

Etude de stationnement Quartier Porte de France Saint Laurent du Var

Rapport d'étude

20/02/2024

1. Introduction	3
1.1. Contexte et objectifs.....	3
2. Données d'entrée	4
2.1. Étude de circulation sur le quartier Porte de France	4
2.2. Enquête de stationnement	5
2.3. Base de données logement de l'INSEE 2019	6
2.4. Règlement du plan Local d'Urbanisme	6
3. Diagnostic du stationnement actuel.....	7
3.1. Taux de motorisation actuels.....	7
3.2. Analyses de l'enquête de stationnement	8
4. Estimation des besoins futurs	13
4.1. Impact du projet sur le stationnement en surface	13
4.2. Scénarios étudiés.....	14
4.3. Opportunités de mutualisation	22
5. Conclusion.....	23



1. Introduction

1.1. Contexte et objectifs

Situé dans la ville de Saint Laurent du Var, sur la rive droite du Var, l'actuel quartier populaire du Point du Jour fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain mené par la ville et Côte d'Azur Habitat. Actuellement, il est principalement constitué de résidences de logements sociaux. Le projet de renouvellement vise à introduire une mixité sociale et à dynamiser le quartier en proposant des logements sociaux ainsi que des logements en accession libre, en plus de commerces et de services de proximité qui viendront compléter l'offre existante au centre-ville.

Les objectifs de la présente étude de stationnement sont les suivants :

- ♦ Analyser les besoins et les pratiques actuelles de stationnement sur le territoire ;
- ♦ Estimer les besoins futurs en stationnement qui doivent être pris en compte dans le cadre projet de reconstruction, en se basant sur les hypothèses d'évolution socio-économique du territoire retenues dans l'étude de circulation et sur l'évolution des pratiques de mobilité ;
- ♦ Anticiper le potentiel d'optimisation des places de stationnement nécessaires au futur quartier.

2. Données d'entrée

2.1. Étude de circulation sur le quartier Porte de France

La présente étude est réalisée à la suite de l'étude de circulation sur le Quartier Porte de France (janvier 2023), qui a permis d'évaluer l'impact du projet Porte de France sur le réseau routier à l'horizon long terme 2035 et de retenir un scénario préférentiel concernant le plan de circulation dans le quartier.

En cohérence avec l'étude de circulation, la présente étude se base sur les hypothèses d'aménagement suivantes :

- ♦ Construction 362 logements mixtes (127 logements sociaux et 235 logements en accession libre).
- ♦ Construction de 58 chambres d'hôtel.
- ♦ Construction d'environ 3 600 m² d'activités. La programmation est en cours de précision mais des activités de type restauration et commerces de proximité sont envisagées.
- ♦ Relocalisation et extension du commissariat de police.

Les hypothèses suivantes ont été retenues concernant la taille des nouveaux ménages :

- ♦ 2,4 habitants / logement pour les logements sociaux (ce qui équivaut à 305 habitants pour 127 ménages).
- ♦ 2 habitants / logement pour les logements libres (ce qui équivaut à 470 habitants pour 235 ménages).

Le nombre d'emplois liés aux commerces est calculé sur la base d'un ratio de 1 emploi / 60 m² de surface commerciale.

Le plan de circulation retenu à l'issue de l'étude de circulation est illustré ci-dessous. Il implique la mise à sens unique Sud-Nord tout le long du boulevard du Point du Jour avec une vitesse circulaire de 30 km/h.

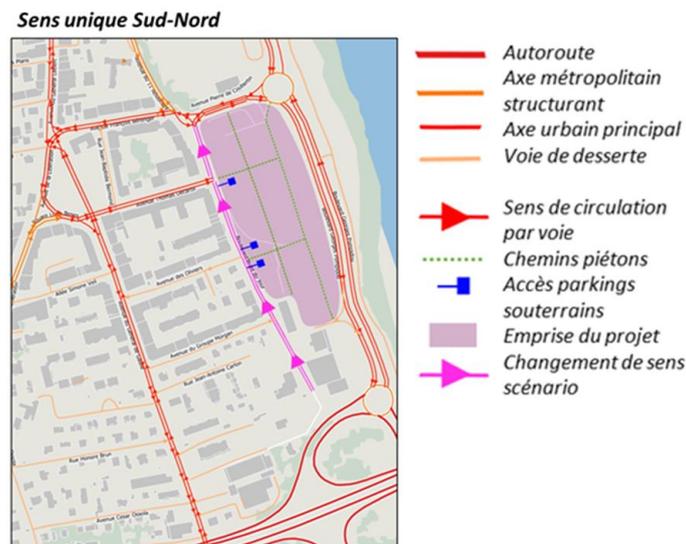


Figure 1 : Plan de circulation retenu

L'étude de circulation permet aussi d'évaluer l'évolution des parts modales entre la situation actuelle et l'horizon long terme.

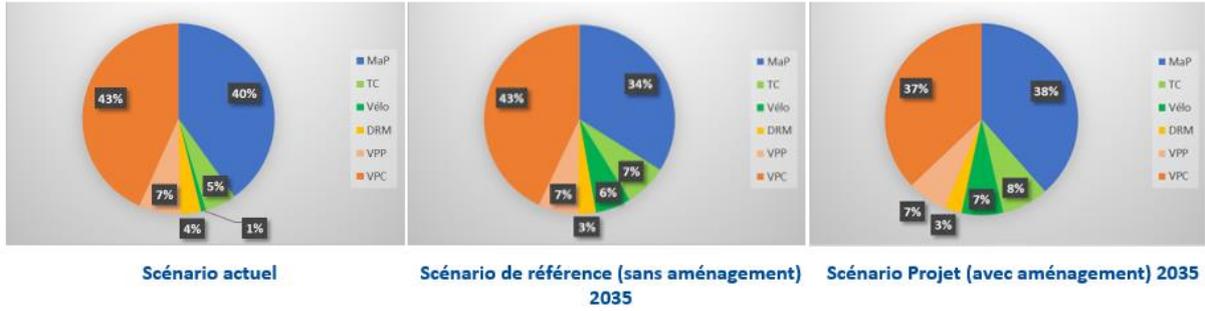


Figure 2 : Parts modales de la zone de Porte de France, en scénario actuel, scénario futur de référence et en scénario de projet – étude de circulation Ingérop janvier 2024

Avec la réalisation du projet de réaménagement, nous remarquons un transfert de la part modale VP (-6%) à la part modale Marche à Pied (+4,5%), TC et vélo (+1,5% cumulativement). L'évolution à la baisse de la part de la demande de déplacement VP au profit d'autres modes de transport peut être expliquée par la création des commerces de proximité dans la zone, ainsi que par l'évolution significative de sa structure socio-économique, avec une forte augmentation de la population résident par rapport aux emplois générés localement.

2.2. Enquête de stationnement

Dans le but de réaliser un diagnostic du stationnement sur le périmètre d'étude, une enquête du taux de rotation sur les places de stationnement autour du quartier Porte de France a été menée par la société Mobilis pendant la semaine du 7 au 14 octobre 2023. Cette enquête nous a permis d'obtenir des informations sur l'offre de stationnement disponible et sur l'occupation des places tout au long de la journée, ainsi que le taux de rotation sur chacun des parkings enquêtés.

