

Stationnement et universités

*Quelle place dans les politiques
de déplacements urbains ?*

Quelle gestion sur les campus ?

Stationnement et universités

*Quelle place dans les politiques
de déplacements urbains ?*

Quelle gestion sur les campus ?

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>



Les lois portant sur l'urbanisme ont mis à jour la nécessité de renforcer les liens entre urbanisme et déplacements, de conjuguer les cultures techniques et de les décloisonner au sein des services de l'État, des collectivités locales et des agences d'urbanisme et de développement.

Pour répondre à ce besoin, un programme portant sur l'Interface entre l'Urbanisme et les Déplacements (IUD) a été commandé au Certu dès 2001 par plusieurs directions d'Administration centrale appartenant au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, au ministère de l'Écologie et du développement durable et au ministère Délégué à la ville et à la rénovation urbaine.

Pour ses orientations, comme dans sa production, ce programme est ouvert aux élus et aux organisations professionnelles publiques et privées des secteurs concernés. Il fait l'objet d'une valorisation collégiale dans les trois domaines de la planification, de l'aménagement et de la politique de la ville.

Son objectif principal est de produire des documents méthodologiques et pédagogiques pour les collectivités locales et les services déconcentrés de l'État, et de contribuer à une évolution des pratiques dans les services.

Thèmes abordés:

- Suites des lois récentes sur la thématique des déplacements dans le champ de la planification et de la contractualisation territoriale - **IUD 1**
- Politiques de stationnement - **IUD 2**
- Intégration des pôles d'échanges du transport en commun dans l'espace urbain - **IUD 3**
- Impact des mesures PDU sur la vie économique et les commerces - **IUD 4**
- Politique de la ville et déplacements - **IUD 6**
- Aménagement urbain et sécurité des déplacements - **IUD 7**
- Mobilité locale et territoires urbains : observation et suivi - **IUD 8**
- Effet de serre, politiques de déplacements et organisation urbaine - **IUD 10**

Remerciements

Les auteurs adressent leurs remerciements à toutes les personnes qui ont bien voulu accepter un entretien et ainsi permettre la réalisation du présent rapport d'études, en particulier :

À Lille :

- M. Bourgeois, directeur du Service Immobilier, Institut catholique de Lille
- M^{me} Devulder, Service technique de voirie, mairie de Villeneuve d'Ascq
- M^{me} Georget, conseillère municipale à la mairie de Lille, présidente du conseil de quartier Vauban-Esquermes
- M. Paris, universitaire, enseignant à l'université de Lille I
- M. Pattein, responsable de la division logistique immobilière de l'université des sciences et technologies de Lille I
- M. Séhier, directeur du service des espaces naturels et des déplacements, Lille communauté urbaine
- M. Van der Goten, responsable des services techniques de la voirie, Ville de Lille

À Lyon :

- M. Jambon, ingénieur régional au rectorat de Lyon, conseiller technique du recteur
- M. Chvetzoff, vice-président de l'université Lyon II chargé de la vie universitaire, culturelle et sportive, responsable du campus de Bron
- M. Verschueren, chargé du contrôle d'accès et de la sécurité - Division du patrimoine immobilier et logistique de l'université Lyon II
- M. Montès, doyen de la faculté de géographie, histoire et histoire de l'art et du tourisme à l'université Lyon II
- M. Pichon, mission déplacements au Grand Lyon
- M. Vieillard et M. Chevalier, services techniques de la ville de Bron

À Nanterre :

- M. Guinot, chef de service du pôle technique de l'université de Paris X-Nanterre
- M. Bellet, chargé d'études de l'association Voiture and Co

À Nantes :

- D. Godineau, Nantes métropole

Organisme commanditaire : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables ; dans le cadre du programme Interface Urbanisme Déplacements (IUD), thème 2 : politiques de stationnement			
Titre : Stationnement et Universités			
Sous-titre : Quelle place dans les politiques de déplacements urbains ? Quelle gestion sur les campus?		Date d'achèvement : janvier 2008	Langue : français
Organisme auteur : CETE Nord Picardie CETE de Lyon		Rédacteurs ou coordonnateurs : S. Mathon : (CETE Nord Picardie) E. Perrin (CETE de Lyon) N. Pech (CETE de Lyon) Maîtrise d'ouvrage : Laurence Bauduer / Danièle Vulliet (Certu)	Relecteur assurance qualité : Marie-Odile Gascon (Certu)
Résumé : Les universités sont de forts générateurs de déplacements à l'échelle de la ville en raison du grand nombre d'usagers qui la fréquentent chaque jour. La voiture reste le mode privilégié de cette mobilité même si des différences apparaissent entre étudiants ou enseignants ou selon la localisation de l'université, en périphérie ou en centre ville. De façon systématique, les collectivités ont choisi d'investir massivement dans la desserte en transport public des sites universitaires. Mais l'ajustement corollaire de la variable stationnement est rarement mis en oeuvre. L'étude dresse ainsi le constat que l'université, fort génératrice de mobilité, est rarement identifiée dans les politiques de déplacements urbains. En tant que grand équipement public, elle pourrait pourtant jouer un rôle de tout premier plan à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération en termes de report modal. La question du stationnement est cependant un réel sujet de préoccupations de la part des gestionnaires universitaires; ce n'est pas par choix – d'ailleurs le stationnement n'est pas leur coeur de métier – mais plutôt par obligation. Les enseignants sont demandeurs d'emplacements réservés, les étudiants génèrent un phénomène de stationnement anarchique et les nomades convoitent les espaces délaissés des campus. Face à ces demandes multiples, les gestionnaires universitaires mettent en place des dispositifs d'ordre défensif sur les campus. Dans le cas des universités de centre ville, ils composent avec la collectivité pour faire face aux plaintes des riverains. Au-delà de ces phénomènes, que l'étude s'attache à expliquer, des pistes d'actions sont proposées pour une meilleure prise en compte du stationnement lié à l'université; en particulier, à partir d'initiatives intéressantes de certaines d'entre elles, l'étude identifie : - les éléments pour que la gestion du stationnement à l'université soit un levier mieux intégré aux politiques de déplacements à l'échelle de l'agglomération ; - une meilleure connaissance du stationnement à partir d'enquêtes ; - un travail partenarial renforcé avec la collectivité et une acculturation aux problématiques du stationnement ; - une planification à moyen terme des espaces publics du domaine universitaire et des aménagements plus rationnels ; - l'usage du levier économique comme mode de régulation ; - un développement des plans de déplacement des universités et des centrales de mobilité.			
Mots clés : stationnement , déplacements, PDU, université		Diffusion : libre	Web : oui
Nombre de pages : 62	Tirage : 15 exemplaires papier	Confidentialité : non	Bibliographie oui

Sommaire

Introduction	8
1. La problématique explorée et la méthode d'analyse	9
1.1 Problématique explorée	9
1.2 Méthode d'analyse retenue	10
1.3 Les caractéristiques des domaines universitaires étudiés : des implantations, des conditions de desserte et de stationnement bien distinctes	11
2. L'université, un important générateur de mobilité faiblement identifié par les politiques de déplacements urbains	21
2.1 L'université, un générateur important de déplacements huit mois par an	21
2.2 Usagers de l'université, des pratiques de mobilité très typées	24
2.3 L'université, « une carte à jouer » dans les politiques de déplacement	30
3. La gestion des espaces de stationnement par les universités : une obligation plus qu'un choix	36
3.1 Le stationnement ne constitue ni le cœur de métier, ni la priorité des gestionnaires du domaine universitaire	36
3.2 Un enjeu prioritaire : assurer un service de stationnement au personnel de l'université	37
3.3 Réguler le stationnement anarchique des étudiants et empêcher le stationnement des nomades	40
3.4 Une gestion au coup par coup et des aménagements « défensifs » pour délimiter des territoires	43
3.5 La difficulté de mettre en place un contrôle du stationnement	46
4. Quelques préconisations et pistes d'expérimentations	47
4.1 Mieux connaître le stationnement pour mieux en comprendre le fonctionnement	47
4.2 Promouvoir des démarches partenariales	49
4.3 Définir le statut des espaces publics et en organiser la gestion	51
4.4 Le levier économique comme régulateur du stationnement	53
4.5 Favoriser des approches globales : plans de déplacements d'université et centrales de mobilité	55
Bibliographie	57

Introduction

La présence d'une université constitue un pôle générateur de trafic important au sein d'une agglomération.

En tant que grand équipement public structurant, elle implique une attraction massive de flux de déplacements. La forte croissance de la motorisation des usagers des domaines universitaires depuis une quinzaine d'années conduit aujourd'hui à de redoutables difficultés de stationnement auxquelles sont confrontés directement les gestionnaires d'universités.

En outre, les déplacements induits par l'université sont spécifiques avec un trafic organisé en heures creuses et heures de pointe, une saisonnalité des flux (la saison universitaire recouvre huit mois dans l'année) et enfin des pratiques distinctes selon les usagers de l'université : étudiants et personnels, en particulier enseignants.

À partir d'études de cas de cinq universités de centre ville et de périphérie (Dijon « université de Bourgogne » – Lyon II « université des Berges du Rhône » et « Porte-des-Alpes » – Lille « Université catholique » et Lille-Villeneuve d'Ascq « cité scientifique »), d'entretiens d'acteurs et de recherches bibliographiques, nous explorerons deux questionnements :

- à l'échelle d'une agglomération, le stationnement est un levier fort des politiques de déplacements. À ce titre, le stationnement lié à l'université, équipement public générateur important de mobilité, est-il spécifiquement identifié et intégré à une politique formalisée des déplacements urbains ? Si oui, comment ?
- à l'échelle du domaine universitaire et de ses abords, quelles sont les caractéristiques des espaces de stationnement dédiés aux usagers de l'université ? Comment est géré le décalage entre l'offre et la demande de stationnement ? Quelles préconisations proposer ?

Tels sont les deux axes de recherche de la présente étude.

1. La problématique explorée et la méthode d'analyse

1.1 Problématique explorée

Un très faible degré de connaissance du sujet

Le stationnement de la voiture sur les campus universitaires fait l'objet d'une connaissance empirique voire pratique. Peu d'études analytiques et peu de bureaux d'études se sont penchés sur le sujet. L'absence d'engouement sur cette question est-elle tout simplement liée à l'absence de problèmes ? ou est-ce parce qu'aucune institution ne se sent réellement légitime à poser la question ?

Pourtant le stationnement pourrait, a priori, jouer un rôle majeur dans les choix modaux des usagers de l'université

Cette faible connaissance du stationnement à l'université interpelle : d'une part la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, dite loi SRU, a réaffirmé la nécessité d'appréhender le stationnement de manière globale, comme volet essentiel à la mise en œuvre d'une politique de déplacements urbains; et ce, même si cette incitation à appréhender le stationnement de manière transversale se heurte à l'éclatement des compétences entre diverses personnes morales, publiques ou privées.

D'autre part, dans d'autres domaines que l'université, les mécanismes du stationnement sont bien connus parce qu'étudiés. C'est le cas du stationnement sur voirie ou en ouvrage public, qui fait depuis une trentaine d'années l'objet de nombreuses études et articles. Il est plus difficile de connaître les mécanismes de stationnement de la voiture hors voirie publique, pour lequel le maître d'ouvrage n'est pas une collectivité territoriale. La faible connaissance des comportements de stationnement à l'université pourrait alors s'expliquer par le fait qu'il ne s'agit pas de stationnement sur voirie publique et que la mission première de l'université est d'assurer le service public d'enseignement.

La présente étude s'attachera donc à étudier successivement les questions suivantes :

- existe-t-il une préoccupation des flux de déplacements générés par l'université dans les politiques globales de déplacements ? En particulier, les capacités de stationnement de l'université sont-elles en cohérence avec les politiques de déplacements menées sur l'agglomération ? Existe-t-il une approche partenariale entre les collectivités locales en charge des questions de déplacement/gestion de voirie et les gestionnaires universitaires ?
- quelles sont les caractéristiques de l'offre de stationnement sur et aux abords des domaines universitaires ? Y a-t-il des différences entre les universités de centre ville et celles de périphérie ?
- du point de vue des usagers de l'université, le stationnement des voitures particulières sur le territoire de l'université pose-t-il des problèmes ? Lesquels ?
- concrètement, comment les gestionnaires d'université s'y prennent-ils pour trouver un ajustement entre offre et demande de stationnement ?
- les mesures de gestion mises en œuvre sont-elles satisfaisantes ? Peut-on dégager des préconisations ou des pistes d'expérimentation intéressantes ?

1.2 Méthode d'analyse retenue

1.2.1 Des recherches bibliographiques

Pour tenter de répondre à ces questions, un premier travail a consisté en une recherche bibliographique.

Il existe en réalité peu d'ouvrages qui traitent du thème de l'activité universitaire et des déplacements qu'elle génère. Les recherches menées dans le cadre du Plan Université 2000 représentent un fonds de connaissances important sur les enjeux d'implantation des sites universitaires, dans une perspective de développement urbain. Le transport y est traité de manière transversale mais ne constitue pas une clé d'analyse privilégiée. De même, les ouvrages de référence sur les politiques de transport abordent peu la question des universités en tant que telles. Quelques études sur le thème des Plans de Déplacements d'Entreprises analysent le cas d'universités, en particuliers dans d'autres pays européens.

Dès 1992, suite à un travail universitaire de fin d'étude effectué par F. Germinet, Gabriel Dupuy¹ s'étonne de l'absence de prise en compte du stationnement sur les sites universitaires : « assez remarquablement, dans les nombreux débats qui accompagnent les projets d'implantation, une question reste systématiquement occultée : l'université a des "usagers" motorisés qui ont besoin de places de stationnement; comment prévoir cette demande et comment y répondre ? » [Dupuy, et alii, 1992]. Il remarque que « la question du stationnement des "usagers" motorisés des universités et singulièrement des étudiants, n'a pas été l'objet d'une préoccupation systématique des autorités de tutelle. Il s'ensuit qu'il n'existe pas, à notre connaissance, de recensement ou d'enquête générale sur les besoins de stationnement. Là où ils se posent, les problèmes sont traités de manière empirique à l'aide de quelques comptages ou enquêtes fragmentaires. ». Depuis 1992, cet état de connaissance n'a pas beaucoup évolué, comme le confirment les entretiens menés auprès des représentants des sites universitaires étudiés dans le cadre de la présente étude.

Bien peu d'ouvrages analysent les déplacements générés par l'activité universitaire

1.2.2 Cinq sites d'études et des entretiens d'acteurs

Dans le cadre du présent rapport, cinq sites universitaires ont été retenus comme études de cas : l'université de Bourgogne Dijon-Montmuzard, l'université de Lyon II « Berges du Rhône », l'université de Lyon II « Porte des Alpes » à Bron, l'université catholique de Lille et l'université de Lille I « Cité Scientifique » à Villeneuve d'Ascq.

Le parti pris a été d'une part de disposer de sites universitaires localisés différemment au plan géographique : en centre-ville, en périphérie ou en banlieue proche. D'autre part, les sites retenus ont tous fait l'objet d'une réflexion d'aménagement, ce qui a permis d'analyser le degré de prise en compte des problèmes de déplacement et de stationnement dans le cadre des diagnostics réalisés.

Un recueil de données, d'études et/ou diagnostics existants relatifs aux questions de déplacements et de stationnement a été effectué pour chacun des sites étudiés. Des entretiens auprès de représentants des universités et des collectivités locales de chacun des cinq sites ont complété l'analyse.

La présente étude s'appuie sur cinq sites :

- Université de Bourgogne Dijon-Montmuzard,
- Lyon II « Berges du Rhône »,
- Lyon II « Porte des Alpes » à Bron,
- Université Catholique de Lille
- Lille I « Cité Scientifique » à Villeneuve d'Ascq

En outre, d'autres entretiens ont été menés auprès de techniciens ou élus des villes,

Des entretiens d'acteurs (université, ville, responsables institutionnels) complètent le matériau d'étude

¹ Dupuy, D. Germinet, F. (1992). « Les effets de la motorisation étudiante : diagnostic et perspectives », 6ème Congrès mondial de la Recherche dans les Transports Lyon - 7 p.

responsables des universités ou encore responsables institutionnels.

C'est au total près d'une vingtaine d'entretiens d'acteurs qui se sont révélés précieux pour :

- défricher les différentes questions rencontrées au quotidien par les gestionnaires des parkings et de la voirie ;
- comprendre le système d'acteurs : qui fait quoi, quels objectifs et quelles compétences juridiques et techniques, les logiques de partenariat ;
- estimer le degré de prise en compte du stationnement par les différents acteurs institutionnels identifiés, universités et collectivités locales en particulier ;
- recenser des expérimentations menées localement pour les faire connaître.

1.3 Les caractéristiques des domaines universitaires étudiés : des implantations, des conditions de desserte et de stationnement bien distinctes

Les sites étudiés ont en commun d'avoir tous fait l'objet de réflexions d'aménagement;

Ils se distinguent les uns des autres par leurs caractéristiques de desserte - en voiture et transport collectifs - et leurs capacités de stationnement

1.3.1 Présentation des sites étudiés

En termes de méthode, et avant d'étudier plus avant la question du stationnement à l'université, il est nécessaire de décrire les grandes caractéristiques des domaines universitaires étudiés décrits dans le tableau ci-après.

