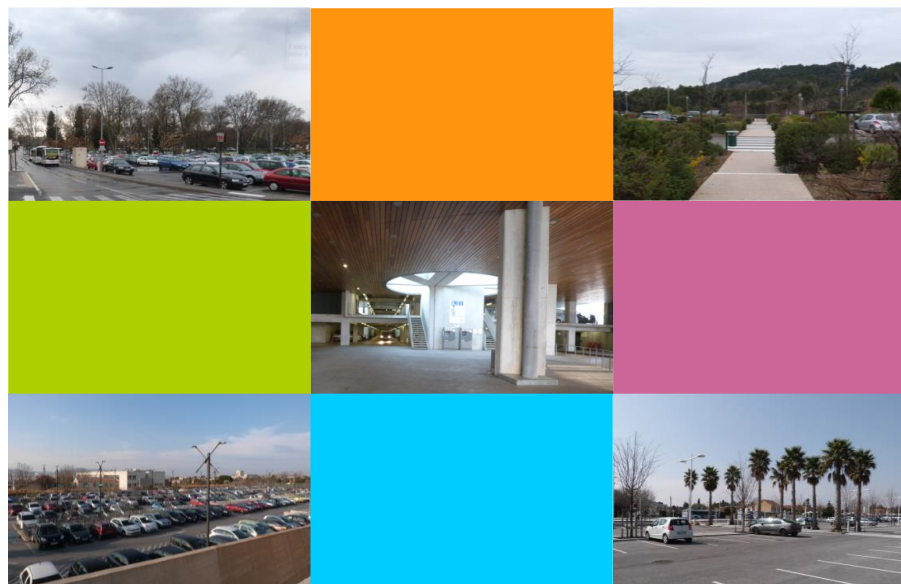


Les parc relais en région PACA : quels usage(r)s ?



Frédérique REFFET
Service Transports et Infrastructures
31 mars 2016

Contexte et objectifs de l'étude

- Le contexte
 - Jusqu'à présent, le développement des parcs relais (P+R) était avant tout lié au développement des TCSP et au souci de leur rentabilisation.
 - Désormais, leur développement semble s'inscrire en sus dans une logique d'amélioration du fonctionnement urbain et d'organisation des déplacements.
 - Deux types de logiques :
 - protection du centre-ville du trafic automobile
 - rabattement diffus sur les transports en commun
- Les objectifs
 - Dans quelle mesure les P+R étudiés relèvent de la première ou de la seconde logique ?
 - Quel est l'impact des P+R sur l'usage de la voiture ?
- Étude conduite en étroite collaboration avec les collectivités.

Les trois étapes de l'étude

- Première étape : analyse du contexte actuel de chacun des P+R étudiés et de leur insertion dans le tissu urbain local et global, leur lien avec les TC et leur modalité de gestion,
- Deuxième étape : interview des usagers stationnant sur les P+R pour mieux connaître l'impact de ceux-ci sur leur pratique de mobilité,
- Troisième étape : benchmark de l'usage des P+R dans des agglomérations en dehors de la région PACA.



Les cinq parcs relais étudiés

- Le parc les Italiens-Université à Avignon
 - 1150 places en périphérie immédiate de l'hyper-centre.
 - Gratuit 24h/24.
 - 1 ligne de bus et 1 navette gratuite avec une fréquence de 10 minutes en journée et de 20 minutes après 20h30.
- Le parc relais des Hauts de Brunet à Aix en Provence (2007)
 - 366 places en périphérie nord du centre-ville.
 - Payant mais gratuité du bus desservant le parc.
 - 4 lignes de bus avec une fréquence de 10 à 15 minutes en journée.
- Le parc relais de la Fourragère à Marseille (2010)
 - 485 places au terminus de la ligne 1 du métro.
 - Gratuit pour les abonnés de la RTM, 15 € pour les non-abonnés.
 - 2 lignes de bus et la ligne 1 du métro.



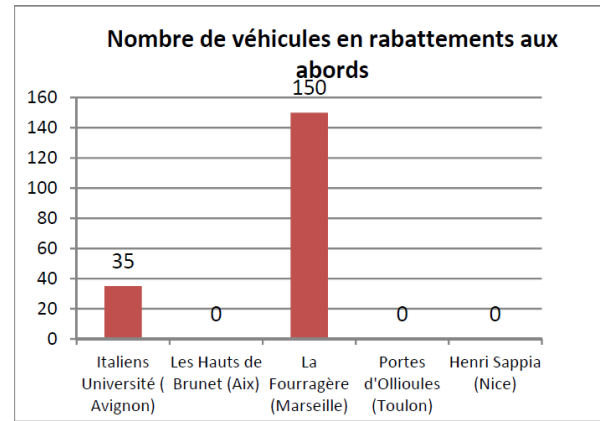
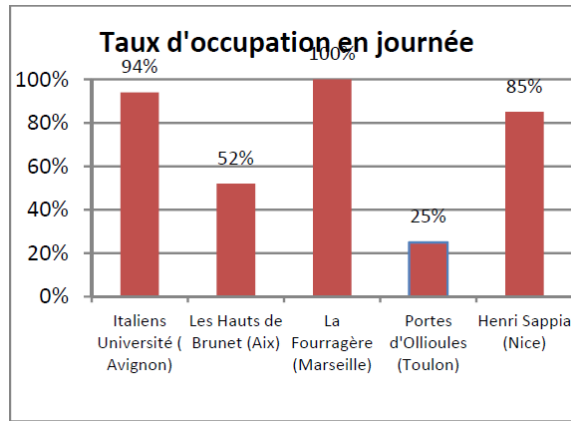
Les cinq parcs relais étudiés

- Le parc relais des Portes d'Ollioules et de Toulon (2014)
 - 300 places à proximité d'un Institut Formation Sanitaire et Sociale, en périphérie ouest de Toulon.
 - Gratuit pour les détenteurs d'un ticket de transport (mais géré en barrière ouverte lors de l'enquête).
 - 2 lignes de bus avec une fréquence de 15 minutes.
- Le parc relais Henri Sappia à Nice (2007)
 - 765 places au nord de la ville.
 - Gratuit pour les détenteurs d'un ticket de transport.
 - Ligne 1 du tramway.



