

**LES MATINALES**  
de l'Agence d'Urbanisme

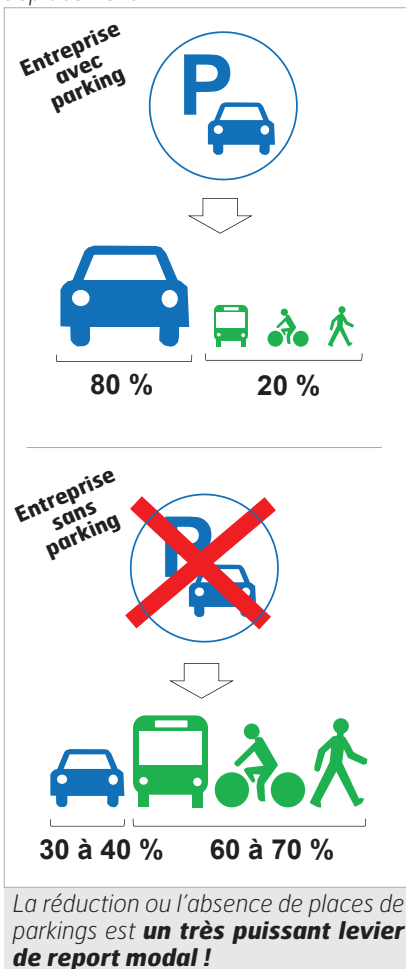



Se garer au pied de son entreprise...  
**Un modèle bientôt dépassé ?**

**aurm**  
agence d'urbanisme de  
la région mulhousienne

13 décembre 2018

L'impact du stationnement sur le lieu de travail pour les pratiques de déplacement



**Le stationnement sur le lieu de travail est un sujet sensible pour tous : entreprises, salariés et collectivités locales. Réduire le nombre de places de parking sur le lieu de travail est pourtant un levier très puissant de report modal de la voiture individuelle vers les Transports en Communs (TC) et les modes actifs.**

**Comment trouver le bon réglage pour rendre acceptable une réduction du nombre de places tout en répondant aux objectifs de développement durable des territoires ?**

### L'impact colossal du stationnement sur le lieu de travail

Aujourd'hui, chaque jour, environ 103 000 personnes rejoignent leurs emplois dans m2A. Ils sont **77 % à utiliser la voiture**. L'usage des TC, de la marche, du vélo est marginal. Or qui dit usage de la voiture, dit stationnement. En faisant l'hypothèse que les **80 000 voitures** occupent une place de parking d'une surface de **25 m<sup>2</sup>**, on arrive à une superficie mobilisée de **2 km<sup>2</sup>** à l'échelle de l'agglomération mulhousienne. Cela représente **quatre fois la surface du centre historique de Mulhouse**.

En faisant l'hypothèse que chaque place coûte environ **2 500 €**, la dépense d'investissement des entreprises et des administrations s'élève à **200 M€**, hors coût d'achat des terrains. Ce montant représente **10 km de tramway (20 M€/ km)** ou **500 km de pistes cyclables (400 k€ / km)**.

### Les fondamentaux ont changé

Les habitants sont de plus en plus sensibles à leur cadre de vie et à l'environnement.

Le **Plan de Déplacements Urbain (PDU)** de l'agglomération mulhousienne encourage le **rééquilibrage des modes de transport** en faveur des transports collectifs, de la marche et du vélo.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** de m2A en projet limite la consommation foncière. Il encourage la **mutualisation du stationnement** dans les zones d'activités notamment.

La **Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV)** impose dans le périmètre du PDU, donc m2A, que tous les établissements regroupant plus de **100 salariés** élaborent un **plan de déplacement entreprise**. Le projet de **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** a pour objectif de faciliter les mobilités du quotidien.

Il n'est plus possible de continuer à faire comme avant.

### Deux postures

Nous pouvons attendre les hypothétiques **grands changements endogènes** qui vont induire des évolutions de comportements de mobilité : l'augmentation du coût des carburants, le développement du télétravail, l'arrivée du véhicule autonome, une sensibilité environnementale accrue des habitants etc.

L'agglomération peut aussi **s'inscrire dans l'action dès aujourd'hui** : jouer sur les normes de stationnement (PLU), encourager au développement de parkings mutualisés et inciter à la mise en place des plans de mobilité entreprise.

