Communauté urbaine de Bordeaux

Parc relais de l'agglomération bordelaise

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

14/01/08 provisoire étape définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

Face à la saturation globale des parcs relais de l'agglomération bordelaise, il convient de redéfinir les stratégies et actions à engager en termes de politiques de stationnement associée au tramway. Cependant, il faut préalablement établir le bilan global du fonctionnement des parcs pour ensuite imaginer les évolutions possibles que ce soit des évolutions, par exemple, de capacité, de modes de gestion ou encore de tarification

Équipe projet

Partenariat

CUB – Direction des Déplacements Urbains
Direction de Projet
Philippe Muller

Chef de projet
Manuela Cadeau-Poulain

A-urba
Direction de Projet
Jean-Christophe Chadanson

Chef de projet
Valérie Diaz

Équipe projet
Sylvain Charlier
Anne Delage
Romain Deux
Christine Dubart
Daniel Naïbo
Atelier de production graphique

TBC
Philippe Kandel
Sylvie Froidefond
Alexandre Paris

Composition de l'étude

Cette étude comprend un diagnostic du fonctionnement (taux d'utilisation, profil de la clientèle, aire d'attraction...) des différents parcs relais (partie 2) ainsi qu'un bilan de l'offre et de la demande de stationnement dans les quartiers voisins (partie 3). Dans un second temps, elle propose un bilan de l'offre en parcs relais, des tarifications et des modes de gestion mises en service dans d'autres agglomérations françaises dotées d'un TCSP afin de voir quelles solutions pourraient être adaptées au contexte bordelais (partie 4 et conclusion).

Sommaire

1 | Objectifs et méthodologie de l'étude

1.1 Objectifs de l'étude

1.2 Méthodologie de l'étude

2 | Éléments de diagnostic du fonctionnement des parcs relais existants sur la CUB

2.1 Caractéristiques générales des parcs

2.2 Bilan de l'usage des parcs relais

2.3 Profil des usagers des parcs relais

2.4 Aire d'attraction des différents parcs relais

2.5 Principales destinations des usagers utilisant les parcs relais le matin

2.6 Quelques éléments qualitatifs issus des enquêtes

2.7 Éléments conclusifs du fonctionnement des parcs relais

3 | Analyse du stationnement autour des parcs relais

3.1 Le contexte

3.2 L'usage du stationnement sur voirie

4 | Analyse d'autres politiques hexagonales en matière de parcs relais

4.1 Caractéristiques de l'offre globale en parcs relais et capacité développée par parc

4.2 Localisation des parcs relais

4.3 Fréquentation des parcs relais

4.4 Horaires de fonctionnement des parcs relais

4.5 Tarifications proposées

4.6 Le stationnement autour des parcs relais

5 | Quelques éléments de conclusion

Note de synthèse

Les parcs relais de la 1ère phase du réseau de tramway font, globalement, l'objet d'une occupation importante voire d'une saturation régulière.
Dans le détail, seul le parc Arts et Métiers connaît une plus faible utilisation même si son occupation est en hausse constante depuis sa mise en service.

Une différence sensible est à noter entre les parcs relais de la rive droite, tous directement accessibles depuis un grand axe routier et qui drainent une clientèle venant de loin, et ceux de la rive gauche, plus enclavés, qui accueillent davantage une clientèle de proximité.

Les nouveaux parcs qui vont être mis en service autour de la deuxième phase du réseau de tramway n'apporteront pas de réponse à la saturation des parcs existants puisque, de par leur localisation, ils répondront essentiellement à une demande nouvelle.

Il convient donc de répondre aux besoins à court terme en étendant la capacité des parcs relais existants. L'extension des parcs relais Bougnard, Galin et Lauriers, par la construction d'un parc en structure, est envisageable. Celle de Buttinière est à étudier très finement mais sera dans tous les cas difficile techniquement et couteuse. Enfin, un site potentiel pour la réalisation d'un nouveau parc relais existe au niveau de Cenon Pont Rouge et a été mis en évidence dans le cadre d'une étude de l'organisation fonctionnelle de ce pôle intermodal.

Enfin une évolution des modes de gestion, et en particulier de la tarification, est à envisager pour limiter les épisodes de saturation.

Des mesures comme la mise en place d'un abonnement spécifique permettant de stationner dans les parcs relais ou une augmentation des tarifs du titre parcs relais s'avèrent intéressantes. Elles pourraient, par ailleurs, diminuer le déficit d'exploitation actuel qui demeure relativement faible.

Ces réponses ponctuelles ne doivent pas faire perdre de vue la nécessité de définir une stratégie globale de localisation des parcs relais et de s'interroger sur le développement de pôles d'échanges en secteur périurbain en particulier autour du réseau ferroviaire.

1 | Objectifs et méthodologie de l'étude

1 | Objectifs et méthodologie de l'étude

1.1 | Objectifs de l'étude

7 parcs relais fonctionnent aujourd'hui sur l'agglomération bordelaise en lien avec la première phase du réseau de tramway. Ils développent une capacité totale de près de 2500 places.

Pourtant, ces derniers sont victimes de leur succès puisqu'ils sont saturés très tôt dans la journée.

7 nouveaux parcs relais vont être ouverts en liaison avec la deuxième phase du réseau de tramway. Dans ce contexte, ils pourraient également faire l'objet d'une forte fréquentation.

Aussi, alors que s'engagent les études opérationnelles sur la poursuite du développement du réseau de TCSP, il est aujourd'hui opportun de dresser un bilan de l'utilisation de ces parcs relais et de s'interroger sur leurs évolutions futures tant en terme de capacité que de localisation ou même de gestion et de tarification.

Les différentes questions qui se posent actuellement et auxquelles doit répondre l'étude concernent principalement :

- La capacité de stationnement à développer : la question de la localisation des parcs va de pair avec celle de l'offre de stationnement qu'il convient d'offrir au regard de l'estimation des besoins. Existe-t-il un ratio de places offertes par habitant ou par kilomètre de réseau ?
- La localisation optimale des parcs : les réflexions en cours sur les extensions du réseau de TCSP de l'agglomération bordelaise amèneront nécessairement la question de la mise en service de nouveaux parcs et de leur localisation. Faut-il privilégier une implantation systématique en bout de ligne ? De la même manière, faut-il essayer de positionner les parcs relais à l'intérieur de la rocade en limite de la zone de congestion du trafic routier ou à l'extérieur de la rocade pour faciliter une accessibilité depuis les territoires périphériques?
- Les modes de gestion des parcs relais : aujourd'hui, les parcs relais sont ouverts de 5h à 1h du dimanche au mercredi et de 5h à 2h les jeudi, vendredi, samedi. Ils sont également gardiennés. En dehors de ces horaires, les entrées et sorties ne sont pas possibles. L'étude fait des propositions concernant les conditions d'accessibilité ou de surveillance.
- La tarification : les parcs relais qui fonctionnement actuellement sur l'agglomération bordelaise sont accessibles gratuitement à tous les abonnés au réseau de transports collectifs urbains. Moyennant la somme de 2,60 euros les non-abonnés peuvent stationner dans un parc relais et se voient remettre en contrepartie autant de tickets aller-retours qu'il y a de personnes dans la voiture. Une des questions qui se posent concerne les possibilités d'évolution de cette tarification.

1 | Objectifs et méthodologie de l'étude

- **Les politiques de stationnement à mettre en oeuvre dans les quartiers autour des parcs relais :** l'enjeu du report éventuel d'une partie des usagers des parcs relais saturés sur le stationnement sur voirie environnant doit être appréhendée. Il s'agit d'apprécier s'il convient de proposer des dispositions particulières permettant de protéger ces quartiers.
- **Enfin, d'une manière générale, cette réflexion pourrait alimenter le débat sur la stratégie globale à mener concernant les politiques de stationnement. En effet, le stationnement représente un levier essentiel pour peser sur le choix modal et favoriser des pratiques plus durables.**

1.2 | Méthodologie de l'étude

La réalisation de cette étude repose sur différents éléments :

- une enquête réalisée par TBC en mars 2007 auprès d'un échantillon d'usagers de l'ensemble des 7 parcs actuellement en service afin de mieux connaître la clientèle ;
- l'analyse des données d'exploitation des différents parcs telles que le nombre moyen de véhicules et de voyageurs par type de jour, le taux d'occupation...
- une enquête quantitative réalisée auprès des usagers de l'ensemble des 7 parcs permettant pour chacun d'apprécier le taux d'occupation moyen des véhicules, le type de droit d'entrée des conducteurs et l'aire d'attractivité des parcs (lieu de résidence et lieu de destination des parcs). Ces enquêtes quantitatives ont été couplées à la distribution d'un questionnaire qualitatif qui doit permettre de compléter les éléments issus de l'enquête réalisée par TBC.
- une analyse du stationnement dans un rayon de 300 mètres autour des parcs relais à partir de relevés de terrain permettant d'apprécier l'offre et l'usage du stationnement disponible. Ces enquêtes de terrain visent à apprécier la pression éventuelle sur le stationnement sur voirie autour du parc et à tenter d'appréhender les phénomènes de report sur le stationnement sur voirie en cas de saturation des parcs relais. Dans ce cadre, elles étaient réalisées à la suite des enquêtes quantitatives.
- un bilan économique sur le coût d'exploitation actuel rappelant l'ensemble des coûts et des recettes affectés aux parcs relais.
- un bilan de la politique menée par d'autres agglomérations en matière de parcs relais. Ce bilan repose sur la collecte d'informations sur les sites internet des différents réseaux de transport et sur la réalisation d'entretiens téléphoniques.

2 | Eléments de diagnostic du fonctionnement des parcs relais existants sur la CUB

2 | Eléments de diagnostic du fonctionnement des parcs relais existants sur la CUB

2.1 | Caractéristiques générales des parcs

Définition

Le Certu, dans son ouvrage « Les pôles d'échanges en France, état des connaissances, enjeux et outils d'analyse », paru en 2006, définit le parc relais comme un parc de stationnement aménagé à proximité d'un arrêt de transport collectif afin d'inciter les automobilistes à garer leurs véhicules pour utiliser ensuite les transports collectifs. Il ne doit toutefois pas être confondu avec un simple parking à côté d'une gare ou d'une station de transport urbain. L'idée de parc relais implique une interface entre modes individuels et collectifs – un service – qui associe les deux modes et qui est davantage qu'une simple juxtaposition d'infrastructures : la cohérence de l'architecture, du mobilier urbain, du cheminement, de la signalétique interne, du jalonnement, l'incitation tarifaire ...participent à la perception de l'unité de lieu et de fonctionnement.

2.1.1 | Capacité

7 parcs relais développant une capacité totale de 2500 places sont actuellement en service sur l'agglomération bordelaise. Ils ont été aménagés en lien avec la phase 1 du réseau de tramway entre la fin de l'année 2003 et la fin de l'année 2004.

4 parcs relais sont implantés sur la ligne A, sur la rive droite. Ils représentent 60% de l'offre totale de l'agglomération. Il s'agit des parcs :

- Lauriers, 190 places en surface situé sur la branche nord de la ligne A ;
- Buttinière, 603 places en ouvrage ;
- Galin, 399 places en surface ;
- Stalingrad, 250 places en surface qui présente la particularité de ne pas être implanté à proximité immédiate de la station de tramway (300 mètres environ).

3 parcs relais sont implantés sur la ligne B :

- Bougnard, 187 places en surface ;
- Unitec, 249 places en surface ;
- Arts et Métiers, 594 places en ouvrage.

2.1.2 | Conditions d'accès

Les parcs sont accessibles, gardiennés et sécurisés par un système de vidéo-surveillance entre 5h et 1h du matin (0h30 pour Stalingrad et Galin) lundi, mardi, mercredi et dimanche et entre 5h et 2h du matin (1h30 pour Stalingrad et Galin) les jeudis, vendredi et samedis.

Les entrées et sorties ne sont autorisées qu'en présence du gardien et en dehors des horaires d'ouverture le stationnement est interdit.

L'accès aux différents parcs relais est gratuit pour les abonnés du réseau TBC (titulaires d'un abonnement annuel, mensuel, ou d'un tickarte hebdomadaire).

Pour les non-abonnés, il est possible d'acheter, au gardien, un titre donnant accès au parc et à un aller-retour dans la journée sur le réseau au prix de 2,60 euros. Des aller-retour sont également fournis à l'ensemble des passagers du véhicule[1].

2.1.3 | Localisation des parcs relais

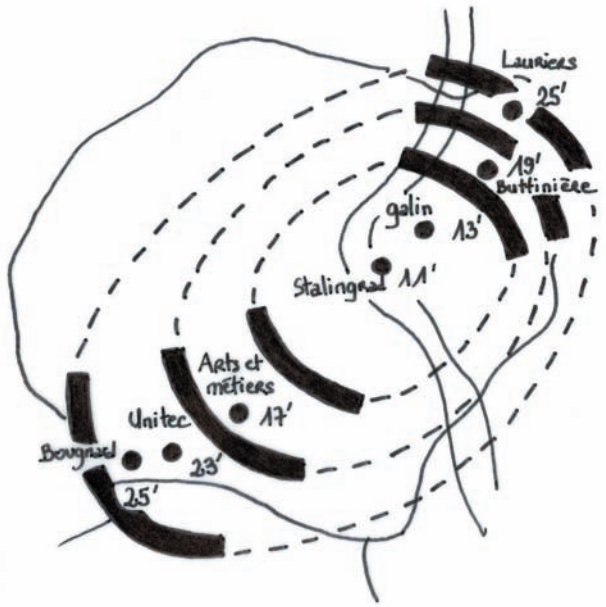
Sur la rive droite, les parcs relais sont répartis tout au long de la ligne A, du terminus de la branche nord jusqu'au pont de Pierre. Deux parcs sont implantés à proximité immédiate du centre-ville de Bordeaux. Les parcs relais Galin et Stalingrad sont en effet à moins de 15 minutes, en tramway, de l'hôtel de ville.

A noter que la branche sud n'a pas été équipée d'un parc relais en première phase et qu'avec la deuxième phase du réseau de tramway un parc relais de petite capacité et réservé exclusivement aux abonnés a été ouvert au terminus Dravemont.

Sur la rive gauche,les parcs ne sont pas implantés aussi régulièrement le long de la ligne B mais plus proches de la rocade.

Les parcs les plus éloignés, à savoir Bougnard et Lauriers, ne sont toutefois qu'à 25 minutes en tramway du centre de l'agglomération.

Temps d'accès au centre-ville (station Hôtel de ville) depuis les différents parcs relais de l'agglomération bordelaise



[1] Les usagers non-abonnés peuvent également acheter au gardien un tickarte Bordeaux Découverte 1 jour (4,10 euros) qui permet l'accès au parc relais et la libre circulation sur le réseau TBC. A noter que ce titre est valable uniquement pour une personne.

2 | Eléments de diagnostic du fonctionnement des parcs relais existants sur la CUB

Tous les parcs relais de la ligne A situés sur la rive droite de l'agglomération, sont très directement accessibles en voiture depuis une grande voirie d'agglomération :

- Stalingrad par les quais rive droite ;
- Galin par la pénétrante Est ;
- Buttinière par la rocade rive droite et l'A89 ;
- Lauriers par l'A10 et la rocade rive droite.

A l'inverse, les parcs relais de la ligne B implantés sur le rive gauche à savoir les parcs Bougnard, Unitec et Arts et Métiers sont d'un accès moins immédiat depuis la grande maille de voirie et en particulier depuis la rocade rive gauche.
Le parc Arts et Métiers bien que proche d'une pénétrante demeure difficile d'accès à cause de la congestion du réseau de voirie aux heures de pointe.

Par ailleurs alors que tous les parcs de la rive droite sont accessibles par des axes routiers différents la rocade constitue le principal itinéraire d'agglomération permettant l'accès aux parcs de la rive gauche.

Schéma d'accès routier aux différents parcs relais de l'agglomération bordelaise.

2.1.4 | Inscription des parcs relais dans le tissu urbain

Les différents parcs en service sur l'agglomération s'inscrivent dans des tissus urbains de nature différente. Au regard de l'analyse de l'occupation du sol dans un rayon de 300 mètres autour de chacun des parcs, il apparaît que les parcs :

- Bougnard et Galin s'inscrivent dans un tissu d'habitat essentiellement de type individuel.
- Stalingrad et Lauriers sont implantés dans des tissus plus mixtes où cohabitent habitat, équipements et activités économiques.
- Les parcs Unitec et Arts et Métiers sont marqués par la présence du campus et de ces différents équipements (salles de cours, cité universitaire, restaurant...)
- Enfin, le parc de la Buttinière est encore dans une situation différente puisque plus isolé des tissus urbains, à proximité du parc des côteaux, et ne côtoyant que la polyclinique des quatre pavillons et la maison des sports de Lormont.

2.1.5 | L'offre de tramway

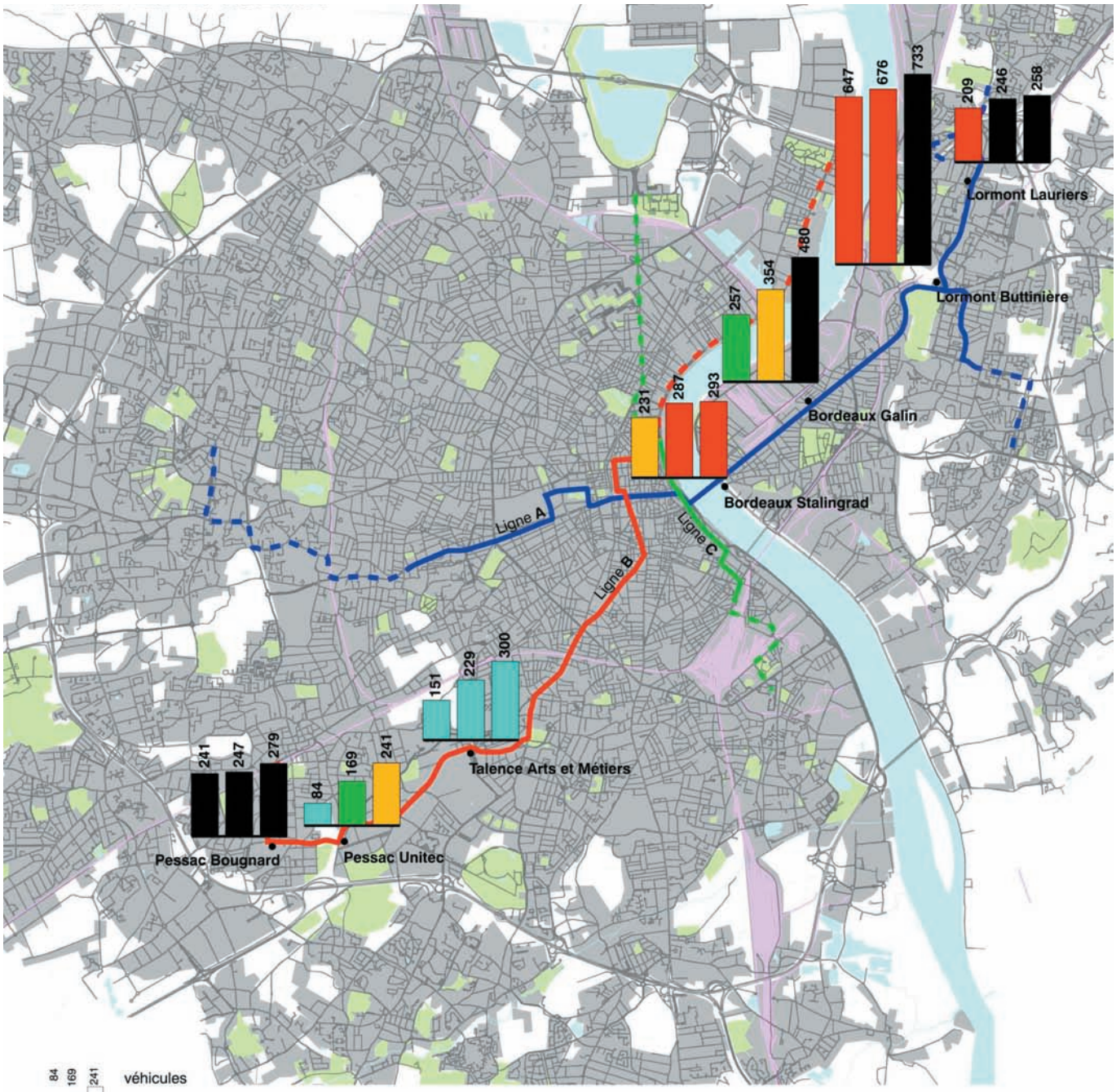
Tous les parcs relais de l'agglomération bordelaise sont situés à proximité immédiate du réseau de tramway afin de gérer, dans les conditions les moins pénalisantes possibles, le transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs.

Seul le parc relais Stalingrad n'est pas directement connecté à une station de tramway. Il en est en effet éloigné d'environ 300 mètres.

A l'exception du parc relais Lauriers, l'offre de tramway est la même pour tous les parcs à savoir un tramway toutes les 4 minutes à l'heure de pointe du matin et toutes les 5 minutes à l'heure de pointe du soir.

Pour le parc Lauriers, situé sur l'antenne nord de la ligne A desservant les Hauts de Garonne, la fréquence est un peu moindre : un tramway toutes les 8 minutes à l'heure de pointe du matin.

