



Enquête sociologique sur le  
stationnement des résidents et des  
usagers du quartier du Grand parc

## SOMMAIRE

Introduction .....	3
➤ Contexte de l'étude .....	3
➤ Méthodologie de l'étude .....	3
1. La pratique du stationnement des habitants et des usagers du Grand parc .....	6
➤ Des habitants et des usagers du stationnement dans le quartier. ....	6
➤ La satisfaction des individus par rapport à leur expérience du stationnement.....	7
➤ L'expérience de difficultés de stationnement.....	9
➤ Les critères d'importance pour le stationnement.....	13
2. Les futurs usages et pratiques du stationnement liés au projet de renouvellement urbain du quartier.....	14
➤ La résidentialisation.....	14
➤ Le stationnement payant. ....	16
➤ La proximité du stationnement.....	17
3. Modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, mutualisation et démotorisation. ....	18
➤ La démotorisation .....	18
➤ Connaissance et pratique des modes de transport alternatifs .....	19
➤ La mutualisation.....	20
➤ Les pistes d'amélioration du stationnement pour les usagers .....	22
Conclusion.....	24
Annexes.....	25
➤ Annexe 1 : Guide d'entretien .....	25
➤ Annexe 2 : Questionnaire.....	27
➤ Annexe 3 : Caractéristiques socio-démographiques des enquêtés. ....	33

# Introduction

## ➤ **Contexte de l'étude**

L'étude sociologique réalisée par le Forum urbain vise à comprendre les expériences, les difficultés et les représentations des habitants et des usagers du Grand parc par rapport à la problématique du stationnement. Le diagnostic présenté s'inscrit dans l'étude globale relative à l'offre de stationnement réalisée par la SCET.

Le quartier du Grand parc fait actuellement l'objet d'un plan de Renouvellement urbain se matérialisant par des zones travaux assez conséquentes au moment de la réalisation de l'enquête sociologique. L'intérêt de l'étude est alors de pouvoir interroger et questionner les habitants et les usagers de ce quartier en mutation. Ce questionnement est d'autant plus intéressant que le stationnement dans le quartier est amené à évoluer notamment par une volonté de résidentialisation du stationnement et de la mise en place d'un stationnement payant.

## ➤ **Méthodologie de l'étude**

L'objectif de l'enquête est de comprendre les pratiques des habitants et des usagers du quartier du Grand parc en matière de modes de déplacement et en particulier d'expérience du stationnement. Ce questionnement comprend une attention portée à l'usage de l'automobile dans le quartier mais aussi à l'expérience de modes de déplacement alternatifs au regard des représentations, et aux pratiques individuelles de la voiture et du stationnement dans le quartier. L'enquête a également pour vocation de capter deux types d'information :

- Une information sur les pratiques et les expériences de stationnement. Ce volet permet de mettre en évidence les habitudes et les comportements des individus et notamment les difficultés vécues.
- Une information sur les représentations et les imaginaires. Ce volet entend s'intéresser aux représentations associées à l'usage de l'automobile, à l'expérience du stationnement, mais également dans une manière plus prospective à questionner les opinions des habitants et usagers quant au devenir et aux modifications liées au renouvellement urbain du quartier.

L'enquête sociologique est structurée en deux phases principales :

- **Une phase exploratoire.** Cette étape a consisté à la réalisation de cinq entretiens semi-directifs avec des habitants afin de préciser les questionnements, de se familiariser avec le stationnement et l'usage de la voiture au sein du quartier et de mettre en évidence les points structurants à approfondir dans la suite de l'enquête.

- Elaboration d'un guide d'entretien.

Le guide d'entretien (cf. Annexe 1) a été réalisé à partir d'un travail de prise de connaissance des éléments relatifs au quartier du Grand parc et en lien avec les objectifs définis par la SCET pour la réalisation de cette étude. Il est apparu nécessaire de structurer l'entretien en interrogeant trois grandes dimensions :

- L'usage de l'automobile et l'expérience de stationnement des habitants.
- Les futurs usages et pratiques du stationnement liés au projet de renouvellement urbain du quartier.
- La pratique des modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

- Réalisation de cinq entretiens

Les cinq personnes interviewées ont été sélectionnées par les différents partenaires de l'étude : les bailleurs sociaux (Incité, le groupe SNI et Aquitanis) et la Mairie de quartier. Les entretiens semi-directifs ont permis la rencontre de profils variés (familles monoparentales ou non avec enfants, retraités) permettant de mettre en évidence différents points qu'il était nécessaire de questionner à plus grande échelle via le questionnaire de la seconde phase de l'étude :

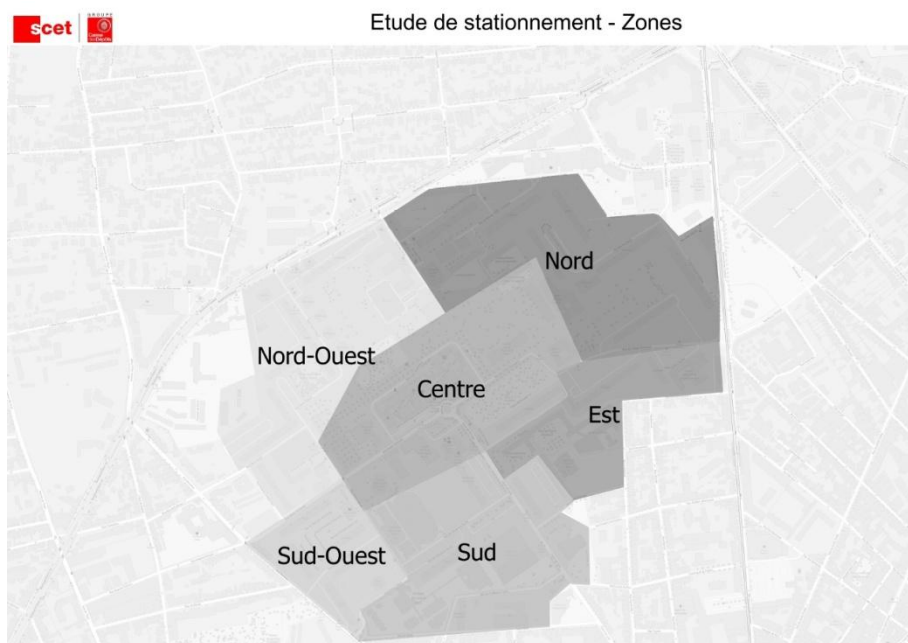
- Les difficultés de stationnement rencontrées (évaluer la satisfaction, la temporalité et les différentes expériences du stationnement).
- Certains facteurs explicatifs du choix du stationnement. Il est en effet ressorti que des éléments tels que la gratuité ou la proximité du stationnement avec le lieu de résidence étaient fortement présents dans le discours des personnes interrogées. L'intérêt pour ces éléments est de plus renforcé par le fait que le stationnement est amené à évoluer dans le temps en raison des projets de renouvellement urbain présents sur le quartier.
- Les futurs changements liés au stationnement. Il est ressorti une forme d'incertitude quant aux travaux existant actuellement sur certains parkings résidentiels du quartier du Grand parc et à la mise en place d'espaces de stationnement provisoires avec barrière à l'entrée et place attitrée pour les bénéficiaires. De ce fait, il nous apparaissait important d'interroger les représentations des individus par rapport à la gratuité, à la proximité et à la propriété d'une place de stationnement.
- La pratique de mobilités alternatives.

Les entretiens semi-directifs effectués ont servi de base à l'élaboration du questionnaire qui constitue la seconde étape de l'analyse. La retranscription partielle des entretiens sera analysée et servira d'élément d'illustration aux études statistiques présentées dans le document.

- **Une phase d'enquête.** Cette seconde phase consiste à l'administration d'un questionnaire élaboré à la suite des entretiens semi-directifs à partir des points clés soulignés. Cela a été réalisé avec la contribution de Thierry Oblet, enseignant-chercheur en sociologie à l'Université de Bordeaux de manière à valider scientifiquement les questions et les modalités proposées en vue de l'exploitation statistique des questionnaires.

L'enquête a consisté à interroger par le biais du questionnaire 105 individus usagers du stationnement dans le quartier du Grand parc. Les questionnaires ont été administrés sur différents jours de la semaine et du weekend et sur différentes plages horaires de manière à capter une diversité de pratiques et de comportements sur le quartier du Grand parc. Au vu des entretiens semi-directifs, le questionnaire a été construit pour convenir à la fois aux habitants du quartier mais aussi aux autres usagers qui participent à la dynamique du stationnement.

En termes géographique, le choix méthodologique a été de couvrir l'ensemble de la zone définie par la SCET. En lien avec les entretiens effectués dans la phase exploratoire, le choix a été fait de faire un focus particulier sur la zone Nord du périmètre. De ce fait, 40% environ des entretiens ont été réalisés dans cette zone spécifique concentrant des flux importants de stationnement liés à la présence de générateurs extérieurs comme la Polyclinique de Bordeaux Nord et l'arrêt de tramway. 60% des questionnaires ont été réalisés sur le reste du territoire qui nous avons sous-divisés en catégorie.



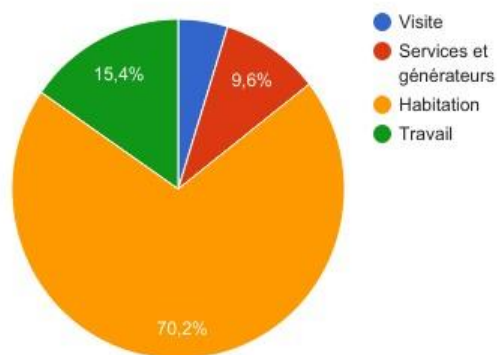
La présentation des caractéristiques socio-démographiques des 105 personnes interrogées est présentée en Annexe 3.

