

La présente fiche fait partie d'une série concernant les thèmes suivants :

- le transport à la demande,
- les chiffres du transport,
- qualité des transports,
- les pratiques tarifaires,
- etc.

Navettes Parc → Centre : nouvel outil au service de la mobilité durable dans les villes moyennes



Les villes de 20 000 à 100 000 habitants et leurs agglomérations, constituent le cadre de vie d'un quart de la population française. Elles sont tout autant concernées que les grandes villes par les enjeux de mobilité durable. Toutefois, les réponses doivent être adaptées aux enjeux et aux contextes particuliers de ces villes dites « moyennes ».

Le Certu et la Fédération des maires des villes moyennes (FMVM) ont lancé une enquête en 2007 afin d'étudier les navettes parc-centre, concept particulièrement adapté à ces tailles d'agglomération.

La « Navette Parc → Centre » : qu'est-ce que c'est ?

On entend par « **Navette Parc → Centre** » des systèmes de transports collectifs réguliers et fréquents (environ 10 mn) reliant un ou plusieurs parkings de périphérie, directement au centre-ville. Ces parkings sont généralement proches du centre-ville (de 1 à 3 km environ).

On distingue deux cas de figure :

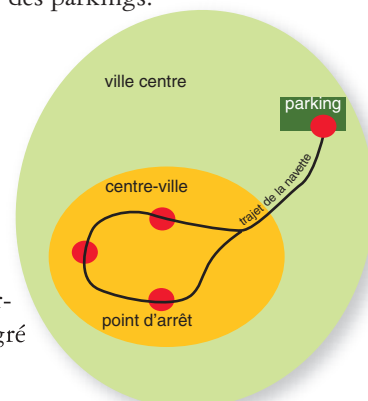
	Navette Parc → Centre	Navette « mixte » (Parc → Centre et proximité)
Usagers	Utilisateurs des parkings	Tous
Objectifs	Accès rapide au centre-ville	Accès au centre-ville et desserte fine notamment pour les personnes à mobilité réduite
Villes	Albi, Aurillac, Beauvais, Brive, Cahors et Épinal	Auxerre, Bourges, Épinal, Mâcon, Narbonne, Rodez et Salon-de-Provence

À partir d'une navette parc-centre, il est possible d'évoluer vers une navette « mixte » afin de rentabiliser le service. Le nombre d'arrêts en centre-ville devra toutefois être limité afin de conserver l'attractivité pour les utilisateurs des parkings.

Le concept de navette parc-centre est encore peu développé dans les villes moyennes, malgré les enjeux qu'il porte :

- décongestionner le centre-ville et améliorer son accessibilité ;
- résoudre les problèmes de stationnement ;
- redonner de l'espace aux modes doux ;
- réaménager les espaces publics et redynamiser le centre-ville.

Bourges fait figure de ville pionnière avec une navette parc-centre mise en service en 1999. Entre 2003 et 2007, une douzaine de villes moyennes ont intégré des navettes parc-centre à leur réseau de transports collectifs.



Source : Cete de Lyon

Pourquoi mettre en place une navette parc→centre ?

► Pour fluidifier le centre-ville

Un centre-ville contraint géographiquement, de petite taille, ou aux rues étroites, peut rendre la circulation automobile difficile. C'est le cas du centre-ville de Cahors, entouré par le Lot, dont l'accès n'est possible que par trois ponts. Sa desserte a été améliorée par la mise en place de deux circuits de navette parc-centre provenant de deux parkings situés de l'autre côté de la rivière.

L'augmentation de la population et les déplacements de plus en plus nombreux rendent parfois la circulation difficile dans les villes moyennes. Des phénomènes de congestion peuvent se produire, notamment aux heures de pointe ou lors de travaux sur la voirie. Le manque d'espace peut empêcher de développer le stationnement. Ainsi, Aurillac, Auxerre et Bourges ont mis en place une navette parc-centre pour résoudre des problèmes récurrents de congestion et faire l'économie d'aménagements pour la voiture en centre-ville. La navette de Salon-de-Provence a été mise en place pour pallier les problèmes de circulation inhérents aux travaux en centre-ville. L'expérience a été prolongée après les travaux.



