

LES RIVES DE LA HAUTE DEÛLE



7 février 2013

"Le Stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines ?"



Ville de Lille 

Ville de Lomme 

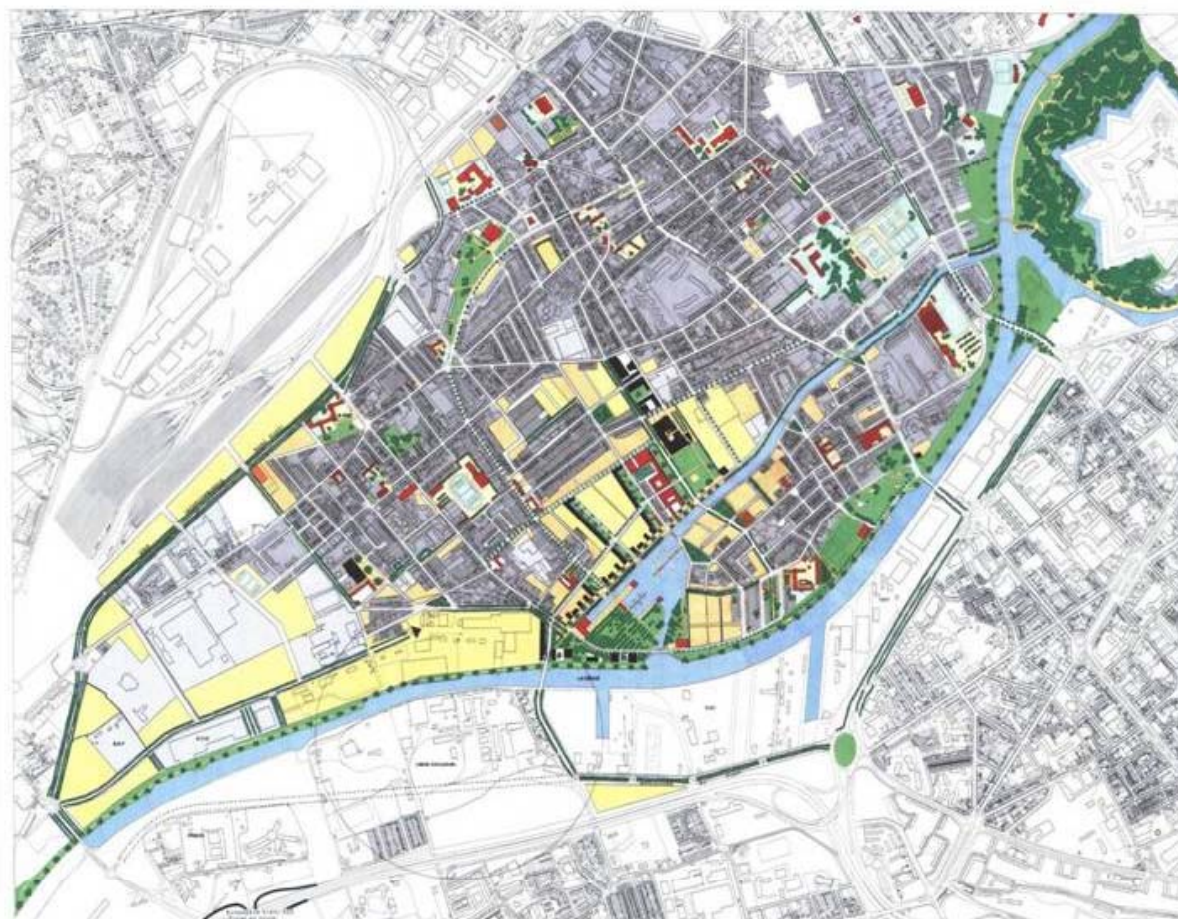
 SORELI

- Le Contexte



- Le Contexte

- Périmètre de référence : **100 ha**



• Le Contexte



- 1^{er} secteur opérationnel de la ZAC: **25 ha**
- SHON initiale de **152 000 m²** décomposée en:
 - **97 000 m²** d'activités tertiaires
 - **50 000 m²** de nouveaux logements
 - **5 000 m²** d'équipements commerciaux et publics
- Etude en cours pour porter la SHON à **210 000 m²**

