

Politique de stationnement et P+R : Quelles nécessaires évolutions ?

cas de Nantes Métropole

Présentation : David Maubert, Directeur des Services de déplacements, Nantes Métropole

Réalisation : Service stationnement et ports fluviaux – Direction des services de déplacements

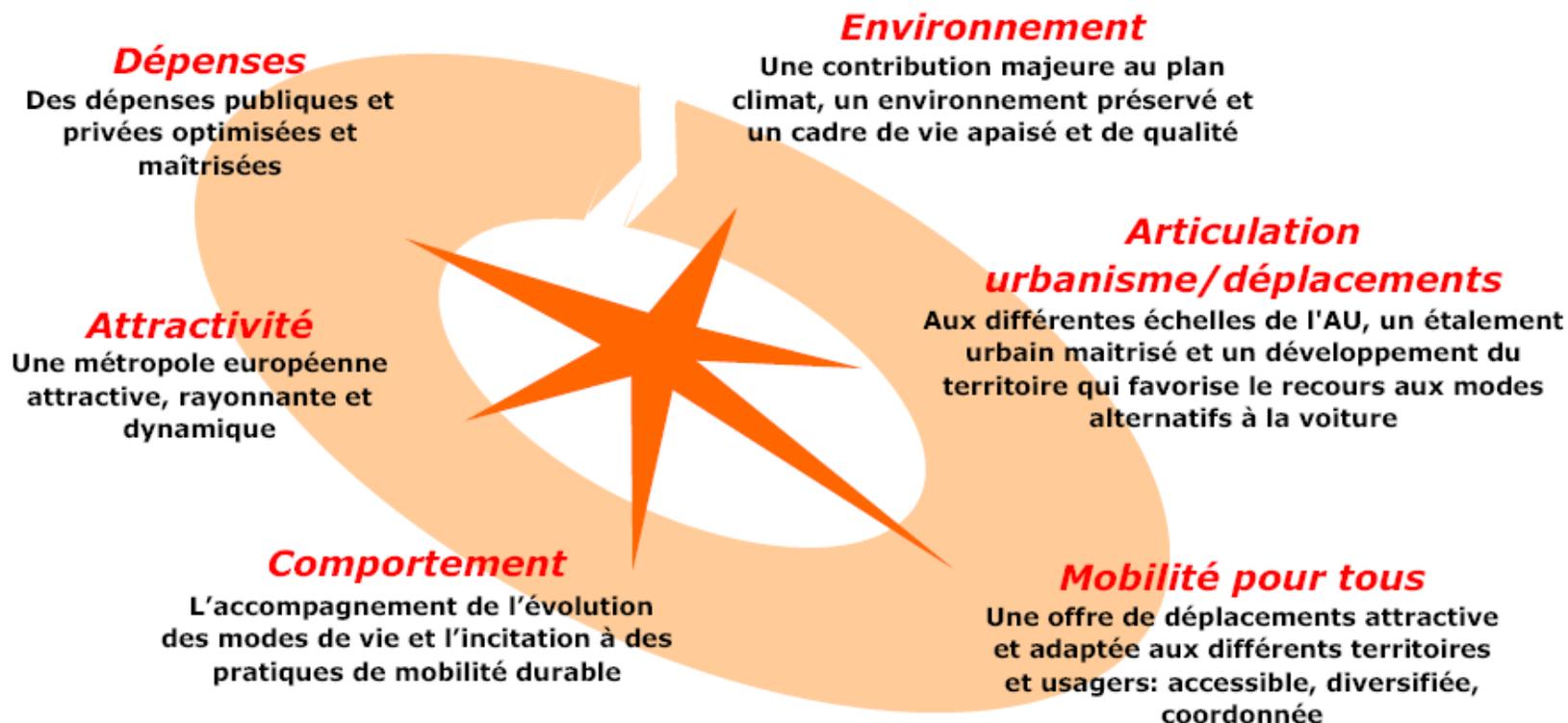
24 février 2015



Le PDU de Nantes Métropole 2015-2020

Perspectives 2030

■ Les enjeux et objectifs



« Contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire en offrant les conditions d'une mobilité durable pour tous »

