

COMITÉ DE PILOTAGE 2

Romans-sur-Isère / Mars 2017

Schéma de stationnement et de mobilités

Scénarios de stationnement

ROM
ANS SUR
ISÈRE



Sommaire

Contexte

Etat des lieux – Quelques rappels

Objectifs, contraintes, marges de manœuvre

Perspectives d'évolution du stationnement

- Définition du scénario de base

- Déclinaison à court terme

- Déclinaison à moyen terme

- Déclinaisons à long terme

Synthèse

Annexes



Contexte



Elaborer un schéma de stationnement et de mobilités pour...



■ ... accompagner la **dynamisation du centre-ville** ;

■ ... offrir un **cadre de vie agréable** à ses habitants et ses visiteurs ;

■ ... se préparer à l'**évolution de la réglementation**

(loi MAPTAM, application en 2018).



Des objectifs multiples à concilier

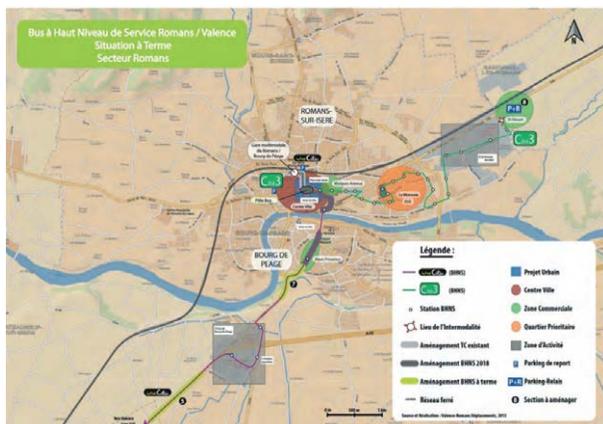
- Rééquilibrer le partage de l'espace public
- Constituer une offre de **stationnement de proximité pour les résidents**



Rue Guillaume - Romans

- Proposer une offre de **stationnement adaptée et attractive pour les visiteurs quotidiens et occasionnels** du centre-ville ;

Des réflexions à une échelle élargie

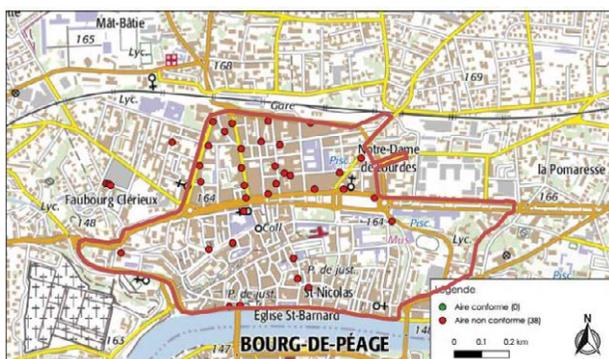


- Des réflexions déjà engagées sur l'aire urbaine (via le PDU) :
 - valorisation des transports collectifs ;
 - **schéma directeur du stationnement** ;
 - **schéma directeur des aires de livraison** ;
 - schéma directeur cyclable ;
 - etc.



- ... contenant des outils de développement mobilisables :
 - subventions de VRD pour la mise en place de stationnement vélos dans le respect du schéma directeur cyclable (2015) ;
 - entretiens avec le GART en prévision de la loi MAPTAM ;
 - soutien à des actions de communication ;
 - etc.

- Bourg-de-Péage associé au processus de réflexion



Concertation, sensibilisation, communication

Des rencontres régulières pour informer, écouter, recueillir les attentes, débattre...

ROMANS SUR ISÈRE PROJETS GAR'IS

Concertation - Conseils de quartier Étude sur le stationnement du centre-ville de Romans.

Pour accompagner le développement de l'attractivité et du dynamisme de son centre-ville, la ville de Romans a engagé une réflexion sur sa politique de stationnement. Ce processus rentre dans le cadre du projet Gar'Is qui prévoit le développement et le réaménagement du centre-ville.

