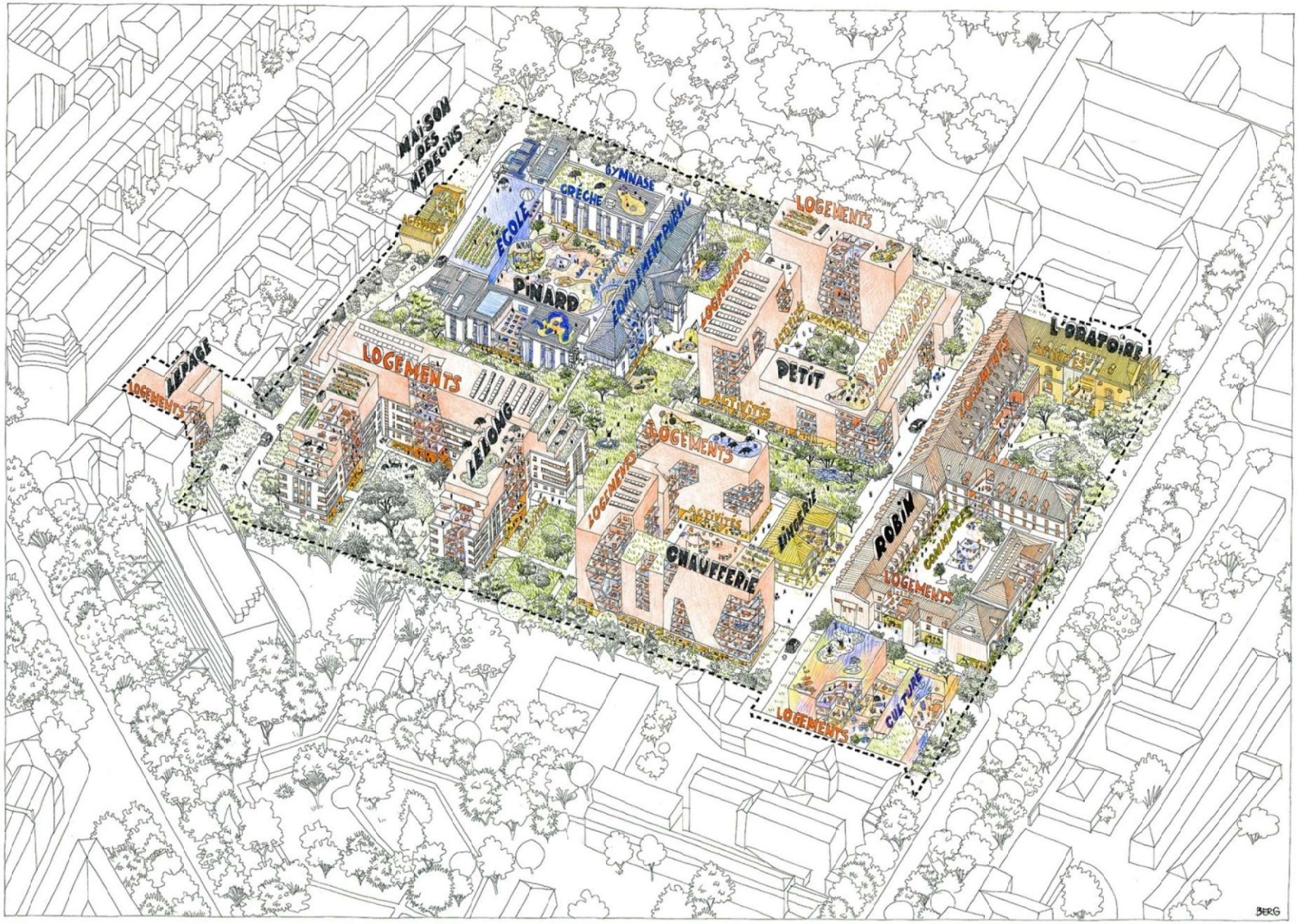
ZAC Saint-Vincent de Paul
Conseil de quartier 27 juin 2019

CODRA

P&Ma | Paris & Métropole aménagement



Démarche de l'étude sur la définition d'une stratégie de mobilités

Paris & Métropole aménagement est accompagné depuis janvier 2018 par le groupement **Codra** (mandataire), **Chronos**, **Taithe** Panassac pour une mission d'assistance pour la définition d'une stratégie de mobilités.

A.1. DÉTERMINATION DES BESOINS ET ENJEUX DE MOBILITÉ

- Analyses des documents stratégiques
- Analyse prospective des pratiques de mobilité
- Analyse du projet urbain en termes de mobilité
- Estimation des flux générés par le projet
- Besoins en stationnement
- Visites de terrain

A.2. PROPOSITION ET COMPARAISON DE SCÉNARIOS DE MOBILITÉ

- Définition des objectifs du projet en termes de mobilité
- Définition des principes de chaque scénario
- Construction de 3 scénarios de mobilité
- Évaluation et comparaison de scénarios
- Comparatifs d'écoquartiers et de services de mobilité

A.3 DÉCLINAISON D'UN SCÉNARIO DE MOBILITÉ

- Choix d'un scénario de mobilité
- Définition d'une offre de mobilité innovante
- Analyse économique et juridique de l'offre de mobilité innovante

B. EXPERTISE ET ASSISTANCE OPÉRATIONNELLE

- Accompagnement à la rédaction des cahier des charges de consultation
- Assistance en phase de consultation et d'analyse des offres
- Expertise technique et juridique

Plan de la présentation

- Le contexte des mobilités à Paris
- La stratégie de mobilité de Saint-Vincent-de-Paul

Le nombre de voitures baisse à Paris : -17% entre 1999 et 2015

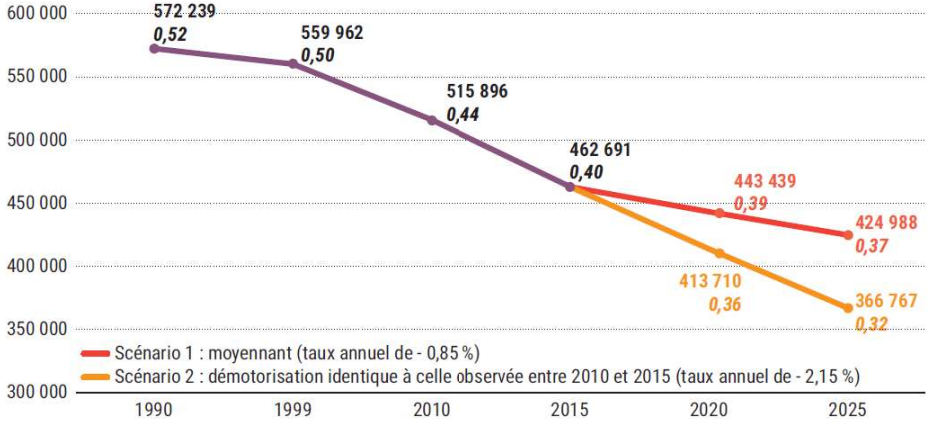
EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION ENTRE 1999 ET 2015