Les images ci-dessous montrent l'emplacement du stationnement sur voirie et des parkings qui ont fait l'objet de l'enquête.



Figure 3 : emplacements des parkings autour du quartier Porte de France pour l'enquête de stationnement



2.3. Base de données logement de l'INSEE 2019

En complément de l'enquête de stationnement, nous utilisons la base de données infra-communales sur les logements publiée par l'INSEE qui décrit les caractéristiques des logements et celles des ménages qui les occupent. Cela nous permet notamment d'obtenir des informations concernant la motorisation des ménages et l'offre de stationnement (nombre de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement) agrégées à l'échelle de l'IRIS.

2.4. Règlement du plan Local d'Urbanisme

À défaut d'informations plus précises, nous nous sommes basés sur les indications du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM) de Nice Côte d'Azur pour l'estimation des places de stationnement réservés aux visiteurs de l'hôtel et des commerces et pour l'estimation des places réservées aux deux roues motorisées.

Les indications du PLUM sont aussi respectés concernant le taux maximum de mutualisation des places de stationnement (25%) sur le quartier (positionné à l'extérieur du « corridor des Transports en communs » et au sein du « périmètre vélo »). À noter que le PLUM indique en outre la nécessité de garantir au moins une place de stationnement par ménage.

3. Diagnostic du stationnement actuel

3.1. Taux de motorisation actuels

Le taux d'équipement automobile des ménages dans la zone IRIS sur laquelle se situe le quartier (Les Condamines, cf. image ci-dessous) est de 71,3% et est plutôt faible si comparé à la moyenne sur la commune de Saint Laurent du Var (86.8%).

Actuellement, le quartier Point du Jour présent un revenu moyen des habitants relativement bas, ce qui contribue au faible taux de motorisation des ménages. D'après l'INSEE, le niveau de pauvreté de la zone IRIS Les Condamines est de 19.2% (en 2019), le plus faible de la commune de Saint-Laurent-du-Var.

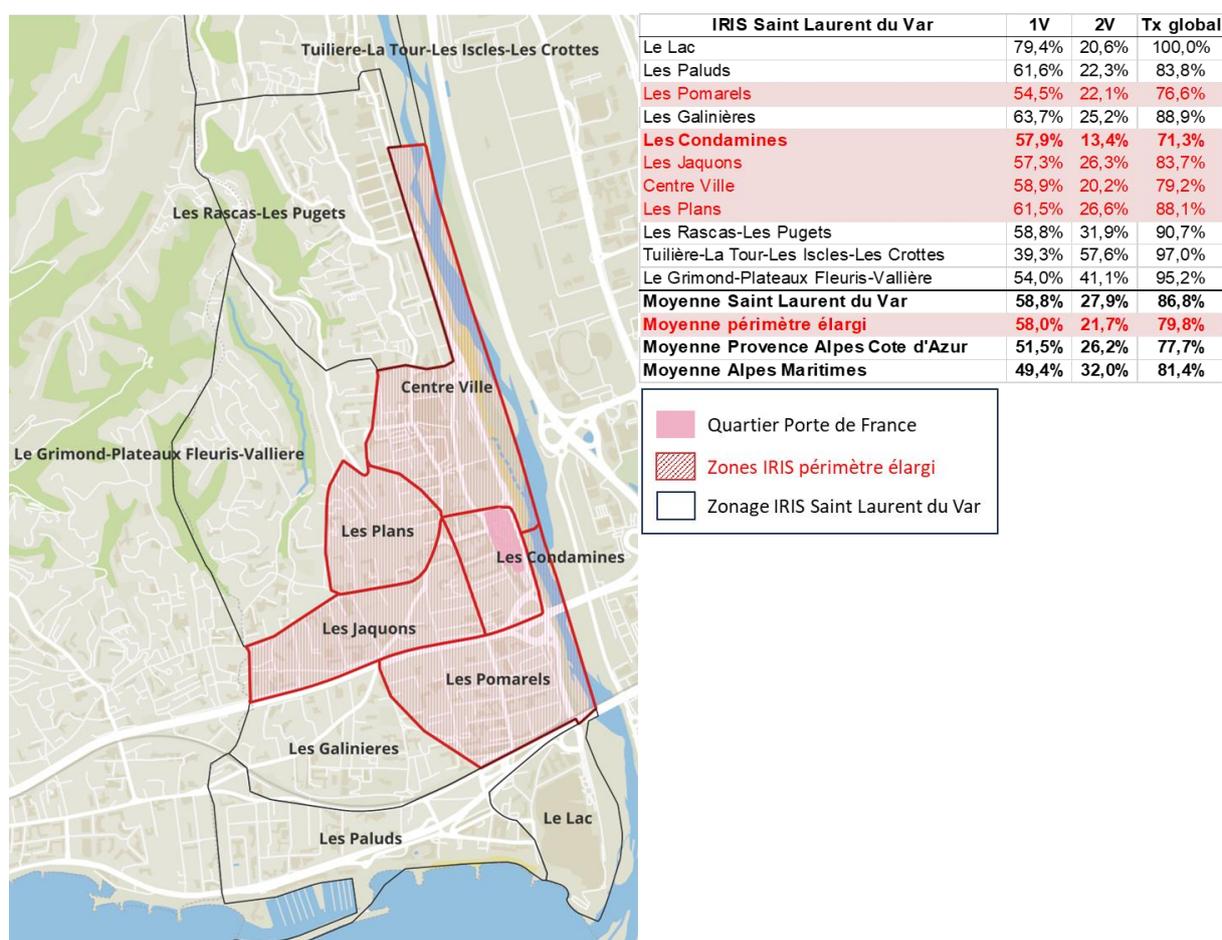


Figure 4 : Taux de motorisation sur la zone des Condamines, sur le périmètre d'étude élargi et sur le reste du territoire

Le projet de renouvellement urbain vise à introduire une mixité sociale dans le quartier en proposant des logements en accession libre en complément des logements sociaux. Cette mixité sociale, combiné aux politiques de mobilité de la Métropole visant à réduire l'impact des déplacements motorisés individuels, laisse présager des taux de motorisation futurs plus faibles de ceux actuellement observés.

3.2. Analyses de l'enquête de stationnement

L'enquête a été menée sur le secteur d'étude en différenciant les stationnements dits « sur voirie » (sur le Boulevard du Point du Jour et sur les avenues transverses) et les grandes poches de stationnement sur le Parking Esplanade du Levant et les Parkings le long du boulevard Georges Pompidou.

L'offre de stationnement licite sur le périmètre d'enquête s'élève à 665 places. La grande majorité du stationnement est gratuit sans restriction de temps (92%).

Les Parkings apparaissent comme les poches de stationnement les plus importantes (Esplanade du Levant : 316 places ; Bd. George Pompidou : 150 places) et l'offre de stationnement sur voirie est localisée majoritairement sur le Bd. Point du Jour avec 106 places.

L'offre de stationnement, souvent saturée, entraîne un stationnement illicite d'une quarantaine de places.

