

Politiques de stationnement et P+R* : Quelles nécessaires évolutions ?

*P+R : Parcs-relais



Le Conseil Général de Loire-Atlantique a accueilli le 24 février 2015, les participants au Mardi de l'ORT "Politiques de stationnement et P+R : Quelles nécessaires évolutions ?".

Ce mardi animé par Gilles MÉRIODEAU avait pour ambition d'évoquer, à travers un état de l'art et des témoignages, les réflexions engagées en matière de stationnement.

PROGRAMME

Les grandes tendances des politiques de stationnement menées dans les villes françaises et le cas particulier des parcs-relais

par **Emmanuel PERRIN**, Chef de projets transports-mobilité, CEREMA

Stationnement et parcs-relais de l'agglomération nantaise : bilan et prospectives

par **David MAUBERT**, Directeur des services de déplacements, Nantes Métropole

La politique de stationnement de l'agglomération lyonnaise, bilan des évolutions récentes et enjeux pour l'avenir

par **Emmanuel PERRIN**, Chef de projets transports-mobilité, CEREMA

Lila 1er, parcs-relais et covoitugare : retour d'expérience et premières réflexions

par **Yolaine HAGIMONT**, Responsable de l'unité développement du service Transports, Conseil Général de Loire-Atlantique

Marc LETOURNEUX, Chargé de mission covoiturage, Conseil Général de Loire-Atlantique

Animateur : Gilles MÉRIODEAU

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr

Février 2015

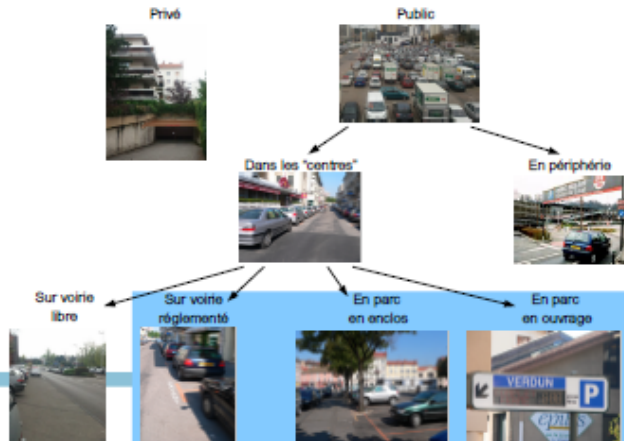
Les grandes tendances des politiques de stationnement menées dans les villes françaises et le cas particulier des parcs-relais

par Emmanuel PERRIN, Chef de projets transports-mobilité, CEREMA

Un état des lieux du stationnement montre que, de manière assez générale, la **connaissance des collectivités de l'offre de stationnement** sur leur territoire est inégale et imparfaite. Peu d'observatoires de stationnement existent, peu d'enquêtes sont réalisées. Pourtant, les politiques de stationnement menées dans les villes françaises sont des leviers stratégiques du report modal. Les enjeux liés au stationnement sont, en effet, divers : **régulation des déplacements** et la question posée de la légitimité de la voiture sur les autres modes, mais également **enjeu d'occupation de l'espace public et enjeu de dynamisme urbain**.

A certaines conditions, le stationnement permet d'apporter des **ressources financières** pour la collectivité. La loi MAPAM* a fait récemment évoluer ses compétences : le stationnement est dépenalisé, les collectivités pourront fixer le montant des amendes applicables, ces dernières devenant de nouvelles recettes pour les collectivités.

Il y a plusieurs types de stationnement...

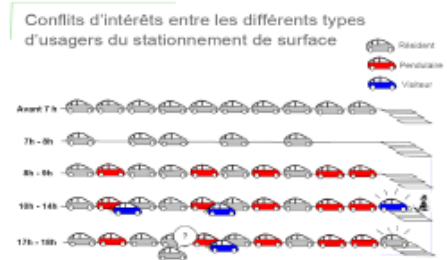


Cinq leviers sont classiquement mis en œuvre dans une politique de stationnement: l'offre, la réglementation, la surveillance, la communication et les PLU.

Le stationnement, un levier stratégique des politiques de déplacements

... qui permet d'arbitrer les conflits d'usage

Que se passe-t-il quand le stationnement n'est pas réglementé ?