Les 4 axes stratégiques du PDU 2010-2015 Perspectives 2030

Pôles de vie

1. Construire la ville des courtes distances .

Pour réduire les distances de déplacements et conforter la vie urbaine de proximité:

- conforter les pôles de vie (centres-villes, centres-bourgs, grands quartiers, secteurs de gare, des pôles d'échanges);
- favoriser la mixité fonctionnelle : habitat, emplois, services, commerces, équipements

Proximité

2. Construire un espace public de qualité

Valoriser dans les pôles de vie la qualité de l'espace public pour favoriser l'usage des modes doux de déplacements et les transports collectifs.

Liens entre pôles de vie

3. Organiser les réseaux de déplacements

Relier les différents pôles de vie par les réseaux de transports collectifs urbains, départemental et régional, les réseaux structurants de voirie et les réseaux cyclables

Comportement

4. Accompagner et inciter au changement de comportement

Accompagner le citoyen et l'inciter à adopter une pratique de mobilité durable:

- informer, sensibiliser, conseiller, encourager les nouvelles pratiques
- accompagner les évolutions des besoins de déplacements

Les grands enjeux de la politique de stationnement

■ Réguler les comportements de mobilité et participer au report modal

- L'automobiliste finance son stationnement
- Offre de stationnement relais des offres de transports

■ Accompagner la dynamique du territoire

- Équilibre financier qui permet à la collectivité d'investir et d'offrir un service de qualité et concourir à la requalification de l'espace public
- Agit sur la redistribution et le partage de l'espace public par tous