Les 2 navettes de Cahors facilitent l'accès au centre-ville
(source: site Internet de la Mairie de Cahors)

► Pour limiter l'usage de la voiture et requalifier l'espace urbain

Le souhait de limiter l'usage de la voiture et de rendre la ville aux piétons et aux cyclistes peut motiver la mise en place du service de navette parc-centre. Celui-ci participe alors à l'attractivité du centre-ville. C'est le cas de Cahors qui anticipe un projet de requalification urbaine important.

La navette, par son côté pratique et sa convivialité induite par sa petite taille, peut aussi permettre aux automobilistes qui ne « connaissent » pas les transports collectifs de les essayer pour ensuite les adopter. Elle sert ainsi de vitrine aux transports collectifs.

Quel fonctionnement des navettes parc→centre ?

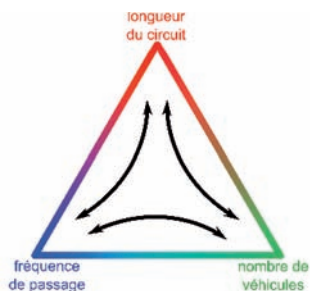
► Une interdépendance tracé – fréquence – nombre de véhicules

La définition du service (tracé, dessertes, horaires, fréquences) se fait le plus souvent en concertation entre l'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) ou la ville-centre, et l'exploitant du réseau. Il s'agit de trouver un compromis entre :

- le tracé lui-même lié à des stratégies politiques et commerciales et des contraintes du territoire ;
- la fréquence ;
- les coûts d'investissement et de fonctionnement liés au nombre de véhicules.

Le tracé « idéal » dépend de l'emplacement des parkings, des points d'intérêts dans la ville et des conditions de circulation (congestion, carrefours à feux, nombre d'arrêts...). Il doit être court (1 à 3 km entre le parking et le centre-ville), relativement rectiligne et limité en arrêts pour garantir une vitesse élevée.

En général, la fréquence est déterminée à partir du temps nécessaire au minibus pour effectuer un circuit complet. Une fréquence de 10 minutes en heure de pointe semble la limite pour offrir un service attractif à l'automobiliste.



Source : Cete de Lyon

Le circuit, les horaires de fonctionnement et les fréquences pourront évoluer. Quelques réseaux ont procédé à des modifications de circuit ou de fréquence après quelques mois d'exploitation, l'offre ne correspondant pas suffisamment à la demande des usagers et des commerces et services desservis. Des enquêtes de fréquentation et de satisfaction permettent de mieux appréhender l'usage réel et souhaité de la navette.

► Des circuits souvent optimisés par une boucle dans le centre-ville et une radiale pour rejoindre le parking

Différents types de service peuvent être mis en place. Le choix d'une forme « en lasso » est généralement retenu pour différentes raisons :

- besoin d'une liaison rapide et directe entre le parking et l'hyper-centre ;
- compromis entre finesse de la desserte et performance dans l'hyper-centre ;
- contraintes de circulation, en particulier les sens uniques dans les rues étroites.

À Brive, le tracé de la navette combine vitesse, finesse de desserte et contraintes urbaines (source : communauté d'agglomération de Brive)



► Quelques points d'arrêt pour conjuguer desserte et vitesse

Les navettes étudiées proposent différentes formes de prise en charge.

La majorité des trajets se font avec des points d'arrêt fixes ce qui favorise la lisibilité. Ils peuvent se limiter à quelques arrêts, de 2 à 4 (hors arrêts des parkings), comme par exemple à Aurillac, Cahors, Épinal et Fougères. Quelques réseaux optent pour des arrêts plus nombreux ce qui limite les vitesses et donc le potentiel d'attraction vis-à-vis des automobilistes. Les arrêts fixes peuvent être communs aux arrêts du réseau de transports collectifs classique (tous les arrêts de la navette ou seulement certains).

