

# ÉTUDE D'IMPACT MOBILITÉ PHASE 1 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ

---

## SAINT-HERBLAIN



|                                                       |               |
|-------------------------------------------------------|---------------|
| <b>INTRODUCTION</b>                                   | <b>6</b>      |
| 1. OBJECTIFS ET RAPPEL DE LA COMMANDE                 | 7             |
| 2. ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE COURAMMENT UTILISÉS    | 8             |
| 3. MÉTHODOLOGIE                                       | 9             |
| <br><b>DONNEES D'ENTREE</b>                           | <br><b>10</b> |
| 1. SITUATION                                          | 11            |
| 2. PROGRAMME                                          | 12            |
| 3. HIÉRARCHIE DU RÉSEAU                               | 13            |
| 4. TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ACTIFS               | 14            |
| 5. PARTS MODALES DES ACTIFS                           | 15            |
| 6. TAUX DE MOTORISATION                               | 16            |
| 7. STATIONNEMENT – NORMES DU PLUM                     | 17            |
| <br><b>RÉSULTATS D'ENQUÊTES</b>                       | <br><b>19</b> |
| 1. PARTS MODALES                                      | 20            |
| 2. STATIONNEMENT – OFFRE                              | 23            |
| 3. STATIONNEMENT – DEMANDE                            | 25            |
| <br><b>BESOIN EN STATIONNEMENT - PART MODALE 2021</b> | <br><b>29</b> |
| 1. ESTIMATION STATIONNEMENT PLU                       | 30            |
| 2. ESTIMATION STATIONNEMENT ETC                       | 31            |
| 3. ESTIMATION STATIONNEMENT                           | 32            |
| <br><b>BESOIN EN STATIONNEMENT - PART MODALE 2030</b> | <br><b>33</b> |
| 1. TAUX DE MOTORISATION ET PARTS MODALES 2030         | 34            |
| 2. ESTIMATION STATIONNEMENT PLU                       | 35            |
| 3. ESTIMATION STATIONNEMENT ETC                       | 36            |
| 4. ESTIMATION STATIONNEMENT                           | 37            |
| 5. CONCLUSIONS                                        | 38            |

# SOMMAIRE

|                                                                 |           |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>EXEMPLES PARKINGS MUTUALISÉS LOGEMENTS-COMMERCES</b>         | <b>39</b> |
| 1. AVANT-PROPOS                                                 | 40        |
| 2. PARKING DU MONT D’EST – NOISY-LE-GRAND                       | 41        |
| 3. PARKING DES PROVINCES FRANÇAISES CŒUR DE QUARTIER – NANTERRE | 42        |
| 4. PARKING ITALIE DEUX – PARIS                                  | 43        |
| <b>ANNEXES</b>                                                  | <b>44</b> |



# INTRODUCTION

---

1. OBJECTIFS ET RAPPEL DE LA COMMANDE
2. ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE COURAMMENT UTILISÉS
3. MÉTHODOLOGIE

### OBJECTIFS

La société **Nhood France** souhaite faire réaliser une étude de mobilités pour évaluer (et optimiser) l'impact du projet de **restructuration du centre commercial du Sillon de Bretagne**, situé route de Vannes, à Saint-Herblain dans le département de la Loire-Atlantique (44).

Le projet vise à restructurer le centre commercial du Sillon de Bretagne en un pôle commercial majeur de la Métropole comprenant potentiellement : habitat, commerces et activités de services, autres activités des secteurs secondaires et tertiaires, équipements d'intérêt collectif et services publics (groupe scolaire et autres), stationnement.

L'objectif de cette étude est d'apporter des éléments de réflexion et de proposition visant à calculer et à optimiser l'offre de stationnement, en tenant compte des exigences du PLUm, du programme et des objectifs en matière de reports modales (le passage de la voiture vers les modes actifs et notamment vers le vélo en 2030).

Les abréviations couramment utilisées sont définies ci-dessous :

- **IRIS** : L'Ilot Regroupé pour l'Information Statistique, est la plus petite maille de l'INSEE en matière de diffusion de données infra-communales.
- **TC** : Transport Collectif.

## Indicateurs de la demande

- **Taux d'occupation** : Rapport entre le nombre instantané de véhicules sur places autorisées par réglementation, et le nombre de places autorisées de cette réglementation. Ce taux peut être calculé pour chaque catégorie de réglementation : gratuit, zone bleue, payant rotatif, etc.
- **Taux de congestion** : Rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement (autorisé et interdit) et le nombre de places autorisées.
- **Taux de respect** : Rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement régulier, et le nombre de véhicules stationnant sur places règlementées (à l'exclusion des véhicules exonérés de la taxe de stationnement).
- **Taux d'interdit** : Rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement interdit, et le nombre total de véhicules en stationnement (autorisé et interdit).

## Indicateurs de la rotation

**Taux de rotation** : Rapport entre le nombre de véhicules relevé en stationnement sur places autorisées, sur une période donnée, et le nombre de places autorisées. Elle vise à mieux connaître les durées de stationnement par moment de la journée ou de la semaine.

## Indicateurs sur l'équipement des ménages

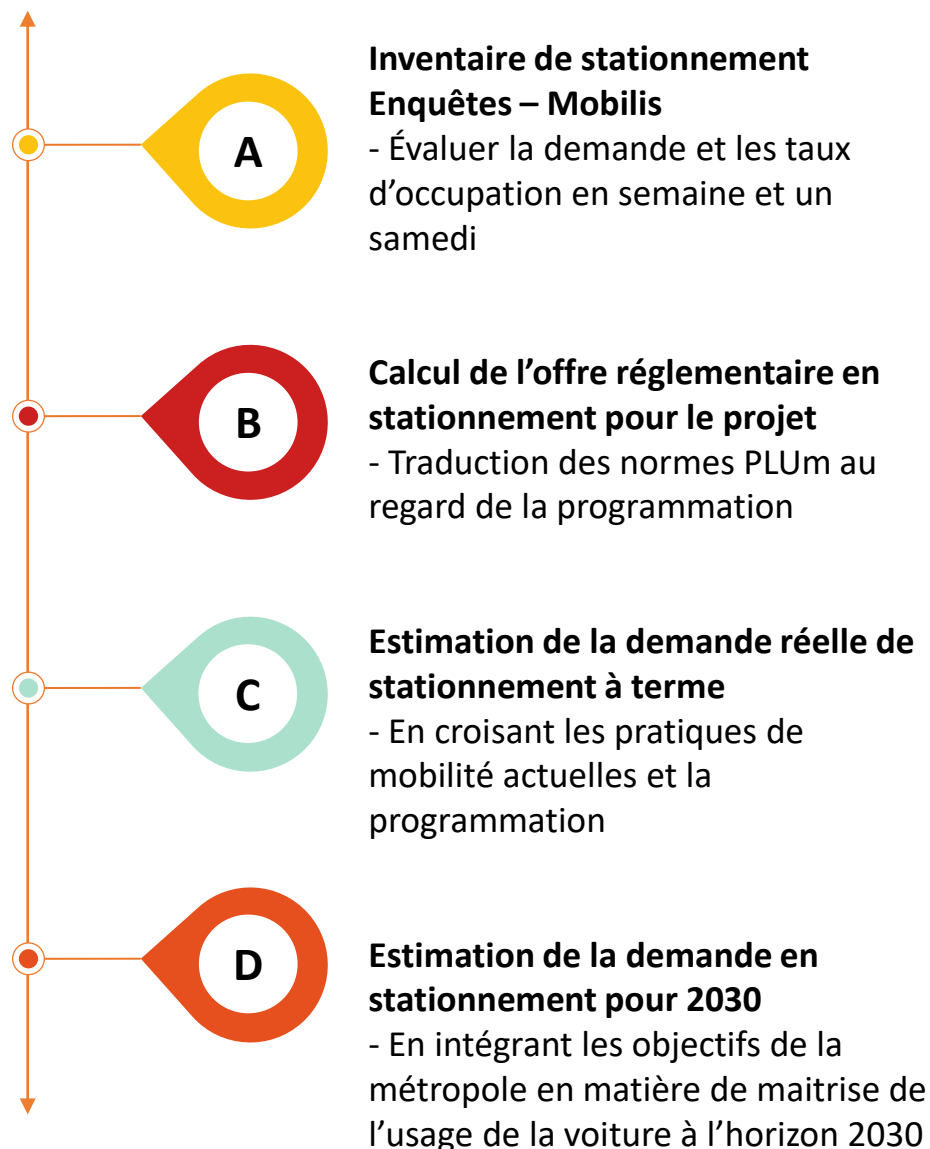
- **Taux d'équipement automobile** : Part des ménages ayant une voiture ou plus.
- **Taux d'équipement parking** : Nombre de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement.
- **Taux de motorisation** : Nombre moyen de voitures par ménage.

L'étude se déroule en 2 phases :

- **ÉTUDE DE FAISABILITÉ**

- Étudier et analyser l'état existant du stationnement
- Analyser les effets du programme sur le stationnement et sur les mobilités
- Offrir des solutions d'aménagements du stationnement

- **ÉTUDE DES MOBILITÉS**



# DONNÉES D'ENTRÉE

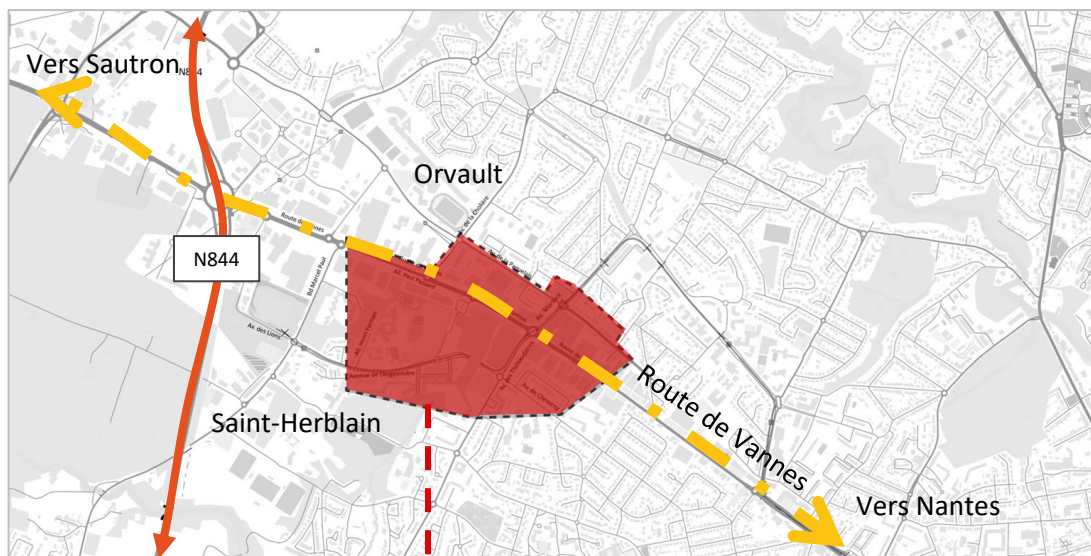
---

1. SITUATION
2. PROGRAMMATION
3. HIÉRARCHIE DU RÉSEAU
4. TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ACTIFS
5. PARTS MODALES DES ACTIFS
6. TAUX DE MOTORISATION
7. STATIONNEMENT – NORMES DU PLUM