L'offre de stationnement en Parc Relais

PARCS-RELAIS

& Transports Collectifs

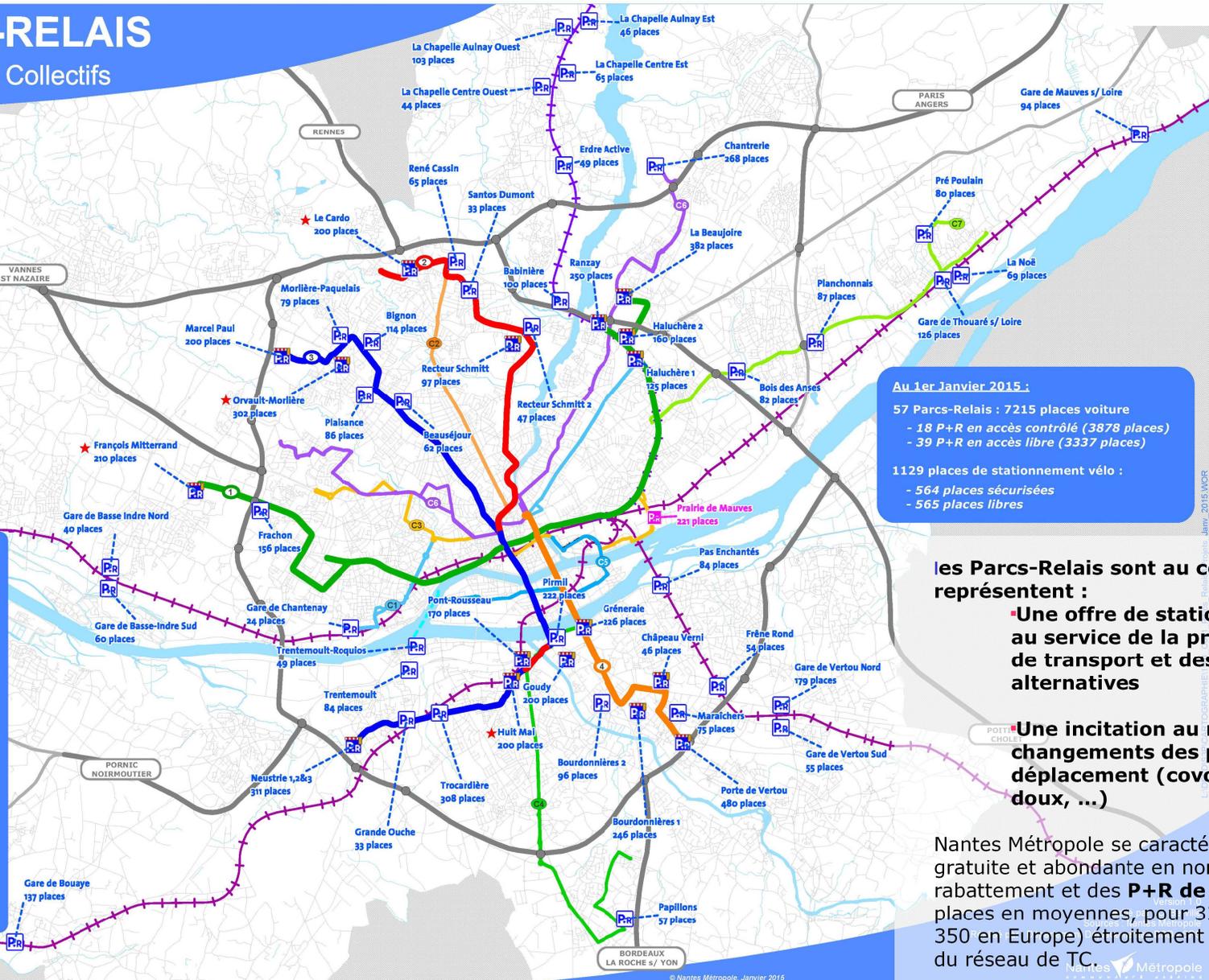


PARCS-RELAIS

-  Accès contrôlé (de 6h à 22h du lundi au samedi sur présentation d'un titre de transport)
-  P+R réservés le dimanche et du lundi au samedi entre 22h et 6h du matin
-  Accès libre
-  Projet 2015

Réseau TC

-  Ligne 1 Tramway
-  Ligne 2 Tramway
-  Ligne 3 Tramway
-  Ligne 4 Busway
-  C1 Chronobus
-  C2 Chronobus
-  C3 Chronobus
-  C4 Chronobus
-  C5 Chronobus
-  C6 Chronobus
-  C7 Chronobus
-  Navibus Loire
-  Réseau TER



Au 1er Janvier 2015 :
 57 Parcs-Relais : 7215 places voiture
 - 18 P+R en accès contrôlé (3878 places)
 - 39 P+R en accès libre (3337 places)
 1129 places de stationnement vélo :
 - 564 places sécurisées
 - 565 places libres

les Parcs-Relais sont au cœur de la mobilité et représentent :

- Une offre de stationnement gratuite au service de la promotion du réseau de transport et des mobilités alternatives
- Une incitation au report modal et aux changements des pratiques de déplacement (covoiturage, modes doux, ...)

Nantes Métropole se caractérise par une offre gratuite et abondante en nombre de places de rabattement et des **P+R de petites tailles** (145 places en moyennes, pour 320 places en France et 350 en Europe) étroitement liée au développement du réseau de TC.