La nouvelle organisation du stationnement doit favoriser le dynamisme du cœur de ville et offrir un cadre de vie agréable à ses habitants et ses visiteurs. Le schéma général de stationnement et de mobilités cherche ainsi à répondre à plusieurs objectifs locaux :

- Constituer une offre de stationnement de proximité pour les résidents ;
- Proposer une offre de stationnement adaptée et attractive pour les visiteurs quotidiens et occasionnels du centre-ville (emplois, usagers des équipements, clients des commerces, etc.) ;
- Rééquilibrer le partage de l'espace public entre le stationnement très consommateur d'espace et les modes doux (piétons et cycles).

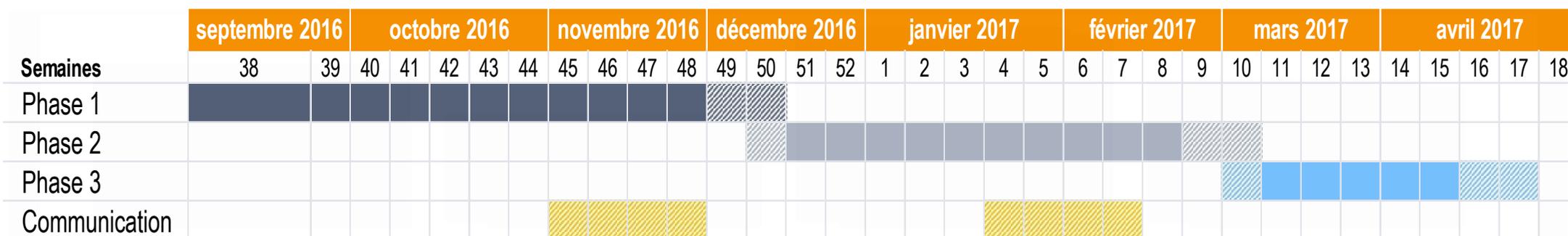
La Ville de Romans vous invite à échanger sur vos besoins en tant que membre de conseil de quartier et usager du stationnement lors d'un atelier de concertation le lundi 7 novembre 2016 à 18h30 (Salon Paul-Deval, Hôtel de ville de Romans).

Rens : 04 75 05 51 51

- Atelier 1 - conseils de quartier & acteurs commerçants (en novembre 2016)
- Ateliers 2 (en février 2017)
- Un questionnaire à disposition des citoyens. Près de 250 retours qui complètent la connaissance des usages

Le planning de l'étude

■ **Délais de réalisation de l'étude** : ~6 mois (courant avril 2017)



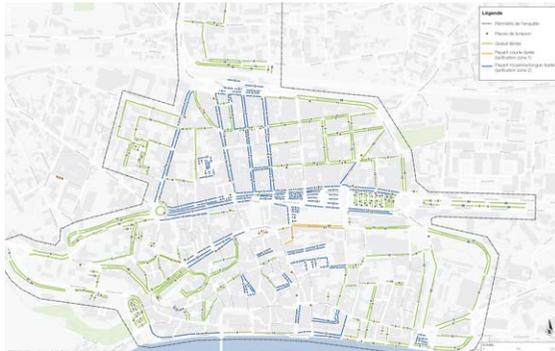
➔ **Préparation à l'impératif de la loi MAPTAM – Échéance fin 2017**

- **Phase 1** : Objectiver les pratiques actuelles par un diagnostic tous modes ;
- **Phase 2** : Définir une organisation multimodale en lien avec les besoins du centre-ville élargi ;
- **Phase 3** : Préconiser une politique opérationnelle de stationnement et accompagner sa mise en place.