Evolution du taux d'occupation des parcs relais et du nombre de véhicules stationnés les jours ouvrables entre 2005 et 2007



2.2 | Bilan de l'usage des parcs relais

2.2.1 | L'occupation des parcs relais

L'analyse des données d'exploitation montre que les parcs relais de l'agglomération font l'objet d'une occupation très importante. Ainsi sur une année, entre novembre 2006 et octobre 2007, le taux d'occupation moyen de l'ensemble des parcs relais s'élève, pour les jours ouvrables, à 105%.

Dans le détail, tous les parcs relais, à l'exception d'Arts et Métiers, ont des taux d'occupation, les jours ouvrables, égaux ou supérieurs à 100%.

Certains parcs ont connu une fréquentation très importante dès leur ouverture. C'est le cas de Bougnard, Stalingrad, Lauriers et Buttinière. D'autres comme Galin et Unitec ont eu une montée en puissance progressive pour atteindre aujourd'hui une fréquentation importante.

A noter également que la plupart des parcs relais, sauf Arts et Métiers et Unitec, sont complets tôt dans la matinée. Pour exemple, les jours où les enquêtes ont été réalisées Stalingrad était complet à 8h20, Bougnard à 8h30, Buttinière à 8h40, Lauriers à 9h20 et Galin à 9h30. Il s'agit, aux dires des gardiens, de faits quotidiens.

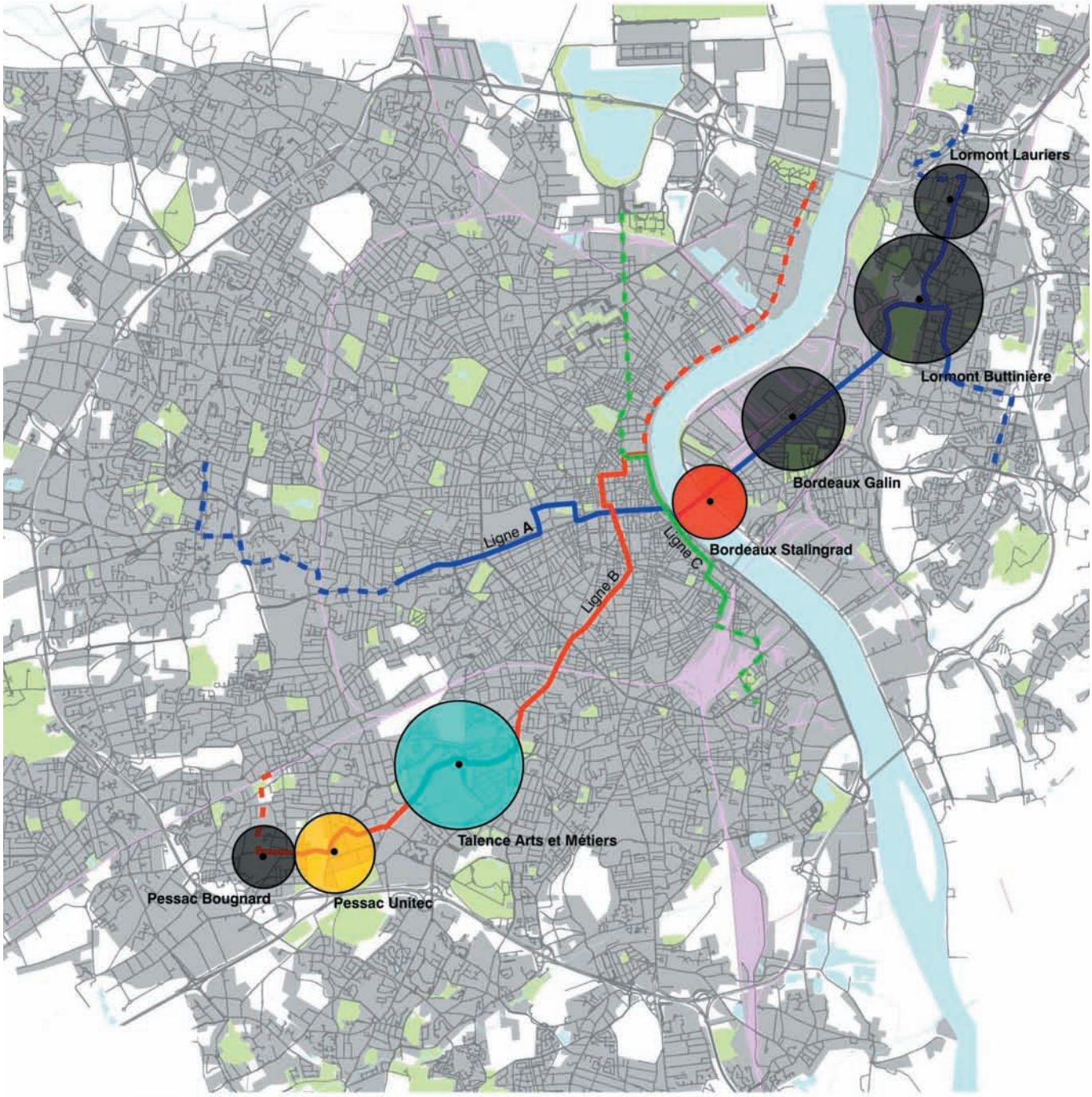
Le parc le « moins » occupé est celui d'Arts et Métiers qui enregistre un taux d'occupation, sur la dernière année, de 50%. Cependant, il convient de rappeler que sa capacité est importante (600 places) ce qui signifie qu'un nombre conséquent de véhicules y stationnent. De plus, son taux d'occupation, comme ceux de tous les autres parcs, est en forte augmentation entre 2006 et 2007. En fait, il apparaît que sur la ligne B, le parc Bougnard a été saturé dès sa mise en service. Unitec s'est rempli un peu plus tardivement avec la saturation de Bougnard ; maintenant c'est au tour du parc Arts et Métiers d'enregistrer une hausse de sa fréquentation.

Ainsi, ce sont en moyenne près de 2600 véhicules qui stationnement quotidiennement dans les parcs relais les jours de semaine, 800 dans les parcs de la rive gauche et 1800 dans ceux de la rive droite.

A noter que l'occupation le samedi est moindre mais demeure à un niveau relativement élevé (85%). Deux parcs relais se distinguent de cette tendance générale : Arts et Métiers et Bougnard connaissent un taux d'occupation plus élevé le samedi qu'en semaine. A noter les taux d'occupation très importants enregistrés les samedis de fin d'année en raison des nombreux déplacements effectués à cette période pour des achats.

Enfin, le taux d'occupation chute très sensiblement le dimanche (28%).

Taux d'occupation des parcs relais les jours ouvrables
Taux d'occupation moyen entre novembre 2006 et octobre 2007



50 places
capacité du parc

taux d'occupation ⩽60%

60<taux d'occupation <80%

80<taux d'occupation <100%

100⩽taux d'occupation <120%

taux d'occupation ⩾120%

Capacité totale des parcs :

Pessac Bougnard : 187 places
Pessac Unitec : 249 places
Talence Arts et Métiers : 594 places
Bordeaux Galin : 399 places
Lormont Buttinière : 603 places
Lormont Lauriers : 190 places
Bordeaux Stalingrad : 250 places

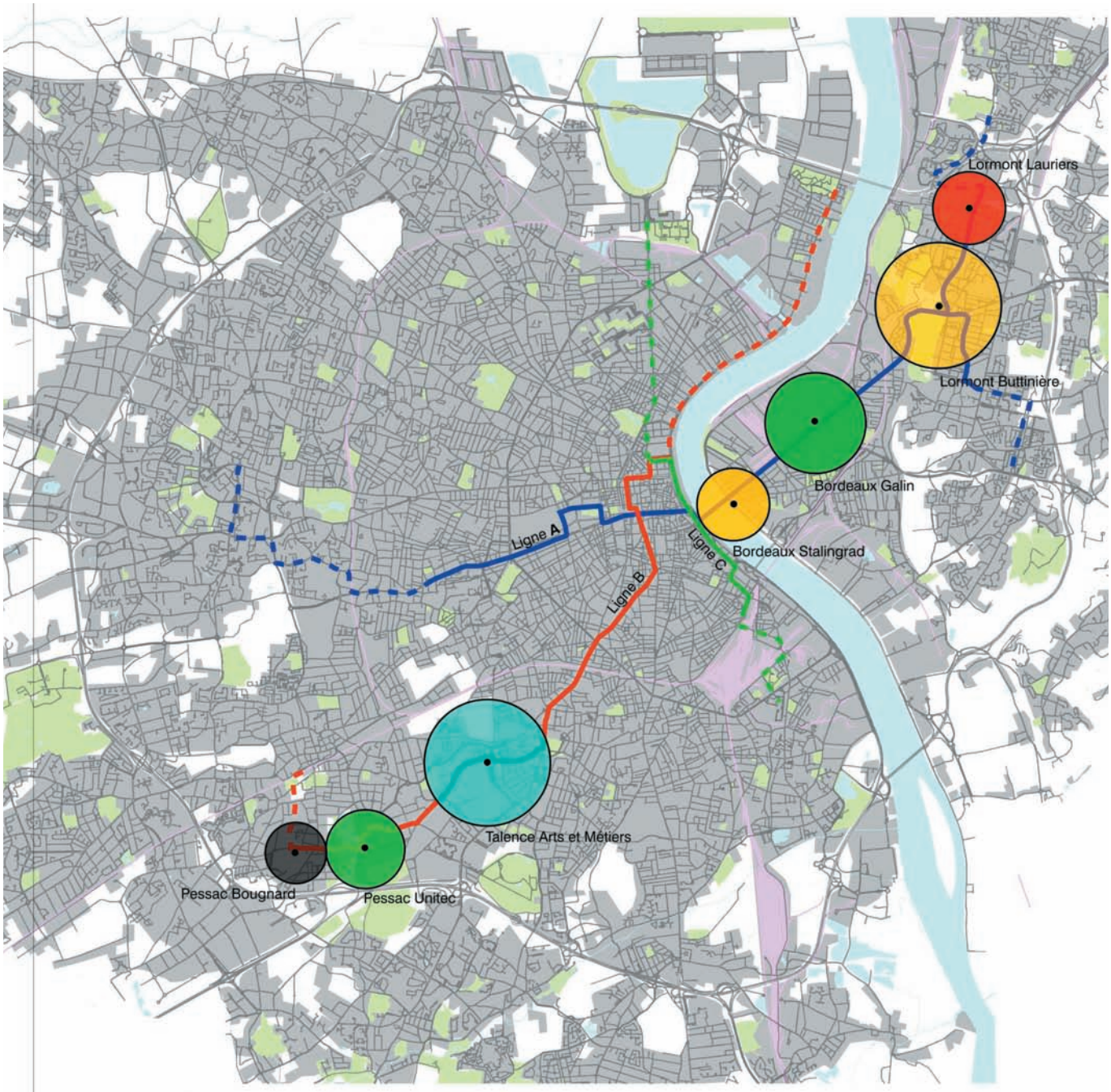
N

0 1km

données topographiques du F.T.N. © IGN et DGI
en provenance du S.I.G. "APIC"
Communauté Urbaine de Bordeaux
07B52 Occup jours ouvrables

a'urba.

Taux d'occupation des parcs relais les samedis
Taux d'occupation moyen entre novembre 2006 et octobre 2007



2 | Eléments de diagnostic du fonctionnement des parcs relais existants sur la CUB

	Bougnard	Unitec	Arts et métiers	Stalingrad	Galin	Buttinière	Lauriers
Nombre de places	187	249	594	250	399	603	190
Taux d'occupation nov 2004 – oct. 2005 JO[1]	151%	34%	25%	92%	58%	108%	106%
Taux d'occup. nov 2005 – oct 2006 JO	155%	68%	38%	115%	80%	113%	125%
Taux d'occup. nov 2006-oct 2007 JO	174%	96%	50%	117%	109%	122%	131%
Taux d'occup. nov 2006 – oct 2007 Samedi	199%	64%	57%	81%	71%	97%	97%
Taux d'occup. Samedi Déc 2006	259%	103%	80%	107%	93%	121%	129%
Part des usagers abonnés en oct 2007	47%	42%	28%	70%	56%	56%	40%
Nombre moyen de personnes par véhicule les jours ouvrables (nov 2006 – oct 2007)	1,4	1,5	1,6	1,2	1,3	1,4	1,5
Nombre moyen de personnes par véhicule le samedi (nov 2006 – oct 2007)	2,2	2,2	2,4	1,8	2	2,3	2,3

	Ensemble des parcs	Bougnard	Unitec	Arts et métiers	Stalingrad	Galin	Buttinière	Lauriers
Part des véhicules occupés par 1 pers.	78%	71%	83%	64%	82%	87%	78%	91%
% conducteur abonné	61%	67%	63%	49%	73%	62%	61%	77%
% passager P+R	70%	47%	87%	83%	35%	58%	66%	80%
% 35-54 ans	50%	38%	38%	41%	55%	54%	57%	62%
% étudiants	15%	25%	26%	19%	9%	8%	12%	9%
Utilisation quotidienne	62%	71%	53%	50%	75%	63%	63%	80%
Motif travail	62%	51%	46%	41%	80%	72%	62%	77%
Durée de station-nement >8 h	69%	69%	59%	58%	87%	68%	69%	86%

Les chiffres figurant en bleu indiquent les valeurs qui s'écartent des valeurs moyennes constatées.

[1] JO : Jours ouvrables

2.3 | Profil des usagers des parcs relais

Une enquête a été réalisée pour le compte de TBC afin de mieux connaître les usagers des parcs relais[1]. Cette enquête donne non seulement une vue d'ensemble de la clientèle mais permet également d'apprécier le profil de chacun des parcs relais.

Les enquêtes réalisées par l'A-urba permettent, quant à elles, d'appréhender plus spécifiquement les caractéristiques de la clientèle des usagers accédant aux différents parcs relais à l'heure de pointe du matin (7h – 10h)[2] ainsi que les origines-destinations des déplacements concernés .

2.3.1 | Le nombre de personnes par voiture

Les usagers des parcs relais pratiquent assez peu le co-voiturage la semaine. En effet près de 8 véhicules sur 10 ne sont occupés que par leur conducteur. Cependant cette proportion est un peu moindre pour les parcs relais Bougnard et Unitec avec respectivement 71 et 64% de personnes seules. Globalement on compte 1,3 personne par voiture ce qui correspond au taux d'occupation moyen des véhicules circulant sur le territoire communautaire..

Le matin, la pratique individuelle est encore plus marquée, 8 usagers sur 10 accédant à un parc relais sont seuls dans leur voiture et ce, quelque soit le parc dans lequel ils stationnent.

2.3.2 | Les titres utilisés pour l'accès aux parcs relais

65% des conducteurs accédant à un parc relais sont abonnés au réseau TBC. Ce taux atteint même 76% pour le parc Stalingrad et 84% pour le parc relais des Lauriers. A l'inverse, seulement la moitié des conducteurs du parc Arts et Métiers sont des abonnés, la moitié accédant au parc en achetant un titre parc relais. A noter que le taux d'usagers abonnés est encore plus important le matin, il s'élève à 74% pour l'ensemble des parcs.

A l'inverse, le titre de transport le plus utilisé par les passagers des véhicules est le ticket parc relais dans 70% des cas. Seuls les parcs relais Stalingrad et Bougnard se distinguent avec une proportion plus importante de passagers abonnés au réseau (53% pour Bougnard et 65% pour Stalingrad).

[1] Cette enquête a été réalisée en mars et avril 2007, les jours de semaine, à l'exception du mercredi, entre 15h30 et 19h, à la sortie du tramway, quand les usagers viennent reprendre leur voiture stationnée au sein d'un parc relais. Au total 632 personnes ont accepté de répondre.

[2] Ces enquêtes quantitatives ont eu lieu entre octobre et décembre 2007. Chaque parc a été enquêté un mardi ou jeudi matin entre 7h et 10h et la quasi-totalité des usagers entrants dans le parc relais étaient interrogés. En cas de saturation du parc les enquêtes étaient arrêtées.

2.3.3 | Sexe, âge et catégorie socio-professionnelle des usagers

Près de 7 clients sur 10 sont des femmes. La clientèle des parcs relais est donc encore plus composée de femmes que la clientèle globale du réseau ou leur proportion s'élève à 57%.

La tranche d'âge des conducteurs la plus représentée est celle des 35-44 ans suivie par celle des 45-54 ans. Il s'agit donc d'une population principalement active. Ceci est confirmé par l'analyse de la catégorie socio-professionnelle. En effet, les employés et ouvriers sont les plus représentés parmi les usagers des parcs relais. A l'inverse, les personnes sans activité ou demandeurs d'emploi utilisent assez peu les parcs relais.

Pour les parcs de la rive gauche situés sur la ligne de tramway desservant l'ensemble du campus universitaire, il apparaît que la clientèle est plus jeune et que les étudiants y sont plus représentés (19% pour Unitec ou 25% pour Bougnard et Unitec contre 9% pour Stalingrad ou 8% pour Galin par exemple).

2.3.4 | La fréquence d'utilisation

Les parcs relais sont utilisés de manière très régulière : 80% de la clientèle indique venir plusieurs fois par semaine et 62% tous les jours.

Cependant la clientèle des parcs relais Arts et Métiers et Unitec est un peu plus occasionnelle puisque seulement la moitié des usagers déclare en faire une utilisation quotidienne.

2.3.5 | Motifs d'utilisation et durée de stationnement

Le motif travail est le plus représenté avec 62% des usagers déclarant effectuer un déplacement de ce type. Si le motif travail est aussi prédominant pour les parcs de la rive gauche, il l'est dans une moindre mesure (51% pour Bougnard et 41% pour Arts et Métiers) et d'autres motifs sont bien représentés. Le motif Université, mais aussi le motif achat pour les parcs Arts et Métiers et Unitec sont ainsi à noter.

Le stationnement dans les parcs relais est de longue durée puisque pour tous les parcs confondus, il apparaît que 7 véhicules sur 10 restent plus de 8 heures. Cette durée constitue la durée d'une journée de travail. Pour les parcs relais Unitec et Arts et Métiers les durées de stationnement constatées sont plus courtes.

2.3.6 | Fidélité d'usage d'un parc relais

Enfin, la plupart des usagers (60%) utilise toujours le même parc relais. Cette proportion s'élève même à 80% chez les usagers accédant à un parc relais à l'heure de pointe du matin. Toutefois des phénomènes de report peuvent être observés entre des parcs relais relativement proches en cas de saturation de l'un d'entre eux. Ainsi sur la rive gauche, comme le parc Bougnard est régulièrement saturé le matin, les usagers se reportent sur Unitec.

Sur la rive droite, quand le parc relais Stalingrad est complet les usagers déclarent se rendre à Galin. Quand celui de la Buttinière est saturé le report s'opère sur Galin.

2.4 | Aire d'attraction des différents parcs relais

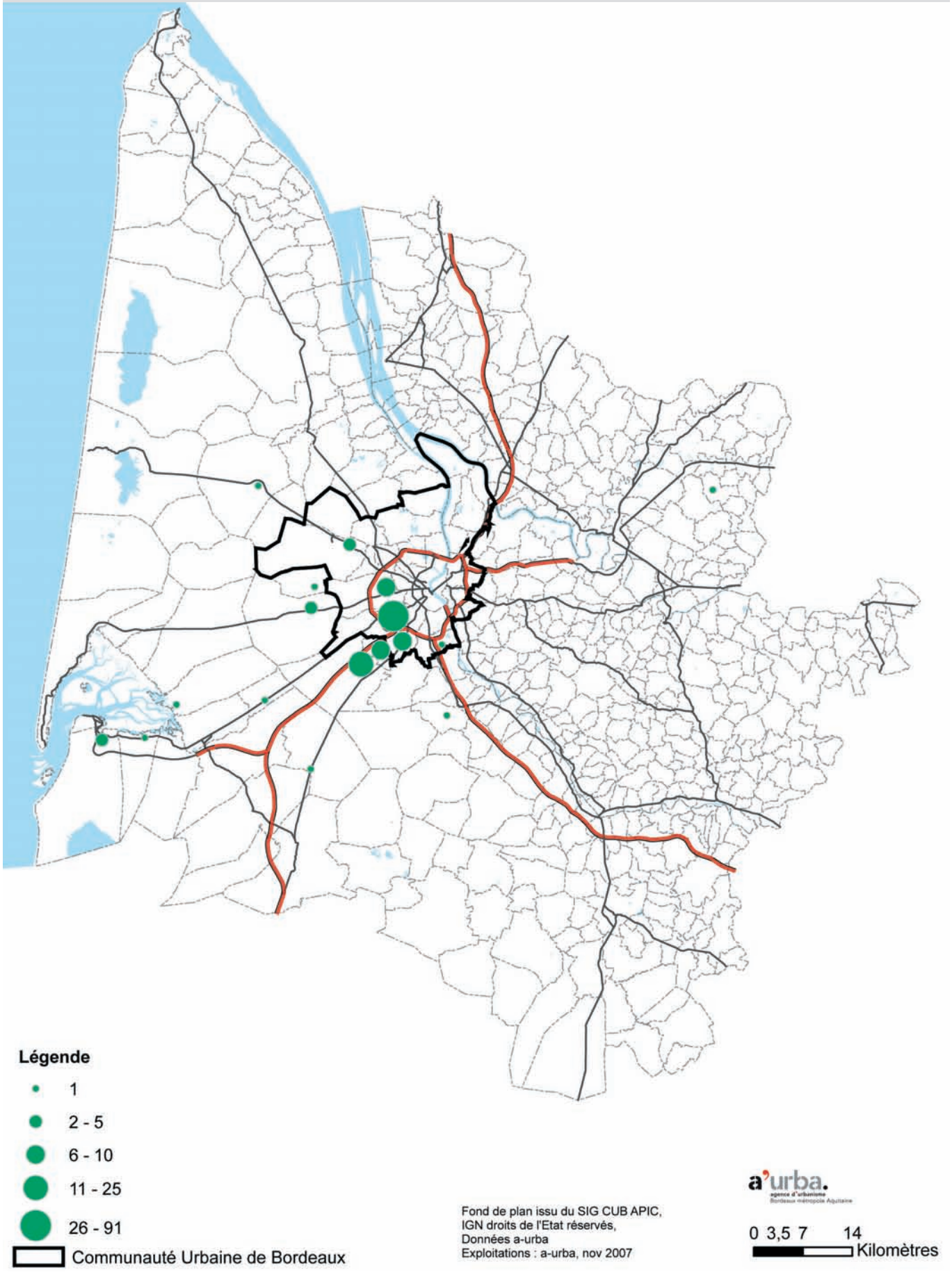
La réalisation des enquêtes quantitatives[1] nous permet d'obtenir une connaissance de l'origine (lieu de résidence) de la clientèle accédant aux parcs relais à l'heure de pointe du matin. L'aire d'attraction de chacun des parcs étudiés est représentée sur la carte ci-après.