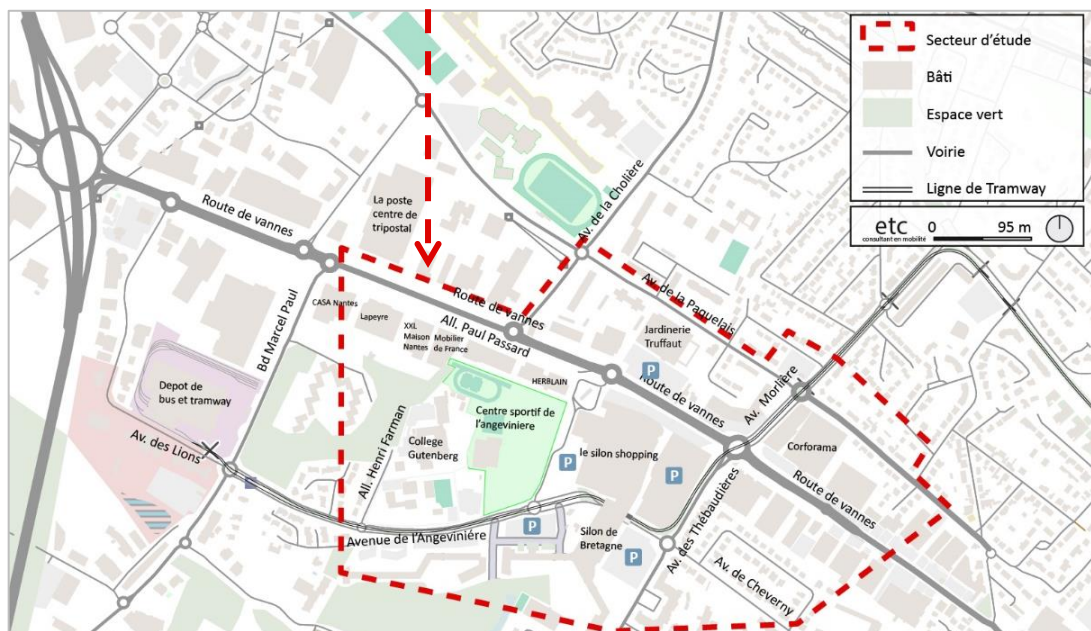
# SITUATION

## RESTRUCTURATION DU CENTRE COMMERCIAL DU SILLON DE BRETAGNE EN UN PÔLE COMMERCIAL

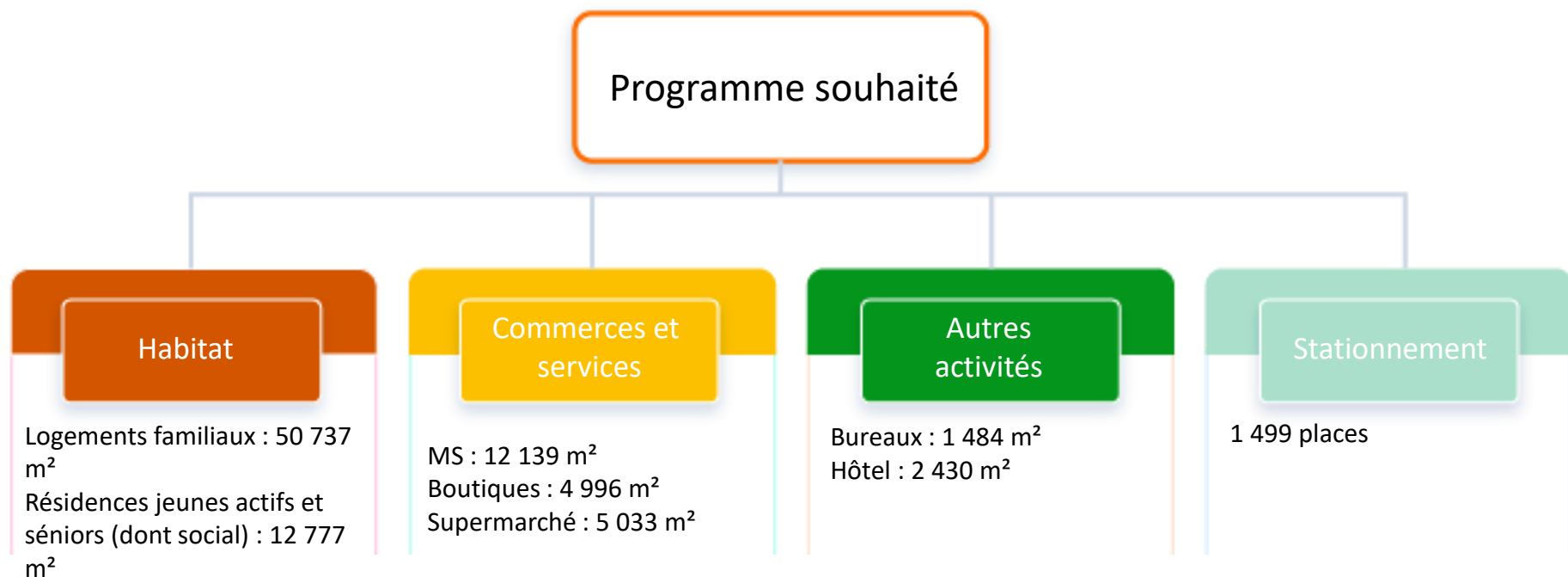
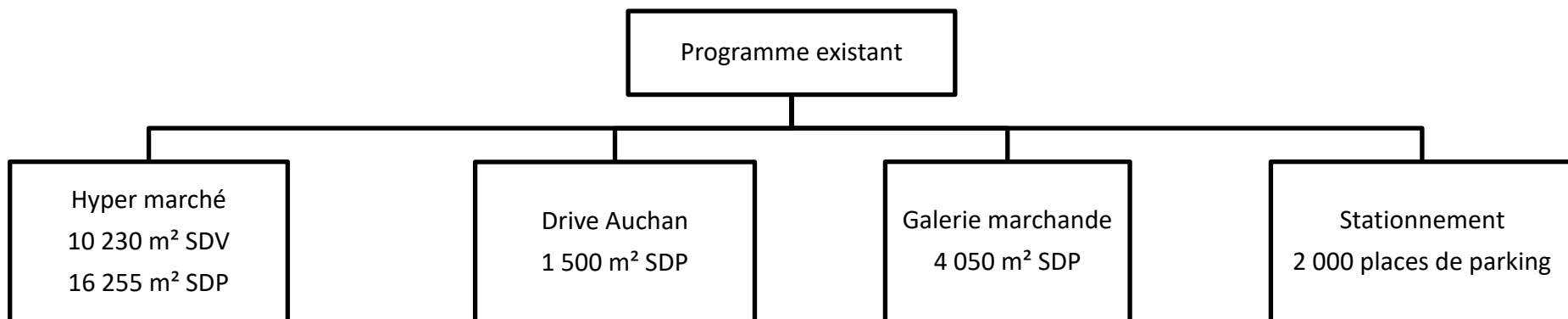
- Le projet se situe dans la commune de Saint-Herblain, dans la banlieue Ouest de Nantes, à proximité de l'échangeur de la rocade RN844.
- La route historique de Vannes relie Saint-Herblain au centre-ville de Nantes et crée une limite entre la partie Nord et Sud du projet.
- Il est desservi par deux stations de tramway de la ligne T3 (Orvault-Morlière Nord-Est, et Sillon de Bretagne Sud-Ouest).
- Le site d'intervention est bordé par :
  - Nord : Avenue de la Paquelais
  - Sud : Avenue de l'Angevinière
  - Est : Avenue des Thébaudières
  - Ouest : Complexe sportif d'Angevinière



Plan masse – ETC



Plan de situation – ETC



# HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

## AUTOROUTES

- **La A844** : voie perpendiculaire à la route de Vannes, elle permet d'accéder au projet du côté ouest grâce à l'échangeur.

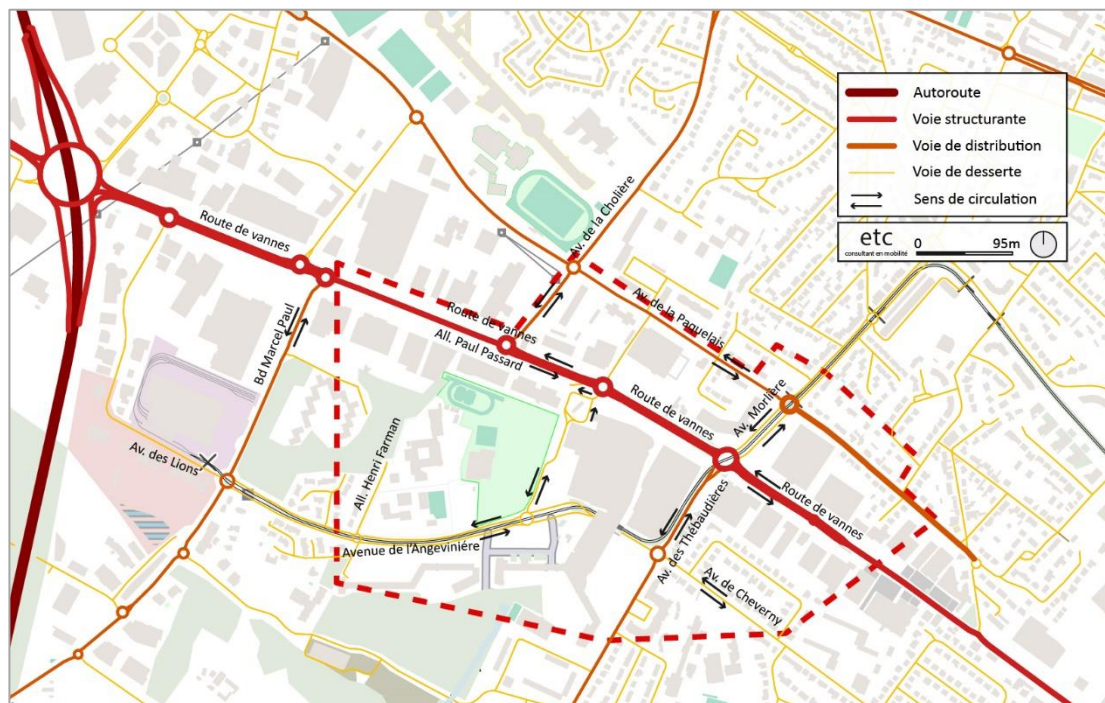
## VOIES STRUCTURANTES

- **Route de Vannes** :
  - Limite nord du projet, orientée Sud-Est/Nord-Ouest, elle est considérée comme axe historique métropolitain majeur ;
  - Elle assure la liaison avec le centre de Nantes et épouse la limite communale entre Saint-Herblain et Orvault ;
  - Elle possède un caractère commercial très fort vu la présence de plusieurs pôles commerciaux aux abords ;
  - Elle permet une accessibilité directe au projet ;
  - Elle est séquencée par la présence de différents carrefours.

## VOIES DE DISTRIBUTION

Les voies perpendiculaires à la route de Vannes sont :

- **L'av. des Thébaudières** : assure une liaison directe avec les parties Nord/Sud du secteur d'étude ;
- **Le boulevard Marcel Paul** : assure un lien vers le sud-ouest et constitue la voie d'accès / sortie secondaire avec le secteur d'étude ;
- **L'av. de la Cholière** : constitue la voie d'accès / sortie secondaire du le secteur d'étude côté nord ;
- **L'av. de la Paquelais** : seule voie de distribution parallèle à la voie structurante, elle assure la liaison entre l'av. de la Cholière et l'av. Molière.



Plan de hiérarchie du réseau à l'échelle du site de projet – ETC

## VOIES DE DESSERTE

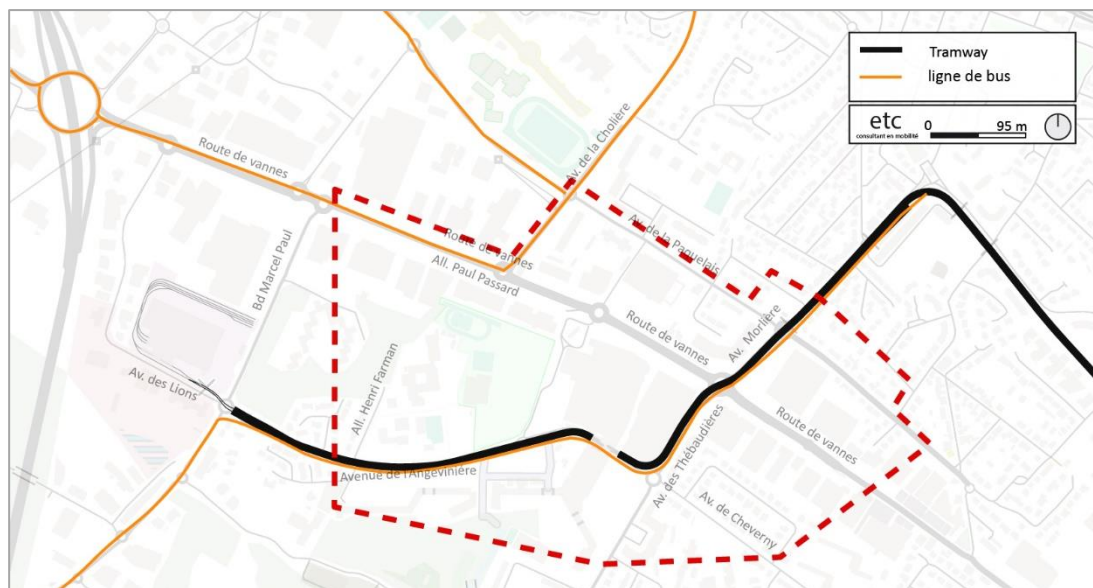
L'ensemble des voies de desserte (av. de l'Angevinière, av. de Cheverny, av. Molière, etc.) constitue un maillage qui assure une meilleure accessibilité / circulation dans le secteur d'étude.

## Conclusions

Le périmètre d'étude présente un réseau viaire hiérarchisé se raccrochant à la route de Vannes. Cette dernière constitue une coupure urbaine potentielle dans les cheminements piétons.

## TRANSPORTS EN COMMUN

- Le secteur d'étude est desservi par la ligne 3 du tramway, aux arrêts Orvault-Molière et Sillon de Bretagne. Ces deux lignes sont en limite du périmètre du projet ;
- La ligne 3 du tramway permet de relier le périmètre d'étude avec l'hyper-centre de la ville de Nantes.
- Le secteur d'étude et ses abords sont desservis par 4 lignes de bus (de fréquences variables) : 50, 59, 69 et 89.
- 8 arrêts de bus sont situés à proximité immédiate du site : Orvault – Morlière, Cheverny, Salentine, Les Lions, Sillon de Bretagne, Angevine, Marcel Paul.

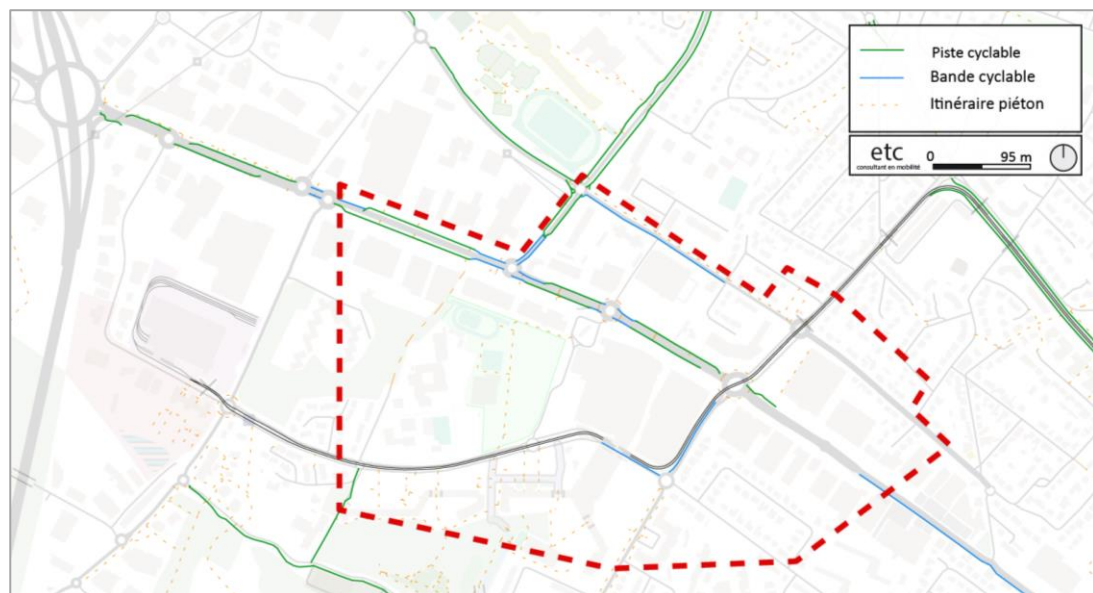


Réseau de transports en commun – ETC

## MODES ACTIFS

Des aménagements cyclables de qualité hétérogène et discontinus :

- La route de Vannes est dotée de pistes/bandes cyclables bidirectionnelles discontinues ;
- L'av. de la Cholière est dotée d'une piste cyclable continue ;
- Les aménagements cyclables restent continus au niveau des carrefours (aménagements adaptés) ;
- Les itinéraires aménagés ne sont pas reliés entre eux, pénalisant leur attractivité ;
- Les cheminements piétons sont difficilement lisibles et peu pratiques.

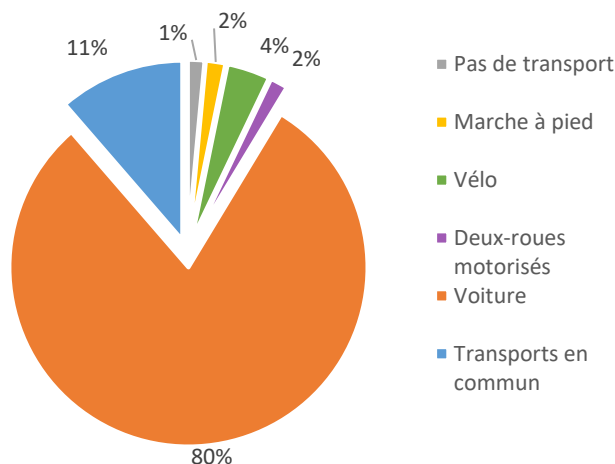


Mode doux – ETC

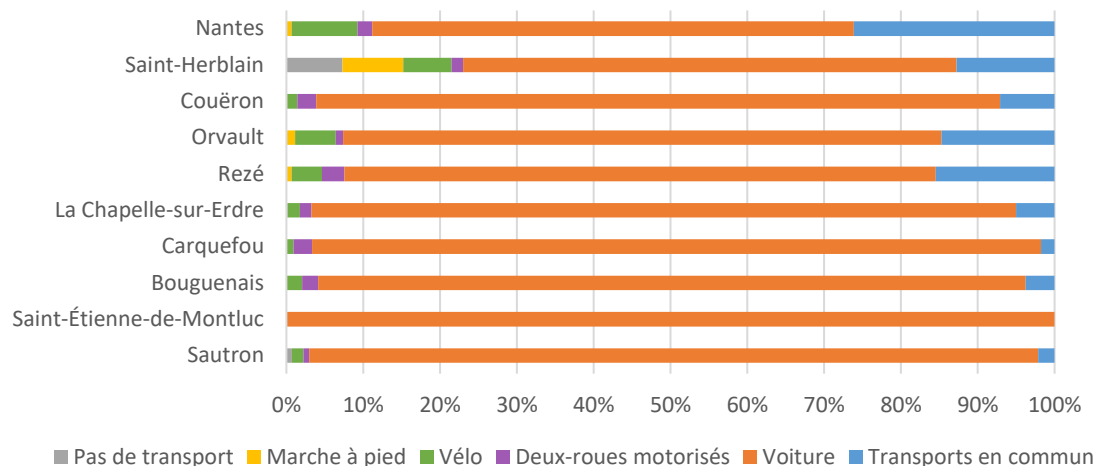
# PARTS MODALES DES ACTIFS TRAVAILLANT À SAINT-HERBLAIN

| Commune de résidence     | Nombre d'actifs en voiture | Part totale |
|--------------------------|----------------------------|-------------|
| Nantes                   | 6252                       | 17%         |
| Saint-Herblain           | 5503                       | 15%         |
| Couëron                  | 2198                       | 6%          |
| Orvault                  | 1429                       | 4%          |
| Rezé                     | 1049                       | 3%          |
| La Chapelle-sur-Erdre    | 770                        | 2%          |
| Carquefou                | 681                        | 2%          |
| Saint-Étienne-de-Montluc | 678                        | 2%          |
| Sautron                  | 642                        | 2%          |
| Bouguenais               | 641                        | 2%          |

Lieu de résidence des actifs travaillant à Saint-Herblain venant en voiture – INSEE 2021



Parts modales des actifs travaillant à Saint-Herblain – INSEE 2021



Parts modales des actifs travaillant à Saint-Herblain selon leur lieu de résidence – INSEE 2021

## LIEU DE RÉSIDENCE DES ACTIFS TRAVAILLANT À SAINT-HERBLAIN EN VOITURE

- 17% des actifs qui travaillent à Saint-Herblain et qui y accèdent en voiture viennent de Nantes, et 15% de Saint-Herblain ;
- 1% à 5% des actifs résident dans un rayon de 15 km autour de Saint-Herblain.