Cette baisse tendancielle devrait se poursuivre dans les 5 ans à venir

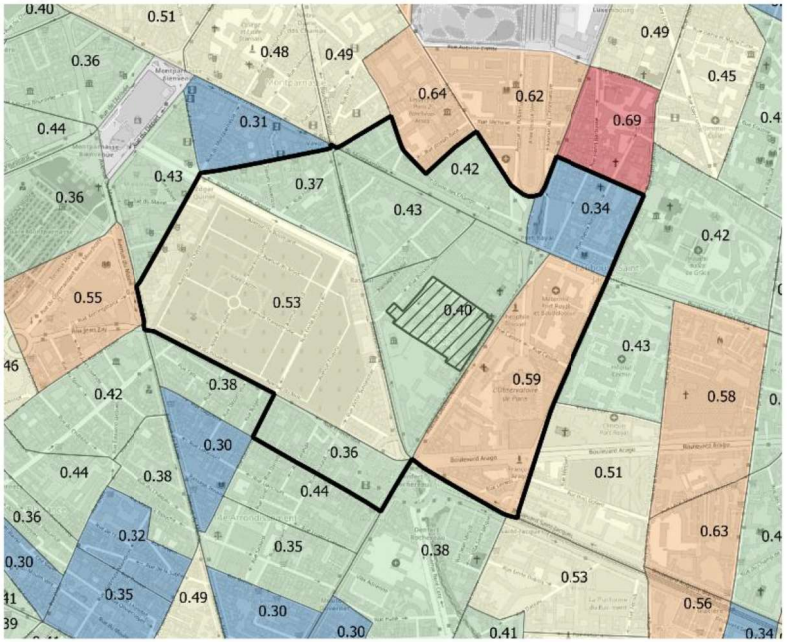
Les statistiques de l'INSEE montrent **une baisse rapide du taux de motorisation à Paris** : en 2015, ce taux est de 0,40 à Paris (contre 0,83 en proche couronne et 0,88 en Île-de-France).

Les scénarios prospectifs pour 2025 tablent sur une **poursuite de la baisse du taux de motorisation** : il pourrait atteindre 0,37 (en prolongeant la tendance depuis 1990) ou 0,32 (en prolongeant la tendance depuis 2010).

HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOITURES ET DU TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES À PARIS D'ICI À 2025



Source : Insee, 1990-2015



Source : INSEE 2015

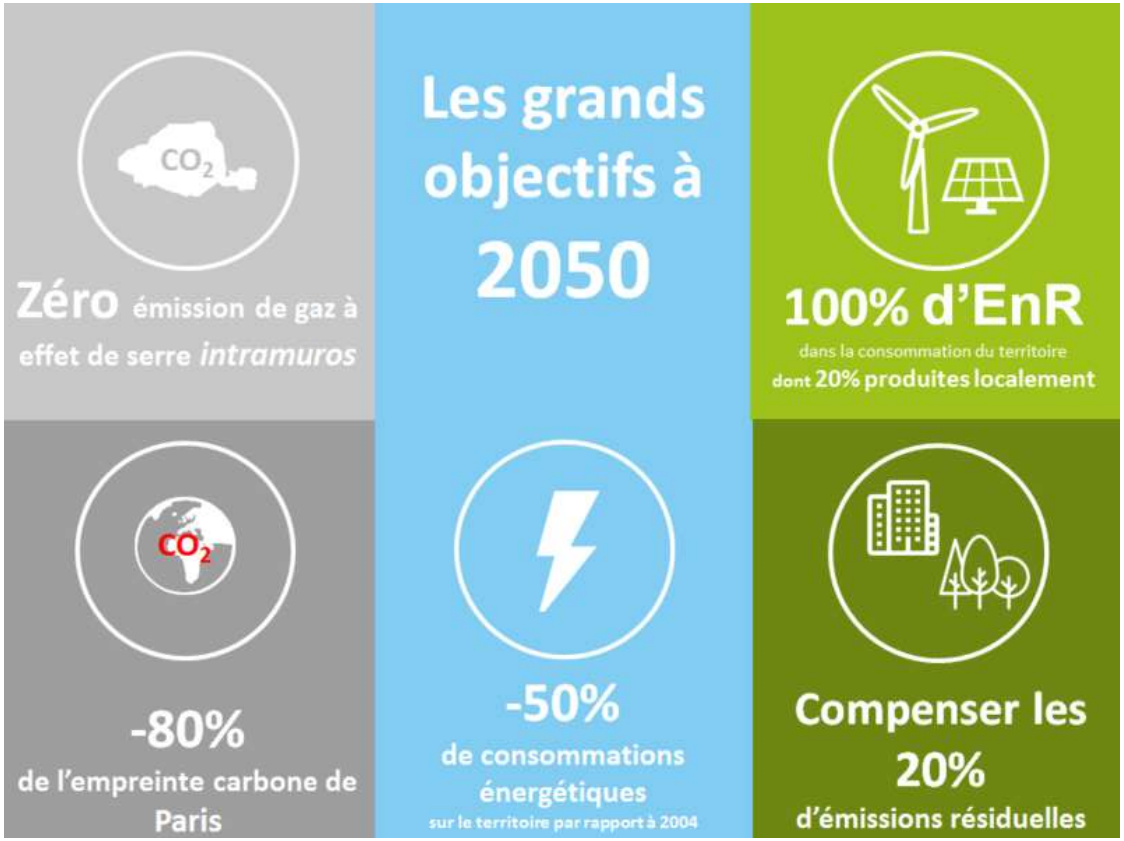
Dans **le 14ème arrondissement**, l'équipement des ménages dépasse la moyenne parisienne mais diminue tout autant.

Les études sur Saint-Vincent-de-Paul font l'hypothèse raisonnable d'un taux de **0,30** voiture par ménage dans le secteur situé autour de la ZAC à l'horizon 2030.

En comparaison, le nombre moyen de voitures par ménage dans New York City – Manhattan était de 0,25 (Census 2011) et de 0,06 à Hong Kong (RTS info 2015) où les habitants sont fortement usagers de transports collectifs.