## 1. La pratique du stationnement des habitants et des usagers du Grand parc.

Cette partie vise à présenter les résultats de l'enquête par rapport à la pratique du stationnement.

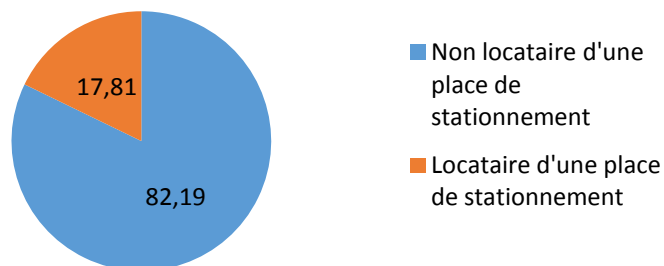
### ➤ Des habitants et des usagers du stationnement dans le quartier.

Nombre de Motifs du stationnement



La méthodologie de l'enquête nous a conduits à privilégier en premier lieu la pratique du stationnement des habitants représentés dans notre analyse à 70%. Il est toutefois utile de s'intéresser aux autres utilisateurs des parkings du quartier : visiteurs qui profitent d'un service comme le tramway, le centre commercial, les cliniques ou autres. Ainsi, 30% des enquêtés ne sont pas des habitants mais des usagers du stationnement.

Situation des habitants

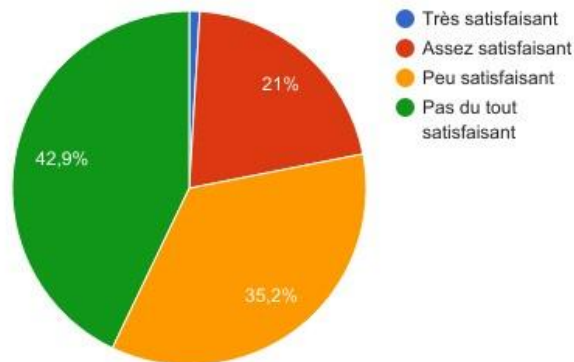


Parmi les 70% d'enquêtés habitants du quartier du grand parc, **on constate que plus de 82% ne sont pas locataires d'une place de stationnement.** De ce fait, la majorité des habitants du quartier du Grand parc interrogés doivent stationner leur véhicule sur la voirie ou sur les parkings résidentiels situés au pied des immeubles des bailleurs sociaux. De plus, les 18% des habitants ayant une place de stationnement peuvent renvoyer à des situations différenciées notamment en raison des travaux impactant le stationnement. Il ressort que les enquêtés louant un espace sont soit dans une situation pérenne, soit dans une situation transitoire bénéficiant d'une place louée sur les parkings provisoires.

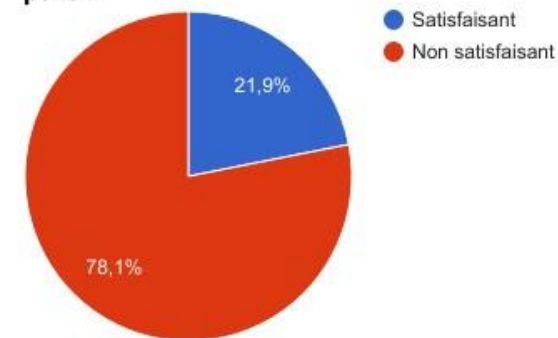
**Des expériences de stationnement variées.** L'enquête fait émerger une diversité de profils différenciés du stationnement au Grand parc : résidents, utilisateurs des services et des générateurs (infrastructures générant des flux de stationnement) mais également les travailleurs. La variété des expériences se retrouve également dans le cas spécifique des habitants où l'on note une multitude de situations possibles en fonction des personnes, des immeubles et des solutions proposées par les bailleurs sociaux.

➤ **La satisfaction des individus par rapport à leur expérience du stationnement.**

**Globalement, que pensez-vous du stationnement dans le quartier du grand parc ?**



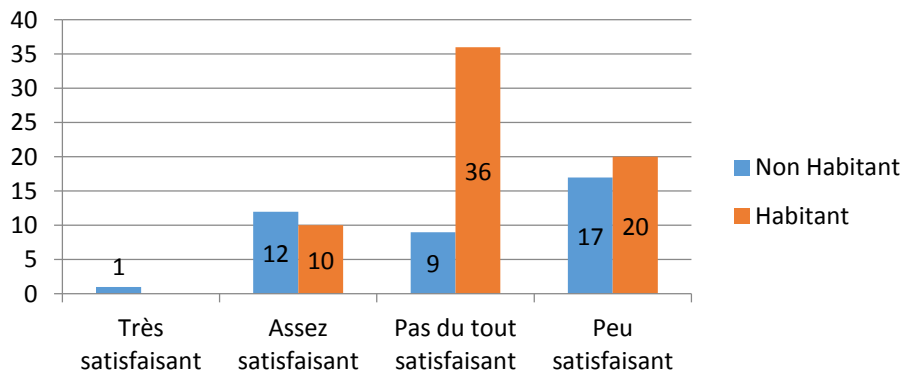
**Globalement, que pensez-vous du stationnement dans le quartier du grand parc ?**



Globalement, **le niveau de satisfaction des individus interrogés est relativement bas : 78% des personnes interrogées sont globalement non satisfaites par le stationnement** : près de 43% des personnes ne sont « pas du tout satisfaites » et 35% « peu satisfaites ». A l'inverse, 22% des individus se disent globalement satisfaits du stationnement (et pouvant correspondre en partie aux habitants qui louent une place de stationnement). Ce commentaire général mérite d'être affiné de manière à mettre en valeur des profils et des expériences différenciées.

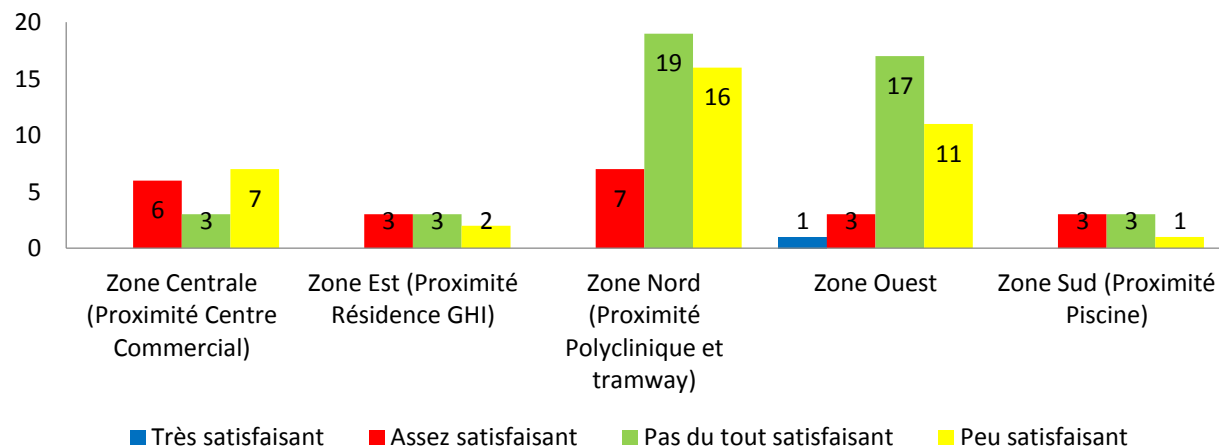
Deux critères permettent d'affiner le degré de satisfaction : le statut des personnes interrogées et la zone géographique des usagers du stationnement.

### Globalement, que pensez-vous du stationnement dans le quartier?



A ce titre, on note que **le niveau de satisfaction est beaucoup élevé pour les non résidents de l'enquête** et inversement, le niveau de satisfaction est tiré vers le bas par les résidents qui jugent plutôt négativement leur expérience du stationnement. Les enquêtes de terrains ont en effet montré que les travailleurs apprécient de pouvoir stationner sur des espaces gratuits plus ou moins éloignés de leur lieu de travail. A l'inverse, les résidents se plaignent du manque de stationnement en raison de l'arrivée massive d'autres profils d'utilisateurs de stationnement. Cette situation atteste d'un **conflit d'usage et une situation de concurrence entre les utilisateurs.**

### Globalement, que pensez-vous du stationnement dans le quartier ?





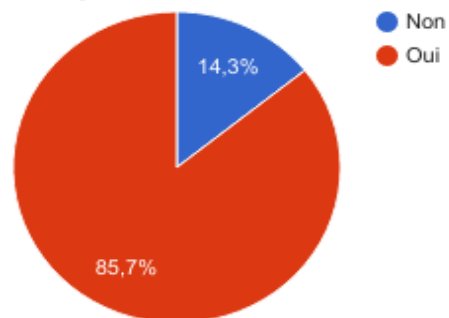
La zone géographique joue un rôle majeur dans la satisfaction des individus par rapport au stationnement. Les analyses statistiques, les entretiens semi-directifs et le travail de terrain permettent de mettre en évidence **deux zones particulièrement marquées par des tensions quant au stationnement** :

- La **Zone Nord** fait apparaître une recrudescence des avis négatifs quant au stationnement. Les entretiens semi-directifs ont pu mettre en évidence les difficultés rencontrées par les habitants en journée pour trouver une place de stationnement. Cette zone semble être le témoin d'un conflit d'usage avec les visiteurs de la Clinique de Bordeaux Nord et de l'arrêt de tramway afin de bénéficier d'un stationnement gratuit.