Les usagers des P+R

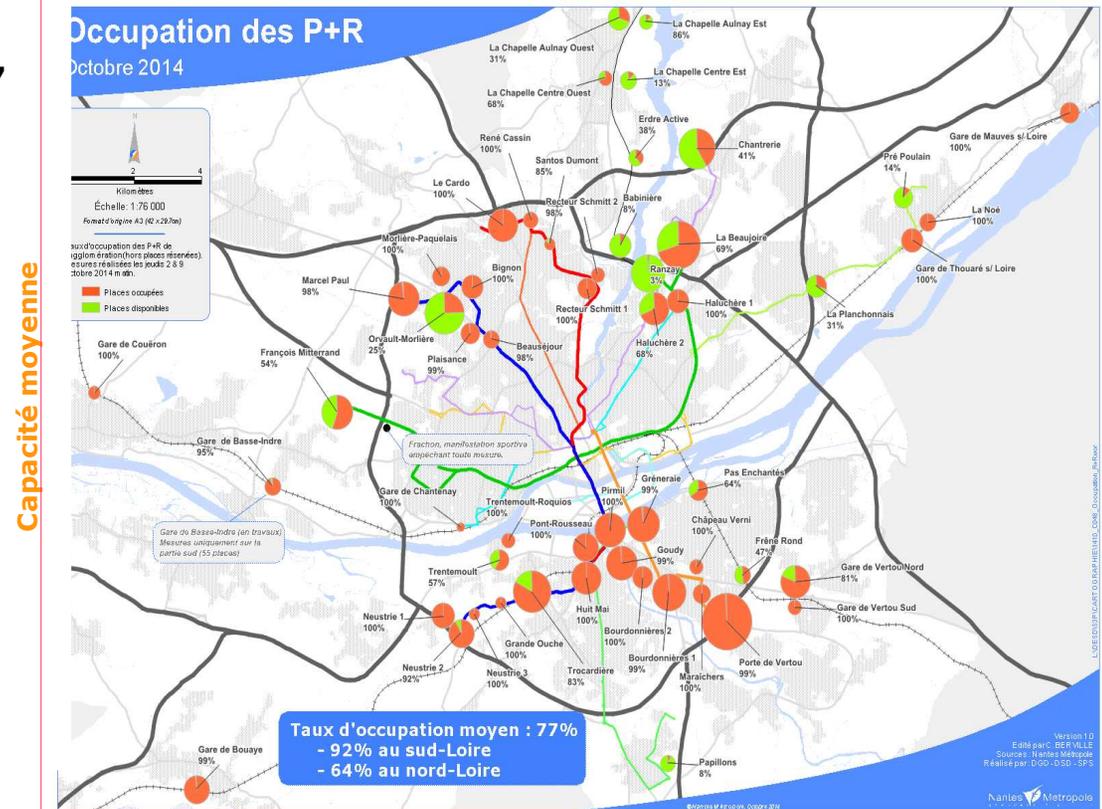
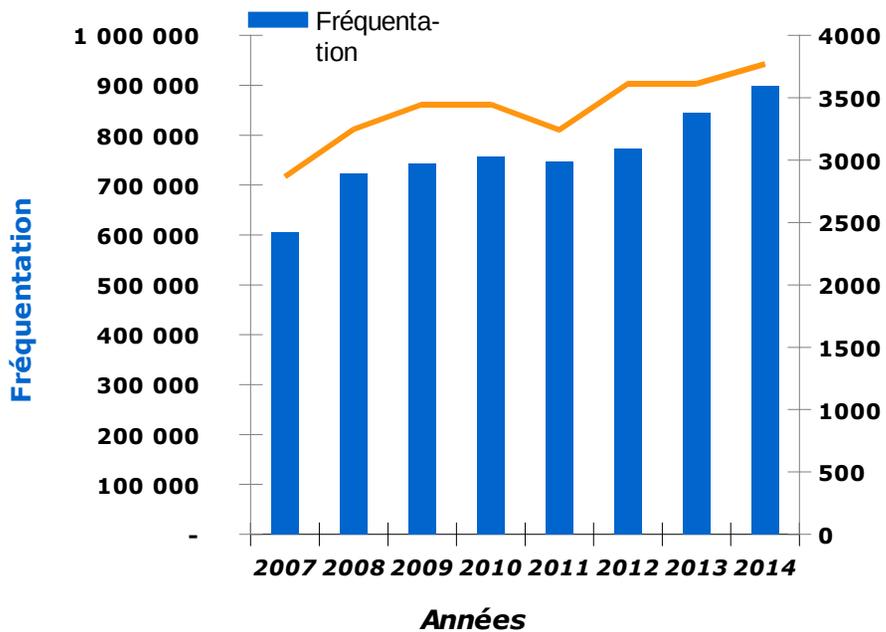
Une offre étroitement liée au développement du réseau de transport collectif