Sites universitaires	Localisation	Contexte de l'époque de construction	Desserte en transport	Nombre d' « usagers »	Superficie totale et caractéristiques des espaces disponibles
Université de Bourgogne, de Dijon-Montmuzard	Situé à l'Est de la ville de Dijon, en entrée de ville.	À l'origine (1957), le campus est excentré, situé au-delà des limites de la ville, à proximité des infrastructures routières. Le campus et la ville, au gré des extensions, se sont progressivement rejoins. Le campus constitue, aujourd'hui, l'entrée de la ville.	- proximité des axes routiers de rocade et autoroutes - desserte en bus aisée - des itinéraires cyclables discontinus - un accès facile à pied à partir du centre-ville Un projet de transport collectif en site propre (tramway) est programmé dans le cadre du PDU	- 22 500 étudiants - 2 100 enseignants et chercheurs - 900 administratifs	- 92 ha - de vastes parkings et espaces de voirie autour des bâtiments
Université Lyon II « Berges du Rhône »	Situé en centre-ville de Lyon, rive gauche du fleuve.	Université ancienne, traditionnellement implantée en centre-ville. Bâtiments à l'architecture soignée mais antérieurs à l'arrivée de la voiture.	- desserte routière : principalement intra-urbaine et proximité de l'auto-route A7 - desserte en TC : train (gare de Perrache à 10 min à pied), tramway et bus - pistes cyclables - accès piéton aisé s'agissant d'un site en centre-ville	- 11 000 étudiants - environ 700 enseignants, chercheurs et vacataires	- quelques espaces de stationnement réservés pour le personnel - proximité immédiate des bas ports du Rhône (encore aménagés en parkings au moment de l'étude)
Université Lyon II « Porte des Alpes » à Bron.	Située en périphérie d'agglomération, à proximité des grands axes autoroutiers	Construit en début des années 70, en périphérie d'agglomération en bénéficiant d'opportunités foncières, à la lisière des communes de Bron et de Saint-Priest. La recherche de la proximité autoroutière pour implanter le site garantit une accessibilité en voiture. Le site a été longtemps desservi par de simples lignes de bus. Depuis 2001, le tramway dessert le domaine universitaire.	- une desserte autoroutière d'origine : l'A43 - des transports en commun en complément : lignes de bus et plus récemment le tramway - des pistes cyclables ont été aménagées à l'occasion des travaux du tramway mais l'absence de continuité des itinéraires nuit à une bonne accessibilité en vélo - la marche est surtout adaptée pour des déplacements internes au domaine universitaire	- 15 400 étudiants	- 16 ha - de vastes parkings et espaces de voirie autour des bâtiments

Sites universitaires	Localisation	Contexte de l'époque de construction	Desserte en transport	Nombre d' « usagers »	Superficie totale et caractéristiques des espaces disponibles
Université Catholique de Lille	Située dans le quartier Vauban-Esquermes à proximité du centre-ville de Lille	Université ancienne (vers 1840), traditionnellement implantée en centre-ville. Architecture d'inspiration anglo-saxonne, bien antérieure à l'arrivée de l'automobile.	- desserte routière intra-urbaine et proximité de deux échangeurs autoroutiers, - desserte de TC : 3 lignes de bus et métro - pistes cyclables - accès à pied aisé à partir du centre-ville	- 14 900 étudiants	- 150 000 m ² de surface au sol
Université Lille I « Cité Scientifique » à Villeneuve d'Ascq	Située au sud-est de la métropole lilloise à proximité des grands axes autoroutiers	La Cité Scientifique de Lille I a été construite en 1964, en même temps que la Ville Nouvelle de Villeneuve d'Ascq. Le principe était celui d'une construction en cercles, autour d'un bâtiment central, la Bibliothèque Universitaire ceinturée par un boulevard circulaire. La desserte par des transports rapides (autoroutes et métro) a été dès l'origine, un choix fondamental.	- un quadrillage autoroutier d'origine : site desservi par A1, A27, A23 - une ligne de bus - le métro relie le site aux centres de la métropole (Lille-Roubaix-Tourcoing)	- 22 000 étudiants - 1 400 enseignants-chercheurs - 920 personnels administratifs	- 110 ha - de vastes parkings et espaces de voirie autour des bâtiments

Tableau 1: Présentation des caractéristiques des sites universitaires étudiés

De façon simplifiée, trois types d'universités se dégagent : les universités de centre ville, les campus des années soixante-soixante-dix et les universités aux caractéristiques intermédiaires, à la lisière de ces deux premières familles.

1.3.2 Vers une typologie des universités étudiées

1.3.2.1 Des universités plutôt anciennes, implantées en centre-ville : université de Lyon II « Berges du Rhône » et université catholique de Lille « Vauban »

Le soin accordé à la qualité architecturale et à son positionnement dans la ville semble témoigner du caractère élitiste des universités traditionnelles. La construction ancienne est antérieure au développement de l'automobile, la place pour le stationnement n'a pas été prévue.

Les sites universitaires de Lyon « Berges du Rhône » et Lille « Vauban » sont assez comparables du point de vue des conditions de stationnement, d'implantation dans la ville et de desserte en transport :

- de faibles capacités de stationnement au sein du domaine universitaire. Ces capacités tendent de surcroît, à se restreindre au gré des extensions des bâtiments d'enseignement,
- une implantation dans un quartier, sinon de centre-ville, à proximité du centre-ville de Lyon et Lille,
- une desserte en transports collectifs caractéristique d'un site de centre-ville mais des conditions d'accès en voiture relativement aisées, liées à la proximité immédiate de l'entrée de ville et des grandes infrastructures routières (rocales ou radiales principales).

À Lyon, les travaux de requalification des bas ports du Rhône, ont conduit à la suppression d'un nombre conséquent de places de parkings, lesquelles étaient utilisées principalement par les étudiants.

Les universités anciennes de centre-ville bénéficient d'une bonne desserte en transports collectifs, d'un accès en voiture relativement aisé.

Les capacités de stationnement sur le domaine universitaire sont en général faibles et aux alentours la pression du stationnement sur voirie s'accroît du fait de réaménagements urbains



Illustration 1: Université Lyon II « Berges du Rhône » : université de la fin du XIX^e, implantée traditionnellement en centre ville. Qualité architecturale des bâtiments (source : Certu)

Le contexte est similaire à Lille : le quartier Vauban fait l'objet de projets de requalification urbaine. Sur la question des déplacements, une étude partenariale initiée par la Ville de Lille, a été menée pour analyser les enjeux et pratiques de déplacements sur le quartier (étude « micro-PDU »). Les capacités de stationnement sont apparues comme un dysfonctionnement majeur du quartier. Les enjeux identifiés ne vont cependant pas dans le sens d'augmenter des espaces dédiés au stationnement sur la voie publique mais bien l'inverse. Dans les deux cas, la pression du stationnement sur voirie tend ou tendra à s'accroître au fur et à mesure des projets d'aménagement et de reconquête des espaces publics par la collectivité locale, sans possibilité pour l'université de créer des emplacements de stationnement supplémentaires sur son domaine propre.



Illustration 2: Faculté Catholique à Lille en centre ville. Architecture inspirée des campus universitaires anglo-saxons (source : Cete Nord-Picardie)

À l'inverse, les universités de périphérie offrent de vastes parkings et sont très bien desservies par les infrastructures routières.

De quoi offrir une place privilégiée à la voiture même si l'université est par ailleurs très accessible par les transports collectifs

1.3.2.2 Des universités de périphérie urbaine, des années 60-70 : université Lyon II « Porte des Alpes » à Bron et université de Lille I « Cité scientifique » à Villeneuve d'Ascq

Ces universités créées dans les années 60-70 étaient destinées à répondre à l'augmentation massive du nombre d'étudiants, dans le cadre de la démocratisation de l'accès aux études supérieures. La recherche de terrains disponibles et peu chers, couplée à la logique de construction rapide, a produit des campus universitaires de périphérie, à proximité des grandes infrastructures routières.



Illustration 3: Université de Lyon II « Porte des Alpes » à Bron, une conception typique des années 60 (source : Cete de Lyon)

De vastes parkings et espaces publics universitaires bordent généralement les bâtiments d'enseignement et les lieux de vie des étudiants.

Ainsi, les sites universitaires de Lyon II « Porte-des-Alpes » à Bron et de Lille I « Cité scientifique » à Villeneuve d'Ascq présentent de nombreuses similitudes quant à leur implantation, leur desserte et leurs capacités de stationnement :

- un site implanté en périphérie d'agglomération ;
- une desserte conçue pour relier rapidement le campus à l'agglomération centrale. Les deux sites universitaires sont reliés au centre ville par une infrastructure autoroutière à laquelle s'est ajouté un réseau de transports en commun en site propre, tramway pour Lyon et métro pour Lille. Cette desserte en transports collectifs est venue plus tardivement (respectivement 2001 et 1983) renforcer un réseau automobile important où l'automobile avait déjà pris ses marques ;
- des capacités de stationnement conséquentes très supérieures aux besoins réels. Dans les deux cas, le domaine universitaire est doté de véritables nappes de stationnement que certains n'hésitent pas à comparer aux parkings des surfaces commerciales des grandes surfaces de périphérie : les parkings ont été dimensionnés de telle sorte que l'automobiliste trouve une place de stationnement facilement et rapidement, quelle que soit l'offre alternative en transports collectifs.



Illustration 4: Parti d'aménagement de la Cité Scientifique (Lille I), une organisation circulaire autour de la bibliothèque centrale et de vastes espaces (source : communauté urbaine de Lille - années soixante-dix)



Illustration 5: La Cité Scientifique (Lille I), une conception empruntée aux campus américains des années 60. La bibliothèque constitue un repère central du site (source : Cete Nord-Picardie)

1.3.2.3 L'université de Bourgogne de Dijon-Montmuzard, située en entrée de ville

Le site universitaire de Dijon-Montmuzard représente un cas intermédiaire par rapport aux autres cas lillois et lyonnais. Sans être un site de périphérie, il n'est pas non plus un site universitaire de centre-ville. Comme « la Porte-des-Alpes » à Bron et « la Cité scientifique » à Villeneuve d'Ascq, l'université de Dijon a été localisée à l'origine, en périphérie de l'agglomération et a été dotée de vastes espaces de stationnement autour des bâtiments d'enseignements. L'extension urbaine progressive de l'agglomération de Dijon a rattrapé le site universitaire, qui aujourd'hui constitue l'entrée principale de la Ville de Dijon. De ce point de vue, il présente de nombreux points communs avec les sites proches du centre-ville de Lyon « Berges du Rhône » et de l'université catholique de Lille.

L'université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), située aujourd'hui en entrée de ville emprunte aux deux autres catégories : une bonne desserte en transports collectifs mais aussi de vastes capacités de stationnement

Il s'agit d'un site universitaire qui emprunte aux deux catégories précitées :

- il bénéficie d'une desserte en transports collectifs assez comparable à celle d'un quartier proche d'un centre-ville ;
- il dispose d'emprises foncières importantes et de capacités de stationnement, semblables à celle d'un site de périphérie.

Les projets d'aménagement de la ville visent à réduire les capacités de stationnement, dans une optique de report modal menée dans le cadre d'une politique de déplacements. Un projet de transport en site propre (tramway) est programmé pour desservir le site universitaire.



Illustration 6: Université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), une université située aujourd'hui en entrée de ville de Dijon (source : Grand Dijon)

Sur l'initiative de la ville, un diagnostic a été mené pour analyser les enjeux et pratiques actuels de déplacements. L'espace dédié au stationnement fait partie des points soulevés par le diagnostic comme nécessitant une approche particulière, dans le sens d'une réorganisation et d'une mise en cohérence avec la politique de transports en commun.

Pour conclure sur la « typologie » des universités, les caractéristiques de desserte en transports publics et les conditions de stationnement semblent largement conditionnées par la localisation de l'université dans la ville, laquelle est le fruit de l'histoire.

1.3.3 Une typologie, héritée de choix historiques

Au XIX^e siècle, l'université s'implante en centre ville.

Seules les catégories sociales les plus élevées ont accès aux études supérieures

Les caractéristiques de desserte en voiture et en transports publics des pôles universitaires découlent grandement des choix d'implantation faits par les décideurs publics au cours des deux siècles derniers.

Université 2000² affirme d'emblée que le développement universitaire est l'un des leviers du développement local, économique mais aussi social et culturel. Les nombreux travaux d'études et de recherches, menés dans le cadre d'Université 2000, ont mis en évidence le lien fort entre les choix d'urbanisme et les logiques d'implantation des sites universitaires au cours de l'histoire³.

À l'origine, les universités étaient plutôt situées au cœur des villes, dans les quartiers aisés, les études supérieures correspondant à un statut social élevé. À la veille de la seconde guerre mondiale, les pôles universitaires sont Paris et quinze centres universitaires de province.

Dans les années soixante-dix, la démocratisation des études supérieures conduit à construire de vastes campus en périphérie des villes.

Les constructions rapides et à moindre coût permettent l'accueil massif d'étudiants, dont la présence en centre ville n'est pas vue d'un bon œil

Les « années 60-70 » s'inscrivent en rupture avec cette tradition, sous l'influence de plusieurs facteurs :

- une volonté publique de démocratiser l'accès aux études supérieures en démultipliant les sites universitaires pour les rapprocher des territoires locaux,
- une formidable croissance des effectifs étudiants qui entraîne une remise en cause du réseau universitaire traditionnel.

Les choix d'implantation des sites universitaires de cette période, répondent à des logiques urbaines tout à fait différentes des logiques traditionnelles. La plupart des universités créées à cette période sont en périphérie des agglomérations. C'est le cas de Bordeaux, Lille, Lyon, Toulouse. Le choix d'implantation hors des centre-villes s'inscrivait dans le contexte de l'époque, marqué par la construction massive : grands ensembles de logements, centres commerciaux, campus universitaires. La nécessité de construire rapidement, à moindre coût, des équipements publics pour accueillir un effectif étudiant en pleine explosion, la démocratisation de l'usage automobile ont favorisé des choix d'implantation à proximité des grandes infrastructures routières. L'exemple de la Cité scientifique (Lille I à Villeneuve d'Ascq) est caractéristique des universités construites à cette époque. Située dans un vaste espace non urbanisé, elle a fait partie du projet de création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq. Le site bénéficiait d'emprises foncières importantes, peu coûteuses ainsi que de la desserte immédiate d'un faisceau autoroutier. Le projet du métro était prévu dès l'origine. Mais les emprises réservées aux

² Ministère de l'Éducation nationale, « Universités 2000 : quelles universités pour demain ? » La Documentation Française.

³ Dubet, F. Filâtre, D. Merrien F-X., Sauvage, A. (1994) « Universités et Villes ». Paris, Ed. l'Harmattan, Coll. Villes et entreprises, 318 p.

emplacements de stationnement témoignent de la volonté d'une desserte par la voie routière. Aujourd'hui, la Cité scientifique est reliée à l'agglomération lilloise par le métro (depuis le début des années 80) mais la conception tournée vers la desserte automobile reste très prégnante.

L'implantation des universités à l'extérieur de la ville était également motivée par la démocratisation de l'accès aux études supérieures et la présence d'une population étudiante peu souhaitée dans les centres-villes.

À la fin des années 80, les politiques de développement social des quartiers (DSQ) ont préfiguré l'actuelle Politique de la Ville. Le constat d'une marginalisation d'une catégorie de la population montre les limites d'un urbanisme séparant les fonctions et met en évidence la nécessité de promouvoir une mixité urbaine. L'activité universitaire fait partie des fonctions identifiées par les acteurs publics pour favoriser, en particulier, la mixité sociale. L'université revient dans la ville, dans les quartiers. Outre l'apport de population nouvelle, l'implantation d'une université revêt des valeurs de formation, nécessaires au passage d'une culture industrielle en déclin à un renouveau tertiaire en devenir. C'est le cas de la Faculté de Droit de Lille II, à l'origine située, comme la Cité Scientifique, en périphérie d'agglomération, au cœur de la ville nouvelle. Dans les années 90, le choix de rapprocher la Faculté de Droit du centre-ville de Lille correspond à l'opportunité de requalifier un site en déshérence sociale et économique. Comme le rappelle Anne-Marie Burdèse⁴, la démarche lilloise n'est pas isolée : *« Elle s'inscrit dans la suite d'une série de villes qui ont choisi un lieu emblématique pour l'intégration universitaire (Toulon, Brest, Cherbourg, Lorient, mais aussi Lyon avec la Manufacture des Tabacs, Valenciennes, Blois, Châteauroux, Amiens, ou encore les docks du Havre, de St Nazaire et de Nantes). Toutes ces situations mettent à profit les potentialités patrimoniales, en comptant sur la densité du tissu et la centralité de la localisation. L'idée est d'associer revitalisation urbaine et implantation universitaire. Les universités sont perçues comme un enjeu majeur économique, social, politique du développement local, comme une clef du changement d'image. »*

L'urbanisme qui segmente les fonctions dans l'espace atteint ses limites : depuis la fin des années 80, l'université a de nouveau droit de cité en ville.