Etat des lieux – Quelques rappels



Les éléments saillants du diagnostic



- **Plus de 700 places toujours disponibles en journée sur le centre-ville élargi** (près de 20% de l'offre publique)
- **Une occupation fluctuante**, révélateur du caractère attractif de Romans.
- **Des disparités locales dans l'occupation du stationnement** – une pression plus forte sur les quartiers au tissu contraint
- **Des typologies d'usages fortement dépendantes du tissu urbain.**
- **Des typologies d'usages fortement dépendantes de la réglementation** (disparités spatiales, comportements d'adaptation déjà existants : report spatial, « Parking + Marche »...)
- **Une gestion à optimiser** (contrôle, rentabilité...), dans le cadre **d'un zonage et d'une réglementation à adapter**



Enjeux

- **Le partage de l'espace public :**
 - des marges de manœuvre à mobiliser pour d'autres usages
 - le lien avec les projets urbains

- **La répartition spatiale de la demande :**
 - protection des résidents du centre-ville (priorité centre-historique) ;
 - accueil des clients et des usagers visiteurs : au plus près des commerces et des équipements, sur une zone « efficace »
 - accueil des longues durées sur des espaces reportés où les enjeux d'espaces publics / commerciaux / résidentiel sont mineurs.

- **Lisibilité du zonage**

- **Les évolutions réglementaires à intégrer pour janvier 2018 (loi MAPTAM)**

- **Accompagner l'évolution de la ville et de ses projets**

Objectifs, contraintes, marges de manœuvre



Démarche

- **Pour chaque quartier, chaque secteur....**
 - ... éclairés par le diagnostic...
 - ... tenant compte des réflexions et des projets connexes (contraintes)

- **Quels espaces publics ? Quels usagers accueillir / privilégier / dissuader ? (objectifs)**
- **Quels outils « forts » ? (marges de manœuvre)**
 - une capacité adaptée
 - une réglementation respectée

Contraintes & Marges de manœuvre

Contraintes (éléments de base)

Marges de manœuvre (éléments variables)

Espaces publics & projets urbains

- **Réduire la capacité de stationnement sur voirie** au service des espaces publics et projets urbains (Marques Avenue, 1083, Triboulet, Champ de Mars, etc.)

- **Capacité résiduelle** sur voirie ?
- **Parkings en ouvrage** potentiels ?
- **Espace foncier « Gare » mobilisable à court/moyen termes ?**

Gestion

- **réglementation cohérente / lisible.**
- **réglementation payante.**
- **protection du stationnement résident.**
- **zone courte durée restreinte et efficace** pour accueillir les clients des commerces et les usagers des équipements
- **Suppression de la pause méridienne**

- **Quelle répartition spatiale des usagers?** (qui favoriser? à quels endroits?)
- **Tarifification sociale ?**

Evolutions réglementaires

- **Se conformer à la loi MAPTAM d'ici 2018** – des impacts à prévoir sur la gestion du stationnement, le contrôle, l'amplitude horaire du stationnement payant.

- **réorganisation du service stationnement** (gestion régie, délégation, etc.) ?

Perspectives d'évolution du stationnement



Perspectives d'évolution du stationnement

Définition du scénario de base



Zonage du stationnement

Zone courte durée

- zone restreinte et efficace en cœur de ville ;
- usagers de courte durée privilégiés.