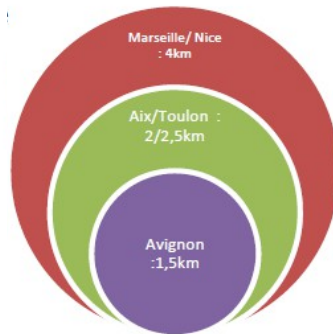
Des parc relais aux caractéristiques très variées

- Une fréquentation hétérogène des sites

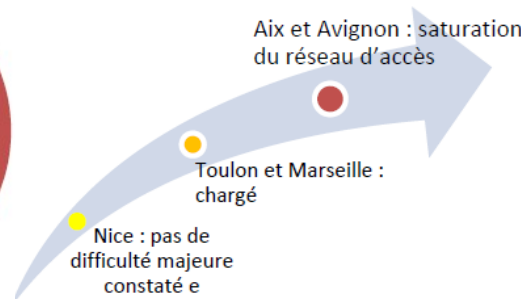


- Des positionnements géographiques divers

Distances au centre-ville



Condition d'accès et congestion urbaine



Densité du tissu urbain environnant



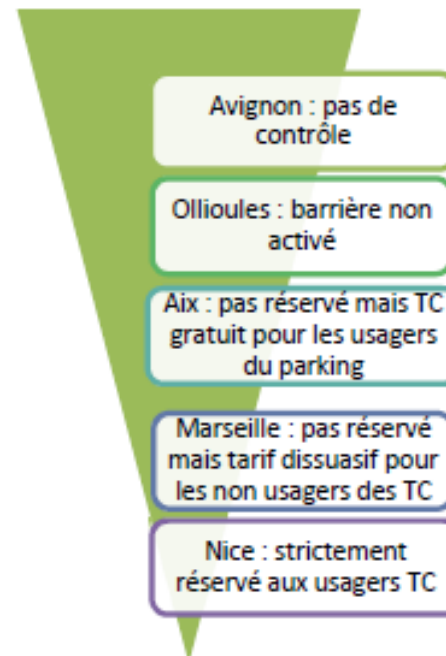
Des parc relais aux caractéristiques très variées