- La **Zone Nord-Ouest**. Cette zone à majorité résidentielle laisse apparaître une insatisfaction des usagers du stationnement. Le parking résidentiel de la rue Henri expert (n°16) et les parkings résidentiels autour des immeubles du bailleur Incité semblent être les lieux de tensions particulièrement marqués : tensions entre individus notamment entre résidents des immeubles environnants et certains travailleurs (Mésolia) ou visiteurs de la Clinique Tivoli. La tension existante sur cette zone peut également s'expliquer par les travaux de construction d'une nouvelle résidence à proximité diminuant le nombre de places disponibles mais aussi par les différentes offres de stationnement proposées par les bailleurs sociaux. Par exemple, les habitants de la résidence Le Limancet peuvent bénéficier d'une place payante de stationnement en souterrain de leur immeuble alors qu'il est possible de stationner son véhicule sur le parking résidentiel commun aux immeubles du 16 rue Henri Expert créant ainsi **des situations de concurrence entre résidents et autres utilisateurs mais entre résidents également**.

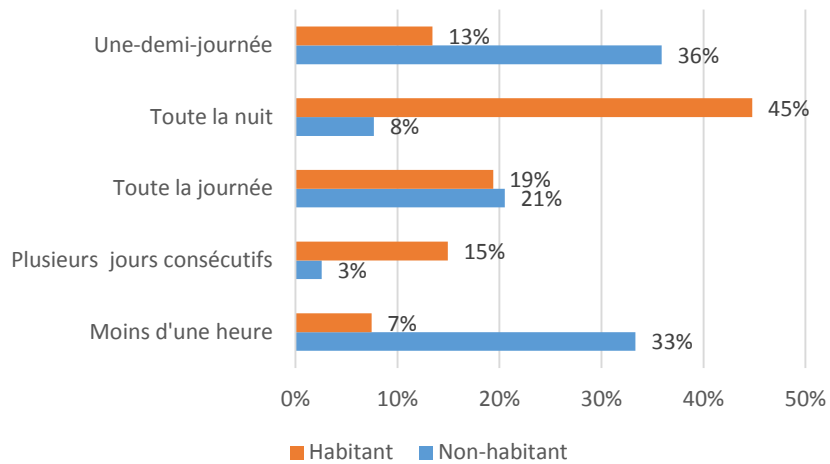
#### ➤ **L'expérience de difficultés de stationnement.**

**Avez-vous des difficultés à trouver une place de stationnement ?**



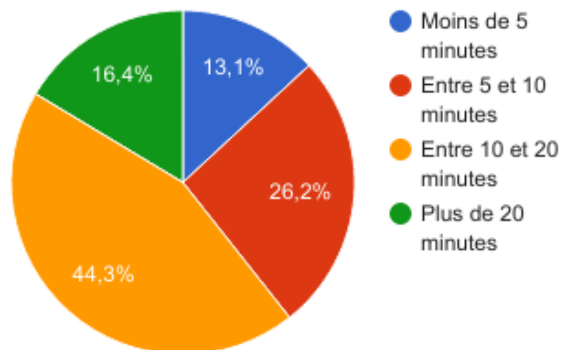
La relativement faible satisfaction des individus par rapport au stationnement s'explique par la difficulté exprimée par les personnes interrogées pour trouver une place de stationnement. Plus de 85% des personnes enquêtées expriment avoir des difficultés à trouver une place de stationnement.

## Statut et durée du stationnement



La période de stationnement selon le statut de l'enquêté (habitant et non habitant) montre deux types d'expériences de stationnement : les non-habitants font l'expérience d'un stationnement de plus courte durée : moins d'une heure et d'une demi-journée alors que les habitants sont majoritairement concernés par le stationnement sur toute la nuit (les individus rentrent de leur travail pour rejoindre leur domicile) et plusieurs jours consécutifs. **Le stationnement pour la journée entière reste plébiscité pour les deux groupes d'individus ce qui peut expliquer les difficultés rencontrées pour trouver une place de stationnement.**

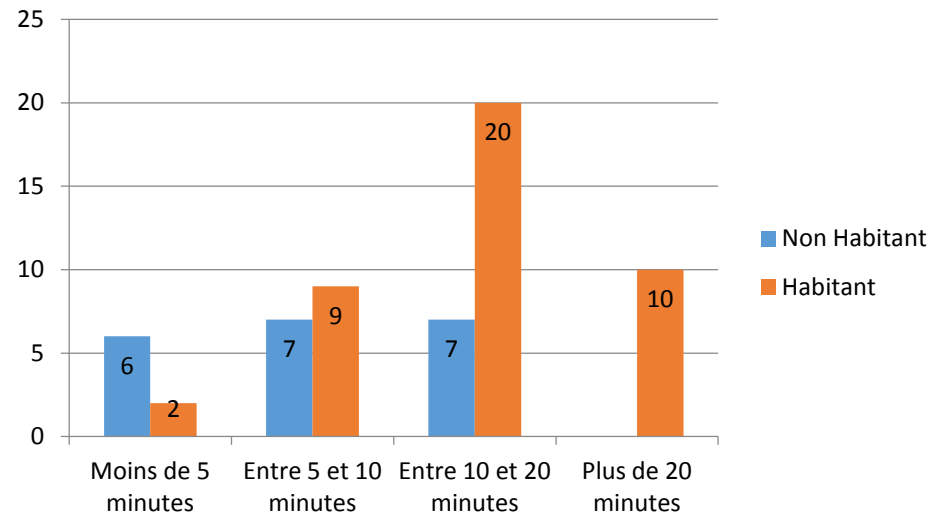
## Aujourd'hui, combien de temps avez-vous mis pour trouver une place ?



La difficulté de stationnement vient du fait du temps mis à trouver une place. Les réponses enregistrées ici correspondent à un **sentiment exprimé** et non une expérience mesurée. Le temps exprimé par les individus permet en revanche d'apprécier et de quantifier les sentiments d'agacement et d'énerverment correspondant aux difficultés rencontrées par les individus.

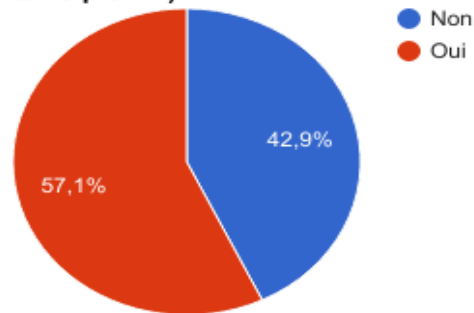
**Plus de 44% des individus estiment mettre entre 10 et 20 minutes pour stationner leur véhicule** et plus de 16% mettent plus de 20 minutes à rechercher une place. Le graphique permet toutefois de relativiser l'expérience négative dans la mesure où **39% des individus estiment leur temps de recherche à moins de 10 minutes.**

### Aujourd'hui, combien de temps avez-vous mis pour trouver une place?

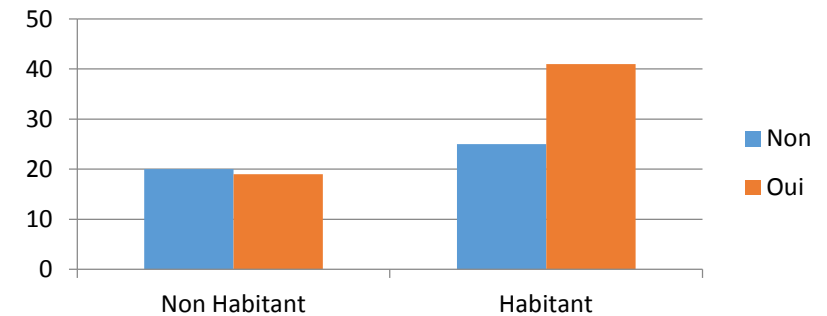


Le temps exprimé de recherche d'une place de stationnement doit être mis en rapport avec le statut des personnes interrogées. **L'insatisfaction plus importante des habitants par rapport aux autres usagers se matérialise par un temps de recherche exprimée plus conséquent. Les habitants estiment en effet mettre davantage de temps à trouver une place de stationnement que les autres utilisateurs.** Ce constat s'explique par le fait que les visiteurs et les utilisateurs des services ont besoin d'un temps de stationnement plus court et dans une temporalité moins tendue que celle des habitants. Les entretiens et les échanges avec les habitants ont montré que les difficultés rencontrées par les habitants viennent de la saturation du stationnement dans le quartier en raison de la présence des autres usagers du stationnement.