L'occupation des P+R :

- Demande et offre très forte au sud
- P+R très sollicités le long des ligne 4 et 3 sud

Taux d'occupation moyen des P+R de 80 % (stable depuis 4 ans)

PARCS-RELAIS accès contrôlé
Evolution de la fréquentation et de l'offre depuis 2007



Les usagers des P+R

- Majoritairement utilisés par des femmes
 - +60 % des usagers résident au sein de la métropole et 90 % au sein de l'aire urbaine
 - 80 % des déplacements ont le motif travail
 - +70 % des usagers utilisent les P+R quotidiennement
-

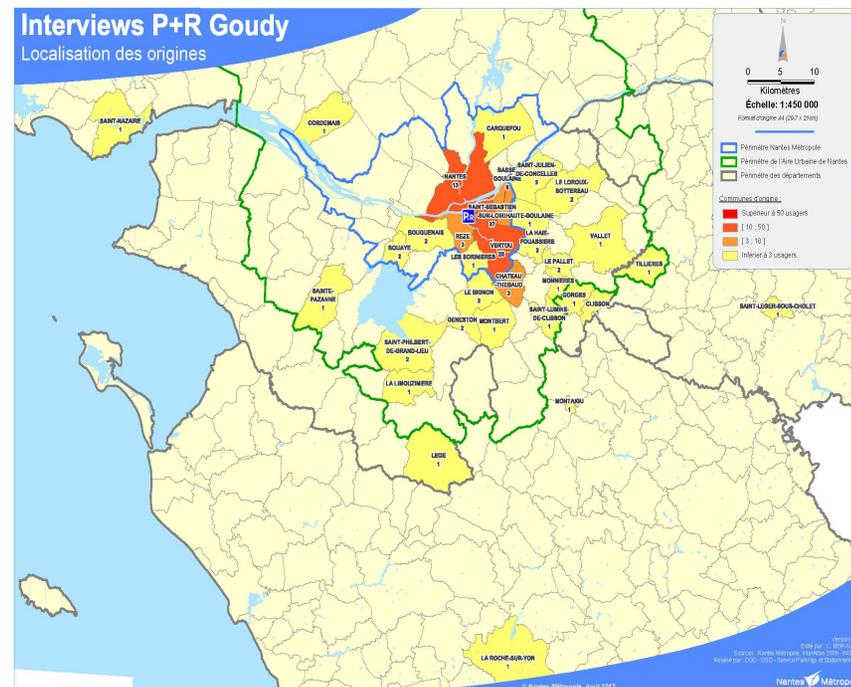
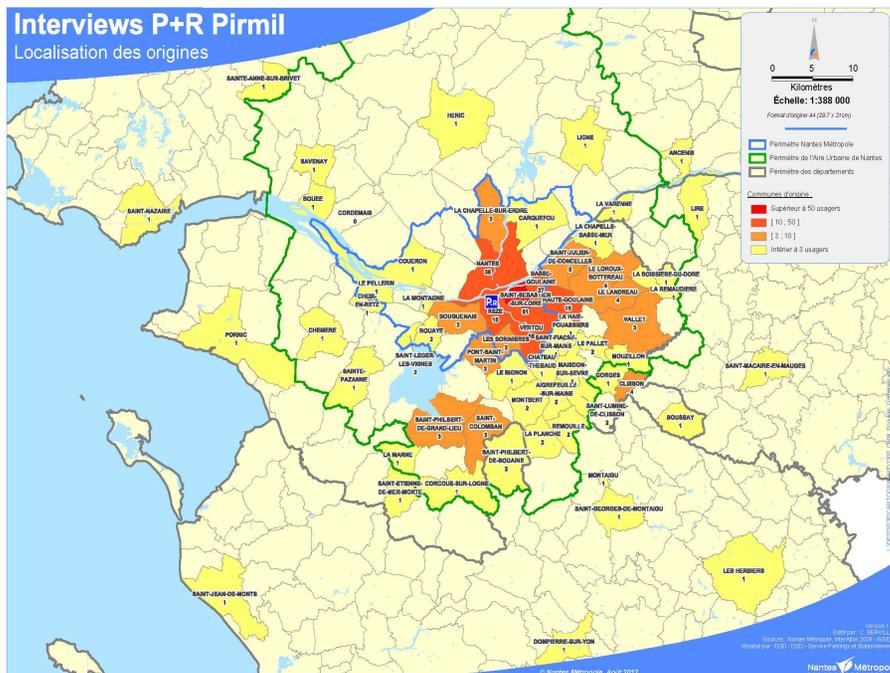
Dans les faits 3 types de P+R cohabitent :