Elle apparaît comme un outil de reconquête des quartiers

Depuis la dernière décennie, l'université est conçue à nouveau comme un acteur de la ville, qu'il s'agit de réintégrer dans le tissu urbain. L'appel à idées du PAN⁵, en 1991, sur l'Université et la Ville pose clairement ce point de vue urbain : *« L'université apparaît dans bon nombre de propositions comme un outil majeur de la dynamique urbaine. Sa fonction thérapeutique vis-à-vis des dysfonctionnements urbains peut apparaître comme un retournement de situation significatif : pour traiter le malade, on lui demande de guérir son entourage. L'université, insérée dans un programme plus ou moins large (logements, bureaux, équipements et activités) devient l'élément moteur de projets urbains pour la redynamisation de terrains vierges et de friches industrielles ou portuaires, la structuration du centre de villes nouvelles ou moyennes, ou encore la requalification de quartiers socialement déshérités. Pour que l'université trouve son rôle dans la dynamique urbaine, elle doit sans doute être solidaire de certaines priorités urbaines. »* [PAN, 1991, p13]

⁴ Burdèse Anne-marie, « l'étudiant, le quartier populaire : les illusions de la mixité »

⁵ Appel à idées du PAN 1991 sur l'université et la ville.

2. L'université, un important générateur de mobilité faiblement identifié par les politiques de déplacements urbains

L'université constitue un pôle d'activité qui génère des flux de déplacements importants et une mobilité aux caractéristiques particulières. Offre de transports collectifs et infrastructures de desserte ont généralement pris la mesure du phénomène et ont été dimensionnées en conséquence.

En revanche, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) semblent peu prendre en considération cet équipement dans les politiques de déplacement. Et plus encore, le stationnement lié à l'université ne semble pas identifié comme un levier de report modal alors même qu'il pourrait jouer un rôle majeur.

Les sites universitaires de centre ville et de périphérie bénéficient aujourd'hui d'une desserte en transports collectifs performante

2.1 L'université, un générateur important de déplacements huit mois par an

2.1.1 Le parti pris d'investir dans l'offre de transports collectifs pour desservir les pôles universitaires

Ces dernières années, les collectivités locales ont réalisé d'importants investissements pour augmenter l'offre de transports collectifs afin de desservir les pôles universitaires.



Illustration 7: Université Lyon II « Berges du Rhône », desserte par le tramway (source : Cete de Lyon)

L'université fait généralement partie des points de passage prioritaires pour une ligne de tramway ou de métro. Les étudiants constituent d'ailleurs une cible traditionnelle des transports collectifs. Pour leur part, les gestionnaires d'universités sont soucieux de l'accessibilité de leur site par les usagers. À Dijon, Lille et Lyon, tramway (en projet pour Dijon) et métro assurent ces dessertes : des modes lourds qui confirment la prise en considération de l'université comme un important générateur de déplacements.

2.1.2 Mais aussi de vastes espaces de stationnement, dimensionnés pour accueillir des flux importants d'usagers

Les universités de centre ville, conçues antérieurement à l'usage massif de la voiture offrent très peu d'espaces de stationnement en propre. Le stationnement hors les murs de l'université est en conflit avec d'autres usages (riverains, etc).

À l'inverse, les campus de périphérie construits à l'époque de l'automobile reine frappent par les vastes emprises dédiées au stationnement. Comme pour l'offre de transports collectifs, une priorité ressort : des espaces pour accueillir les voitures à la mesure des flux de déplacements générés par l'équipement universitaire.

En plus d'une bonne desserte en transports publics, les universités de périphérie offrent de vastes espaces de stationnement dimensionnés pour répondre à un pic de demande durant l'année universitaire;

Le reste du temps ils sont totalement vides



Illustration 8: Cité Scientifique Lille I, de vastes parkings autour de la station de métro (source : Cete Nord-Picardie)

Mais, le stationnement lié à l'université est saisonnier : comme l'année universitaire se déroule sur huit mois, d'octobre à mai les parkings sont saturés. À l'inverse, c'est la sous-utilisation qui prévaut pendant les quatre autres mois. Saturation et sous-utilisation touchent le stationnement comme également les transports publics.



Illustration 9: Université « Porte des Alpes » à Bron . Le stationnement lié à l'université : saturation ou sous utilisation, un rythme lié à l'activité universitaire (source : Cete de Lyon)

La saturation ou la sous utilisation des infrastructures de desserte et de stationnement est bien connue des gestionnaires universitaires.

Elle est aussi fortement perçue par les acteurs publics en charge des déplacements

Le ressenti de ce phénomène ne semble pas identique pour les différents acteurs publics concernés : la sous-utilisation n'est pas ressentie comme telle par l'université. Elle est implicitement incluse dans la mission de service public d'enseignement. A l'inverse, la sous-utilisation des infrastructures de transport et de stationnement est davantage perçue par les collectivités locales :

- dans le cadre de la gestion des pics de circulation automobile et de fréquentation des transports collectifs en période universitaire,
- du point de vue du stationnement, lorsque les usagers de l'université, en particulier les étudiants, stationnent sur la voie publique. Durant l'année universitaire, le stationnement résidentiel des étudiants pose en particulier des problèmes de saturation de la voirie publique, difficulté bien connue des services gestionnaires de la voirie. À l'inverse, hors période universitaire, l'absence de voitures « étudiantes » diminue significativement les taux de saturation de certaines rues, en particulier dans les rues voisines des universités, ou dans les quartiers où la part de logements « étudiants » est importante.

Finalement, les pôles universitaires sont des générateurs importants de déplacements pour lesquels équipements de transports et capacités de stationnement sont prévus en conséquence. Pourtant ils sont faiblement pris en compte dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

2.2 Usagers de l'université, des pratiques de mobilité très typées

2.2.1 Des pratiques distinctes des comportements moyens constatés

L'université génère un volume de déplacements pendulaires important pour les motifs étude et travail. Outre cet aspect quantitatif, ces déplacements sont spécifiques par rapport à ceux du reste de la population :

- l'année universitaire ne correspond pas à l'année civile. En particulier, les mois de juin, juillet, août et septembre sont des mois creux en termes de déplacements (et de stationnement) des étudiants et enseignants ;
- les journées de travail ou d'études ne sont pas homogènes tout au long d'une semaine et les pics de déplacements ne correspondent pas forcément aux heures de pointe du matin et du soir (et donc aux fréquences des transports collectifs, en dehors d'un TCSP) ;
- les étudiants sont en moyenne, moins motorisés que le reste de la population et se déplacent plus avec d'autres modes que la voiture ;
- les enseignants/employés de l'université se déplacent plus en voiture que la moyenne.

L'université génère des déplacements qui sont massifs, concentrés sur une partie de l'année et avec des pics journaliers atypiques par rapport aux comportements moyens

L'usage fait de la voiture offre l'opportunité de faire jouer le levier stationnement dans le cadre d'une politique globale de déplacements urbains. Toutefois, cet effet de levier ne se pose pas dans les mêmes termes auprès des étudiants ou des enseignants :

- dans le cas des étudiants, une politique volontariste en matière de transports collectifs, couplée à une politique restrictive de stationnement a de fortes chances de fonctionner ; en effet, les pratiques automobiles sont encore récentes, la résistance « automobile » est moins ancrée ;
- dans le cas des enseignants/employés, une politique restrictive de stationnement est plus délicate à mettre en œuvre de manière immédiate, compte tenu de pratiques automobiles fortement ancrées. Toute remise en cause d'une facilité de stationnement (disponibilité immédiate, proximité et gratuité) est vécue par les enseignants et les employés de l'université, comme une entrave forte à l'accès à l'emploi, une remise en cause de droits liés à l'exercice de leurs missions professionnelles, voire à leur statut social. Pourtant, la marge d'évolution est plus forte que pour les étudiants puisqu'une grande majorité des déplacements est effectuée en voiture.

L'usage de la voiture diffère fortement entre les étudiants et les enseignants. Il est nettement plus marqué chez ces derniers.

L'enseignement à en tirer est que la mise en œuvre d'une politique contraignante de stationnement couplée à une politique volontariste en matière de transports publics n'aura pas le même impact sur ces deux populations.

2.2.2 Étudiants et enseignants : des choix modaux très différents

Les pratiques modales des usagers de l'université sont très spécifiques par rapport au reste de la population, qu'il s'agisse des personnels administratifs et enseignants (pendulaires) ou des étudiants. Les premiers se caractérisent par une forte pratique automobile et les seconds se distinguent par un usage important des transports collectifs et de la marche.

Les pratiques modales varient très fortement selon le profil de l'usager...

L'analyse proposée ci-après⁶ doit être relativisée au regard du nombre de personnes enquêtées compte tenu des périmètres étudiés qui sont assez fins. Pour préciser ces tendances, il conviendrait de mettre en place un diagnostic au sein de l'université elle-même en particulier pour caractériser les déplacements des enseignants et des personnels administratifs, à l'occasion d'un Plan de Déplacements d'Université par exemple⁷.

	Quartiers universitaires de centre-ville						Quartiers universitaires situés en périphérie d'agglomération					
	Faculté Catholique de Lille			Université Lyon II Berges du Rhône			Cité Scientifique à Ville-neuve d'Ascq (Lille I)			Université Lyon II « Porte des Alpes » à Bron		
Motifs	Études	Travail	Tous	Études	Travail	Tous	Études	Travail	Tous	Études	Travail	Tous
Marche	66%	14%	50%	26%	15%	34%	36%	0%	35%	2%	0%	6%
Vélo	6%	10%	4%	3%	0%	5%	1%	5%	1%	3%	0%	2%
Transports collectifs	20%	6%	12%	58%	39%	43%	49%	29%	36%	68%	29%	51%
Voiture	7%	70%	33%	13%	46%	15%	15%	66%	27%	24%	71%	39%
Divers autres	0%	0%	1%	0%	0%	4%	0%	0%	1%	3%	0%	2%

Tableau 2: Accès à l'université : répartition modale des déplacements par motif
source enquêtes ménages déplacements de Lille (2006) et de Lyon (2006)

...en effet, la part des déplacements en voiture est faible pour les étudiants. Ils préfèrent les modes doux ou les transports publics.

À l'inverse, la voiture demeure le mode privilégié des pendulaires venant travailler sur les sites universitaires. Il est à noter cependant, qu'à l'exception de l'université Catholique de Lille, la part automobile a très sensiblement baissé en une dizaine d'années

Les déplacements liés au motif travail vers les quatre sites universitaires s'effectuent très majoritairement en voiture qu'il s'agisse d'une université de centre ville ou de périphérie. L'université des Berges du Rhône fait figure d'exception : la part automobile n'est que de 46 % pour les pendulaires.

La part automobile est faible pour les déplacements pour motif « études » : les étudiants utilisent majoritairement les transports collectifs, à l'exception de l'université catholique de Lille où 66 % des déplacements se font à pied.

Outre cette première distinction, chacune des quatre universités montre un profil différent. Il est probable que ces différences de pratiques puissent être expliquées à la lumière des critères suivants :

- la qualité de la desserte des transports collectifs ;
- la localisation des lieux d'habitat des étudiants et des pendulaires ;
- les capacités de stationnement autour des sites.

Un important usage des modes doux (marche/vélo) implique une proximité des lieux de destination et des lieux de résidence. Une part importante de l'usage des transports collectifs est liée à l'existence d'une desserte de bonne qualité (fréquence horaire et couverture géographique). Enfin, on sait que les capacités de stationnement conditionnent fortement l'usage automobile lorsqu'elles sont conjuguées avec une bonne accessibilité aux réseaux routiers structurants. Nous tenterons d'identifier le rôle que peuvent jouer les capacités de stationnement sur le choix modal en fonction des différents contextes et usagers.

⁶ Analyse proposée à partir des données comparées des Enquêtes Ménages Déplacements Lille et Lyon 2006. L'Enquête Ménages Déplacements de Dijon de 1988 est trop ancienne pour être utilisée.

⁷ Décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'État et des établissements publics administratifs de l'État travaillant hors Ile-de-France

La localisation de l'université par rapport au centre urbain constitue un premier élément qui peut conditionner la densité d'habitat dans un rayon proche, la qualité de l'offre de transports publics et les capacités de stationnement.

Concernant les deux universités de centre-ville, on a montré que leur localisation procurait une bonne accessibilité aux services grâce à la densité urbaine centrale et une bonne desserte en transports collectifs. Et pourtant, elles présentent des caractéristiques modales très différentes : en 2006, non seulement les profils de déplacements ne sont pas les mêmes mais ils ont évolué de manière très différente depuis une dizaine d'années.

Les trois quarts des étudiants de l'université catholique de Lille viennent à pied (66 %) ou en vélo (6 %). Il est probable qu'ils bénéficient d'une offre importante de logements étudiants à proximité. En dix ans, la part des transports collectifs a doublé entre 1998 et 2006 : elle est passée de 10 % à 20 %. Cette augmentation de l'usage des transports publics s'est effectuée au détriment de l'usage automobile qui est passé de 18 % à 7 %.

Les étudiants de l'université des Berges du Rhône viennent davantage qu'à Lille en transports collectifs (58 %). La marche représente quand même 26 % des déplacements. Comme à Lille, la part des transports collectifs a augmenté entre 1995 et 2006 pour passer de 48 % à 58 % au détriment essentiellement de la voiture et dans une moindre mesure, des modes doux.

Dans les deux cas, la part automobile, déjà faible, a encore baissé au profit des transports collectifs. À Lille, les étudiants viennent à pied ou en vélo alors qu'à Lyon, ils sont massivement usagers des transports publics. Il est probable que les lieux de résidence soient différents.

Le jeu de la variable du stationnement semblerait davantage mis en évidence par les pratiques des pendulaires qui viennent travailler dans les deux quartiers universitaires. En effet, il s'agit de la principale différence entre les deux cas. Tout d'abord, 70 % des pendulaires viennent en voiture dans le quartier de l'université Catholique de Lille alors qu'ils ne sont que 46 % pour le quartier de l'université des Berges du Rhône. Mais surtout, dans le cas lillois, la part automobile a augmenté en dix ans : elle est passée de 61 % en 1998 à 70 % en 2006 alors que dans le cas lyonnais, elle a baissé pour passer de 59 % en 1995 à 46 % en 2006.

La variable du stationnement n'est pas seule à expliquer l'écart des pratiques automobiles des pendulaires mais elle joue certainement un rôle régulateur en fonction du calibrage des places offertes sur le quartier. En particulier, l'université Catholique de Lille dispose d'une offre interne de parkings pour les personnels relativement conséquente comme l'a montré le diagnostic réalisé en 2006 dans le cadre du Plan de Déplacements de l'Université. À l'inverse, pour l'université « Berges du Rhône », la contrainte stationnement s'est plutôt accru ces dernières années.

Enfin, le choix modal des pendulaires des deux universités est différent également pour ceux qui n'utilisent pas la voiture : à Lyon, ils sont 39 % à venir en transports collectifs et 10 % à pied. L'usage du vélo est quasi-absent. Alors qu'à Lille, seuls 6 % des pendulaires viennent en transports collectifs mais 24 % viennent en modes doux (14 % à pied et 10 % à vélo).

Les deux universités situées en périphérie d'agglomération, la Cité scientifique de Lille I et l'université de la Porte-des-Alpes de Lyon II ont une bonne desserte en transports collectifs et de vastes parkings connectés au réseau routier structurant de l'agglomération.

Les profils de déplacements des étudiants et des pendulaires présentent des tendances similaires et quelques différences.

La part des étudiants qui viennent en voiture est faible (15 % pour Lille I et 24 % pour Lyon II). En revanche, elle a baissé à Lille I (elle était de 23 % en 1998) alors qu'elle est restée au même niveau qu'en 1995 à Lyon II.

Dans les deux cas, la part des transports collectifs est majoritaire mais dans une moindre proportion à Lille I (49 %) qu'à Lyon II (68 %). Là encore, l'évolution constatée est inverse : elle a légèrement augmenté à Lille (47 % en 1998) et légèrement baissé à Lyon (72 % en 1995)⁸.

La pratique de la marche est la principale différence entre les deux universités puisqu'à Lyon II, seuls 2 % des étudiants viennent à pied quand ils sont 36 % à Lille I. À Lille, la baisse automobile a conforté la part modale de la marche qui était de 30 % en 1998. Là encore, l'offre de logements étudiants explique probablement la différence de comportements entre les deux sites universitaires.

Les pratiques des pendulaires sont quant à elles, sont assez semblables : ils utilisent majoritairement la voiture (66 % à Lille I et 71 % à Lyon II). Ils sont 29 % à venir en transports collectifs dans les deux cas. L'écart de la moindre part automobile de Lille I s'explique par un usage du vélo tout à fait spécifique aux pendulaires de Lille II (5 %).

Dans les deux cas, la part automobile a fortement baissé en une dizaine d'années au profit des transports publics. En effet, en 1995 pour Lyon et 1998 pour Lille, la part des transports collectifs était quasi-absente, elle est de 29 % en 2006. La part modale de la voiture s'élevait à 87 % à Lille I en 1998 et 84 % à Lyon II en 1995.

2.2.3 Les déterminants du choix modal : le service de transport combiné au stationnement et le lieu de résidence

Plus qu'un facteur explicatif, c'est un faisceau de facteurs qui joue

Pour expliquer les choix modaux des étudiants et personnels de l'université, ce sont deux mécanismes qui jouent. D'abord, le service rendu par les transports collectifs urbains combiné à la disponibilité d'espace pour le stationnement, facteur principal et ensuite, le lieu de résidence étudiante, facteur secondaire.

Les enquêtes ménages déplacements montrent que le seul critère de localisation de l'université n'explique pas à lui seul les choix modaux.