**L'option du "passage à l'action" est la plus souhaitable. La collectivité y joue un rôle central d'impulsion.**

# Comment réduire le stationnement sur le lieu de travail ?

## 1 Durcir les normes de stationnement des salariés des bureaux dans les PLU / PLUI

Les documents de planification sont donc cohérents avec les politiques de développement des TC et la promotion des alternatives à la voiture individuelle.

## 2 Mieux utiliser l'offre de stationnement

Les parkings aux usages mutualisés : travail, logement, visiteur concourent à une meilleure utilisation des infrastructures de stationnement. Des économies en termes d'investissement sont envisageables.

## 3 Jouer sur les critères d'attribution des places dans les entreprises

Les places dans les entreprises peuvent être réservées à certains publics : Personnes à Mobilité Réduite (PMR), salariés ayant des contraintes de familles etc.

## 4 Organiser un réseau TC réservé aux salariés

Le réseau TC d'entreprise permet de proposer une alternative à la voiture particulière aux salariés travaillant en horaires décalés.

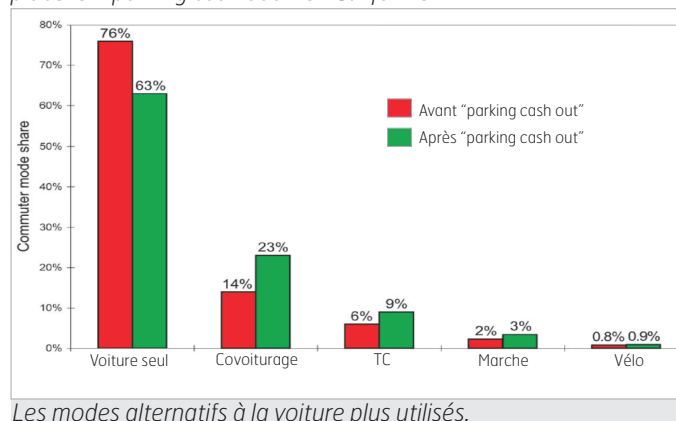
## 5 Faire évoluer l'offre de stationnement suite à un déménagement ou à une extension

Suite à un déménagement d'entreprise, la réduction de l'offre de stationnement peut être un puissant levier de report modal de l'usage de la voiture vers les modes alternatifs : TC, vélo, marche.

## 6 Récompenser financièrement la non-utilisation des places de parking

En Californie, le dispositif « Parking cash out » est une législation obligeant les employeurs offrant un stationnement gratuit à leurs salariés, à verser un montant équivalant au coût d'exploitation de la place à leurs salariés n'utilisant pas le parking de l'entreprise.

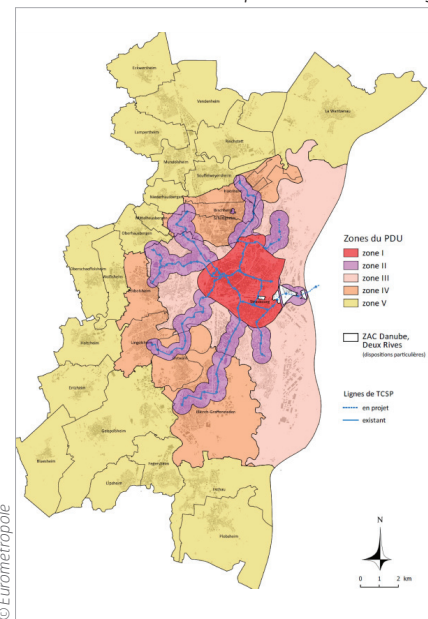
Évolution des parts modales dans les entreprises ayant mis en place le « parking cash out » en Californie



## 7 Favoriser les Plans de Mobilité entreprise (PDM)

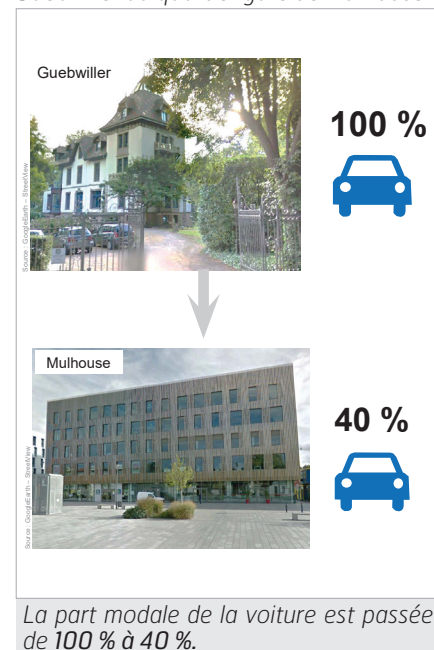
Au vu de l'ensemble des leviers d'action présentés, le PDM (ancien Plan de Déplacements Entreprise = PDE) est le plus adapté. Il est à l'initiative des entreprises avec le soutien des collectivités. Il permet aussi d'élaborer une concertation avec les salariés, de créer du lien social.