Source : APUR 2019

Le nouveau Plan Climat fixe un cap ambitieux pour 2030 et 2050



Source : Plan Climat adopté 2018

Jalons fixés par le Plan Climat sur la mobilité

- **2020** : 100% cyclable
- **2024** : fin des moteurs diesel
- **2030** : fin des moteurs à essence
- **2050** : 100% ENR

Plan de la présentation

- Le contexte des mobilités à Paris
- La stratégie de mobilité de Saint-Vincent-de-Paul

Rappel de la programmation

LELONG

9 400 m² logements (accession et sociaux)

1 200 m² socles

PINARD

5 030 m² équipements publics

1 400 m² socles

CHAUFFERIE

8 900 m² logements (sociaux et intermédiaires)

360 m² équipement DPE

1 600 m² socles

LEPAGE

2 570 m² habitat participatif

FACADE DENFERT

4 000 m² équipement privé d'intérêt collectif (CINASPIC)

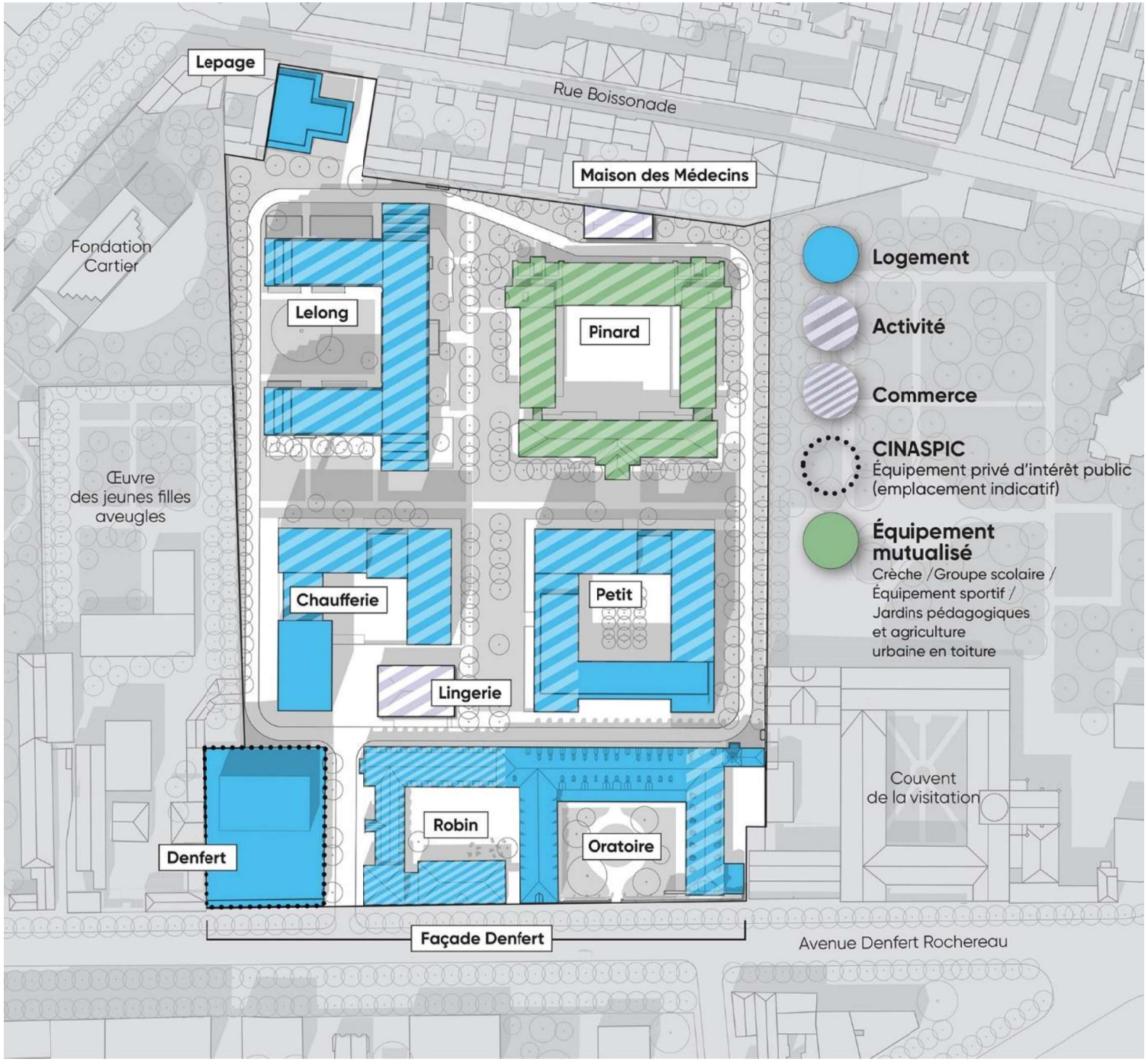
6 800 m² logements (libres et intermédiaires)

1 200 m² activités/commerces

PETIT

12 200 m² logements (sociaux et intermédiaires)

1 300 m² socles



Élaboration de scénarios prospectifs

Trois scénarios contrasté ont été bâtis pour anticiper l'évolution des pratiques de mobilité à l'horizon 2030. Ces scénarios ainsi que les estimations chiffrées qui sont associées se basent sur de nombreuses études prospectives nationales et internationales : ainsi **l'Observatoire des Mobilités Émergentes**, qui regroupe Chronos et l'ObSoCo, l'ADEME et la SNCF ; **Mobility Nation**, qui regroupe plusieurs acteurs économiques ou institutionnels.; ou encore **ReThinkX,** qui a publié en mai 2017 le rapport *Rethinking Transportation 2020-2030*.

SCÉNARIO TENDANCIEL

Les habitudes de mobilité évoluent dans les années à venir au rythme actuel constaté à Paris, sans s'accentuer ni ralentir.

SCÉNARIO VILLE CONNECTÉE

Les usages évoluent fortement sous l'influence des innovations technologies et grâce à la démocratisation de leur usage (télétravail, véhicule autonome, mobilité comme service)

SCÉNARIO VILLE DE PROXIMITÉ

Le nombre et la longueur des déplacements se réduisent grâce au développement des circuits courts, des plateformes de mutualisation de services et des tiers-lieux

L'offre en stationnement, un déterminant majeur des pratiques de mobilité en IDF

STATIONNEMENT / MOTORISATION DES MÉNAGES

	Taux de motorisation des ménages	
	Emplacement(s) disponible(s)	Pas d'emplacement disponible
Paris	81 %	23 %
Cœur de métropole	86 %	47 %
Agglomération centrale	92 %	66 %
Autres territoires	94 %	73 %
Île-de-France	**88 %**	**43 %**