Pourtant indirectement il joue un rôle

2.2.3.1 Du côté de l'usager : une comparaison du service rendu par chaque mode

La localisation de l'université, on l'a vu, ne permet pas à elle seule d'expliquer la mobilité de ses usagers. Pour autant, elle joue indirectement un rôle : selon sa place dans l'agglomération, l'université fera la part plus ou moins belle à la voiture et aux autres modes de transports. En effet, la prestation de service des transports publics urbains (fréquence / temps de parcours) tend à décroître par rapport à l'usage de la voiture particulière au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération.

À l'inverse, la disponibilité de l'espace public est de plus en plus contrainte au fur et à mesure que l'on s'approche du centre de l'agglomération.

⁸ Selon certains observateurs, le tracé même de la ligne de tram - qui dessert outre le campus, le centre ville de Bron - amène à une rupture de charge en aval (Grange Blanche) et allonge les temps de parcours pour les usagers de l'université. Cette dernière question n'est pas traitée dans le présent rapport

L'ajustement de ces deux mécanismes, « service rendu par les transports en commun urbain (TCU)/disponibilité d'espace pour le stationnement », conditionne l'usage de la voiture et le report modal vers des modes alternatifs, transports collectifs en particulier.

Les cas de Lyon et Lille illustrent bien l'effet de la localisation sur le jeu des deux termes « desserte en transport et capacités de stationnement » au niveau des campus de périphérie d'abord et pour les universités de centre ville ensuite.

2.2.3.1.a. Les campus de périphérie : utiliser sa voiture, encore un choix possible

Les campus de périphérie, Lyon II « Porte des Alpes » et Cité Scientifique (Villeneuve d'Ascq) se caractérisent par :

- la forte proximité de l'infrastructure routière : le campus de la Porte-des-Alpes (Bron) se situe près du boulevard périphérique, à proximité immédiate d'une sortie de l'auto-route A.43, qui relie Lyon à l'est de son agglomération et au-delà à Grenoble et à Chambéry. La Cité Scientifique (Villeneuve d'Ascq) est directement raccordée au carrefour des grandes infrastructures autoroutières de la métropole lilloise (A1 ; A27 ; A23).
- de vastes emprises foncières : lorsque des problèmes de stationnement des voitures émergent, la cause est moins le manque de foncier qu'un stationnement très dense aux abords des bâtiments et une sous-utilisation des parkings plus éloignés.
- une implantation en lisière de la ville; d'où des campus qui constituent des quartiers à part entière (fréquentés par les seuls usagers de l'université), vivant en autarcie et échangeant peu avec les territoires voisins.
- une bonne accessibilité par les transports collectifs : le tramway pour le site de La Porte des Alpes, le métro pour la Cité Scientifique. Dans les deux cas, la desserte en transports publics est venue se greffer sur l'existant. Le métro a rattrapé la Cité Scientifique au milieu des années 80. La Porte des Alpes a été longtemps desservie par de simples lignes de bus, le tramway ne desservant le domaine universitaire que depuis 2001.

Une bonne desserte en transports collectifs couplée à des facilités d'accès et de stationnement sont l'apanage des campus de périphérie. Au final, l'usage de la voiture n'est pas trop problématique

2.2.3.1.b. Les universités de centre-ville : la voiture n'est pas le mode le plus « compétitif »

Les universités de centre ville – Berges du Rhône (Lyon II) et Faculté Catholique de Lille – sont semblables aux campus de périphérie sur un point. L'accès routier est relativement facile : voies de desserte intra-urbaines pour Lyon II et proximité de deux échangeurs autoroutiers pour la Faculté Catholique.

À l'inverse, le contexte de mobilité des sites universitaires de centre ville est profondément distinct à deux égards :

- le service rendu par les modes alternatifs – transports collectifs urbains, marche et deux-roues – est beaucoup plus efficace qu'en périphérie. L'université des Berges du Rhône est accessible par le train (gare de Perrache à 10 min à pied), par le métro, le tramway et le bus. La Faculté Catholique (Lille) est située à proximité d'une station de métro et de lignes de bus. Dans les deux cas, les pistes cyclables peuvent permettre un accès aisé à l'université en vélo.
- l'espace urbain est plus contraint en ville qu'en périphérie : stationner la voiture est plus difficile, non seulement parce que l'espace disponible est beaucoup plus restreint mais aussi parce qu'il est convoité par d'autres usages (commerces, résidents, etc.).

Les universités de centre ville à l'instar des campus périphériques sont facilement accessibles en voiture. En revanche, les espaces de stationnement sont très contraints et sollicités par de multiples usages autres que l'université. Autre différence majeure : le service rendu par les transports collectifs et les autres modes (marche à pied, 2 roues...) est plus efficace qu'en périphérie

Ce conflit d'usage autour du stationnement s'observe aussi bien à Lyon qu'à Lille.

À Lyon, à l'heure où la présente étude a été conduite, le site des Berges du Rhône se trouvait déjà confronté à une capacité de stationnement limitée. Faute d'espaces sur son propre domaine, les étudiants motorisés stationnaient sur voirie soit dans les rues alentours – pour partie payantes mais alors faiblement surveillées – soit sur les bas ports du Rhône alors aménagés en parking de 540 places. La requalification récente de l'espace public a renforcé la pression sur le stationnement.

À Lille, la Faculté Catholique lilloise se situe au cœur d'un quartier ancien urbain plutôt dense. À l'exception d'une artère où le stationnement sur voirie est payant, l'ensemble des rues du quartier ne fait l'objet d'aucune tarification. L'offre globale de stationnement du quartier Vauban-Esquermes est d'environ 15 272 places, dont 29 % sont sur voirie et 71 % des parkings privés⁹. Malgré une capacité de stationnement relativement abondante, des problèmes sont pourtant identifiés sur le quartier, en particulier concernant le stationnement résidentiel. Dans les rues où le stationnement est alterné, la réglementation n'est pas respectée et le stationnement se fait « à cheval » sur les trottoirs. Les taux d'occupation des places de stationnement relevés montrent une importante saturation de la voirie, certaines rues ayant un taux d'occupation supérieur à 110 %. Les rues saturées le sont, de jour comme de nuit.

Les choix modaux des usagers de l'université sont déterminés conjointement par la disponibilité d'espaces de stationnement et le service rendu par les transports urbains

Les choix modaux des usagers de l'université sont déterminés conjointement par la disponibilité d'espaces de stationnement **et** le service rendu par les transports urbains.

En périphérie, même si l'offre de transports collectifs existe, l'accès facile au campus par les voies autoroutières et un stationnement aisé concourent à un usage important de la voiture. Inversement en centre ville, le service rendu par les transports publics et les modes doux est plus performant ; couplé à des contraintes fortes de stationnement, cela conduit à un moindre usage de la voiture.

On rejoint là un concept classique selon lequel le stationnement est un levier des politiques de déplacements : les politiques incitatives en faveur de l'usage des transports publics et modes doux trouvent leurs limites si elles ne sont pas couplées simultanément à des contraintes de stationnement.

2.2.3.2 Lieux de résidence des étudiants : des territoires proches de l'université propices aux modes doux

Le lieu de résidence étudiante rentre aussi en ligne de compte, mais dans une moindre mesure

Le second facteur explicatif des pratiques modales des étudiants est leur lieu de résidence.

Selon une étude du CREDOC (1992), 69 % des étudiants qui vivent en cité universitaire vont à pied à l'université. Ceux qui vivent chez leurs parents utilisent plutôt les transports collectifs (53 %) ou une voiture (35 %). Cependant, disposer d'une voiture n'est pas la motivation essentielle du choix modal automobile pour les déplacements « domicile-étude », puisque 31 % des étudiants se rendant à l'université à pied disposent d'une voiture.

Une autre étude menée en 2003¹⁰ montre que les étudiants de l'université « Berges du Rhône » de Lyon II habitent dans un périmètre géographiquement proche de leur lieu d'étude : 79 % déclarent loger à Lyon ou Villeurbanne ; le 7^e arrondissement de Lyon, où

⁹ Diagnostic micro PDU de la ville de Lille

¹⁰ Il s'agit du lieu de résidence déclaré par les étudiants au moment de leur inscription, ce qui fait qu'une partie ne correspond vraisemblablement pas à leur lieu de résidence effectif mais au lieu de résidence de leurs parents. Sinon, comment expliquer que près de 2 000 des 11 000 étudiants des Berges du Rhône disent habiter hors de la région Rhône-Alpes ?

est implanté le site universitaire, constitue de loin, le premier lieu de résidence des étudiants des « Berges du Rhône ».

De même, les étudiants de l'université « Porte des Alpes » à Bron habitent à 69 % à Lyon et Villeurbanne et à 14 % dans la première couronne-Est, territoires proches de l'université.

Enfin, une enquête effectuée en 2003 auprès de 405 étudiants de l'université catholique de Lille¹¹ indique que la plupart des étudiants interrogés habitent Lille (64 %), 44 % habitent le quartier « Vauban-Esquermes », 24 % l'agglomération lilloise et 12 % en dehors de l'agglomération.

Cette proximité des lieux de résidence et d'études favorise des modes de déplacements de proximité, même si 43 % des 405 étudiants interrogés disposent d'une voiture. Les 99 étudiants qui résident dans l'agglomération lilloise mais pas à Lille même vont en cours en transports collectifs (54 %) ou en voiture (40 %). Enfin, les 50 étudiants résidant en dehors de l'agglomération lilloise viennent majoritairement en voiture (53 %) et en train (10 %).

Les étudiants tendent à habiter non loin de l'université. Par suite, ils sont finalement plus enclins à utiliser les modes de déplacement alternatifs à la voiture

2.3 L'université, « une carte à jouer » dans les politiques de déplacement

Équipement public de taille, l'université pourrait être un levier fort dans les politiques de déplacements d'une agglomération : visiblement aujourd'hui faiblement prise en compte, elle apparaît encore comme « une carte à jouer » et ce, à divers titres.

2.3.1 Une faible prise en compte des pôles universitaires dans les PDU, malgré l'efficacité connue du levier stationnement

La prise en compte de l'université dans les politiques de déplacement se traduit presque exclusivement par une desserte du site par un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et/ou la mise en place d'une tarification étudiante. Si cet aspect est bien pris en compte, c'est à peu près le seul.

En effet, les Plans de Déplacements Urbains s'intéressent rarement de manière ciblée aux déplacements vers un pôle universitaire. De même, les capacités de stationnement des sites universitaires sont rarement (voire jamais) abordées dans les diagnostics de stationnement des PDU : le levier stationnement n'est pas considéré comme un levier pour inciter les étudiants, enseignants et employés à opter pour un autre mode que la voiture particulière.

Pourtant, les disponibilités de stationnement jouent comme déterminant majeur du choix modal pour les trajets domicile-travail et domicile-études [Orfeuill, Rennes, 1997]¹². Concrètement, alors que 75 % des actifs qui disposent d'une place de stationnement hors voirie utilisent leur voiture pour aller travailler, ils ne sont plus que 34 % s'ils n'ont pas de place hors ou sur voirie sur leur lieu de travail¹³.

Les PDU se soucient des pôles universitaires quant à leur desserte par les transports publics

¹¹ Rapport d'études réalisé par des étudiants de l'ISA (Université Catholique) dans le cadre du diagnostic micro PDU, sur les modalités de déplacements des étudiants (2003)

¹² Orfeuill,JP, Rennes G. (1997), « les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée ». Revue RTS n°57 octobre-décembre 1997 pp 21-35

¹³ Les travaux réalisés à partir de l'enquête nationale transports réalisée par l'Insee et l'Inrets en 93-94 et l'étude réalisée en 1995 par le Certu et l'EPFL

Par contre les espaces de stationnement pour les usagers de l'université ne sont jamais versés au débat

D'aucuns considèrent que la variable explicative quand au choix modal pour les déplacements domicile-travail est d'origine culturelle. Une étude comparative¹⁴ entre la Suisse et la France a clairement démenti cette explication : les citoyens suisses ne sont pas plus vertueux ou plus disciplinés que les Français par rapport à l'usage de la voiture si on leur garantit un stationnement au lieu de travail : l'élément déterminant est bien l'offre de stationnement à destination.

Pourtant, on sait aujourd'hui que disposer d'un stationnement sur le lieu de travail constitue une incitation forte à l'usage de la voiture même si la desserte par d'autres modes est performante

Part modale de l'automobile en fonction des conditions du stationnement au lieu de travail

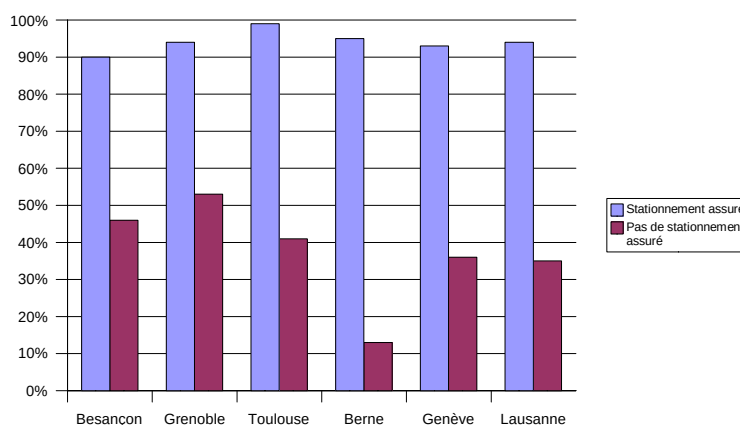


Illustration 10: L'offre de stationnement est déterminante pour expliquer l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail (source : les citoyens face à l'automobilité Certu-Ademe-Utp juin 1998)

Une réduction du nombre d'emplacements de stationnement sur les campus universitaires pourrait donc bien inciter à un meilleur usage des transports collectifs.

Concrètement, les espaces de stationnement dans ou à proximité de l'université ne sont pas sciemment réduits dans l'objectif affiché de favoriser le report modal

Si sur les sites universitaires étudiés, les capacités de stationnement sont parfois revues à la baisse, c'est rarement dans l'optique d'influer sur les modes de déplacements. Cette réduction procède souvent plutôt d'une réaffectation de l'espace : construction de nouveaux bâtiments, aménagement de l'espace public.

C'est le cas par exemple à l'université Lyon II « Berges du Rhône ». Les places sur les bas ports, largement utilisées par les usagers de l'université ont été supprimées et réaménagées en promenade paysagère et des nouveaux parcs en ouvrages ont été ouverts ou sont en cours de construction.

¹⁴ « Les citoyens face à l'automobilité » (CERTU-ADEME-UTP/juin 1998 PAGE 76)



Illustration 11: Les berges du Rhône avant réaménagement, une offre de stationnement publique largement utilisée par les usagers de l'université (Source : Cete de Lyon)



Illustration 12: Les berges du Rhône réaménagées : le stationnement est supprimé au profit d'une promenade paysagère (source : Certu)

À Lyon, la suppression des places sur les bas ports était liée à la création d'une promenade paysagère. Ce n'est que par ricochet que ce réaménagement a pu peser sur les choix modaux des étudiants et enseignants

L'enjeu dans le cas d'espèce n'a pas été pas de mettre en cohérence les capacités de stationnement avec la politique de déplacements, mais bien de réaménager l'espace public; ce n'est que par ricochet que la réduction de la capacité de parking contribue à favoriser l'usage du tramway.

L'occasion était propice pour réfléchir à l'accessibilité globale à l'université autrement qu'en voiture, ce qui n'a pas été le cas. Le tramway passe près de l'université et seuls des arceaux à vélos ont été installés sur la voirie devant l'université, à l'initiative de la municipalité. Depuis, l'offre de vélos en libre service autour des facultés est venue compléter le dispositif.

À Lille, l'extension de la faculté s'est faite sur des emprises auparavant dédiées au stationnement. Là aussi c'est par ricochet que la restructuration des bâtiments remet en question la place de la voiture



Illustration 13: Universités des « Berges du Rhône » (Lyon II) : le vélo ne bénéficie pas de parking dans l'enceinte de l'université (source : Cete de Lyon)

Pour les universités de périphérie, le stationnement est abordé de façon totalement déconnecté par rapport à la desserte en transports publics



Illustration 14: Des arceaux à vélos ont été installés par la municipalité sur la voirie (source : Cete de Lyon)

À la Faculté catholique de Lille, une augmentation de la capacité d'accueil des bâtiments d'enseignement s'est faite sur l'espace non bâti, souvent des parkings en raison de la rareté de l'espace public. C'était une occasion, comme à Lyon de repenser l'accès au site universitaire.

Finalement, l'extension de la faculté a consisté à créer un parking à vélos d'une centaine de places, plus pour économiser l'espace universitaire que pour favoriser l'usage du vélo.

À la différence des universités de centre ville, les campus de périphérie présentent de vastes emprises dédiées au stationnement. Aussi, lorsque des places de stationnement sont supprimées – réaménagement d’une voirie, extension d’un bâtiment – l’effet est souvent de reporter plus loin le stationnement des usagers de l’université mais non, comme en centre ville, de réduire le nombre de places.

Là encore, toute intervention sur les capacités de stationnement se fait sans lien avec la politique de transports. Les sites universitaires de périphérie ont fait l’objet d’investissements lourds en transports collectifs (métro/tramway/lignes à haut niveau de service) par la collectivité locale. Pour leur part, les gestionnaires universitaires sont attachés à ce que leur équipement soit desservi du mieux possible en passant par toute la palette des modes de transports : l’accessibilité au site n’en sera ainsi que meilleure. Mais ces choix collectifs ont rarement été accompagnés d’une politique de stationnement visant à réduire en contrepartie les facilités d’accès en voiture. Ainsi, les parkings du site de la Porte-des-Alpes (Lyon II à Bron) longent la ligne de tramway, à Villeneuve d’Ascq (Lille I, Cité Scientifique), les parkings se logent jusqu’en dessous du passage du métro et à Dijon, l’arrivée du tramway (envisagée dans le PDU) pose la question du devenir des étendues de parkings, en tout cas de leur localisation par rapport aux transports collectifs.