- Opération labélisé Ecoquartier



Prix Eco-quartier 2009 décerné par le
Ministère du Développement Durable



Prix de l'Aménagement Urbain 2010 décerné par
le Moniteur « Villes de plus de 50 000 habitants »

- *Déclinaison Mobilité / Stationnement:*
 - *Terre : Limiter l'emprise de la voiture sur l'espace Urbain*
 - *Air : Limiter l'utilisation de la Voiture*

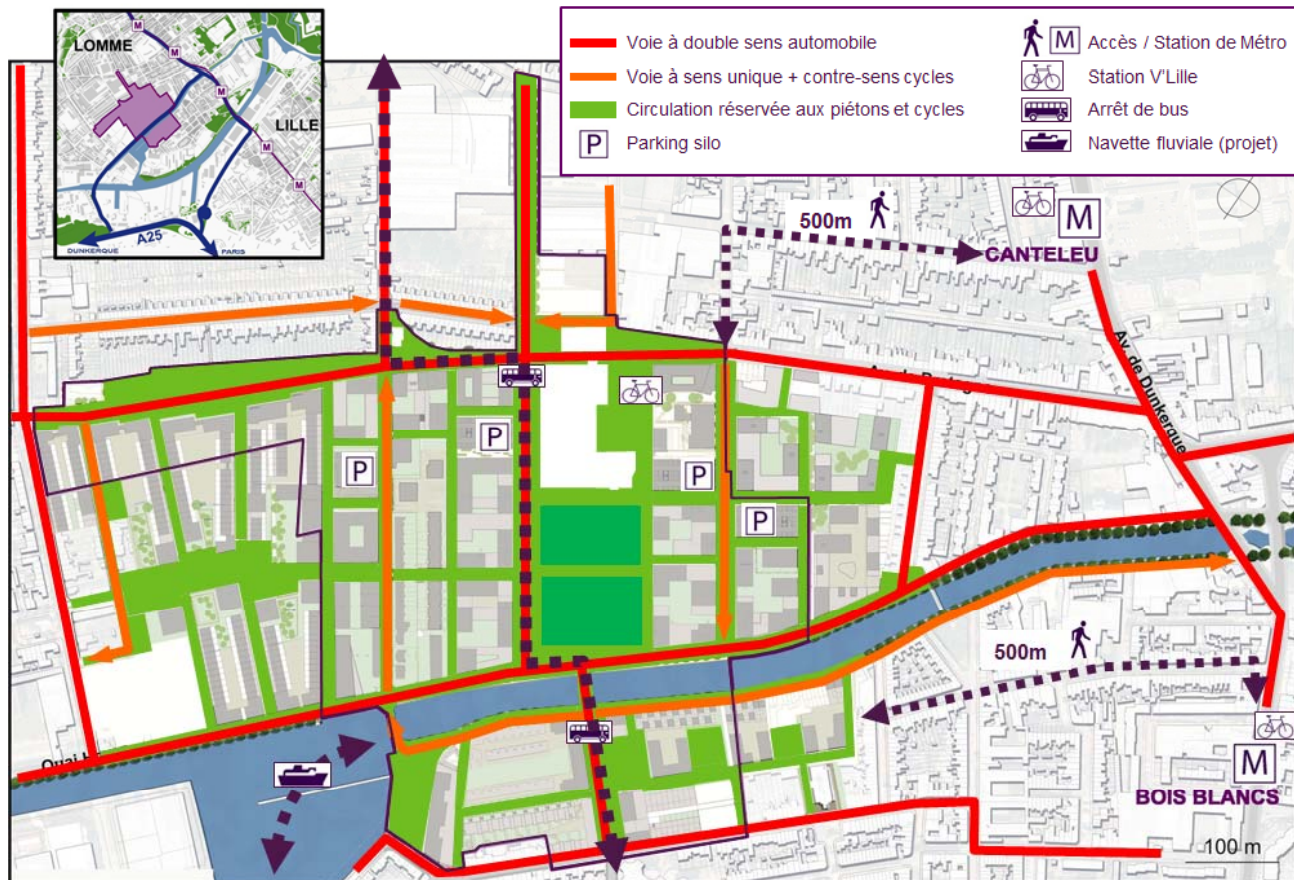
Les Rives de la Haute Deûle – Mobilité / Stationnement