## PARTS MODALES

- 80% des actifs utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ;
- L'utilisation des TC est limitée à 11% ;
- L'utilisation du vélo et de la marche est modeste.

## HYPOTHÈSE

- Dans le cadre de cette étude, il a été retenu une part modale de 65% d'usage de la voiture pour les employés du secteur (-15%) compte tenu de la proximité du site avec la ligne de tramway ;
- Cette valeur est cohérente avec le taux de venue en voiture relevé pour les employés de la galerie commerciale (66%).

# TAUX DE MOTORISATION

## TAUX DE MOTORISATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE (TMOT)

| COMMUNE        | TMOT INDIVIDUEL | TMOT COLLECTIF | TMOT ENSEMBLE |
|----------------|-----------------|----------------|---------------|
| Saint-Herblain | 1,49            | 1,03           | 1,19          |
| Orvault        | 1,62            | 0,97           | 1,34          |

On constate que :

- Les ménages habitant en maison ont un taux de motorisation de 1,49 et 1,62 selon la commune ;
- En appartement, le taux de motorisation est moins élevé (1,03 et 0,97) ;
- Le taux de motorisation moyen sur le secteur d'étude est de 1,19.

## TAUX DE MOTORISATION À L'ÉCHELLE DE L'IRIS (TMOT)

Le site se répartit sur 5 IRIS différents, dont les principaux résultats sont répertoriés dans le tableau suivant :

| COMMUNE        | IRIS                  | Ménage en 2021 | Équipement parking (%) | Équipement voiture (%) | TMOT |
|----------------|-----------------------|----------------|------------------------|------------------------|------|
| Saint-Herblain | Sillon de Bretagne    | 1457           | 55                     | 64                     | 0,81 |
|                | Les Thébaudières      | 986            | 76                     | 86                     | 1,22 |
|                | Les Lions-Angevinière | 187            | 54                     | 69                     | 0,99 |
|                | Route de Vannes       | 1172           | 86                     | 92                     | 1,35 |
| Orvault        | ZA Vannes             | 432            | 84                     | 84                     | 1,18 |
| Moyenne        |                       | 846,8          | 71                     | 79                     | 1,11 |



Plan de positionnement du projet et des limites des IRIS – Géoportail

## Conclusions

- Le taux d'équipement en voiture est plus élevé que le taux d'équipement en parking, sauf pour ZA Vannes ;
- On observe habituellement une sur-motorisation des accédants à la propriété d'environ 15% et une sous-motorisation des locataires sociaux de l'ordre de 15% par rapport aux ménages présents sur le territoire ;
- Taux de motorisation retenu :
  - Taux de motorisation pour l'accession : **1,14**
  - Taux de motorisation pour le social : **0,84**

## ZONAGE

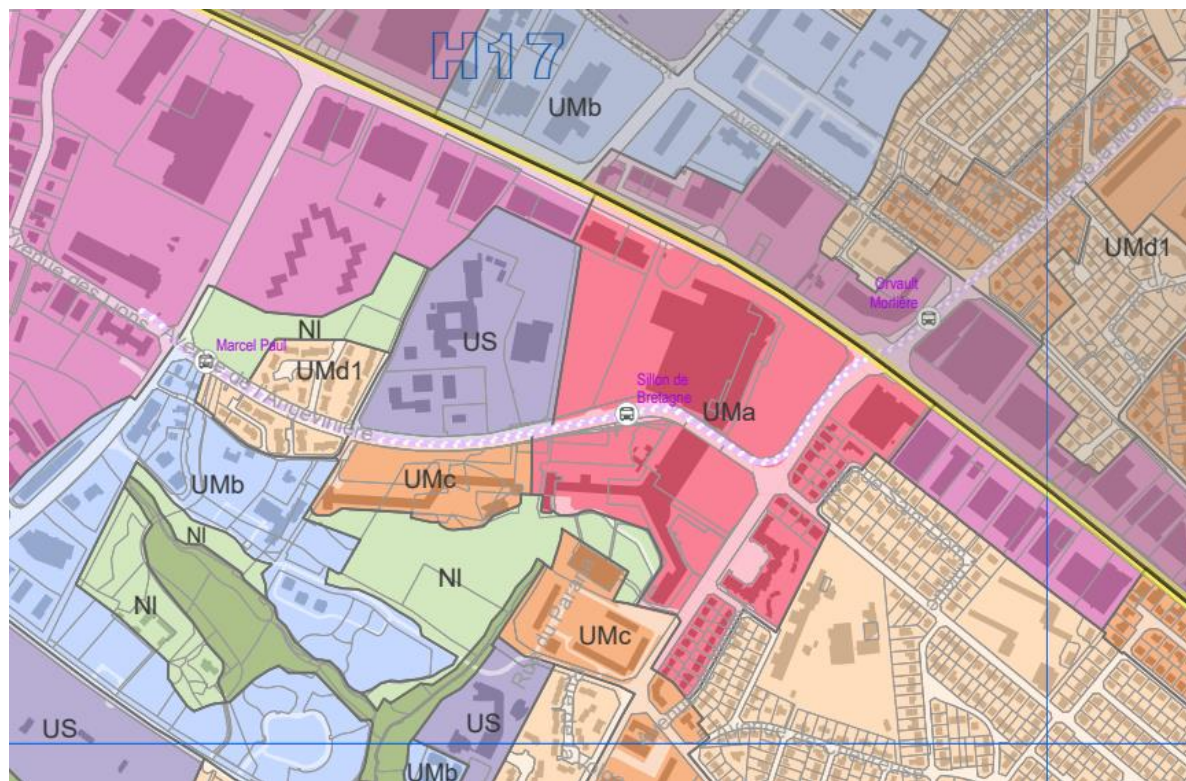
Le projet se situe dans une zone **UMa**, correspondant aux secteurs de développement des centralités actuelles ou en devenir, caractérisées par un bâti dense et une mixité des fonctions urbaines, notamment organisées autour des commerces et services de proximité.

**Selon les indications du PLUm de cette zone, il est nécessaire de :**

- Faciliter les mobilités actives en développant le maillage piéton et cyclable ;
- De réaliser des espaces de stationnement sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat ;
- D'avoir des espaces de stationnement facilement accessibles à pied et situés dans un rayon de 150 mètres à compter de l'entrée de la construction.

## Mutualisation

La mutualisation peut s'accompagner d'un foisonnement du stationnement. Lorsque l'ensemble des usagers (résidents, employés, visiteurs, clients, spectateurs, etc.) d'un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément (sur une journée, une semaine ou autre), les places laissées libres à un moment donné par les uns peuvent être occupées par les autres. Pour chaque catégorie d'usagers, une part de foisonnement peut être calculée afin de définir les réels besoins et de dimensionner le parc de stationnement.



|                                                                                     |                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| ■ U : Zone urbaine couverte par une OAP de secteur d'aménagement                    | ■ UMe : Hameaux et villages                                                               |
| ■ UMa : Secteur de développement des centralités actuelles ou en devenir            | ■ UEI : Secteur d'activités économiques industrielles, logistiques et de commerce de gros |
| ■ UMb : Quartier de grands ensembles ou de projet urbain                            | ■ UEm : Secteur d'activités économiques mixtes                                            |
| ■ UMc : Secteur de développement aux abords des centralités ou des axes de mobilité | ■ US : Secteur de grands équipements d'intérêt collectif ou de services publics           |
| ■ UMd : Quartier pavillonnaire                                                      |                                                                                           |

Plan de zonage par commune – PLUm, 2025

# STATIONNEMENT – NORME DU PLUm

## RAPPEL DES NORMES DU PLUm POUR LA DESTINATION LOGEMENT

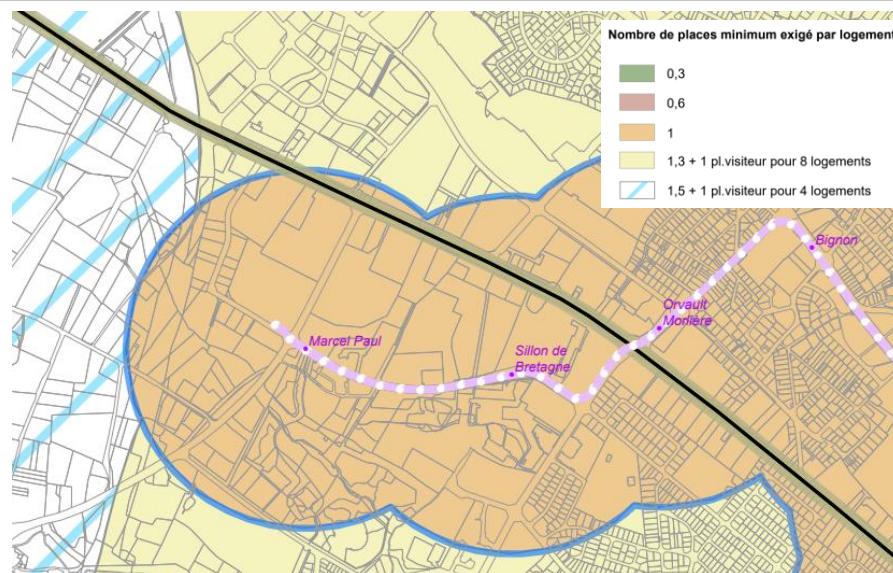
Périmètre de 500 mètres autour des stations de transport collectif structurant (Tramway, Busway ou Chronobus C5) au sein duquel ne peut être exigé la réalisation :

- De plus de 0,5 place de stationnement par logement de type logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et résidences universitaires ;
- De plus de 1 place de stationnement par logement pour les constructions destinées aux autres types d'habitation.

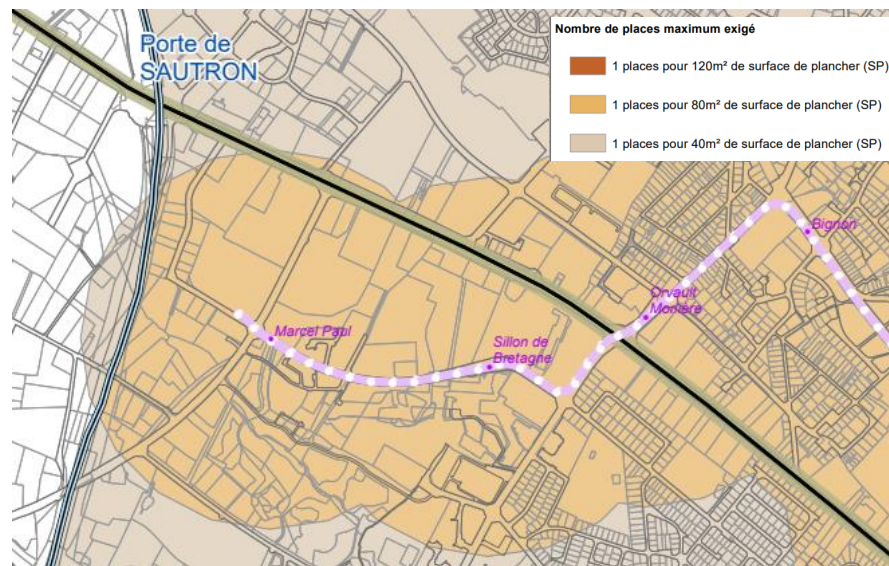
Pour les logements de type collectif, 1 place de stationnement est exigée au minimum pour chaque logement (selon le plan ci-contre).

## RAPPEL DES NORMES DU PLUm POUR LA DESTINATION BUREAU

Pour les bureaux, 1 place maximum est exigée pour 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher sans minimum.