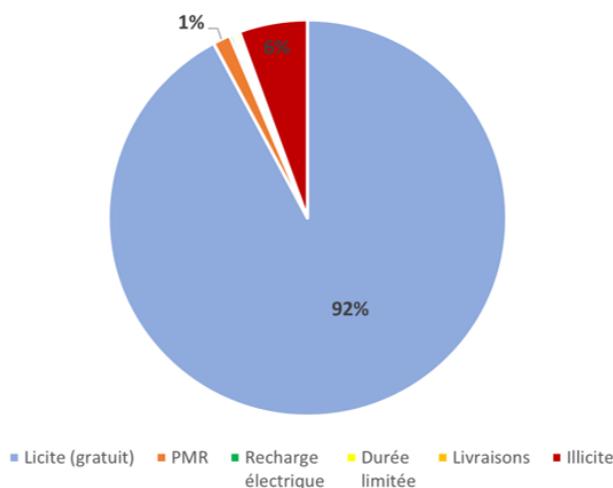


Figure 5 : Composition du stationnement

L'offre de stationnement sur le secteur d'enquête est soumise à une forte saturation. Comme l'illustre la figure suivante, les pourcentages moyens d'occupation du stationnement sur voirie dépassent globalement les 90%, caractérisant la forte occupation sur le secteur.

De plus le pourcentage de véhicules ventouses (véhicules restant stationnés l'intégralité de la journée sur une même place) s'élève à 25%.

Ainsi, près de 170 véhicules pénalisent l'offre de stationnement du secteur, dont une centaine étant sur les Parkings de l'Esplanade du Levant et du Bd. Georges Pompidou.

Les taux de rotation (nombre de véhicules différents / nombre de place totales pour une période donnée) au sein des axes enquêtés se situe entre 1 et 2 véh / place.

La majeure partie des axes enquêtés présentent une période d'occupation accentuée en matinée (de 8h à 12h).

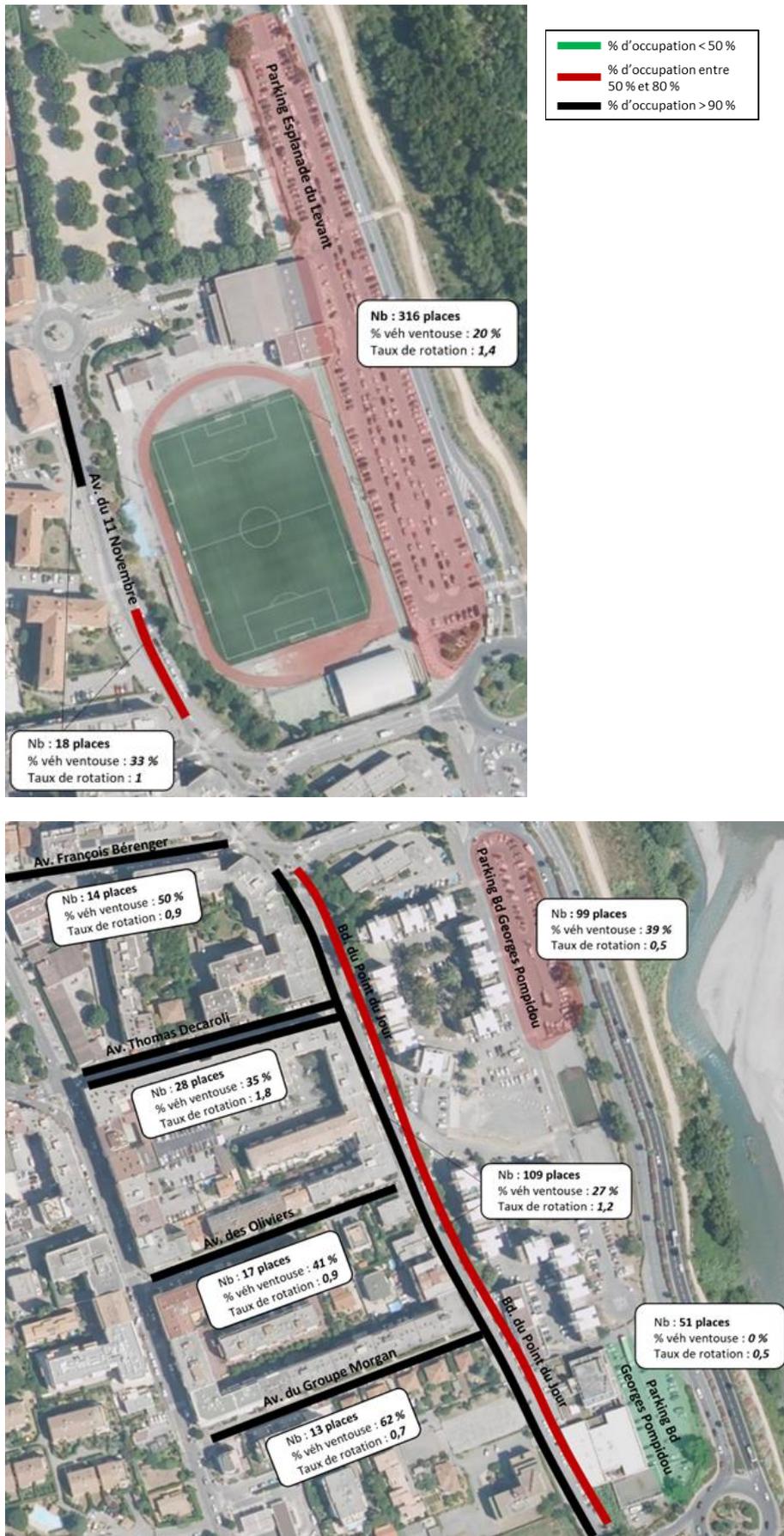


Figure 6 : offre et pratiques de stationnement actuelles sur la zone d'étude

Les analyses nous permettent de faire ressortir certaines caractéristiques sur le stationnement sur voirie au sein du secteur :

- ♦ La catégorie « Une nuit et mobile » présentée dans le graphique ci-dessous connaît une décroissance importante à partir de 9h (pratique riverains) ;
- ♦ Le stationnement à la journée semble être la pratique majoritaire au sein du secteur ;
- ♦ Le taux de rotation moyen du stationnement sur voirie avoisine la valeur d'1,2 véhicules/place. Cette valeur est très faible et traduit le fait qu'une place de stationnement, en moyenne, est utilisé par un seul véhicule le long de la journée. Un taux de rotation aussi bas ne peut pas permettre un développement performant d'offre commerciale sans la création de places dédiées et entraîne une rapide congestion de l'offre de stationnement. À titre d'exemple, le taux de rotation du stationnement sur voirie pour le centre-ville de Nice se situe entre 3,5 et 6 véhicules/place/jour selon les quartiers.

