

TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE ET STATIONNEMENT

Enjeux et leviers d'action pour des politiques de stationnement adaptées



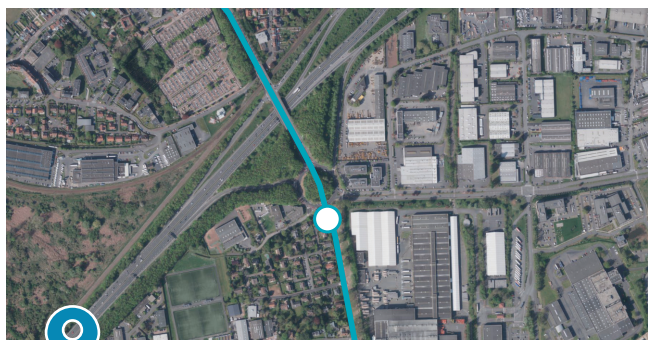
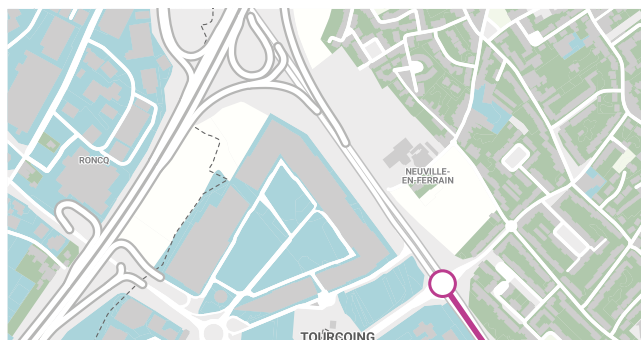
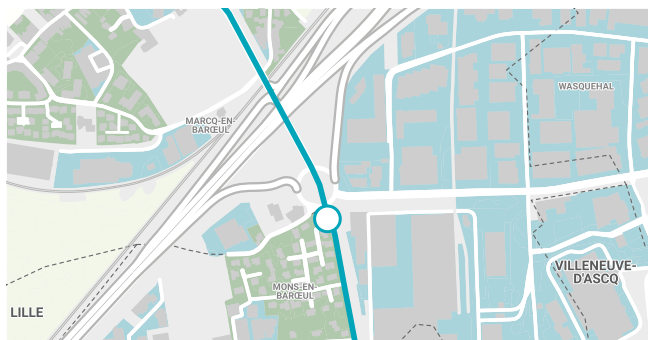
#2 Fiche contexte ENTRÉE DE VILLE

CONTEXTE URBAIN

Les secteurs « d'entrées de ville » sont localisés à proximité immédiate des principaux accès au réseau routier structurant (autoroutes, voies rapides). Éloignés des centres-villes, ils font office d'interfaces entre zones urbaines et tissus moins denses, voire ruraux. On y retrouve principalement des activités économiques, industrielles et commerciales, parfois mêlées à de l'habitat.

Ces tissus composites, marqués par de grandes emprises foncières et des infrastructures routières, présentent généralement une moindre qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment du point de vue des espaces publics. La présence de la voiture y est prégnante et s'y traduit, entre autres, par des flux automobiles intenses, notamment dirigés vers les centres urbains.

Illustration à partir de futures stations Extramobile (BHNS en bleu, tramway en violet)



La Pilaterie - Marcq-en-Barœul



Schuman Hauts-de-France - Neuville en Ferrain



I ENJEUX

• Intermodalité et rabattement des flux routiers :

- enjeu de report modal de la voiture depuis le réseau routier structurant vers les nouvelles stations de tramway et BHNS, afin de réguler et capter le trafic automobile en amont des centres-villes.

• Intermodalité et aménagement urbain :

- enjeu d'intermodalité entre les nouvelles stations de tramway et BHNS, les arrêts de bus à proximité, le stationnement automobile et vélo ;
- enjeu d'aménagement urbain pour les modes actifs afin de faciliter les échanges dans des secteurs aux espaces publics peu qualitatifs dominés par la voiture.