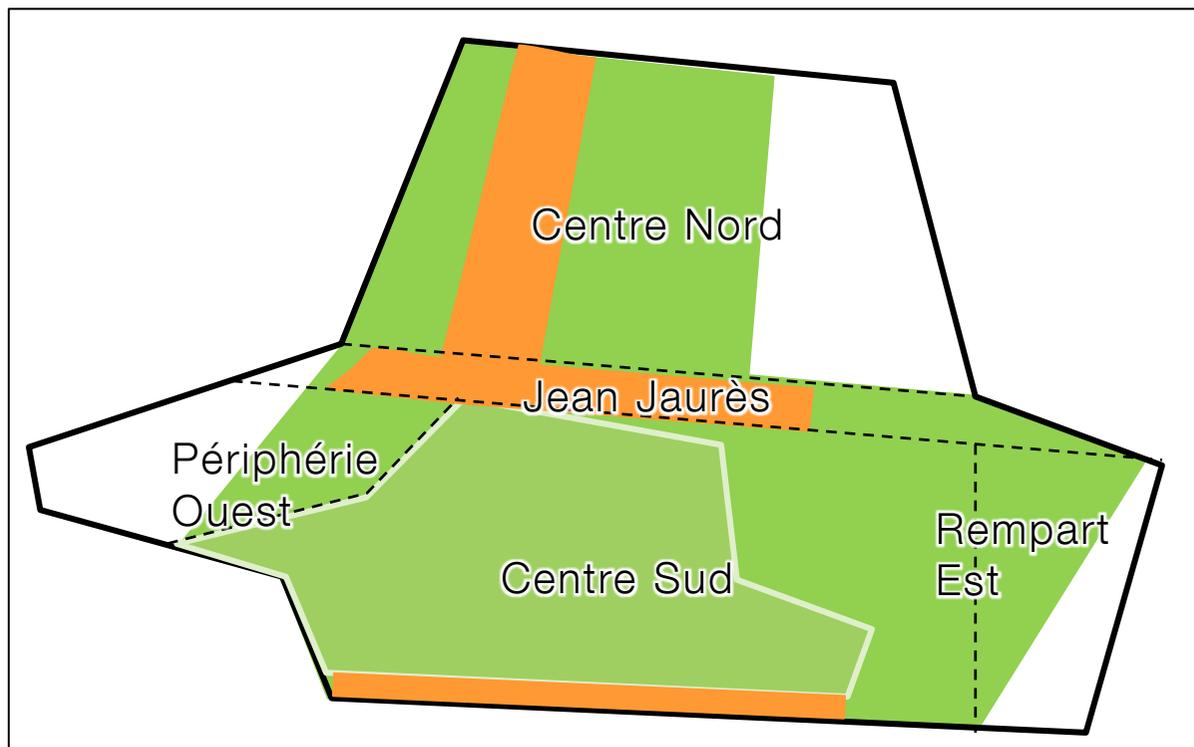
Zone longue durée + résidents

- protection contre les effets de bords ;
- accueil des résidents (macaron) et des pendulaires.

des dispositifs tarifaires pour faciliter & protéger le stationnement des résidents dans les secteurs les plus sensibles?