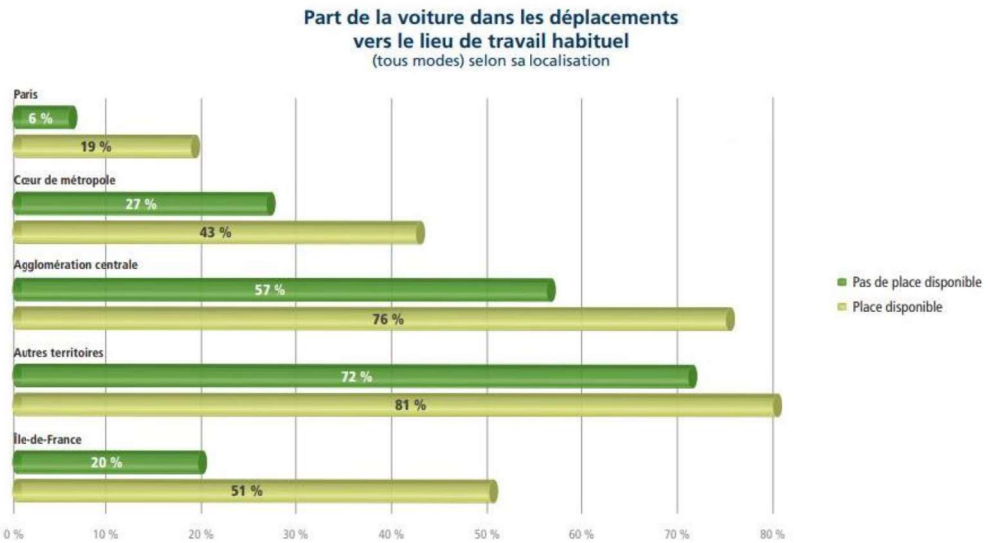
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Les ménages disposant d'un emplacement de stationnement sont en moyenne deux fois plus motorisés que les autres.

Dans la zone dense de l'Île-de-France, c'est une condition majeure de la motorisation des ménages.

A Paris, les ménages qui ont un emplacement réservé sont 3,5 fois plus motorisés que les autre (81% vs 23%).

STATIONNEMENT / MODE DE DÉPLACEMENT



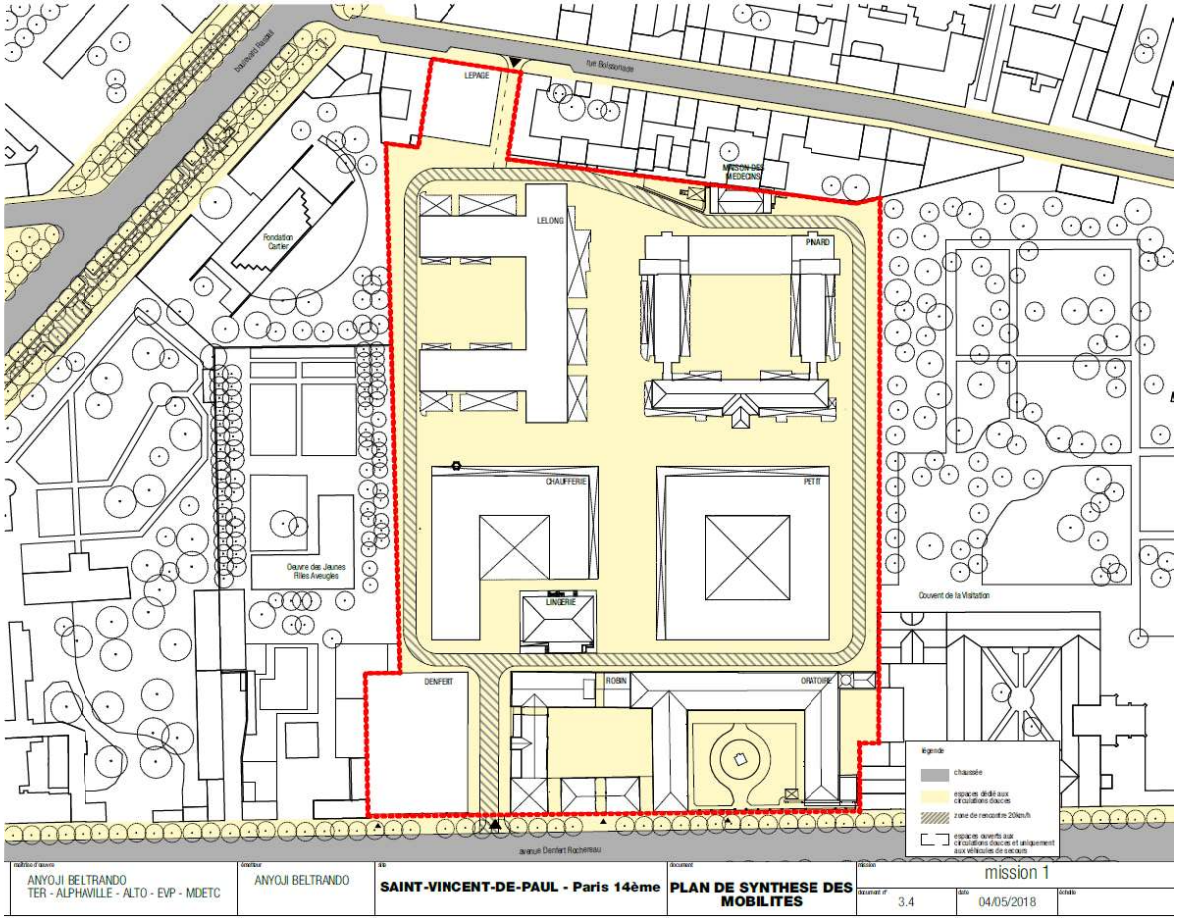
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

La mise à disposition d'une place de stationnement au lieu de travail est un facteur incitatif fort à l'usage de la voiture, y compris dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs.

À Paris, la part modale de la voiture est trois fois plus forte pour les actifs qui disposent d'une place de stationnement à destination (19% vs 6%).

Les grands principes de la stratégie de mobilité

- **Un quartier où l'on peut se passer de la voiture** (mais non un quartier hermétique à la voiture).
- Un **quartier apaisé, paysagé,** avec une voie de desserte interne traitée en zone de rencontre.
- Un **quartier qui accueille les modes actifs**, avec 1100 places de stationnement vélo résidentiel.
- Un quartier sans stationnement individuel, avec une **centrale des mobilités alternatives** installée à l'entrée du site, dans l'îlot Denfert : places mutualisées pour des véhicules partagés, vélos-cargos, micro-logistique, etc.