I LEVIERS D'ACTION

Développer, au besoin, du stationnement relais adapté et intégré à son environnement

- **étudier et objectiver, pour les stations situées près d'un accès au réseau routier structurant et en amont des zones denses, la pertinence d'un stationnement relais :** celle-ci ne saurait être systématique, et chaque secteur concerné devra faire l'objet d'une analyse d'opportunité spécifique et approfondie ;
- **proposer, le cas échéant, une solution de P+R ou A+R adaptée au contexte :**
 - les parcs-relais (P+R) sont des parcs de stationnement de plusieurs dizaines à plusieurs centaines de places, dont l'accès est réservé aux utilisateurs des TC ;
 - les aires-relais (A+R) sont de taille réduite, et leur accès est libre et de fait mutualisé avec d'autres usages compatibles et non concurrentiels ;
- **dimensionner le stationnement relais au regard des besoins :** selon les flux d'usagers à capter, sa taille peut varier de quelques dizaines à plusieurs centaines de places, dans un parc en surface ou dans un parc en ouvrage (structure permanente ou réversible) ;
- **multiplier les possibilités d'intermodalité, en proposant des places réservées à certains usages ou usagers :** co-voiturage, stationnement vélo, intégration dans un pôle d'échanges multimodal (PEM) à proximité... ;
- **réfléchir aux opportunités d'intégration du stationnement relais à d'autres fonctions urbaines :** commerces, bureaux, activités, en lien avec la poursuite d'objectifs de sobriété foncière et de construction de la ville au plus près des TC.



« Ce que dit le PDM »

Action 19 : Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la métropole

« Les 11 P+R existants [dans la MEL] forment une couronne qui délimite une " zone centrale où aucun projet de stationnement relais d'envergure n'est envisagé aux abords d'une station TC " [...] ; les P+R doivent être en amont des zones de congestion routière pour pleinement jouer leur rôle » (p. 182 du Plan d'actions).

Proposer des politiques de stationnement complémentaires au stationnement relais

- **en complément et si besoin, réglementer le stationnement en voirie aux abords des stationnements relais :** tarification ou zone bleue permettant d'inciter les automobilistes à se reporter sur le parc ou l'aire relais, et libérer ainsi l'espace public environnant ;
- **enrichir les modalités d'accès et d'exploitation des stationnements relais :** leur occupation s'opère principalement en journée sur le rythme des pendulaires, offrant des réserves de capacité en soirée et en week-end, soit une opportunité de mutualisation sur certains créneaux horaires qui pourrait être exploitée ;
- **coordonner la mise en place de stationnement relais avec les autres politiques de stationnement :** pour assurer l'efficacité en amont du stationnement relais (limiter l'entrée des véhicules en centres-villes), celui-ci doit être pensé et déployé comme un outil complémentaire aux mesures de régulation du stationnement mises en œuvre en aval dans les zones denses et centres-villes.



« Ce que dit le PDM »

Action 19 : Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la métropole

« Les modalités d'exploitation et de contractualisation actuelles ne permettent pas d'envisager de mutualisation de l'usage des P+R [...] ».

Pour assurer une optimisation et une meilleure maîtrise de l'usage des P+R, le contrôle d'accès devra être revu en envisageant un contrôle en entrée et en sortie des véhicules [...] ».

À partir de là, d'autres mesures pourront être envisagées : une tarification pour les usagers qui restent plus de 24h (interdit aujourd'hui, mais non contrôlable), une tarification différenciée selon que l'usager réside ou non sur la MEL, une ouverture à d'autres usages en soirée et week-end. Les modes de gestion, quels qu'ils soient devront toutefois garantir une priorisation du stationnement aux usagers des transports collectifs » (p. 182 du Plan d'actions).

I BENCHMARK



Valenciennes

Du P+R au hub de mobilités

À proximité de la sortie de l'autoroute A2, Valenciennes Métropole a récemment réaménagé deux P+R en surface : Nungesser (290 places) et Famars-Université (350 places). Dans le cadre d'un projet de coopération européenne (MOBI-MIX), le déploiement de « Hubs de mobilités » a été développé sur ces 2 sites pilotes en partenariat avec des acteurs privés. En plus de la connexion au tram/bus, différentes solutions de mobilité (vélo-libre service, covoiturage, recharge électrique, véhicule en location...) ainsi que des services du quotidien (petite restauration, retrait/dépôt de colis...) y ont ainsi été implantés afin de renforcer l'attractivité de ces plateformes intermodales, qui sont actuellement gérées sans contrôle d'accès au vu de leur usage.