**Vous arrive-t-il de stationner sur un emplacement non dédié cet effet (trottoir, terre-plein...)?**

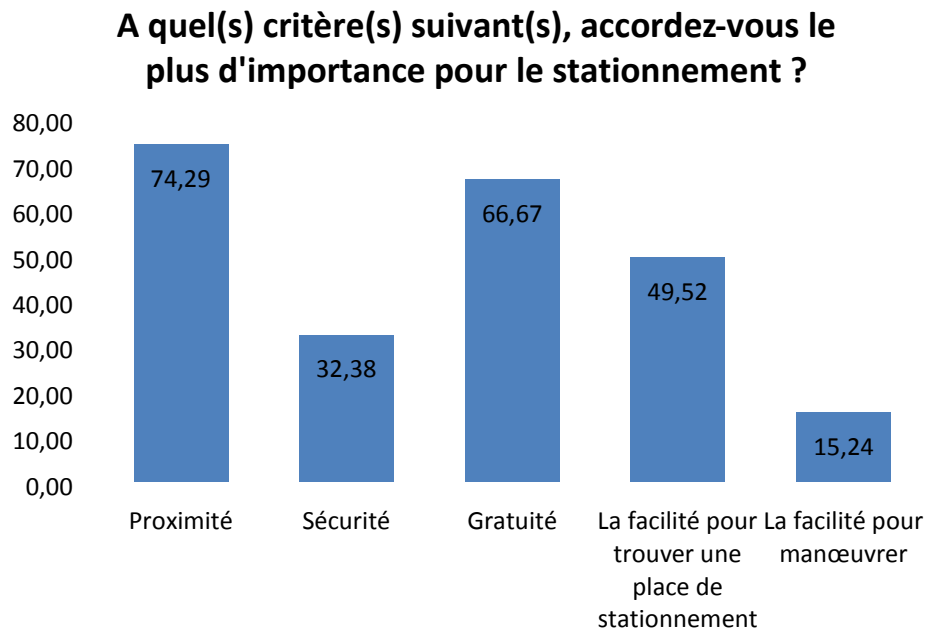


**Vous arrive-t-il de stationner sur un emplacement non dédié à cet effet (Trottoir, terre-plein...)?**



Les conséquences des difficultés de stationnement se matérialisent par **un stationnement non dédié dit « sauvage » ou illicite présent dans le quartier**. Le travail de terrain a permis de constater cette pratique et la parole des habitants confirme cette observation. Le questionnaire permet de mettre en valeur ce résultat et ceci est d'autant plus étonnant que le stationnement non dédié à cet effet peut être sous estimé dans la pratique des individus car condamné socialement. Or, il ressort que **plus de 57% des individus reconnaissent se stationner sur un emplacement « sauvage »**. Les résultats affinés montrent que **cette pratique est sur représentée pour les habitants par rapport aux non-habitants**. Ce constat appuie et confirme les difficultés rencontrées par les habitants dans leur expérience de stationnement. Ce résultat peut également s'expliquer par la valorisation de la proximité du stationnement ce qui peut inciter les individus à se rapprocher de leur lieu de destination.

➤ **Les critères d'importance pour le stationnement.**



« Ma voiture est plus vieille que moi, je me gare où je veux car je n'ai rien à craindre. Ce que je cherche, c'est un parking gratuit. »  
(Entretien avec un habitant)

Deux critères sont particulièrement valorisés dans la pratique du stationnement : **plus de 74% des individus ont cité la proximité et plus de 66% ont fait référence à la gratuité du stationnement.** Les individus valorisent le fait de pouvoir se garer à proximité du lieu d'habitation, du travail ou du service ou générateur mobilisé. Les entretiens semi-directifs ont permis également de mettre en valeur cette caractéristique qui renvoie notamment à la population du Grand parc : **la présence de personnes âgées et de familles avec enfants peut expliquer le besoin pour les habitants d'une mobilité au pied d'immeuble.**

L'importance de la gratuité est également fortement exprimée. **Les usagers apprécient le fait de pouvoir stationner gratuitement leur véhicule.** Les entretiens ont également montré que le caractère « populaire » du quartier du Grand parc et la présence d'un parc de logement social important sont des éléments à prendre à compte dans la pratique du stationnement des individus.

Les résultats montrent également que les arguments de sécurité et de facilité pour manœuvrer sont nettement moins exprimés par les individus et correspondent moins à un besoin.

## 2. Les futurs usages et pratiques du stationnement liés au projet de renouvellement urbain du quartier.

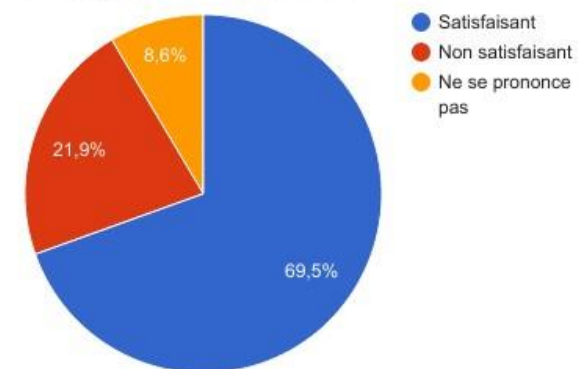
En lien avec le renouvellement urbain du quartier et la mise en place de parkings provisoires résidentialisés, l'objectif est d'évaluer le rapport des individus aux futurs changements qui pourraient affecter la situation du stationnement par rapport à leurs expériences actuelles. Trois éléments ont pu être mis en évidence.

### ➤ La résidentialisation.

Pour améliorer le stationnement au Grand parc, que pensez-vous d'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé, avec badge et avec une place attitrée ?



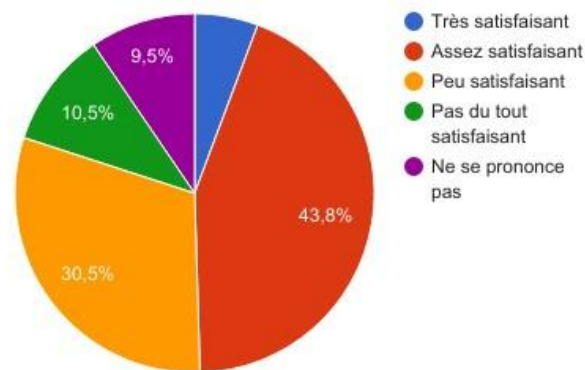
Pour améliorer le stationnement au Grand parc, que pensez-vous d'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé, avec badge et avec une place attitrée ?



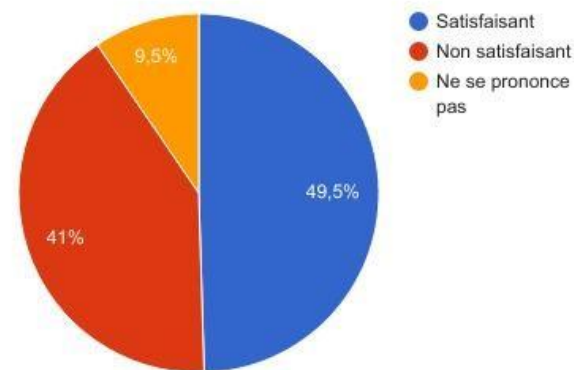
**Les individus interrogés valorisent le fait de pouvoir bénéficier d'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé avec un badge et une place attitrée. Près de 70% des personnes enquêtées seraient globalement satisfaites par cette proposition : plus de 35% estiment cette solution comme « très satisfaisante » et 34,3% comme « assez satisfaisante ». Il ressort de l'analyse que cette proposition permettrait pour les résidents de résoudre les difficultés de stationnement liées au partage des espaces avec les autres utilisateurs notamment ceux des générateurs comme la Polyclinique et le tramway. En opposition, il faut noter que les individus qui ne sont pas prononcés et ceux qui jugent cette solution comme non satisfaisante (les 30% restant) regroupent des profils diversifiés. Tout d'abord, il correspond à des travailleurs qui voient la résidentialisation comme une menace pour un stationnement gratuit à proximité de leur lieu de travail.**

Ce constat illustre de nouveau un conflit d'usage entre les habitants et les autres usagers du stationnement. Ensuite, on a pu noter dans les échanges avec les personnes entretenues que cette proposition était associée à un coût que certains habitants ne souhaitent pas assumer comme une charge supplémentaire dans leur budget.

Que pensez-vous d'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé, avec badge mais sans place attitrée?



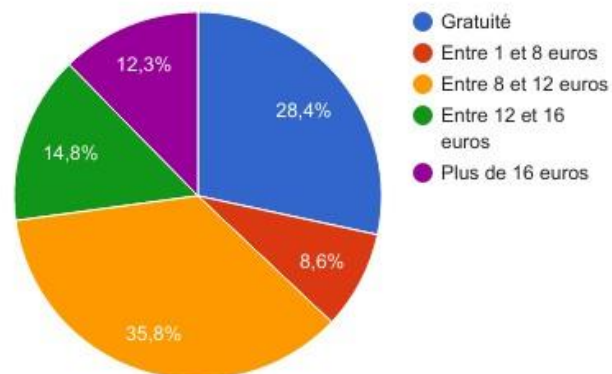
Que pensez-vous d'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé, avec badge mais sans place attitrée?



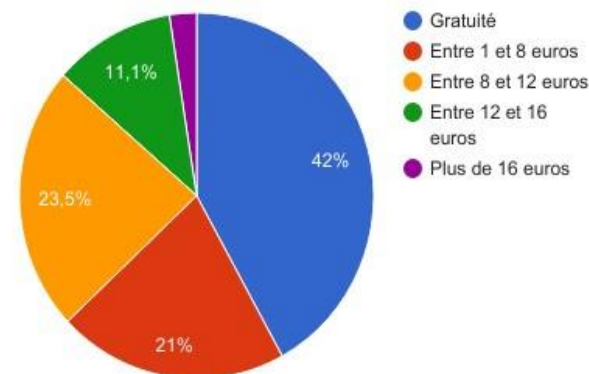
**La proposition d'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé avec un badge mais sans place attitrée recueille une satisfaction plus partagée : 49,5% des personnes interrogées jugent globalement cette proposition comme satisfaisante, 41% comme non satisfaisante et 9,5% ne se prononcent pas.** Sans rejeter totalement cette proposition, les individus restent méfiants ou septiques quant à la possibilité de pouvoir stationner leur véhicule sans difficultés dans ce contexte. La différence de satisfaction avec un système résidentielisé avec une place attitrée montre que le fait d'être locataire de sa propre place de parking peut éviter toutes formes de conflits ou de difficultés même si des solutions de mutualisation sont envisageables (cf. suite de l'analyse).