L'analyse de ce critère montre que tous les parcs à l'exception de Bougnard et Lauriers accueillent, le matin, une population qui réside à plus de 60% hors de la CUB. Pour Bougnard les proportions sont inversées puisque 65% de la clientèle du matin habite au sein de la CUB. Pour le parc Lauriers les usagers viennent pour moitié de la CUB et pour moitié de l'extérieur.

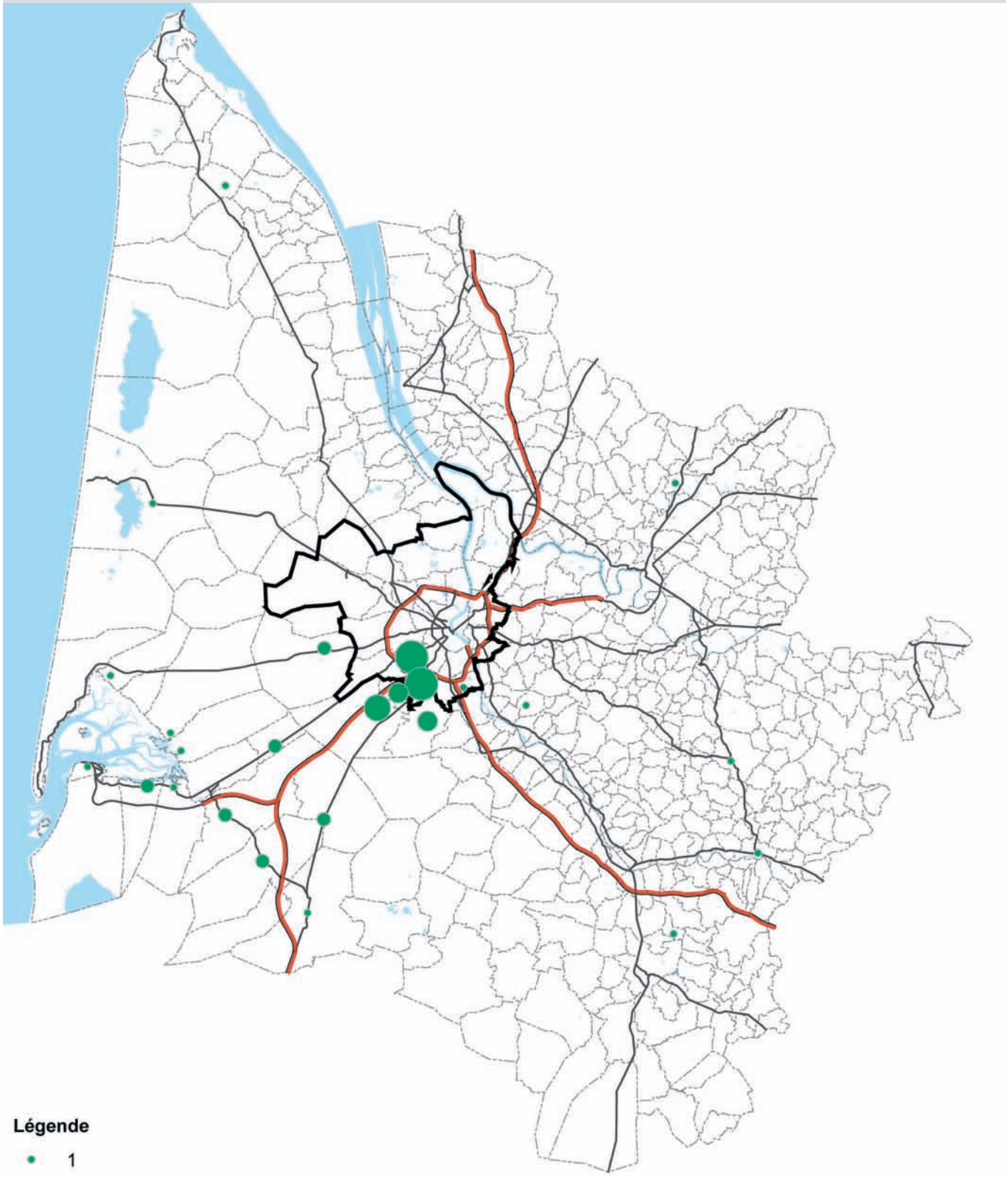
Il est important également de noter que les parcs relais de la rive droite disposent d'une aire d'attraction relativement étendue sûrement liée à leur accessibilité immédiate depuis de grands axes routiers. A l'inverse les parcs relais de la rive gauche relativement enclavés et dont l'accès n'est pas direct depuis la grande maille de voirie bénéficient davantage d'une clientèle de proximité.

[1] Les enquêtes ont eu lieu le :
9 octobre 2007 pour Galin, 352 personnes ont été interrogées ;
11 octobre 2007 pour Stalingrad, 202 personnes ont été interrogées ;
16 octobre 2007 pour Lauriers, 161 personnes interrogées ;
25 octobre 2007 pour Bougnard, 156 personnes interrogées ;
8 novembre 2007 pour Unitec 157 personnes interrogées ;
13 novembre 2007 pour Buttinière, 456 personnes interrogées,
6 décembre 2007 pour Arts et Métiers, 183 personnes interrogées.

Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Bougnard



Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Unitec

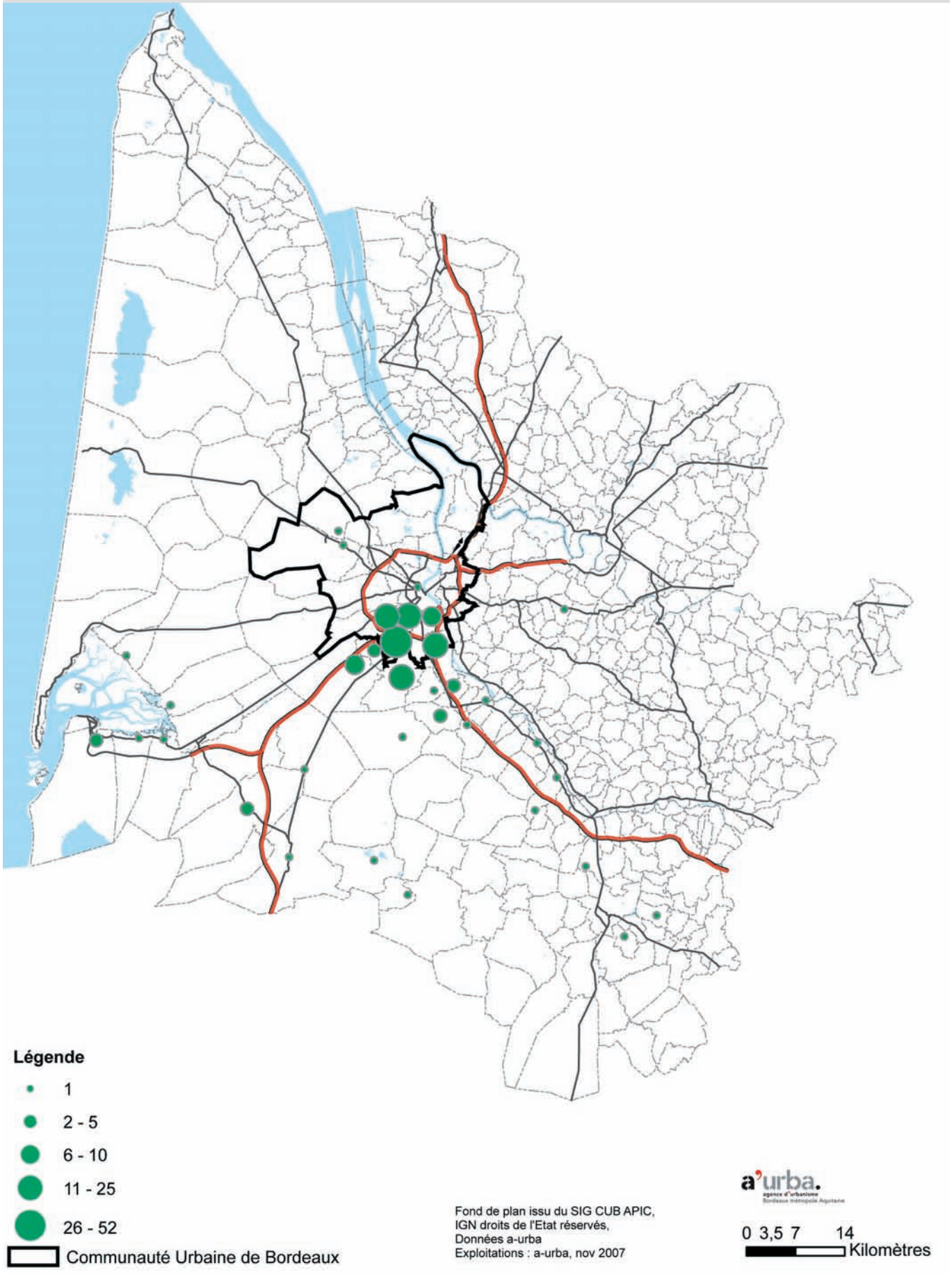


Fond de plan issu du SIG CUB APIC,
IGN droits de l'Etat réservés,
Données a-urba
Exploitations : a-urba, nov 2007

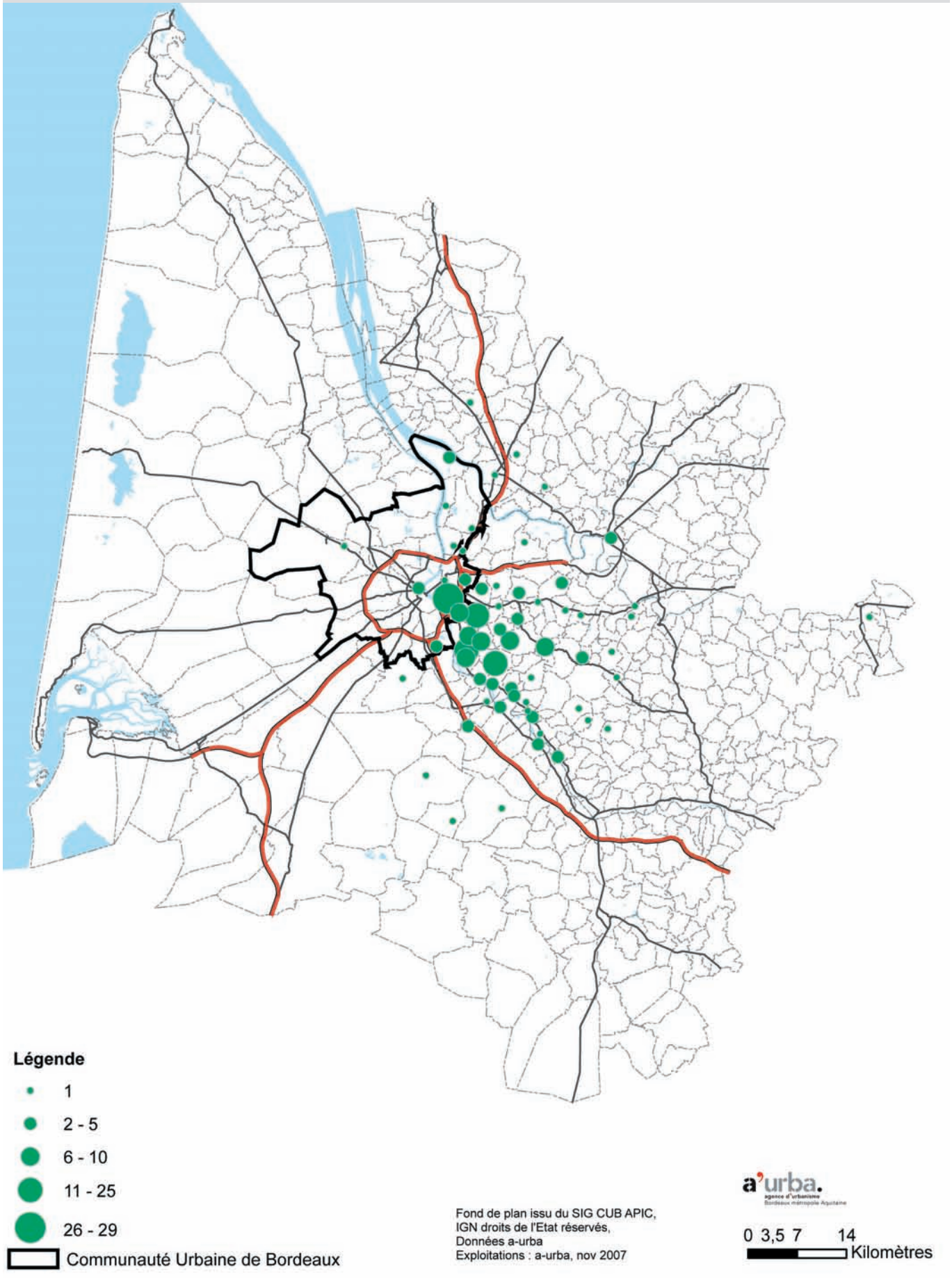
a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

0 3,5 7 14 Kilomètres

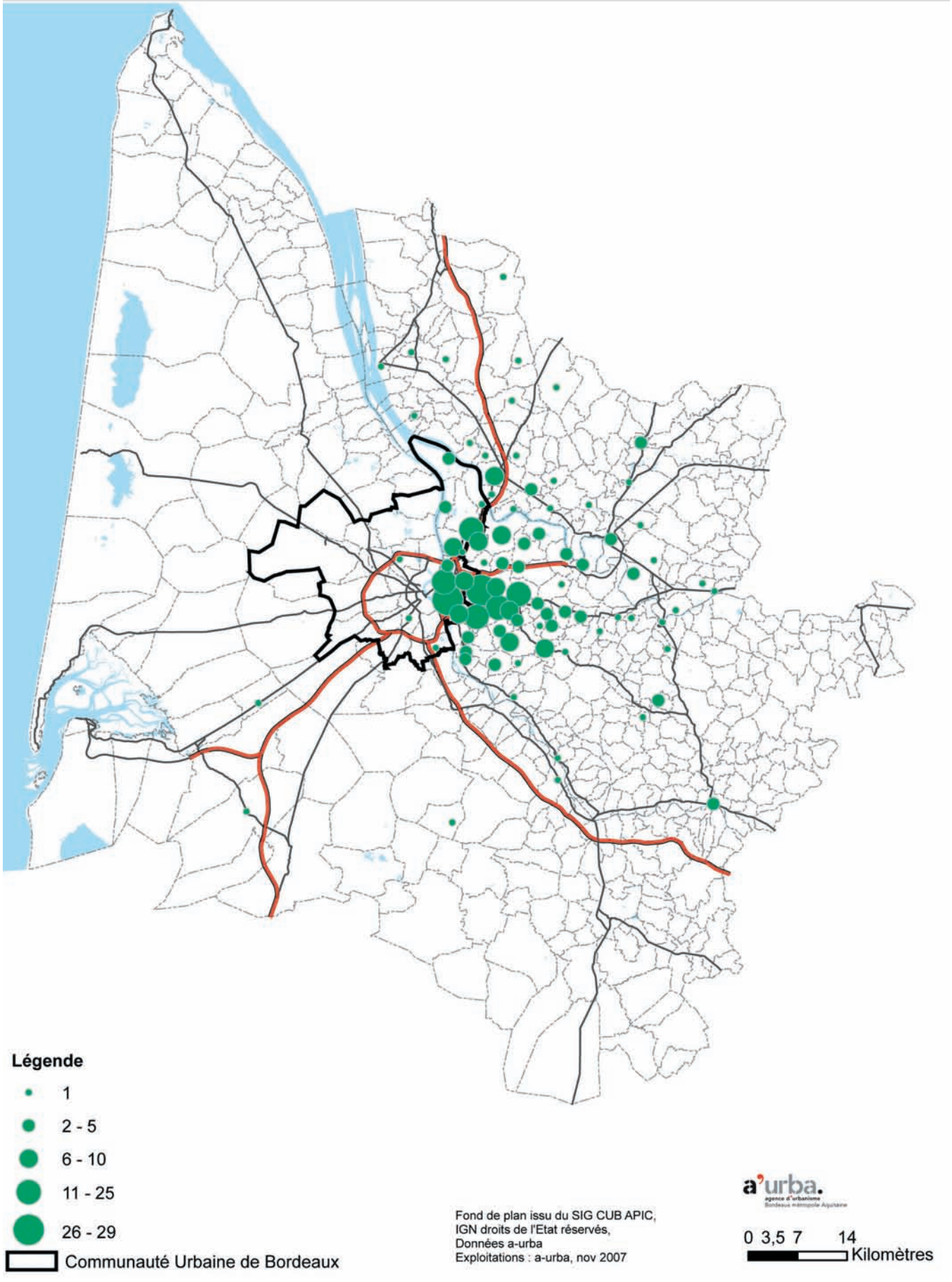
Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Arts et Métiers



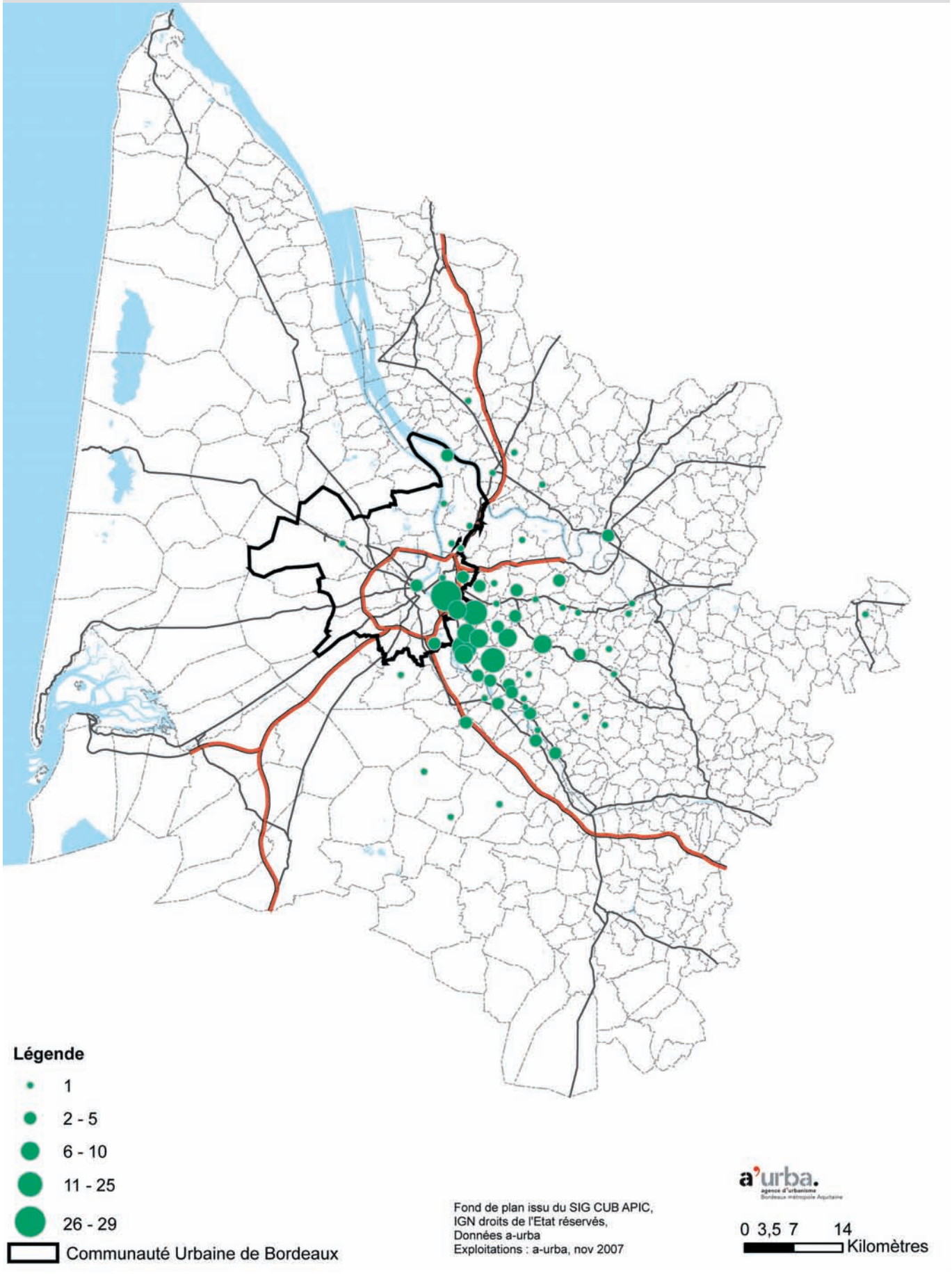
Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Stalingrad