Les montées/descentes à la demande mises en place sur certaines navettes parc-centre sont à proscrire. En effet elles peuvent conduire à :

- une utilisation abusive de la navette à la place de la marche, d'autant plus que le service est souvent gratuit ;
- une forte baisse des vitesses commerciales et de la régularité liées aux nombreux arrêts imprévisibles ;
- des problèmes de sécurité avec des usagers/piétons qui peuvent surprendre les automobilistes ou les conducteurs de bus.



Un arrêt fixe et lisible à Épinal (source : site Internet de la Ville d'Épinal)

► Une information régulière sur la navette favorise son usage



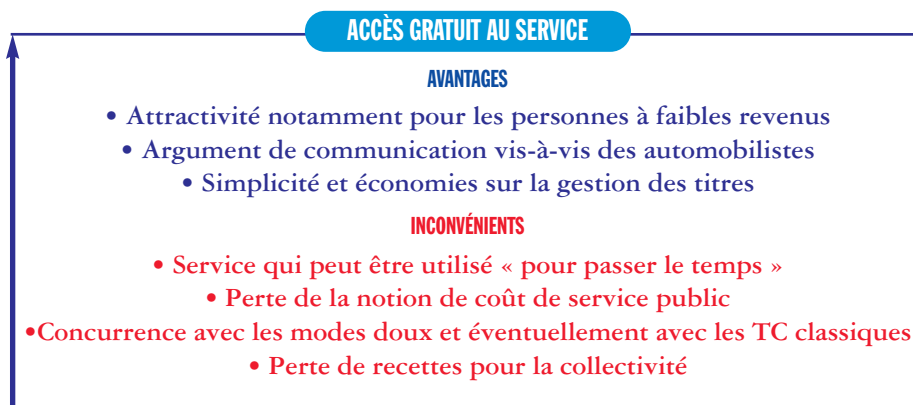
Une information simple et lisible à Épinal (source: Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération spinalienne)

L'information pourra se faire en relation étroite avec le réseau de transports collectifs classiques. Sur le plan du réseau, on pourra faire coexister le tracé de la navette avec les lignes classiques.

On pourra élargir la publicité aux automobilistes se rendant dans le centre-ville via des tracts ou des affichettes mis en place en liaison avec le stationnement.

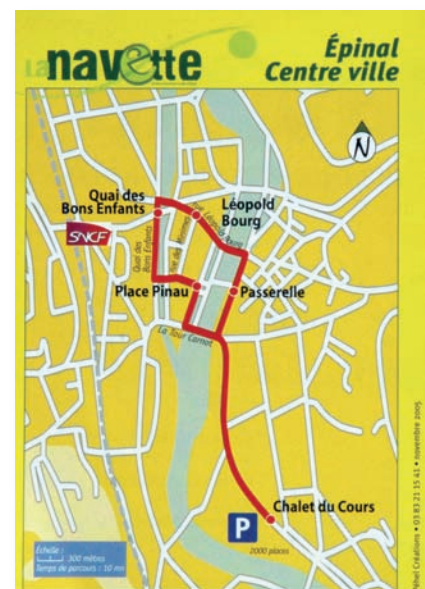
► Un accès au service généralement gratuit

Dans la très grande majorité des cas, l'accès à la navette est gratuit. Rarement, il est payant (0,20 euro à Rodez, contre 1 euro le titre unitaire en 2006).



Plusieurs formules de titre de transport ont été mises en place. L'absence de titre se rencontre le plus fréquemment. Elle oblige à solliciter les conducteurs pour compter les utilisateurs de la navette. À Aurillac, les tickets aller-retour sont remis aux utilisateurs sur présentation de leur ticket de stationnement (autant de tickets de navette que de personnes dans la voiture). Ce système ne donne donc accès à la navette qu'aux utilisateurs du parking. On peut également s'inspirer du fonctionnement existant à Annemasse

qui offre un bon compromis. L'accès à la navette se fait soit sur présentation d'un ticket remis lors du stationnement (l'accès à la navette est dans ce cas gratuit), soit en utilisant un ticket de TC classique ou un abonnement pour les non-utilisateurs du parking. Cette formule encourage les automobilistes à laisser leur voiture sur un parking en périphérie, l'objectif premier de la navette est alors atteint. Elle permet aussi à d'autres personnes d'utiliser le service et ainsi de rentabiliser les investissements.