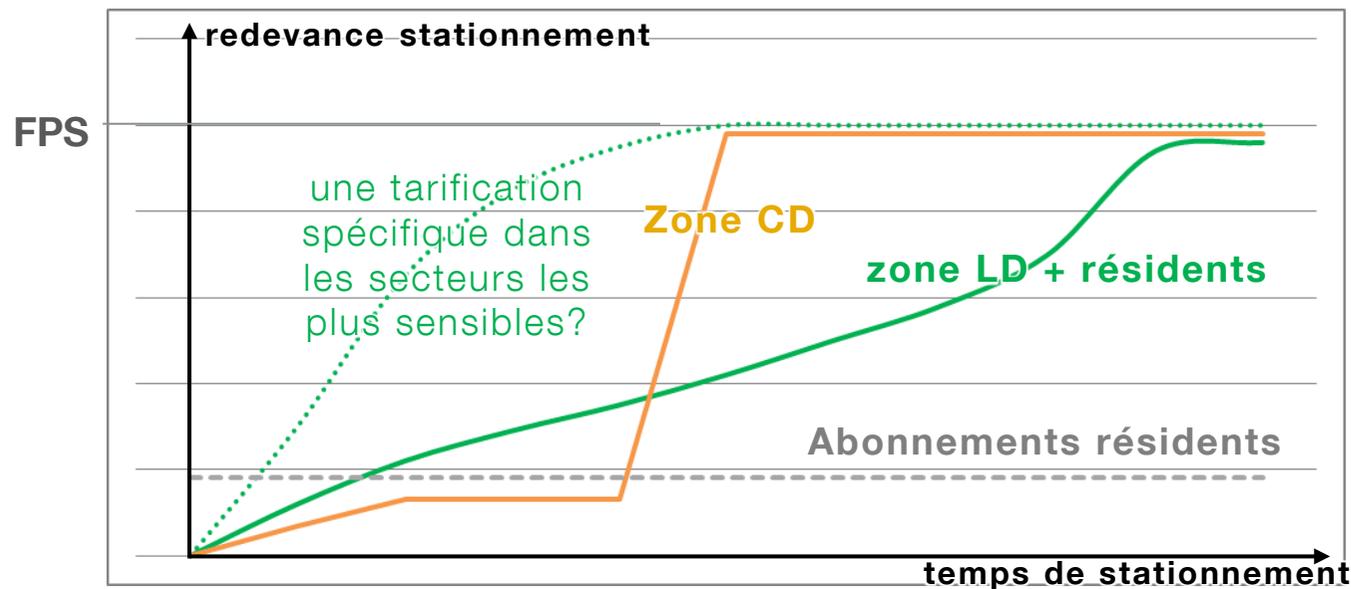
Zone de stationnement non réglementée

- aux franges du centre-ville / « extra-boulevards » ;
- parkings de reports?



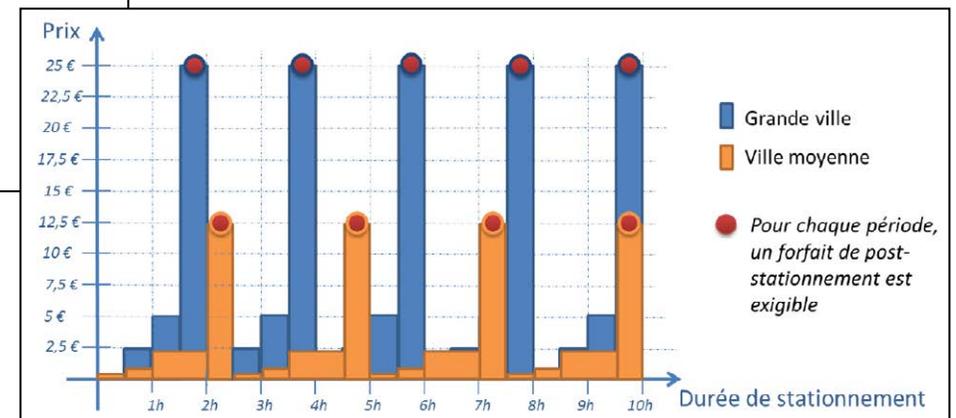
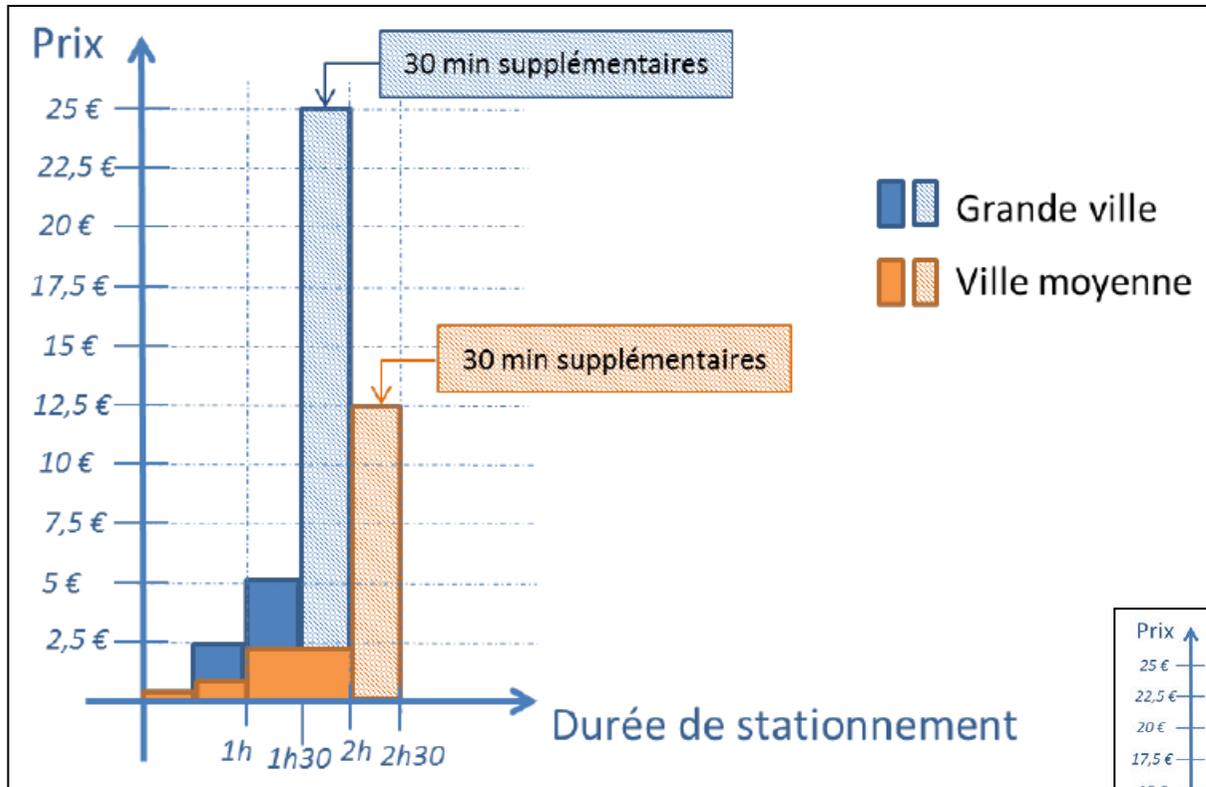
Tarification