## ➤ Le stationnement payant.

**A quel prix mensuel seriez-vous prêt à payer pour ce service avec place attitrée?**



**A quel prix mensuel seriez-vous prêt à payer pour ce service sans place attitrée ?**

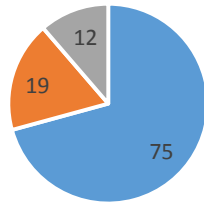


L'estimation d'un prix mensuel qu'ils seraient prêts à payer pour un service de parking résidentielisé a été demandée aux individus comme une question libre de manière à ne pas orienter les réponses par des propositions de prix. De ce fait, les prix donnés ne tiennent pas compte de considérations techniques liées à la faisabilité de la tarification mais reflètent le consentement à payer pour un système avec ou sans place attitrée. Il ressort de cette analyse que **la gratuité du stationnement reste une valeur fortement attachée aux individus : 28,4% des personnes interrogées ne sont pas prêtes à payer plus pour bénéficier d'un stationnement résidentiel avec place attitrée ni 42% pour le même système sans place attitrée. On note toutefois un consentement à payer plus important pour le parking résidentiel avec place attitrée (qui reflète par ailleurs une faveur plus élevée envers ce système). En effet, 35,8% des individus interrogés seraient prêts à payer une somme comprise entre 8 et 12 euros pour un service avec place attitrée.** Le consentement à payer est globalement moins élevé pour un système ne garantissant pas une place personnelle aux individus.



## ➤ La proximité du stationnement.

Quelle distance avez-vous marché pour rejoindre votre destination ?



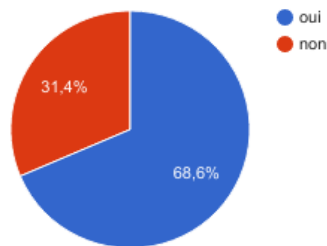
■ entre 0 et 100 mètres ■ entre 100 et 300 mètres ■ supérieur à 300 mètres

**75%** des personnes interrogées ont marché **moins de 100 mètres** pour rejoindre leur destination.

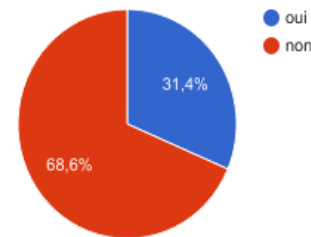
Les habitants du Grand Parc se garent majoritairement en pied d'immeuble ou à proximité directe. Aussi, malgré la difficulté rencontrée pour stationner (**45%** du panel a attendu entre 10 et 20 minutes avant de stationner leur véhicule, les habitants conservent un attachement à la proximité qui se matérialise dans leur pratique du stationnement.

Face à l'attachement considéré pour la proximité du stationnement, l'objectif est d'évaluer la tolérance des individus vis-à-vis d'un stationnement plus éloigné que leur expérience quotidienne mais valorisé par des avantages en contrepartie. De ce fait, l'acceptation de stationnements à 300 mètres et à 500 mètres de marche est évaluée.

Seuil de tolérance 300 mètres



Seuil de tolérance 500 mètres

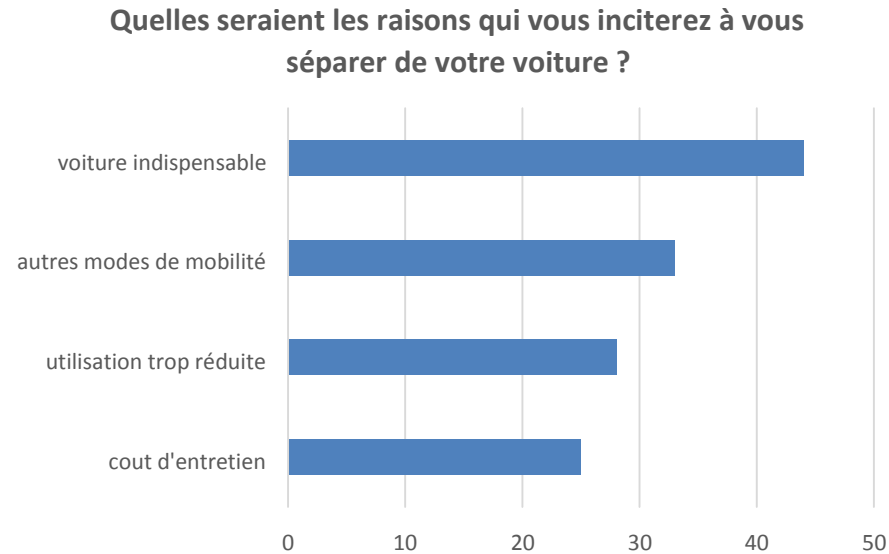


**68%** des répondants tolèrent une distance inférieure ou égale à **300 mètres** pour disposer d'un stationnement avec tarification préférentielle ou gratuite à durée limitée et seulement **31,4%** lorsque la distance est de 500 mètres. Nous remarquons une inversion des tendances : ainsi, 300 mètres apparaît comme une distance équilibrée pour la majeure partie des enquêtés.

Il faut noter que 25% des personnes interrogées ont plus de 60 ans et que les échanges avec les habitants enquêtés laissent supposer d'un lien entre leur réticence à la marche et des problèmes de santé.

### 3. Modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, mutualisation et démotorisation.

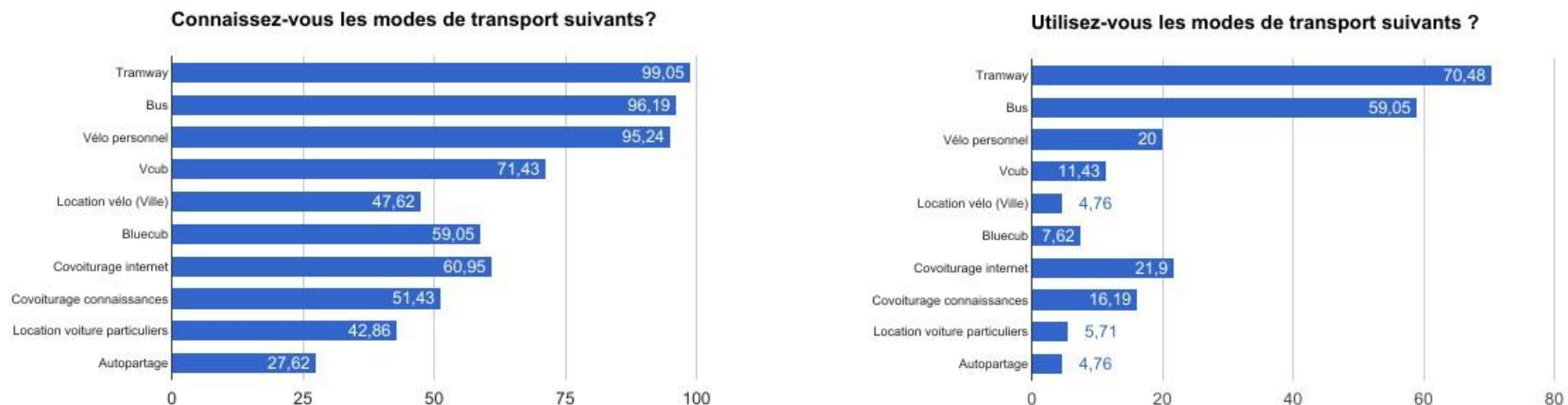
#### ➤ La démotorisation



Il convient de noter que cette question était à choix multiples, sans ordre de priorité. Ainsi, **33%** des enquêtés considèrent qu'en disposant **d'autres modes de mobilité**, ils seront plus enclins à la **démotorisation**. Aussi, l'utilisation trop réduite et le coût d'entretien apparaissent comme des motifs de démotorisation pour environ **1/4 du panel**, avec respectivement **28%** et **25%**.

**45% du panel** a répondu avoir un usage de la voiture indispensable, notamment pour se rendre sur leur lieu de travail, travailler en horaire décalés ou encore faire les courses. **La démotorisation n'apparaît ici pas comme une option possible pour 45% des enquêtés** et ce d'autant plus que cette modalité n'était pas proposée directement dans les modalités de réponses mais est apparu spontanément (à travers la modalité « autre ») comme un refus de démotorisation.

## ➤ Connaissance et pratique des modes de transport alternatifs.



La quasi-totalité des enquêtés connaît les modes de transports en communs traditionnels (tramway et bus) qui desservent le Grand parc ainsi que le vélo (personnel, Vcub et dans une moindre mesure la location de vélo proposée par la ville de Bordeaux).

Aussi, les enquêtés connaissent les services de covoiturage aussi bien par internet et entre connaissances. Cependant, le covoiturage entre connaissances ne se fait pas entre résident.es du quartier mais davantage entre les membres d'une même famille. Plusieurs enquêtés ont souligné ne pas avoir de relations avec les membres du voisinage à l'échelle du bâtiment. Néanmoins, il est possible que la réponse « covoiturage entre connaissances » soit sous-représentée car les enquêtés n'identifient pas les déplacements spécifiques au cadre familial comme faisant partie du covoiturage. La location de voiture entre particuliers est un concept identifié par 42,86% les habitants alors que les véhicules d'auto-partage ne sont que très marginalement identifiés par les personnes interrogées (27,62%).

« Nous faisons déjà beaucoup d'efforts, on doit prendre la voiture environ deux fois par semaine et on utilise déjà beaucoup les transports en commun. Nous ne pouvons pas faire mieux. »

Parmi les modes de mobilités largement identifiés par le panel, **le tramway et le bus** sont également **pratiqués** : 70 % des personnes interrogées déclarent utiliser le tramway et 59% le bus. Nous pouvons noter que les enquêtés ont souligné utiliser majoritairement ces modes de transport pour se déplacer jusqu'au centre-ville de Bordeaux. Aussi, plusieurs enquêtés nous ont fait part de leur **satisfaction** lorsqu'ils empruntaient le tramway situé à proximité directe du quartier. Concernant **les retraités**, la desserte de **bus** à l'intérieur du quartier est **un élément fort de qualité de vie**. Dans les usages et

pratiques, la voiture est considérée comme **utilitaire**, les moments de détente ou de loisirs étant davantage perçus comme relevant de l'usage du bus ou du tramway.