- Un lien avec les transports en commun variable

Fréquence des TC



Mode de contrôle et lien avec les TC varié

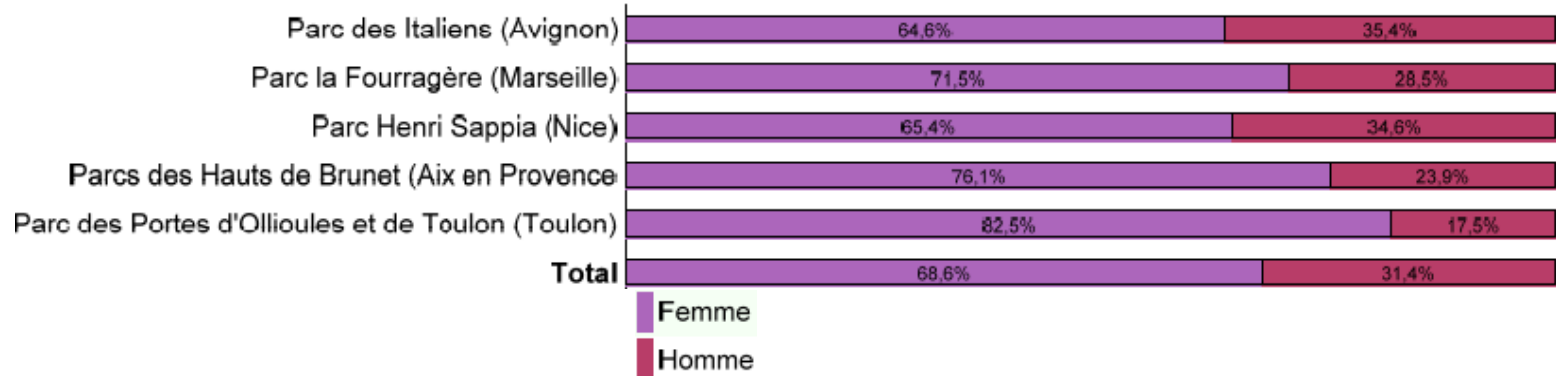


Méthodologie de l'enquête

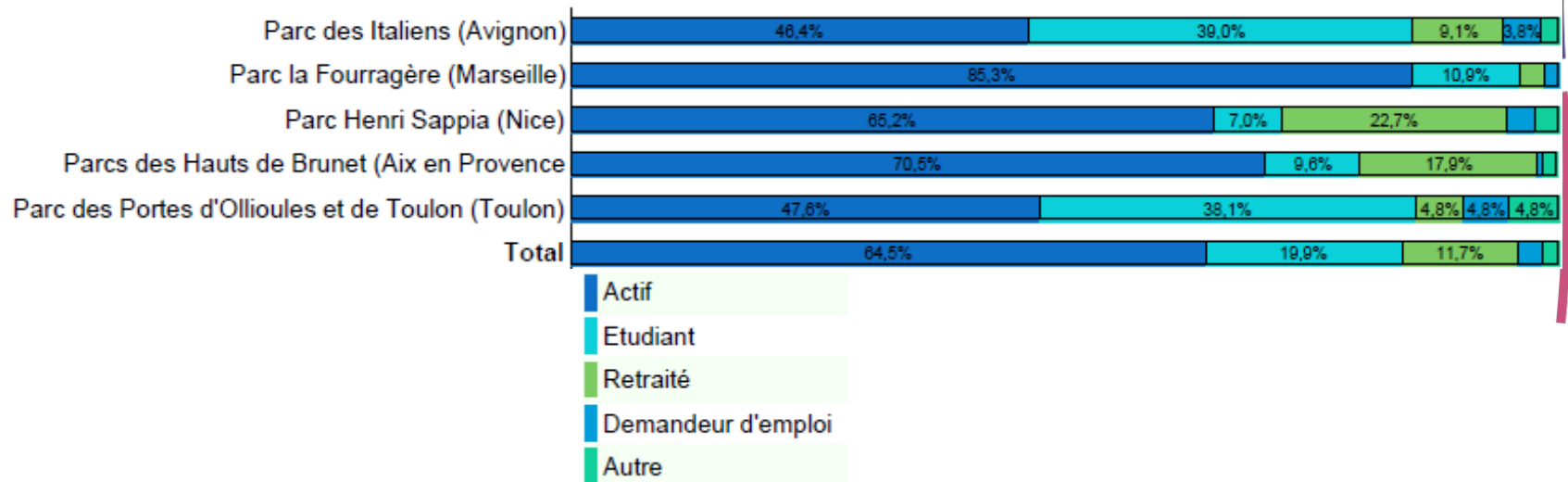
- Enquête menée en deux temps :
 - Une première série d'interviews (les mardis ou jeudis, de 16h00 à 20h00) au moment de la reprise du véhicule.
 - Une seconde série d'interviews, un autre jour (lundi, mercredi ou vendredi) sur les mêmes créneaux horaires.
 - Les enquêtes ont eu lieu entre le 7 et le 23 avril 2015.
- Passation du questionnaire :
 - en face à face (à l'aide de tablettes) pour une large partie des usagers.
 - en auto administrée (aux personnes ne souhaitant pas répondre au moment de l'enquête, aux usagers non rencontrés, stationnant aux abords du parking, à ceux dont les véhicules sont encore présents à la fin de l'enquête).
- Le nombre de questionnaires exploitables était fixé à 100 questionnaires à Toulon et à 200 questionnaires ailleurs.

Quels types d'usagers ?

- Une population très majoritairement féminine...

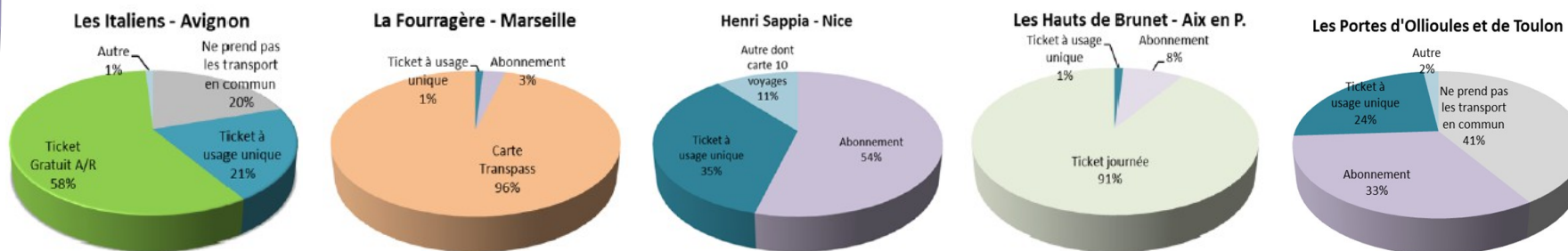


- ...et essentiellement constituée d'actifs.

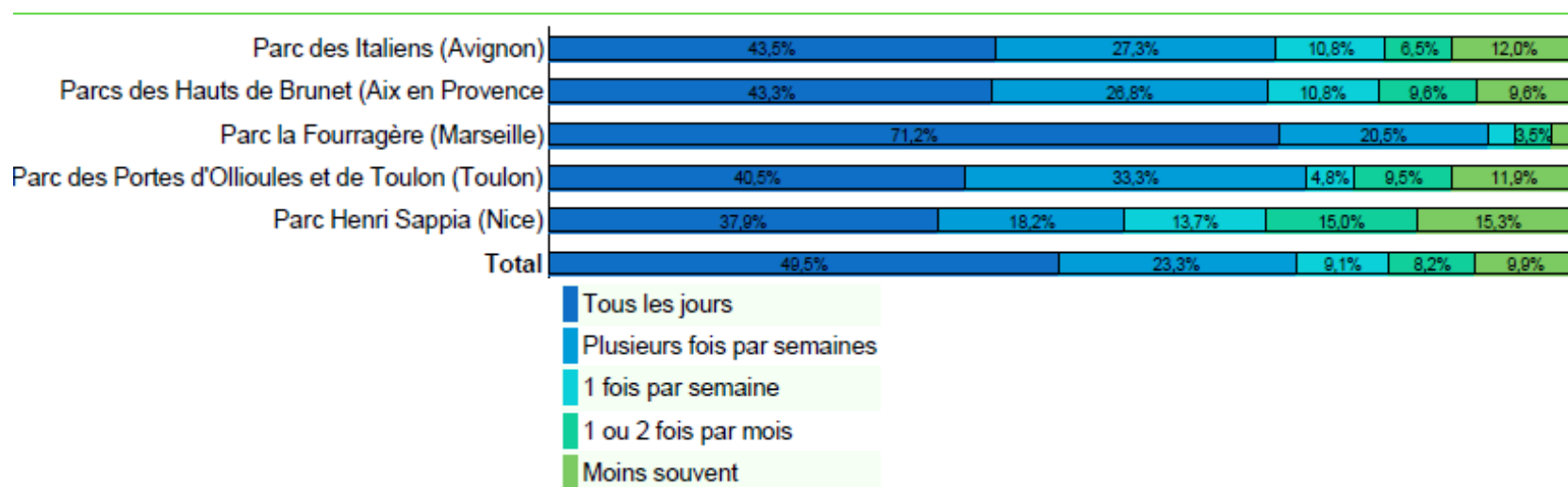


Quels types d'usagers ?