© SIMOUV, 2022.



Marseille

Optimiser l'occupation nocturne

Afin d'optimiser l'utilisation de ses 34 P+R, la métropole d'Aix-Marseille-Provence enrichit leur usage de parc-relais le jour à celui de parc-résident la nuit (fonction « P2R »). Depuis 2022, les abonnés des transports collectifs résidant dans la métropole peuvent y laisser leur véhicule la semaine de 18h00 à 8h00 le lendemain, et le week-end du vendredi 18h00 au lundi 8h00. Mis en place dans un contexte de développement de la Zone à faible émission (ZFE), ce dispositif offre également une solution de stationnement aux habitants dont le véhicule ne répond pas aux conditions d'accès au périmètre.



© Franck Pennant, pour la Provence, 2023.



Grenoble

Rendre visibles les P+R

En juin 2023, le SMMAG, Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, a organisé une campagne de communication ludique afin d'inciter à l'utilisation des 38 P+R du territoire. Cette campagne de sensibilisation est adossée à une signalétique harmonisée entre le réseau de TC et les P+R. Ceci favorise leur identification par les usagers comme l'un des maillons des mobilités du SMMAG. Dans l'espace public, des grands totems de signalisation permettent également de guider les usagers entre les stations TC et les parcs-relais.



© SMAGG, 2023.



© SMAGG, 2023.





Rennes

Encourager le covoiturage vers le stationnement relais

Rennes Métropole promeut le covoiturage comme un mode de déplacement à part entière de son service de transport public. En plus d'une ligne régulière de covoiturage avec arrêts et plateforme dédiés, les covoitureurs bénéficient de places réservées dans les parcs-relais. Des caméras thermiques situées à l'entrée des parcs contrôlent le nombre de passagers à bord du véhicule et attribuent une place « covoiturage » au-delà de 2 occupants. En mai 2023, des actions de sensibilisation ont été menées pour inciter les automobilistes à tester cette solution alliant mutualisation des déplacements en voiture et intermodalité avec le réseau de TC.



© Ludik Energie, 2023.



Lyon

Un parc-relais « tout en un »

En 2023, la ligne B du métro lyonnais a été prolongée de 2 stations jusqu'aux Hôpitaux Sud à Saint-Genis-Laval. Cette extension s'est accompagnée de la création d'un nouveau P+R, cumulant plusieurs points d'intérêt :

- du point de vue de son dimensionnement : il a été calibré pour répondre aux nouveaux besoins et compenser la fermeture des 400 places du parc-relais du précédent au terminus d'Oullins en doublant sa capacité (de 400 à 877 places) ;
- du point de vue foncier : alors que l'ancien P+R de la gare d'Oullins sera à terme requalifié en un parc sportif arboré dans le cadre d'une ZAC, la nouvelle station Saint-Genis-Laval et son P+R optimisent et densifient une ancienne zone de parking en surface du centre hospitalier ;
- du point de vue multimodal : pour faciliter les correspondances, le P+R a été construit en ouvrage au-dessus de la station de TC. Une vaste esplanade piétonne et de nouvelles voiries permettent de relier le bâtiment au centre hospitalier et à la gare bus attenante. Plus de 540 places de stationnement vélos sont également proposées, dont 490 en intérieur, intégrant les vélos-cargos, ainsi qu'un atelier de réparation ;
- du point de vue des usagers et des usages : les 7 niveaux du P+R sont organisés par type de public. Deux niveaux sont en libre-accès aux usagers des TC, un niveau dédié aux covoitureurs, un niveau aux PMR et voitures électriques, et 3 niveaux aux abonnés résidant à plus de 2 kilomètres. Ce dernier dispositif vise à encourager les habitants les plus proches à avoir recours aux modes alternatifs, et à favoriser l'accès en véhicule des personnes les plus éloignées sans autre solution en amont du P+R.



© SYTRAL Mobilités, 2023.