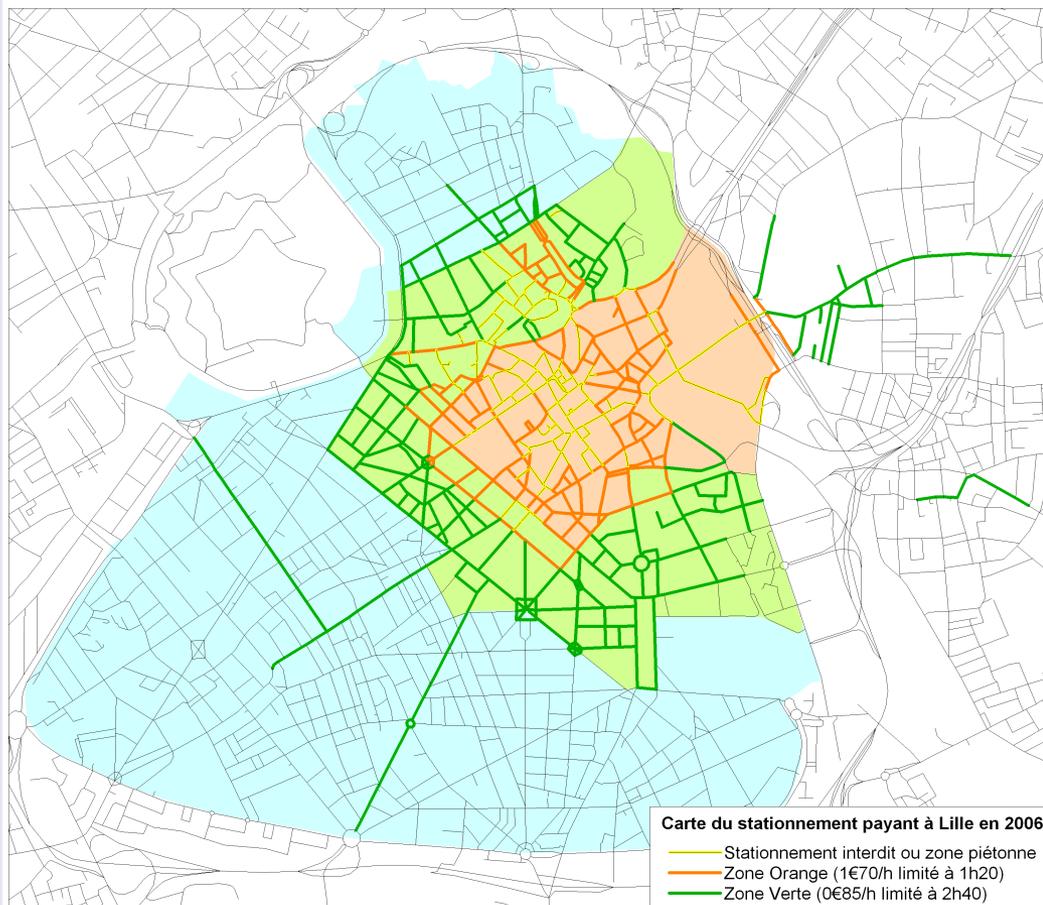
* : correction inflation +13%

Source : LMCU – observatoire du stationnement payant

- Sur voirie, forte hausse des tarifs en zone orange, mais stabilité en zone verte
- En ouvrage, hausse globale des tarifs, plus forte sur les longues durées

Évolution de la demande : volumes globaux

pour comprendre le présent et construire l'avenir



	1998	2006	Évolution
Zone orange	133 503	157 741	18%
Zone verte	132 784	132 667	0%
Zone gratuite	264 465	270 588	2%
Total Lille	530 752	560 996	6%
Total LMCU	4 327 587	4 083 335	-6%

Source : EMD Lille 1998 et 2006

- Augmentation de la demande de déplacements vers Lille dans un contexte de baisse globale
- Augmentation plus forte dans la zone la plus contrainte

Évolution de la demande : les motifs

pour comprendre le présent et construire l'avenir

	Orange			Vert			Gratuit			Lille		
	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution
Domicile	14 745	15 218	3%	38 172	41 105	8%	92 177	109 751	19%	145 094	166 074	14%
Travail	28 296	34 884	23%	27 444	23 968	-13%	36 052	29 398	-18%	91 792	88 250	-4%
Scolaires	4 839	4 243	-12%	11 342	8 993	-21%	31 278	29 701	-5%	47 459	42 937	-10%
Achats	25 156	38 178	52%	7 166	12 200	70%	20 738	26 069	26%	53 060	76 447	44%
Autres	60 467	65 146	8%	48 660	46 224	-5%	84 220	73 186	-13%	193 347	184 556	-5%
TOTAL	133 503	157 741	18%	132 784	132 667	0%	264 465	270 588	2%	530 752	560 996	6%