- Une typologie des titres de transport qui reflète les usages et le mode de gestion des parcs relais.



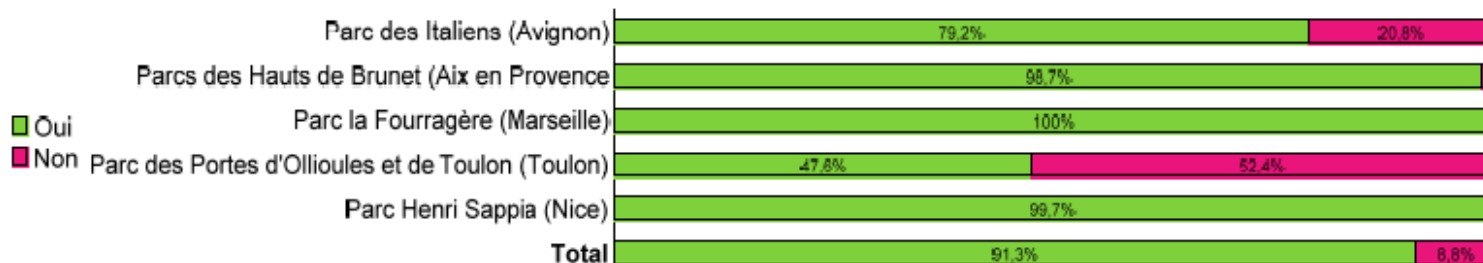
- Une population d'habitueés, sauf à Nice.



Caractéristiques des déplacements

- Une majorité d'utilisateurs de transports en commun, sauf à Toulon et dans une moindre mesure à Avignon.

Après avoir stationné votre véhicule, avez-vous pris les transports en commun au départ de ce lieu?



- Le motif principal des usagers des parcs relais observés est le motif domicile-travail ou domicile-étude.

Motif / Destination

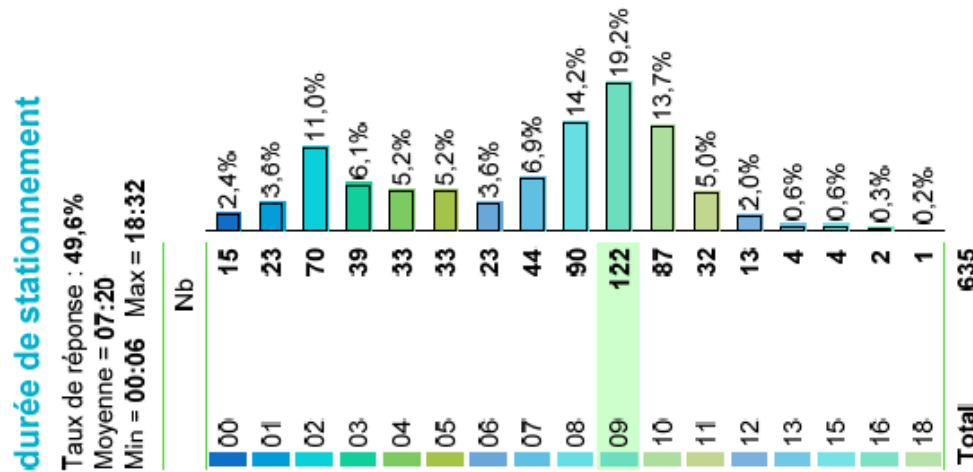
Au moment où vous êtes arrivé dans ce parking, où alliez-vous?

Au moment où vous êtes arrivé dans ce parking, d'où veniez-vous?

	à mon domicile		sur mon lieu de travail/études		sur un lieu de loisirs/achats/visite		Affaires professionnelles		Autre	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
De votre domicile	7	0,6%	857	67,4%	261	20,5%	23	1,8%	36	2,8%
De votre lieu de travail/ études	17	1,3%	9	0,7%	19	1,5%	2	0,2%	4	0,3%
D'un lieu de loisirs/achats/ visite	8	0,6%	1	0,08%	11	0,9%	1	0,08%	0	0,0%
Affaires professionnelles	2	0,2%	1	0,08%	1	0,08%	2	0,2%	0	0,0%
Autre	0	0,0%	2	0,2%	6	0,5%	0	0,0%	2	0,2%

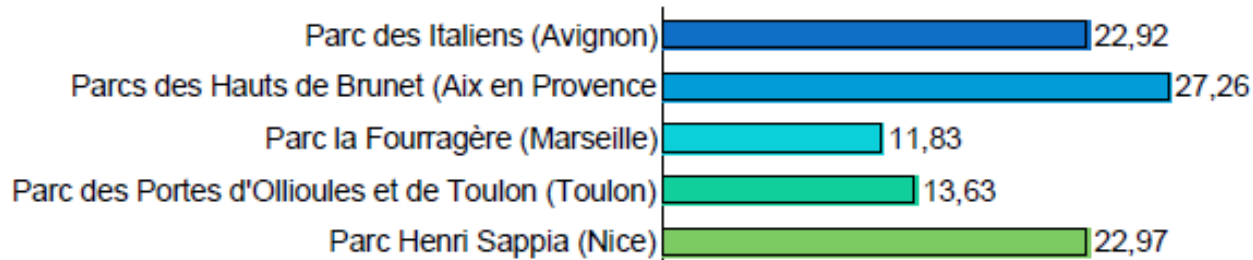
Caractéristiques des déplacements

- Plus de 50% des personnes interrogées stationnent entre 7h et 10h.