- *Règle du PLU:*
 - Jusqu'au 31/12/2012
 - logements sociaux: 1 place par logement
 - Autres logements : 1 place par logement + 1 par tranche de 150 m² de SHON supplémentaire
 - tertiaire : 1 place pour 60 m² de locaux de bureaux.
 - A partir du 01/01/2013
 - A Lille, logements sociaux : 0,6 place par logement
 - A Lomme, logements sociaux : 1 place par logement
 - A Lille, autres logements : 1 place par logement + pour les opérations supérieures à 20 logements, 1 place par tranche de 5 logements
 - A Lomme, autres logements: 1 place par logement + 1 par tranche de 150 m² de SP supplémentaire
 - tertiaire : 1 place pour 60 m² de locaux de bureaux.

1. Limiter l'utilisation de la voiture par:

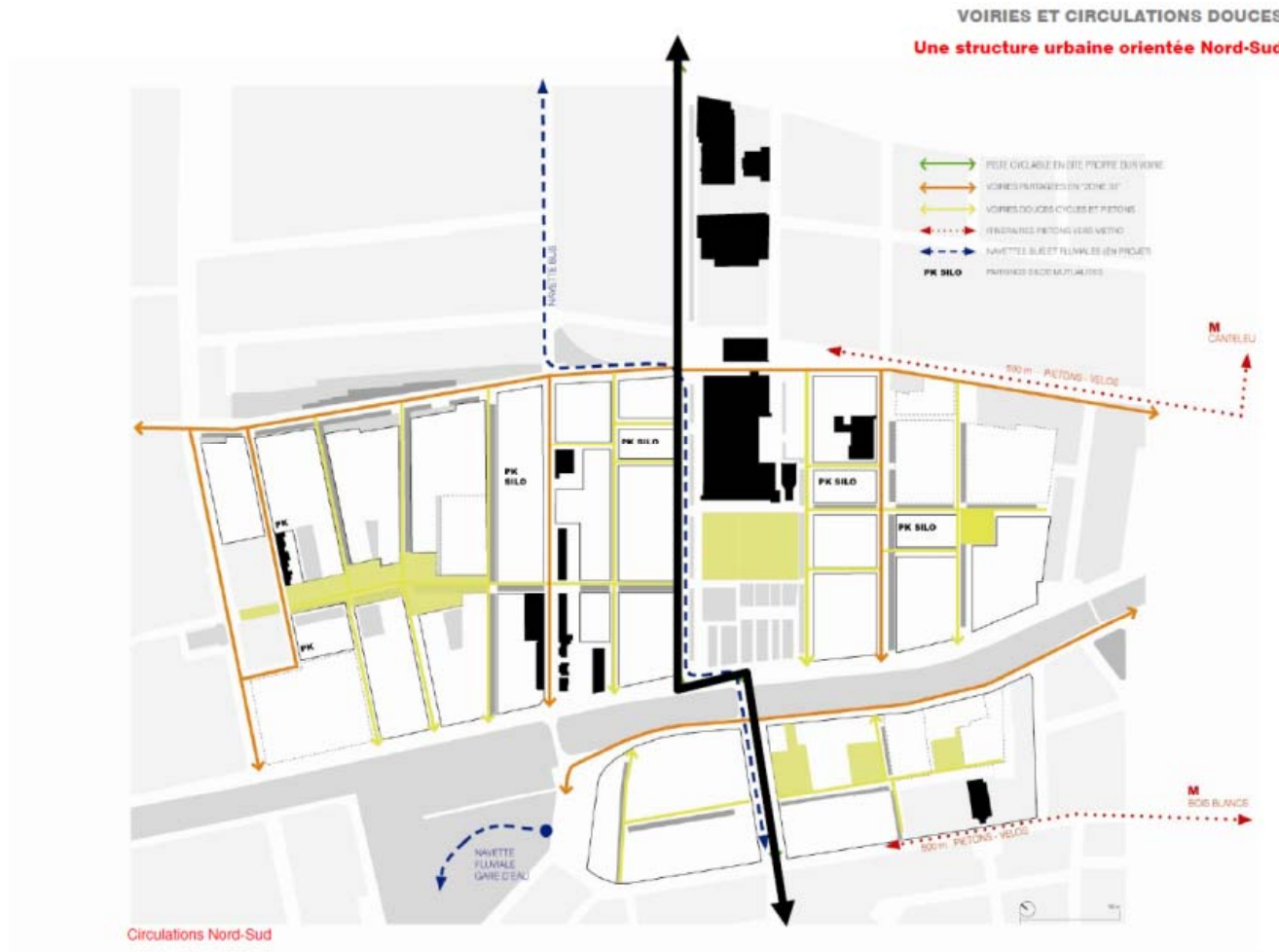
- a. Le développement des transports en commun
- b. La réalisation de voie piétonnes et chemins de traverse de grande qualité urbaine en lieu et place des voies automobiles
- c. La mise en place de PDU