Norme plancher applicable à la sous-destination Logement collectif pour les véhicules à moteur – PLUm



Norme plafond applicable à la sous-destination Bureau pour les véhicules à moteur – PLUm

# RÉSULTATS D'ENQUÊTES

---

1. PARTS MODALES
2. STATIONNEMENT – OFFRE
3. STATIONNEMENT – DEMANDE

# PARTS MODALES ENQUÊTE

La société Mobilis a réalisé une enquête au niveau des différents sas d'accès d'Auchan, afin de connaître l'accès qui génère le plus de flux, les parts modales des visiteurs d'Auchan et celles de la galerie commerçante. Les enquêtes ont été menées :

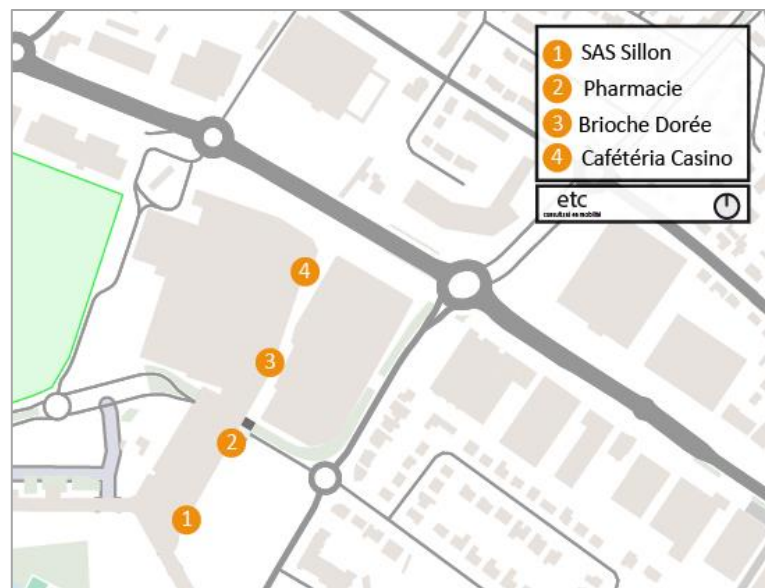
- **Jeudi 30/09/2021 : de 8h00 à 19h00**
- **Vendredi 01/10/2021 : de 8h00 à 19h00**
- **Samedi 02/10/2021 : de 8h00 à 19h00**

| Destination          | Les deux   | Uniquement Auchan | Uniquement la galerie commerçante | Total général |
|----------------------|------------|-------------------|-----------------------------------|---------------|
| 08h00                |            | 8                 | 4                                 | 12            |
| 09h00                | 7          | 36                | 1                                 | 44            |
| 10h00                | 4          | 28                | 4                                 | 36            |
| 11h00                | 9          | 51                | 6                                 | 66            |
| 12h00                | 24         | 60                | 6                                 | 90            |
| 13h00                | 14         | 84                | 13                                | 111           |
| 14h00                | 26         | 73                | 11                                | 110           |
| 15h00                | 24         | 101               | 10                                | 135           |
| 16h00                | 55         | 51                | 26                                | 132           |
| 17h00                | 14         | 64                | 10                                | 88            |
| 18h00                | 18         | 50                | 15                                | 83            |
| 19h00                | 2          | 44                | 4                                 | 50            |
| <b>Total général</b> | <b>197</b> | <b>650</b>        | <b>110</b>                        | <b>957</b>    |
| <b>Taux</b>          | <b>21%</b> | <b>68%</b>        | <b>11%</b>                        | <b>100%</b>   |

Tableau récapitulatif des destinations des visiteurs – ETC

| Jour         | 8h | 9h | 10h | 11h | 12h | 13h | 14h | 15h | 16h | 17h | 18h | 19h | Total |
|--------------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| <b>30/09</b> | 12 | 44 | 36  | 42  | 33  | 35  | 32  | 34  | 26  |     |     |     | 294   |
| <b>01/11</b> |    |    |     | 24  | 31  | 23  | 27  | 33  | 25  | 27  | 23  |     | 213   |
| <b>02/11</b> |    |    |     |     | 26  | 53  | 51  | 68  | 81  | 61  | 60  | 50  | 450   |
| <b>Total</b> | 12 | 44 | 36  | 66  | 90  | 111 | 110 | 135 | 132 | 88  | 83  | 50  | 957   |

Fréquentation horaire – ETC



Plans des accès des parkings Auchan – ETC

## Conclusions

- Le taux de fréquentation est le plus élevé le samedi entre 15h00 et 16h00 ;
- Le taux de fréquentation des visiteurs d'Auchan est 4 fois plus important que celui de la galerie commerçante.

## PARTS MODALES ENQUÊTE

| Mode de rabattement      | A pied | En bus | En moto/scooter | En tramway | En vélo | En voiture (y compris VTC, taxi, stop, etc.) | Total général |
|--------------------------|--------|--------|-----------------|------------|---------|----------------------------------------------|---------------|
| Accès 1 SAS Sillon       | 111    |        |                 |            | 1       | 12                                           | 124           |
| Accès 2 Pharmacie        | 51     | 10     |                 |            | 1       | 102                                          | 165           |
| Accès 3 Brioche Dorée    | 15     | 11     |                 |            | 5       | 249                                          | 283           |
| Accès 4 Cafétéria Casino | 37     | 11     | 2               | 45         | 2       | 288                                          | 385           |
| Total général            | 214    | 32     | 2               | 52         | 6       | 651                                          | 957           |
| Ratio                    | 22%    | 3%     | 0%              | 5%         | 1%      | 68%                                          | 100%          |

Parts modales des visiteurs d'Auchan et de la galerie commerçante (enquête) – ETC

Selon l'enquête réalisée par Mobilis :

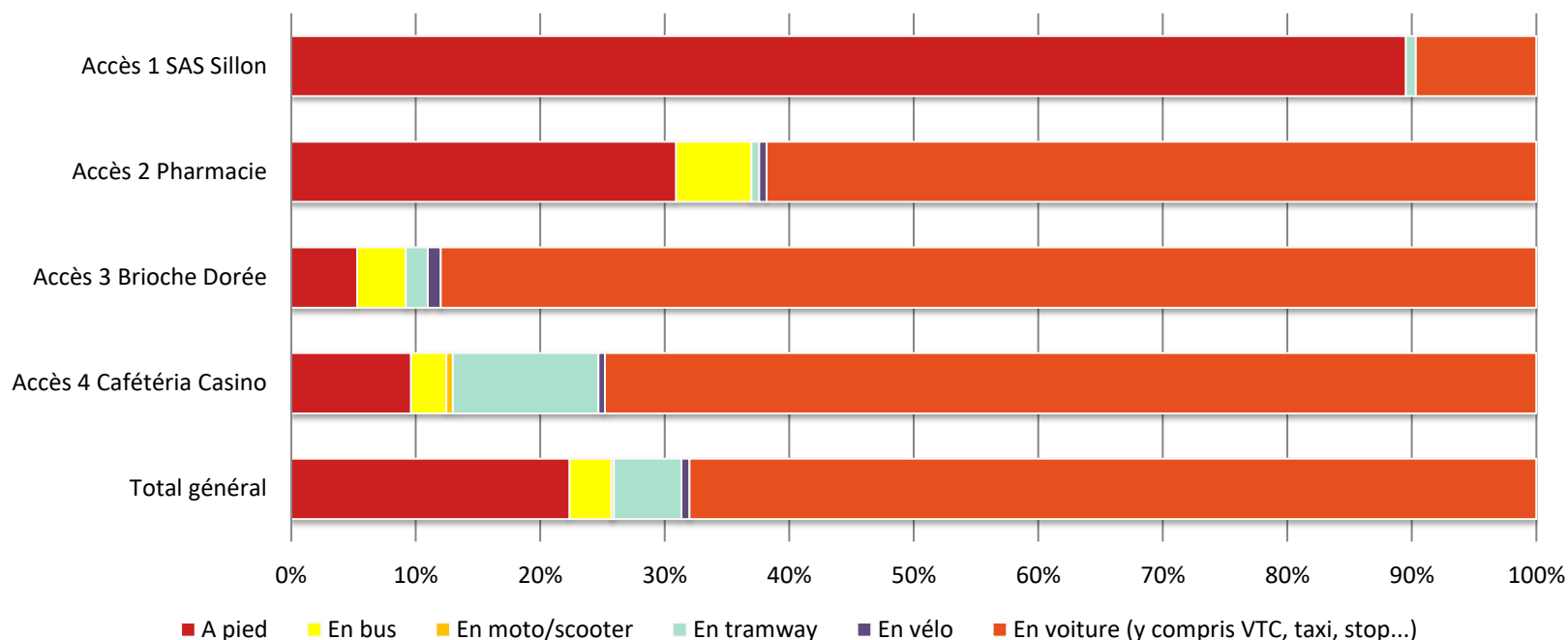
- Le taux de venue en voiture (TVV) est de **68%** pour les visiteurs des commerces ;
- Le deuxième mode de déplacement le plus représenté est la marche à pied avec 22%.

| Mode de rabattement      | A pied | En bus | En moto/scooter | En tramway | En vélo | En voiture (y compris VTC, taxi, stop, etc.) | Total journée |
|--------------------------|--------|--------|-----------------|------------|---------|----------------------------------------------|---------------|
| Accès 1 SAS Sillon       | 1 106  | -      | -               | 10         | -       | 120                                          | 1235          |
| Tramway                  | 200    |        |                 | 1 600      |         |                                              | 1800          |
| Accès 2 Pharmacie        | 746    | 146    | -               | 15         | 15      | 1 491                                        | 2412          |
| Accès 3 Brioche Dorée    | 327    | 240    | -               | 109        | 65      | 5 424                                        | 6165          |
| Accès 4 Cafétéria Casino | 1 271  | 378    | 69              | 1 546      | 69      | 9 896                                        | 13229         |
| Total général            | 3 649  | 764    | 69              | 3 280      | 149     | 16 931                                       | 24841         |
| Ratio                    | 15%    | 3%     | 0%              | 13%        | 1%      | 68%                                          | 100%          |

Parts modales des visiteurs d'Auchan et de la galerie commerçante (données) – ETC

Selon les données de flux dans les différents sas, le taux de venue en voiture est de **68%**.

## PARTS MODALES ENQUÊTE



Parts modales des visiteurs d'Auchan et de la galerie commerçante – ETC

### Conclusions

- La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour aller à Auchan et dans la galerie commerçante avec un TVV de **68%** ;
- L'accès 4 génère plus de flux avec 13 229 personnes pour les 3 jours de l'enquête ;
- L'utilisation de la voiture reste majoritaire pour l'ensemble des accès, sauf pour l'accès numéro 1 aux vues de sa proximité avec l'arrêt du tramway ;
- Le deuxième mode de déplacement le plus utilisé est le TC (la ligne de tramway T3), mais également la marche à pied.

## STATIONNEMENT – OFFRE

La société Mobilis a réalisé une enquête de stationnement avec relevés de l'offre et de la demande au niveau des parkings privés et publics à l'intérieur et aux alentours du parking d'Auchan aux dates suivantes :

- Mardi 28/09/2021 : de 9h00 à 11h00, de 17h00 à 19h30, et de 19h30 à 21h30
- Samedi 02/10/2021: de 11h00 à 14h00, et de 15h30 à 21h

**Dans le périmètre indiqué, on dénombre au total 3 934 places (sur voirie et parking) dont :**

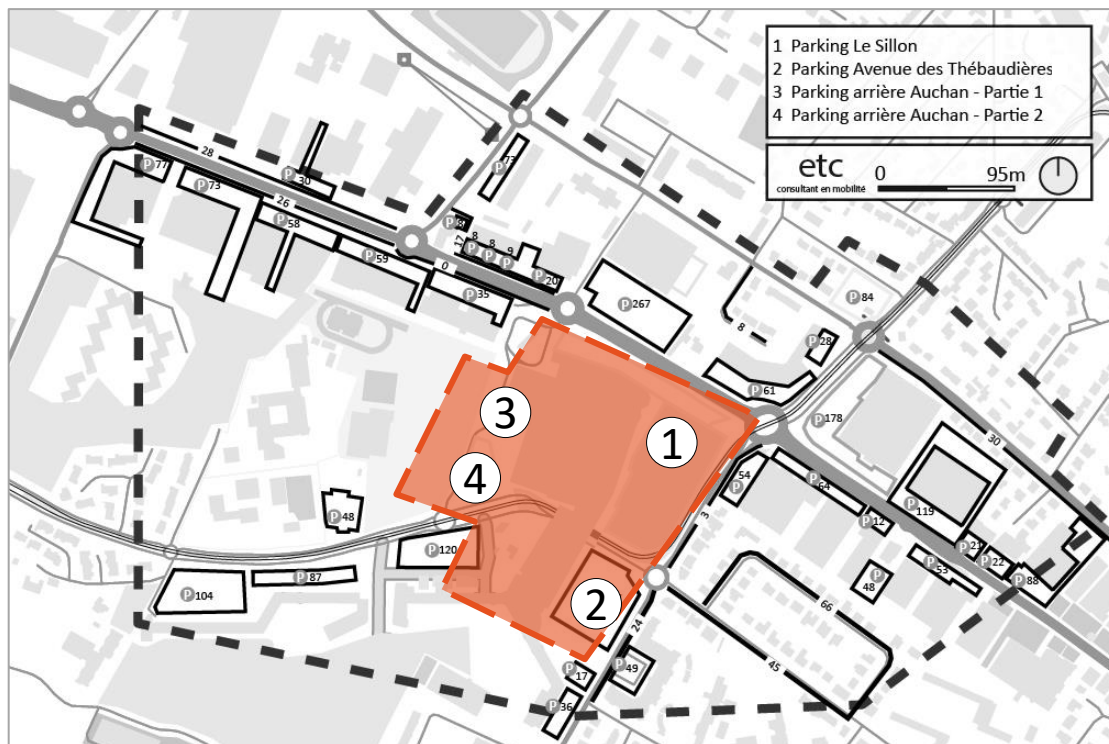
- Nombre de places sur voirie : 247
- Nombre de places de parking : 3 562
- Nombre de places PMR : 123
- Nombre de places TAXI : 2

**Dans le parking Auchan, on dénombre au total 1 662 places :**

- 1-Parking Le Sillon : 1 303
- 2-Parking avenue des Thébaudières : 257
- 3-Parking arrière Auchan - Partie 1 : 26
- 4-Parking arrière Auchan - Partie 2 : 76

**Dans l'étude, on considère que :**

- Stationnement fluide : < 50%
- Stationnement normal : entre 50% et 80%
- Stationnement chargé : entre 80% et 95%
- Stationnement saturé : > à 95%

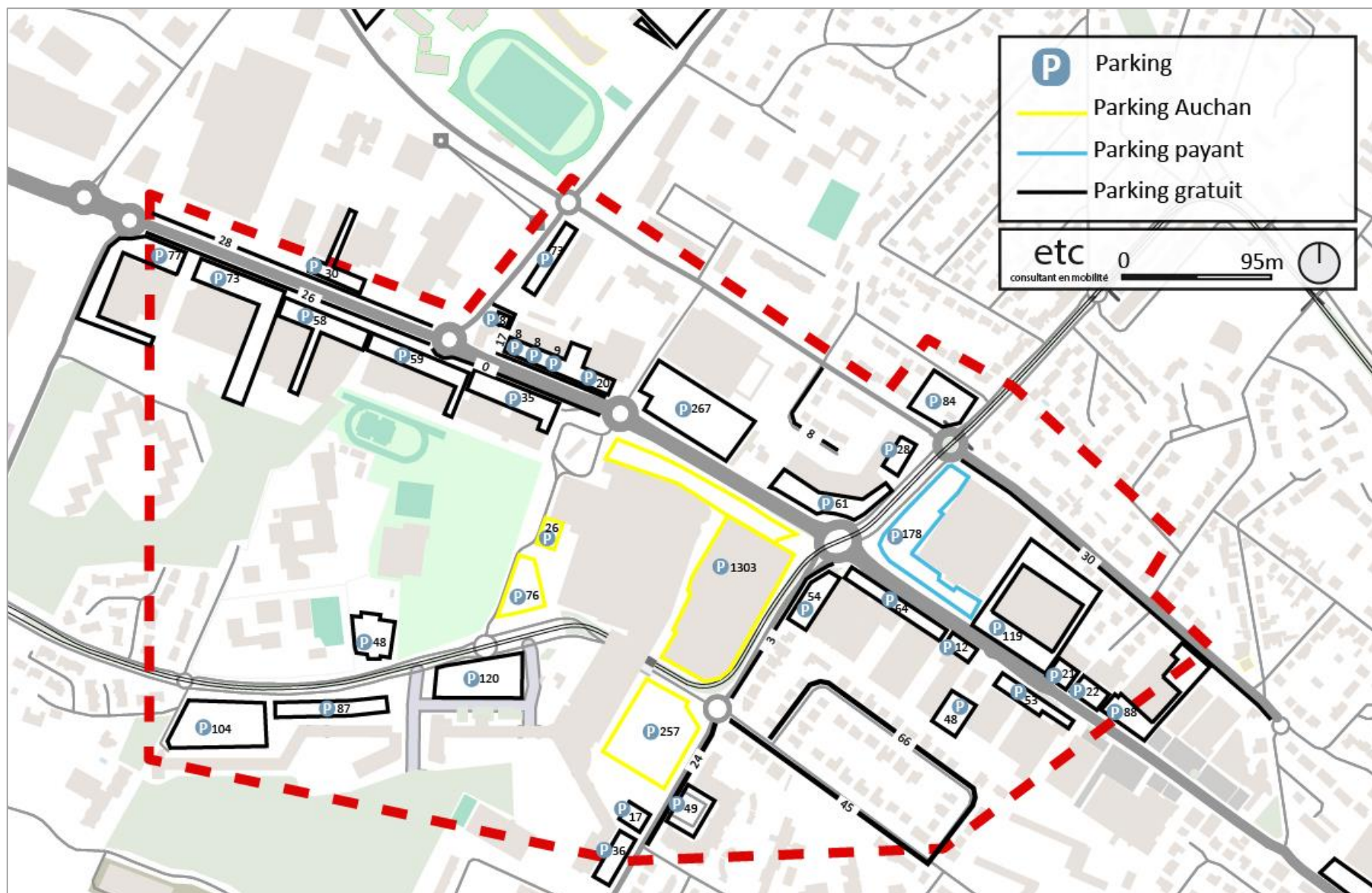


Plan de localisation des parkings d'Auchan – ETC

### Conclusions

- Les parkings couvrent 1/4 de la surface du périmètre d'étude malgré la bonne desserte en transports en commun. Cependant, l'offre reste justifiée étant donné les activités existantes ;
- Presque la moitié des parkings donne directement sur la route de Vannes ;
- La majorité des parkings est liée à des activités commerciales ;
- Le stationnement sur voirie représente 1/15 du nombre total des places de stationnement.