Focus sur les besoins en stationnement

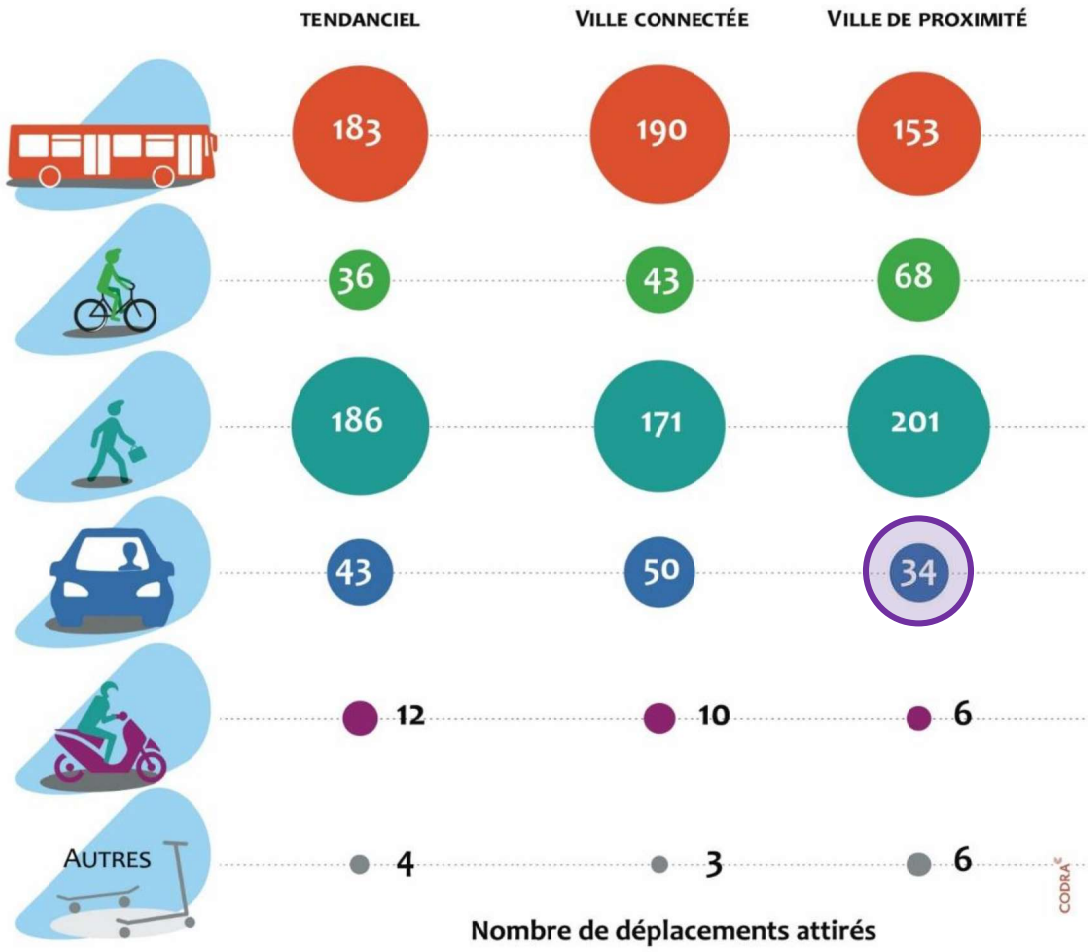
Besoins en stationnement par mode

	TENDANCIEL	VILLE CONNECTÉE	VILLE DE PROXIMITÉ
	180	120	60
	720	600	1 200
	42	31	21

L'application du taux de motorisation de 0,1 au programme de la ZAC (600 ménages) donne une estimation du besoin minimum en stationnement pour les résidents : **60 places**.

Nos simulations estiment par ailleurs à **34 places** le besoin généré en heure de pointe du matin (HPM) par les salariés et visiteurs du site.

Déplacements attirés en HPM



Selon les hypothèses de foisonnement, **entre 60 et 94 places** seront nécessaires pour répondre aux besoins.

Confrontation offre-demande en 2019 autour de Saint-Vincent-de-Paul

Un travail d'analyse spatiale a été réalisé pour confronter l'offre et la demande de stationnement.

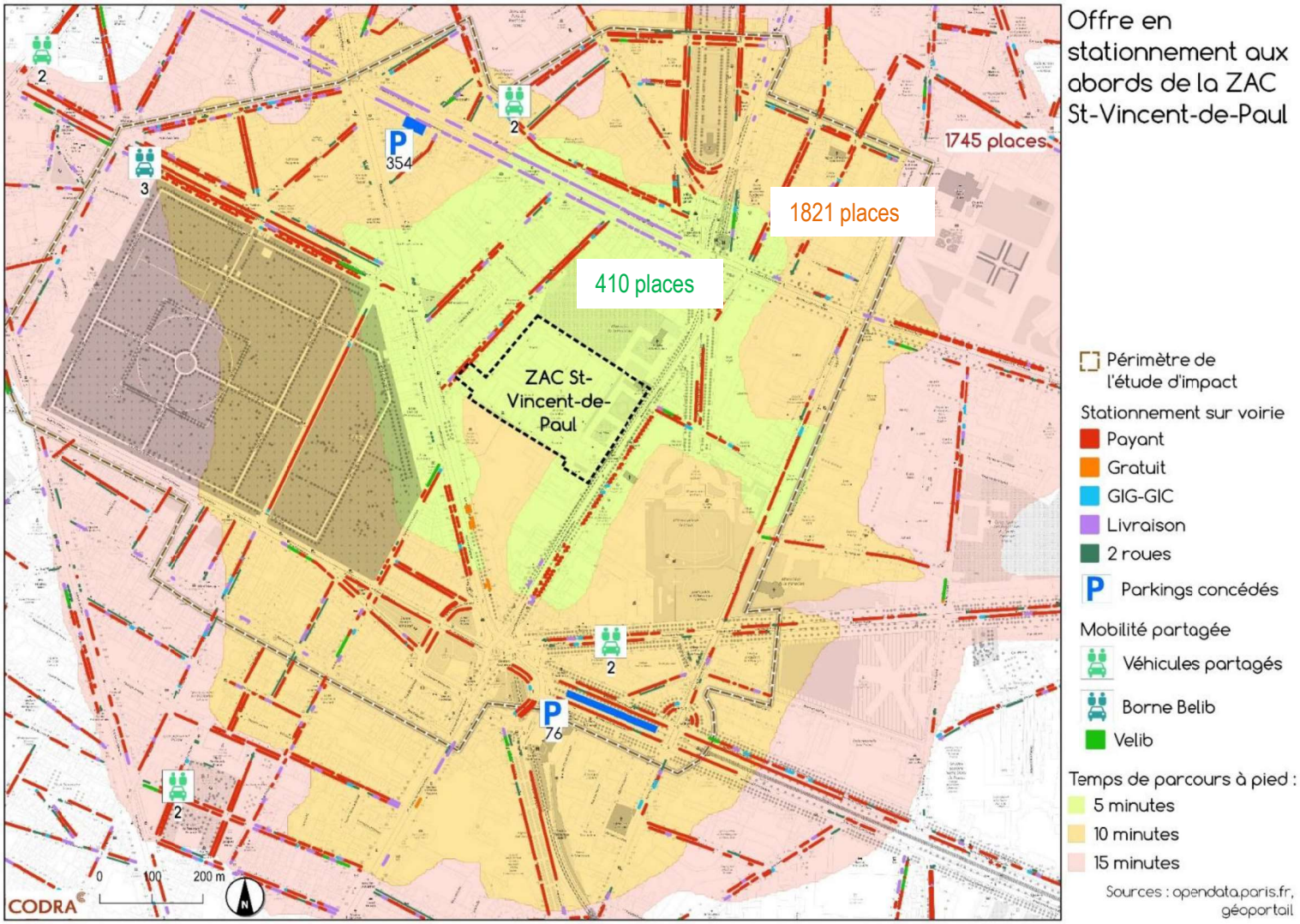
Pour l'offre, le nombre de places raisonnablement accessibles (< 10mn à pied) a été estimé :