a. Le développement des transports en commun



- Métro : 2 stations
- Bus haute fréquence
- Installation d'une station V'Lille
- Navette fluviale

b. Zones piétonnes / Voies Circulables

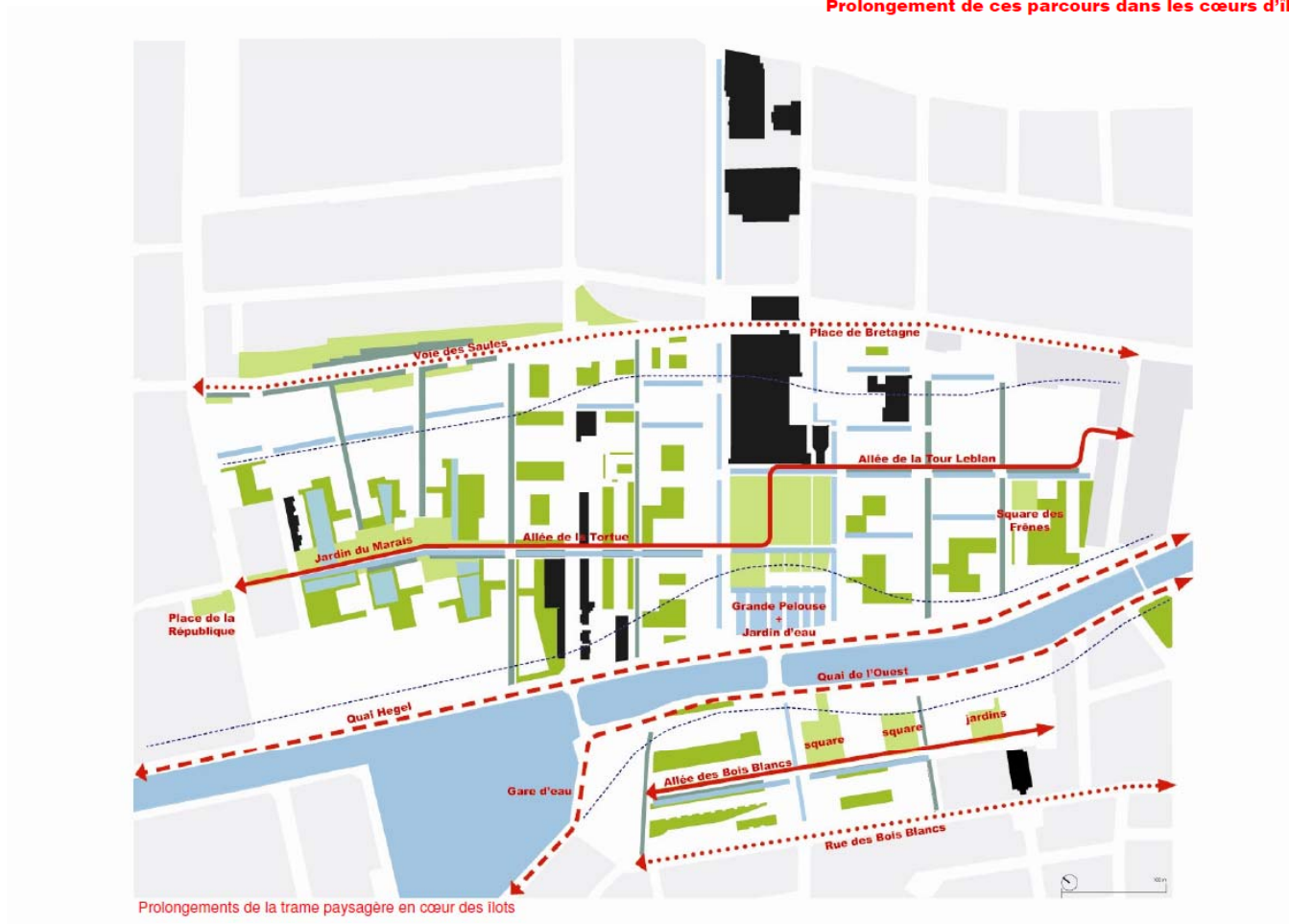


ATELIER PRANLAS DESCOURS ARCHITECTES

b. Zones piétonnes / Voies Circulables

TRANSVERSALITES « DOUCES »

Prolongement de ces parcours dans les cœurs d'îlots



ATELIER PRANLAS DESCOURS ARCHITECTES

b. Zones piétonnes / Voies Circulables



c. Mise en place de PDU:

- Quartier
- Entreprises
- Inter-Entreprises
- Covoiturage

2. Limiter l'emprise de la voiture sur l'espace urbain:

1) Construction des parkings et nappe affleurante

- a. Parking aérien sur dalle
- b. Parking semi –enterré
- c. Parking Silo

- Mise en place d'un système de parcs de stationnement mutualisés

STRATEGIE LIEE AU STATIONNEMENT

Une offre de stationnement en parkings silos permettant de mutualiser la ressource



Les Rives de la Haute Deûle – Mobilité / Stationnement

- a. Parking aérien sur dalle – obligation au promoteur :
jardin privé ou servitude de passage public



Mecando Architectes – Utrecht (1998-2001)

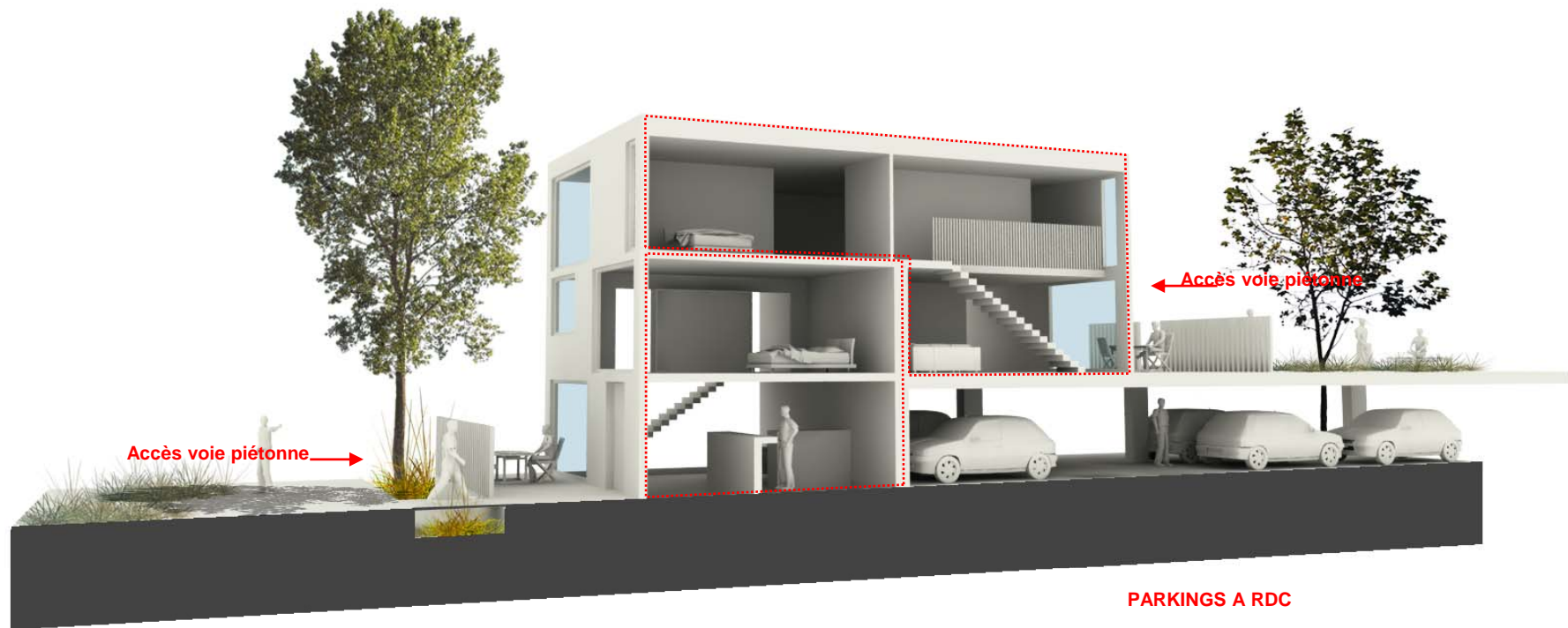


HVON Architectes – Amsterdam (2005)