## STATIONNEMENT – OFFRE



Localisation de l'offre de stationnement – ETC

## STATIONNEMENT – DEMANDE

|                          | Mardi 9.00-11.00 | Mardi 17.30-19.30 | Mardi après 19.30 | Samedi 11.00-14.00 | Samedi après 15.30 |
|--------------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Nb de véhicules présents | 1 229            | 1 475             | 768               | 1 532              | 1 819              |
| Nb de places disponibles | 1 043            | 797               | 1 504             | <b>740</b>         | <b>453</b>         |
| Ratio                    | <b>54%</b>       | <b>65%</b>        | <b>34%</b>        | <b>67%</b>         | <b>80%</b>         |

Disponibilités en stationnement dans le périmètre d'étude (hors parkings Auchan) – ETC

|                          | Mardi 9.00-11.00 | Mardi 17.30-19.30 | Mardi après 19.30 | Samedi 11.00-14.00 | Samedi après 15.30 |
|--------------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Nb de véhicules présents | 155              | 159               | 136               | 143                | 157                |
| Nb de places disponibles | 92               | <b>88</b>         | 111               | 104                | 90                 |
| Ratio                    | <b>63%</b>       | <b>64%</b>        | <b>55%</b>        | <b>58%</b>         | <b>64%</b>         |

Disponibilités en stationnement sur voirie dans le périmètre d'étude – ETC

|                          | Mardi 9.00-11.00 | Mardi 17.30-19.30 | Mardi après 19.30 | Samedi 11.00-14.00 | Samedi après 15.30 |
|--------------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Nb de véhicules présents | 672              | 1 178             | 883               | 1 122              | <b>1 372</b>       |
| Nb de places disponibles | 990              | 484               | 779               | 540                | 290                |
| Ratio                    | <b>40%</b>       | <b>71%</b>        | <b>53%</b>        | <b>68%</b>         | <b>83%</b>         |

Disponibilités en stationnement dans le parking Auchan – ETC

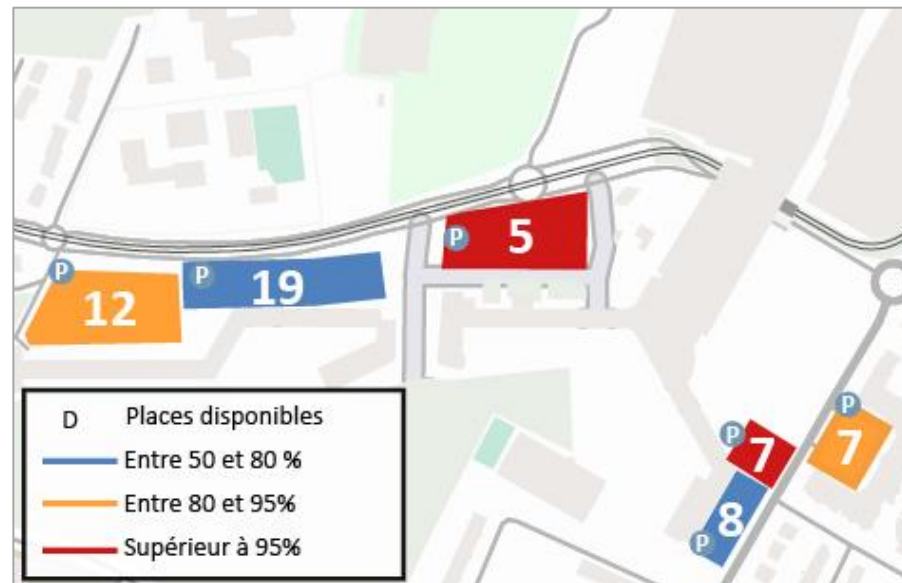
Le détail de la demande en stationnement selon les 5 périodes énoncées ci-dessus est consultable en annexe.

## STATIONNEMENT – DEMANDE

|                          | Mardi 9.00-11.00 | Mardi 17.30-19.30 | Mardi après 19.30 | Samedi 11.00-14.00 | Samedi après 15.30 |
|--------------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Nb de véhicules présents | 348              | 317               | 318               | 353                | 369                |
| Nb de places disponibles | 72               | 103               | 102               | 67                 | 51                 |
| Ratio                    | 83%              | 75%               | 76%               | 84%                | 88%                |

### Disponibilités en stationnement dans les six parkings au dessous d'Auchan – ETC

| Parking                                    | Places disponibles | Saturation |
|--------------------------------------------|--------------------|------------|
| Parking Avenue de l'Angevinière - Partie 1 | 12                 | 89%        |
| Parking Avenue de l'Angevinière - Partie 2 | 19                 | 78%        |
| Parking Avenue de l'Angevinière - Partie 3 | 5                  | 96%        |
| Parking Allée du Parc                      | 8                  | 78%        |
| Parking Centre Socio-Culturel              | 0                  | 100%       |
| Place des Thébaudières                     | 7                  | 86%        |



Disponibilités en stationnement dans les six parkings en-dessous d'Auchan le samedi après-midi et soir (02/10/2021 de 15h30 à 21h00) – ETC

Demande en stationnement dans les six parkings en-dessous d'Auchan le samedi après-midi et soir (02/10/2021 de 15h30 à 21h00) – ETC

## STATIONNEMENT – REDRESSEMENT AU 10<sup>ÈME</sup> JOUR

Nous acceptons **10 jours exceptionnels** en termes de fréquentation du centre commercial car ils ne sont pas représentatifs du trafic annuel. Au-delà de ce 10<sup>ème</sup> jour, ce dernier doit **être en capacité d'accueillir 100%** des clients fréquentant le centre (Black Friday, fêtes, soldes, Noël, etc.)

Fréquentation du centre commercial au 10<sup>ème</sup> jour 2019 :

- Au regard des Quantaflows de la galerie marchande : 13 714 clients le 4 mai 2019
- Tickets caisses de l'hyper : 8 579 T.C le 4 mai 2019

Fréquentation du centre commercial pour les jours enquêtés :

- Au regard des Quantaflows de la galerie marchande : 9 568 clients le samedi 2 octobre 2021
- Tickets caisses de l'hyper : 6 509 T.C le samedi 2 octobre 2021

Ratio retenu entre la demande du dixième jour et le jour enquêté :

- Au regard des Quantaflows de la galerie marchande : 1,43
- Tickets caisses de l'hyper : 1,32
- Ratio retenu : 1,32

Demande en stationnement estimé pour le 10<sup>ème</sup> jour

- Demande client jour enquête : 1 333 places
- Redressement au dixième jour : 1757
- Demande salarié : 39 places
- Demande totale : 1 796 places

NB : sur la base des enquêtes réalisées, et des chiffres disponibles, le parking actuel n'est pas en capacité de répondre à la demande du 10<sup>ème</sup> jour (demande de 1796 places pour offre globale de 1662 places).

### Conclusions

- Actuellement les conditions de stationnement sont confortables en semaine, pendant la journée. Ellesaturent cependant le samedi après 15h30 ;
- On observe un taux de stationnement interdit généralement faible dans le périmètre d'étude ;
- Les parkings d'Auchan ne sont jamais saturés (>95%) ;
- La pointe de fréquentation s'observe le samedi après 15h30 ;
- Dans le périmètre d'étude (hors parkings Auchan), la période de pointe est le samedi après 15h30.
- Le parking actuel n'est pas en capacité de répondre à la demande du 10ème jour avec une demande estimée de 1796 places pour offre globale de 1662 places.

# BESOIN EN STATIONNEMENT – PART MODALE 2021

---

1. ESTIMATION STATIONNEMENT PLU
2. ESTIMATION STATIONNEMENT ETC
3. ESTIMATION STATIONNEMENT

## ESTIMATION STATIONNEMENT PLU (PM 2021)

|                                                  | Norme PLU/Ratio (nb de place)                                                                                                                                         | Lgt ou SDP en m <sup>2</sup>             | Nombre de places |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------|
| <b>Logements</b>                                 | accession                                                                                                                                                             | 1,00                                     | 229              |
|                                                  | sociaux                                                                                                                                                               | 0,50                                     | 266              |
| <b>Résidences</b>                                | jeunes actifs                                                                                                                                                         | 0,25 place/logement de 30 m <sup>2</sup> | 68               |
|                                                  | séniors                                                                                                                                                               | 0,25 place/logement de 55 m <sup>2</sup> | 45               |
| <b>Commerce</b>                                  | 1,5 place par tranche de 50 m <sup>2</sup> entre 300 et 1 000 m <sup>2</sup> de SDP et 2 places par tranche de 50 m <sup>2</sup> à partir 1 000 m <sup>2</sup> de SDP | 22 168                                   | 749              |
| <b>Bureaux</b>                                   | 1 place pour 80 m <sup>2</sup>                                                                                                                                        | 1 484                                    | 19               |
| <b>Hôtel</b>                                     | 1 place pour 150 m <sup>2</sup>                                                                                                                                       | 2 430                                    | 16               |
| Nombre de places à créer au regard du PLUm – ETC |                                                                                                                                                                       |                                          | <b>1 391</b>     |

Le tableau ci-dessus représente le nombre de places de stationnement nécessaires pour répondre aux besoins de la programmation selon les normes du PLUm.

### AINSI :

- Selon le PLUm, le nombre de places de parking nécessaire pour répondre aux besoins de la programmation est de **1 391 places** ;
- Pour l'activité commerciale, le nombre de place est estimé à 749 places ;
- Pour les bureaux, il peut être prévu un maximum de 19 places.

## ESTIMATION STATIONNEMENT ETC (PM 2021)

|                                                              |               | Ratio (nb de place) | Lgt ou SDP en m <sup>2</sup> | ETC   |
|--------------------------------------------------------------|---------------|---------------------|------------------------------|-------|
| Logements                                                    | accession     | 1,14                | 229                          | 261   |
|                                                              | sociaux       | 0,84                | 532                          | 447   |
|                                                              | visiteurs     | 0,10                | 761                          | 76    |
| Résidence                                                    | jeunes actifs | 0,17                | 270                          | 45    |
|                                                              | séniors       | 0,17                | 179                          | 30    |
|                                                              | visiteurs     | 0,10                | 449                          | 45    |
| Hypermarché                                                  | employés      | 0,24                | 22 168                       | 52    |
|                                                              | visiteurs     | 3,55                | 22 168                       | 735   |
| Bureaux                                                      | employés      | 2,08                | 1 484                        | 31    |
|                                                              | visiteurs     | 0,21                | 1 484                        | 3     |
| Hôtel                                                        | employés      | 0,10                | 2 430                        | 2     |
|                                                              | visiteurs     | 0,60                | 2 430                        | 15    |
| Nombre de places à créer au regard de la programmation – ETC |               |                     |                              | 1 742 |

Le tableau ci-dessus représente le nombre de places de stationnement nécessaires pour répondre aux besoins de la programmation selon les ratios d'ETC. En s'appuyant sur l'enquête réalisés par Mobilis en 2021 et les données de flux d'Auchan, on considère que le taux de venue en voiture est de **65%**.

### AINSI :

- Le nombre de places à créer au regard de la programmation est estimé à **1 742** places de parking ;
- Le nombre de places nécessaire pour l'activité commerciale serait de 787 places pour un jour classique, mais de 1 053 places au 10<sup>ème</sup> jour (dont 1 001 places pour les visiteurs).

## ESTIMATION STATIONNEMENT (PM 2021)

|            |               | Lgt ou SDP en m <sup>2</sup> | PLUm         | Estimation ETC |
|------------|---------------|------------------------------|--------------|----------------|
| Logements  | accession     | 229                          | 229          | 261            |
|            | sociaux       | 532                          | 266          | 447            |
|            | visiteurs     | 761                          | -            | 76             |
| Résidences | jeunes actifs | 270                          | 68           | 45             |
|            | séniors       | 179                          | 45           | 30             |
|            | visiteurs     | 449                          | -            | 45             |
| Commerce   |               | 22 168                       | 749          | 787            |
| Bureaux    |               | 1 484                        | 19           | 34             |
| Hôtel      |               | 2 430                        | 16           | 17             |
|            |               |                              | <b>1 391</b> | <b>1 742</b>   |

Comparaison entre l'estimation ETC et les exigences du PLUm sur la base des parts modales actuelles (2021) – ETC

### Conclusions

- Selon l'estimation ETC, il sera nécessaire de construire :
  - 784 places pour répondre aux besoins du logement, incluant les visiteurs (+289 pl/PLUm),
  - 1 001 places pour répondre aux besoins des commerces jusqu'au 10<sup>ème</sup> jour (+252 pl/PLUm).
- La différence entre le nombre de places de stationnement exigé par le PLUm et celui estimé par ETC est de -351 places (déficit) ;
- Les résultats montrent que le respect des normes du PLUm ne permettra pas de construire le nombre de places de stationnement privées suffisantes pour répondre à l'ensemble des demandes en stationnement du futur projet, notamment en prenant en compte les besoins du 10<sup>ème</sup> jour.

# BESOIN EN STATIONNEMENT – PART MODALE 2030

---

1. TAUX DE MOTORISATION ET PARTS MODALES 2030
2. ESTIMATION STATIONNEMENT PLU
3. ESTIMATION STATIONNEMENT ETC
4. ESTIMATION STATIONNEMENT
5. CONCLUSIONS

# TAUX DE MOTORISATION ET PARTS MODALES 2030

## HYPOTHÈSES

- Selon le diagnostic mobilité établi par Nantes Métropole, l'objectif PDU 2030 est de diminuer l'usage de la voiture de 15% dans les périphéries ;
- Le **taux de venue** en voiture (TVV) sur le secteur passera donc de 65% à **50%** en 2030 pour les employés des commerces ainsi que les employés du secteur ;
- Pour les logements, étant donné que les nouveaux ménages viendront s'implanter dans une zone où l'objectif est de diminuer l'usage de la voiture grâce aux efforts faits en matière de facilités d'accès et d'utilisation des modes alternatifs à la voiture, nous avons diminué le taux de motorisation d'environ 0,1 pt ;
- **Les taux de motorisation des futurs habitants retenus pour 2030** sont donc les suivants :
  - Taux de motorisation pour l'accession : **1,04**
  - Taux de motorisation pour le social : **0,80**
- **La demande en place de stationnement de la galerie marchande** évolue en proportion de sa fréquentation (+5%) et de la diminution de l'usage de la voiture sur le secteur (-15%) pour atteindre **1 622 places** (vs 1 796 aujourd'hui).