► Des motifs à mieux connaître

Dans la plupart des cas étudiés, les systèmes mis en place visaient les déplacements domicile-travail, et plus occasionnellement, les loisirs. Cependant il est difficile de déterminer l'usage réel. En effet, très peu de réseaux ont réalisé des enquêtes de clientèle statistiquement fiables. Il apparaît toutefois utile de mener assez régulièrement des enquêtes qualitatives et quantitatives pour connaître les motifs de déplacement, les taux de remplissage de la navette et les taux d'usage du/des parking(s). L'offre sera ainsi davantage adaptée à la demande, le service amélioré, et les coûts optimisés.

Source : Cete de Lyon

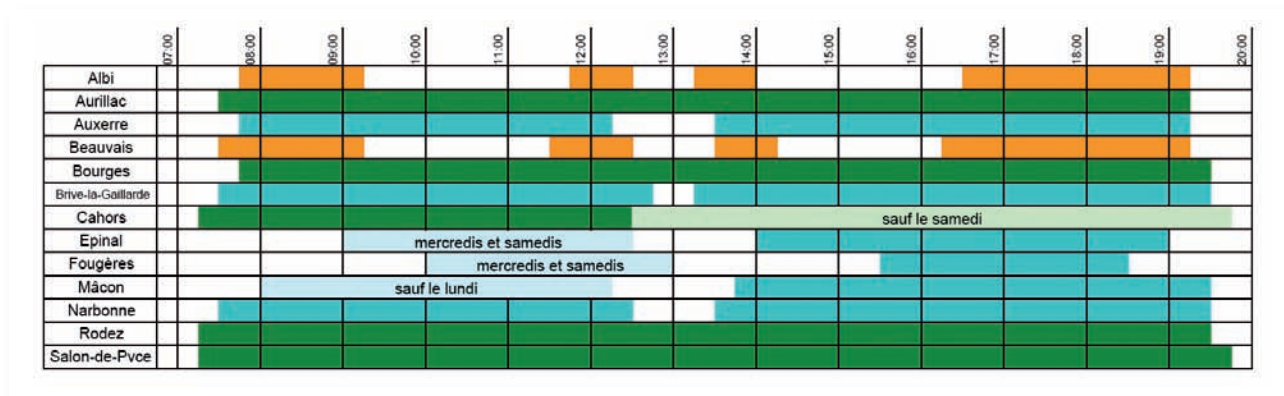


► Des plages horaires principalement adaptées aux achats et des fréquences régulières à 10 ou 15 minutes

La majorité des navettes parc-centre fonctionne du lundi au samedi.

Les amplitudes horaires quotidiennes peuvent se répartir selon trois catégories :

- **circulation de la navette toute la journée** ; ce fonctionnement correspond à plusieurs motifs de déplacements (domicile travail et achats essentiellement) ;
- **circulation avec une coupure méridienne d'une durée de 30 minutes à 1 h 30**. Cette coupure permet de diminuer les coûts de fonctionnement de la navette ;
- **circulation seulement en heures de pointe**, selon une plage horaire plus étendue les soirs (environ 3 heures) que les matins (environ 1 h 30), et plus réduite vers la pause méridienne (amplitude de moins d'une heure). Cette stratégie renvoie davantage à une offre pour les déplacements domicile-travail tout en permettant des déplacements supplémentaires après le travail (loisirs, achats).



Plages horaires de fonctionnement des navettes parc-centre (source : Cete de Lyon)

Pour les deux tiers des systèmes étudiés, les fréquences sont régulières tout au long de la journée. Quelques réseaux adoptent des fréquences « heure de pointe » et « heure creuse ».

Les fréquences les plus souvent pratiquées sont de 10 et 15 minutes. Les services de navette parc-centre qui présentent des fréquentations élevées proposent une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe.

► Un à trois minibus d'une vingtaine de places assurent le service

La majorité des réseaux utilisent un à trois minibus (ou microbus) de 18 à 22 places chacun. La petite taille des véhicules et leur design moderne donnent une image dynamique au service.