- les P+R à usage uniquement TC
- les P+R mixte (P2R, mixte activités)
- les P+R de Gare

Les dysfonctionnements/effets pervers constatés sont :

- Le retour de déplacements automobiles de proximité (utilisation de la voiture en intra-périphérique pour rejoindre les TC structurants au détriment du réseau bus urbain)
- L'utilisation détournée des parkings par d'autres utilisateurs que ceux des TC : résidents, migrants, étudiants, ...
- Certains P+R sont aujourd'hui intégrés à des centralités en plein développement , les réseaux évoluent et la ville aussi, ce qui pose la question de l'efficacité et de la pertinence de certains sites « historiques » du rabattement nantais ...

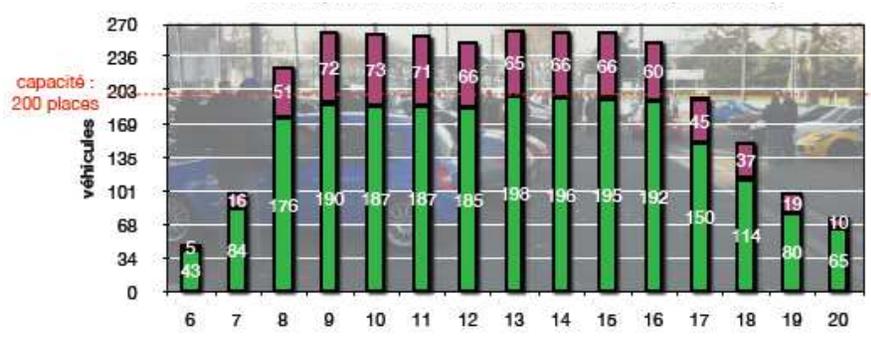
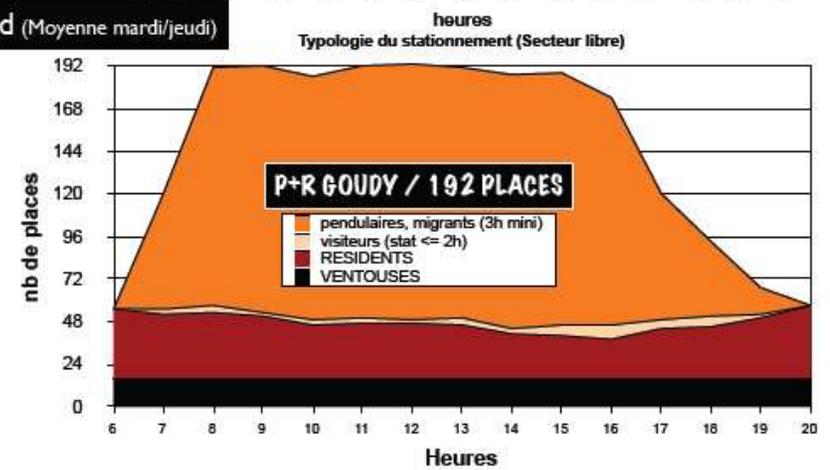
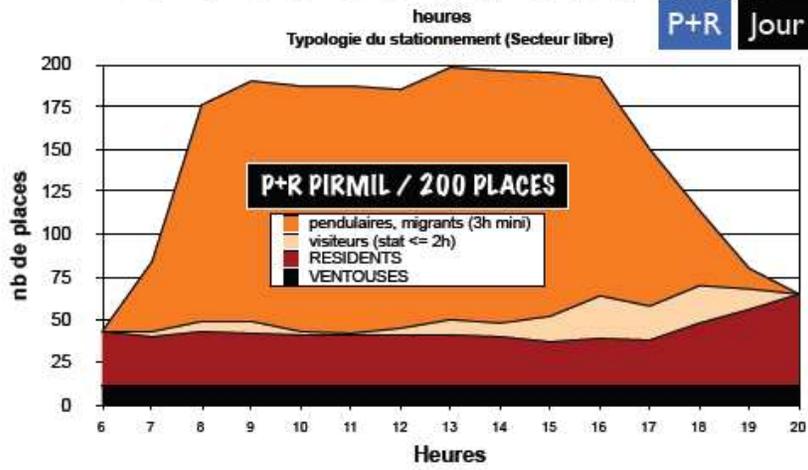
Les usagers des P+R, exemples des P+R Pirmil et Goudy