Les différentes modalités de covoiturage sont identifiées par plus de la moitié des enquêtés. Néanmoins, elles sont faiblement représentées dans les usages réels. Le covoiturage par internet reste associé à de longs trajets et non mobilisé pour des usages quotidiens de courte distance. Le recours au covoiturage entre connaissances se pratique également dans la sphère professionnelle entre collègues de travail.

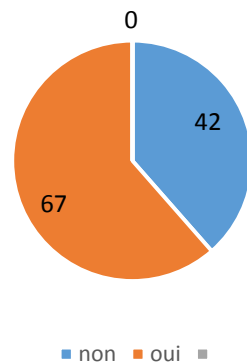
La pratique du vélo est représentée dans les réponses du panel. Cette pratique articule l'usage du **vélo personnel (20%)**, à l'usage du dispositif **Vcub (11%)** et dans une **moindre mesure** à la **location de vélo** à la ville de Bordeaux (inférieur à 5%). Les freins à l'usage du vélo sont la perte d'habitude, les problèmes de santé et la sécurité.

Concernant les freins à l'usage de modes de transports alternatifs contemporains type BlueCub et Autopartage le premier motif correspond à une **méconnaissance**, **un manque d'information ou de familiarisation** avec ces types de véhicule.

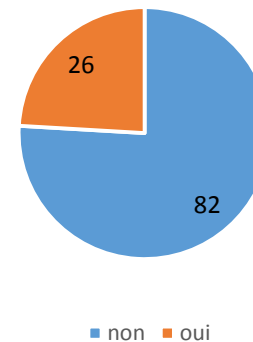
« Il faudrait proposer des stages de « remise en selle », pour que les gens aient moins peur. Un peu comme la prévention routière, avec un passeport. Le vélo, ça fait un bien fou. »  
(Entretien avec un habitant)

### ➤ La mutualisation.

Seriez-vous prêt à effectuer des déplacements en commun dans votre véhicule avec d'autres résidents/usagers ?



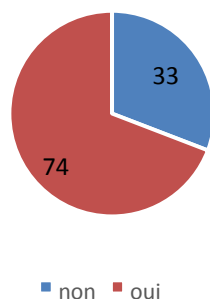
Seriez-vous prêt à mettre en location votre véhicule lorsque vous ne l'utilisez pas ?



Les résultats mettent en évidence une opposition entre la mutualisation des déplacements et la mutualisation de la voiture. 67% des habitants sont favorables à la mutualisation des déplacements entre habitants et/ou usagers. 82% des enquêtés se prononcent défavorables à la mutualisation de leur véhicule par voie de location.

La voiture individuelle a été considérée comme **indispensable** par une majorité des membres du panel (cf. motif de démotorisation), ce qui induit que la voiture en elle-même ne puisse être mutualisée. Aussi, le manque d'interconnaissances avec le voisinage a été soulevé à de multiples reprises ce qui vient rendre plus délicat la possibilité de mutualisation du véhicule. En revanche, les habitants se disent **disponibles** en cas d'imprévu dans un foyer voisin. Les entretiens exploratoires ont révélé une **solidarité** en cas de déplacement urgent à réaliser en voiture.

**En cas de stationnement sécurisé avec badge, seriez-vous prêt à partager votre stationnement en votre absence ?**



La question de la mutualisation de la place de stationnement nous a permis de différencier ce qui était de l'ordre du **conflit d'usage** de ce qui était de l'ordre du **conflit de propriété**. 74% des répondants sont prêts à accepter une mutualisation de leur place de stationnement. Les répondants n'ont pas une représentation individuelle de la place de stationnement, qu'ils accepteraient donc de mutualiser.

**Aussi, la mutualisation de place serait vectrice d'une organisation du stationnement, et donc a priori irait dans le sens d'une réduction des conflits d'usages.**

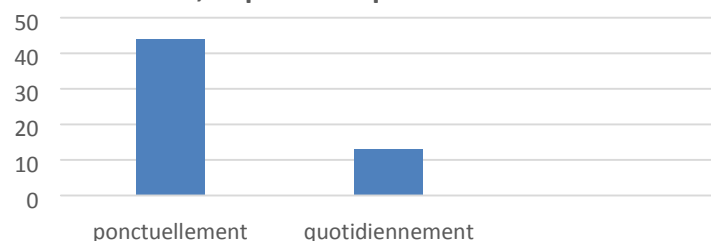
Près de **45% des répondants favorables à la mutualisation de la place de stationnement** sont favorables à ce que ce dispositif soit organisé **ponctuellement**.

Seuls **13%** des répondants sont favorables à une mutualisation sur un rythme quotidien. Les répondants mentionnaient majoritairement la période des vacances scolaires comme disponibilité ponctuelle de stationnement mutualisé.

Le refus de mutualisation de la place de stationnement est argumenté prioritairement comme suit :

- Crainte du conflit d'usage
- Crainte des difficultés organisationnelles attenantes à un système de mutualisation
- Sécurité
- Habitude liée à un usage individuel

**Si oui, à quelle fréquence ?**



## ➤ Les pistes d'amélioration du stationnement pour les usagers

**Les améliorations souhaitées par les habitants ont été recueillies de deux manières différentes, en captant leur impression spontanée et parmi un choix de propositions.**

Les recommandations spontanées (réponse libre) peuvent être regroupées en deux groupes :

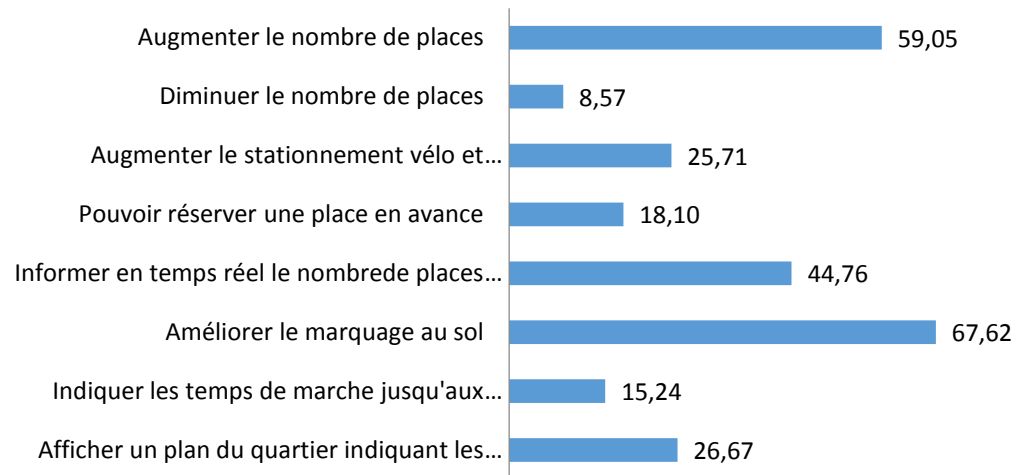
- **Un critère organisationnel** qui a majoritairement porté sur :
  - La distinction des places entre résidents, usagers réguliers/quotidiens et visiteurs
  - La réserve de places spécifiques et adaptées aux seniors
  - La préservation de la gratuité pour les habitants du quartier

Plusieurs arguments soulevés par le panel relèvent de la mise en œuvre de ces recommandations organisationnelles, à savoir :

- La résidentialisation du stationnement
  - L'augmentation de la desserte de transport en commun à l'intérieur du quartier et à une fréquence intensifiée
  - La lutte contre les voitures ventouses
  - Le recensement des habitants ayant une voiture
  - La mise en place de pénalité envers les usagers qui stationnent sur une place PMR, du mobilier spécifique PMR ou qui en empêche l'accès
- **Un critère lié aux infrastructures** qui a majoritairement porté sur :
    - L'adaptation (modernisation et qualité) escomptée du stationnement en vue du projet urbain du Grand parc
    - Le revêtement et la voirie
    - Le marquage au sol
    - La signalétique et modulation des vitesses
    - La mise à disposition d'un mobilier spécifique aux seniors leur permettant de stationner à proximité de leur domicile et garantissant un accès pompier rapide (arceaux contre le stationnement gênant en pied d'immeuble)
    - La remise aux normes du stationnement dédié aux PMR

La réalisation de la phase exploratoire a permis de révéler deux propositions identifiées lors des entretiens semi-directifs. Premièrement, la création d'un **garage solidaire** suite à un travail de concert entre bailleurs sociaux et acteurs sociaux constituerait un premier pas pour d'une part libérer des places aujourd'hui occupées par un stationnement perçu comme gênant, et serait également un lieu approprié et dédiées à des activités de mécanique. Deuxièmement, la programmation de stages ou autres événements qui permettent des **initiations au vélo pour adultes** peuvent également être réfléchies par les acteurs, dans la mesure où cela permettrait de **favoriser une pratique alternative** à la voiture individuelle.

## Plusieurs solutions sont envisageables pour améliorer le stationnement



La voiture est un mode de mobilité existant dans les imaginaires des habitants au même titre que d'autres modes de mobilité, le plus souvent en commun car les modes alternatifs individuels ne sont que très partiellement pratiqués. De plus, la voiture n'est pas considérée comme une nuisance par les habitants dans la mesure où elle leur est indispensable et où l'usage en lui-même de la voiture est limité à des activités identifiées (aller au travail, pour les courses, se rendre en dehors de Bordeaux), mais **le stationnement lui, est identifié comme une nuisance.**

Les recommandations fléchées par les enquêteurs et classées par les individus sont en adéquation avec les recommandations spontanées effectuées précédemment. **Ainsi, l'augmentation des places de stationnements et l'amélioration du marquage au sol ont été prioritairement classées par le panel. 67% des individus ont cité l'amélioration du marquage au sol et 59% l'augmentation du nombre de places.**

Ensuite, les recommandations organisationnelles et de signalétiques ont été soulignées par le panel. **L'information en temps réel du nombre de places disponibles est citée par plus de 44% des individus. Cette solution peut être adaptée à des parkings spécifiques comme celui de la place de l'Europe.** L'affichage d'un plan du quartier indiquant les zones de stationnement est sélectionné par 26% des individus, alors que l'indication des temps de marche jusqu'aux services ne l'est que par 15% d'entre eux et la possibilité de réserver une place en avance par 18%.