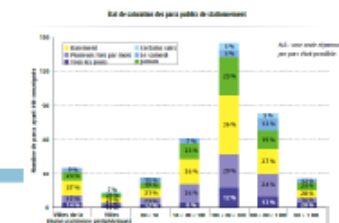
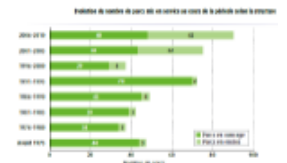


Concernant **l'offre**, cette dernière est en **constante évolution**: les collectivités suppriment significativement des places de stationnement sur voirie, mais paradoxalement, la construction des parcs augmente même si plus de la moitié des parcs sont jamais ou rarement saturés. De plus en plus de **réglementations différenciées**, par ailleurs, les usagers avec des tarifications adaptées, privilégiant très généralement sur voirie les résidents ou les professionnels. Les **"nouvelles mobilités"** telles le vélo, l'auto-partage ou les véhicules électriques sont désormais fréquemment prises en compte au même titre que certaines **technologies** comme le système de gestion de données en temps réel.

Une offre de stationnement en perpétuelle évolution

Des parcs aux prises avec des tendances contradictoires

- Les collectivités continuent à construire des parcs en ouvrage...
- ... même si plus de la moitié des parcs ne sont jamais ou rarement saturés



Les **parcs-relais** sont des équipements à part entière de l'offre de stationnement liés, plus particulièrement, à l'**intermodalité**.

Ils sont conçus comme complémentaires aux lignes de transport collectif permettant l'optimisation de leurs infrastructures et la limitation de la circulation des automobiles dans les centres urbains.

Selon l'objectif que se donne l'autorité organisatrice de transports urbains, les indicateurs de réussite seront différents et il est important de connaître les usagers de ces parcs.

Certains parcs-relais interrogent quand la plupart des usagers viennent parfois de la commune même, ou à moins de 3 km.

Des usages qui interrogent parfois



Un développement soutenu et protéiforme

Sur les réseaux interurbains

- Sous l'impulsion d'une plus grande diversité d'acteurs (AOT, autres collectivités locales, opérateurs)

Autour des TER, un engouement qui peut s'expliquer de plusieurs façons

- Une solution rapide et à moindre coût pour « valoriser l'offre TER »
- Un réflexe pour plusieurs acteurs
- Une intervention moins complexe qu'un projet d'urbanisme



Cependant, au vu de la pression foncière sur certains territoires, la localisation se fait parfois au gré des disponibilités foncières.

Les parcs-relais sont parfois en concurrence directe avec les autres possibilités d'utilisation de l'espace urbain peut-être plus stratégiques.

Les parcs-relais doivent développer l'**offre alternative à la voiture solo** notamment cycliste ou au covoiturage.

Leur accès peut être **réglementé** si nécessaire, par la tarification, la réservation ou la mise en place de conditions d'éligibilité pour ses usagers.

Les conditions de réussite d'un parc relais dépendent de sa localisation et de sa bonne accessibilité routière, en amont des zones de congestion et bénéficiant d'une desserte en transport collectif performante. Il est important que le parc-relais soit bien aménagé, sûr et peu cher.

Les parcs-relais doivent être intégrés dans les **réflexions d'urbanisme** de la collectivité le plus en amont possible et de nouveaux usages pourraient être identifiés :

- mutualisation avec d'autres parcs de stationnement ?
- stationnement des résidents des centres-villes ?

Les parcs-relais sont amenés à évoluer.

Stationnement et parcs-relais de l'agglomération nantaise : bilan et perspectives

par David MAUBERT, Directeur des services de déplacements, Nantes Métropole

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nantes Métropole 2015-2020 a pour objectif de contribuer à la dynamique du territoire et son attractivité en offrant les conditions d'une mobilité durable pour tous. Le stationnement est un objectif transversal des axes stratégiques du PDU qui sont de conforter les pôles de vie et les liens entre eux, valoriser la proximité et accompagner les changements de comportements.