- **Quelle tarification pour quels usagers?** accueillir l'ensemble de la demande tout en préservant les secteurs les sensibles
- **Fin 2017, les impératifs de la loi MAPTAM** comment intégrer le FPS, la pause méridienne, les 30 minutes gratuites,...
- **Quel « affichage »** pour les usagers et les acteurs du centre-ville ? Sur les montants de la redevance ? Sur le FPS ?



Tarification - Evolutions en lien avec la loi MAPTAM

Source : « La réforme de décentralisation du stationnement payant de surface », Club des Agglos et Métropoles AdCF (2017)



Abonnements

Quels usagers favoriser? Où?

- **les pendulaires ?** L'abonnement non-résident à requestionner?
- **les résidents, en particulier dans le centre-historique (élément fixe).** La possibilité d'une tarification sociale pour les résidents les plus défavorisés?

Dispositifs spécifiques

- **Pass'pro?** un dispositif peu avantageux, peu flexible et de fait, peu utilisé.

Abonnements & dispositifs spécifiques	Prix	Nombre de demande en 2016
Résidents*	22,5 €	1'630 (+6% depuis 2015)
Non-résidents*	44 €	2'015 (+13% depuis 2015)
Personnel de santé*	demi-journée au prix de la 1^{ère} heure (1 €)	/
Pass'pro <i>(autorisation d'occupation du domaine public pour travaux)</i>	4,5 € / place / jour (prix horodateur) <i>(demande à formuler 15 jours à l'avance)</i>	1 <i>(1 également en 2015)</i>

*(zone 2 uniquement)