Les Rives de la Haute Deûle – Mobilité / Stationnement

MARAIS DE LOMME

RAPPORT DES INTERMEDIAIRES AUX PARKINGS - PRINCIPE



Allée piétonne Nord-Sud

Les Rives de la Haute Deûle – Mobilité / Stationnement

MARAIS DE LOMME



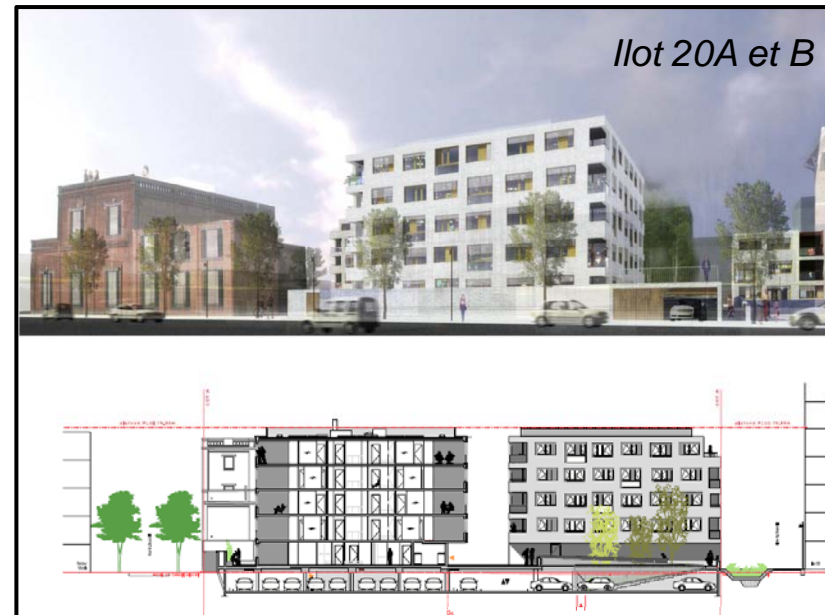
Axonométrie de principe - Ilot 31



b. Parking Semi enterré

– Obligations aux promoteurs:

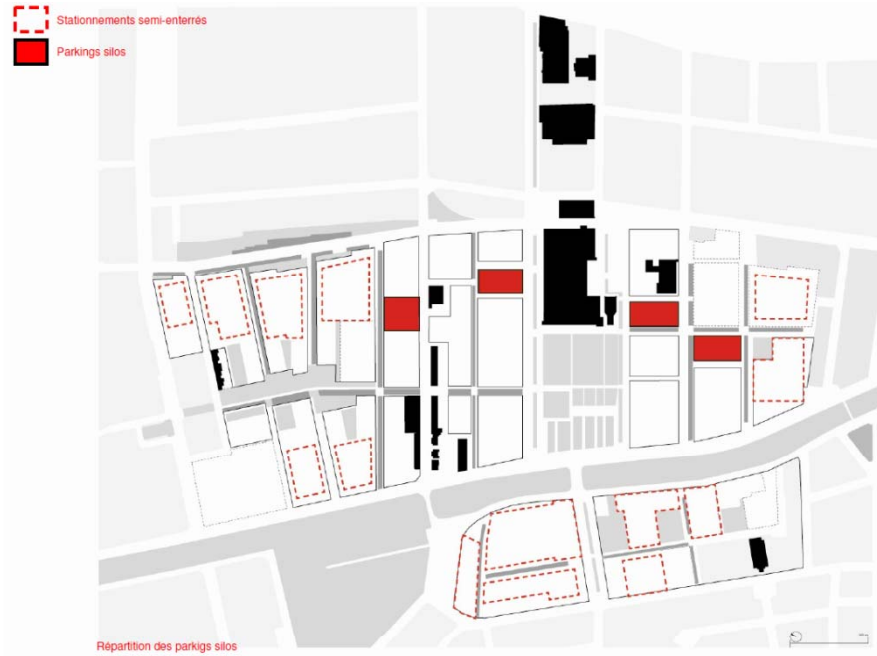
- Eclairage naturel
- Aération naturelle
- Accès direct au programme
- Sécurisation à l'intérieur de l'opération