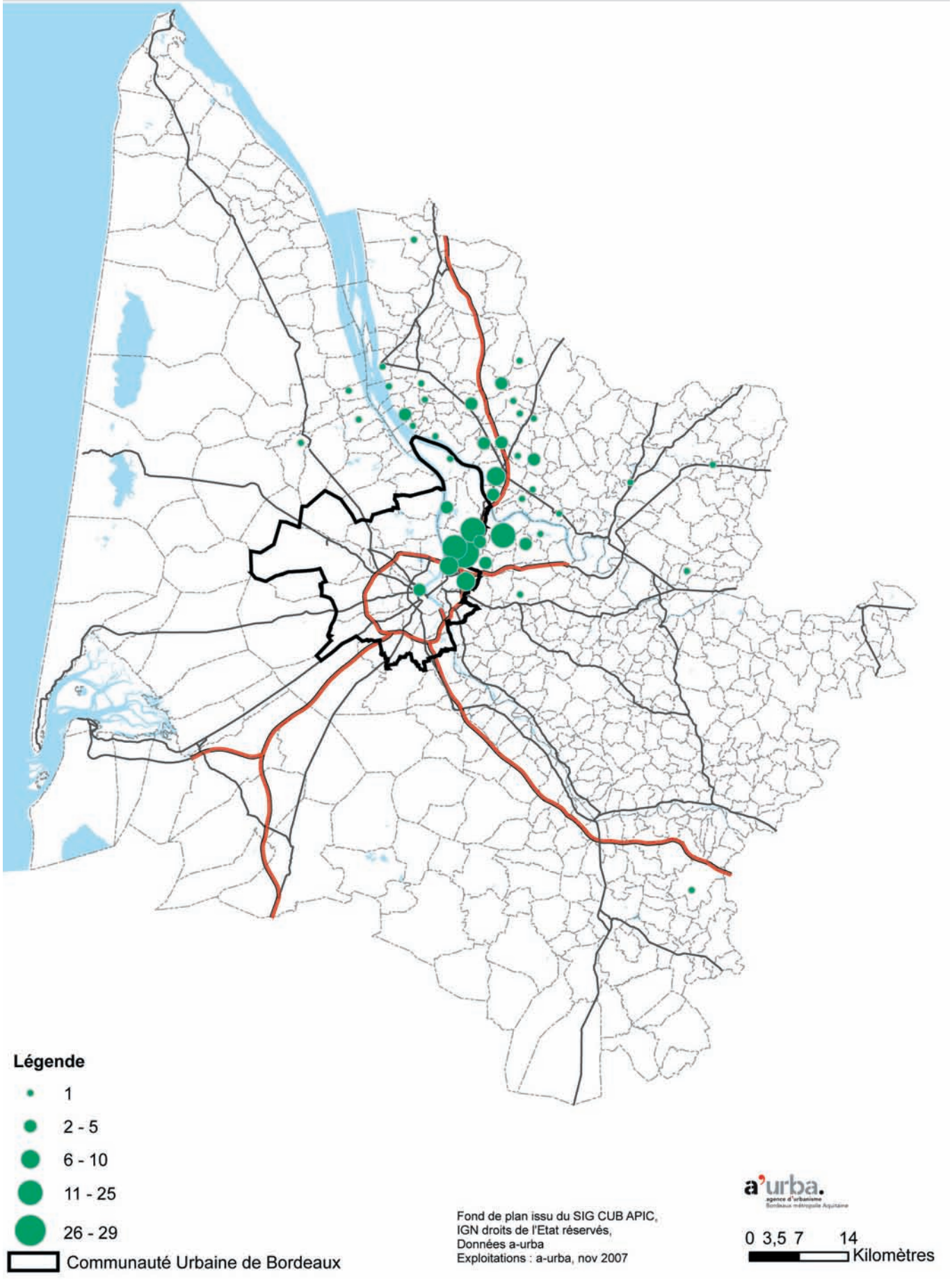
Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Galin



Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Stalingrad



Commune de résidence des utilisateurs du parc relais Lauriers



2.5 | Principales destinations des usagers utilisant les parcs relais le matin

Plus de 80% des usagers interrogés le matin à leur arrivée dans un parc relais ont déclaré se rendre dans le centre-ville de Bordeaux.

Ainsi 29% des personnes rencontrées utilisent le tramway pour aller à Mériadeck, 21% aux Quinconces et 16% dans le secteur de l'hôtel de ville.

Depuis un parc relais, les déplacements vers des communes autres que Bordeaux sont très minoritaires. Même les déplacements à destination du campus universitaire ne représentent que 2% des déplacements décrits (à noter que cette proportion est un peu plus élevée pour les parcs relais de la ligne B).

Deux explications peuvent être avancées à cette situation :

- le centre-ville cumulant des difficultés d'accès et des difficultés de stationnement réunit les conditions en faveur d'un transfert modal de la voiture particulière vers le tramway. Celui-ci offre alors un temps d'accès à destination concurrentiel et la régularité des temps de parcours ;
- les temps d'accès en tramway pour des déplacements de périphérie à périphérie sont relativement élevés et donc moins attractifs alors que les conditions d'accès et de stationnement demeurent moins pénalisantes.

2.6 | Bilan des coûts d'exploitation et des recettes affectées aux parcs relais

Coûts annuels d'exploitation (hors investissements infrastructures) et recettes liées à la vente de titres en 2007.

	Capacité	Coût d'exploitation	Coût d'exploitation par place	Recettes liées à la vente de titres				Ratio Recettes - Coûts d'exploitation
				Titre P+R (2,60€) Recettes HT	Titre Bordeaux Découverte 1 Jour (4,10€) Recettes HT	Total Recettes HT	Recettes par place	
BOUGNARD	187	154 029	**823**	127 523	1 687	129 210	**691**	**-24 819**
UNITEC	249	155 222	**623**	109 651	1 473	111 124	**446**	**-44 098**
ARTS ET METIERS	594	162 687	**274**	174 833	2 297	177 130	**298**	**14 444**
STALINGRAD	250	155 245	**621**	61 224	462	61 687	**246**	**-93 558**
GALIN	399	158 328	**397**	164 187	1 492	165 679	**415**	**7 351**
BUTTINIERE	603	162 888	**270**	272 133	2 891	275 024	**456**	**112 136**
LAURIERS	190	154 103	**811**	112 113	2 266	114 379	**601**	**-39 724**
Total parcs	2472	1 102 502	**446**	1 021 664	12 568	1 034 233	**418**	**-68 269**

A noter que ce bilan est réalisé uniquement à partir des coûts et des recettes d'exploitation.
Les coûts d'investissement ne sont donc pas pris en compte.

Il apparaît que les coûts d'exploitation globaux sont assez proches d'un parc à l'autre. En revanche les coûts par place sont sensiblement différents entre les parcs. Ils varient ainsi de 270 euros pour le parc relais de la Buttinière à 823 euros pour celui de Bougnard.

Ces coûts sont dégressifs avec la taille du parc. Ceci s'explique par des coûts fixes importants. Ainsi le gardiennage de l'ordre de 121000 euros annuels par parc représente 74% à 79% des coûts d'exploitation.

Les recettes globales par parc varie très nettement d'un parc à l'autre : de 62 000 euros pour Stalingrad à 275 000 euros pour Buttinière.

Les recettes par place et par parc montrent également de grandes variations. Elles s'établissent, en effet, entre 691 euros pour Bougnard et 246 euros pour Stalingrad.

Les recettes par place sont dépendantes de plusieurs facteurs dont le taux d'occupation : en effet la recette par place du parc Arts et Métiers est une des moins importante parce qu'il n'est occupé qu'à 50%.

Mais les recettes par place sont également très dépendantes de la part des usagers non-abonnés au réseau de transports collectifs puisque ce sont les seuls qui apportent des recettes spécifiques.
Ainsi si l'on compare Stalingrad et Unitec, deux parcs de taille équivalente, alors que le taux d'occupation, que ce soit en semaine ou le samedi, est plus important pour le parc Stalingrad, la recette par place est meilleure pour le parc Unitec (446 euros contre 246 euros).
Cette différence s'explique au regard du profil de la clientèle.

2 | Eléments de diagnostic du fonctionnement des parcs relais existants sur la CUB

Comme l'enquête auprès des usagers l'a montré, le parc Stalingrad est complet très tôt le matin et occupé très majoritairement par des abonnés au réseau ce qui laisse peu de place aux autres usagers. A l'inverse, le parc Unitec est majoritairement utilisé par des non-abonnés.

Le bilan global d'exploitation fait apparaître un déficit d'exploitation relativement réduit, de l'ordre de 70 000 euros, pour l'ensemble des parcs relais mis en place autour de la 1ère phase du réseau de tramway.
Dans le cadre des modes de gestion actuels (à savoir gratuité pour les abonnés au réseau TBC et gardiennage), le critère prépondérant dans l'atteinte d'un excédent d'exploitation semble être la capacité des parcs (au minimum 400 places) à même de compenser les coûts fixes d'exploitation. L'accueil d'usagers non abonnés paraît également constituer un facteur favorable.

En effet, le déficit d'exploitation pourrait être comblé par une augmentation de la fréquentation par des usagers non abonnés à hauteur 6,3%. Aujourd'hui, compte tenu de la saturation de nombreux parcs en journée cette augmentation de fréquentation ne peut résulter que d'une hausse de la fréquentation du parc Arts et Métiers ou d'un accroissement de l'utilisation en soirée ou le week-end.

D'autres solutions peuvent être étudiées pour augmenter les recettes d'exploitation comme une hausse du prix du titre P+R (un tarif à 2,8 euros suffit à atteindre l'équilibre d'exploitation) ou une contribution au service offert par les usagers abonnés qui aujourd'hui stationnent gratuitement dans les parcs relais.

A noter que trois parcs relais couvrent leurs coûts d'exploitation par les recettes liées à la vente des titres. Il s'agit des parcs Buttinière, Arts et Métiers et Galin qui sont aussi les plus capacitaire et donc bénéficient d'un coût d'exploitation moindre par place.

2.7 | Quelques éléments qualitatifs issus des enquêtes

Lors des enquêtes un questionnaire qualitatif était distribué aux usagers qui pouvaient le remettre au gardien, une fois rempli, à la sortie du parc .

Les questions posées avaient pour but d'apprécier :

- les phénomènes de report vers d'autres parcs en cas de saturation du parc habituellement utilisé ;
- les pratiques de déplacements avant la mise en service des parcs relais. Les usagers des parcs relais sont-ils de nouveaux usagers du réseau de transports collectifs ou bien des personnes qui avant utilisaient le bus ;
- les principales remarques formulées par les usagers.

L'analyse des réponses à ces questionnaires montre un réel intérêt pour la démarche de la part des usagers rencontrés puisque le taux de réponse global est de 27% (soit 544 questionnaires remplis et remis aux gardiens). Le taux de réponse varie de 13% pour le parc de la Buttinière à 43% pour celui de Stalingrad.

96% des utilisateurs qui ont répondu sont des utilisateurs réguliers des parcs relais et 81% déclarent utiliser toujours le même.

16% ont indiqué avoir tenté de stationner dans un autre parc relais avant de se reporter, faute de places disponibles, sur celui à l'entrée duquel ils ont été interrogés.
Deux parcs sont concernés par ces phénomènes de report : celui d'Unitec qui accueillent les usagers qui ont d'abord essayé d'entrer à Bougnard (21 personnes dans ce cas) et celui de Galin qui accueillent des automobilistes qui ont voulu se rendre à Stalingrad et à Buttinière. Une quarantaine de personnes ont ainsi indiqué le jour de l'enquête s'être « rabattues » sur la parc relais Galin.
Seul un quart des personnes qui ont retourné le questionnaire étaient des utilisateurs du réseau de transports collectifs avant la mise en service du tramway et des parcs relais. Le service offert par les parcs relais et le réseau de tramway apparaît donc comme un élément générateur de report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. Il est ainsi important de noter qu'il n'y a pas de concurrence entre le service offert par les parcs relais et le service offert par le réseau de bus.

Enfin, les remarques spontanées formulées montrent que les utilisateurs trouvent le système parcs relais - tramway pratique et utile[1]. Cependant ils regrettent :

- le manque de places de stationnement dans les parcs Bougnard, Stalingrad, Galin et Buttinière ;
- la trop faible capacité des rames de tramway aux heures de pointe ;

[1] L'enquête réalisée par TBC avait en effet mis en évidence parmi les motifs d'utilisation des parcs relais le fait que cela soit moins stressant que la voiture (embouteillages, recherche d'une place de stationnement en centre ville) et que cela soit économique.

- les bornes d'accès aux parcs relais jugées trop hautes ;
- le fait qu'être abonné au réseau de transports collectifs urbains ne garantisse pas l'accès à une place en parc relais ;
- le manque d'information concernant l'état du trafic sur le réseau de transports collectifs et sur le réseau routier ;
- l'occupation en temps réel des parcs relais ;
- et l'impossibilité de stationner la nuit.

De manière spécifique, des remarques sont faites pour chacun des parcs relais :

- Arts et Métiers : les usagers soulignent son manque d'entretien, ses accès peu pratiques et les difficultés rencontrées pour sortir aux heures de pointe ;
- Buttinière : ses accès en pente sont jugés peu pratiques, les sorties sont difficiles aux heures de pointe ;
- Lauriers : son accessibilité est difficile. Deux raisons à cela : les travaux de prolongement de la ligne A vers Bassens qui rendent ponctuellement moins lisibles les itinéraires d'accès au parc ; le conflit d'usage existant avec les bus en régulation sur la rue V. Hugo qui semblent gêner les accès. Les usagers signalent également l'absence d'abris pour les deux-roues ;
- Bougnard : son accessibilité est jugée peu pratique et les panneaux annonçant quand le parc est complet sont mal localisés (trop tard selon les usagers) ;
- Stalingrad : la panneau qui annonce quand le parc est complet est mal positionné car visible uniquement par les automobilistes venant de Bordeaux. Or ceux-ci sont très minoritaires
- Unitec : les usagers signalent un problème récurrent de fonctionnement des bornes d'accès.

2.8 | Eléments conclusifs concernant le fonctionnement des parcs relais

Il ressort de ces résultats des différences sensibles entre la clientèle des parcs et en particulier entre celle des parcs de la rive droite et celle de la rive gauche.

- Les parcs relais de la rive droite ont tous globalement le même profil : Ils sont régulièrement complets le matin ; sont utilisés de manière quotidienne, par des personnes abonnées au réseau qui se rendent sur leur lieu de travail, seules dans leur voiture, et qui laissent donc leur véhicule stationné sur de longues périodes. Enfin ils disposent d'une aire d'attraction relativement étendue.
- Le parc Bougnard qui affiche lui aussi régulièrement complet fonctionne de manière assez proche : utilisation quotidienne par des abonnés au réseau stationnant sur de longues périodes même si la part des étudiants et donc le motif université sont plus représentés. La différence principale avec les parcs de la rive droite concerne son aire d'attraction ; il accueille en effet, l'heure de pointe du matin une clientèle de proximité.
- La clientèle des parcs Unitec et Arts et Métiers provient également de moins loin que celle des parcs de la rive droite. Par ailleurs elle s'avère plus jeune, ne fréquente pas le parc relais tous les jours, stationne son véhicule pour des durées moins longues pour effectuer des déplacements pour le motif travail mais aussi pour les motifs université et achats (alors que ce motif est assez faiblement représenté, la semaine, dans les autres parcs relais). Enfin ces parcs, à la différence de tous les autres, ne sont pas régulièrement complets le matin.

Au regard de ces premiers éléments de diagnostic, les questions qui se posent concernent :

- la moindre fréquentation des parcs Bougnard, Unitec et surtout Arts et Métiers alors que les autres parcs sont très régulièrement saturés ;
- le profil différent de la clientèle qu'ils accueillent : plus occasionnelle, pour d'autres motifs que le travail et stationnant pour des durées moins longues.

A l'inverse des parcs relais implantés sur la rive droite, il apparaît que les parcs de la rive gauche sont tous les trois accessibles depuis la même grande maille de voirie à savoir la rocade.

Cependant, les parcs Unitec et Arts et Métiers sont d'un accès moins direct et moins immédiat et la voirie menant à Arts et Métiers est relativement encombrée à l'heure de pointe du matin. Dans ces cas là, la rupture de charge peut être ressentie comme pénalisante.

Cette accessibilité plus contrainte peut expliquer que le parc Bougnard qui constitue la porte d'entrée sur ce secteur se remplit systématiquement le premier le matin. Quand il est complet, des reports sont constatés sur Unitec.

A noter que cette question de l'accessibilité qui apparait déterminante s'est sûrement posée pour le parc relais Galin. En effet, ce parc n'a atteint un taux d'occupation supérieur à 100% que sur la dernière année d'exploitation alors que les autres parcs de la rive droite étaient déjà régulièrement saturés. Il faut noter que l'accessibilité à Galin, le matin, est parfois difficile puisque la pénétrante Est qui y mène est souvent encombrée. Certains usagers du parc Galin ont également mis en avant la difficulté pour traverser l'avenue Thiers, le matin, quand les tramways; qui bénéficient de la priorité aux feux passent toutes les 4 minutes.

La question de l'accessibilité directe depuis une grande voie d'agglomération est une condition nécessaire à prendre en compte pour la localisation d'éventuels nouveaux parcs relais.

Les parcs relais saturés accueillent d'abord une clientèle d'abonnés au réseau TBC utilisant les transports collectifs pour le motif travail, ou dans une moindre mesure, pour se rendre à l'université ne laissant que peu de place à une clientèle «horaire » plus occasionnelle. Ainsi à 8h, les parcs relais Bougnard et Stalingrad sont déjà occupés à 70%

A l'inverse, les parcs Arts et Métiers et Unitec qui n'affichent pas complet tôt le matin peuvent donc accueillir ce type de clientèle.

Si la clientèle horaire existe potentiellement dans tous les parcs, elle n'y trouve pas sa place à l'heure de pointe du matin.

3 | Analyse du stationnement autour des parcs relais

3 | Analyse du stationnement autour des parcs relais

Une analyse de l'offre et de l'usage du stationnement disponible à proximité des parcs relais a été réalisée afin de tenter de répondre à deux questions :

– la fréquentation moins importante de certains parcs relais est-elle liée à l'existence d'une offre de stationnement importante sur voirie à proximité constituant une offre de rabattement de fait ?
– dans quelle mesure, la saturation des parcs relais entraîne-t-elle un report du stationnement sur le stationnement sur voirie ?

3.1 | L'offre de stationnement

Les enquêtes terrain ont été effectuées dans un rayon de 300 mètres autour des parcs relais[1]. Elles ont permis de relever l'offre de stationnement publique sur voirie, les aires de stationnement publiques y compris celles du domaines public de l'Etat affecté aux universités ainsi que les aires de stationnement privé mais accessibles librement comme les espaces de stationnement de centres commerciaux ou de résidences privées.

Tous autres parcs relais disposent, à proximité, d'une offre conséquente comprise entre 460 et 800 places à l'exception du parc relais de la Buttinière pour lequel l'offre de stationnement disponible dans un rayon de 300 mètres est un peu moins importante (225 places). Ceci s'explique par la présence du coteau et de la côte des 4 pavillons qui constitue une coupure au delà de laquelle il semble que les usagers ne vont pas stationner.

Pour les autres parcs, on distingue trois types de situations :

– Les parcs Bougnard et Lauriers s'inscrivent dans des tissus résidentiels d'habitat pavillonnaire ou l'espace public situé devant les logements fait l'objet d'une « privatisation » qui n'incite pas les usagers du tramway à y stationner régulièrement et pour de longues durées.
– Les parcs Stalingrad et Galin sont situés dans des tissus plus centraux où les places de stationnement ne font pas l'objet d'une « appropriation » par les résidents.
– Les parcs Unitec et Arts et métiers disposent à proximité d'espaces de stationnement accessibles librement en lien avec les installations universitaires.

Pour l'essentiel il s'agit de stationnement public et gratuit. Il existe seulement des places de stationnement payant, le long de la ligne A, sur l'avenue Thiers mises en place à l'occasion de la recomposition urbaine des espaces publics en lien avec le projet de tramway.

A noter également la mise en place d'une zone bleue dans deux rues résidentielles de Talence à proximité du parcs relais Arts et Métiers et de la station Béthanie afin d'éviter le stationnement d'automobilistes prenant le tramway.

[1] Les relevés de stationnement ont été effectués à la suite de la réalisation des enquêtes auprès des usagers dans un rayon de 300 mètres autour des parcs relais. Pour les parcs relais Stalingrad et Unitec situé un peu plus loin du tramway, le relevé a été complété par un relevé du stationnement 300 mètres autour de la station.