En centre ville, les actions sur le stationnement conduisent à des suppressions de places, sur les campus de périphérie, les zones de stationnement sont reportées plus loin

2.3.2 Une répartition des compétences qui ne joue pas favorablement

Juridiquement la gestion de l’espace universitaire, et donc les questions de stationnement, relèvent des dirigeants universitaires. Les échanges avec les autorités de la ville ou agglomération en charge des déplacements ne sont pas naturels. Mais, selon l’implantation de l’université dans la ville, l’intensité des échanges entre ces deux acteurs est à géométrie variable.

2.3.2.1 L’indépendance juridique de l’université

Les universités sont des Établissements Publics d’Enseignement Supérieur de l’État. Celui-ci met à disposition des conseils d’administration des universités, un domaine public « affecté au service public de l’enseignement supérieur », selon les termes de la jurisprudence¹⁵.

Dans le cadre de cette mise à disposition, les responsables universitaires exercent les droits et obligations du propriétaire donc la gestion du domaine public universitaire, à l’exception du droit de disposition et d’affectation des biens (art. L 762-2 du Code de l’Education). Par exemple, le domaine universitaire de la Cité scientifique à Villeneuve d’Ascq, constitue du domaine public affecté au service public de l’enseignement supérieur : les voies de desserte internes ainsi que les parkings sont donc gérés par les responsables universitaires. La ville de Villeneuve d’Ascq n’intervient pas sur le domaine public de l’université. En revanche, la Communauté urbaine de Lille intervient sur le domaine public universitaire puisqu’elle possède et gère la voie principale de rocade du campus et quelques grands parkings situés en périphérie du campus.

Juridiquement, la gestion du domaine public universitaire relève directement des responsables de l’université.

La collectivité publique n’est donc pas amenée naturellement à s’immiscer sur ce territoire

Le statut spécifique du domaine public universitaire en fait un territoire à part au sein de

¹⁵ Arrêt de la cour administrative d’appel de Nancy n° 95NC01062 (Inédit au Recueil Lebon) du 14 décembre 1995. La cour administrative de Nancy détermine que « le terrain sur lequel étaient stationnés des nomades ne peut être regardé comme une dépendance d’un domaine public routier mais n’est pas dissociable de l’ensemble des installations du domaine public de l’État affecté au service public de l’enseignement supérieur à Villeneuve d’Ascq ».

la commune. En conséquence, acteurs de la ville chargés des transports et des déplacements ne sont pas amenés à travailler naturellement avec l'université bien qu'il s'agisse d'un important générateur de flux.

Toutefois des différences fortes apparaissent selon le positionnement de l'université dans la ville.

2.3.2.2 Des universités de périphérie : plutôt un fonctionnement en « circuit fermé »

Les campus situés en périphérie des agglomérations tels l'université Lyon II « Porte-des-Alpes » à Bron et « Cité scientifique » à Villeneuve d'Ascq échangent peu avec les quartiers voisins et vivent de façon relativement fermée : les résidents des autres quartiers ne fréquentent pas le domaine universitaire et les étudiants ne vont pas dans les quartiers voisins.

Les pôles universitaires de périphérie fonctionnent de façon relativement indépendante par rapport aux quartiers avoisinants.

Ils entretiennent très peu de relation avec les autorités chargées des transports et des déplacements sauf à des moments clefs : définition du tracé d'un tramway par exemple

Dans le domaine des transports et de l'aménagement de l'espace public, la collectivité locale assure la desserte du domaine universitaire en transports collectifs mais elle est rarement invitée par l'université pour participer à l'aménagement des espaces internes du domaine public universitaire.

L'implantation d'un tramway est révélatrice des difficultés rencontrées par les collectivités locales à pénétrer sur les campus universitaires. La desserte en transport est vécue comme une aubaine par l'université, permettant d'augmenter l'accessibilité de son site. Pourtant, l'exercice de définition du tracé peut être considéré comme une sorte d'immixtion d'un tiers dans les affaires de l'université. À Lyon, la desserte de l'université « Porte des Alpes » par le tramway avait été conçue pour être proche des bâtiments. Cette solution signifiait la suppression de places de stationnement, solution difficilement acceptable pour l'université. Ces discussions sur le tracé du tramway ont fait se rencontrer des acteurs et des logiques qui s'ignoraient jusqu'alors.

2.3.2.3 Université de centre ville : des échanges quasi obligatoires

Les universités de centre ville fonctionnent de façon moins autarcique pour deux motifs. D'une part, l'université est davantage imbriquée dans le quartier que les campus excentrés et constitue un propriétaire foncier important.

D'autre part, les problèmes de stationnement se posent avec acuité et de façon récurrente. Ils conduisent à des échanges réguliers entre la ville et l'université, contrairement aux campus de périphérie : en centre ville, le domaine universitaire offre très peu de places de parking, généralement réservées aux enseignants et aux personnels administratifs. Les étudiants et usagers occasionnels n'ont pas d'autre choix que de stationner leur voiture ailleurs, généralement dans la rue. La gestion de la voirie revenant à la commune, les universités de centre-ville ont, d'une certaine manière, externalisé la gestion de leurs espaces de stationnement auprès de la collectivité locale.

Les exemples lillois et lyonnais vont en ce sens. À Lyon, avant le début des travaux de requalification, les bas-ports du Rhône servaient de parking aux usagers de l'université « Berges du Rhône ». Sur les 540 places concernées pourtant publiques, 90 % servaient pour les besoins de l'université en journée la semaine¹⁶.

À Lille, dans le quartier Vauban, l'université a sollicité la commune pour créer des parkings publics supplémentaires pour les besoins de son activité, face aux problèmes de

A contrario, l'université de centre ville est davantage imbriquée dans la vie de la cité. Elle est un interlocuteur de poids pour la ville : les difficultés de stationnement sont une préoccupation majeure pour l'un et pour l'autre.

Le stationnement est l'objet de débats entre les deux parties

¹⁶ Source : études réalisées par le Grand Lyon

saturation de la voirie; une solution étudiée a été de réhabiliter un parking en ouvrage HLM voisin, vacant depuis de nombreuses années. L'étude de faisabilité financière a montré une absence de rentabilité et le projet a finalement été abandonné. Mais l'objectif initial était de trouver une offre de stationnement supplémentaire dans le quartier face à un besoin de stationnement majoritairement « saisonnier » généré par la présence de l'université.

En conclusion, le levier stationnement à l'université pourrait jouer un rôle de premier plan dans les politiques de déplacement, notamment dans le cas des campus de périphérie. Or il n'en n'est rien. Pourtant au quotidien le stationnement est un sujet incontournable pour les gestionnaires d'université.

3. La gestion des espaces de stationnement par les universités : une obligation plus qu'un choix

De toute évidence, la question du stationnement n'est pas une priorité pour les gestionnaires d'universités.

3.1 Le stationnement ne constitue ni le cœur de métier, ni la priorité des gestionnaires du domaine universitaire

Les grands sites universitaires des années 60-70, à l'instar de l'université de Bourgogne à Dijon, de « Porte des Alpes » à Lyon/Bron, de « La Cité Scientifique » à Lille sont généralement dotés de vastes emplacements de stationnement. Or, la gestion d'une voirie et des espaces de stationnement nécessite des compétences dont ne disposent pas forcément les gestionnaires du domaine universitaire. Ils le reconnaissent d'ailleurs eux mêmes. L'absence d'échanges avec les services techniques des communes ne favorise pas le partage d'expériences en matière d'aménagement de voirie et de gestion des parkings.

Plus qu'un choix, cette absence de compétences techniques découle d'une priorité de gestion accordée à l'entretien du patrimoine bâti de l'université plutôt qu'à ses espaces extérieurs. Les contraintes budgétaires font que les gestionnaires universitaires gèrent un budget de fonctionnement tout juste suffisant pour maintenir les bâtiments en bon état : les priorités financières ne vont pas à la gestion des espaces publics, du stationnement en particulier. C'est le cas du site de la Porte des Alpes, dont les bâtiments ont aujourd'hui plus d'une trentaine d'années et ont mal vieilli. Un programme de mise en sécurité a été engagé pour remettre aux normes les bâtiments du campus, travaux de restructuration et d'entretien des locaux qui grèvent fortement le budget d'investissement et d'entretien de l'université.

Ainsi, lorsque par la force des choses, les responsables universitaires sont contraints de se pencher sur la question du stationnement, c'est essentiellement dans l'objectif de :

- s'assurer du stationnement pour les enseignants et le personnel ;

La gestion des vastes espaces de stationnement des universités de périphérie requiert des compétences techniques spécifiques que les gestionnaires d'universités ne détiennent pas forcément.

Pourtant ils sont juridiquement compétents sur cette question

Leur priorité est l'entretien du patrimoine bâti et les budgets alloués permettent tout juste de répondre à cet objectif.

La question du stationnement devient de fait, forcément subalterne

- gérer le stationnement « sauvage » des étudiants qui conduit à une saturation aux abords des bâtiments tandis que les espaces plus lointains sont désertés ;
- interdire l'accès et le stationnement aux nomades.

Finalement c'est une double logique qui éclaire les choix des gestionnaires : le stationnement est un service à préserver pour les uns (personnels de l'université) et pour les autres une demande à réguler (pour les étudiants) voire à interdire (pour les gens du voyage).

3.2 Un enjeu prioritaire : assurer un service de stationnement au personnel de l'université

Si le stationnement n'est pas un sujet prioritaire, préserver le stationnement des enseignants est cependant un véritable souci pour les gestionnaires universitaires

En tant qu'employeur, l'université considère le parking comme un service à rendre à ses employés (enseignants et personnels administratifs). Diverses raisons sont avancées, notamment l'irrégularité des horaires des enseignants, la nécessité de transporter des supports de cours. Cette position n'est pas spécifique à l'université, elle est largement partagée par l'ensemble des services publics, comme le soulignent J.P. Orfeuill et G. Rennes qui parlent de : « la générosité différentielle du secteur public et du secteur privé : en ville-centre, les employés du secteur public ont une probabilité nettement plus forte de disposer d'emplacements de stationnement que les employés du secteur privé ». [Orfeuill, Rennes, 1997].

Il existe un décalage entre d'une part, une prise de conscience de l'impact du stationnement sur les choix modaux dans le cadre des politiques publiques et d'autre part, la pratique des employeurs publics qui répugnent à mettre en cause le stationnement de leurs employés. L'université ne fait pas exception : elle cherche à préserver une offre de stationnement pour son personnel tant pour les pôles universitaires de centre ville que pour les campus de périphérie.

Ainsi, l'université des Berges du Rhône (Lyon II) a aménagé sur son domaine universitaire 90 places réservées aux employés munis d'un badge d'accès. L'université de Lyon III, toute proche, dispose également, de 75 places, véritables poches de stationnement réservées au personnel. Cependant très récemment, les places situées dans la cour d'honneur de l'université II ont été supprimées et parallèlement une démarche pour mieux prendre en compte le stationnement des personnes à mobilité réduite a été engagée.

La Faculté Catholique de Lille réserve sur son domaine universitaire, des emplacements pour le stationnement des véhicules des enseignants et des personnels administratifs. Les étudiants stationnent hors du domaine universitaire, la plupart du temps dans les rues adjacentes.

Sur les campus de périphérie, la priorité accordée au corps enseignant persiste alors même qu'il n'existe pas de déficit de l'offre de places de stationnement. Il s'agit alors de réserver les emplacements à proximité des bâtiments administratifs ou d'enseignement : l'enjeu est moins d'avoir une place (comme en centre-ville) que d'avoir « la meilleure place », c'est-à-dire la place située le plus près possible de l'entrée, celle qui nécessite le moins de marche pour gagner du temps.

À l'université de La-Porte-des-Alpes (Lyon II) un nouveau restaurant universitaire a été édifié sur l'emprise d'anciens parkings. Ce projet a suscité des résistances de la part des enseignants et personnels administratifs de l'université mais en vain. En revanche, le site

réserve une capacité de 350 places de stationnement au personnel muni d'une carte d'accès, au plus près des bâtiments. Le domaine universitaire de la Cité scientifique (Lille I) réserve également les « parkings de proximité » aux employés et enseignants.

Pour les universités de centre ville, l'enjeu est de conserver un certain nombre de places réservées pour les enseignants.

Sur les campus de périphérie, l'enjeu est de préserver l'accès aux meilleures places



Illustration 15: Cité Scientifique (Lille I), parking réservé aux enseignants et employés par un système de bornes escamotables dans le sol (source : Cete Nord-Picardie)



Illustration 16: Des places de stationnement à l'usage exclusif des personnels (Source : Cete Nord-Picardie)

L'université de Bourgogne (Dijon) n'échappe pas à la règle implicite : des parkings sont réservés aux employés et enseignants, près de l'entrée des bâtiments.

La priorité de traitement accordée aux employés n'est pas spécifique à l'université mais à bon nombre de services publics. Toute remise en cause est mal vécue



Illustration 17: Université de Bourgogne (Dijon), parking réservé au personnel avec contrôle d'accès (source : Cete de Lyon)

La priorité accordée au stationnement des personnels par rapport aux étudiants met en évidence l'idée d'un service à rendre aux salariés. Cette approche se trouve confirmée au plan juridique.

La cour administrative d'appel de Paris, dans un arrêt du 27 avril 1999¹⁷, admet qu'un conseil d'administration d'université puisse :

- instaurer une tarification du stationnement sur son domaine public propre ;
- exclure de la tarification du stationnement, les employés de l'université.

En l'occurrence, le conseil d'administration de l'université de Paris IX Dauphine, avait établi une « carte de parking » vendue 1 000 francs hors taxe. Le conseil d'administration avait exonéré le personnel de l'université du paiement de la carte.

En fixant le tarif de la carte de parking à 1 000 F « *sauf pour le personnel* », le conseil d'administration avait, selon la cour d'appel, « *implicitement mais nécessairement, accordé aux agents de l'université, la gratuité de l'utilisation des parcs de stationnement de l'établissement* ». La cour administrative d'appel a estimé que cette mesure ne constitue « *qu'une simple facilité accordée par un employeur à ses salariés dans le cadre de leur travail* ».

Le stationnement préservé des enseignants s'apparente à un avantage acquis et toute remise en cause paraît très difficile pour l'employeur universitaire.

¹⁷ Arrêt de la Cour administrative d'appel de Paris N° 97PA00311 (publié au Recueil Lebon) du 27 avril 1999

3.3 Réguler le stationnement anarchique des étudiants et empêcher le stationnement des nomades

La problématique du stationnement des étudiants et des nomades ne se pose pas dans les mêmes termes aux gestionnaires d'université de centre ville et de périphérie.

L'ampleur de la demande de stationnement étudiant nécessite toujours une régulation

3.3.1 En centre ville, faire face aux plaintes des riverains

Les universités de centre ville aux capacités de stationnement inexistantes ou insuffisantes sont confrontées au stationnement massif des étudiants dans les rues aux abords de l'université. L'université externalise d'une certaine façon, la gestion du stationnement généré par son activité auprès des services de voirie de la commune. Le stationnement sauvage devient alors la « bagarre quotidienne » des gestionnaires de la voirie communale. Les voitures des étudiants rendent difficile le stationnement des autres usagers du quartier (résidents, visiteurs, etc). Les universités « ignorent » le problème jusqu'à ce que la pression vienne de « l'extérieur » : les riverains du quartier interpellent généralement la commune pour qu'elle fasse pression sur les autorités universitaires. Les relations entre services techniques de la ville et gestionnaires de l'université deviennent alors nécessaires, dans la mesure où le conflit d'usage se situe sur la voirie publique et non pas sur le domaine public propre de l'université.

En centre ville, les plaintes des riverains amènent gestionnaires de l'université et décideurs municipaux à rechercher des solutions communes face à une voirie saturée par le stationnement étudiant. Le conflit d'usage est manifeste. Il découle de la rareté de l'espace public

Par exemple, à Lille, la mairie de quartier de la Faculté Catholique (implantée dans un secteur résidentiel) est confrontée à de nombreuses plaintes des riverains de l'université, concernant des problèmes de stationnement et d'accès aux bâtiments. En réponse au conflit d'usage de la voirie dans le quartier, une solution envisagée a été de réhabiliter un parking souterrain d'un immeuble HLM du quartier, pour en mutualiser l'usage avec les tiers du quartier. Cette solution a finalement été abandonnée par la Ville, après une étude de faisabilité financière peu engageante. Les problèmes de stationnement du quartier sont également à l'origine d'une démarche de diagnostic de « micro-PDU », dont une conclusion est la nécessité de repenser l'organisation du stationnement à l'échelle du quartier. La démarche est actuellement en cours.

3.3.2 Sur les campus de périphérie, l'usage des espaces de stationnement existants est mal réparti

Malgré des capacités de stationnement généreuses, voire supérieures aux besoins réels, la disponibilité de places ne signifie pas pour autant, l'absence de problèmes de gestion du stationnement pour les gestionnaires. Ils ont à faire face à deux problèmes : saturation et stationnement anarchique aux abords des bâtiments et espaces lointains délaissés, générant un sentiment d'insécurité. Aux abords des bâtiments, comme pour les universités de centre ville, le conflit d'usage existe mais il découle moins de la rareté de l'espace que de l'implantation du parking près des bâtiments (recherche de proximité).