25% des enquêtés se sont montrés enclin à effectuer des recommandations pour les cyclistes en proposant d'augmenter le stationnement vélo et de sécuriser les parcours cyclistes.

La diminution du nombre de places de stationnement a été considérée comme improductive voire « trop violente » : seuls 8% de l'échantillon a sélectionné cette modalité.

## Conclusion.

A partir du travail de terrain, des entretiens semi-directifs et des questionnaires, il est possible de mettre en évidence au sein de la matrice ci-dessous les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces ressentis au sein du quartier et exprimées par les habitants et les usagers au regard de leur expérience du stationnement et d'un éventuel changement des modalités de stationnement.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de motorisation relativement faible des ménages</li> <li>- Parc de stationnement présent sur l'ensemble du quartier</li> <li>- Population habitante réceptive à l'utilisation des transports en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvaise exploitation de l'espace (absence de marquage au sol, apparition d'un « stationnement de fait » le long de la chaussée)</li> <li>- Besoin en stationnement varié dans le temps lié à la diversité des usagers (retraités, travailleurs, usagers des services et des générateurs, retour du travail des habitants...)</li> <li>- Présence de voitures dites « ventouses » ou stationnées pour des activités mécaniques</li> <li>- Réticence à l'utilisation du vélo et méconnaissance des modes de transports alternatifs modernes</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne connaissance des transports en commun</li> <li>- Consentement à la mutualisation des places de stationnement</li> <li>- Valorisation des parkings résidentiels avec places attitrées pour les habitants</li> <li>- Des solutions proposées par les habitants : amélioration du marquage au sol et de la chaussée, sécurisation des locaux à vélo dans les immeubles et incitations à l'utilisation d'autres modes de transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attachement à la gratuité du stationnement</li> <li>- Conflits d'usages entre les différents utilisateurs</li> <li>- Dépendance automobile assez forte et attachement à la proximité notamment en raison de la population du quartier (retraités et de familles nombreuses)</li> <li>- Situations de concurrence entre résidents et sentiment d'injustice liés à la diversité des offres de stationnement résidentiels proposées selon les immeubles</li> <li>- Diminution des espaces verts : « <i>Le Grand parc ne doit pas devenir un grand parking</i> » (entretien semi-directif).</li> </ul>



## Annexes

### ➤ Annexe 1 : Guide d'entretien

#### Guide d'entretien

##### ❖ Usage de l'automobile et du stationnement

- Combien de voitures possédez-vous ?
  - Où est stationnée votre voiture ?
    - Place attitrée et/ou numérotée au sein de votre résidence ?
    - Stationnement résidentiel et/ou en fonction des besoins (accès aux commerces, équipements et services présents dans le quartier)
  - Est-ce que vous trouvez toujours une place de stationnement au pied de votre immeuble ?
    - Si non, où vous gardez-vous ?
      - Place résidentielle à disposition ou place non résidentielle ?
    - Vous arrive-t-il de devoir vous stationner sur un emplacement non dédié à cet effet ?
  - Quand votre voiture est-elle stationnée ?
  - Quelle utilisation faites-vous de votre voiture ? À quelle régularité ?
  - Qui utilise la voiture dans votre foyer ?
  - Quel est votre avis (positif et négatif) sur le stationnement dans le quartier du Grand parc ?
    - Quels sont les avantages ?
    - Quels sont les inconvénients ?
    - Questionner :
      - La gratuité du stationnement
      - La saturation
- Exemple : Dans la mesure où il y a beaucoup d'usagers extérieurs du stationnement au Grand parc (CPAM, Clinique, parc relais), avez-vous l'impression de ne pas pouvoir profiter/utiliser le stationnement du Grand parc ?
- Les situations : avantages et difficultés pour votre stationnement personnel et pour les visiteurs
  - Face aux difficultés de stationnements rencontrées, quelles solutions ou alternatives avez-vous pour stationner votre véhicule ?
- Est-ce que vous trouvez l'environnement sur et agréable pour stationner votre véhicule ?
  - Est-ce que vous (ou votre entourage) avez rencontré un incident particulier ?

- Est-ce que votre place de stationnement est au pied de l'immeuble ?
  - o Quelle importance y accordez-vous ?
- Est-ce que votre place de stationnement est occupée par autrui lorsque vous êtes en déplacement ?

❖ Futurs usages et projet de renouvellement urbain

- Que savez-vous des travaux de renouvellement urbain qui vont avoir lieu dans le quartier ?
- Que savez-vous des changements qui vont avoir lieu en termes de stationnement ?
  - o Questionner :
    - Le stationnement payant : Que pensez-vous du stationnement payant ? Est-ce que cela pourrait solutionner les problèmes de stationnement si vous en rencontrez ?
    - La résidentialisation : Que pensez-vous d'un stationnement spécifique aux résidents avec un système de badge et sécurisé ?
- Qu'est-ce que cela va changer dans votre pratique du stationnement au Grand parc ?
- Est-ce que vous pensez faire évoluer le nombre de véhicules dans votre foyer dans les mois ou années à venir ?

❖ Usages alternatifs et intermodalité

- Quel autre mode de transport utilisez-vous ?
  - o Questionner :
    - Transports en commun (tram et bus)
    - Auto partage de type Citiz
    - Vélo personnel
    - Vcub
    - Voiture électrique Bluecub

Exemple : Seriez-vous prêt à utiliser un service de vélo ou de voiture proposé de type Vcub ou Bluecub ?

Exemple : Dans quelle mesure seriez-vous prêt à accepter la suppression de places de stationnement au profit de stations de voitures électriques ?

- o Dans quelle situation ?
- o Pour quel usage ?
- Quels sont les freins à votre utilisation du vélo ? et des transports en communs ?
- Selon vous, qu'est-ce qui pourrait vous inciter à limiter votre usage de l'automobile ?

➤ **Annexe 2 : Questionnaire**

Nom de l'enquêteur :	Lieu/ Rue : Heure
:	Date :

**I. Usage de la voiture et stationnement**

1) Êtes-vous un habitant du quartier du Grand parc ?

- Oui  Non

1 bis) **Si oui** est-ce que vous louez une place de stationnement à votre bailleur ?

- Oui  Non

2) Quel est le motif de votre stationnement ? (*réponse libre*)

.....

3) Quelle est la durée prévue de votre stationnement ?

- Moins d'une heure  
 Une demi-journée  
 Toute la journée  
 Toute la nuit  
 Plusieurs jours consécutifs

4) À quelle fréquence stationnez-vous votre voiture dans le quartier du Grand parc ?

- Plusieurs fois par jour  
 Une fois par jour  
 Occasionnellement

4 bis) **Si occasionnellement**, pouvez-vous l'estimer ? (*réponse libre*)

.....

5) Avez-vous des difficultés à trouver une place de stationnement ?

- Oui  Non

5 bis) **Si oui**, aujourd'hui, combien de temps avez-vous mis pour trouver une place ? (*réponse libre*)

.....

5 ter) Si **oui**, à quel(s) moment(s) rencontrez-vous davantage de difficulté pour vous garer ?

La semaine

La journée

Le weekend

Le soir

6) Globalement, que pensez-vous du stationnement dans le quartier du Grand parc ?

Très satisfaisant

Assez satisfaisant

Peu satisfaisant

Pas du tout satisfaisant

Ne se prononce pas

7) À quel(s) critère(s) suivant(s), accordez-vous le plus d'importance pour le stationnement? (classer de 1 à 3 les 3 premiers motifs)

La proximité

La facilité pour trouver une place de stationnement

La sécurité

La facilité pour manœuvrer

La gratuité

8) Vous arrive-t-il de stationner sur un emplacement non dédié cet effet (trottoir, terre-plein, emplacement sans marquage au sol) ?

Oui

Non

8 bis) Si **oui**, pourquoi ? (choisir un motif)

La proximité

La facilité pour trouver une place de stationnement

La sécurité

La facilité pour manœuvrer

La gratuité

## II - Stationnement et projets de renouvellement urbain

9) Pour améliorer le stationnement au Grand parc, que pensez-vous.... :

- D'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé, avec badge et avec une place attitrée ?

- Très satisfaisant
- Assez satisfaisant
- Peu satisfaisant
- Pas du tout satisfaisant
- Ne se prononce pas

- À quel prix mensuel seriez-vous prêt à payer pour ce service ? (*réponse libre*)

.....

- D'un stationnement spécifique aux résidents, sécurisé avec badge, mais sans place attitrée ?

- Très satisfaisant
- Assez satisfaisant
- Peu satisfaisant
- Pas du tout satisfaisant
- Ne se prononce pas

- À quel prix mensuel seriez-vous prêt à payer pour ce service ? (*réponse libre*)

.....

10) Aujourd'hui, quelle distance avez-vous marché entre votre véhicule et votre destination ? (*réponse libre*)

.....

10bis) Seriez-vous prêt à marcher .... 300 mètres  Oui  Non

.... 500 mètres  Oui  Non

.... Pour bénéficier d'avantages de stationnement (durée autorisée supérieure ou tarification préférentielle) ?

### III- Stationnement et autres modes de mobilité

11) Sur une échelle de 1 à 5, dans quelle mesure percevez-vous la voiture comme une contrainte (1 peu contraignant à 5 très contraignant) ? .....