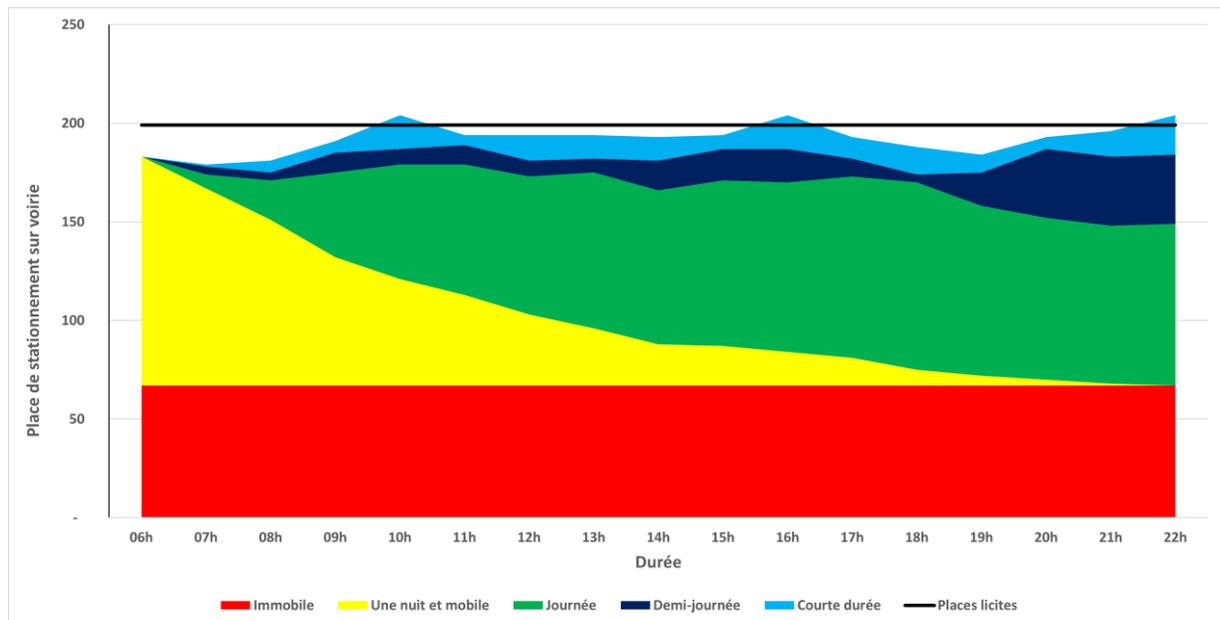


Figure 7 : Catégorisation du stationnement en fonction de la durée – stationnement sur voirie

Par rapport aux parkings en surface (parking De l'Esplanade du Levant et parkings du Bd. George Pompidou) nous constatons que :

- ♦ Au moins 40% de l'offre de stationnement des parkings en surface n'est pas utilisée la nuit, au contraire de l'offre de stationnement sur voirie qui est occupée presque à sa totalité.
- ♦ 100 véhicules ventouses restent immobiles au sein des parkings, représentant pas moins de 20% de l'offre globale ;
- ♦ Les taux de rotation sur la période 6h / 22h sont de l'ordre de grandeur de ceux pour le stationnement sur voirie ;
- ♦ Le stationnement à la journée est la pratique majoritaire au sein des parkings surfaciques.
- ♦ Une légère diminution du nombre de stationnés est observée entre 12h et 14h.

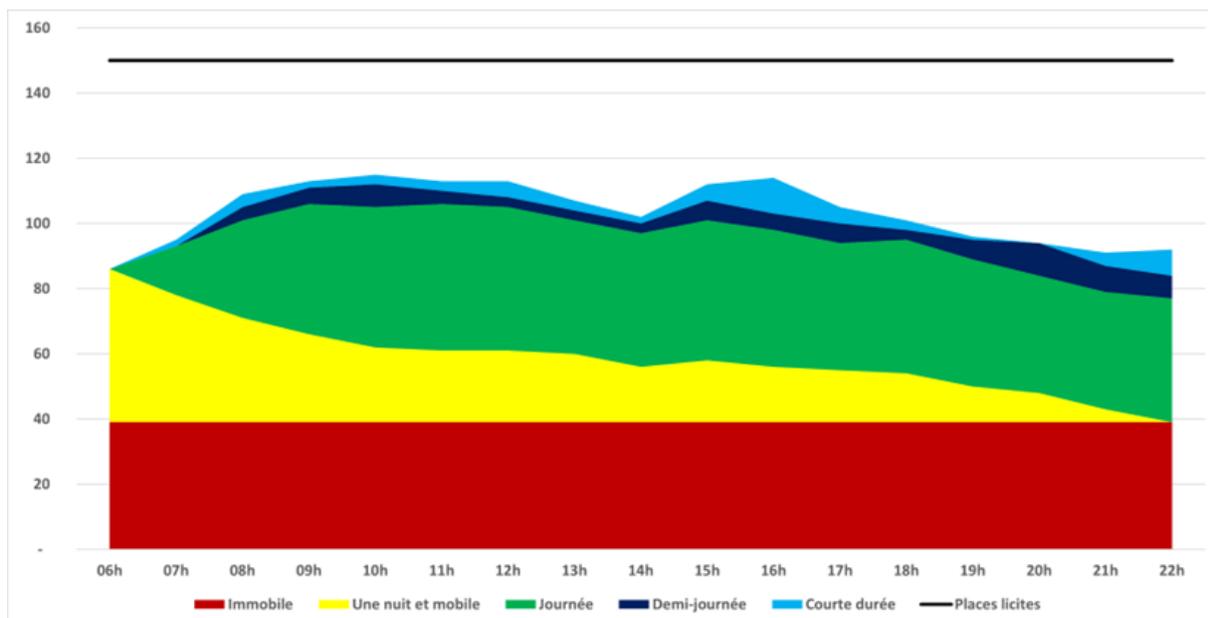


Figure 8 : Catégorisation du stationnement en fonction de la durée – Parking Bd. Pompidou

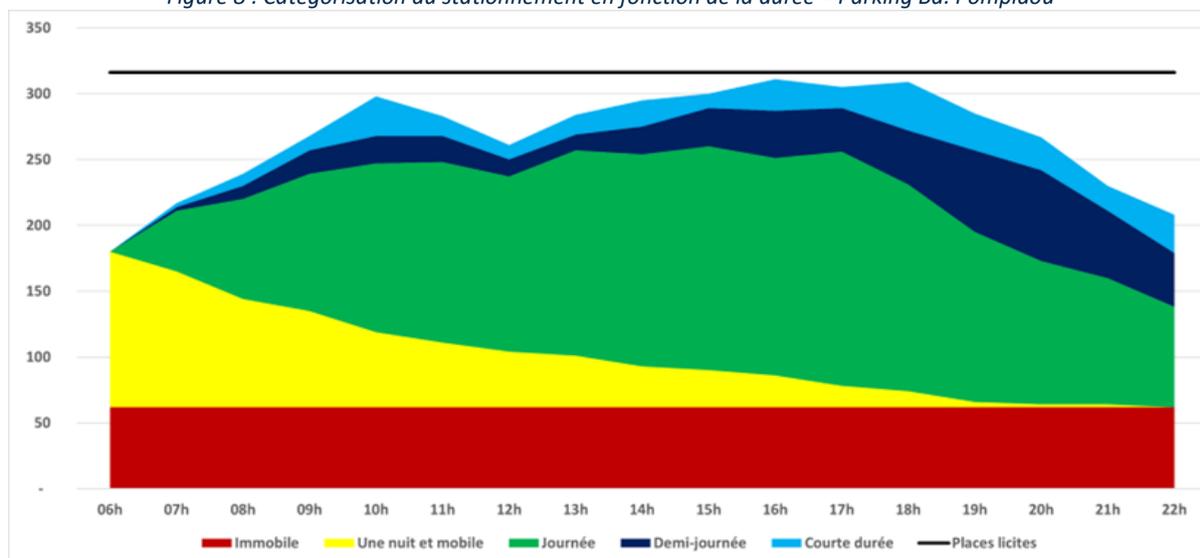


Figure 9 : Catégorisation du stationnement en fonction de la durée – Parking Esplanade du Levant

Synthèse de l'offre et des pratiques de mobilités actuelles

Le diagnostic a mis en évidence la forte pression autour du stationnement au sein du périmètre d'étude.