Sur les campus de périphérie, le problème n'est plus la rareté des places de stationnement mais la façon dont elles sont utilisées

À Villeneuve d'Ascq, l'université de Lille II « Pont de Bois » dispose d'un domaine universitaire vaste et doté de parkings importants. Les étudiants avaient pris l'habitude de

stationner sur les parkings d'une résidence HLM voisine de l'accès aux bâtiments universitaires. Le parking des logements HLM a finalement été privatisé de manière à le réserver aux seuls locataires HLM.

L'usage fait des espaces de stationnement est fortement déséquilibré : saturation et stationnement sauvage aux abords des bâtiments et sous occupation des espaces éloignés

Sur le campus de la Doua à Villeurbanne, une enquête de stationnement avait été réalisée en 1993-1994. Elle témoigne d'une utilisation non optimisée des parkings universitaires. L'étude évalue à 6 200 le nombre de places de stationnement (dont 200 sont du stationnement sauvage), soit un ratio d'une place de stationnement pour trois étudiants. Le taux d'occupation moyen s'élève à 77 % aux heures de pointe de l'université, plusieurs secteurs dépassant les 90 %. Le taux de rotation est faible (1,65 entre 7 h et 19 h) et la durée moyenne de stationnement importante (3 h 40). L'étude conclut que « le stationnement à l'intérieur du campus, pourtant considéré comme saturé par les utilisateurs, présente en fait une certaine réserve de capacité. Mais la meilleure utilisation de cette offre impose des aménagements pour rendre certains parkings plus « lisibles », et l'acceptation, par les utilisateurs de recourir à des emplacements excentrés par rapport à leur destination exacte».

Les conclusions d'autres études, réalisées sur les campus de Dijon et de Lille I (Cité scientifique) convergent : une saturation des espaces de proximité des bâtiments et une sous-occupation de certains parkings plus éloignés. Des comptages effectués sur le site de la Cité Scientifique ont permis de recenser 3 000 voitures pour une capacité totale de 6 000 places de stationnement ! En outre, le stationnement illicite sur les sites universitaires peut représenter entre 20 à 25 % du stationnement [Dupuy, et alii, 1992] .

Les espaces de stationnement éloignés des bâtiments sont souvent peu engageants et génèrent un sentiment d'insécurité



*Illustration 18: Université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), de nombreux véhicules en stationnement près des bâtiments
(Source : Cete de Lyon)*



Ces vastes espaces inoccupés sont en particulier convoités par les gens du voyage

Illustration 19: Université de Bourgogne (Dijon), des parkings vides loin des bâtiments (Source : Cete de Lyon)

À l'inverse, les espaces de stationnement éloignés des bâtiments sont délaissés car jugés moins pratiques par les usagers de l'université qui évoquent souvent la peur de la dégradation des véhicules pour justifier le choix d'une place de stationnement à proximité des bâtiments. Le sentiment d'insécurité est probablement accentué par l'aspect délaissé du site, l'absence d'entretien des parkings et des liaisons piétonnes aux bâtiments. C'est alors tout l'enjeu de la lisibilité des cheminements entre les parkings et les bâtiments, condition d'usage des parkings et de la qualité de l'aménagement de ces vastes espaces qui induisent une perception positive ou négative des parkings.



Illustration 20: Cité Scientifique (Lille I), l'aspect de délaissement des parkings incite peu à leur usage (source : Cete Nord-Picardie)

Par ailleurs, les gestionnaires d'université sont fortement préoccupés par le stationnement des gens du voyage. Les vastes parkings de l'université, non occupés quatre mois dans l'année, et les espaces de stationnement délaissés et loin des bâtiments constituent un terrain de prédilection pour les gens du voyage ou les fervents des rodéos automobiles. C'est pourquoi les gestionnaires d'université font en sorte que les campus ne soient pas accessibles pour d'autres stationnements que celui de ses usagers.

3.4 Une gestion au coup par coup et des aménagements « défensifs » pour délimiter des territoires

Réserver des espaces, interdire certains accès, lutter contre le stationnement anarchique, délimiter des territoires sont les préoccupations essentielles des gestionnaires

Presque partout, la même façon de faire : plots, chicanes, barrières...

Pour protéger le stationnement réservé à son personnel et dans le même temps, réguler le stationnement des étudiants et interdire le stationnement nomade, les responsables universitaires adoptent une politique défensive, marquée par des interventions au coup par coup, au fur et à mesure que des problèmes se posent.

Concrètement, les dispositifs et aménagements mis en oeuvre visent à marquer le territoire et à l'interdire à tout usager étranger à l'activité de l'université.



Illustration 21: Cité scientifique (Lille I), un panneau défensif qui marque les limites de territoire « parking réservé aux titulaires d'un badge » (source : Cete Nord-Picardie)



Illustration 22: Cité scientifique Lille I, des aménagements à caractère défensif (source : Cete Nord-Picardie)

Les trois campus de périphérie étudiés (Dijon, Lille et Lyon) ont mis en place des dispositifs de protection pour interdire l'accès aux caravanes ainsi qu'à l'ensemble des véhicules le week-end, en soirée, en dehors des périodes d'activité universitaire.

Sur le site de la Porte-des-Alpes (Lyon II), l'université réserve les espaces de stationnement aux seuls usagers de l'université et dissuade le stationnement des véhicules des nomades par des aménagements spécifiques réalisés ces dernières années : restriction du nombre des accès aux parkings, privatisation du parking par l'installation de portiques et de barrières aux entrées et mise en place de bordures en béton tout autour.



Illustration 23: Des aménagements à usage architectural et défensif - université de Bourgogne (source : Cete de Lyon)

L'ensemble vise à « créer un sentiment d'espace privé » par un marquage du territoire et une gestion privative : il est désormais possible de fermer ce parking le soir et le week-end. Des panneaux indiquent les horaires d'ouverture du parking, de 6 h 30 à 21 h 30.

Cependant ces interventions au coup par coup ne permettent pas des aménagements homogènes et représentent un coût financier non négligeable

Un projet complémentaire est actuellement à l'étude : il consiste à équiper le grand parking d'un dispositif de vidéo-surveillance dont la vocation est dissuasive (simple système d'enregistrement). Le point de vue des responsables universitaires est que l'ensemble des efforts consentis pour entretenir ces espaces de stationnement contribue à « marquer une présence institutionnelle forte » et participe à leur sécurisation.

Sur le site de Dijon-Montmuzard, des fosses ont été creusées pour protéger le site propre des bus et éviter que les voitures ne circulent et ne stationnent.



Illustration 24: Université de Bourgogne (Dijon), des fosses empêchent les voitures de circuler et de stationner (source : Cete de Lyon)

À Lille, la démarche est identique : des aménagements à caractère défensif côtoient des aménagements protégeant le stationnement du personnel universitaire.

Ces cas ne sont pas des cas à part : André Sauvage [*In Dubet et alii*, 1994] évoque « qu'à Bordeaux comme à Marseille, on cherche à se protéger des gitans ». Les dégradations de voitures sur les parkings incitent les responsables universitaires à renforcer le filtrage des intrus du voisinage en posant des barrières. Il cite l'exemple de la cité Allende, où une barrière en fil de fer a été déroulée autour de l'enceinte du campus, en particulier pour protéger le parking du personnel.

Les gestionnaires du domaine universitaire interviennent donc ponctuellement, hors de toute démarche globale et cette gestion au coup par coup s'avère préjudiciable en termes esthétiques comme économiques :

- l'absence de gestion d'ensemble nuit à l'image du territoire avec des aménagements à caractère défensif : plots, barrières, rochers, fossés, etc.
- cumulés, ces aménagements au coup par coup coûtent cher, même s'ils sont difficiles à chiffrer. La gestion du stationnement ne fait pas l'objet d'une analyse spécifique par les gestionnaires universitaires, les coûts étant éclatés dans plusieurs postes budgétaires différents.

3.5 La difficulté de mettre en place un contrôle du stationnement

Un autre dispositif pourrait permettre de réguler le stationnement sur les campus, à l'image de ce que pratiquent les villes pour le stationnement sur voirie : une réglementation du stationnement assortie d'une politique de contrôle. En effet, l'expérience des communes en matière de contrôle du stationnement montre l'impact d'une politique régulière de contrôle sur la baisse du stationnement illicite, à l'inverse d'une politique ponctuelle et irrégulière qui n'a que peu d'impacts.

Juridiquement, l'université est compétente pour assurer la gestion et le contrôle du domaine public qui lui est affecté. Mais en pratique, la mise en oeuvre est difficile car cela nécessite un savoir-faire et des moyens en personnels dont ne disposent pas toujours les gestionnaires du domaine universitaire.

L'édiction d'une réglementation du stationnement assortie d'une politique de contrôle, à l'image de la gestion du stationnement sur voirie par les villes, est une autre alternative



Illustration 25: La signalisation interdisant le stationnement le long d'une zone résidentielle n'est pas respectée
(source : Cete de Lyon)

Les gestionnaires de la Cité scientifique (Lille I)¹⁸ sont conscients de l'importance d'une politique de contrôle régulière mais la mise en application est délicate car c'est une action impopulaire. L'action doit être régulière pour être efficace or les universités n'ont pas forcément les moyens d'une politique de contrôle volontariste et pérenne. Pourtant, les responsables du domaine universitaire de la Cité scientifique (Lille I) envisagent de plus en plus sérieusement de mettre en place une politique de contrôle pour réguler le stationnement sauvage. Outre les problèmes de dégradation des espaces verts, le stationnement sauvage pose surtout des problèmes de sécurité, les accès réservés aux véhicules de secours étant fréquemment obstrués par des voitures. L'Université a pris contact, à plusieurs reprises, avec la Police nationale, pour organiser les modalités d'un contrôle sur le site universitaire. La réglementation de la voirie par une signalisation adaptée est le préalable nécessaire à l'intervention des forces de police, préalable pas toujours vérifié

Sa mise en place concrète dans les universités se heurte à des questions de savoir faire, d'acceptabilité et de pérennité

¹⁸ Rappel : Le domaine universitaire de la Cité scientifique à Villeneuve d'Ascq, constitue du domaine public affecté au service public de l'enseignement supérieur; il représente une superficie de 110 hectares. Les voies de desserte interne ainsi que les parkings appartiennent au domaine public universitaire et sont donc gérés par les responsables universitaires. La ville de Villeneuve d'Ascq n'intervient pas sur le domaine public de l'Université. En revanche, la Communauté urbaine de Lille intervient sur le domaine public universitaire puisqu'elle possède et gère la voie principale de rocade du campus et quelques grands parkings situés en périphérie du campus.

et qui entraîne alors un refus d'intervention. La mise en place d'une réglementation de la voirie conditionne la possibilité pour l'université de mener ensuite une politique de contrôle du stationnement gênant.

4. Quelques préconisations et pistes d'expérimentations

4.1 Mieux connaître le stationnement pour mieux en comprendre le fonctionnement

Améliorer la gestion du stationnement sur les campus suppose avant tout de mieux connaître les usages et la teneur de la demande de stationnement

Définir une politique de gestion du stationnement nécessite de disposer au préalable d'une bonne connaissance du fonctionnement existant. Pour dresser un point de vue objectif et aider à la décision, il est nécessaire de réaliser des enquêtes de terrain d'une part et des enquêtes ménages déplacements d'autre part. Elles sont complémentaires.

Les enquêtes de terrain, en particulier l'enquête d'occupation sont les plus fréquemment utilisées pour cerner une situation de stationnement sur un secteur donné. La démarche consiste à localiser les emplacements de stationnement et à dénombrer les voitures en stationnement licite et celles en stationnement illicite pour déterminer le taux d'occupation de l'offre de stationnement et analyser le stationnement « anarchique ». En procédant à des relevés à plusieurs heures de la journée, on détermine le taux de rotation des véhicules en stationnement (enquête de rotation).¹⁹



Illustration 26: A priori une situation de stationnement saturée (Université de Bourgogne) mais à quantifier objectivement par des enquêtes (source : Cete de Lyon)

¹⁹ Les enquêtes de stationnement - Guide méthodologique , Certu, 116 pages, octobre 2000

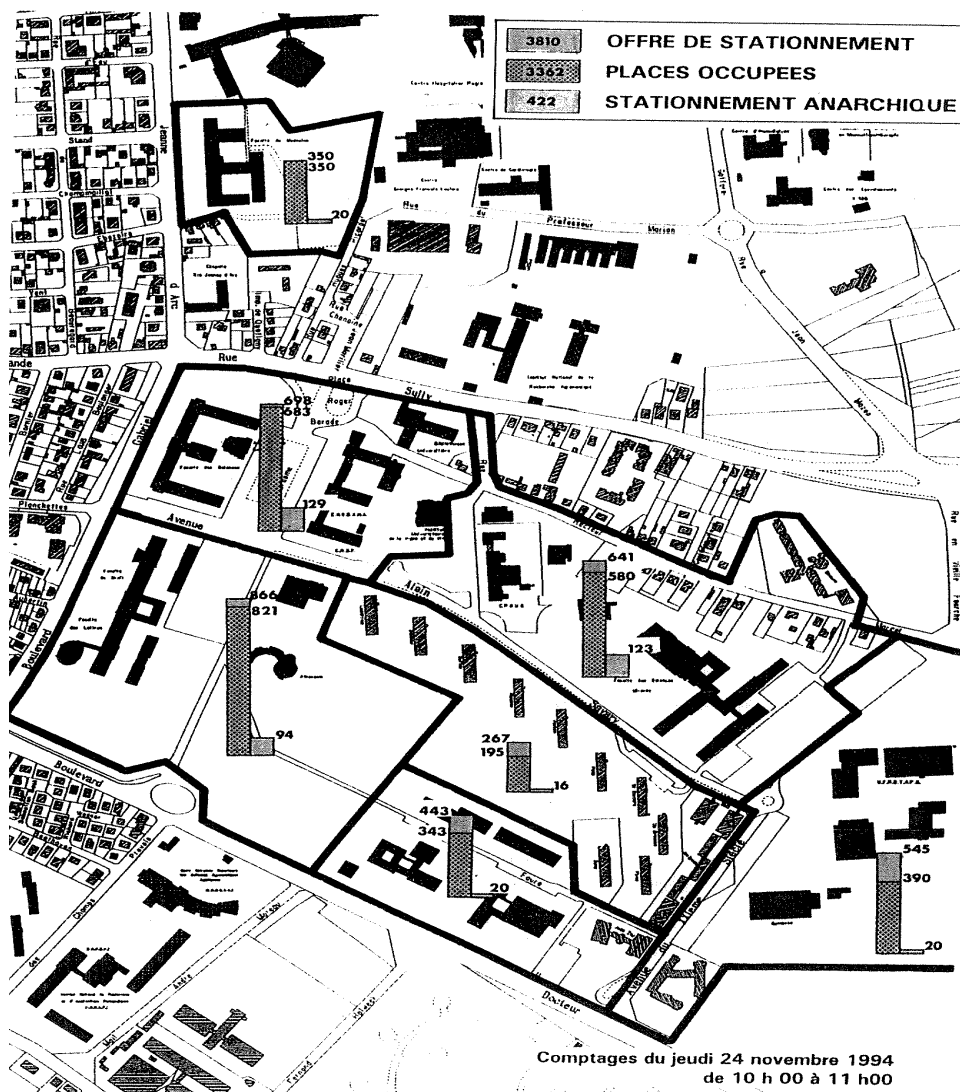


Illustration 27: Université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), exemple d'une enquête de stationnement sur voirie

Les enquêtes d'occupation permettent donc de dresser un état des lieux objectif. Cependant, elles ne peuvent qu'être ponctuelles et ne permettent pas d'avoir une visibilité d'ensemble des déplacements. Le plus souvent, elles sont menées à l'occasion d'un projet plus large comme à Dijon où la démarche d'aménagement d'ensemble du site universitaire a intégré, dans le cadre du diagnostic préalable, un état des lieux sur le stationnement. Celui-ci a mis en évidence une mauvaise utilisation de l'offre de stationnement car les usagers recherchent un emplacement au plus proche des bâtiments, parfois en stationnement non autorisé.

Les enquêtes ménages-déplacements, lorsqu'elles existent, peuvent procurer des informations utiles aux gestionnaires de l'université sur le stationnement. Elles permettent de connaître les pratiques de déplacements de personnes sur une agglomération, une commune ou des zones infra-communales. Appliquées à l'université les données des

Pour cela deux outils complémentaires : les enquêtes ménages déplacements pour connaître les tendances de mobilité des étudiants et enseignants.

Les enquêtes de terrain dédiées au stationnement permettent de chiffrer le taux d'occupation, de stationnement illicite voire de rotation

enquêtes ménages déplacements permettent de caractériser les tendances de mobilité des usagers de l'université. Elles constituent un complément utile aux enquêtes de terrain qui interviennent dans un deuxième temps. Dans la pratique, cet outil est faiblement utilisé, à quelques exceptions près. La Communauté urbaine de Lille a ainsi exploité les données de l'enquête ménages déplacements pour mettre en évidence les pratiques modales et de stationnement des étudiants/employés du campus de la Cité scientifique (Lille I – Villeneuve d'Ascq).