c. Le parking Silo

- Taille de 450 places pour:
 - Optimisation des coûts de construction
 - Optimisation des coûts de gestion
- Localisation :
 - Retenir les voitures à la source
- Réversibilité
 - Problématiques techniques

... Le parking Silo



Parking Silo

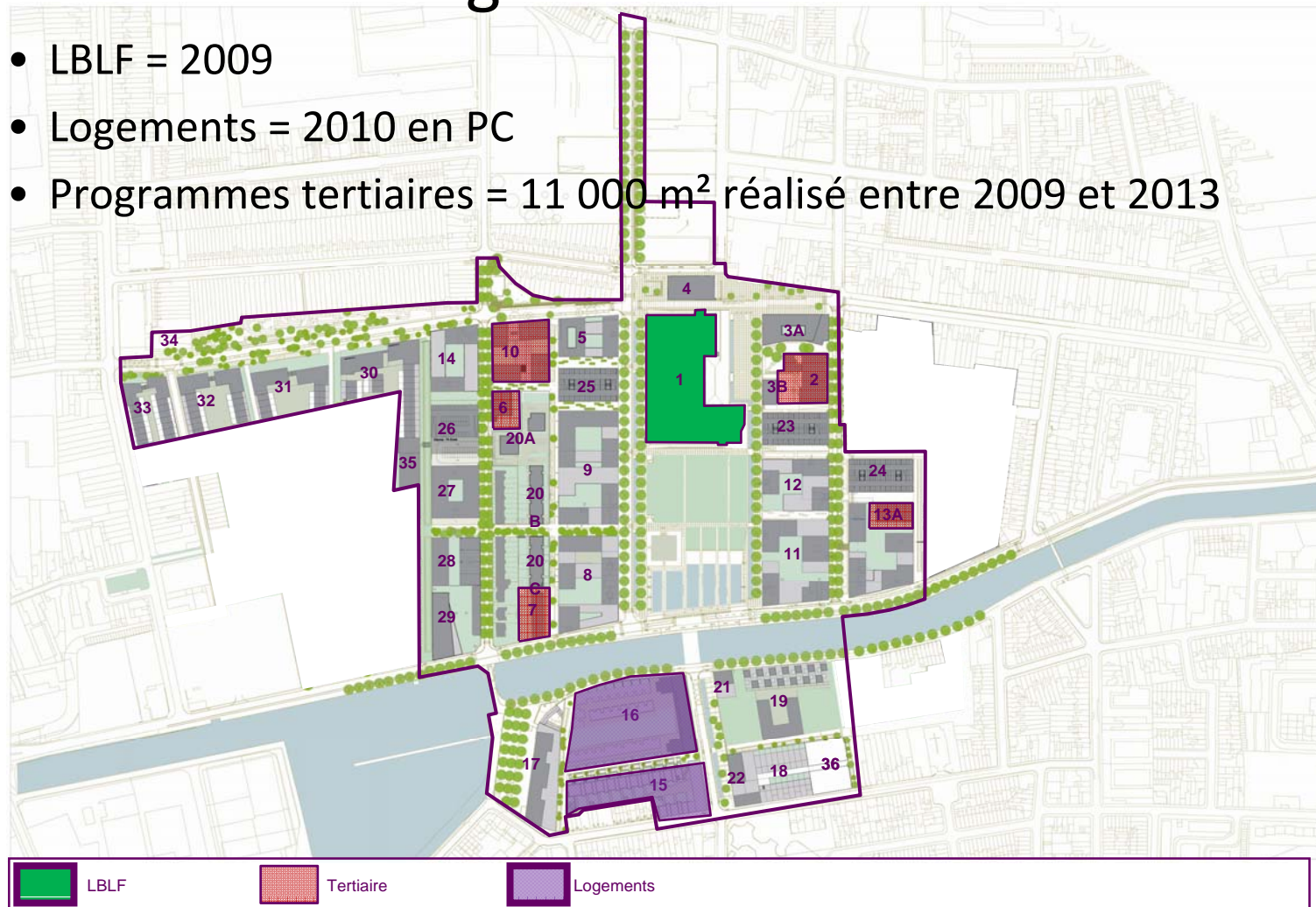
2) La gestion des parkings

Idéalement:




- Foisonnement
- Mutualisation

- Contexte de Phasage:

- LBLF = 2009
- Logements = 2010 en PC
- Programmes tertiaires = 11 000 m² réalisé entre 2009 et 2013



- Le problème de l'amorçage

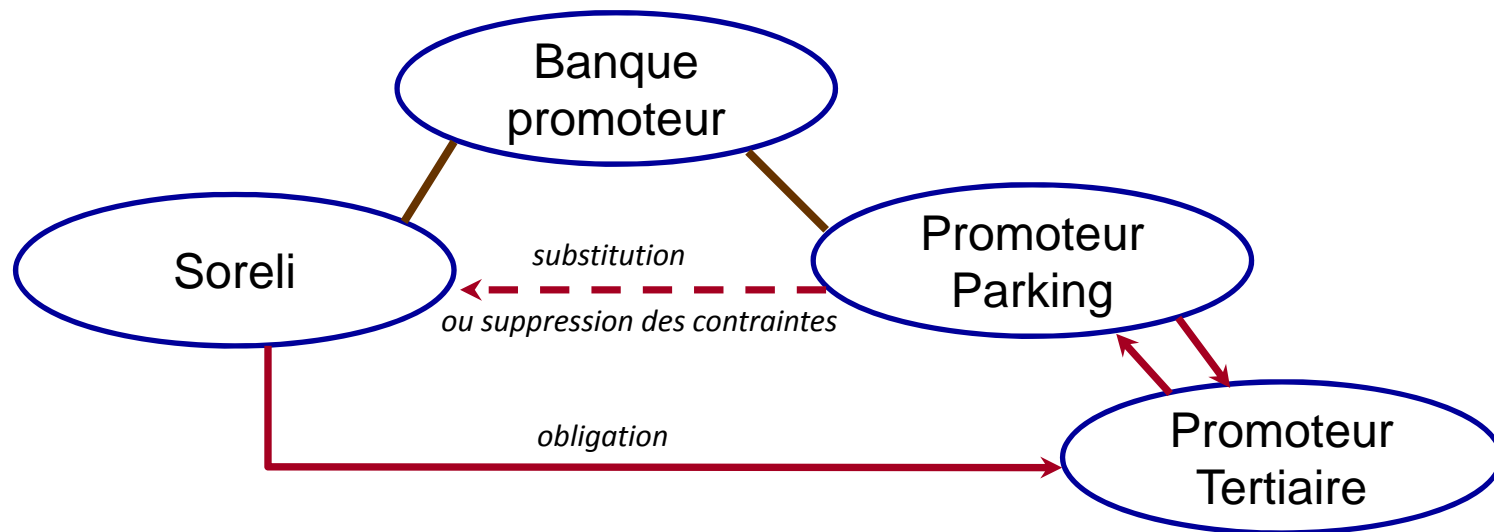
- Parking SILO 450 places pour 27 à 30 000 m² de Surface Plancher
- PC  Places de stationnement à moins de 300 m
 -  Ouvrage Silo
 -  30 000 m² de programme

Dans un monde idéal:

Nécessité d'un amorçage public avec mise en place de politique globale de stationnement sur voirie et parking.

• Réponse opérationnelle

- LBLF ⇒ Parking provisoire puis Parking Silo Lille Métropole
- Logements ⇒ Parkings sous dalle et/ou semi enterrés
+ Règle PLU ⇒ Absence de foisonnement
et de mutualisation
- Tertiaire ⇒ dispositif privé



- Retour d'expérience
 - Stationnement sauvage
 - » Nécessité de règlementer le stationnement: politique globale
 - » Contractualisation avec les entreprises implantées: paradoxe
 - Afflux de Visiteurs
 - » Parking public
 - Norme réglementaire / Taux d'occupation
 - Mutualisation – droit d'accès - amorçage