3.2 | L'usage du stationnement sur voirie

	Capacité du parc relais	Taux d'occupation du parc relais	Offre de stationnement à proximité	Nombre de véhicules en stationnement licite	Taux d'occupation[1]	Nombre de véhicules en stationnement illicite	Taux de congestion[2]
Bougnard	187	Complet	455	204	45%	20	49%
Unitec	249	167	800	638	80%	66	88%
Arts et Métiers	594	193	545	455	83%	14	86%
Stalingrad	250	Complet	460	431	94%	188	135%
Galin	399	Complet	710	510	72%	124	89%
Buttinière	603	Complet	225	127	56%	10	101%
Lauriers	190	Complet	461	298	65%	44	74%

Les plans figurant à la fin de cette partie présentent pour chacun des parcs le bilan des enquêtes terrain de stationnement.

Si en règle générale la voie d'accès aux parcs relais saturés est toujours marquée par une pression du stationnement importante (avec toujours la présence de véhicules en stationnement interdit), l'analyse de l'occupation des places de stationnement autour des parcs relais étudiés révèle pourtant des situations différentes :

– un taux de congestion élevé autour du parc relais Stalingrad : le parc relais affiche complet très tôt le matin et la pression du stationnement dans le secteur est très importante. Les relevés de terrain laissent supposer un report d'usagers empruntant le tramway sur l'espace public, il s'agit là pour les automobilistes la dernière possibilité de stationner avant de devoir franchir le fleuve. Cette demande se cumule avec une demande de stationnement liée à la présence de divers services, équipements et emplois ce qui explique que le stationnement s'avère difficile.

– Le secteur situé autour du parc relais Buttinière fait également l'objet d'une pression du stationnement. Toutefois les enquêtes terrain montrent qu'il s'agit vraisemblablement d'une demande de stationnement plutôt liée à la clinique des 4 pavillons. Seuls quelques automobilistes stationnant leur véhicule sur le parking de la maison des sports et se rendant prendre le tramway ont été remarqués le matin.

– Le taux de congestion enregistré autour des parcs relais Unitec et Arts et Métiers traduit une occupation relativement importante de la voirie mais il s'agit sûrement de stationnement lié à l'université. En effet, compte tenu de l'accessibilité contrainte à ces deux sites il semble peu vraisemblable que les automobilistes empruntant le tramway viennent jusque là pour stationner à l'extérieur des parcs.

[1] Le taux d'occupation traduit le rapport entre nombre de véhicules en stationnement autorisés et le nombre de places autorisées offertes

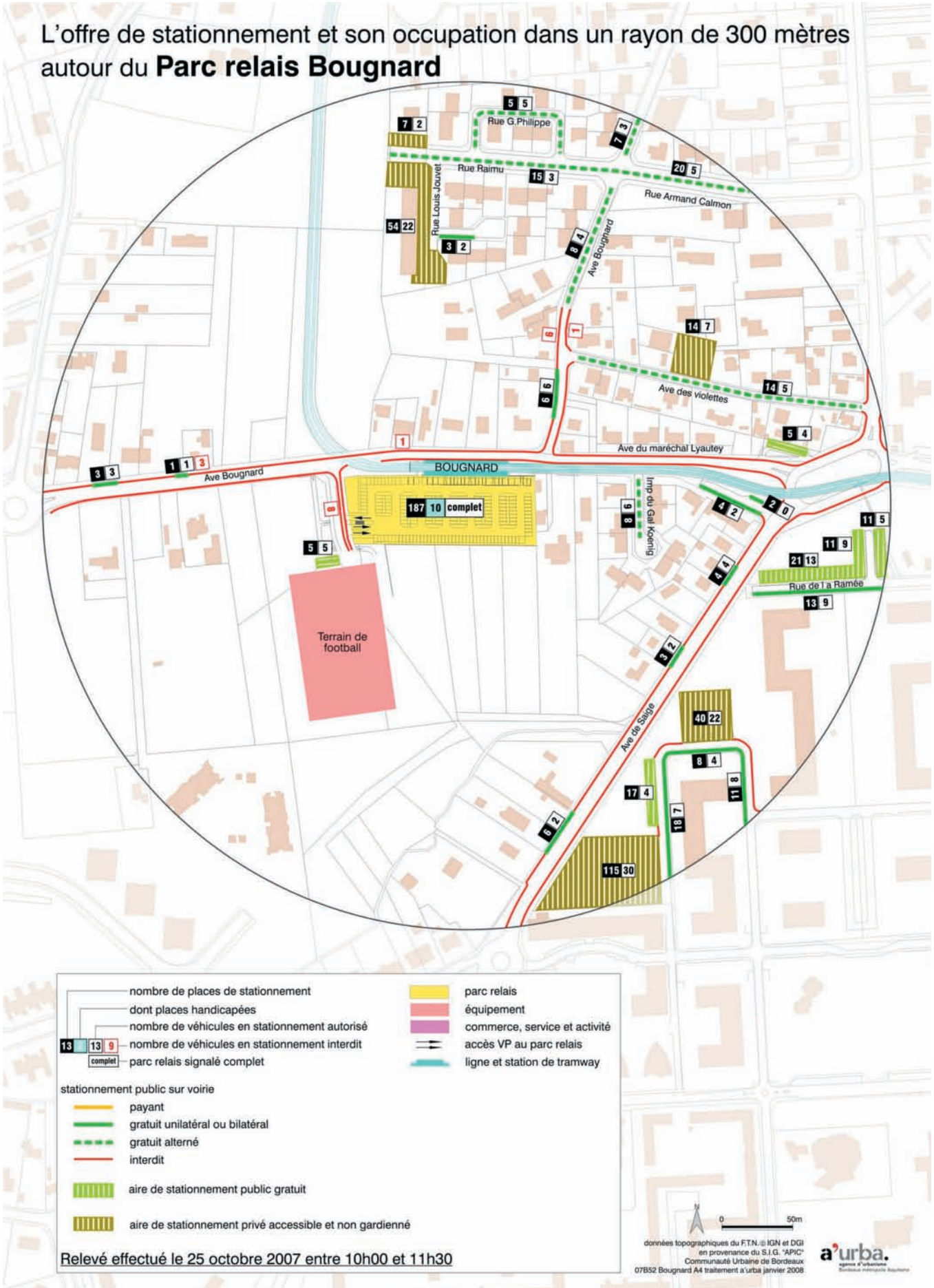
[2] Le taux de congestion traduit le rapport entre le nombre de véhicules en stationnement autorisé et illicite et le nombre de places autorisées offertes

– Enfin autour des parcs relais Lauriers et Bougnard pourtant complets dès le matin la pression du stationnement n'est pas très élevée ; les relevés ont en effet montré de nombreuses places disponibles.

Au regard de ces résultats, il apparaît difficile d'établir un lien entre la saturation constatée des parcs relais et un report éventuel du stationnement sur la voirie. Même si ponctuellement les accès aux parcs relais saturés font l'objet de stationnement illicite la saturation d'un parc ne se traduit pas systématiquement par une congestion de l'offre sur voirie.

A l'inverse, l'existence d'une offre de stationnement importante autour d'un parc ne semble pas pouvoir expliquer à elle seule la moindre occupation des parcs Unitec et surtout Arts et Métiers.

L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Bougnard**



- nombre de places de stationnement
- dont places handicapées
- nombre de véhicules en stationnement autorisé
- 13 13 9 — nombre de véhicules en stationnement interdit
- complet — parc relais signalé complet

stationnement public sur voirie
- payant
- gratuit unilatéral ou bilatéral
- gratuit alterné
- interdit

- aire de stationnement public gratuit
- aire de stationnement privé accessible et non gardienné

- parc relais
- équipement
- commerce, service et activité
- accès VP au parc relais
- ligne et station de tramway

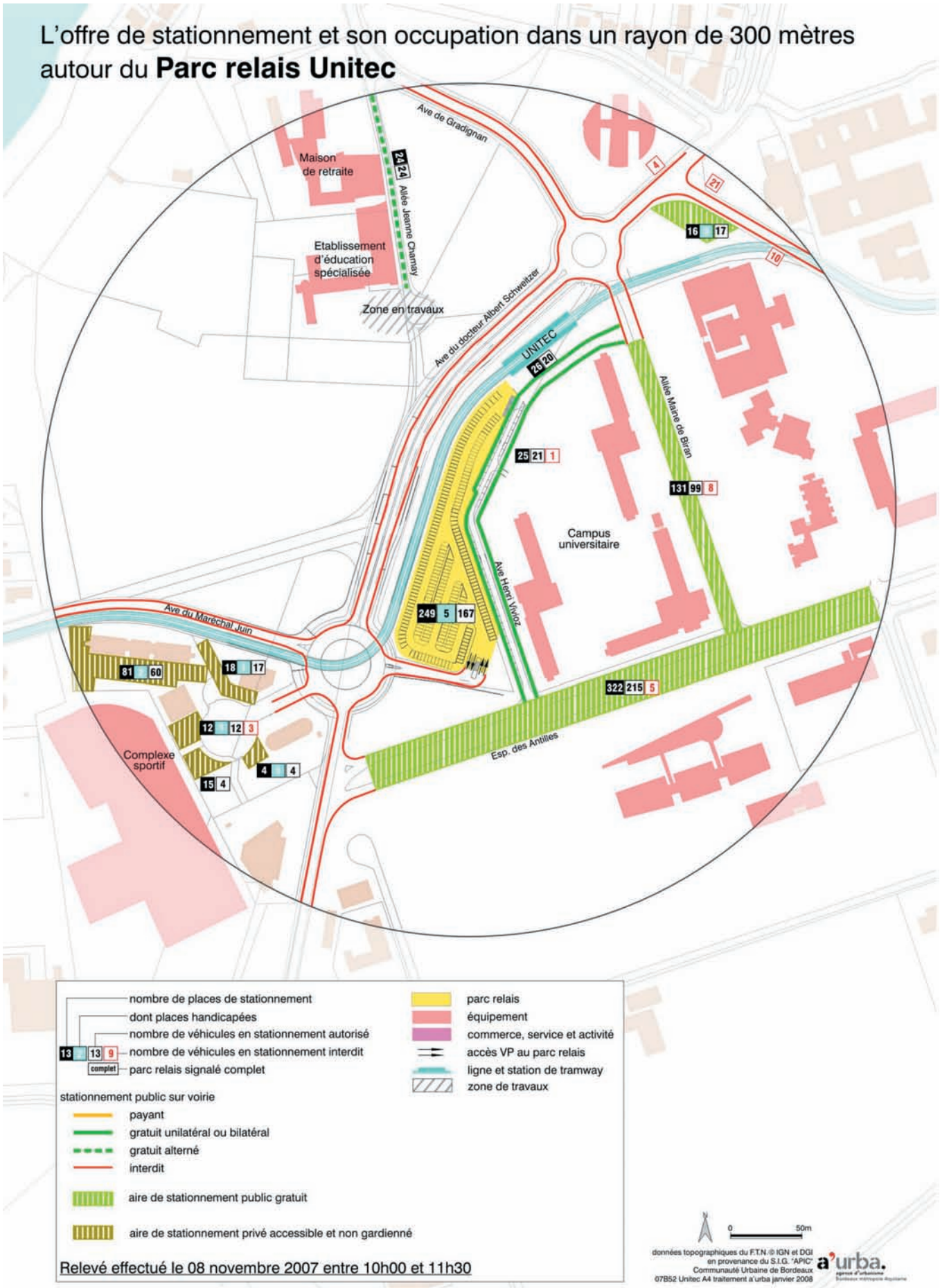
Relevé effectué le 25 octobre 2007 entre 10h00 et 11h30

0 50m

données topographiques du F.T.N. © IGN et DGI
en provenance du S.I.G. "APIC"
Communauté Urbaine de Bordeaux
07B52 Bougnard A4 traitement a'urba janvier 2008

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Unitec**

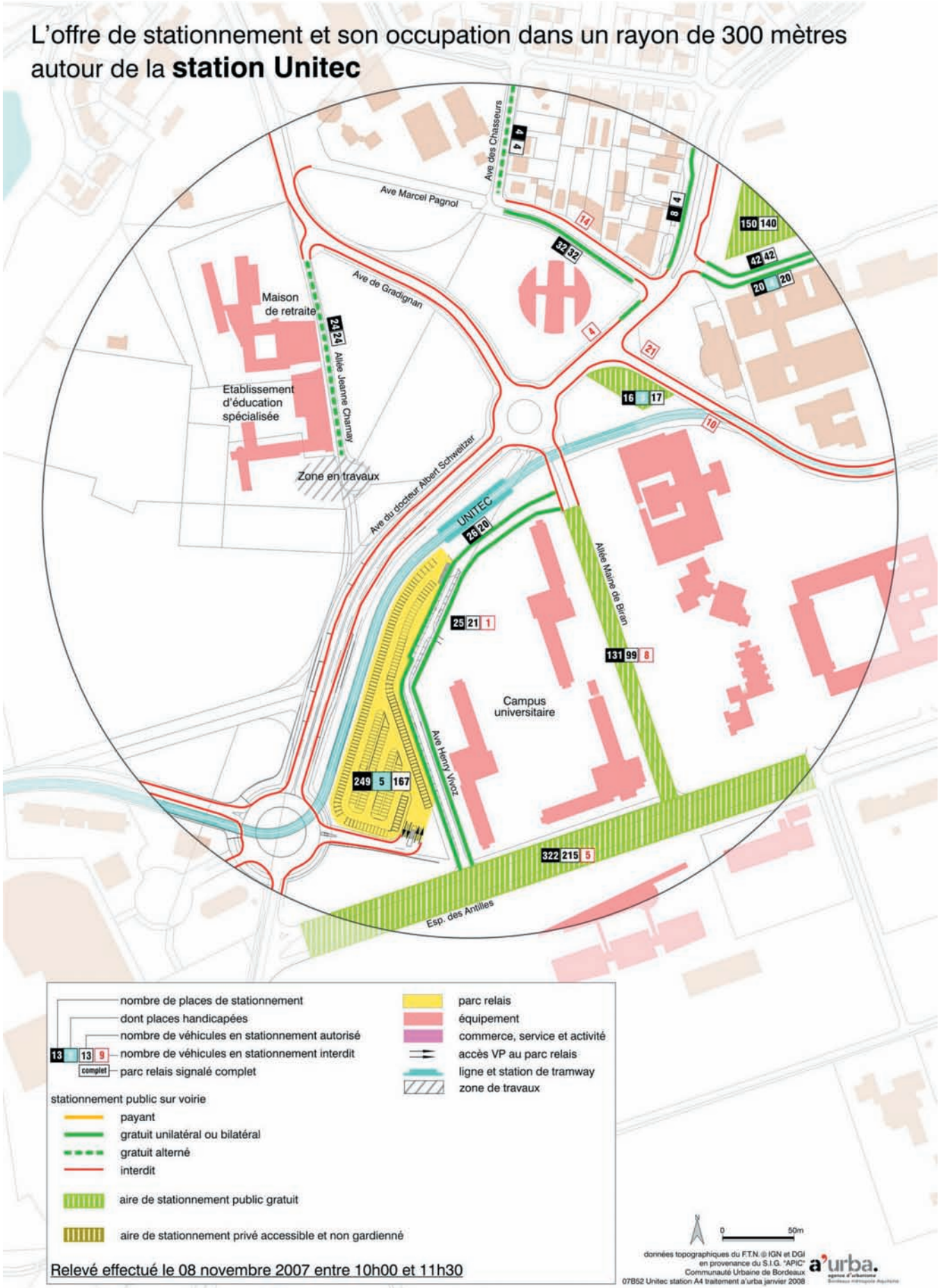


Relevé effectué le 08 novembre 2007 entre 10h00 et 11h30

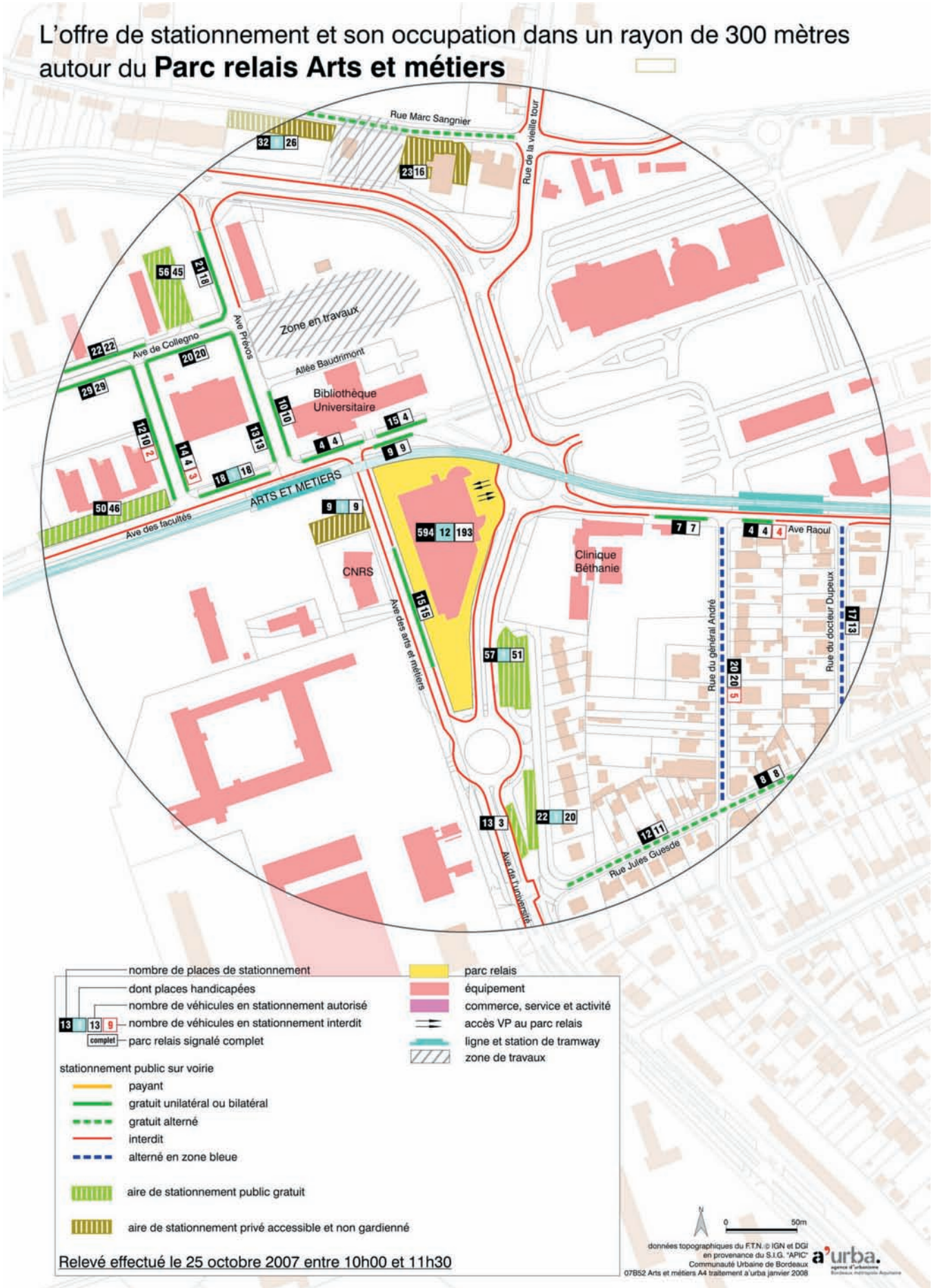
données topographiques du F.T.N.© IGN et DGI
en provenance du S.I.G. "APIC"
Communauté Urbaine de Bordeaux
07B52 Unitec A4 traitement a'urba janvier 2008

a'urba.