4.2 Promouvoir des démarches partenariales

L'engagement d'un travail partenarial avec la collectivité est un mode de faire efficace.

Il permet de décroiser les questions de stationnement et de transports publics traitées encore trop souvent de manière déconnectée

Le degré de prise en compte par les universités du stationnement comme levier du choix modal dépend de leur niveau de sensibilisation aux politiques de déplacements urbains et de leur pratique de travail en commun avec les collectivités locales.

L'aménagement d'un quartier, la mise en place d'une infrastructure de transport sont autant d'occasions pour l'université, d'être acteur et partenaire de la collectivité locale comme le suggèrent les exemples lillois, lyonnais et dijonnais.

Dans l'agglomération lilloise, le Plan de Déplacements Urbains a été décliné à l'échelle de quartiers. Cette démarche, appelée « micro-PDU », procure l'occasion de réunir les acteurs locaux - élus, techniciens, habitants, entreprises ou établissements publics - autour d'une réflexion commune. Dans le « micro-PDU » sur le quartier Vauban-Esquermes, le diagnostic des déplacements effectué sur le quartier²⁰ a intégré un état des lieux de l'offre de stationnement. Les responsables de l'université catholique ont vite compris l'intérêt de participer activement au comité de pilotage du « micro-PDU ». L'université a ainsi pu acquérir une certaine culture des déplacements, en maîtriser les mécanismes et mieux comprendre les politiques de transport menées par la collectivité locale. Aujourd'hui, l'université constitue un partenaire averti de la ville de Lille en matière de politique de déplacements et de stationnement. Collectivité locale et université peuvent ainsi mener des actions conjointes en veillant à une cohérence d'ensemble du dispositif global de déplacements au cœur du quartier, tout en restant garants de leurs intérêts propres.

En 2005, l'Université catholique a initié une démarche de Plan de Déplacements d'Université. Dès la phase de diagnostic, elle a associé de nombreux acteurs locaux dans le cadre du comité de pilotage de son PDE, dont la Communauté urbaine de Lille, la Ville de Lille mais également l'exploitant de transports en commun (Transpole), l'Ademe, etc.

Un diagnostic a été mené à cette occasion et a mis en évidence l'impact du stationnement dans le choix du mode de déplacement.

L'ensemble des informations relatives au Plan de Déplacements de l'Université est consultable sur le site internet à l'adresse suivante : <http://www.icl-lille.fr/pdu>

²⁰ diagnostic « micro-PDU » du quartier Vauban-Esquermes, réalisé par SORELI-ISLA, KINERGOS, BURDESE Architecte, pour le compte de Lille Métropole Communauté Urbaine (2003)



Illustration 28: Une démarche de « micro PDU » a été l'occasion pour les responsables de la Faculté catholique de réfléchir aux enjeux du stationnement et des déplacements - Lille quartier Vauban (source : Cete Nord-Picardie)

Dans l'agglomération lyonnaise, les réflexions menées dans le cadre du plan de déplacements urbains à partir de 1997 ont procuré l'occasion d'une première démarche partenariale entre les collectivités locales et les universités, autour du projet de deux lignes de tramway desservant les sites universitaires. Le tracé des lignes de tramway a surtout été discuté lorsqu'il traversait le territoire propre de l'université. Ce fut le cas de l'université de la Porte-des-Alpes (Lyon II), où les objectifs respectifs de l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) et de l'université n'ont convergé qu'après de nombreuses négociations. De son point de vue d'organisateur de transports, l'AOTU proposait que la ligne du tramway passe au plus près des bâtiments pour garantir une desserte de proximité. La contrepartie d'un tracé proche des bâtiments était la suppression d'un nombre significatif de places de stationnement, ce que n'acceptait pas l'université. Collectivité locale et université ont finalement réussi à se rejoindre autour d'une communauté d'intérêts, les responsables de l'université acceptant finalement que la condition de proximité fût la contrepartie d'une qualité de desserte par le tramway. Aujourd'hui, les responsables de l'université Lyon II reconnaissent volontiers que les discussions menées à l'occasion du tracé du tramway ont fait évoluer leur propre conception de l'espace universitaire, en particulier de l'aménagement paysager du campus. En bouleversant l'organisation des espaces, le tracé du tramway a finalement déclenché l'occasion de mener un travail de requalification des espaces verts et de relocalisation des parkings.

Discussion autour d'un projet de transports collectifs, démarche de type « micro PDU » ou aménagement de l'université comme vitrine d'entrée de villes...autant d'occasions d'enrichir les compétences des responsables universitaires et de prendre en compte leurs préoccupations

Dans l'agglomération dijonnaise, le déclencheur a été la volonté de la ville d'aménager son entrée de ville. Le site universitaire, excentré à l'origine, a été rattrapé par l'urbanisation et constitue aujourd'hui une porte d'entrée de la ville. L'enjeu pour la collectivité, était de mettre en valeur ce territoire porteur de symboles forts : une entrée de ville et un site à forte valeur ajoutée. La démarche de diagnostic d'aménagement initiée par la collectivité locale a associé l'université dans la réflexion amont sur les espaces et les conditions de desserte du site. Ce travail en partenariat a permis aux acteurs d'établir un réseau technique et de partager une approche commune de la gestion des espaces publics, des aires de stationnement et des conditions de déplacement sur le quartier.

4.3 Définir le statut des espaces publics et en organiser la gestion

Les vastes espaces sur les campus sont utilisés de façon déséquilibrée. Rétablir un meilleur équilibre dans l'usage de ces espaces passe en premier lieu par une vision globale de ceux-ci

L'élaboration d'un schéma d'aménagement d'ensemble des espaces universitaires peut constituer un travail utile pour définir le statut des espaces, y compris ceux affectés au stationnement. Disposer d'un schéma de référence des espaces universitaires peut permettre d'organiser la gestion du territoire universitaire :

- mettre en place une signalétique continue et cohérente des parkings, guider les piétons et cyclistes sur des cheminements adaptés, orienter les usagers des transports collectifs, guider les transports de livraison de marchandises et les services de secours ;
- définir des aménagements harmonieux et adaptés aux fonctions des espaces : traitement qualitatif des espaces verts, des cheminements piétonniers, des bandes cyclables, des parkings ;
- définir le statut des espaces pour permettre de réglementer leur usage : en particulier, le contrôle du stationnement sauvage par les forces de police ne peut s'effectuer qu'après que le stationnement ait été réglementé et que la signalisation afférente ait été mise en place.

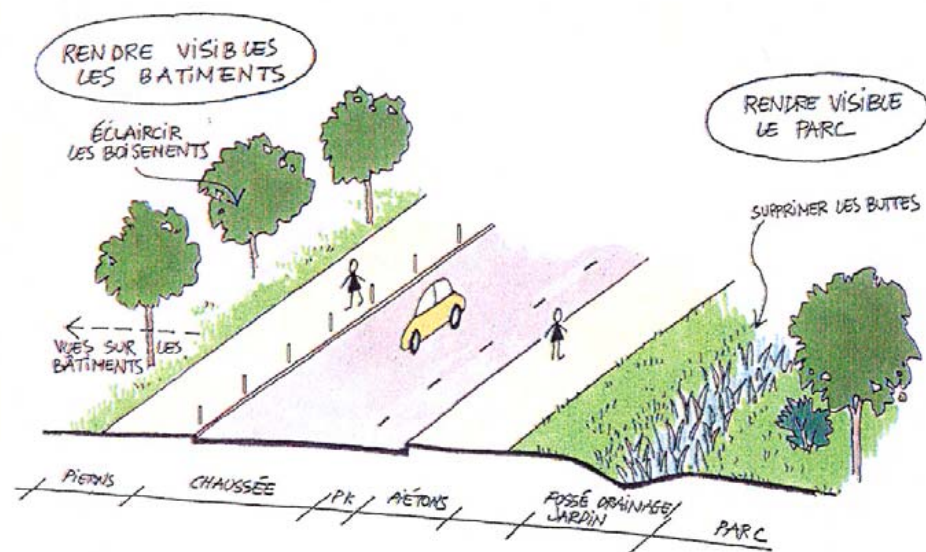


Illustration 29: Exemple de réflexion sur les statuts des espaces universitaires : « plan de référence » de la Cité Scientifique de Lille I (source : Agence d'urbanisme de Lille)

Une démarche d'aménagement de la Cité scientifique (Lille I) a été initiée par la Communauté urbaine de Lille, en partenariat avec l'université et la Ville de Villeneuve d'Ascq. Le diagnostic préalable a été confié à l'agence d'urbanisme. Il met en évidence l'absence de gestion globale des espaces universitaires, engendrée par une absence de politique d'aménagement d'ensemble du campus. En particulier, l'absence de lisibilité globale du système de circulation au sein du campus – multiplication des parcours piétonniers, absence de signalisation et de hiérarchisation des circulations – incite les

automobilistes à rechercher une place au plus près des bâtiments et à délaisser certains emplacements de stationnement pourtant peu éloignés (moins de 3 à 4 min à pied). La faible utilisation des grands parkings « extérieurs » est également liée à une mauvaise image et à une faible qualité de service (inconfort et absence de lisibilité des cheminements piétonniers depuis ces parkings).

La réflexion d'ensemble a débouché sur l'élaboration d'un « plan de référence » dans lequel les espaces de stationnement sont repensés dans un cadre global. Ce document est utile aux gestionnaires de l'espace universitaire pour sortir des interventions défensives et au coup par coup, faute de référence plus globale.

L'université de La Porte-des-Alpes (Lyon II) a pris la dimension de l'impact visuel de ses espaces publics lors de la réflexion sur le tracé du tramway. L'arrivée du tramway a entraîné un bouleversement du statut des espaces disponibles, en particulier des aires de stationnement à proximité des bâtiments. La remise en cause des espaces publics a été l'occasion d'entreprendre des actions d'aménagement pour les requalifier : définir leur statut (espaces verts, de circulation, de stationnement, etc) et concevoir les aménagements. Le grand parking a fait l'objet d'une attention particulière, visant à modifier l'image de *no man's land*.

À Dijon, l'université de Bourgogne s'est engagée sur le même type de démarche : le traitement des espaces paysagers a pris une part importante dans l'objectif de requalification du site universitaire.

Plan d'aménagement d'ensemble, lisibilité des cheminements piétons, qualité globale des aménagements sont autant d'éléments pour mieux équilibrer le stationnement sur l'ensemble du campus



Illustration 30: Université de Bourgogne (Dijon) : le soin apporté aux aménagements constitue un enjeu pour l'entrée de la ville (Source : Cete de Lyon)

Le traitement des aires de stationnement est intégré dans le plan d'aménagement d'ensemble du site. Une conception harmonieuse et un programme d'entretien régulier des espaces verts, des parkings et de leurs liaisons avec les bâtiments changerait probablement leur image et donc leur usage. Cela induit un coût financier supplémentaire pour un budget d'entretien déjà très contraint. Mais il serait intéressant de chiffrer le budget annuel affecté aux aménagements ponctuels contre le stationnement sauvage et de

protection des parkings pour mesurer le poids financier que l'université consent de fait, à la gestion des espaces universitaires.



Illustration 31: Université de Bourgogne (Dijon) : des chemins piétonniers lisibles à partir des parkings vers les bâtiments (Source : Cete de Lyon)

4.4 Le levier économique comme régulateur du stationnement

Une place de stationnement assurée, alors qu'il s'agit d'une denrée rare - notamment pour les universités de centre ville - s'apparente à une subvention cachée de la part de l'employeur

L'absence d'intervention des autorités universitaires dans la gestion de places de stationnement induit des stratégies individuelles : les premiers arrivés occupent les places disponibles et ceux qui arrivent plus tardivement se garent où ils peuvent, souvent de façon anarchique.

Des économistes prônent les vertus de la régulation économique pour optimiser l'usage du stationnement en situation de rareté des emplacements mais cette approche ne permet pas de résoudre toutes les situations.

Appréhender le stationnement comme doté d'une valeur monétaire renvoie immédiatement à la question de la mise à disposition gratuite d'une place réservée sur le lieu d'étude ou de travail. Pour les économistes, la gratuité du stationnement en zone urbaine dense représente une « subvention cachée » de l'employeur à ses employés [Darbéra, 2003]²¹. Cette subvention indirecte apparaît nettement lorsque ceux qui n'en bénéficient pas, paient leur stationnement. Cela peut arriver lorsque le quartier d'implantation de l'université est situé en zone de stationnement payant. C'était le cas de l'université Lyon II (Les Berges du Rhône) jusqu'à récemment et ce qui risque d'arriver à moyen terme pour l'université de Lille I (Vauban-Esquermes).

²¹ Darbera, Richard, (2003). « la gestion des choix de déplacements domicile-travail du personnel au niveau des entreprises : un point de vue économique ». In Gérer les déplacements du personnel : un nouveau rôle pour l'entreprise. Rapport de la table ronde 121, OCDE-CEMT, pp237-251.

« On ne recourt que rarement en France à la régulation économique, qui consiste soit à faire payer des amendes pour le stationnement illicite interne, soit à vendre des permis de stationner en même temps que l'on perçoit les droits d'inscription des étudiants [...] . C'est donc, en règle générale, le personnel de l'université qui bénéficie de ces premières formes rudimentaires de régulation, en se voyant réserver des places de stationnement » remarquent Gabriel Dupuy et François Germinet²².

Richard Darbéra défend également l'idée d'une régulation par l'économie des places de stationnement sur les lieux de travail et d'étude [Darbéra, 2003]. Il cite l'exemple de l'université de Sheffield, située en proche banlieue de la ville, qui a rendu payant l'accès à ses parkings avec une tarification différente selon trois catégories d'usagers : les employés, les étudiants, les visiteurs.

L'approche économique permet d'envisager d'externaliser la gestion du stationnement. Le stationnement est alors considéré comme un service à fournir, l'usager acceptant de payer une redevance en contrepartie du service rendu. L'université de Bordeaux II Victor Segalieu dispose de deux sites, dont l'un est en centre-ville et qui ne dispose pas de places de stationnement (Site Victoire). Un contrat a été négocié entre l'université et le gestionnaire d'un parking souterrain : l'université rembourse la moitié de l'abonnement pour le personnel qui paie 44 euros par mois pour stationner dans ce parking. Les étudiants bénéficient d'un tarif réduit proposé par le gestionnaire de 9 euros par mois [SARECO, 2002].

Sur le site de la Faculté Catholique de Lille, certaines écoles ont choisi de déléguer la gestion de leurs parkings à une Société Civile Immobilière (SCI) créée à cet effet, d'autres continuent à les gérer en régie. Il n'existe pas de stratégie globale de gestion du stationnement à l'échelle de l'ensemble universitaire. Les structures qui ont confié la gestion de leurs emplacements de stationnement à la SCI estiment que la gestion des places de stationnement demande une compétence particulière, qui ne fait pas partie de leur métier de base : « *mon métier, c'est la gestion de l'enseignement, je délègue la gestion des parkings* ». Lorsqu'elles sont déléguées au gestionnaire, les places font l'objet d'une tarification (très diverse selon les sites).

À Nantes, une expérimentation a été conduite sur le campus universitaire du Tertre. Situé à 4,5 km du centre ville, le campus présente les caractéristiques d'une université des années 60 avec un urbanisme assez dispersé, des réserves foncières importantes et une desserte par le tramway et des lignes de bus. Au début des années 2000, le campus comptait 2 000 places de stationnement en aérien. Des travaux d'aménagement de l'espace public réalisés en 2002 ont entraîné la suppression de 300 places de stationnement. Dans le cadre du contrat de plan État-Région, une densification importante de ce pôle universitaire a été engagée avec la construction de près de quelques 16 000 m² de bâtiments. Ce développement de l'université et les premiers travaux sur le site ont conduit à poser de manière centrale la question du stationnement, les constructions nouvelles faisant passer les capacités de stationnement de 1 700 à 1 000 places. Un état des lieux du stationnement a été effectué sur l'initiative des responsables de l'université et de la communauté urbaine de Nantes, suivi de propositions. La construction d'un parking de 130 places en bordure du campus a été réalisée en 2005, sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine de Nantes. Il est également envisagé de construire à terme un parking en silo de 400-500 places. Ces nouveaux parkings ne compenseront pas totalement les suppressions de places en cours et à venir. À terme, le campus devrait disposer de 1 400 places.

Le paiement du stationnement par son bénéficiaire est une forme de régulation qui pourrait s'envisager

Ce type de mesure a cours d'ores et déjà à l'étranger.

Timidement certaines universités françaises se lancent dans cette voie

²² G. Dupuis, F. Germinet, p.3-4 Les auteurs indiquent que c'est néanmoins le cas sur le campus de Strasbourg.

La régulation économique est utilisée puisque le stationnement dans le nouveau parking de 130 places est payant (tarif horaire : 0,20 € - forfait 20 h / mois en journée pour titulaire de carte Transport Campus : 6 €). Cette politique tarifaire vise à agir sur le stationnement pour favoriser le report modal. L'enjeu est d'inciter les étudiants à privilégier les transports collectifs de manière habituelle tout en intégrant le fait, qu'ils peuvent être amenés à faire usage de leur voiture de manière occasionnelle. A ce jour, ces formules d'abonnement ne sont pas massivement utilisées. Cette même politique tarifaire du stationnement est également envisagée pour le futur silo de 400-500 places (non programmé à ce jour). Il reste qu'il serait intéressant de pouvoir gérer globalement le stationnement sur le campus et d'instaurer un contrôle d'accès sur les stationnements aériens situés sur l'espace public. Ce contrôle existe en partie aujourd'hui, mais il reste environ 750 places en accès libre. De plus, les voies publiques autour du campus subissent une très forte pression du stationnement.