Pour l'ensemble des P+R enquêtés (2012), la destination principale avec 89% est Nantes

- Le quartier Nantes-Sud apparait ici pour 5% des usagers ayant Nantes en destination finale ce qui permet de dégager les premiers usages détournés des P+R Pirmil, Goudy et Gréneraie.
- Les destinations nantaises : Le quartier le plus représenté est le centre-ville suivis des quartiers desservis par les lignes structurantes Tramway&Busway :
 - 63% Centre-Ville
 - 12% Hauts-Pavés
 - 6% Malakoff-St Donatien
 - 6% Ile de Nantes
- A 76% les usagers enquêtés effectuaient un trajet domicile – travail, 15% un déplacement domicile - études et à 5% un déplacements domicile - autre
- 75% des personnes enquêtées ont un usage quotidien ou quasi-quotidien du P+R,
- 66,7% de l'utilisation quotidien/très régulière est le fait des déplacements vers le lieu de travail, suivi des déplacements autres (5%) et études (3%).

Les usagers des P+R, exemples des P+R Pirmil et Goudy



- Pendulaire : 65%
- Visiteurs : 6%
- Résidents : 22%
- Ventouses : 7%

- Pendulaire : 65%
- Visiteurs : 2%
- Résidents : 21%
- Ventouses : 11%

Enjeux du développement et questions associées

■ Doit-on continuer à développer les parcs-relais ?

■ Quelles zones de développement sont à privilégier ?



Porte de Vertou



F Mitterrand



Cardo

■ Les P+R doivent-ils faire l'objet d'une gestion uniforme ?

■ Quels P+R, pour quels utilisateurs ?

Quelques perspectives et chantiers à venir

- Création de p+r liés au développement de transports collectifs
- Suppression de places liées à la valorisation foncière des zones à urbaniser (projet urbain)
- Augmentation de la capacité des p+r les plus sollicités de part leur position stratégique
- Evolution de certains sites : mutualisation et/ou reconversion de certains p+r en parcs de quartier
- Rendre la carte des p+r plus lisible en limitant les sites
- Déployer les offres de service et intermodaux (ticket samedi par ex)

MERCI de votre attention !