Les grands enjeux de la politique de stationnement de Nantes Métropole sont de **réguler les comportements de mobilité et participer au report modal**, en offrant notamment plus de place en aérien aux modes alternatifs à la voiture solo plutôt rabattue sur des parcs, tout en assurant un équilibre financier qui permet à la collectivité d'investir. L'offre de stationnement est proposée en relais des offres de transport dans une logique de mobilité durable.



57 parcs relais gratuits existent sur l'agglomération nantaise, plutôt de petite taille couvrant le territoire au fur et à mesure du développement du réseau de transport collectif. **8 500 places** (dont 1 500 places de vélos) sont aujourd'hui à disposition des usagers. L'augmentation de la fréquentation est régulière mais ne couvre que 50% du besoin, l'autre moitié occupant les autres modes de stationnement proposés par l'agglomération.



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 change et l'inciter à adopter une pratique de mobilité durable :
- informer, sensibiliser, conseiller, encourager les nouvelles pratiques
- accompagner les évolutions des besoins de déplacements

3

En terme de fréquentation, les parcs-relais du sud de l'agglomération sont les plus sollicités en raison des difficultés de franchissement de la Loire. Les usagers des parcs-relais sont majoritairement des **femmes, résidant dans l'aire urbaine à 90%**.

Les dysfonctionnements les plus fréquemment constatés sont l'utilisation régulière par des résidents ou des étudiants, l'existence de déplacements automobiles de proximité pour rejoindre un parc-relais au détriment du réseau de transport collectif de rabattement, l'hyper-centralité de certains parcs moins efficaces pour le transport collectif et au cœur de projet urbain.

Des réflexions sont en cours pour une optimisation des parcs-relais actuels tout en continuant à accompagner le développement de l'offre future de transports collectifs. Des pistes sont également à creuser pour une mixité avec le stationnement des résidents et une augmentation de la capacité des parcs les plus stratégiques. L'évolution de LIBERTAN à l'ensemble des services de mobilité mais également pour l'accès au stationnement des parcs-relais est en cours, comme le déploiement d'offre de service complémentaire (le ticket samedi par exemple).



La politique de stationnement de l'agglomération lyonnaise, bilan des évolutions récentes et enjeux pour l'avenir

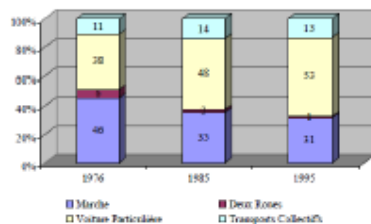
par Emmanuel PERRIN, Chef de projets transports-mobilité, CEREMA

La communauté d'agglomération de Lyon a mis en place dans les années 90 une politique volontariste de développement de l'offre de transport collectif tout en construisant des parcs-relais performants et en requalifiant les espaces publics par la construction de parking souterrains sous les principales places de l'agglomération. L'offre abondante de stationnement a entraîné pour la collectivité **une non-maîtrise de la circulation automobile** ainsi qu'**une baisse de la part modale des transports collectifs** malgré l'importance des investissements.

Un peu d'histoire récente...

Constat réalisé en 1995

- Un développement non maîtrisé de la circulation automobile
- Une baisse de l'usage des transports collectifs, malgré l'importance des investissements réalisés



Source : enquêtes sondages déplacements

Un changement de politique est intervenu dans l'agglomération lyonnaise lors de la révision du PDU en 2005 avec le développement des transports collectifs de surface, le gel de la capacité des pénétrantes routières ainsi que la limitation de l'usage de la voiture affichée politiquement de manière plus restrictive vis-à-vis des pendulaires. Les zones de stationnement payant ont été étendues (le tiers de la voirie), des tarifications préférentielles pour les résidents sont mises en oeuvre. Un périmètre a été déterminé au sein duquel l'offre de stationnement devait rester stable.

En parallèle, concernant l'offre privée, le PDU inscrivait des normes assez restrictives pour la construction de places de stationnement pour les bureaux.

Le principe de stabilité de l'offre dans l'hypercentre n'a pas été respecté : une augmentation de l'offre de stationnement en ouvrage est constatée, de manière encore plus conséquente hors du périmètre. **Une unité de contrôle du stationnement** a été créée assez rapidement suite à l'échec du premier PDU pour faire respecter la réglementation mais les effectifs n'ont pas augmenté de manière proportionnelle à l'augmentation des zones payantes.