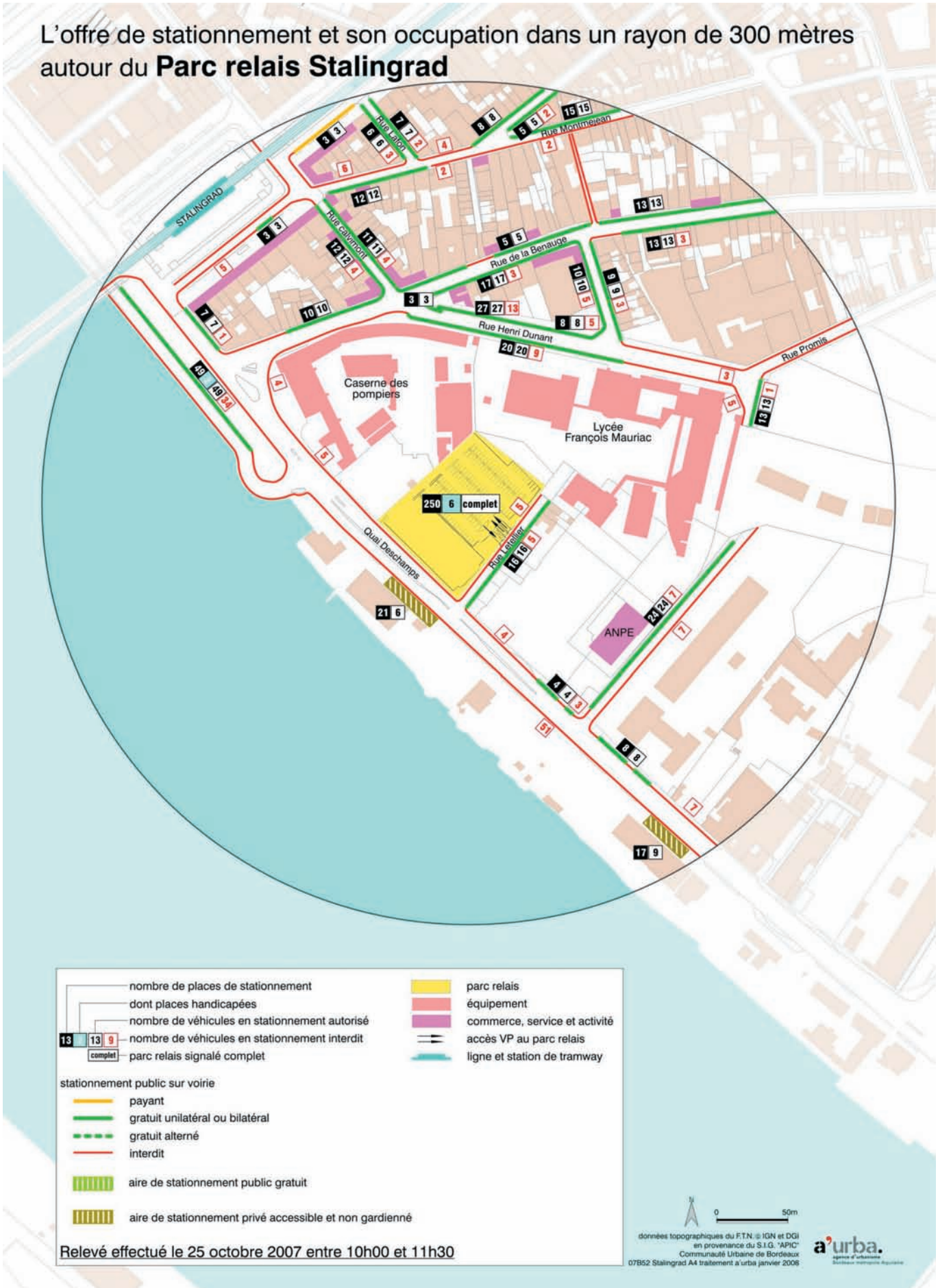
L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour de la **station Unitec**



L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Arts et métiers**



L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Stalingrad**



nombre de places de stationnement
dont places handicapées
nombre de véhicules en stationnement autorisé
13 13 9 nombre de véhicules en stationnement interdit
complet parc relais signalé complet

stationnement public sur voirie
payant
gratuit unilatéral ou bilatéral
gratuit alterné
interdit

aire de stationnement public gratuit

aire de stationnement privé accessible et non gardienné

parc relais
équipement
commerce, service et activité
accès VP au parc relais
ligne et station de tramway

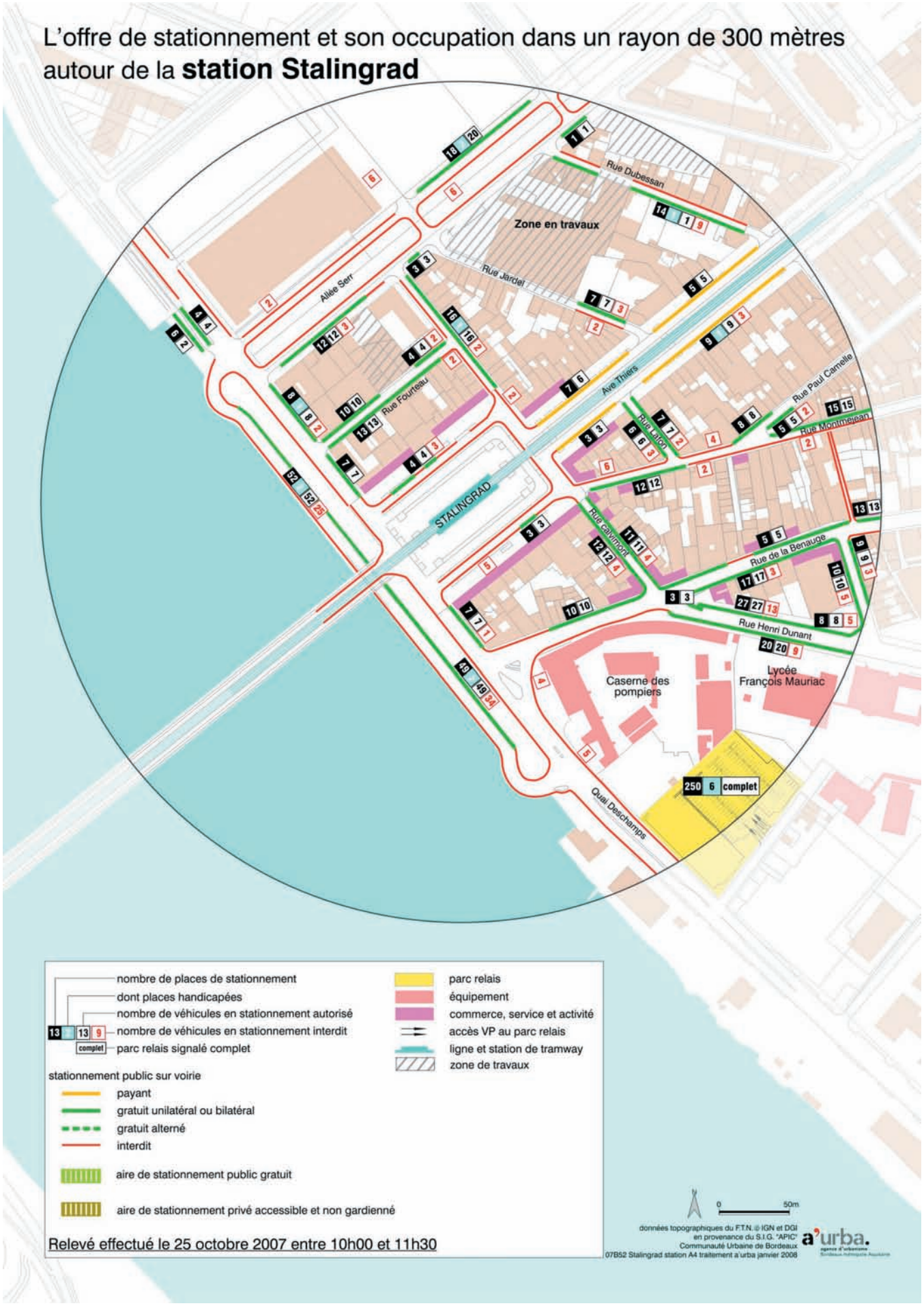
Relevé effectué le 25 octobre 2007 entre 10h00 et 11h30

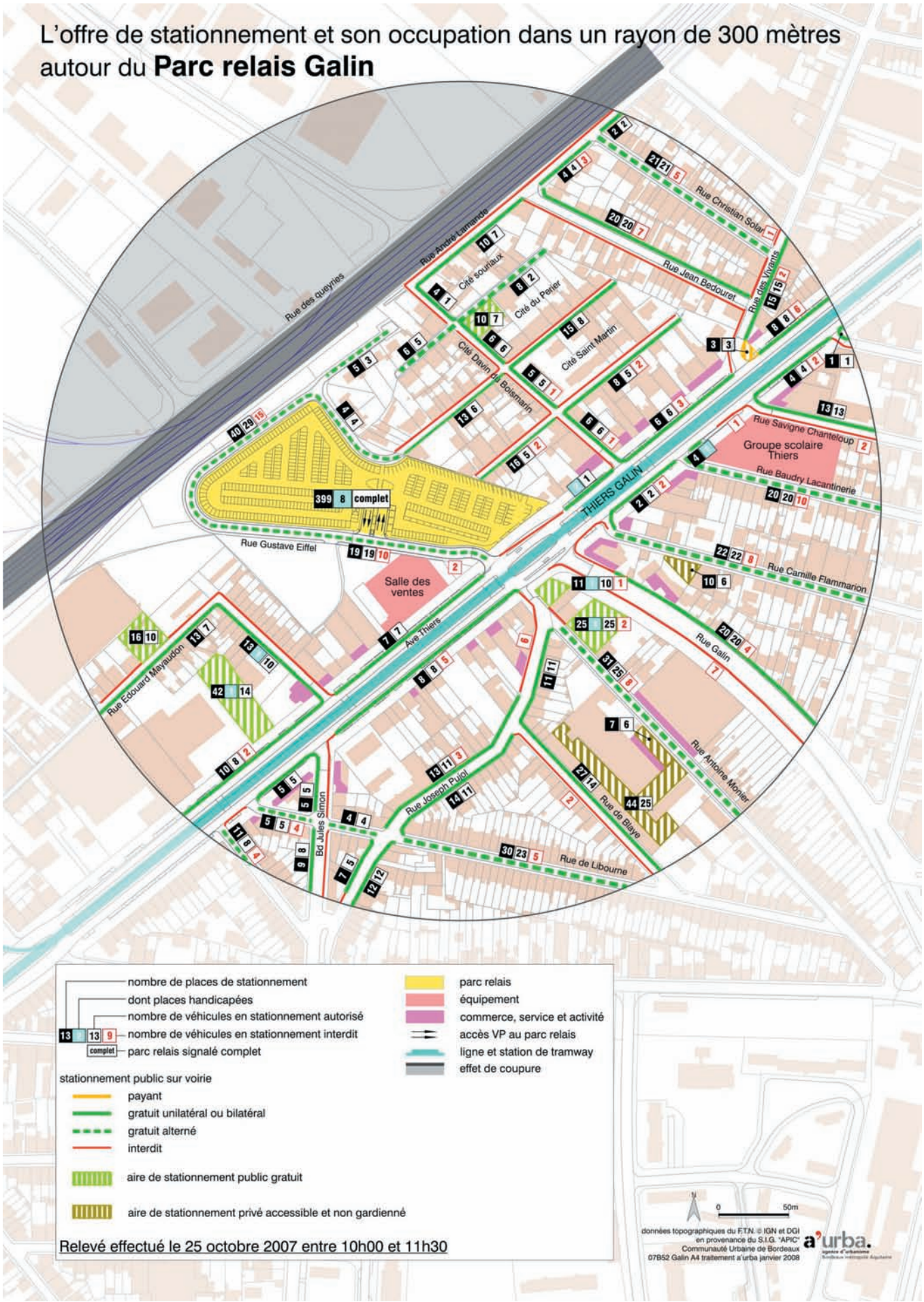
0 50m

données topographiques du F.T.N. © IGN et DGI
en provenance du S.I.G. "APIC"
Communauté Urbaine de Bordeaux
07B52 Stalingrad A4 traitement a'urba janvier 2008

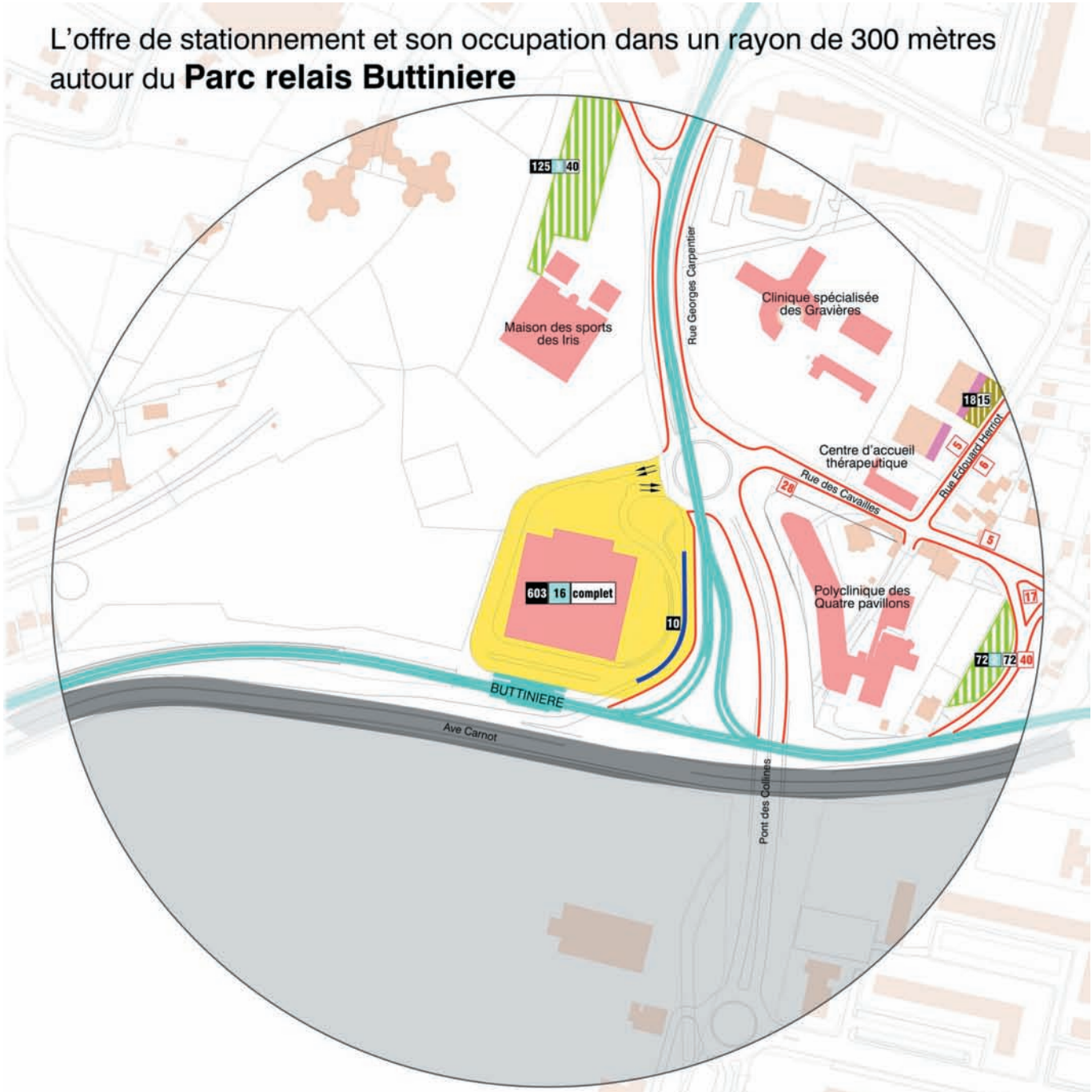
a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour de la **station Stalingrad**




L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Galin**
Rue André Lamande
Rue des queyries
Cité souriaux
Cité du Perier
Cité Saint Martin
Cité Davin Bd Boismarin
Rue Jean Bedouret
Rue Christian Solar
Rue des Vivants
399 8 complet
Rue Gustave Eiffel
Salle des ventes
THIERS GALIN
Groupe scolaire Thiers
Rue Savigne Chanteloup
Rue Baudry Lacantinerie
Rue Camille Flammarion
Rue Galin
Rue Antoine Monier
Rue de Blaye
Rue de Libourne
Rue Joseph Puiol
Bd Jules Simon
Ave Thiers
Rue Edouard Mayaudon
nombre de places de stationnement
dont places handicapées
nombre de véhicules en stationnement autorisé
nombre de véhicules en stationnement interdit
parc relais signalé complet
stationnement public sur voirie
payant
gratuit unilatéral ou bilatéral
gratuit alterné
interdit
aire de stationnement public gratuit
aire de stationnement privé accessible et non gardienné
parc relais
équipement
commerce, service et activité
accès VP au parc relais
ligne et station de tramway
effet de coupure
Relevé effectué le 25 octobre 2007 entre 10h00 et 11h30
0
50m
données topographiques du F.T.N. © IGN et DGI
en provenance du S.I.G. "APIC"
Communauté Urbaine de Bordeaux
07B52 Galin A4 traitement a'urba janvier 2008
a'urba.

L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Buttiniere**



- nombre de places de stationnement
- dont places handicapées
- nombre de véhicules en stationnement autorisé
- nombre de véhicules en stationnement interdit
- parc relais signalé complet

stationnement public sur voirie
- payant
- gratuit unilatéral ou bilatéral
- gratuit alterné
- interdit
- arrêt minute
- aire de stationnement public gratuit
- aire de stationnement privé accessible et non gardienné

- parc relais
- équipement
- commerce, service et activité
- accès VP au parc relais
- ligne et station de tramway
- effet de coupure

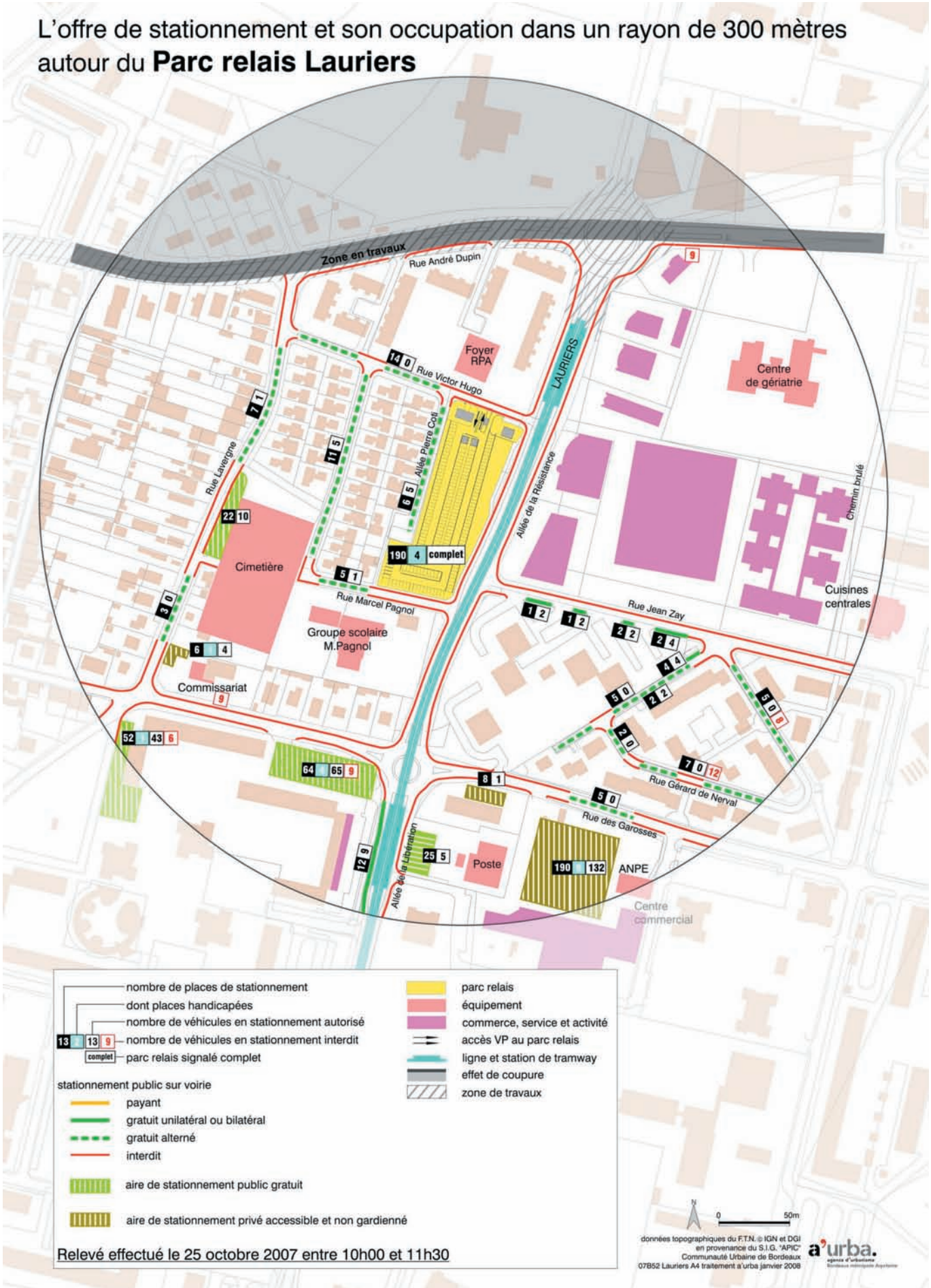
Relevé effectué le 13 novembre 2007 entre 10h00 et 11h30

0 50m

données topographiques du F.T.N. © IGN et DGI
en provenance du S.I.G. "APIC"
Communauté Urbaine de Bordeaux
07B52 Buttinière A4 traitement a'urba janvier 2008

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

L'offre de stationnement et son occupation dans un rayon de 300 mètres autour du **Parc relais Lauriers**



4 | Analyse d'autres politiques hexagonales en matière de parcs relais

4 | Analyse d'autres politiques hexagonales en matière de parcs relais

L'offre et le fonctionnement des parcs relais ont été analysés pour 14 agglomérations françaises dotées d'un TCSP en 2003[1].