- **2231 pl** en voirie
- **430 pl** en parking
- **~1500 pl** privatives

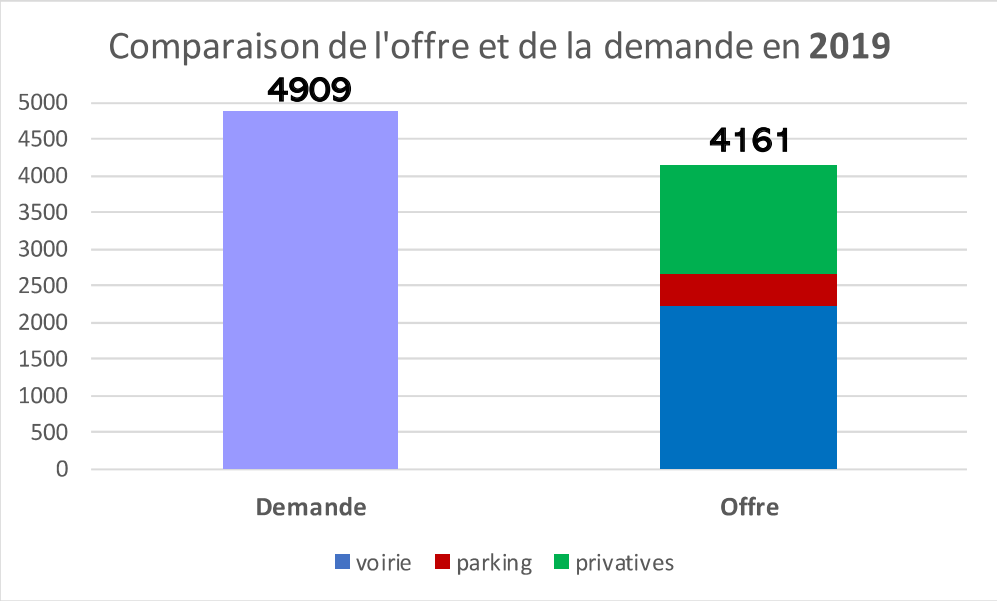
Soit un total de **4161 places** accessibles pour les résidents.

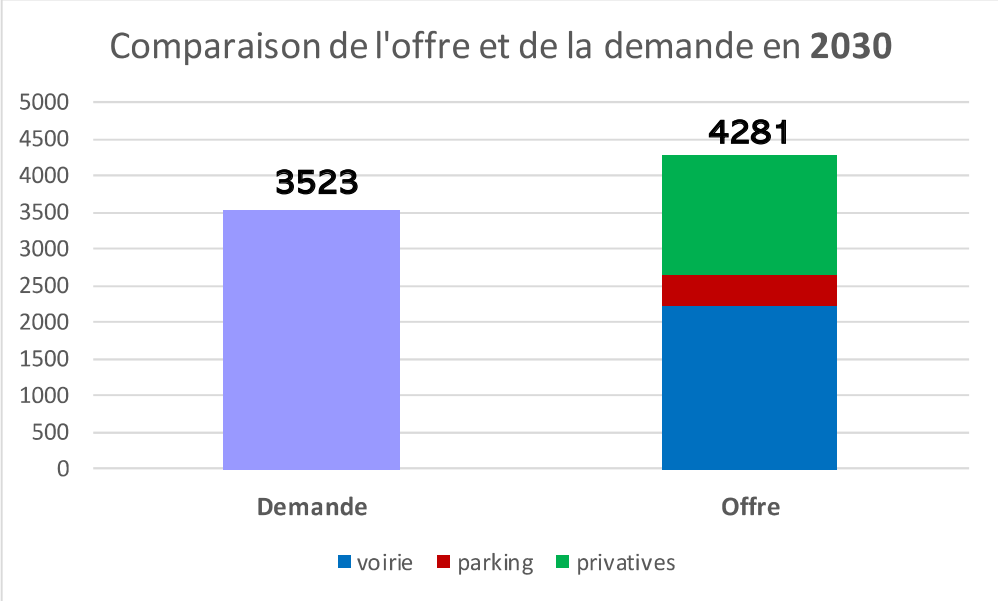
Pour la demande, les données INSEE 2015 ont été travaillées sur le périmètre <10mn : **4909 places** (11 351 ménages, taux de motorisation de 0,43 en 2015)

Le déficit actuel pour les résidents est d'environ 750 places



Evolution de l'offre et de la demande d'ici 2030





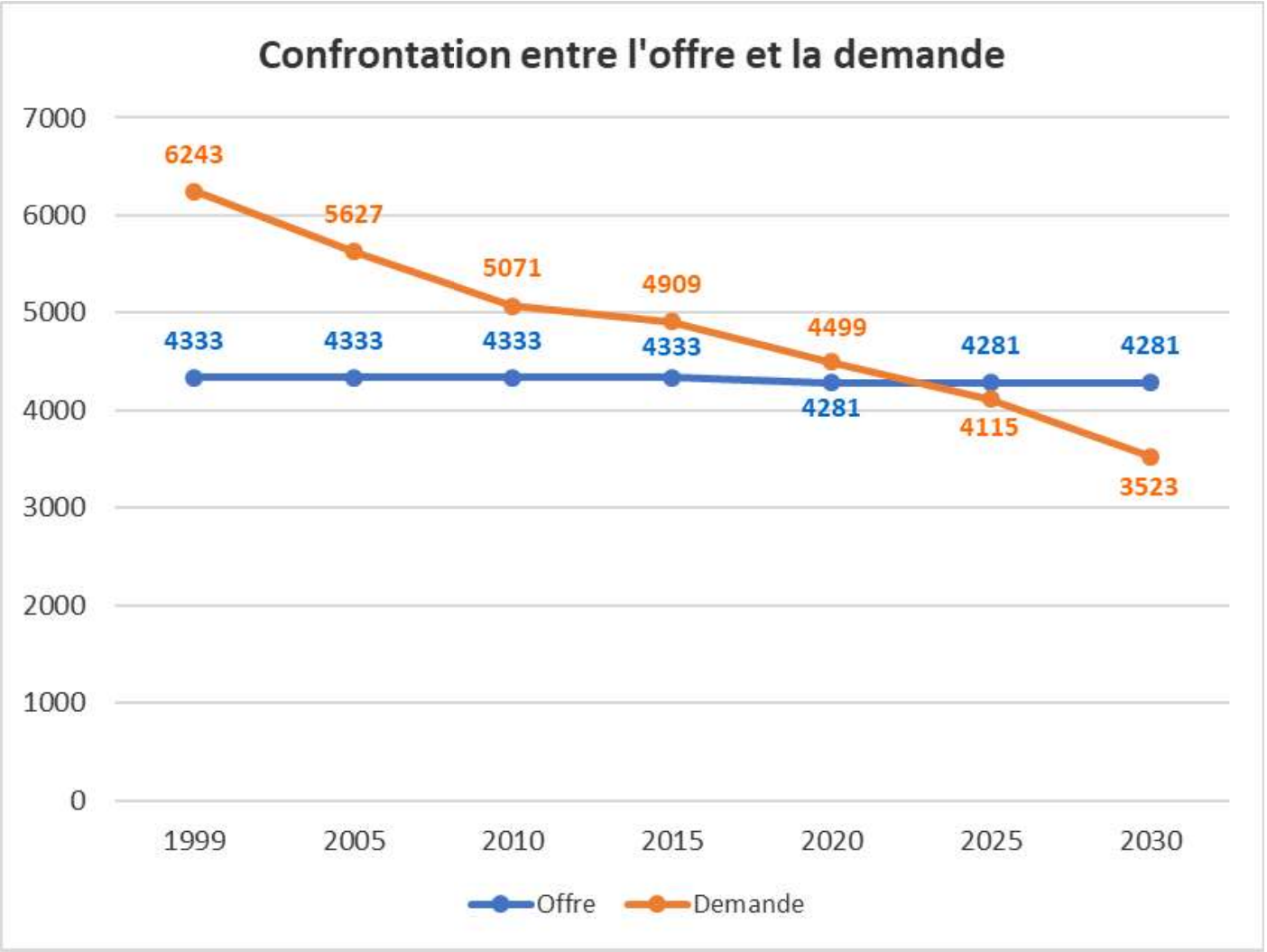
Avec la baisse tendancielle du taux de motorisation (0,43 => 0,3), la demande en stationnement baissera très sensiblement dans le secteur : **près de 1400 voitures de moins d'ici 2030**.