Une offre de stationnement difficile à contenir

Principe de stabilité de l'offre publique dans l'hypercentre, mais

- Suppression d'environ 2 500 places de surface
- Réalisation de 3 100 places en ouvrage

En dehors de ce périmètre, 5 nouveaux parcs publics (2 850 places) et 6 parcs privés (6 300 places)



Des réflexions techniques sont, par ailleurs, en cours sur **la place des résidents dans la politique de stationnement**, ces derniers pouvant bénéficier de deux abonnements par foyer et occupant deux tiers du stationnement sur voirie, laissant peu de place aux autres usagers dont les visiteurs.

Des différences de fréquentation sont observées : Certains parcs-relais sont saturés avec des impacts sur les voiries connexes (stationnement sauvage) et d'autres sont utilisés à moins de 50%, souvent en raison de problèmes de localisation ou positionnés sur des lignes de transport collectif au temps de parcours trop important.

Des nouveaux principes d'actions ont commencé à être explorés : aller au-delà de l'intermodalité transport collectif-automobile et **penser au rabattement des vélos** et à leur stationnement sécurisé, rendre **payant** le parc-relais avec une garantie de place, donner la gestion des parcs-relais les plus éloignés de l'agglomération à un **syndicat mixte plus adapté**.

Lila 1er, parcs-relais et covoitugare : retour d'expérience et premières réflexions

par **Yolaine HAGIMONT**, Responsable de l'unité développement du service Transports,
Conseil Général de Loire-Atlantique

Marc LETOURNEUX, Chargé de mission covoitugare, Conseil Général de Loire-Atlantique

La ligne à haut niveau de service Lila premier mise en place en 2013 par le conseil général de Loire Atlantique est à disposition des scolaires mais également des salariés en zone péri-urbaine du nord de l'agglomération nantaise. 30 allers et retours quotidiens sont proposés avec un niveau de service garanti pendant les congés scolaires, un temps de parcours optimisé et un matériel roulant de qualité.

Aménagements de 3 parkings relais

- Bellevus
- La Belle Etoile
- Tourneuve



Moins de points d'arrêts mais une très bonne offre :

- 30 AR par jour en semaine
- Un niveau de service garanti pendant les congés scolaires
- Des véhicules confortables

⇒ Offre de stationnement qui se développera sur les futures lignes structurantes du réseau Lila



Trois parcs relais ont été créés, permettant aux usagers du réseau Lila de venir en voiture à des points d'arrêt sécurisés. Les aires de stationnement proposées sont mutualisées entre le covoitugare et les usagers Lila pour optimiser les aires sur le territoire, tous besoins confondus.

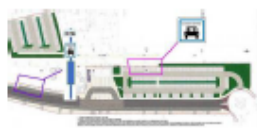
Covoitugare et TER = Covoitugare

2 objectifs

- Permettre aux usagers du train d'accéder aux gares en covoitugare et améliorer l'accessibilité aux gare



- Optimiser l'usage des parkings de gare



Covoitugare et TER = Covoitugare

Principes

- Expérimentation sur plusieurs gares
- Évolutivité du dispositif
- Appariement pouvant s'appuyer sur les aires de covoitugare du bassin d'attraction de chaque gare



En parallèle, un nouveau concept « covoitugare » est étudié en relation avec la Région dans un souci de complémentarité des modes de transport : permettre l'accès aux gares en covoitugare aux usagers du train, tout en optimisant l'usage des parkings aux abords des gares dans un contexte de foncier parfois contraint.

Deux dispositifs sont proposés : la mise à disposition de places privilégiées aux covoitugareurs aux abords des gares et la création de points "stop" pour la reprise voyageur en accès direct à la voirie.

Un accompagnement est nécessaire pour l'appropriation du système covoitugare : signalétique spécifique, contrôle social dans un premier temps pour mesurer la faisabilité des pratiques et pour dimensionner les stationnements et dans un deuxième temps par un système de macaron. Une communication est indispensable pour accompagner cette évolution de comportement, en gare par exemple ou à travers les bulletins municipaux.

Des gares seront en test sur Clisson, Nord-sur-Erdre et Ancenis en 2015, avec une diffusion en fonction des résultats de l'expérimentation attendue en 2016.