Le stationnement sur voirie est presque totalement occupé (93% d'occupation moyenne au cours de la journée) et ne présente pas, en l'état, des taux de rotation compétitifs, ce qui rend complexe l'utilisation de ces places dans le cadre d'une utilisation commerciale.

Nous évaluons aux alentours de 40% la part des véhicules stationnés la nuit qui quittent leur place avant 9h le lendemain matin, traduisant une pratique des riverains qui consiste à utiliser le stationnement public la nuit et quitter la place avant 9h.

Enfin, 25% (170 places) de l'offre totale de stationnement est entachée par la présence de véhicules ventouses.

Synthèse	Sur voirie	Parking Espl. du Levant	Parkings Bd. Pominidou	
Offres stationnement	199 pl.	316 pl.	150 pl.	
Occupation moy (%)	93 %	82 %	N : 89%	S : 27%
Véhicules ventouses	34 %	20 %	26 %	
Taux rotation (6h 22h)	1,2	1,4	N : 0,5	S : 0,5
Stationnement nuit	116	118	47	
Partant avant 9h	51	45	20	

Tableau 1 : synthèse du stationnement actuel sur le périmètre d'enquête

La forte pression autour du stationnement au sein du périmètre d'étude est aussi expliquée par une sous-capacité de l'offre actuelle de places de parking réservées aux ménages par rapport aux besoins actuels, comme l'indique le tableau ci-dessous relatif à la zone IRIS Le Condamine.

Insee, Base ic logements	En 2019
Ménages	1168
Pop ménages	2203
Ménages au moins un parking	869
Nombre de voitures ménages	990
Écart parking // voitures	-120

Tableau 2 : comparaison entre motorisation et offre de stationnement réservé aux ménages

4. Estimation des besoins futurs

4.1. Impact du projet sur le stationnement en surface

Le réaménagement du quartier Porte de France implique la suppression d'une partie des stationnements, à savoir :

- ◆ Suppression des 100 places du Parking Pompidou Nord.
- ◆ Suppression d'une partie des places le long du Bd Point du Jour pour permettre sa requalification, et notamment l'élargissement des aménagements piétons. 11 places seront maintenues sur le côté Est du boulevard.

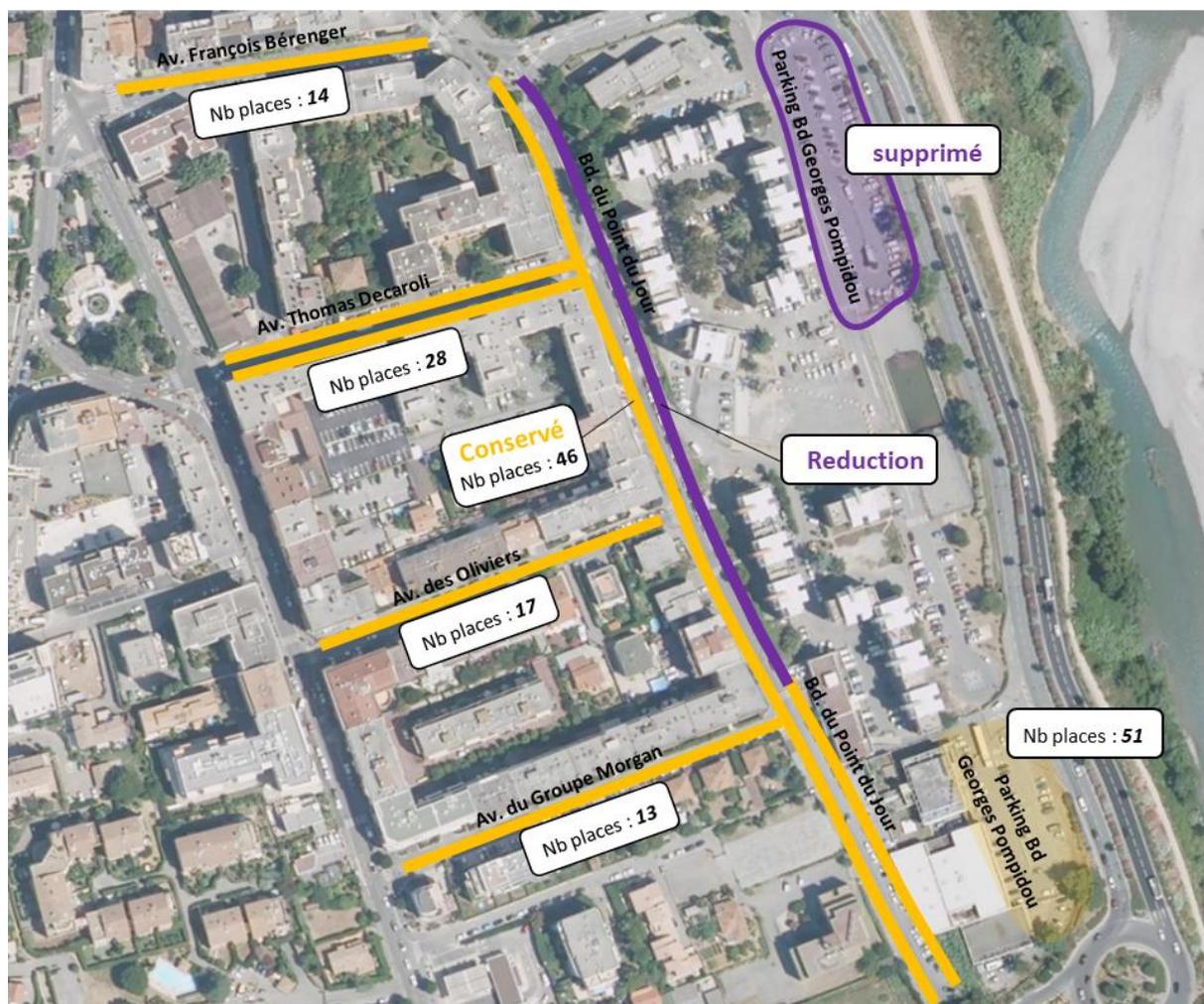


Figure 10 : impact du réaménagement sur le stationnement en surface

La programmation du quartier Porte de France prévoit toutefois la création d'un parking souterrain pouvant offrir 760 places de stationnement.