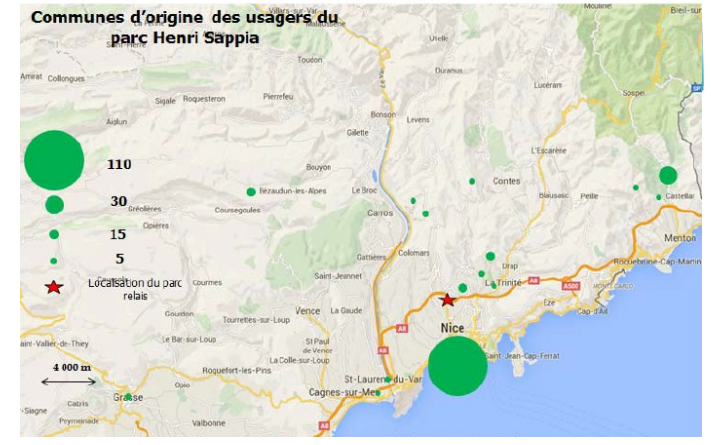
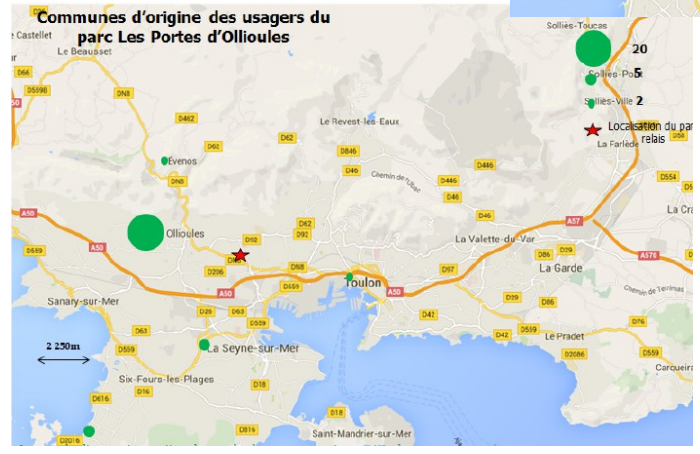
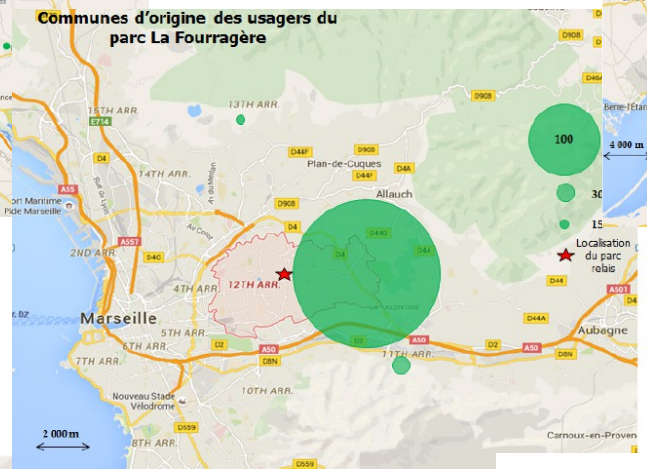
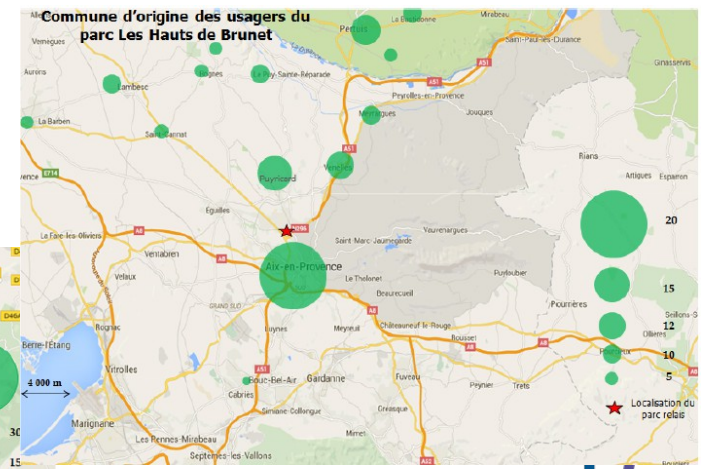
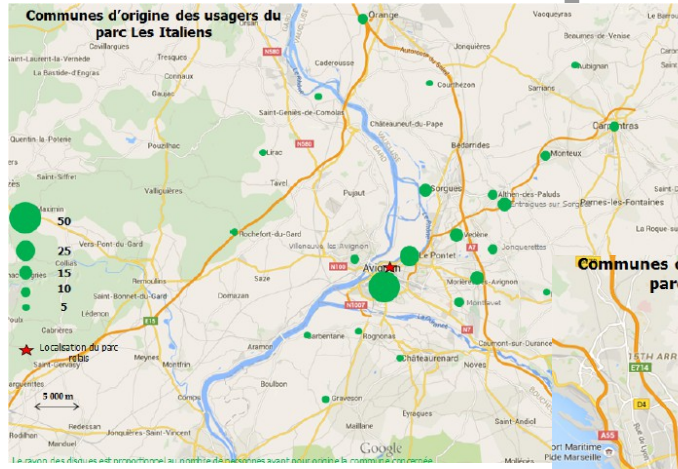


- Une hétérogénéité des temps de parcours pour accéder aux parcs qui traduit l'importance du rayonnement des parcs.