Aujourd'hui



OBJECTIF 2030

### NANTES MÉTROPOLE

|  |                       |      |      |      |      |
|--|-----------------------|------|------|------|------|
|  | Marche                | 26 % | 56 % | 30 % | 72 % |
|  | Vélo                  | 3 %  |      | 12 % |      |
|  | Transports collectifs | 15 % |      | 16 % |      |
|  | Voiture-passager      | 12 % |      | 14 % |      |
|  | Voiture-conducteur    | 43 % | 44 % | 27%  | 28 % |
|  | Deux-roues motorisé   | 1 %  |      | 1 %  |      |

### Objectifs 2030 – Étude mobilité, Nantes métropole

|                                                             |          |
|-------------------------------------------------------------|----------|
| Demande relevée selon l'enquête 2021                        | 1 796 pl |
| Demande liée à l'augmentation de la fréquentation (+5%)     | 1 886 pl |
| Demande liée à la diminution de l'usage de la voiture (15%) | 1 622 pl |

Estimation de la demande de stationnement de la galerie commerçante en 2030 – ETC

## ESTIMATION STATIONNEMENT PLU (PM 2030)

|                                                  | Norme PLU/Ratio (nb de place)                                                                                                                                         | Lgt ou SDP en m <sup>2</sup>             | Nombre de places |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------|
| <b>Logements</b>                                 | accession                                                                                                                                                             | 1,00                                     | 229              |
|                                                  | sociaux                                                                                                                                                               | 0,50                                     | 266              |
| <b>Résidences</b>                                | jeunes actifs                                                                                                                                                         | 0,25 place/logement de 30 m <sup>2</sup> | 68               |
|                                                  | séniors                                                                                                                                                               | 0,25 place/logement de 55 m <sup>2</sup> | 45               |
| <b>Commerce</b>                                  | 1,5 place par tranche de 50 m <sup>2</sup> entre 300 et 1 000 m <sup>2</sup> de SDP et 2 places par tranche de 50 m <sup>2</sup> à partir 1 000 m <sup>2</sup> de SDP | 22 168                                   | 749              |
| <b>Bureaux</b>                                   | 1 place pour 80 m <sup>2</sup>                                                                                                                                        | 1 484                                    | 19               |
| <b>Hôtel</b>                                     | 1 place pour 150 m <sup>2</sup>                                                                                                                                       | 2 430                                    | 16               |
| Nombre de places à créer au regard du PLUm – ETC |                                                                                                                                                                       |                                          | 1 391            |

Le tableau ci-dessus représente le nombre de places de stationnement nécessaire pour répondre aux besoins de la programmation selon les normes du PLUm en 2030.

### AINSI :

- Les ratios du PLUm restent les mêmes ;
- Le nombre de places de parking est 1 391.

## ESTIMATION STATIONNEMENT ETC (PM 2030)

|                                                             |               | Ratio (nb de place) | Lgt ou SDP en m <sup>2</sup> | ETC   |
|-------------------------------------------------------------|---------------|---------------------|------------------------------|-------|
| Logements                                                   | accession     | 1,14                | 229                          | 238   |
|                                                             | sociaux       | 0,84                | 532                          | 426   |
|                                                             | visiteurs     | 0,10                | 761                          | 76    |
| Résidence                                                   | jeunes actifs | 0,17                | 270                          | 45    |
|                                                             | séniors       | 0,17                | 179                          | 30    |
|                                                             | visiteurs     | 0,10                | 449                          | 45    |
| Hypermarché                                                 | employés      | Enquête (+5% -15%)  | 22 168                       | 40    |
|                                                             | visiteurs     |                     | 22 168                       | 676   |
| Bureaux                                                     | employés      | 2,08                | 1 484                        | 24    |
|                                                             | visiteurs     | 0,21                | 1 484                        | 2     |
| Hôtel                                                       | employés      | 0,10                | 2 430                        | 2     |
|                                                             | visiteurs     | 0,60                | 2 430                        | 15    |
| Nombre de places à créer au regard des objectifs 2030 – ETC |               |                     |                              | 1 618 |

Le tableau ci-dessus représente le nombre de places de stationnement nécessaire pour répondre aux besoins de la programmation selon les ratios ETC en 2030.

### AINSI :

- Le nombre de places à créer au regard de la programmation est estimé à **1 618** places de parking en 2030 ;
- Le nombre de places nécessaire pour l'activité commerciale serait de 716 places pour un jour classique, mais de 898 places au 10<sup>ème</sup> jour (dont 858 places pour les visiteurs).

## ESTIMATION STATIONNEMENT (PM 2030)

|            |               | Lgt ou SDP en m <sup>2</sup> | PLUm         | Estimation ETC |
|------------|---------------|------------------------------|--------------|----------------|
| Logements  | accession     | 229                          | 229          | 238            |
|            | sociaux       | 532                          | 266          | 426            |
|            | visiteurs     | 761                          | -            | 76             |
| Résidences | jeunes actifs | 270                          | 68           | 45             |
|            | séniors       | 179                          | 45           | 30             |
|            | visiteurs     | 449                          | -            | 45             |
| Commerce   |               | 22 168                       | 749          | 716            |
| Bureaux    |               | 1 484                        | 19           | 26             |
| Hôtel      |               | 2 430                        | 16           | 17             |
|            |               |                              | <b>1 391</b> | <b>1 618</b>   |

Comparaison entre l'estimation ETC et les exigences du PLUm sur la base des parts modales futures (2030) – ETC

### Conclusions

- Selon l'estimation ETC, il sera nécessaire de construire :
  - 740 places pour répondre aux besoins du logement, incluant les visiteurs (+245 pl/PLUm),
  - 938 places pour répondre aux besoins des commerces jusqu'au 10<sup>ème</sup> jour (+149 pl/PLUm).
- La différence entre le nombre de places de stationnement exigé par le PLUm et celui estimé par ETC est de -227 places (déficit) ;
- Les résultats montrent que le respect des normes du PLUm ne permettra pas de construire le nombre de places de stationnement privées suffisantes pour répondre à l'ensemble des demandes en stationnement du futur projet, notamment en prenant en compte les besoins du 10<sup>ème</sup> jour.

## CONCLUSIONS

|                | PLACES DE STATIONNEMENT ESTIMÉES AVEC VISITEURS |       |             | PLACES DE STATIONNEMENT ESTIMÉES HORS VISITEURS* |       |             |
|----------------|-------------------------------------------------|-------|-------------|--------------------------------------------------|-------|-------------|
|                | PLUM                                            | ETC   | DELTA PLU   | PLUM                                             | ETC   | DELTA PLU   |
| <b>PM 2021</b> | 1 391                                           | 1 742 | -351        | 1 391                                            | 1 621 | -230        |
| <b>PM 2030</b> | 1 391                                           | 1 618 | <b>-227</b> | 1 391                                            | 1 497 | <b>-106</b> |

### Récapitulatif de la demande de stationnement – ETC

\* La mention « hors visiteurs » fait uniquement référence aux visiteurs des logements et des résidences.

**NB.** : le récapitulatif de la demande en stationnement ci-dessus ne tient pas compte de la demande au 10<sup>ème</sup> jour. Il est important de souligner le fait que la future demande du projet estimée à 1 499 places par la MOE ne prend également pas compte la demande au 10<sup>ème</sup> jour.

# EXEMPLES PARKINGS MUTUALISÉS LOGEMENTS-COMMERCE

---

1. AVANT-PROPOS
2. PARKING DU MONT D'EST – NOISY-LE-GRAND
3. PARKING DES PROVINCES FRANÇAISES CŒUR DE QUARTIER –  
NANTERRE
4. PARKING ITALIE DEUX – PARIS

Les opérations de parkings mutualisés incluant à la fois un pôle commercial et des logements ne sont pas très répandus.

Cela peut notamment s'expliquer par un foisonnement plutôt limité en %, compte tenu notamment d'un fonctionnement des commerces en soirée et le week-end en journée, c'est-à-dire à des périodes où les résidents sont également fortement présents. Cette remarque est toutefois à relativiser compte tenu des volumes en jeu sur l'opération qui nous concerne.

Des usages bureaux/commerces (ex : bureaux/cinéma) peuvent apparaître plus complémentaires et ainsi la mutualisation plus performante.

Nous pouvons citer deux cas de figures assez comparables :

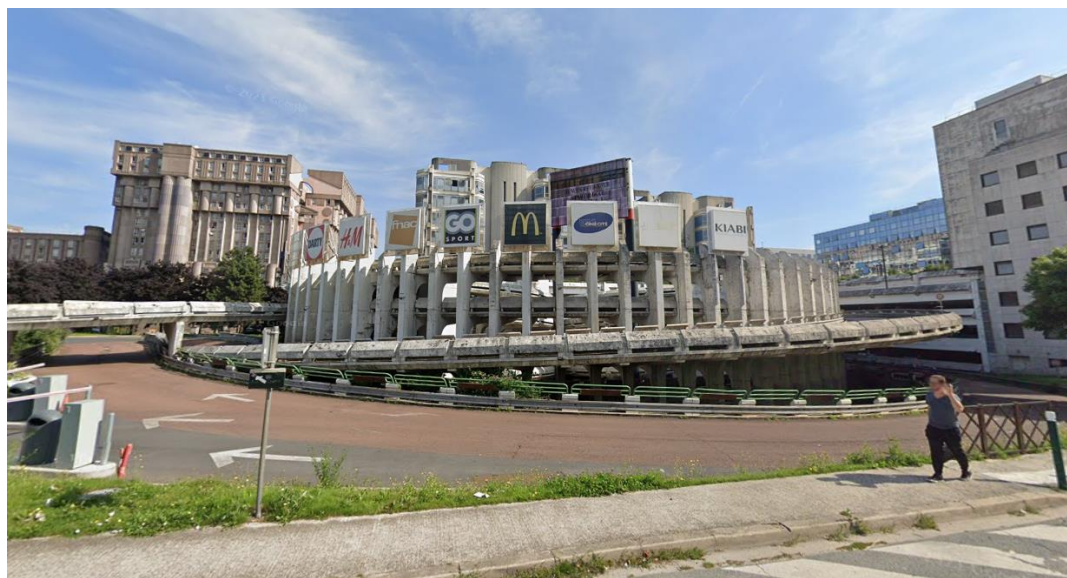
- Centre commercial du Mont d'Est à Noisy-le-Grand
- Cœur de quartier à Nanterre

Nous citerons également l'exemple plus classique d'un parking avec une séparation par volume entre logements et commerces avec le parking d'Italie 2 à Paris.

## PARKING DU MONT D'EST – NOISY-LE-GRAND

### Caractéristiques et fonctionnement

- Des parkings communs à usage foisonné ont été créés dans le quartier du Mont d'Est (urbanisme sur dalle), dont un très gros parking silo, le PKO, totalisant plus de 5 000 places.
- Ces parkings desservent un très gros centre commercial, des immeubles de bureaux et des immeubles de logements.
- Dans le PKO, les places ne sont pas entièrement à usage foisonné, certains volumes sont fléchés vers tel ou tel usage : un volume centre commercial, un volume « AFUL », un volume Ville dédié à un usage de parking-relais.
- Le centre commercial a la possibilité d'ouvrir certains niveaux AFUL à sa clientèle le week-end.
- Nous ne connaissons pas dans le détail le montage juridique compte tenu de la taille du projet, de son ancienneté et du nombre d'acteurs impliqués (territoire de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée sur lequel intervient l'Epamarne). Il semblerait que les places appartiennent à la Ville, et qu'elles soient gérées dans le cadre d'une AFUL rassemblant le centre commercial et les différentes copropriétés desservies.



Parking du centre commercial du Mont d'Est à Noisy-le-Grand – Googlemaps & Mapstr

L'opération a été livrée en 2015.

La programmation (24 600 m<sup>2</sup>) est la suivante :

- 6 170 m<sup>2</sup> de logement en accession
- 4 130 m<sup>2</sup> de logement social
- Résidence étudiante : 117 logements
- Résidence hôtelière : 104 chambres
- 5 500 m<sup>2</sup> de commerces

Ces constructions sont desservies par un parking souterrain commun de 455 places sur deux niveaux :

- 357 places banalisées (commerces, logements sociaux, résidences étudiante et hôtelière)
- 98 places privatives pour les logements en accession, situées dans une poche séparée mais desservie par des voies d'accès communes avec le parking mutualisé

Le montage a été le suivant :

- Financement des places par chaque acteur (commerces, logements, etc.) au niveau des besoins réglementaires (PLU) + la Ville de Nanterre a acquis 65 places en vue d'opérations immobilières voisines pour lesquelles il serait compliqué de créer suffisamment de places au niveau des parcelles
- Mise en place d'une AFUL de gestion, permettant de garantir le respect des droits de chaque propriétaire et le caractère ouvert au public et foisonné du parking



Parking des Provinces Françaises en cœur de quartier à Nanterre – Googlemaps

- Règles de majorité permettant d'éviter que :
  - Les commerces n'imposent des travaux "de confort" à l'ensemble des propriétaires
  - De "petits" propriétaires s'opposent à la réalisation de travaux nécessaires
- Règles pour répartir dépenses et recettes entre les différents propriétaires
- Présidence de l'AFUL statutairement confiée pour 15 ans à la Ville => négociation du contrat de gestion du parc
- Désignation de la SEM locale (SEMNA) pour gérer l'ouvrage

## PARKING ITALIE DEUX – PARIS

Parking mutualisé sans foisonnement :

- 3 premiers niveaux propriété du centre commercial
  - Niveaux 1 et 2 accueillant la clientèle du centre commercial
  - Niveau 3 accueillant des abonnés commerçants, bureaux, résidents
- 3 niveaux inférieurs propriété des habitants des tours