4.2. Scénarios étudiés

L'estimation du besoin de stationnement a été réalisée selon quatre scénarios distincts. Pour chaque scénario, nous avons estimé le besoin de stationnement lié aux ménages familiaux, aux emplois, aux visiteurs du quartier et aux livraisons.

4.2.1. Scénario PLUm

Le scénario de base estime le besoin de stationnement sur la base des indications du PLUm.

Le périmètre du projet se situe à l'extérieur du «corridor de transports en commun» et au sein du « périmètre vélo ». Les critères de calcul des places de stationnement définis pour cette zone dans le PLUm pour Saint Laurent du Var sont rappelés ci-dessous.

Critère	Type de véh	Restauration	Service accueil clientèle	Bureaux	Commerce		Hôtel (places / chambre)	Logements (places/logement)		
					< 300m ²	> 300m ²		Libres		Sociaux
								Habitants	Visiteurs	
Places / m ²	VP	1/20	1/80	1/35	1/60	1/50	-	-	-	-
	2RM	1/80	1/140	1/140	1/140		-	-	-	-
Places / unité	VP	-	-	-	-	-	1/2	2	1/5	1
	2RM	-	-	-	-	-	1/15	1/6	-	1/6

Selon les indications du PLUm, le nombre de places de stationnement à prévoir pour le projet d'aménagement (hors commissariat) est de 775 places VL et 95 places 2RM (équivalent à environ 20 places VL).

Projet d'aménagement Porte de France		SDP [m ²]	Unité	Nb places		
				VP	2RM	
					pl. 2RM	eq. VL
Logements libres	Résidents	17790	235 logements	470	39	8
	Visiteurs			47	-	-
Logements sociaux	Résidents	8990	127 logements	127	21	4
Services accueil clientèle		457	-	6	3	1
Restauration		905	-	45	11	2
Commerces < 300m ²		353	-	6	3	1
Commerce > 300m ²		1140	-	23	8	2
Bureaux		756	-	22	5	1
Hôtel		2880	58 chambres	29	4	1
TOTAL				775	94	19

Conformément au PLUm, un taux de mutualisation maximum de 25% peut être appliqué dans le cadre projet mixte au sein de la zone « périmètre vélo », à condition qu'un minimum d'une place de stationnement par ménage soit assuré.

Des opportunités de mutualisation existent entre les places dédiées aux ménages et celles réservées aux commerces/bureaux. En supposant que seulement 50% des places réservées aux activités soient mutualisées, le nombre de places optimisées pourrait s'élever à 51 places, correspondant à un taux de mutualisation de 8%.

Mutualisation - Indicateurs	SC PLUm	
Taux places VL/ménage - avant mutualisation	1,6	
Taux places VL/ménage yc visiteurs - avant mutualisation	1,8	
% places mutualisables commerces // ménages	50%	100%
Places mutualisées	51	102
Taux mutualisation	8%	16%
Besoin résiduel logements (yc visiteurs)	593	542
Taux places VL/ménage - après mutualisation	1,5	1,4
Taux places VL/ménage (yc visiteurs) - après mutualisation	1,6	1,5
Tot besoin de stationnement VL	724	673
Tot besoin de stationnement VL + 2RM (équivalent VL)	743	692

4.2.2. Scénarios alternatifs

Trois scénarios alternatifs au Scénario PLUm ont été élaborés. Les trois scénarios se distinguent par les hypothèses formulées concernant les futurs taux de motorisation des ménages, l'estimation des besoins des visiteurs des commerces, ainsi que les opportunités de mutualisation et d'autopartage.

- ♦ Le premier scénario représente une estimation pessimiste du besoin de stationnement. Nous considérons la fourchette haute du besoin en supposant que tous les ménages posséderont au moins un véhicule particulier. La proportion de ménages ayant un deuxième véhicule est calculée à partir du taux de double-motorisation observé en 2019 dans la zone IRIS Les Condamines pour les logements sociaux et de la moyenne des taux de double-motorisation des IRIS voisines pour les logements en accession.
- ♦ Dans le deuxième scénario, nous considérons une conservation des taux de motorisation actuels. La double motorisation est calculée comme pour le scénario 1 en distinguant le taux pour les logements sociaux du taux pour les logements en accession.
- ♦ Le troisième scénario est le plus ambitieux. Nous proposons d'anticiper une baisse de la motorisation des ménages de l'ordre de 20% par rapport à l'actuel. De plus, pour la construction de ce scénario nous avons pris en compte un plus faible besoin de stationnement lié aux commerces. Une variante de ce scénario, incluant la mise en place de 5 véhicules en autopartage, est aussi considérée dans la suite du rapport.

Le tableau suivant synthétise les hypothèses de motorisation (1V) et double motorisation (2V) pour chaque scénario étudié.

Catégorie de logement	Nombre	Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
		Hypothèse haute		Hypothèse moyenne		Hypothèse basse	
		1V	2V	1V	2V	1V	2V
Sociaux	127	0,87	0,13	0,58	0,13	0,46	0,10
Autre	235	0,78	0,22	0,58	0,22	0,46	0,18

Tableau 3 : taux de motorisation des ménages selon les scénarios étudiés

4.2.2.1. Hypothèses de calcul - Besoin en stationnement en fonction des motifs

Scénario 1 – Hypothèse maximaliste

Les hypothèses retenues pour l'estimation du besoin de stationnement lié aux ménages familiaux, aux emplois, aux visiteurs du quartier et aux livraisons pour le Scénario 1 sont détaillées ci-dessous :

Besoin lié aux ménages familiaux – 100 % des ménages ont au moins 1 véhicule

- ◆ Logements sociaux
 - Taux de motorisation 1 véhicule = 0,87
 - Taux de motorisation 2 véhicules = 0,13
- ◆ Logements en accession
 - Taux de motorisation 1 véhicule = 0,78
 - Taux de motorisation 2 véhicules = 0,22

Besoin lié aux emplois :

- ◆ Commerces et hôtel :
 - Nombre d'employés des activités commerciales = 60 (1 emploi / 60 m² de surface commerciale)
 - Nombre d'employés de l'hôtel = estimé à 10
 - Taux de présence des salariés = 100%
 - Parts modales issues du MM06 pour la situation projet 2035 (VL = 37%, 2RM = 3%)
- ◆ Commissariat :
 - Commissariat national : conservation du ratio actuel places / fonctionnaires du commissariat de police nationale situé actuellement au nord du quartier du Point du Jour :
 - Fonctionnaires : 10, pareil qu'aujourd'hui
 - Places VL réservées aux véhicules de services = 15, pareil qu'aujourd'hui
 - Places 2RM réservées aux véhicules de services = 15, pareil qu'aujourd'hui
 - Commissariat local :
 - Fonctionnaires : 10 (estimation sur la base du nombre de fonctionnaires de la police nationale)
 - Places VL = 15 places VL (conservation du ratio actuel places / fonctionnaires du commissariat de police nationale)
 - Places 2RM = 1. Ce besoin est estimé sur la base de 10 fonctionnaires, en prenant en compte un taux d'absence moyen de 20% et une part modale 2RM (taux estimés lors d'une enquête sur un hôtel de police à Marseille)