Quelle est la durée du trajet en voiture pour vous rendre dans ce parc relais en moyenne (en minutes)?
Lieu d'enquête



Caractéristiques des déplacements

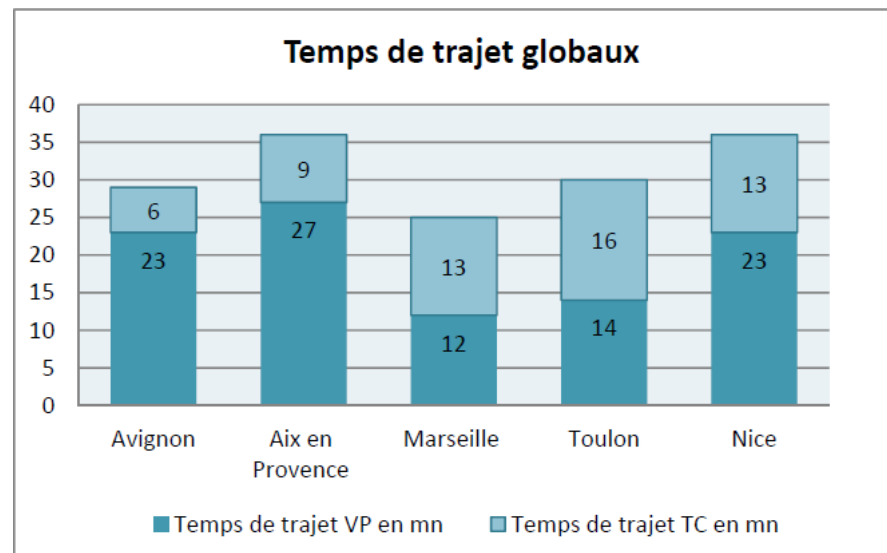


Caractéristiques des déplacements

- La durée et la distance parcourue en transport commun sont modérées et varient en fonction du positionnement du parc relais.

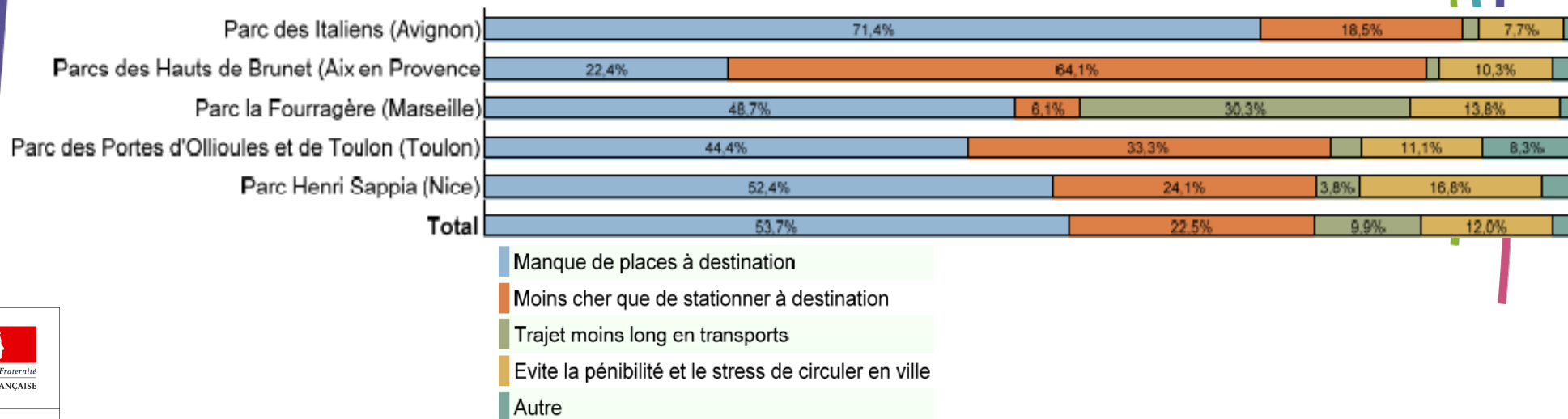
Ville	Mode de transport principal	Durée moyenne du trajet en TC (en minutes)	Distance moyenne du trajet en TC (en km)
Avignon	Bus	6	1,15
Aix en Provence	Bus	9	1,92
Marseille	Métro	13	6,93
Toulon	Bus	16	3,24
Nice	Tramway	13	2,26

- Des temps de déplacement globaux autour de 30 minutes.



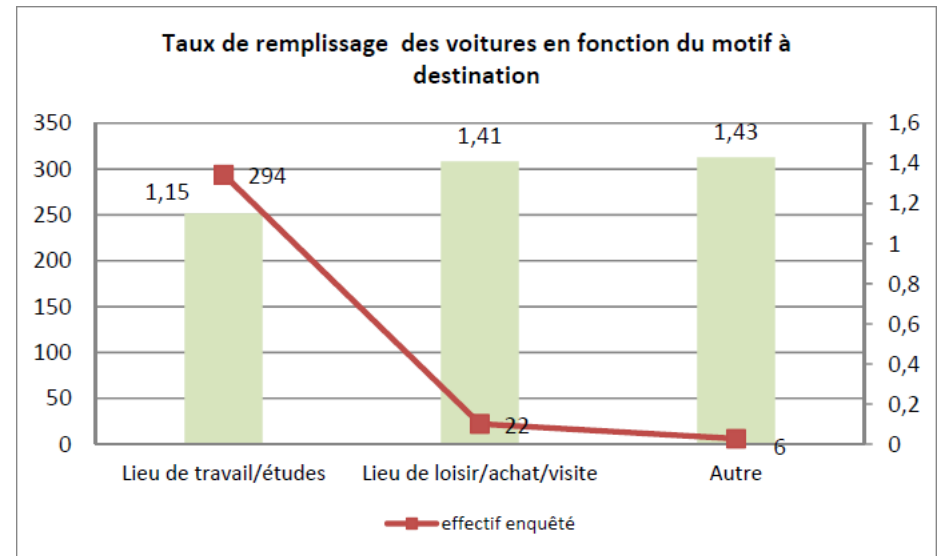
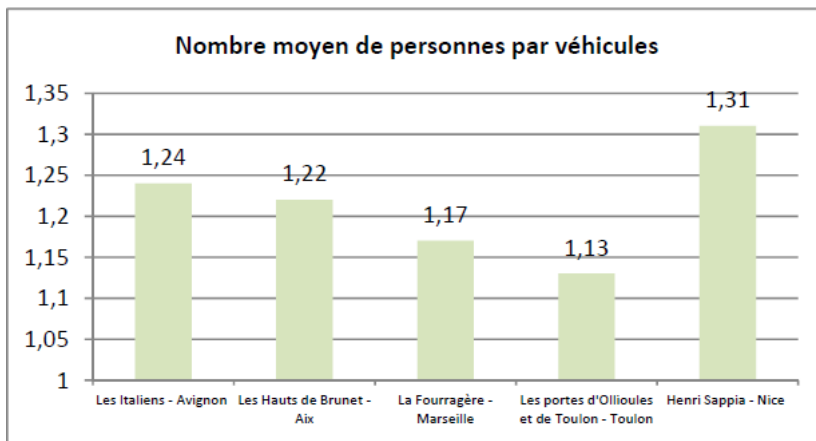
Pourquoi ne pas avoir fait l'intégralité du déplacement en voiture ?