Les besoins nouveaux générés par la ZAC apparaissent négligeables : entre **60 et 94 places**.

L'offre de stationnement **est considérée comme stable** dans le secteur (hormis la nouvelle offre privative).

Pour mémoire, les projets de suppression de places sur voirie connus à ce jour étaient déjà intégrés en 2019. La marge entre offre et demande à l'horizon 2030 est suffisante pour absorber d'éventuelles suppressions supplémentaires.

Evolution de l’offre et de la demande d’ici 2030



La centrale de mobilité de l'îlot Denfert

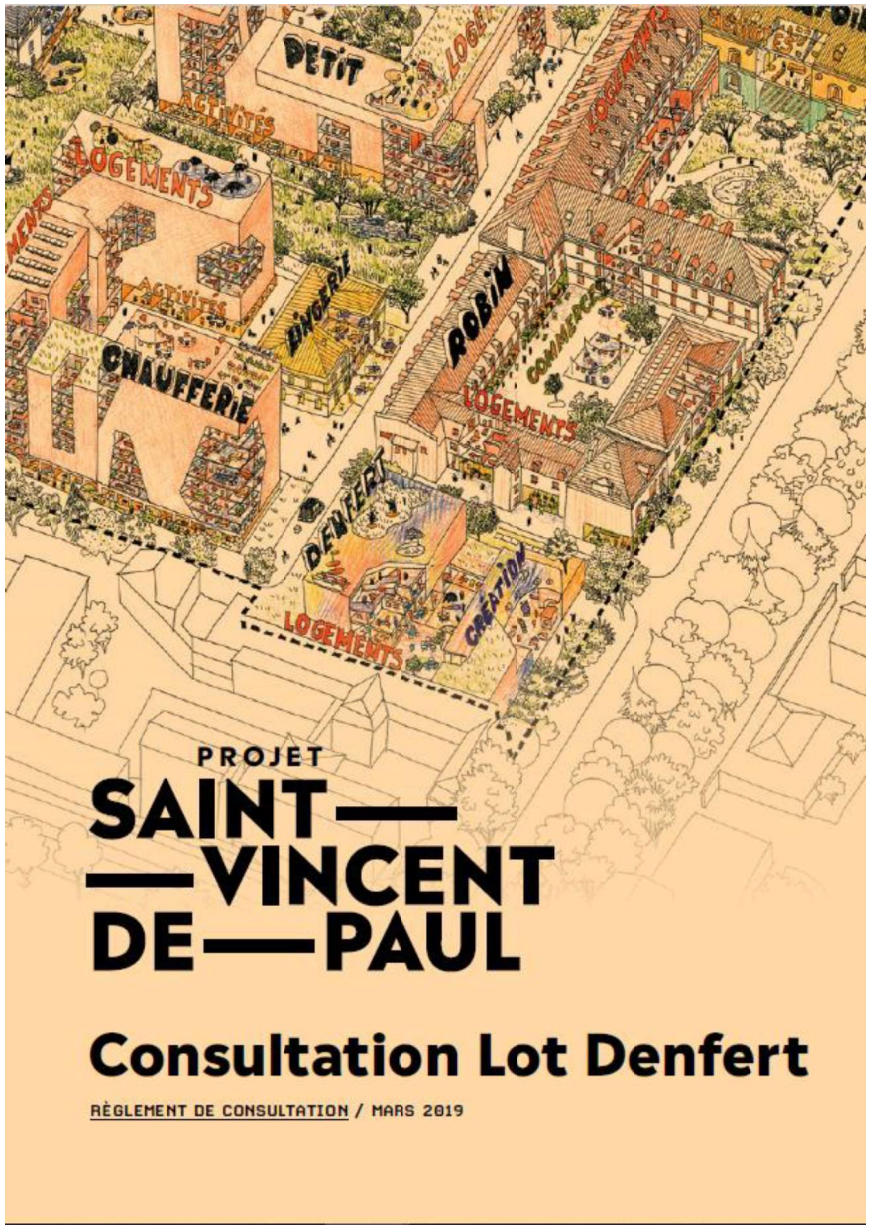
Une **centrale de mobilités alternatives –** en infrastructure, sur un à deux niveaux de sous-sol maximum **–** a été intégrée à la consultation Denfert.

Les opérateurs sont notamment invités à se saisir des enjeux suivants :

- Le bon fonctionnement des **activités économiques** du quartier (livraison, artisanat…).
- Les **besoins spécifiques** (PMR).
- Le **stationnement** des voitures et deux-roues motorisés.
- Les **besoins logistiques** inhérents au CINASPIC.
- Les **besoins logistiques** liés au fonctionnement du quartier (ex : service de livraison à vélo, stockage, point relais de colis…).