Perspectives d'évolution du stationnement

Déclinaison à court terme



La demande à satisfaire

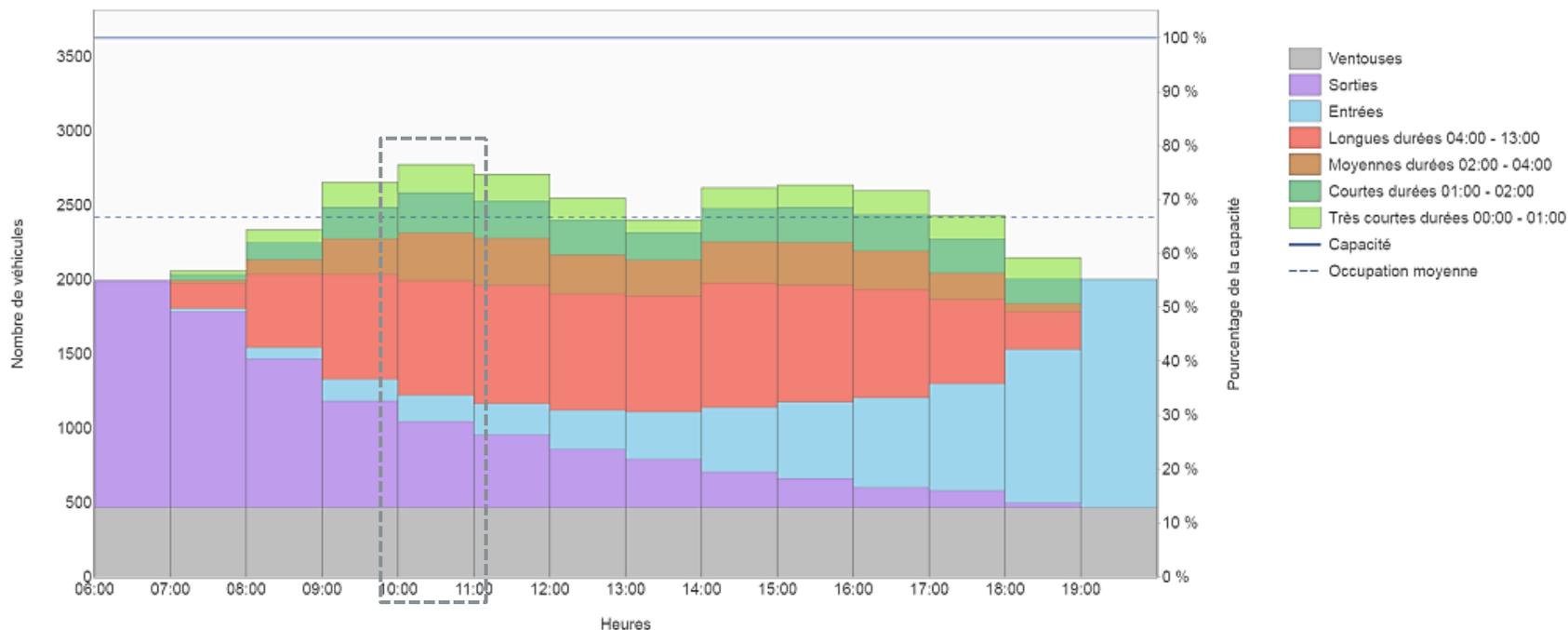
Les usagers du centre-ville sur la journée

<i>Courtes durées</i>	3640 usagers
<i>Moyennes & longues durées</i>	1910 usagers
<i>Résidents</i>	2000 usagers