- La raison principale pour laquelle les usagers n'ont pas fait l'intégralité du trajet en voiture est principalement liée à la problématique du stationnement en centre-ville.
- Le manque de places à destination est cité en première position dans tous les P+R sauf à Aix où c'est le coût du stationnement qui est cité.
- Les problèmes de circulation sont évoqués plus souvent à Marseille.



Une voiture partagée ?

- Une majorité de travailleurs seuls, des achats et des loisirs partagés.

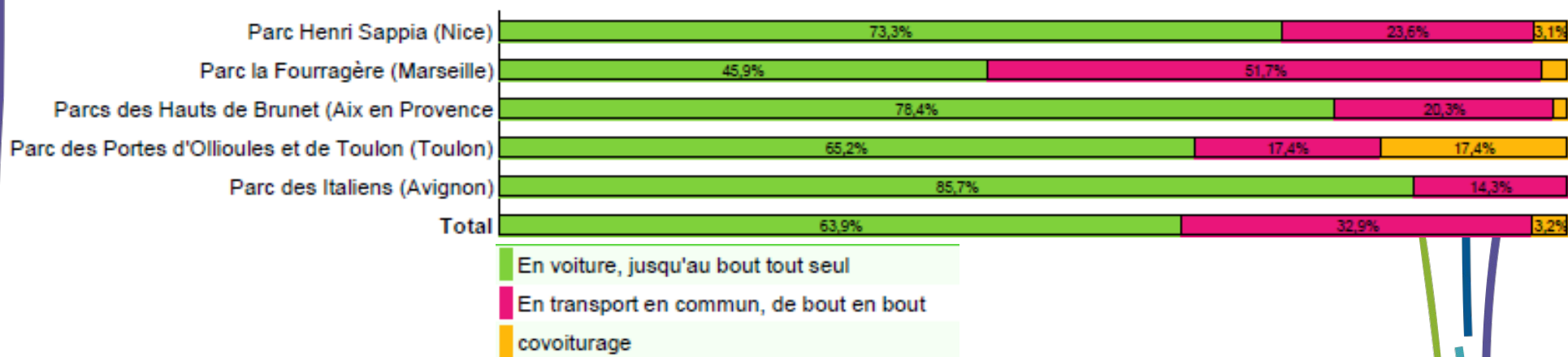


- Un potentiel de covoiturage existant mais limité.

Site	potentiel covoitureur	nombre d'interview	pourcentage
Marseille	70	347	20%
Aix	18	157	11%
Nice	59	315	19%
Avignon	85	419	20%

L'ouverture de parcs relais, quels impacts sur l'utilisation des TC ?