11 bis) Quelles seraient les raisons qui vous inciterait à vous séparer de votre voiture (classer de 1 à 3) ?

- Coût d'entretien
- Utilisation trop réduite
- Autres modes de mobilité disponibles

12) Autres modes de mobilités.

Cochez : a) Les modes de déplacements que vous connaissez.

b) Les modes de déplacements que vous utilisez.

c) Pour ceux que vous n'utilisez pas, qu'est-ce qui vous freine ? (*réponse libre*)

	a) Connaissez-vous ... ?	b) Utilisez-vous ?	Pas d'utilisation	c) Qu'est qui vous freine pour utiliser ... ?
Tramway				
Bus				
Vélo personnel				
Vcub (courte durée)				
Location de vélo par la ville de Bordeaux (longue durée)				
Bluecub (voiture électrique en location)				
Covoiturage via internet (type blablacar)				
Covoiturage entre connaissances (sans internet)				
Location de voiture entre particuliers				
Autopartage (type Citiz)				

13) Que proposez-vous pour améliorer le fonctionnement du stationnement sur l'ensemble du quartier ? (*réponse libre*)

.....

14) Plusieurs solutions sont envisageables pour améliorer le stationnement. Classez de 1 à 3 les priorités suivantes.

- Afficher un plan du quartier indiquant les zones de stationnement
- Indiquer les temps de marche jusqu'aux services (par exemple 5 min jusqu'à la mairie, 15min jusqu'à la piscine)
- Améliorer le marquage au sol pour mieux identifier les places autorisées
- Informer en temps réel le nombre de places disponibles
- Pouvoir réserver une place en avance
- Augmenter le stationnement vélo et sécuriser les parcours cyclistes
- Diminuer le nombre de places de stationnement voiture pour encourager l'utilisateur d'autres modes de transport
- Augmenter le nombre de places de stationnement voiture

15) Seriez-vous prêt à effectuer des déplacements en commun dans votre véhicule avec d'autres résidents ou usagers ?

- Oui       Non

16) Seriez-vous prêt à mettre en location votre véhicule lorsque vous ne l'utilisez pas ?       Oui       Non

17) En cas de stationnement sécurisé avec badge, seriez-vous prêt à partager votre place de stationnement en votre absence ?

- Oui       Non

17bis) Si oui, A quelle fréquence?

- Quotidiennement
- Ponctuellement

17 ter) Si non, pourquoi (*réponse libre*) ?

**IV) Profil**

Sexe:  H  F

18) Quelle est votre tranche d'âge ?

18-25

25-45

45-60

Plus de 60 ans

19) Quel est votre groupe socioprofessionnel ?

Agriculteurs

Artisans, commerçants, chefs d'entreprise

Cadres et professions intellectuelles supérieures

Professions intermédiaires

Employés

Ouvriers

Retraité

Sans activité professionnelle

20) Quelle est votre tranche de revenu annuel ?

Moins de 7000 euros

Entre 7000 et 14000 euros

Entre 14000 et 20000 euros

Entre 20000 et 30000 euros

Plus de 30000 euros

22 ter) Si **oui**, Est-ce que vous y avez rencontré des difficultés de stationnement ?

Oui

Non

21) Combien de personnes y a-t-il dans votre foyer ?

.....

24) Ce nombre va-t-il évoluer dans les prochains mois ou prochaines années ?

Oui, à la hausse

Oui, à la baisse

Non

22) Est-ce que vous avez habité en dehors du Grand parc ?

Oui

Non

22 bis) Si **oui**, dans quelle ville /quel quartier ?

.....  
.....

23) Combien de voitures y a-t-il dans votre ménage ?

1

2

Plus de 2

25) Quel est l'âge de votre voiture ?

.....  
.....

26) Quel est le modèle de votre voiture ?

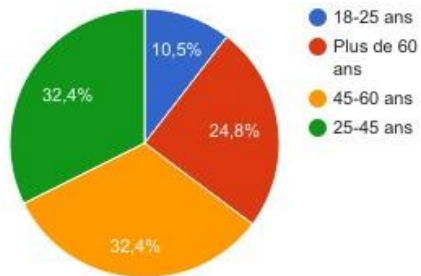
.....



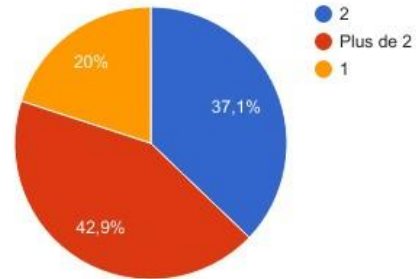
➤ **Annexe 3 : Caractéristiques socio-démographiques des enquêtés.**

Cette annexe vise à présenter les statistiques descriptives destinées à la compréhension de notre échantillon d'enquête.

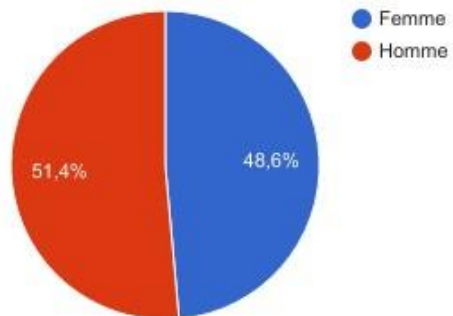
**Âge des individus**



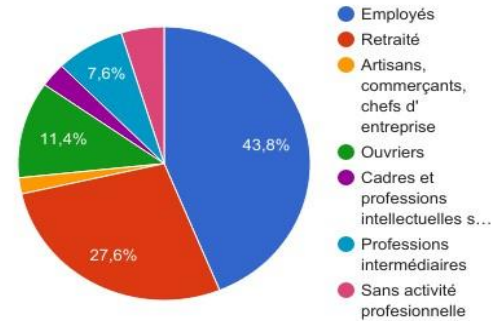
**Nombre de personnes dans le foyer**



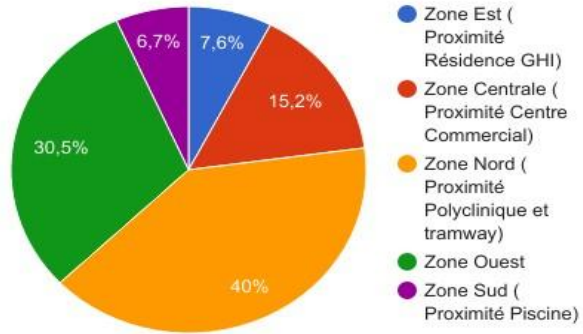
**Sexe des individus**



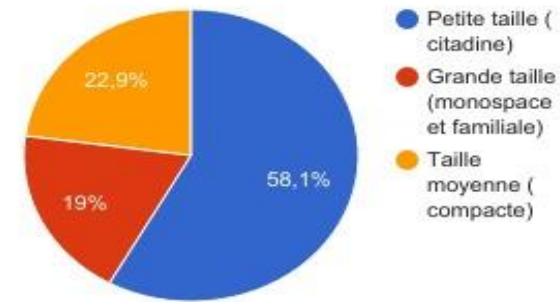
**Groupe Socio-professionnel des individus**



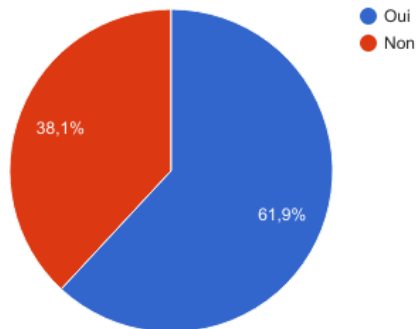
### Répartition géographique des individus



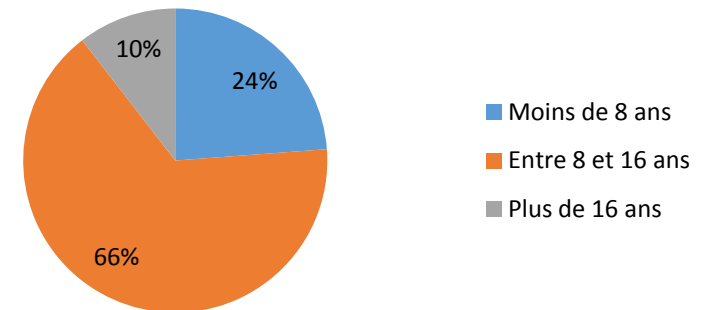
### Taille de la voiture des individus



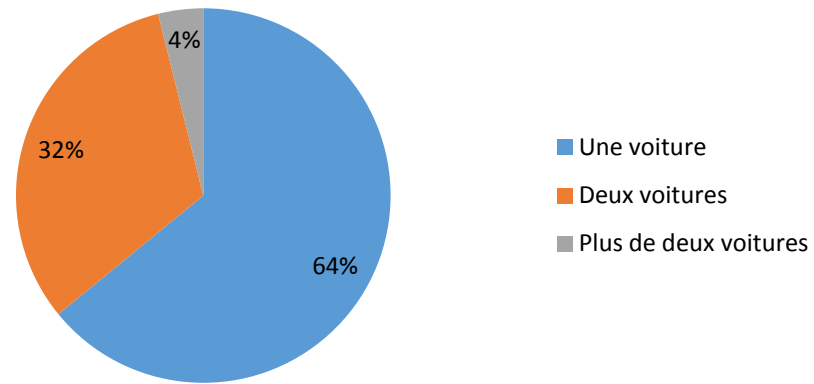
### Est-ce que vous avez habité en dehors du Grand parc ?



### Age de la voiture des enquêtés



### Nombre de voiture(s) du ménage



### Ce nombre va-t-il évoluer dans les prochains mois ou prochaines années ?