Source : EMD Lille 1998 et 2006

- Le motif « achats » est en forte hausse dans l'ensemble des zones de Lille
- Le motif « travail » est en hausse en zone hypercentrale, mais en baisse dans les autres quartiers
- La contrainte de stationnement ne semble donc pas réduire l'attractivité du centre-ville, quel que soit le motif de déplacements

Évolution de la demande : les modes

pour comprendre le présent et construire l'avenir

	Orange			Vert			Gratuit			Lille		
	1998	2006	Évolution									
VPC	36 937	34 298	-7%	46 013	35 408	-23%	93 794	71 024	-24%	176 744	140 730	-20%
VPP	12 946	9 120	-30%	13 753	11 655	-15%	29 896	19 534	-35%	56 595	40 309	-29%
Total VP	49 883	43 418	-13%	59 766	47 063	-21%	123 690	90 558	-27%	233 339	181 039	-22%
TCU	20 868	34 736	66%	12 419	19 801	59%	30 402	43 638	44%	63 689	98 175	54%
Vélo	1 428	1 938	36%	1 697	3 141	85%	2 632	6 269	138%	5 757	11 348	97%
Marche	58 159	74 809	29%	56 266	58 574	4%	102 718	127 213	24%	217 143	260 596	20%
TOTAL	133 503	157 741	18%	132 784	132 667	0%	264 465	270 588	2%	530 752	560 996	6%

Source : EMD Lille 1998 et 2006

- Forte baisse du volume de déplacements en voiture particulière (-22% vers Lille intra-muros)
- Très forte hausse de l'utilisation des TCU (+54% globalement), de façon plus marquée dans les zones fortement contraintes
- Très forte hausse de l'utilisation du vélo, mais toujours dans des volumes relativement faibles
- Forte hausse des déplacements à pied, particulièrement dans l'hypercentre (+29%)

Évolution de la demande : les modes

pour comprendre le présent et construire l'avenir

	Orange			Vert			Gratuit			Lille			LMCU		
	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution	1998	2006	Évolution
VPC	28%	22%	-6%	35%	27%	-8%	35%	26%	-9%	33%	25%	-8%	43%	42%	-1%
VPP	10%	6%	-4%	10%	9%	-1%	11%	7%	-4%	11%	7%	-4%	16%	14%	-3%
Total VP	38%	28%	-10%	45%	36%	-9%	46%	33%	-13%	44%	32%	-12%	60%	56%	-3%
TCU	16%	22%	6%	9%	15%	6%	11%	16%	5%	12%	18%	6%	5,8%	8,5%	2,7%
Vélo	1%	1%	0%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	1,9%	1,7%	-0,3%
Marche	44%	47%	3%	42%	44%	2%	39%	47%	8%	41%	46%	5%	30%	31%	1%

Source : EMD Lille 1998 et 2006

- Les évolutions du partage modal vont dans le même sens que pour l'ensemble des déplacements des résidents de LMCU, mais sont nettement plus marquées
- Vers Lille, baisse de 12 points de la VP (3 points pour LMCU) qui représente moins du tiers des déplacements
- Hausse des TCU de 6 points (3 points pour LMCU)
- Hausse du vélo de 1 point (baisse de 0,3 point pour LMCU)
- Hausse de la marche de 5 points (1 point pour LMCU)

Enseignements

- Entre 1998 et 2006, la contrainte de stationnement s'est renforcée et étendue à Lille (phénomène de report)
- Elle n'entrave pas l'attractivité de l'hypercentre (augmentation des déplacements en volume, quel que soit le motif)
- Les reports modaux sont très importants vers Lille intra-muros (-12 points de part VP, +6 TC, +1 vélo, +5 marche)
- Ils semblerait que ces reports soient essentiellement le fait de cette contrainte, car à offre de stationnement VP constante, les gains sont faibles, voire inexistant

Pour en savoir plus

Rapport d'étude disponible en téléchargement gratuit sur la boutique du site du CERTU

www.certu.fr

Merci de votre attention