Parc de stationnement public Italie Deux – Park Me



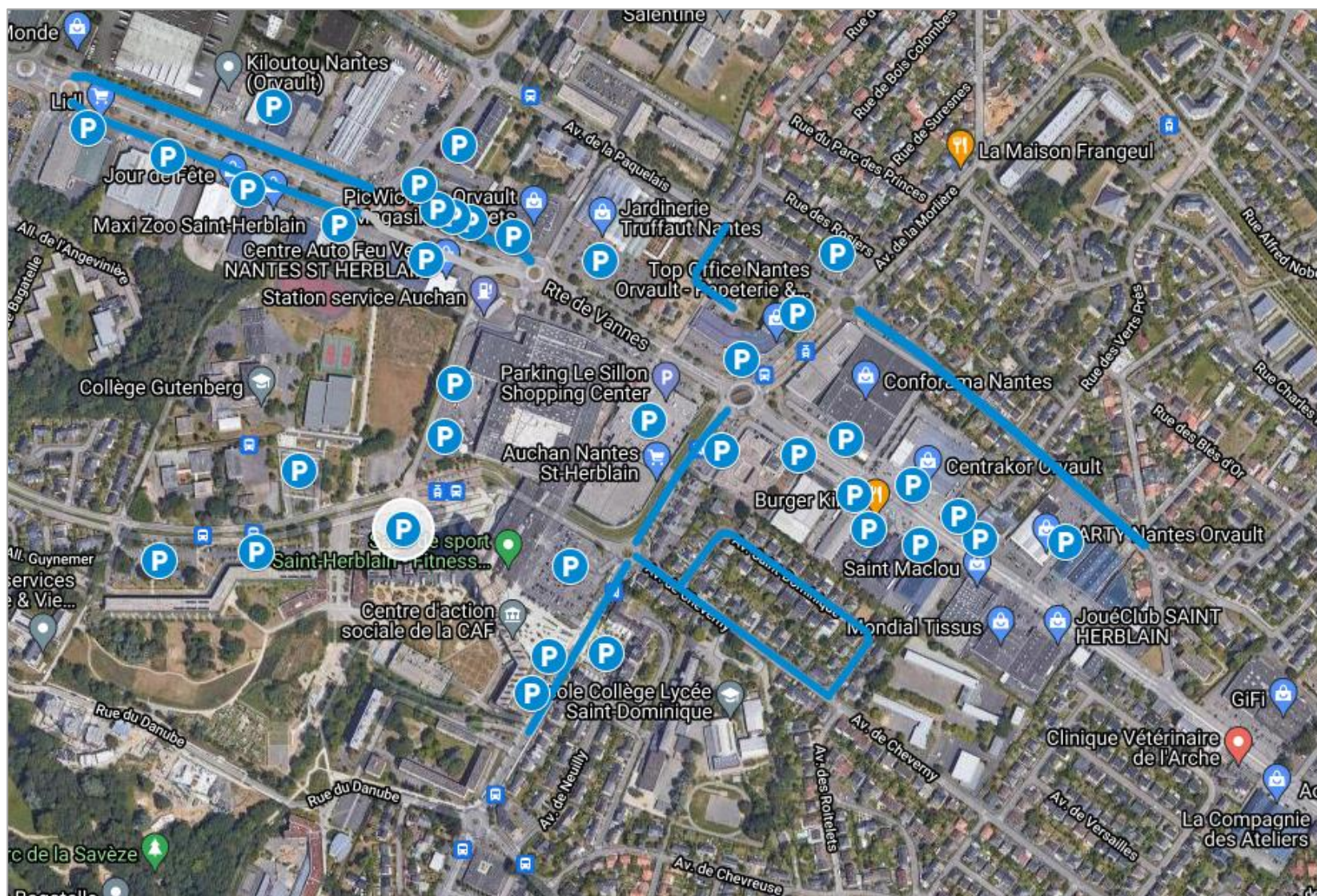
Parc de stationnement public Italie Deux avec accès résidents – Yespark

# ANNEXES

---

1. CARTE DU RELEVÉ DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT
2. STATIONNEMENT – DEMANDE
3. PARTS MODALES INSEE
4. MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL

# CARTE DU RELEVÉ DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT



Carte du relevé de l'offre de stationnement – Google Maps

## STATIONNEMENT – DEMANDE

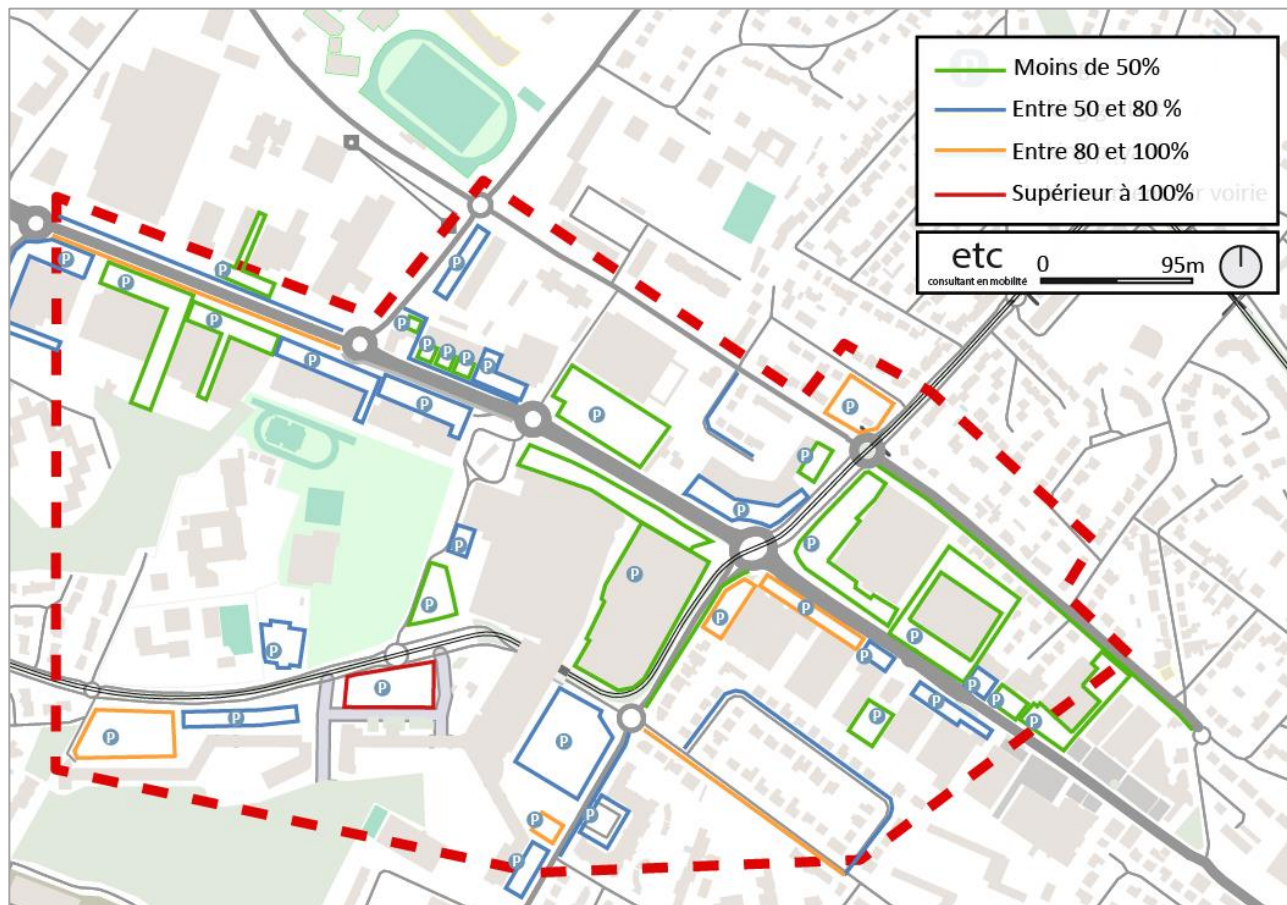
Le relevé de la demande de stationnement a été réalisé le mardi 28/09/2021 entre 9h00 et 11h00 du matin.

Taux d'occupation : **48%**

Taux de congestion : **48%**

Taux d'interdit : **0.6%**

- Avec un taux d'occupation de **48%**, on peut considérer les conditions de stationnement sont fluides dans le secteur d'étude ;
- Le Parking de l'avenue de l'Angevinière est cependant saturé ;
- Certaines poches de stationnement au niveau de la route de Vannes et de l'avenue de Cheverny sont assez chargées ;
- Bien que plus d'une place sur deux reste libre, on constate quelques véhicules en stationnement interdit : il s'agit d'interdits « de confort ».



Demande en stationnement le mardi matin (28/09/2021 de 9h00 à 11h00) – ETC

## STATIONNEMENT – DEMANDE

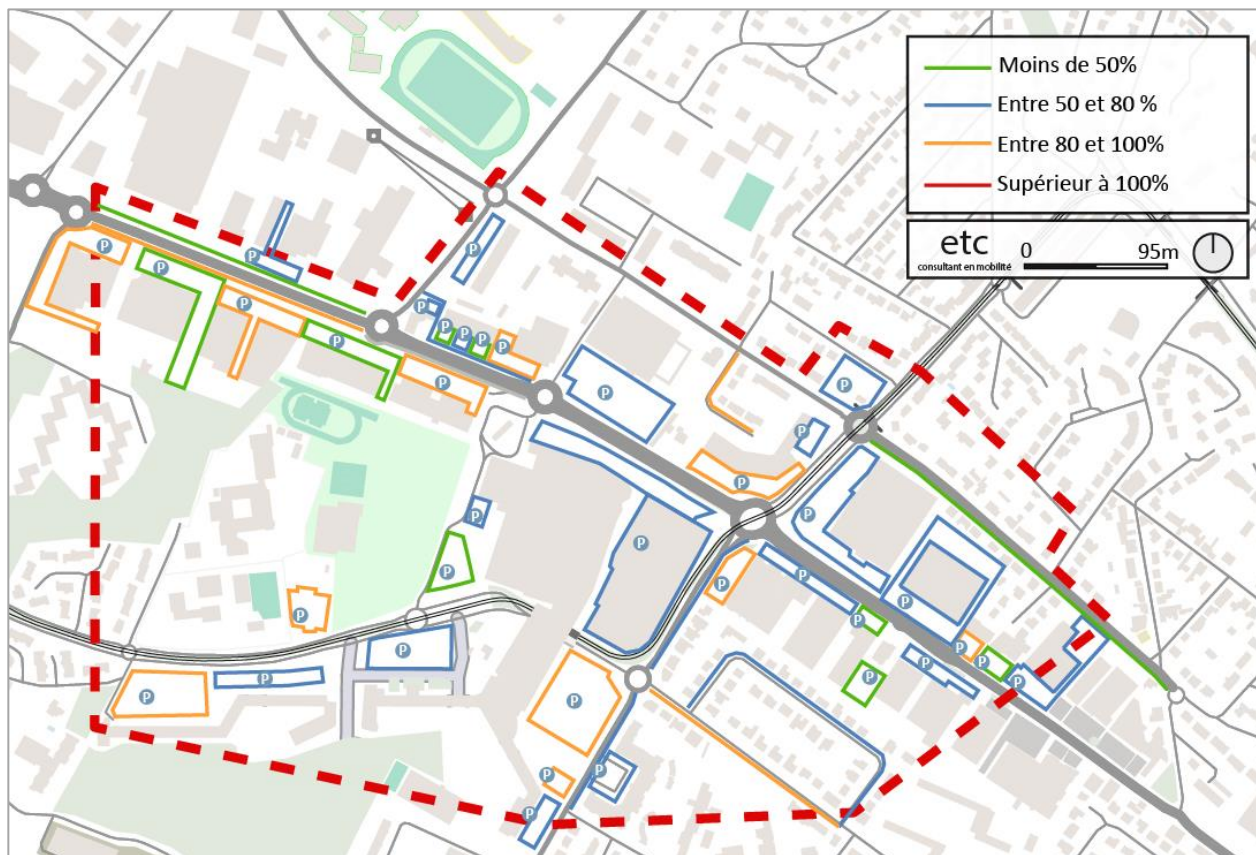
Le relevé de la demande de stationnement a été réalisé le mardi 28/09/2021 entre 17h30 et 19h30.

Taux d'occupation : **67%**

Taux de congestion : **67%**

Taux d'interdit : **0.3%**

- Le taux d'occupation le soir est de **67%**, on peut donc considérer que les conditions de stationnement sont fluides dans le secteur d'étude ;
- La plupart des poches de stationnement au niveau de la route de Vannes est chargée ;
- Le parking de l'avenue des Thébaudières d'Auchan est également chargé ;
- L'occupation des parkings dans la zone d'étude augmente de 19% le soir. On peut considérer ce phénomène comme étant lié à l'attractivité de la zone.



Demande en stationnement le mardi soir (28/09/2021 de 17h30 à 19h30) – ETC

## STATIONNEMENT – DEMANDE

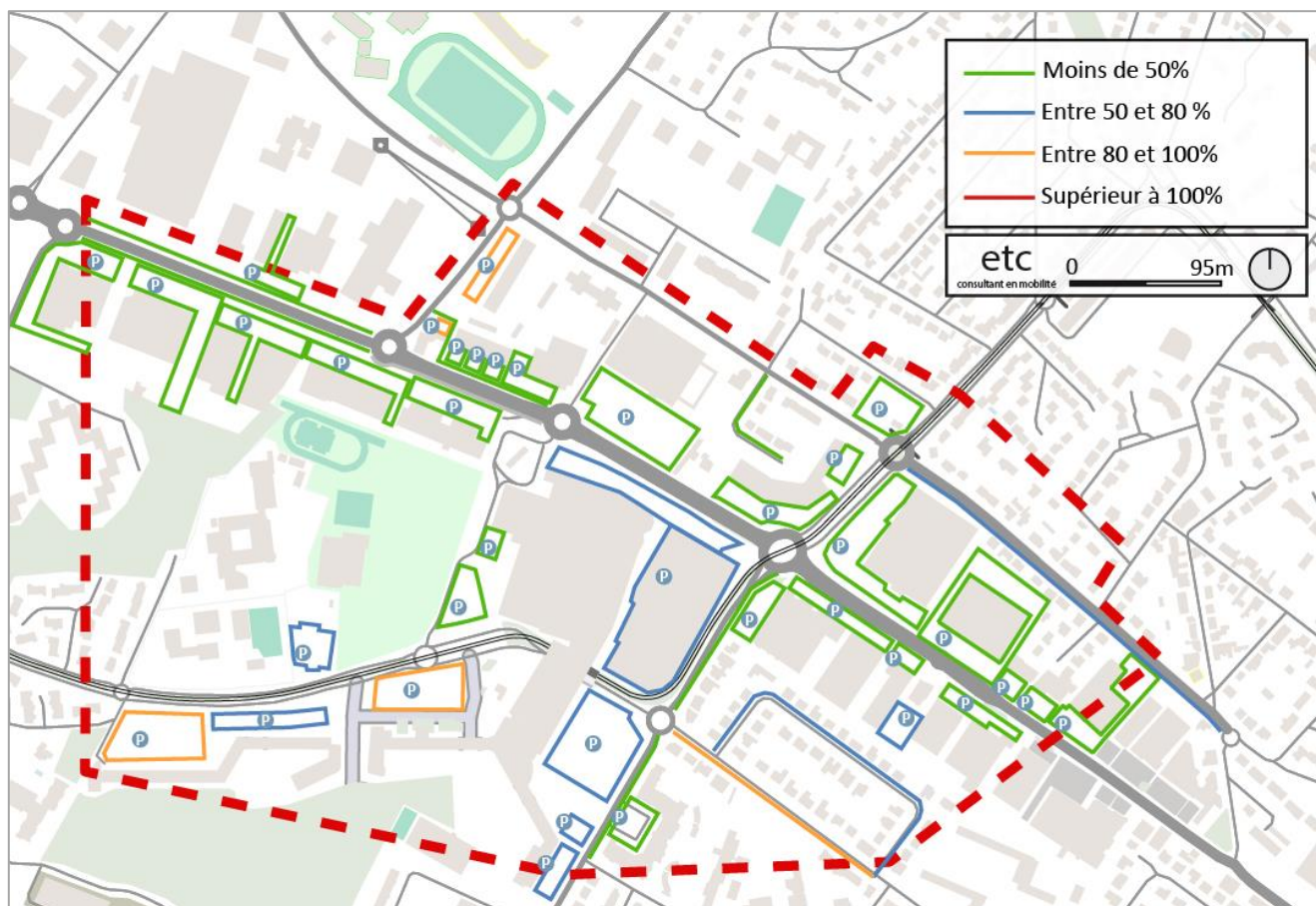
Le relevé de la demande de stationnement a été réalisé le mardi 28/09/2021 entre 19h30 et 21h30.