*Navette - Auxerre
(source: communauté de l'Auxerrois)*



Navette - Narbonne (source: communauté d'agglomération de la Narbonnaise)

► La localisation des parkings est liée aux opportunités... mais n'est pas toujours pertinente !

La localisation du parking par rapport au centre-ville conditionne l'usage de la navette. Une distance trop faible (inférieure à 1 kilomètre) risquerait d'engendrer une concurrence entre la navette et la marche. Un parking trop éloigné peut limiter les performances de la navette (temps de parcours) et donc son usage. En revanche, un parking situé entre 1 et 3 kilomètres semble représenter un bon compromis. Il favorise l'usage de la navette pour se rendre au centre-ville, le temps d'attente de la navette étant compensé par le temps que l'automobiliste ne perd plus à chercher une place de stationnement.

Dans les faits, les parkings utilisés dans le cadre du système de navette parc-centre correspondent rarement à des créations ex nihilo. Il s'agit le plus souvent de parkings existants. Parfois, des friches utilisées comme parking sauvage sont reconverties en « vrai parking ».

Les parkings sont souvent réaménagés pour l'occasion : reprise d'enrobé, signalisations, réalisation de quais, voire mise en place d'une barrière ou d'une borne distributrice de tickets.

Pour limiter les coûts d'investissement et offrir une multiplicité d'usages, le parking peut être utilisé par les usagers de la navette pendant la journée, et comme parking de stationnement lors de manifestations.

Le plus souvent, la Ville est propriétaire du parking et responsable de son entretien. Une expérience originale a été mise en place à Narbonne : une structure d'insertion dépendante de la Communauté d'agglomération assure la gestion et l'entretien des parkings desservis par la navette.

► Un ou deux parkings d'accès libre offrent plusieurs centaines de places bien utilisées si le parking est visible et facile d'accès

La majorité des réseaux utilise un seul parking, plus rarement deux, en liaison avec la navette. La capacité des parkings est par contre très variable et dépend en grande partie des opportunités. Le plus petit, à Albi, compte 50 places, et le plus grand, à Épinal, en offre 2 000. En général, le nombre de places par parking est d'environ 250 à 300 places.

Les réseaux étudiés ne procèdent pas ou que très rarement à des enquêtes sur l'usage des parkings. Il est donc difficile de connaître avec précision les taux d'occupation et leurs motifs.

Tous les parkings pour les navettes sont gratuits et libres d'accès excepté à Aurillac. À Narbonne, le parking gardienné qui existait avant la mise en place de la navette et qui a été utilisé pour celle-ci était payant. Il a été rendu gratuit quelque temps après la mise en place de la navette.

Un poteau d'arrêt voire un abribus installé à l'entrée du parking permet de donner de la visibilité au service, et peut donner des informations sur les caractéristiques de la navette (horaires ou au moins fréquences, circuit) dans un confort d'utilisation satisfaisant.

► Peu d'évolutions du stationnement sur voirie

Dans la très grande majorité des cas étudiés, la thématique « stationnement » n'a pas fait l'objet de concertation parallèlement à la mise en place de la navette par l'AOTU. Ainsi, la mise en place des navettes parc-centre n'est pas accompagnée de modifications importantes du stationnement en hyper-centre (suppression de places, réglementation).

Un jalonnement situé en amont du parking doit permettre aux usagers de le trouver facilement et de comprendre qu'il s'agit d'un parking « spécifique ». La signalisation horizontale (marquage au sol des places, sens de circulation dans le parking, cheminement piétonnier...) doit favoriser la lisibilité du système global navette + parking.



Le parking d'Aurillac et sa barrière d'accès, desservi par la navette (source : Cete de Lyon)

Pour une efficacité optimale et une amélioration des conditions de vie des habitants, ce service doit pourtant entrer en cohérence avec la politique de stationnement et plus généralement avec la politique globale de déplacements.

Quelle gestion des services de navettes parc→centre ?