Besoin lié aux visiteurs :

Le calcul du besoin en stationnement pour les visiteurs du quartier Porte de France est effectué en fonction du motif des visites :

- ◆ Visiteurs des ménages :
 - Une place VL pour 5 logements en accession libre (selon le Plan Guide 2023)
 - Places 2RM estimées sur la base de la part modale issue du MM06 pour la situation projet 2035 (3%)

- ◆ Visiteurs des commerces : calcul du nombre de places pour les VL et les 2RM basé sur le règlement du PLUM, qui fournit les indications pour le calcul des places de stationnement à réserver aux commerces (emplois + visiteurs) selon la surface de plancher. Le nombre de places de stationnement réservées aux visiteurs est déterminé en soustrayant du total obtenu le nombre de places réservées aux employés, calculées précédemment.
- ◆ Visiteurs du commissariat :
 - Visiteurs commissariat national = 5 (conservation du fonctionnement actuel du poste de police de Saint-Laurent-du-Var)
 - Visiteurs commissariat local = 10 (estimation)
 - Parts modales issues du MM06 pour la situation projet à 2035 (VL = 37%, 2RM = 3%)
 - Estimation sur la base du nombre de visiteurs actuels et des parts modales issues du MM06 ;
- ◆ Visiteurs de l'hôtel : calcul du nombre de places pour les VL et les 2RM basé sur le règlement du PLUM, qui fournit les indications pour le calcul des places de stationnement nécessaires pour l'hôtellerie (emplois + visiteurs). Le nombre de places de stationnement réservées aux visiteurs est déterminé en soustrayant du total obtenu le nombre de places réservées aux employés, calculées précédemment.

Besoin lié aux livraisons :

Nous estimons à dire d'expert un maximum de 5 places de stationnement dédiées à la livraison.

Scénario 2 – hypothèse intermédiaire

Les hypothèses concernant le calcul des besoins en stationnement liés aux emplois, aux visiteurs et aux livraisons restent inchangées par rapport au Scénario 1. Les seules hypothèses qui changent sont celles concernant les besoins en stationnement des ménages familiaux.

Besoin lié aux ménages familiaux

- ◆ Logements sociaux
 - Taux de motorisation 1 véhicule = 0,58
 - Taux de motorisation 2 véhicules = 0,13
- ◆ Logements en accession
 - Taux de motorisation 1 véhicule = 0,58
 - Taux de motorisation 2 véhicules = 0,22

Scénario 3 – hypothèse volontariste

Les hypothèses relatives au calcul du besoin de stationnement pour les emplois, les visiteurs des résidences, de l'hôtel et du commissariat, ainsi que pour les livraisons, demeurent inchangées par rapport au Scénario 1. Les seules modifications concernent les hypothèses liées au besoin de stationnement des ménages familiaux et des visiteurs des commerces.

Besoin lié aux ménages familiaux

- ◆ Logements sociaux
 - Taux de motorisation 1 véhicule = 0,46

- Taux de motorisation 2 véhicules = 0,10
- ♦ Logements en accession
 - Taux de motorisation 1 véhicule = 0,46
 - Taux de motorisation 2 véhicules = 0,18

Besoin lié aux visiteurs des commerces :

Pour la construction de ce scénario, nous avons intégré un plus faible besoin de stationnement associé aux visiteurs des commerces, avec un ratio de places par m² de surface du plancher égale à 1pl/65m².

4.2.2.2. Stationnement sur voirie et en souterrain

Les hypothèses retenues concernant la répartition des places de stationnement sur voirie et en souterrain pour différentes catégories d'utilisateurs dans le quartier sont détaillées ci-dessous :

- ♦ Ménages (résidents) = 100% des places de stationnement en souterrain.
- ♦ Ménages (visiteurs) :
 - VL = 85% des places en souterrain, 25% de places sur voirie.
 - 2RM = 100% des places en souterrain.
- ♦ Emplois : 100% des places en souterrain.
- ♦ Visiteurs des commerces et de l'hôtel :
 - VL = 100% des places en souterrain.
 - 2RM = 100% des places sur voirie.
- ♦ Visiteurs du commissariat = 100% des places sur voirie.
- ♦ Livraisons = 100% des places sur voirie.

Par ailleurs, il est envisagé que la gestion du stationnement réservé au commissariat soit distincte de celle du reste du quartier . Un secteur privé pourrait être prévu au sein du parking souterrain pour les fonctionnaires du commissariat.

4.2.2.3. Autopartage

L'autopartage, qui implique l'utilisation partagée d'une flotte de véhicules par différents utilisateurs, offre une possibilité d'optimisation du besoin en stationnement. L'autopartage repose sur le constat que tous les propriétaires de voitures n'utilisent pas leur véhicule quotidiennement. En proposant un accès à une voiture à la demande, sans nécessité de possession, il permet aux ménages de satisfaire leurs besoins ponctuels, mais réguliers, de déplacement.

Dans une variante du scénario 3, nous avons intégré la possibilité de l'autopartage en évaluant son impact sur l'optimisation du besoin de stationnement, avec la mise en service de 5 véhicules dédiés à l'autopartage. Étant donné qu'il s'agit d'un nouveau service pas encore assez démocratisé, nous avons pris l'hypothèse d'une utilisation initialement faible des véhicules d'autopartage, en supposant qu'un véhicule partagé pourrait remplacer jusqu'à cinq voitures individuelles¹.

¹ Selon l'Enquête nationale sur l'autopartage (ADEME, 2022) 1 voiture en autopartage en boucle remplace 5 à 8 voitures personnelles.



4.2.3. Besoins en stationnement du quartier Porte de France

En se basant sur les hypothèses détaillées précédemment, nous avons pu estimer les besoins en stationnement du futur quartier pour chacun des scénarios alternatifs.

Nous estimons ainsi le besoin total pour le quartier :

- ♦ Un minimum de 429 places réservées aux véhicules particuliers dans le scénario le plus volontariste incluant l'autopartage, qui permet une réduction de 20 places de stationnement.
- ♦ Un maximum de 626 places réservées aux véhicules particuliers dans le scénario maximaliste.
- ♦ 106 places pour les deux-roues motorisées (équivalent à 21 places VL classiques).

Ainsi, même dans le scénario maximaliste, le besoin de stationnement pour les futurs habitants et usagers du quartier apparaît être plus faible que celui calculé uniquement sur la base des règles de stationnement définies actuellement au PLUM (760 places).

Une optimisation de l'offre de stationnement actuellement intégré dans le Plan Guide, tout en maintenant un nombre de places justement dimensionné, devrait donc être possible. Cela permettrait de mieux répondre aux objectifs de report modal vers les modes de déplacement alternatifs au véhicule individuel, de réduction des émissions et d'amélioration du cadre de vie dans le quartier.

Le tableau présenté dans la page suivante détaille, pour chaque scénario, les places de stationnement attribuées à chaque catégorie. Il inclut également la répartition prévue entre le parking souterrain et le stationnement sur voirie.