Taux d'occupation : **41%**

Taux de congestion : **42%**

Taux d'interdit : **0.1%**

- Le taux d'occupation après 19h30 est de 41% ;
- Les conditions de stationnement sont fluides dans l'ensemble du secteur d'étude ;
- Deux poches de stationnement sont assez chargées au niveau de l'avenue de l'Angevinière ;
- Les conditions de stationnement dans les parkings d'Auchan sont assez fluides ;
- Le taux d'interdit est faible voir négligeable.



Demande en stationnement le mardi soir (28/09/2021 de 19h30 à 21h30) – ETC

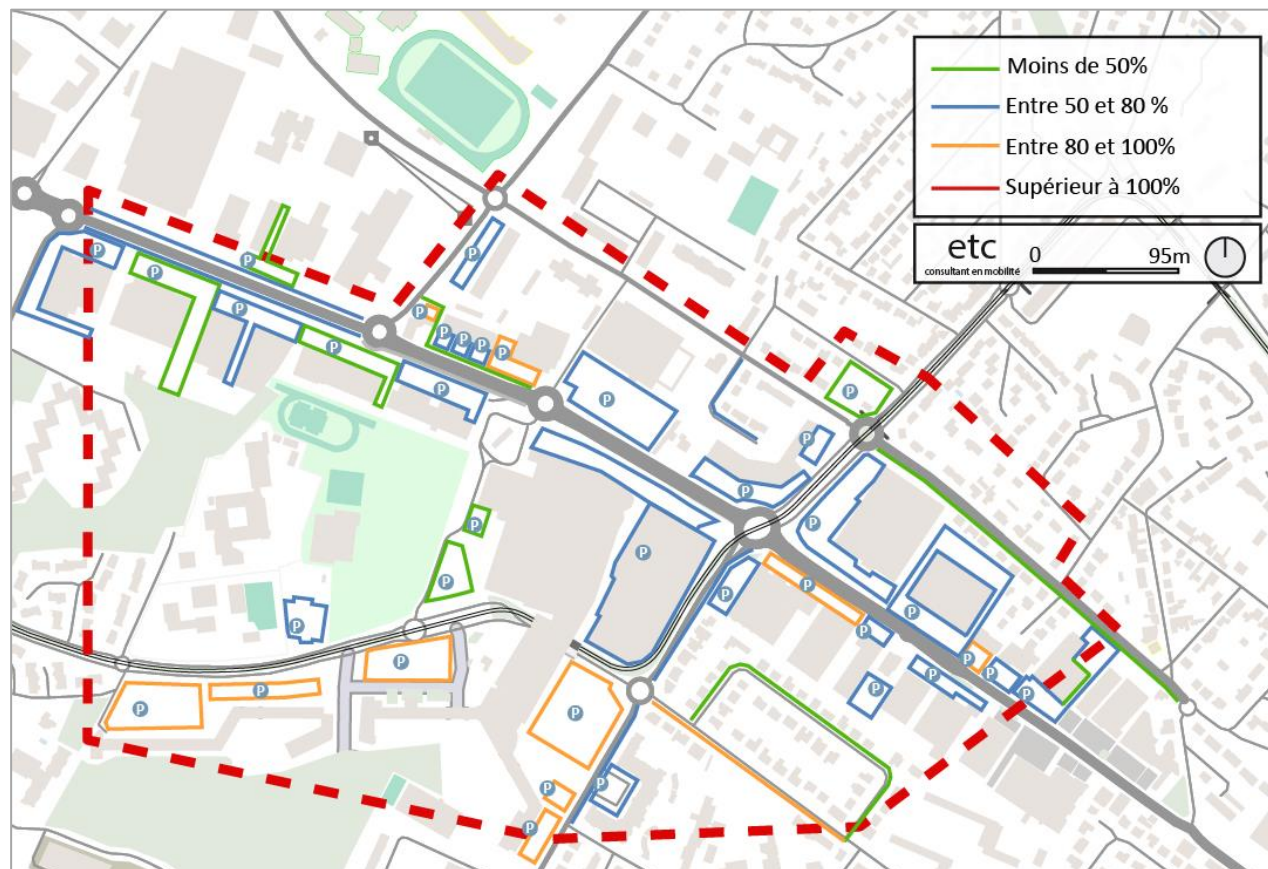
Le relevé de la demande de stationnement a été réalisé le samedi 02/10/2021 entre 11h00 et 14h00.

Taux d'occupation : **67%**

Taux de congestion : **67%**

Taux d'interdit : **0.1%**

- Le taux d'occupation le samedi matin est de **67%**, ce qui équivaut au taux d'occupation dans une journée de la semaine. On peut donc considérer que les conditions de stationnement sont fluides dans le secteur d'étude ;
- Les poches de stationnement sont assez chargées dans l'avenue de l'Angevinière et des Thébaudières ;
- La plupart des poches de stationnement au niveau de la route de Vannes a un taux d'occupation situé entre 50% et 80%.



Demande en stationnement le samedi matin (02/10/2021 de 11h00 à 14h00) – ETC

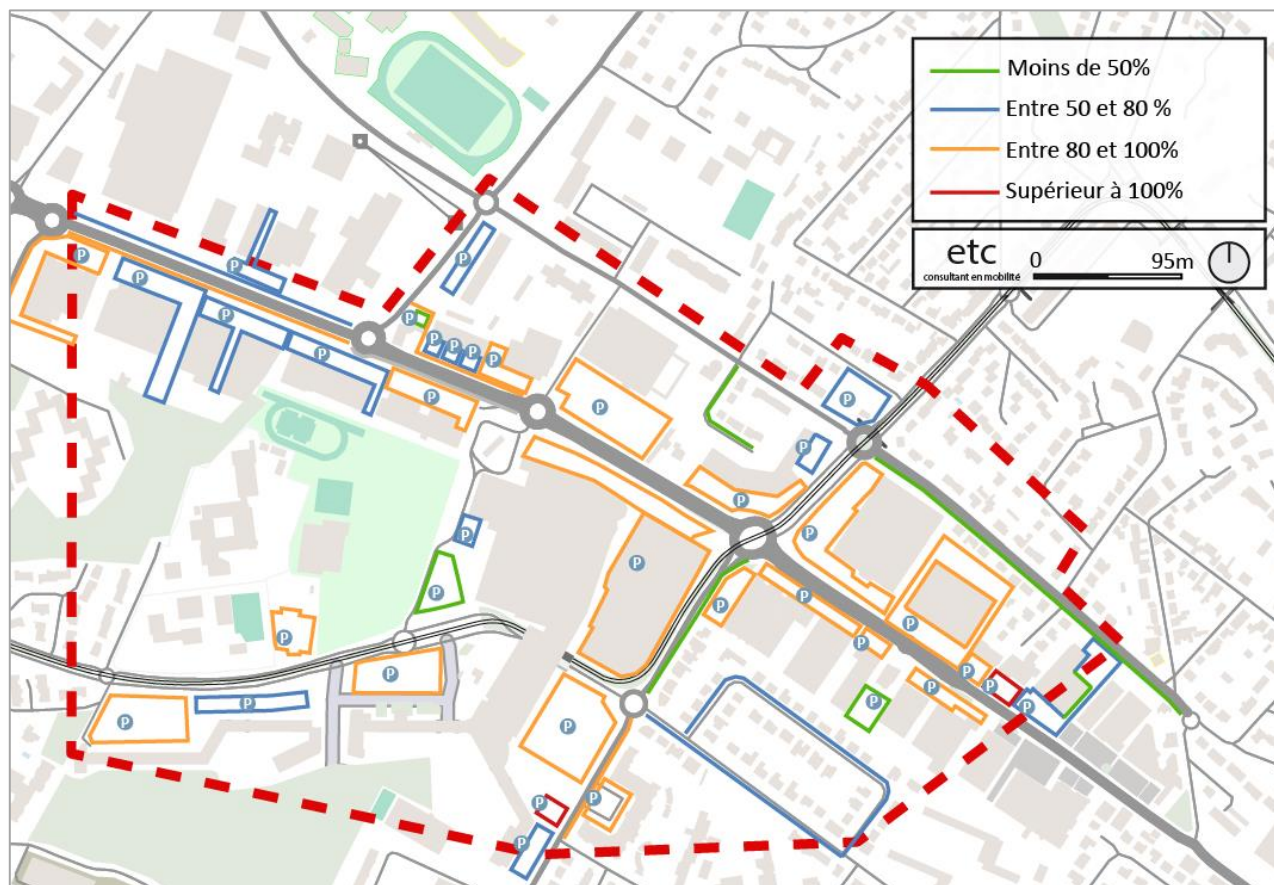
Le relevé de la demande de stationnement a été réalisé le samedi 02/10/2021 entre 15h30 et 21h00.

Taux d'occupation : **81%**

Taux de congestion : **81%**

Taux d'interdit : **0.3%**

- Le taux d'occupation atteint son maximum avec une valeur de **81%**. On peut dire que les conditions de stationnement sont chargées dans le secteur d'étude ;
- La plupart des poches de stationnement au niveau de la route de Vannes et d'Auchan est également chargée ;
- Le parking du Centre Socio Culturel est saturé ;
- Le parking arrière Auchan – Partie 2 reste quant à lui fluide tout au long de la journée.

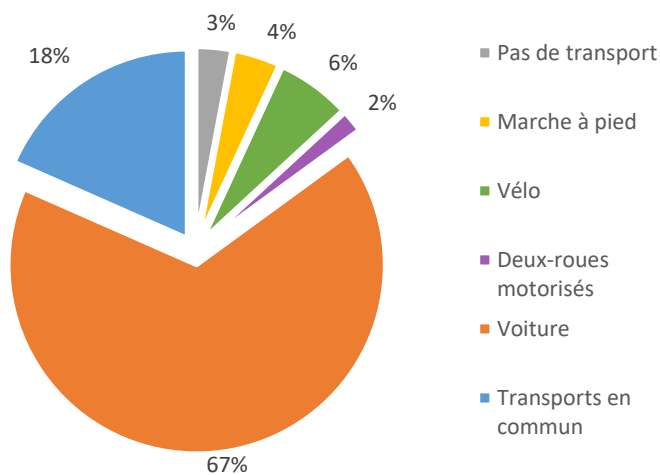


Demande en stationnement le samedi après-midi et soir (02/10/2021 de 15h30 à 21h00) – ETC

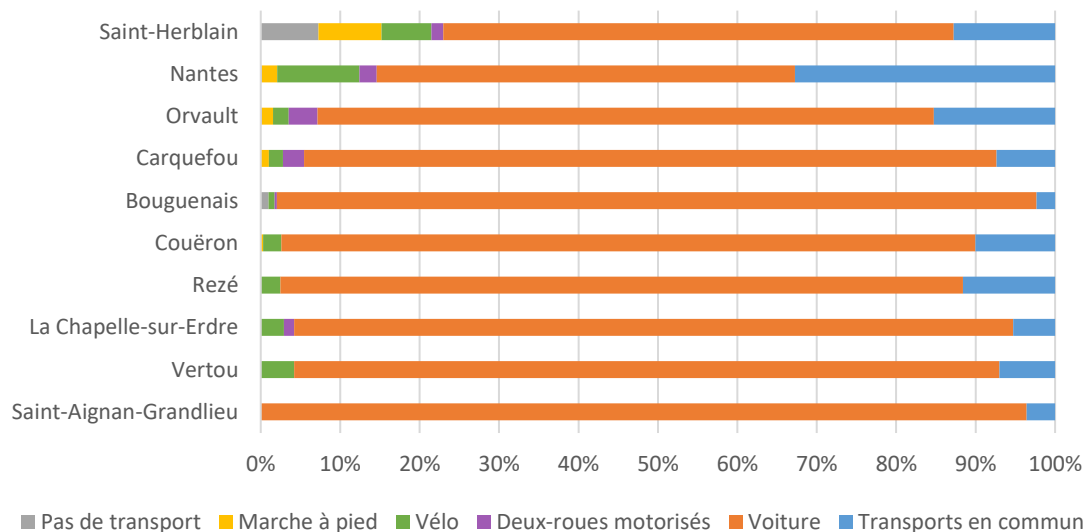
# PARTS MODALES DES ACTIFS RÉSIDANT À SAINT-HERBLAIN

| Commune de travail     | Nombre d'actifs en voiture | Part totale |
|------------------------|----------------------------|-------------|
| Saint-Herblain         | 5503                       | 37%         |
| Nantes                 | 3765                       | 26%         |
| Orvault                | 776                        | 5%          |
| Bouguenais             | 449                        | 3%          |
| Carquefou              | 444                        | 3%          |
| Couëron                | 409                        | 3%          |
| Rezé                   | 306                        | 2%          |
| La Chapelle-sur-Erdre  | 304                        | 2%          |
| Saint-Aignan-Grandlieu | 186                        | 1%          |
| Vertou                 | 186                        | 1%          |

Lieu de travail des actifs habitant à Saint-Herblain et allant travailler en voiture – INSEE 2021



Parts modales des actifs résidant à Saint-Herblain – INSEE 2021



Parts modales des actifs habitant Saint-Herblain vers leur lieu de travail – INSEE 2021

## LIEU DE TRAVAIL DES HERBLINOIS UTILISANT LA VOITURE

- Les Herblinois utilisant la voiture travaillent principalement à Saint-Herblain (37%) et à Nantes (33%) ;
- Les autres communes de destination pour aller travailler en voiture sont souvent des communes limitrophes ou situées dans un rayon de 15 km au maximum (exemple : Vertou).

## PARTS MODALES

- Les Herblinois privilégient la voiture (67%) pour se rendre au travail ;
- Le % d'utilisation des autres moyens de transport est de 18% pour les TC, 4% pour la marche à pied et 6% pour le vélo ;
- Les Herblinois qui travaillent hors de Saint-Herblain utilisent majoritairement la voiture pour aller travailler.

# MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL

Je choisis 1 magasin (hyper ou super) selon son territoire :

TERRITOIRE

MAGASIN: SAINT HERBLAIN

(1)

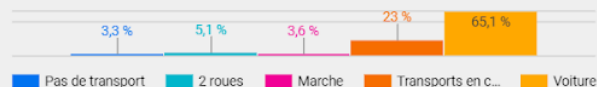
FORMAT

HYPER

## Shopping goals



## Mode de déplacement domicile - travail



## Trafic journalier



## Trafic horaire



## Attractivité

### CA résiduel

20,8 %

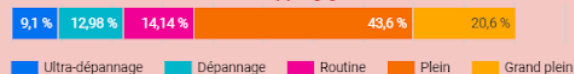
### Part clients identifiés zone 1

5,9 %

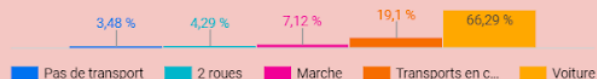
## ROLE

### 5. Petite Attraction Hyper

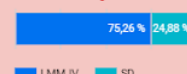
## Shopping goals



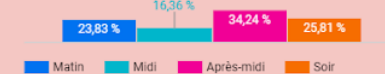
## Mode de déplacement domicile - travail



## Trafic journalier



## Trafic horaire



## Attractivité

### CA résiduel

18,64 %

### Part clients identifiés zone 1

11,43 %



The logo for 'etc' is displayed in a large, bold, orange sans-serif font. The letters are lowercase and have a modern, clean design.

consultants en mobilité

221, Rue Lafayette

75010 Paris

(+33) 1 85 09 60 33

[contact@etc-mobilite.fr](mailto:contact@etc-mobilite.fr)

[www.etc-mobilite.fr](http://www.etc-mobilite.fr)

**Nous vous remercions  
pour votre attention**

DP – Paul-Emmanuel GAYE

CP – Émilie AMINOT