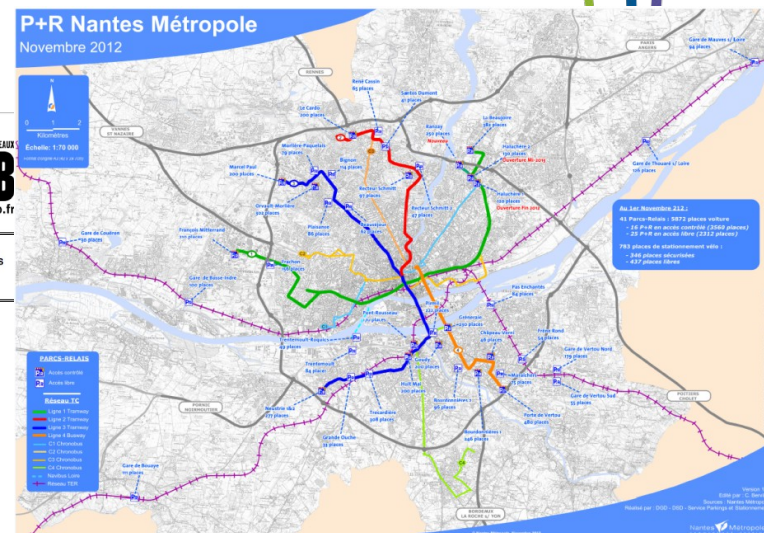
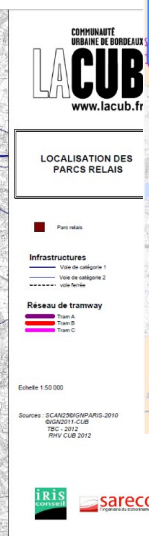
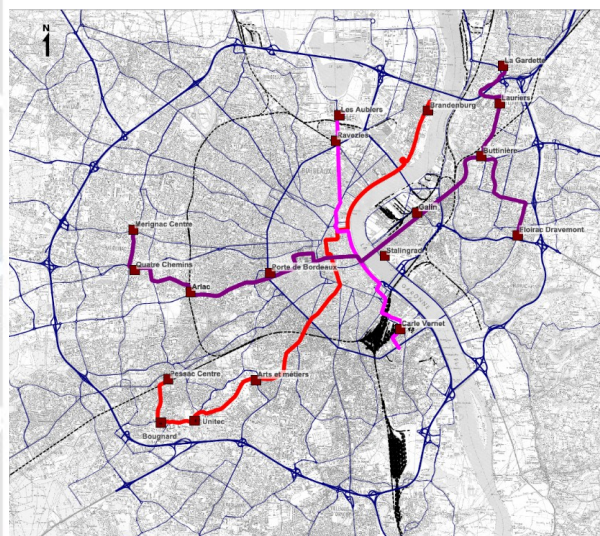
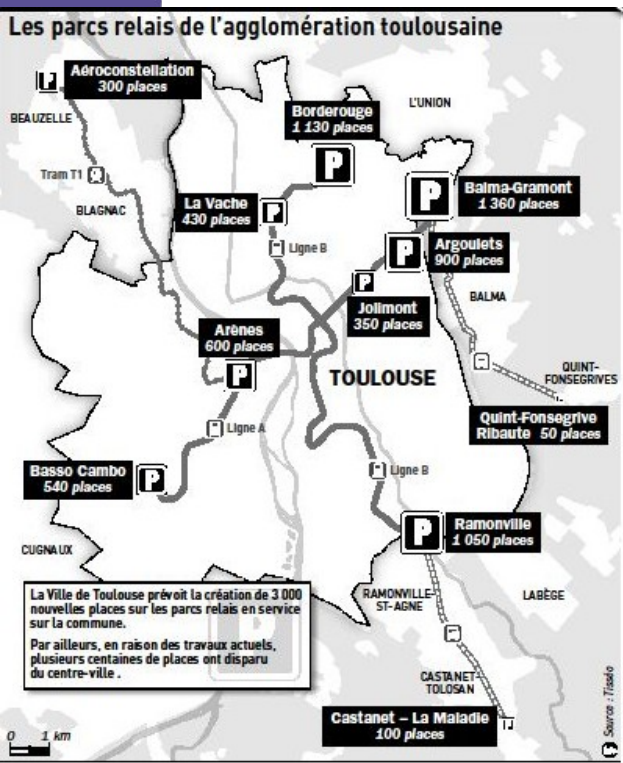
- Un transfert important de la voiture vers les transports en commun...



- ...mais pas forcément toujours de gain sur les km parcourus en voiture :
 - malgré une part de détournement important des transports en commun, le parc relais marseillais a un effet positif car les trajets économisés en transports en commun sont de longue distance ;
 - le parking d'Aix il engendre plus de km voiture qu'il n'en économise du fait : de la proximité du centre-ville et du rayonnement important du parc relais.

Toulouse, Bordeaux, Nantes, des schémas assez comparables avec :

- une offre développée et en cours de développement,
- la gestion des parcs relais par l'opérateur TC avec pour effets : une homogénéité des parcs et une qualité du lien entre parc relais et TC,
- la saturation de certains parcs qui pose la question des mesures à mettre en place pour y remédier.



On retrouve le même type d'usagers qu'en Paca

- Une clientèle d'actifs ou d'étudiants très majoritairement féminine,
- Des automobilistes seuls dans leur voiture,
- La présence de résidents dans les parcs quand ceux-ci ne sont pas gérés par barrière



On constate toutefois des hétérogénéités :

- Les modalités de gestion sont très homogènes à Bordeaux et Toulouse, elles varient à Nantes (avec ou sans barrière, avec ou sans présence humaine).
- Le niveau de présence humaine est fort à Bordeaux, limité à Toulouse et intermédiaire à Nantes.
- La taille des parcs est variable :
 - À Toulouse présence d'un nombre restreint de très grands parcs,
 - À Nantes présence de nombreuses « petites poches »,
 - Variée à Bordeaux.



Les réflexions prospectives des collectivités se rejoignent dans :

- Une volonté d'augmentation de l'offre,
- Une préoccupation grandissante: repousser le rabattement en amont, certains parcs commencent en effet à être « trop proche » du centre-ville avec les inconvénients suivants :
 - maintien de la congestion routière en péricentre,
 - immobilisation foncière de terrains précieux,
 - mauvais bilan environnemental.
- Des réflexions sur la mutualisation des offres entre parcs et d'autres besoins,
- La volonté de développer des services autour des parcs relais.

Les principaux enseignements à tirer des enquêtes menées.

- Des équipements destinés à favoriser les pratiques intermodales.
- Quelle la place pour l'automobile dans les politiques de déplacements urbains ?
- Porteurs d'enjeux en termes d'organisation et de fonctionnement.



Les principaux enseignements à tirer des enquêtes menées.

	Utilisation des transports en commun	• Problématique du stationnement en centre-ville	• Problèmes de circulation	• Transfert de la voiture vers les TC	• Gain sur les km parcourus en voiture
Parc des Italiens	+	+++	+	++	∅
Parc des Hauts de Brunet	+++	+++	+	++	-
Parc de la Fourragère	+++	+	+++	-	+
Parc des portes d'Ollioules	-	+++	+	++	+
Parc Henri Sappia	+++	+++	+	++	-

- Il apparaît que les parcs relais procèdent d'une double logique, qui est :
 - d'organiser le rabattement en provenance des bassins versants,
 - d'assurer une certaine protection des centres.

**Je vous remercie
pour votre attention.**