Destination	Besoin de stationnement	SC1			SC2			SC3					
		VL	2RM		VL	2RM		sans autopartage			avec 5 places autopartage		
			pl. 2RM	eq. VL		pl. 2RM	eq. VL	VL	2RM		VL	2RM	
								pl. 2RM	eq. VP		pl. 2RM	eq. VL	
Logements	Logements	430	60	12	346	60	12	277	60	12	257	60	12
	Visiteurs logements	47	4	1	47	4	1	47	4	1	47	4	1
	Tot places logements	477	64	13	393	64	13	324	64	13	304	64	13
	Dont souterrain générique	470	64	13	386	64	13	317	64	13	297	64	13
	Dont surface	7	0	0	7	0	0	7	0	0	7	0	0
Emplois	Commerces	22	2	0	22	2	0	22	2	0	22	2	0
	Commissariat	30	16	3	30	16	3	30	16	3	30	16	3
	Hôtel	4	0,3	0,1	4	0,3	0,1	4	0,3	0,1	4	0,3	0,1
	Tot places emplois	56	18	4	56	18	4	56	18	4	56	18	4
	Dont souterrain générique	26	2	1	26	2	1	26	2	1	26	2	1
Autres visiteurs	Dont souterrain - Privé commissariat	30	16	3	30	16	3	30	16	3	30	16	3
	Dont surface	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Commerces	57	20	4	57	20	4	33	20	4	33	20	4
	Commissariat	6	0,5	0,1	6	0,5	0,1	6	0,5	0,1	6	0,5	0,1
Livraisons	Hôtel	25	4	1	25	4	1	25	4	1	25	4	1
	Tot places visiteurs	88	24	5	88	24	5	64	24	5	64	24	5
	Dont souterrain générique	83	0	0	83	0	0	58	0	0	58	0	0
	Dont surface	6	24	5	6	24	5	6	24	5	6	24	5
Tot places (surface)	5	0	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0	
<i>Tot besoin de stationnement</i>		<i>626</i>	<i>106</i>	<i>21</i>	<i>542</i>	<i>106</i>	<i>21</i>	<i>449</i>	<i>106</i>	<i>21</i>	<i>429</i>	<i>106</i>	<i>21</i>
<i>Dont souterrain</i>		<i>579</i>	<i>66</i>	<i>13</i>	<i>495</i>	<i>66</i>	<i>13</i>	<i>401</i>	<i>66</i>	<i>13</i>	<i>381</i>	<i>66</i>	<i>13</i>
<i>Dont souterrain - Privé commissariat</i>		<i>30</i>	<i>16</i>	<i>3</i>	<i>30</i>	<i>16</i>	<i>3</i>	<i>30</i>	<i>16</i>	<i>3</i>	<i>30</i>	<i>16</i>	<i>3</i>
<i>Dont surface</i>		<i>18</i>	<i>24</i>	<i>5</i>	<i>18</i>	<i>24</i>	<i>5</i>	<i>18</i>	<i>24</i>	<i>5</i>	<i>18</i>	<i>24</i>	<i>5</i>

Tableau 4 : Synthèse des besoins en stationnement du quartier Porte de France selon les scénarios étudiés

4.3. Opportunités de mutualisation

Les places de parking mutualisées offrent la possibilité à différents usagers de partager une même place de parking en fonction des horaires de la journée. Par exemple, les places de parking réservées aux résidents pendant la nuit peuvent être utilisées par les employés et les visiteurs des commerces pendant la journée.

Le concept de mutualisation des parkings est particulièrement intéressant dans le cadre d'un quartier, comme le futur quartier Porte de France, où cohabitent différentes fonctions tels que les logements, les bureaux et les espaces artisanaux. En favorisant le partage des places de stationnement entre ces différentes activités, il est possible de réduire le nombre total de places nécessaires, tout en assurant une utilisation plus efficace des infrastructures de stationnement disponibles. Cela contribue à optimiser l'espace urbain tout en répondant aux besoins de mobilité des habitants et des travailleurs du quartier.

Sur le territoire de la Ville de Saint-Laurent-du-Var, une réduction pouvant atteindre 25% du nombre total de places nécessaire à tout projet de construction est autorisée grâce à la mutualisation du besoin de stationnement. Cependant, le PLUM spécifie qu'il est nécessaire de garantir au moins une place de stationnement par ménage.

Nous avons examiné les opportunités de mutualisation dans les scénarios plus conservateurs, où le respect du nombre minimal d'une place par logement imposé par le PLUM est possible.

En supposant que seulement 50% des places réservées aux employés et aux visiteurs des commerces peuvent être mutualisées, le nombre de places optimisées pourrait atteindre 40 places. Ces places seraient dédiées aux activités commerciales pendant la journée (de 8h à 19h) puis réservées aux riverains pendant la nuit (de 19h jusqu'à 9h).

Les détails des calculs sont présentés dans le tableau suivant.

Indicateurs	SC1	SC2	SC3	
			sans autopartage	avec 5 pl. autopartage
Taux places VL/ménage - avant mutualisation	1,19	0,96	0,77	0,71
Taux places VL/ménage yc visiteurs - avant mutualisation	1,32	1,09	0,89	0,84
% places mutualisables commerces (visiteurs + emplois) // ménages	50%			
Places mutualisées	40			
Taux mutualisation	8%	10%	Pas d'opportunités de mutualisation (places / logement < 1)	
Besoin résiduel logements (yc visiteurs)	437	353		
Taux places VL/ménage - après mutualisation	1,08	0,85		
Taux places VL/ménage (yc visiteurs) - après mutualisation	1,21	0,98		
Tot besoin de stationnement VL	586	502		
Tot besoin de stationnement VL + 2RM (équivalent VL)	608	524	470	450

Tableau 5 : synthèse des opportunités de mutualisation selon les scénarios étudiés



5. Conclusion

Le projet de renouvellement urbain du quartier Point du Jour à Saint-Laurent-du-Var offre une opportunité significative de repenser l'offre de stationnement, actuellement saturée et entachée par une présence importante de véhicules ventouses.

Selon le PLUm, besoin de stationnement égale à 794 places (équivalent VL) hors commissariat, avec possibilité de mutualisation de 51 places. Le besoin après mutualisation est donc de 743 places (équivalent VL) hors commissariat.

En tenant compte des besoins spécifiques des futurs usagers du quartier Porte de France ainsi que de l'évolution prévisible et souhaitée des pratiques de mobilité sur le territoire, l'étude des scénarios alternatifs indique un besoin maximal de 625 places dans le scénario le plus conservateur, avec une réduction potentielle jusqu'à 450 places grâce à des stratégies de mutualisation ou d'autopartage entre les résidents, les commerces et les visiteurs du quartier.

Une optimisation de l'offre de stationnement et la mise en place de politiques de stationnement flexibles, adaptées aux besoins spécifiques de chaque groupe d'usagers et intégrant des solutions innovantes telles que l'autopartage, pourraient favoriser report modal vers d'autres modes de transport plus vertueux et contribuer à réduire la pression sur l'espace public.