Ils pourront proposer des dispositifs complémentaires pour accompagner les nouvelles pratiques de mobilité, tels que :

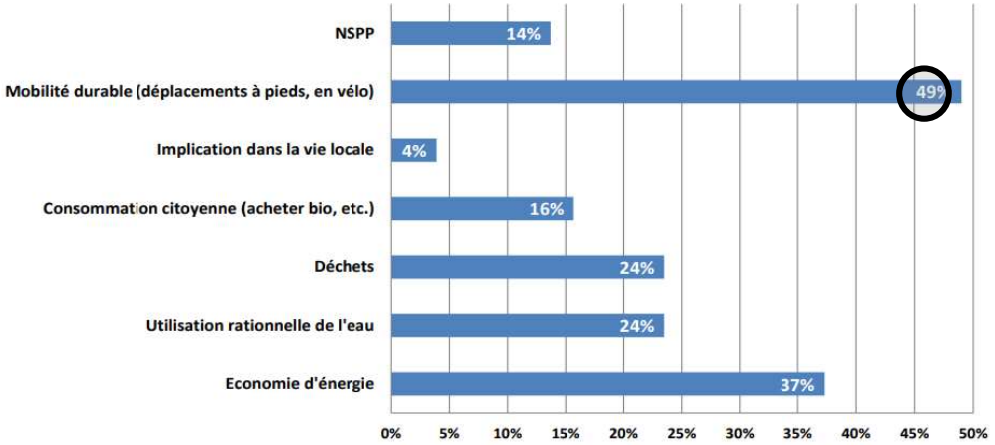
- La création de places réservées à **l'autopartage**
- La création d'un espace dédié au **covoiturage**
- Des **services destinés aux cyclistes** (location, réparation).
- La création d'une **offre de services** en lien avec les besoins de mobilité (information, mise en relation, gardiennage des vélos…).



Retour d'expérience – Écoquartier de Bonne (Grenoble)

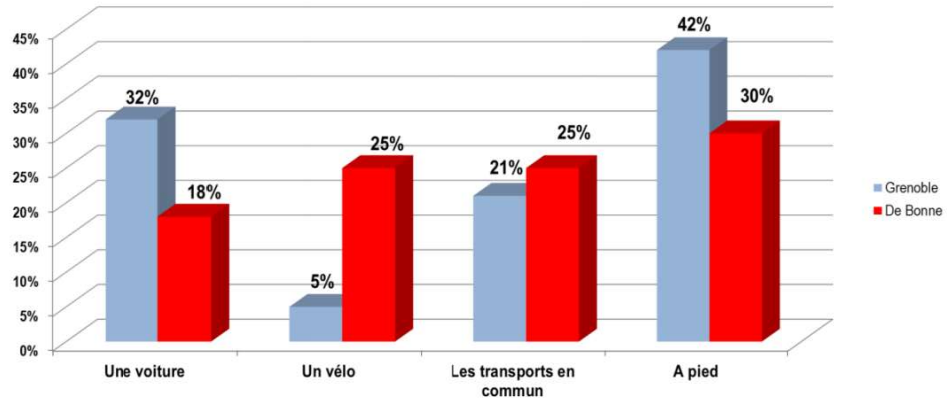
Dans l'Écoquartier de Bonne, au centre de Grenoble (8,5 ha – 850 logements sur une ancienne caserne militaire, livré 2010), le choix d'un stationnement limité et mutualisé, avec un espace public apaisé, a eu un impact notable sur le comportement des habitants. L'usage de la voiture est bien plus faible dans le quartier que dans le reste de la ville.

« Pouvez-vous préciser dans quels domaines vous avez fait évoluer vos pratiques ? »



Source : rapport d'évaluation externe du quartier de Bonne, année 3, version 2014

Comparaison du mode principal de déplacement entre Grenoblois et habitants du quartier de la Bonne.



Source : rapport d'évaluation externe du quartier de Bonne, année 1, version 2011

La moitié des habitants déclarent avoir modifié leurs pratiques de mobilité après leur installation dans l'écoquartier**.**

La place de la voiture est réduite en tant que mode de déplacement principal. Elle utilisée par seulement un habitant sur six dans le quartier (contre un sur trois à Grenoble).

Les **transports collectifs** et surtout **le vélo (25% vs 5%)** bénéficient d'un usage beaucoup plus fort.

Retour d'expérience – Écoquartier de Västra Hamnen (Malmö, Suède)

Dans l'Écoquartier de Västra Hamnen, à Malmö en Suède, la limitation de l'offre de stationnement a été accompagnée de la mise en place d'un programme incitatif sur les changements de comportements. Les nouveaux habitants ont reçu une lettre de bienvenue, suivie d'un entretien téléphonique et de conseils personnalisés avec des solutions sur-mesure (ex. : prêt d'un vélo, abonnement à un service d'autopartage, etc.).

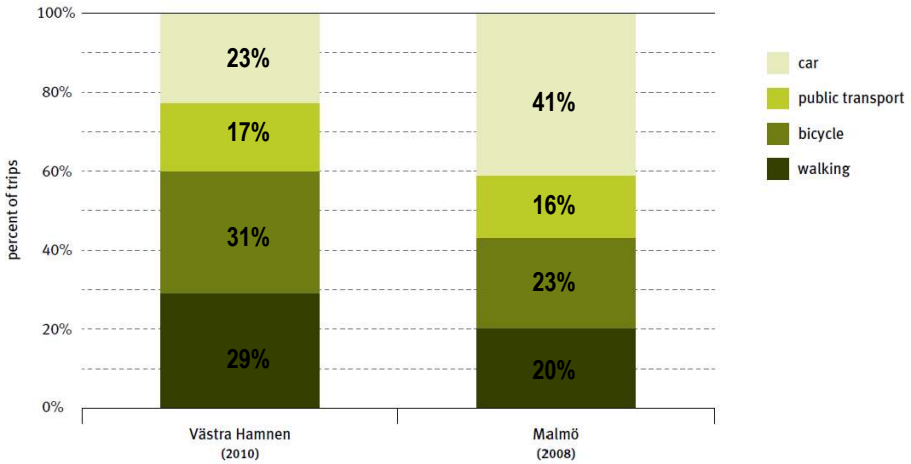
TAUX DE MOTORISATION

	Västra Hamnen	City of Malmö
Population	4,326	290,000
Area (ha)	76.5*	15,600
Population density (persons/ha)	57	19
Residential units	2,558	146,700
Cars per 1,000 residents	440	480
Car parking spaces/residential unit	0.8	NA
Residents with carsharing membership	3%	2%
Mode share		
Car	23%	41%
Public transit	17%	16%
Bicycle	31%	23%
Walking	29%	20%

Source : Institute for Transportation and Development Policy Europe, Nicole Foletta, 2014

Le taux de motorisation est inférieur de près de 10% dans le quartier par rapport au reste de la ville.

PARTS MODALES



Source : Institute for Transportation and Development Policy Europe, Nicole Foletta, 2014

Seuls 23% des déplacements sont réalisés en voiture (vs 41% dans le reste de la ville).

Le report modal s'est fait **sur la marche** (29% vs 20%) **et sur le vélo** (31% vs 23%). La part des transports collectifs reste similaire dans les deux cas