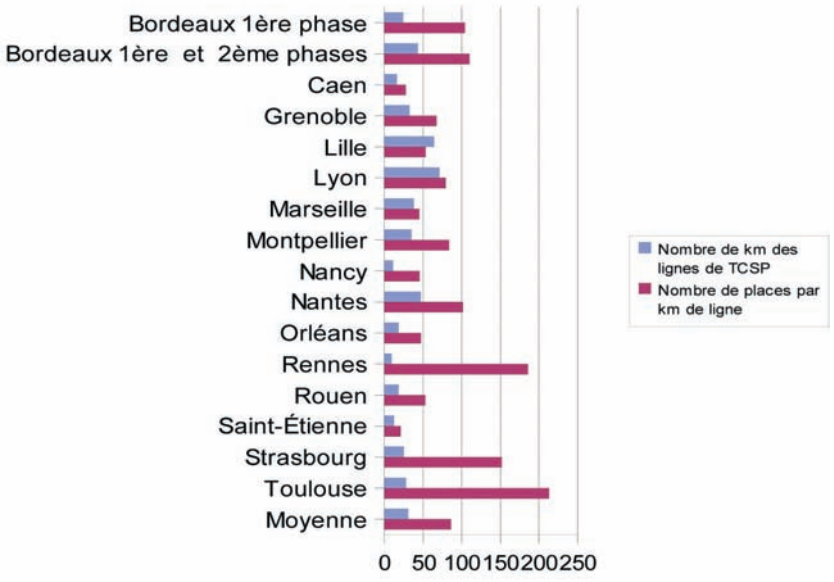
4.1 | Caractéristiques de l'offre globale en parcs relais et capacité développée par parc

Si toutes les agglomérations étudiées ont mis en place des parcs relais en liaison avec leur réseau de transports collectifs urbain -qu'il s'agisse de parc en surface ou en ouvrage -, l'offre varie sensiblement que ce soit en nombre de parcs (entre 1 parc à Rouen et 28 à Nantes) ou en nombre de places (entre 250 à Saint Étienne et près de 6000 à Toulouse ou Lyon).

Si l'on observe le ratio « nombre de places offertes en parcs relais par kilomètre de ligne de TCSP » qui permet davantage des comparaisons entre agglomérations, il apparaît que Caen, Nancy, Orléans et Saint Étienne disposent d'une offre assez faible. A l'inverse,. trois agglomérations possèdent une offre largement dimensionnée. Il s'agit de Toulouse, Rennes et Strasbourg. Cependant, Rennes et Toulouse sont dotées d'un métro dont la capacité est supérieure à celle d'un tramway. Ceci peut expliquer la nécessité d'un nombre supérieur de places à offrir en parcs relais.

Dans ce système, l'agglomération bordelaise propose une offre proche de celle de Nantes, supérieure à la moyenne et globalement très au dessus de celle offerte par les autres agglomérations équipées d'un réseau de tramway. A terme, avec la mise en service de la deuxième phase du réseau et des nouveaux parcs relais, le nombre de places par kilomètre de ligne évoluera encore légèrement à la hausse.

De la même manière, le nombre de parcs par kilomètre de ligne aménagé sur l'agglomération bordelaise est conforme à la moyenne constatée pour l'ensemble des agglomérations françaises étudiées.



[1] A savoir les agglomérations suivantes : Caen, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Orléans, Rennes, Rouen, Saint Etienne, Strasbourg et Toulouse.

4 | Analyse d'autres politiques hexagonales en matière de parcs relais

	Nombre de parcs par km de ligne
Bordeaux 1ère phase	**0,3**
Bordeaux 1ère et 2ème phases	**0,3**
Caen	0,1
Grenoble	0,4
Lille	0,1
Lyon	0,3
Marseille	0,2
Montpellier	0,3
Nancy	0,3
Nantes	0,6
Orléans	0,3
Rennes	0,6
Rouen	0,1
Saint-Etienne	0,2
Strasbourg	0,3
Toulouse	0,3
Moyenne	**0,3**

Il existe une grande disparité entre agglomérations si l'on observe la capacité développée par parc. En effet, si la moyenne est de 310 places par parc et que la majorité des parcs dispose d'une jauge comprise entre 100 et 500 places il existe des parcs de 40 places (Grenoble) mais également des parcs pouvant offrir plus de 1000 places (Toulouse ou Lille).

Toulouse dispose plutôt d'une politique de développement de parcs de grande capacité avec une taille moyenne de plus de 700 places et une capacité minimale de 350 places. L'extension, en cours, du parc Balma-Gramont situé en bout de la ligne B du métro toulousain en portera très prochainement, sa capacité à 1600 places.

A l'inverse, Nantes a préféré opter pour une politique de parcs nombreux et de plus petite taille. La capacité moyenne développée est de 170 places et le parc le plus important compte 480 places.

Dans ce système la capacité moyenne des parcs de l'agglomération bordelaise (360 places) est relativement élevée.

4 | Analyse d'autres politiques hexagonales en matière de parcs relais

Répartition de la capacité des parcs de chaque agglomération

	Nombre total de parcs	Capacité du parc le plus petit	Capacité du parc le plus grand	Capacité moyenne par parc
Bordeaux	7	187	603	353
Caen	2	90	250	170
Grenoble	13	41	490	165
Lille	8	80	1500	426
Lyon	18	79	750	312
Marseille	9	175	350	247
Montpellier	12	60	620	237
Nancy	3	100	250	167
Nantes	28	50	480	171
Orléans	6	45	200	142
Rennes	5	70	424	339
Rouen	1			951
Saint Etienne	2	100	150	125
Strasbourg	7	250	800	541
Toulouse	8	350	1200	745

Au regard des éléments de comparaison avec les autres agglomérations françaises il semble qu'il n'existe pas de règles permettant de définir l'offre globale à proposer en parc relais.

De la même manière, la capacité optimale par parc reste difficile à définir.

La taille d'un parc résulte le plus souvent, de l'offre foncière disponible.

Cependant, prévoir dès le début, la possibilité d'étendre la capacité des parcs semble constituer une bonne solution afin de ne pas sur-dimensionner les ouvrages. De nombreuses agglomérations ont ainsi développé des parcs évolutifs.

En ce sens les parcs en surface constituent les parcs les plus facilement extensibles même si la période de travaux pour leur agrandissement peut être contraignante pour les usagers.

4.2 | Localisation des parcs relais

La disponibilité foncière constitue un critère déterminant pour la localisation d'un parc relais mais d'autres conditions doivent être réunies :

– l'accessibilité au parc relais doit être rapide et lisible depuis un axe routier important ;

– les conditions de circulation au delà du parc relais doivent être suffisamment dégradées pour que l'usage des transports collectifs deviennent plus intéressant que l'usage de la voiture. Le parc relais doit en effet se situer en limite de la zone de congestion du réseau routier.

– le temps d'accès au centre-ville de l'agglomération doit être relativement faible. La distance au centre en TCSP des différents parcs relais varie entre 3 minutes pour les plus proches et 45 minutes pour les plus éloignés. Cependant la plupart des parcs est située à moins de 25 minutes du centre-ville. Ne faut-il considérer ce temps comme maximal pour un usager qui vient d'effectuer une rupture de charge sachant que le temps moyen d'un déplacement domicile-travail est évalué par l'Insee[1] à 35 minutes ? Seules les agglomérations de Grenoble, Lyon, Montpellier et Nantes disposent de parcs situés au delà de 25 minutes du centre-ville. Mais comme à Montpellier cela peut s'expliquer par la présence sur la ligne entre le parc relais et le centre ville, d'un gros générateur de déplacements comme les universités.

4.3 | Fréquentation des parcs relais

L'utilisation des parcs relais varie considérablement d'une agglomération à l'autre voire d'un parc relais à l'autre au sein d'une même agglomération.

Ainsi Nantes, Toulouse ou Marseille, par exemple, indiquent que leurs parcs sont globalement saturés en semaine.

A l'inverse, il y a peu, Strasbourg engageait une étude pour optimiser la fréquentation de ses parcs.

De la même manière les profils de clientèle sont très différents d'une agglomération à l'autre : certaines agglomérations accueillent essentiellement des habitants du PTU, d'autres plutôt des personnes extérieures. Dans certains cas, il s'agit surtout d'abonnés au réseau, dans d'autres, les usagers occasionnels sont plus nombreux.

Il apparaît dans ce contexte délicat d'établir des conclusions transposables.

En ce qui concerne les facteurs de succès de certains parcs relais, au delà des critères déterminants de localisation déjà évoqués, la qualité de la desserte en transport collectif et le gardiennage sont les deux aspects les plus souvent cités.

[1] Insee Première, n°1129, mars 2007, les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation

4.4 | Horaires de fonctionnement des parcs relais

Si la majorité des agglomérations utilise les mêmes horaires d'ouverture sur l'ensemble de leurs parcs à l'image de ce qui se fait sur l'agglomération bordelaise, certaines agglomérations ont deux types d'horaires de fonctionnement. Lyon et Nantes qui possèdent le plus grand nombre de parcs disposent même respectivement de 3 et 4 types d'horaires.

Les différents types de fonctionnement rencontrés sont les suivants :

- Des parcs ouverts et surveillés sur une période de la journée :

Les différentes agglomérations étudiées proposent soit des horaires de fonctionnement des parcs identiques aux horaires de fonctionnement des réseaux de TCSP comme c'est la cas de l'agglomération bordelaise (5h – 1h), soit des horaires de fonctionnement calés sur les rythmes « classiques » de travail soit généralement 7h-20h.

En dehors de ces horaires :

– les parcs peuvent être totalement fermés ce qui restreint l'utilisation aux journées « traditionnelles » de travail ou aux usagers occasionnels en journée (de 5h à 1h) ;

– les parcs peuvent être accessibles gratuitement et sans surveillance et fermés la nuit comme à Bordeaux : ce type de fonctionnement relativement courant permet à la fois une utilisation pour le travail y compris pour des personnes en « service décalé » ainsi qu'une utilisation occasionnelle en particulier pour les loisirs avec des ouvertures tardives ;

– seules les sorties peuvent être autorisées.

La limitation de la période de surveillance et l'accès libre en dehors de ces horaires permet un usage des parcs relais pour des motifs de loisirs ou pour le motif travail en horaire décalé tout en limitant les coûts d'exploitation liés à la surveillance.

- Des parcs fonctionnant 24H/24H le plus souvent gratuits et non surveillés.

A noter que le gardiennage est souvent considéré comme un critère attractif. Cependant les agglomérations ont aussi fréquemment recours à la vidéo-surveillance, un poste de contrôle permettant de gérer plusieurs parcs. En région Ile de France la surveillance est parfois assurée par des rondes quotidiennes. Dans ce sens, les conclusions d'une étude menée à Grenoble afin d'améliorer le dispositif de parcs relais préconisent de limiter le nombre de parcs relais gardés au profit de parcs relais gratuits ou exclusivement réservés aux abonnés du réseau de transport collectifs et équipés de systèmes de vidéo-surveillance.

4.5 | Tarifications proposées

Les deux tiers des agglomérations proposent des tickets spécifiques pour les parcs relais : leur prix varie de 1,50 euro à 4 euros. Ils permettent généralement l'accès au parc relais, le stationnement pour la journée ainsi qu'un aller-retour sur le réseau de transport en commun pour l'ensemble des occupants du véhicule. A Saint Étienne le prix du titre P+R varie en fonction du nombre de personnes dans la voiture.

Dans ce système certaines agglomérations offrent la gratuité d'accès aux abonnés comme Bordeaux, Grenoble, Lille, Montpellier, Saint Étienne et Strasbourg. D'autres comme Caen, Nancy, Orléans et Rouen offrent la gratuité à l'ensemble des utilisateurs du réseau. Toutefois, au regard des éléments obtenus, il n'est pas possible d'établir un lien entre l'occupation des parcs et le type de tarification adopté.

Dans les autres agglomérations, il n'existe pas de titre spécifique pour les parcs relais et l'accès est gratuit pour tous les utilisateurs du réseau (Lyon, Nantes, Rennes et Toulouse) ou gratuit pour les seuls abonnés au réseau (Marseille). Ceci ne rend plus nécessaire la présence d'un gardien assurant la vente des titres spécifiques.

Les particularités de tarifications de certaines agglomérations :

- L'agglomération de Marseille propose une utilisation mixte : les parcs relais sont gratuits pour les abonnés, gratuits ou payant selon une tarification horaire peu élevée pour les autres utilisateurs et payant avec une tarification horaire de type parc de stationnement traditionnel pour les non-usagers du réseau de transports collectifs. En pratique, comme les parcs relais sont saturés tôt le matin, l'utilisation en tant que parcs de stationnement classiques est assez peu fréquente.
- L'agglomération de Montpellier propose deux tarifs pour le titre « parc relais » : 3 euros pour les habitants de la Communauté d'agglomération et 4 euros pour les autres. Cette tarification qui n'était pas en vigueur au départ a été adoptée et participe à une politique plus globale de tarification préférentielle à destination des habitants de l'agglomération pour l'accès à divers services et équipements
- Les agglomérations de Grenoble et Strasbourg proposent une tarification dégressive avec l'éloignement au centre des parcs relais ;
- Enfin l'agglomération strasbourgeoise a mis en place un abonnement spécifique (49,50 euros par mois) offrant l'accès à tous les P+R. Les abonnés se voient par ailleurs remettre, à leur entrée dans un parc, un aller-retour sur l'ensemble du réseau de transport collectif urbain pour l'ensemble des occupants du véhicule.

4.6 | Le stationnement autour des parcs relais

Les agglomérations dont certains parcs sont saturés constatent effectivement des débordements sur le stationnement sur voirie environnant mais elles soulignent surtout que du stationnement sur voirie s'effectue plus globalement autour de nombreuses stations.

Peu de dispositions ont pourtant été prises pour limiter ces pratiques même si les outils réglementaires existent.

Seules Nantes et Orléans citent la mise en place ponctuelle de zones bleues.

Nantes a également instauré des zones de stationnement payant avec une période de gratuité de 30 minutes mais cette mesure s'avère lourde à gérer pour des recettes peu importantes.

5 | Quelques éléments de conclusion

5 | Quelques éléments de conclusion

5.1 | Répondre aux besoins à court eterme en étendant la capacité des parcs relais

Aujourd'hui, les parcs relais de l'agglomération bordelaise construits en 1ère phase sont tous pratiquement saturés.

Certes, l'agglomération bordelaise va connaître une augmentation significative de l'offre avec l'ouverture de 7 nouveaux parcs relais en lien avec la deuxième phase du réseau de tramway.

Toutefois, ces nouveaux parcs répondront davantage à une nouvelle demande plus qu'ils ne viendront offrir une alternative aux parcs existants.

Seul le parc relais Grand Came qui doit ouvrir sur Bassens pourrait répondre à une demande d'usagers en provenance de la presqu'île d'Ambès voire du nord de l'agglomération via l'A10. Il pourrait diminuer la pression qui s'exerce sur le parc des Lauriers ou, dans une moindre mesure, sur celui de la Buttinière.
En effet, sur les 161 personnes interrogées à l'entrée du parc des Lauriers 40% résidaient sur la presqu'île, pour le parc de la Buttinière cette proportion représente 15%

Cependant le parc Grand Came sera le parc implanté le plus loin du centre-ville de l'agglomération et le tramway y disposera d'une fréquence deux fois moins élevée qu'à Buttinière. Toutefois les usagers seront assurés d'avoir de la place dans les rames puisque le parc est implanté en bout de ligne. Ce point a son importance puisque les usagers rencontrés dans les différents parcs relais se plaignent de la surcharge des rames de tramway. Certains disent parfois laisser passer un ou deux tramways avant de pouvoir monter. Le parc Grand Came pourrait ainsi libérer de la capacité sur le parc des Lauriers. Son effet sur celui de la Buttinière est moins avéré.

Dans ce contexte, la capacité de certains parcs relais actuels serait donc à développer. Ce développement se justifie d'autant plus que l'étude a montré que les parcs relais ont réellement favorisé le report modal la voiture particulière vers les transports collectifs.

D'ailleurs, les autres agglomérations françaises qui ont connu des situations de saturation ont augmenté leur capacité de stationnement en parcs relais.

5.1.1 | Analyser les possibilités de développement des parcs existants

Au regard des résultats de cette étude, il faudrait donc augmenter, en priorité, la capacité des parcs Bougnard, Stalingrad et Buttinière.

Premiers éléments d'analyse des possibilités d'augmentation de capacité du parc relais Bougnard

Au regard des dispositions actuelles du PLU et de l'assiette foncière mobilisable in-situ (5000 m2) la réalisation d'un parc relais en ouvrage de 400 places (développées sur 4 plateaux dont un semi-enterré) est envisageable sur Bougnard.

5 | Quelques éléments de conclusion

A noter qu'il sera nécessaire de fermer le parc relais existant pendant la phase de réalisation du bâtiment. Cependant, l'inscription dans la zone de projet du secteur du Pontet permet de maintenir la continuité du service en mobilisant temporairement une assiette foncière pour un parc relais provisoire. La proximité d'un quartier pavillonnaire mérite une attention particulière tant sur le plan de la conception que sur le plan de la concertation préalable.

A noter que dans un premier temps, l'augmentation de capacité par exemple du parc Bougnard pourrait avoir pour effet premier de diminuer l'occupation sur Unitec ou Arts et Métiers.
Premiers éléments d'analyse des possibilités d'augmentation de capacité du parc relais Stalingrad

Le parc relais Stalingrad est grevé d'une servitude de localisation d'espace vert à créer ainsi que d'un emplacement réservé pour une station de pompage. En l'état, son évolution n'est donc pas possible sans une évolution du PLU.

Premiers éléments d'analyse des possibilités d'augmentation de capacité du parc relais Buttinière.

Une augmentation de capacité du parc relais de la Buttinière offrant actuellement 600 places en ouvrage semble difficilement envisageable en raison de la présence d'espaces boisés à conserver à proximité immédiate.

Dans ce contexte, une extension du parc Galin par la réalisation d'un parc en structure pourrait être envisagée pour répondre à la fois à la demande des usagers du parc de la Buttinière et de ceux de Stalingrad.
Le parc relais Galin est situé dans un secteur dont le zonage au PLU correspond à un secteur de maisons de ville peu adapté à la réalisation d'un parc relais. Il est par ailleurs jouxté par divers emplacements réservés de voirie. Cependant compte tenu du potentiel d'évolution du site et des emprises foncières disponibles et maîtrisées, à proximité, par la CUB, plusieurs hypothèses d'implantation d'un parc en ouvrage peuvent être envisagées. Elles permettent de dégager chacune et entre 200 et 500 places et pourraient être combinées suivant l'objectif de capacité à atteindre. Les disponibilités communautaires existantes dans le secteur permettront la continuité du service pendant la phase de travaux par l'ouverture au public de parc(s) relais provisoire(s).

Cependant, il est important d'envisager, dans le cadre d'une prochaine modification du PLU, le passage à un zonage de type UE (extension de la zone urbaine d'activités économiques située au nord du site) ou l'intégration d'un plan de détail spécifique garantirait une meilleure constructibilité, une meilleure économie de projet et une intégration urbaine plus qualitative. Au regard des enjeux urbains sur ce site, l'évolution du parc relais Galin mériterait d'être intégrée à une opération d'aménagement d'ensemble.

5 | Quelques éléments de conclusion

Il est important de noter qu'une augmentation de capacité du parc Lauriers est également possible pour pallier l'impossibilité d'extension de Buttinière. Les dispositions actuelles du PLU permettent en effet de réaliser **un parc en structure de 600 places** (sur 4 plateaux dont un semi-enterré). La phase de réalisation du bâtiment nécessitera la fermeture du parc existant sans possibilité de réaliser un parc provisoire à proximité. L'ouverture, à venir, du parc relais Grand Came pourrait atténuer les effets d'une rupture de service le temps de la réalisation du silo.
Des fiches synthétiques présentant pour chacun de ces parcs les éléments d'analyse concernant leurs possibilités d'extension actuelles figurent en annexes.

Ces éléments ne constituent qu'une première approche de l'évolutivité des parcs existants et des études fines de faisabilité seront, dans tous les cas, nécessaires.