Le PLUI de l'Eurométropole de Strasbourg



Le PLUI a instauré des normes **planchers de stationnement pour les bureaux** dans la partie centrale de l'agglomération (maximum de 1,5 places/100 m<sup>2</sup>) et dans les corridors tramway (maximum 2 places / 100 m<sup>2</sup>).

Le déménagement du siège de la MACIF de Guebwiller au quartier gare de Mulhouse





# Optimix : facilitateur de mobilité

## Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité (PDM) entreprise

« Le plan de mobilité vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transport ».

« Le plan évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour ».

## Un objectif de massification des PDM

Avec la plate-forme Optimix, l'Eurométropole aide les entreprises, les administrations, et les associations à mettre en œuvre des plans de mobilité. L'objectif est « d'industrialiser », de massifier la production de PDM de l'agglomération strasbourgeoise.

La mise en place de plan de mobilité contribue à atteindre les objectifs de parts modales fixés dans le PDU de l'agglomération Strasbourgeoise.

## Le stationnement comme point d'entrée

Les entreprises s'intéressent à l'outil Optimix lorsque :

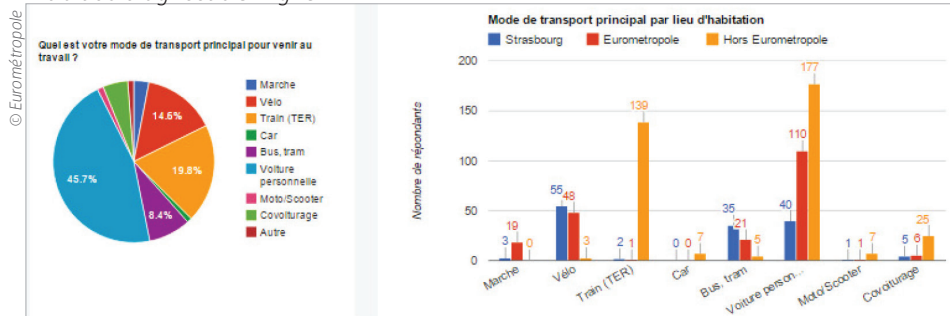
- leur nombre de salariés augmente. La capacité de stationnement proposée sur le site est insuffisante.
- elles ont un projet d'extension. La seule possibilité est de s'agrandir sur une partie du parking des salariés.

C'est dans ce contexte qu'Optimix peut apporter une réponse en donnant le panel des mobilités alternatives à la voiture individuelle.

## Un diagnostic automatisé

L'un des avantages de la plateforme Optimix est de construire un diagnostic mobilité quasiment automatiquement. Cela se fait notamment au moyen d'une enquête en ligne.

Extrait du diagnostic en ligne



## La nécessité d'un leader et d'une impulsion de la collectivité

Le succès d'un PDM résulte souvent de l'impulsion d'un « leader ». Il enclenche une dynamique favorable à l'essor des alternatives à la voiture. L'Eurométropole assure ce rôle en mettant en avant sa politique de déplacements qui vise à réduire la part de la voiture au profit des TC et des modes actifs.

Le PDM nécessite d'allier une gouvernance cohérente avec des actions incitatives au report modal et une communication efficace pour favoriser le développement des PDM. Les objectifs de l'entreprise et les intérêts de la collectivité doivent se croiser.

Assurer l'accès aux modes alternatifs à la voiture, c'est aussi favoriser l'équité de l'accès à l'emploi.

Optimix est un « packaging » alliant communication positive autour des modes alternatifs et propositions plurielles et personnalisées de reports adaptés à chaque trajet domicile-travail.

Pour en savoir plus : <https://optimix.strasbourg.eu/login>

Tout en un clic avec la plate-forme Optimix



UN OUTIL DE DIAGNOSTIC MOBILITÉ



UN OUTIL DE CONSEIL INDIVIDUALISÉ ...