4.5 Favoriser des approches globales : plans de déplacements d'université et centrales de mobilité

En tant qu'employeur l'université a la possibilité de se lancer dans des Plans de Déplacement d'Administration pour favoriser le report modal de son personnel vers d'autres modes que la voiture

La prise en compte des déplacements et du stationnement par l'université est un moyen d'augmenter l'accessibilité au site tout en optimisant l'usage de l'espace universitaire. La loi Solidarité Renouvellement Urbain (13 décembre 2000) incite les entreprises et administrations à intégrer davantage les déplacements dans leurs organisations. Elle incite en particulier à la mise en place de Plans de déplacements d'entreprise (PDE). L'université constitue un pôle générateur de flux qui se prête particulièrement à une démarche de management de la mobilité. En Grande-Bretagne ou en Belgique, les universités ont fait partie des établissements publics qui ont les premiers expérimenté des démarches de PDE. L'université de Trent est souvent citée en exemple : 25 000 agents et étudiants se déplacent dans le périmètre du Grand Nottingham. Un plan de déplacements d'université est élaboré en 1997 pour rechercher une optimisation des déplacements pour l'université d'un point de vue environnemental, social mais aussi économique. Le plan permet à l'université de répartir les économies réalisées sur les déplacements au profit des agents qui n'ont pas accès à l'automobile. En Espagne, l'université de Barcelone et en Suède, l'université de Karlstad ont également mis en place des plans de déplacements.

En France, les démarches de plans de déplacements sont encore balbutiantes. Quelques universités ont commencé à mettre en place des actions pour améliorer l'offre de transport ou optimiser l'usage de la voiture par la gestion du stationnement et par des services de co-voiturage.

À Grenoble, par exemple, l'accès en voiture au campus constituait une préoccupation pour l'université de Saint-Martin d'Hères. Le diagnostic était le même que pour les universités de Dijon, de Lille ou de Lyon : la nécessité d'étendre les locaux d'enseignement conduisait à remettre en cause les espaces de parkings. Différents partenaires se sont rencontrés autour d'un objectif commun, la préservation du domaine universitaire de 180 hectares qui risquait de devenir un site de voie rapide, nœud de congestion et vaste parking automobile. Aujourd'hui plus de la moitié des étudiants viennent en tramway sur le campus. Un projet de plan local de déplacements du site est en cours pour mieux articuler le système de mobilité du campus avec les diverses transformations et extensions : de nombreux bâtiments ont été créés, des parkings ont disparu. En particulier, un travail est mené sur les cheminements piétons intra université, le stationnement des vélos, l'éclairage public. Il était également question, en 2005, de mettre en œuvre des PDE par université (U1, U2, U3, INPG, etc) à destination des professeurs, personnels administratifs et d'entretien.

À Nanterre, également, les problèmes de stationnement ont été l'élément déclencheur d'une prise de conscience collective des limites de l'accès automobile vers un site universitaire desservi par le RER et des lignes de bus. La grève des transports en commun de 1995 a été l'occasion pour les étudiants, de s'organiser autrement pour venir à l'université de Paris X par des solutions improvisées de co-voiturage. Les perturbations terminées, les étudiants ont repris leurs habitudes mais l'idée de co-voiturage est cependant restée comme une alternative à promouvoir pour réduire le nombre de voitures accédant sur le site, de manière à répondre aux problèmes de stationnement dans une logique de développement durable. Une association d'étudiants a proposé aux gestionnaires de l'université de Paris X de mettre en place un système de co-voiturage tandis que parallèlement se mettait en place une gestion plus volontariste des espaces universitaires. En 2001, l'université a fermé le campus à la circulation automobile, réservant l'accès automobile aux seuls co-voitureurs. Des barrières d'accès au site ont été installées, l'accès aux parkings intérieurs de l'université étant géré par un système de badges remis par l'association aux étudiants qui s'engageaient à co-voiturer. Le service « voiture and co » était créé. Des bilans annuels sont réalisés. En 2004, 648 étudiants sont inscrits au titre du co-voiturage, conducteurs ou passagers (les frais d'inscription sont de 5 euros/an). 238 groupes de co-voiturage sont recensés pour un taux moyen de remplissage des véhicules de 2,09. L'association « voiture and Co » estime à 106 véhicules, le potentiel de stationnement de voitures « économisé » par le service de co-voiturage soit une économie d'environ 2 650 m², « l'équivalent de plus de quatre terrains de tennis ». L'association « voiture and co » envisage de développer à l'avenir, ses activités autour d'un projet plus global, celui d'une centrale de mobilité. Suite à un appel à projets, un comité de pilotage a été mis en place. Outre l'université de Paris X et l'association « voiture and co », sont présents plusieurs partenaires publics dont l'Ademe, le conseil général, le ministère de l'Équipement et des Transports, la Délégation interministérielle à la ville, la préfecture, la RATP... Une étude de faisabilité pour une centrale de mobilité du Petit Nanterre a montré la viabilité du projet. L'objectif est de promouvoir une approche multi-modale des déplacements, en rassemblant en un même lieu, l'ensemble des informations et de l'offre de transport pour accéder au quartier du Petit Nanterre : co-voiturage, transports en commun, vélos...Ce service serait cette fois, destiné à tout usager, habitant, étudiant ou actif du quartier. Il constituerait également, l'interface de communication entre les différents opérateurs de transport.

Ce changement culturel de la part de l'employeur universitaire peine à se diffuser même si certaines universités pionnières se sont penchées sur la question

Bibliographie

- Appel à idées du PAN 1991 sur l'université et la ville
- Belay K., Guillaume P., (1990), « Le logements des étudiants lyonnais en avril 1990 », sous la direction de J.H. Chauchat, université Lyon 2, Association pour la Promotion du Logement Etudiant.
- Burdèse Anne-Marie, « l'étudiant, le quartier populaire: les illusions de la mixité »
- Castets Bernard, (1998), « comment diminuer le recours à la voiture pour les déplacements entre le domicile et le travail ? étude de l'expérience britannique, enseignements pour les agglomérations française ».
- Costes L; (2002), « Immobilités, inégalités et management de la mobilité des étudiants en Ile de France », Paris, RATP, 85 p
- CREDOC,(1994). « Le budget des étudiants d'universités et d'IUT en 1992 », décembre 1992.
- CETE de Lyon, « Le campus de la Doua : diagnostic déplacement et propositions », octobre 1994, 38 p.
- « Les enquêtes de stationnement - guide méthodologique », Certu, octobre 2000,116 p.
- « Les citoyens face à l'automobilité » (Certu-Ademe-UTP/juin 1998, p 76)
- Darbera Richard, (2003). « la gestion des choix de déplacements domicile-travail du personnel au niveau des entreprises : un point de vue économique », in « Gérer les déplacements du personnel : un nouveau rôle pour l'entreprise », rapport de la table ronde 121, OCDE-CEMT, p 237-251.
- Dubet F., Filâtre D., Merrien F-X, Sauvage A., Vince A., (1994), « Université et Villes », Paris, Ed.l'Harmattan, Coll. Villes et entreprises, 318 p.
- Dupuy, D., Germinet, F. (1992), « Les effets de la motorisation étudiante : diagnostic et perspectives », 6e Congrès Mondial de la Recherche dans les Transports, Lyon, 7 p.
- Germinet François, (1991), « les problèmes de stationnement dans les universités ». Champs-sur-Marne, ENPC, Mémoire de fin d'études.
- Krost-Lapierre E. (1993), « Les déplacements motorisés des étudiants. Problématique du stationnement à l'université de Paris X Nanterre », maîtrise de géographie sous la direction de G. Dupuy, université Paris X Nanterre.
- Latronico Bernard, (1997), « le livre blanc du stationnement en France :la voiture juste à sa place », Paris, Parkopolis, 130 p.
- Nicolas Jean-Pierre, Pochet Pascal, Poimboeuf Hélène, (2001), « Indicateurs de mobilité durable. Application à l'agglomération de Lyon », Lyon, LET-ENPC. 120 p.
- Orfeuil, JP, Rennes, G., (1997), « les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée », revue RTS n° 57, octobre-décembre 1997, p 21-35.
- Orfeuil JP, (2003), « l'automobilisme : entre autonomie et dépendance ». in « Les Cahiers du Conseil », n° 7, MELT/DGUHC, janvier 2003, p 21-23
- SARECO, (2002), « annexe 4 : les universités et le stationnement », in « les droits négociables de stationnement pendulaire », rapport d'étude Drast/Predit n° 00-MT-70, 60 p
- Voiture and Co, (2004), « covoiturage régulier et centrale de mobilité : bilan 2003/2004 ».

Index des illustrations

Université Lyon II « Berges du Rhône » : université de la fin du XIXe, implantée traditionnellement en centre ville. Qualité architecturale des bâtiments (source : Certu)	14
Faculté Catholique à Lille en centre ville. Architecture inspirée des campus universitaires anglo-saxons (source : Cete Nord-Picardie)	15
Université de Lyon II « Porte des Alpes » à Bron, une conception typique des années 60 (source : Cete de Lyon)	16
Parti d'aménagement de la Cité Scientifique (Lille I), une organisation circulaire autour de la bibliothèque centrale et de vastes espaces (source : communauté urbaine de Lille - années soixante-dix)	17
La Cité Scientifique (Lille I), une conception empruntée aux campus américains des années 60. La bibliothèque constitue un repère central du site (source : Cete Nord-Picardie)	17
Université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), une université située aujourd'hui en entrée de ville de Dijon (source : Grand Dijon)	18
Université Lyon II « Berges du Rhône », desserte par le tramway (source : Cete de Lyon)	21
Cité Scientifique Lille I, de vastes parkings autour de la station de métro (source : Cete Nord-Picardie)	22
Université « Porte des Alpes » à Bron . Le stationnement lié à l'université : saturation ou sous utilisation, un rythme lié à l'activité universitaire (source : Cete de Lyon)	23
L'offre de stationnement est déterminante pour expliquer l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail (source : les citoyens face à l'automobilité Certu-Ademe-Utp juin 1998)	31
Les berges du Rhône avant réaménagement, une offre de stationnement publique largement utilisée par les usagers de l'université (Source : Cete de Lyon)	32
Les berges du Rhône réaménagées : le stationnement est supprimé au profit d'une promenade paysagère (source : Certu)	32
Universités des « Berges du Rhône » (Lyon II) : le vélo ne bénéficie pas de parking dans l'enceinte de l'université (source : Cete de Lyon)	33
Des arceaux à vélos ont été installés par la municipalité sur la voirie (source : Cete de Lyon)	33
Cité Scientifique (Lille I), parking réservé aux enseignants et employés par un système de bornes escamotables dans le sol (source : Cete Nord-Picardie)	38
Des places de stationnement à l'usage exclusif des personnels (Source : Cete Nord-Picardie)	38
Université de Bourgogne (Dijon), parking réservé au personnel avec contrôle d'accès (source : Cete de Lyon)	39
Université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), de nombreux véhicules en stationnement près des bâtiments (Source : Cete de Lyon)	41
Université de Bourgogne (Dijon), des parkings vides loin des bâtiments (Source : Cete de Lyon)	42

Cité Scientifique (Lille I), l'aspect de délaissement des parkings incite peu à leur usage (source : Cete Nord-Picardie)	42
Cité scientifique (Lille I), un panneau défensif qui marque les limites de territoire « parking réservé aux titulaires d'un badge » (source : Cete Nord-Picardie)	43
Cité scientifique Lille I, des aménagements à caractère défensif (source : Cete Nord-Picardie)	44
Des aménagements à usage architectural et défensif - université de Bourgogne (source : Cete de Lyon)	44
Université de Bourgogne (Dijon), des fosses empêchent les voitures de circuler et de stationner (source : Cete de Lyon)	45
La signalisation interdisant le stationnement le long d'une zone résidentielle n'est pas respectée (source : Cete de Lyon)	46
A priori une situation de stationnement saturée (Université de Bourgogne) mais à quantifier objectivement par des enquêtes (source : Cete de Lyon)	47
Université de Bourgogne (Dijon-Montmuzard), exemple d'une enquête de stationnement sur voirie	48
Une démarche de « micro PDU » a été l'occasion pour les responsables de la Faculté catholique de réfléchir aux enjeux du stationnement et des déplacements - Lille quartier Vauban (source : Cete Nord-Picardie)	50
Exemple de réflexion sur les statuts des espaces universitaires : « plan de référence » de la Cité Scientifique de Lille I (source : Agence d'urbanisme de Lille)	51
Université de Bourgogne (Dijon) : le soin apporté aux aménagements constitue un enjeu pour l'entrée de la ville (Source : Cete de Lyon)	52
Université de Bourgogne (Dijon) : des cheminements piétonniers lisibles à partir des parkings vers les bâtiments (Source : Cete de Lyon)	53

Table des matières

Introduction	8
1. La problématique explorée et la méthode d'analyse	9
1.1 Problématique explorée	9
1.2 Méthode d'analyse retenue	10
1.2.1 Des recherches bibliographiques	10
1.2.2 Cinq sites d'études et des entretiens d'acteurs	10
1.3 Les caractéristiques des domaines universitaires étudiés : des implantations, des conditions de desserte et de stationnement bien distinctes	11
1.3.1 Présentation des sites étudiés	11
1.3.2 Vers une typologie des universités étudiées	14
1.3.2.1 Des universités plutôt anciennes, implantées en centre-ville : université de Lyon II « Berges du Rhône » et université catholique de Lille « Vauban »	
1.3.2.2 Des universités de périphérie urbaine, des années 60-70 : université Lyon II « Porte des Alpes » à Bron et université de Lille I « Cité scientifique » à Villeneuve d'Ascq	
1.3.2.3 L'université de Bourgogne de Dijon-Montmuzard, située en entrée de ville	
1.3.3 Une typologie, héritée de choix historiques	19
2. L'université, un important générateur de mobilité faiblement identifié par les politiques de déplacements urbains	21
2.1 L'université, un générateur important de déplacements huit mois par an	21
2.1.1 Le parti pris d'investir dans l'offre de transports collectifs pour desservir les pôles universitaires	21
2.1.2 Mais aussi de vastes espaces de stationnement, dimensionnés pour accueillir des flux importants d'usagers	22
2.2 Usagers de l'université, des pratiques de mobilité très typées	24
2.2.1 Des pratiques distinctes des comportements moyens constatés	24
2.2.2 Étudiants et enseignants : des choix modaux très différents	24
2.2.3 Les déterminants du choix modal : le service de transport combiné au stationnement et le lieu de résidence	27
2.2.3.1 Du côté de l'usager : une comparaison du service rendu par chaque mode	
2.2.3.1.a. Les campus de périphérie : utiliser sa voiture, encore un choix possible	
2.2.3.1.b. Les universités de centre-ville : la voiture n'est pas le mode le plus « compétitif »	
2.2.3.2 Lieux de résidence des étudiants : des territoires proches de l'université propices aux modes doux	

2.3 L'université, « une carte à jouer » dans les politiques de déplacement	30
2.3.1 Une faible prise en compte des pôles universitaires dans les PDU, malgré l'efficacité connue du levier stationnement	30
2.3.2 Une répartition des compétences qui ne joue pas favorablement	34
2.3.2.1 L'indépendance juridique de l'université	
2.3.2.2 Des universités de périphérie : plutôt un fonctionnement en « circuit fermé »	
2.3.2.3 Université de centre ville : des échanges quasi obligatoires	
3. La gestion des espaces de stationnement par les universités : une obligation plus qu'un choix	36
3.1 Le stationnement ne constitue ni le cœur de métier, ni la priorité des gestionnaires du domaine universitaire	36
3.2 Un enjeu prioritaire : assurer un service de stationnement au personnel de l'université	37
3.3 Réguler le stationnement anarchique des étudiants et empêcher le stationnement des nomades	40
3.3.1 En centre ville, faire face aux plaintes des riverains	40
3.3.2 Sur les campus de périphérie, l'usage des espaces de stationnement existants est mal réparti	40
3.4 Une gestion au coup par coup et des aménagements « défensifs » pour délimiter des territoires	43
3.5 La difficulté de mettre en place un contrôle du stationnement	46
4. Quelques préconisations et pistes d'expérimentations	47
4.1 Mieux connaître le stationnement pour mieux en comprendre le fonctionnement	47
4.2 Promouvoir des démarches partenariales	49
4.3 Définir le statut des espaces publics et en organiser la gestion	51
4.4 Le levier économique comme régulateur du stationnement	53
4.5 Favoriser des approches globales : plans de déplacements d'université et centrales de mobilité	55
Bibliographie	57

© ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Impression :
Achevé d'imprimer :
Dépôt légal :
ISSN : 1263-2570
ISRN : Certu/RE--08-07--FR

Certu – bureau des ventes
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
Tel. (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet www.certu.fr

centres d'Études techniques
de l'Équipement

Lyon
25 av. F. Mitterrand
69674 Bron Cedex
téléphone: 04 72 14 30 30
télécopie: 04 71 14 30 35

Nord-Picardie
2 rue de Bruxelles
59019 Lille Cedex
téléphone: 03 20 49 60 00
télécopie: 03 20 53 15 25

centre d'Études
sur les réseaux
les transports

l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Certu

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie,
du Développement et de l'Aménagement durables,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*