5.1.2 | Identifier de nouvelles opportunités foncières

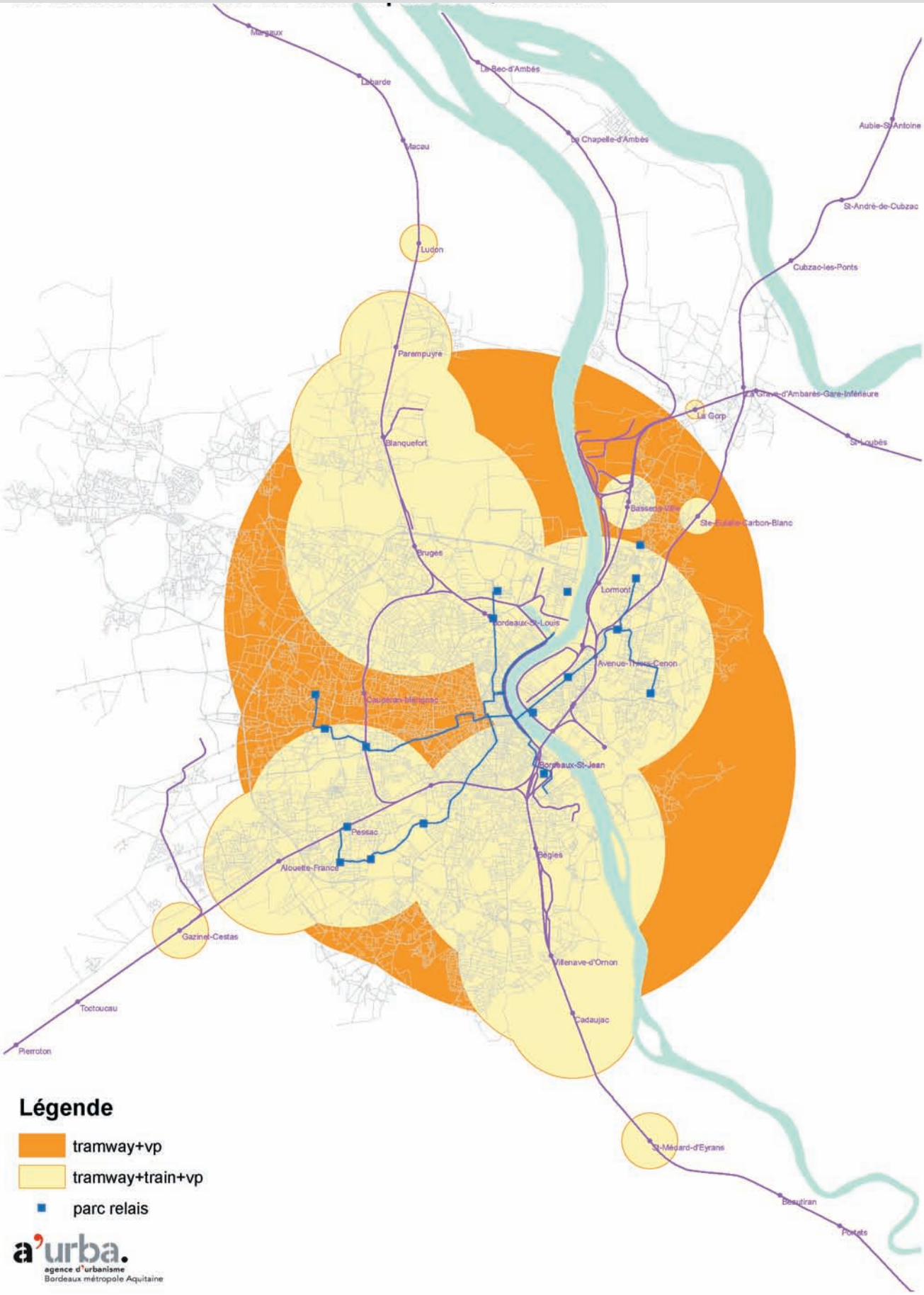
Il n'apparaît pas possible actuellement d'étendre les parcs Stalingrad et Buttinière. Dans ce contexte, **de nouvelles opportunités foncières ont été recherchées, entre ces deux sites, autour des stations de la ligne A du tramway, pour développer des parcs relais sur de nouveaux sites.**

Toutefois la nécessité d'une accessibilité de qualité depuis un grand axe routier qui constitue, comme l'a montré l'étude, un des facteurs clés de l'attractivité des parcs relais doit guider cette recherche.

Au regard de ce critère, sur la ligne A, seul le site de Cenon Pont Rouge constitue un site potentiel de développement d'un nouveau parc relais. Une étude réalisée, en 2007, par l'a-urba sur l'organisation fonctionnelle et l'insertion urbaine du pôle intermodal de Cenon Pont Rouge a montré qu'il était envisageable de réaliser un parc de stationnement d'une capacité approximative de 150 places sous la voie ferrée.

En annexes figure une illustration d'un scénario d'aménagement possible à long terme intégrant ce parc de stationnement.

Le territoire accessible en 45 mn depuis les Quinconces



5.2 | Anticiper les extensions du réseau de TCSP urbain en les intégrant dans une stratégie globale de localisation des parcs relais

Concernant l'évolution des capacités de stationnement, une des difficultés principales réside dans la définition du volume de stationnement à développer et de la taille optimale des parcs relais.

La comparaison avec les autres agglomérations ne permet pas, en effet, d'en tirer des éléments transposables tant les situations étudiées sont contrastées. **Une stratégie visant à proposer des capacités évolutives, jusqu'à atteindre un seuil de satisfaction de la demande, est souvent préconisée. Cette politique pragmatique des « petits pas » offre le mérite de ne pas sur-dimensionner l'offre de stationnement mais trouve ses limites puisqu'elle ne se fonde pas sur la définition d'une stratégie globale.**

En effet, dans une période de généralisation de la saturation des réseaux routiers de nombreux territoires deviennent inaccessibles : la zone de congestion autour du coeur de l'agglomération s'étale et de nombreux secteurs en périphérie deviennent difficiles d'accès.

Compte tenu de l'évolution des conditions de circulation, il est vraisemblable que l'accessibilité aux parcs relais existants va se dégrader. A terme, ces parcs relais pourraient ne drainer qu'une clientèle de proximité. Ce processus est peut-être déjà engagé comme l'a montré cette étude pour les parcs relais de la rive gauche.

Cette situation amène à se demander **où doit s'organiser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs ?**

Faut-il continuer à développer des parcs relais autour du réseau de tramway ? Et faut-il le faire à l'intérieur ou à l'extérieur de la rocade ?

Ne convient-il pas de développer une stratégie alternative et mettre plutôt l'accent sur le développement de pôles d'échanges autour des transports collectifs en secteur périurbain (pôles d'échanges organisés autour du réseau ferroviaire ou petits parcs de rabattement autour de lignes de bus structurantes). pour que les transferts modaux s'effectuent le plus en amont possible. A noter que cette question sera à traiter avec la réflexion en cours sur l'intégration tarifaire.

La réflexion sur l'évolution de l'offre de stationnement en parcs relais conduit également à s'interroger sur des modifications éventuelles de leurs modes de gestion pour améliorer leur fonctionnement.

5.3 | Anticiper les extensions du réseau de TCSP urbain en les intégrant dans une stratégie globale de localisation des parcs relais

5.3.1 | La tarification

La tarification est bien évidemment à apprécier au regard de la clientèle cible des parcs relais. Choisit-on comme c'est le cas aujourd'hui de donner la priorité, en semaine, aux abonnés ou au contraire souhaite-t-on davantage laisser une place aux usagers non-abonnés ? Cette question devra nécessairement être posée avant d'envisager des modifications tarifaires.

Au regard des tarifications adoptées dans les autres agglomérations françaises diverses évolutions pourraient être étudiées.

Afin de calibrer l'usage des parcs relais par les abonnées au réseau au profit d'un usage par les non-abonnés, **un abonnement pour l'accès aux** relais pourrait être développé (gérée de la même manière que les abonnements dans les parcs publics de stationnement). Cependant à la différence de Strasbourg où l'abonnement mis en place permet d'accéder à l'ensemble des parcs relais dans le cas de l'agglomération bordelaise, l'abonnement devra être souscrit spécifiquement pour un parc .

Si cette disposition peut paraître relativement contraignante pour l'usager qui devra s'acquitter d'un coût supplémentaire[1] et effectuer les démarches pour l'obtention de l'abonnement, elle assure surtout des recettes d'exploitation supplémentaires, à mêmes de compenser le déficit d'exploitation global aujourd'hui constaté, et une meilleure gestion du service. Elle permet en effet à la collectivité locale de déterminer le nombre d'abonnés par parc (au delà une liste d'attente pourra être mise en place) ce qui offre aux usagers abonnés l'assurance de toujours trouver une place de stationnement et permet également de déterminer un volume de places en faveur des non-abonnés.

A l'inverse, afin de « contraindre » l'usage des parcs relais pour les non abonnés au réseau de transport collectif, différentes mesures peuvent être envisagées. Celles-ci ne feraient qu'accentuer la situation actuelle qui voit déjà, la semaine, les usagers occasionnels « pénalisés » au profit des pendulaires. Les différentes dispositions sont les suivantes :

– une augmentation du tarif du titre spécifique parc relais. Il apparaît qu'une augmentation du titre de 6,3% soit un tarif passant de 2,60 à 2,80 euros suffit à parvenir à un équilibre global d'exploitation de l'ensemble des parcs[2],

– un tarif différent en fonction du nombre de personnes dans la voiture(par exemple mise en place d'un tarif unitaire et d'un tarif groupe). Cette solution complexifie toutefois la vente des titres mais amène une augmentation des recettes d'exploitation ;

[1] Pour mémoire, l'abonnement permanent pour les parcs de stationnement classiques s'établit sur Bordeaux, en 2006, entre 65,24 euros et 124 euros mensuels. Il est de 37 euros dans les parcs périphériques de Pessac, Mérignac et du Bouscat.

[2] Pour mémoire un automobiliste qui stationne son véhicule dans un parc de stationnement de l'hypercentre de Bordeaux pour une durée de 8h devra s'acquitter d'une somme allant de 13,50 euros à 16 euros selon les parcs.

– un titre unique P+R délivré à l'ensemble des occupants d'un véhicule et non pas un titre par personne ce qui à la fois simplifierait la gestion et garantirait que les occupants du véhicule effectuent ensemble le même déplacement. Cette mesure n'a aucun effet sur les recettes d'exploitation.

D'une manière globale la suppression des titres spécifiques parcs relais pour les usagers du réseau de transports collectifs qui ne sont pas abonnés pourrait être envisagée au profit d'un accès gratuit à tous les détenteurs d'un titre de transport valide.

Cette mise en place permettrait également de clarifier la situation des abonnés au réseau qui aujourd'hui pensent être, de ce fait, « prioritaires » et s'étonnent, quand ils ne trouvent pas de place, que le service « acheté » ne soit pas rendu.

Cette solution permettrait surtout une simplification de la gestion mais la présence du gardien pourrait être remise en cause. Or le gardiennage constitue un des facteurs d'attractivité des parcs relais.

Enfin, des parcs en accès libre total pourraient être envisagés. Dans ce cas là, l'offre de stationnement s'apparente à de l'offre de stationnement public classique.
Il est important de noter que cette réflexion sur la tarification en parcs relais et des usagers privilégiés est à examiner dans le cadre de la politique communautaire globale de stationnement.

5.3.2 | Le gardiennage et la surveillance

Le gardiennage constitue un des principaux coûts d'exploitation des parcs relais (entre 74% et 79% des dépenses selon les parcs de l'agglomération bordelaise) et diverses agglomérations ont mis en place des parcs qui ne sont pas gardiennés.
Certaines ont mis en place des parcs relais, plutôt de petite taille, sans aucune surveillance.

D'autres ont recours à de la vidéo-surveillance assurée depuis un poste de contrôle permettant de suivre simultanément le bon fonctionnement de plusieurs parcs.

Cependant il est important de garder à l'esprit que la présence d'un gardien est souvent citée comme un des facteurs d'attractivité des parcs relais. Elle est à la fois sécurisante pour les véhicules mais également rassurante pour les usagers en cas de problèmes techniques.

La question du gardiennage des parcs relais amène également à traiter celle des horaires d'ouverture des parcs relais.

5.2.3 | Les horaires d'ouverture

Aujourd'hui les horaires de fonctionnement des parcs relais de l'agglomération bordelaise sont calés sur ceux du fonctionnement de réseau de tramway[1]. Ceci permet un usage pour des motifs travail y compris en service décalé ainsi que pour des motifs loisirs nocturnes. L'étude réalisée a montré que certaines agglomérations ont choisi de **limiter les accès aux parcs relais aux horaires classiques d'une journée de travail (généralement 7h-20h). Au delà seules les sorties sont autorisées ou bien, pour les parcs en surface, les entrées et les sorties sont totalement libres** Cette mesure viendrait diminuer la qualité de service offerte aujourd'hui ; cependant elle permettrait de réaliser des économies de gestion.

Elle pourrait également être mise en place seulement sur certains parcs. En effet, au regard de la fréquentation moindre au delà de 20h, l'ouverture de tous les parcs ne se justifie plus. Cela nécessite, dans ce cas, une campagne d'information importante.

[1] A noter, qu'une gestion spécifique devra être adoptée pour le personnel hospitalier qui effectue des journées de 24 heures et qui est aujourd'hui gêner par l'obligation de ne pas stationner dans es parcs relais entre 1h et 5h.

Synthèse des possibilités d'évolution de la tarification au regard des questions qui se posent sur l'agglomération bordelaise

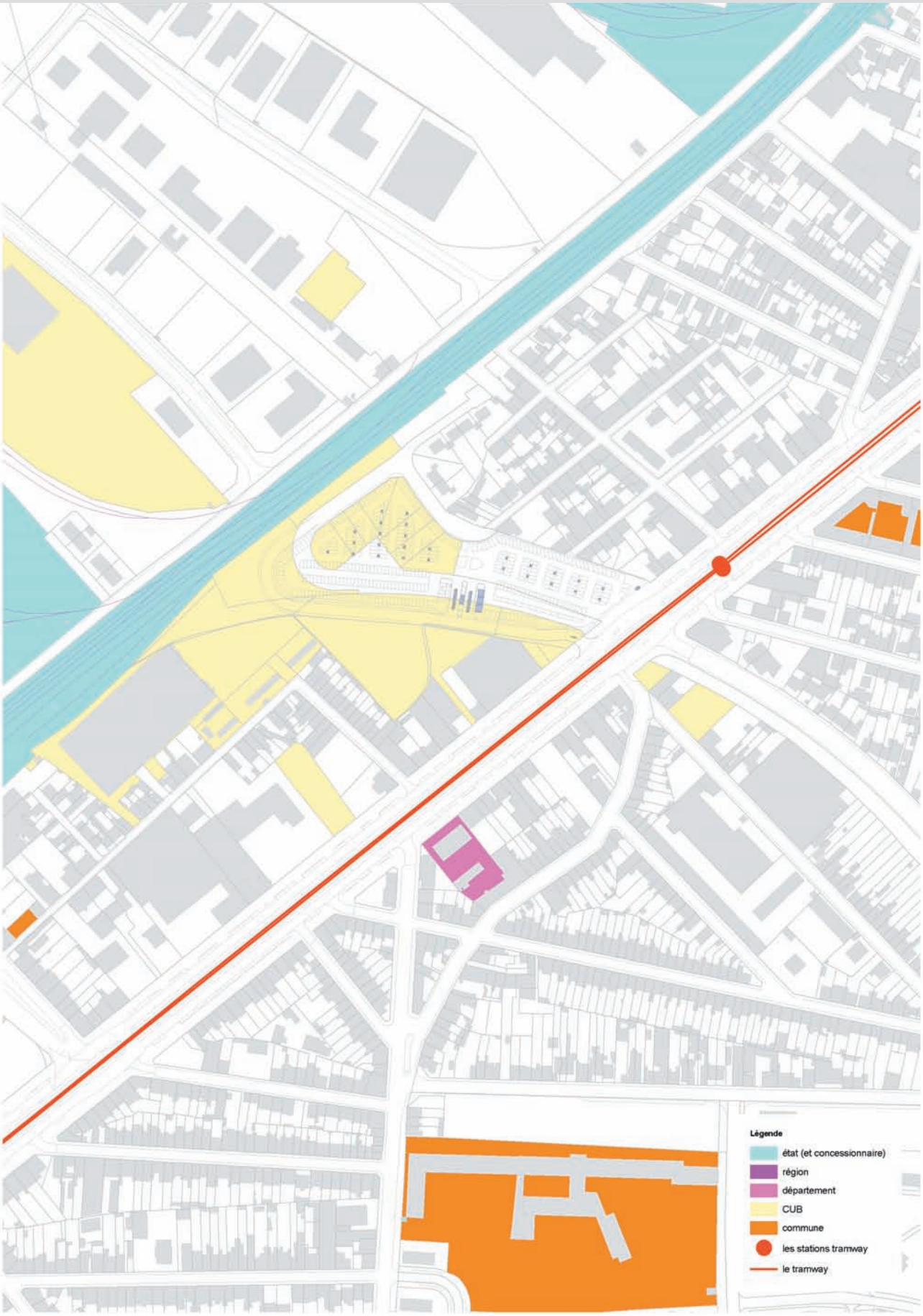
	Effets pour la collectivité	Effets pour les usagers	
		Usager abonné	Usager non abonné
Mise en place d'un abonnement dédié à un parc relais	- Recettes d'exploitation supplémentaires (+) - Moindre saturation des parcs grâce au calibrage du nombre d'abonnés souhaités (+) - Accueil dans les parcs d'un volume plus important d'usagers occasionnels (non abonnés) - Nécessité de mise en place d'un système de gestion en temps réel des places	- Coût supplémentaire (-). L'usager doit s'abonner au réseau de transports collectifs et à un parc relais - Démarches à réaliser pour se faire délivrer l'abonnement (-) - Modalité d'accès à un parc différent de celui pour lequel l'abonnement a été délivré à étudier (-) - Assurance de trouver une place de stationnement (+)	- Possibilité plus grande de trouver une place pendant les périodes de pointe (+)
Accès gratuit à tous les titulaires d'un titre de transport	- Simplification de la gestion (+) - Modification possible du mode de gestion (vidéo-surveillance uniquement et non plus gardiennage par exemple) (+) - Perte de recettes d'exploitation sur les titres P+R mais compensée par les gains sur les titres de transport (+) - Augmentation possible de la fréquentation des parcs relais - Suppression de l'incitation au co-voiturage (-)	- Aucune modification	- Simplification de l'accès aux parcs relais (+). - Perte de l'encouragement au co-voiturage
Augmentation du tarif du titre P+R	- Augmentation des recettes d'exploitation pouvant permettre d'atteindre l'équilibre d'exploitation	- Aucune modification	- Augmentation du coût du service (-)
Mise en place de tarifs P+R différent selon le nombre de personnes dans la voiture (par exemple tarif unitaire à 2.6 euros,et tarif groupe à 4 euros)	- Complexification de la gestion (-) - Augmentation des recettes d'exploitation	- Aucune modification	- Augmentation du coût du service (-)
Délivrance d'un titre P+R unique pour l'ensemble des occupants d'un même véhicule	- Simplification de la gestion pour le gardien (+)	- Aucune modification	- Contrainte de déplacement (-)

Annexe

Le foncier public autour du parc relais Bougnard

Le foncier public autour du parc relais Stalingrad

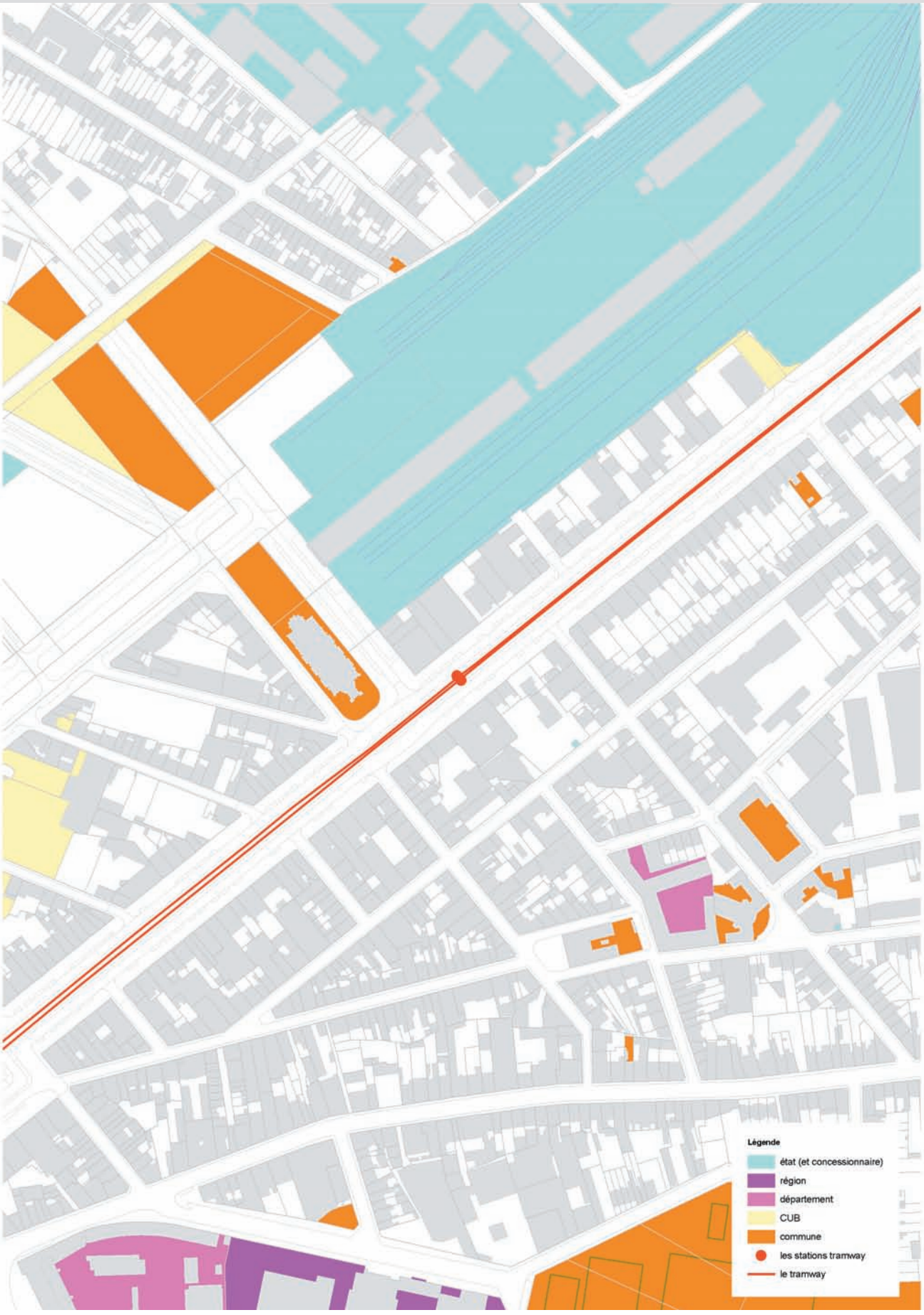
Le foncier public autour du parc relais Galin



Le foncier public autour du parc relais Buttinière

Le foncier public autour du parc relais Lauriers

Le foncier public autour de la station Cenon Pont Rouge


Légende
état (et concessionnaire)
région
département
CUB
commune
les stations tramway
le tramway

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | janvier 2008