La navette est exploitée par l'exploitant de TC classique, facilitant son intégration dans le réseau. La mise en place de la navette pouvant se faire au cours d'un contrat entre l'AO et l'exploitant, un avenant au contrat est signé lors de la mise en place du système. Celui-ci définit notamment les modalités de rémunération par rapport au coût de fonctionnement.

Le financement du fonctionnement de la navette est pris en charge par l'AOTU et/ou par la ville-centre. La rémunération de l'exploitant correspond à celle du contrat existant pour le réseau classique, souvent au forfait kilométrique.

Combien coûte un service de navettes parc→centre ?

La majorité des réseaux étudiés a acheté ses véhicules neufs, représentant un coût moyen d'investissement d'environ 100 000 euros TTC par minibus. Seul Épinal avait retenu un système de location afin d'observer le fonctionnement du système avant d'investir.

Sur l'ensemble des systèmes étudiés, on peut remarquer une certaine homogénéité dans les coûts de fonctionnement qui se montent en moyenne à 3,30 euros par kilomètre parcouru.

Quand le service est dimensionné de manière optimale et bien utilisé, le coût d'un voyage se situe entre 1 et 2 euros.



Navette Mâcon (source : Cete de Lyon)

Navette Aurillac (source : communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac)

Certu
 centre d'Études
 sur les réseaux
 les transports
 l'urbanisme
 et les constructions
 publiques
 9, rue Juliette
 Récamier
 69456 Lyon Cedex 06
 téléphone :
 04 72 74 58 00
 télécopie :
 04 72 74 59 00
 www.certu.fr

FMVM
 Fédération des Maires
 des Villes Moyennes
 5, rue Jean-Bart
 75006 Paris
 www.villesmoyennes.asso.fr

CNFPT
 Centre National
 de la Fonction
 Publique Territoriale
 3, rue Franc Lapeyre
 17044 La Rochelle Cedex
 www.cnfpt.fr

Vos contacts au Certu

Edmée Richard
 04 72 74 58 47
 Sébastien Rabuel
 04 72 74 58 35
 DD.certu@
 developpement-
 durable.gouv.fr

à la FMVM
 Armand Pinoteau
 01 45 44 99 61

Rédaction
 Chantal Poyet
 (Cete Lyon),
 Sébastien Rabuel (Certu),
 Jean Claude Servat
 (Cete Sud-Ouest).

Relecteurs
 Edmée Richard (Certu),
 Pierre-Henri Emangard
 (CNFPT),
 ATTF Rhône-Alpes.

© 2009 Certu
 La reproduction totale
 du document
 est libre de droits.

mise en page
 CETE Lyon

LES 7 CLEFS DE RÉUSSITE D'UNE NAVETTE PARC → CENTRE



Source : Le Grand Chalon

- 1 Un ou plusieurs parkings bien situés (environ 1 à 3 km de l'hyper-centre)
- 2 Une fréquence élevée en heure de pointe (10 minutes)
- 3 Une vitesse élevée en limitant le nombre d'arrêts dans le centre
- 4 Des aménagements de qualité (cheminements piétons, places de stationnement, arrêts...)
- 5 Une bonne lisibilité (jalonnement, information...)
- 6 Une bonne publicité avant et pendant la mise en service
- 7 Une mesure intégrée dans une politique globale de stationnement (suppression de place en centre-ville, réglementation...) et de déplacement



Navette - Bourges (source : Compagnie des Transports de Bourges)



Créabus

Pour en savoir plus :

Disponibles sur le site web du Certu (www.certu.fr) dans la rubrique « transports urbains et périurbains » :

- Les monographies des navettes d'Aurillac, Cahors, Épinal, Narbonne et Rodez - réalisée par le Cete de Lyon et le Cete du Sud-Ouest
- Les chiffres de l'enquête sur les navettes - réalisée par le Cete de Lyon, le Cete du Sud-Ouest, le Certu et la FMVM (données 2006)
- Une présentation du concept de navette parc-centre - réalisée par le Certu aux journées AGIR 2008 à Albi

Ouvrage « les déplacements en villes moyennes : quelle place pour les transports publics ? » Certu, CNFPT, FMVM