... proposant un panel de solutions de mobilités



UN OUTIL DE CRÉATION D'ÉQUIPAGES DE COVOITURAGE

© Eurométropole

## Echanges et débats avec la salle

Comment parvenez-vous à proposer des alternatives adaptées à chaque territoire, les centres-villes sont mieux dotés en pistes cyclables, transports collectifs ?

Léa BURGER : L'objectif est de trouver des solutions pour chaque entreprise, quel que soit son site d'implantation. Certains territoires disposent effectivement d'un panel plus conséquent d'alternatives à la voiture. Les entreprises situées à l'écart des réseaux TC peuvent par exemple encourager le covoiturage, l'utilisation de vélos à assistance électrique etc.

Comment valorisez-vous Optimix ? Les entreprises viennent-elles à vous ou est-ce vous qui déclenchez la démarche ?

Léa BURGER : En général, l'Eurométropole est le moteur de la démarche. Il y a un vrai travail de sensibilisation à réaliser auprès des entreprises sur les Plans de Mobilité. A l'échelle des zones d'activités, il y a un réel enjeu à travailler à plusieurs entreprises pour élargir l'éventail des solutions de mobilités alternatives à la voiture.

Est-ce qu'Optimix recueille les données avant / après le Plan de Mobilité ? Est-ce qu'il y a une évaluation chiffrée ?

Léa BURGER : À l'heure actuelle, la capitalisation des données se cantonne uniquement aux enquêtes alimentant les diagnostics des Plans de Mobilité Entreprise.

Avez-vous des retours sur la réappropriation des places de stationnement ? A Mulhouse, les places non utilisées restent souvent vacantes, sans mobilier urbain...

Léa BURGER : L'objectif n'est pas nécessairement de supprimer les places de stationnement. Par exemple, pour les places situées dans le centre-ville, l'Eurométropole souhaite éviter qu'une seule voiture occupe la même place pendant 9 heures d'affilée. L'objectif est d'avoir une rotation au minimum toutes les 2 heures en journée.

Après, effectivement, la suppression de places de stationnement offre aussi la possibilité d'améliorer le cadre de vie et des réflexions peuvent être menées pour les réinvestir intelligemment. Cela permet d'accorder plus de place aux piétons, aux vélos.

Comment les trottinettes sont-elles intégrées à la réflexion strasbourgeoise ?

Léa BURGER : L'Eurométropole ne gère pas ce service. C'est un partenariat entre la société KNOT qui fournit les trottinettes et les parkings INDIGO. Il ne s'agit pas réellement d'un libre-service puisque l'utilisateur doit ramener la trottinette utilisée dans un parking. La cohabitation avec les autres modes de transport est plutôt difficile. Nous ne l'intégrons pas dans les alternatives de mobilités proposées par Optimix.

Ne serait-il pas judicieux de perméabiliser à nouveau les places lorsqu'elles ne sont plus utilisées ?

Léa BURGER : Cela peut être une solution de reconversion. Pour le moment, l'Eurométropole n'a pas encore engagé de démarche allant dans ce sens.

## A lire, à regarder...

Enquête globale transport - Le stationnement, un levier majeur des politiques de déplacements  
Stif - Avril 2015

Un plan de mobilité dans mon entreprise  
ADEME - CCI France - Mars 2017

Parking Cash-Out  
Conseil régional de l'environnement de Montréal - Octobre 2013

La gestion du stationnement en entreprise  
Traject Mobility Management - Novembre 2017

Optimix - Facilitateur de Mobilité  
Présentation de Léa BURGER, chargée de promotion Optimix à l'Eurométropole de Strasbourg (intervenante) - 13 12 2017



Les "Matinales" de l'Agence d'Urbanisme sont des rendez-vous réguliers avec les élus et acteurs du territoire, pour un débat sur un sujet d'actualité.

Pour toute information sur les "Matinales" : programmes, documents, invitations, etc, connectez-vous sur notre site internet : [www.aurm.org](http://www.aurm.org)

Essentiel édité et imprimé par :

Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

33 avenue de Colmar. 68200 Mulhouse

Tel : 03 69 77 60 70 - [www.aurm.org](http://www.aurm.org)

Directrice de la publication : Viviane Bégoc

Rédaction : Stéphane DREYER

Édition : décembre 2018

Crédit photo/image : AURM sauf mention contraire

Reproduction autorisée avec mention de la source et référence exacte



La communication au coeur de la démarche Optimix.