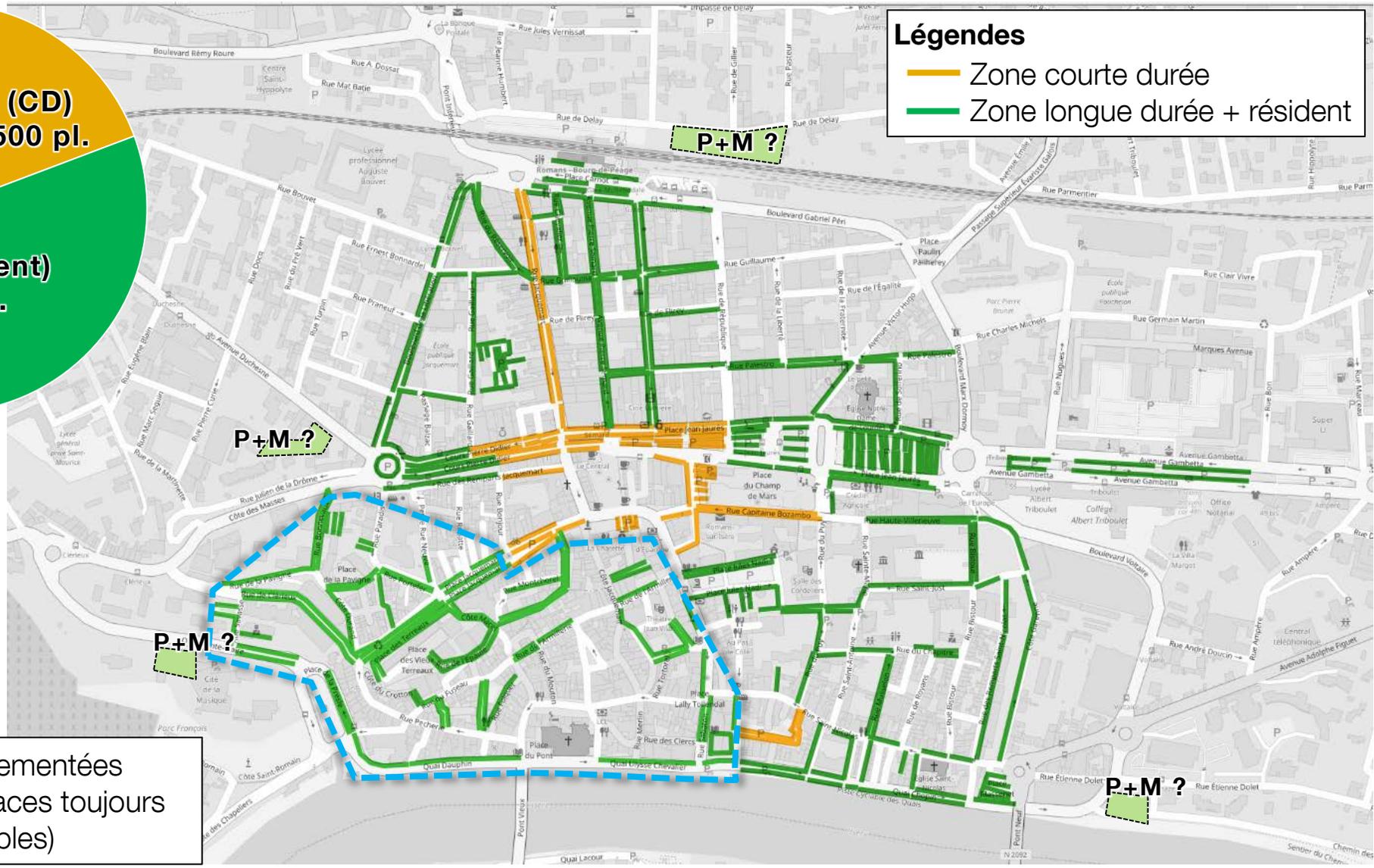
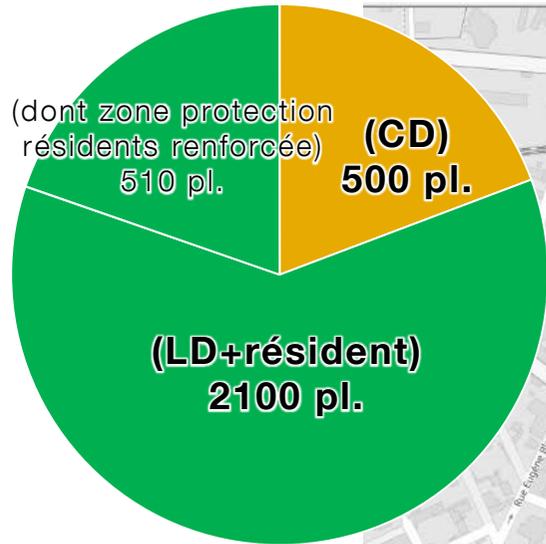
Zoom à 10h – Occupation maximale

<i>Courtes durées</i>	460 usagers
<i>Moyennes & longues durées</i>	1100 usagers
<i>Résidents</i>	1210 usagers

Leur structure



Réflexion à très court / court terme



2600 pl. réglementées
(plus de 600 places toujours disponibles)

Analyse multicritère (1 / 2)

Critères		Etat actuel	Scénario à court terme
Offre & Gestion	<u>Offre</u>	1'300 à 1'400 pl. réglementées	2'600 pl. réglementées
	<u>Contrôle</u>	(3 ETP de contrôle) 450 pl./ETP	(3 ETP de contrôle?) 860 pl./ETP (ou, 650pl./ETP avec enclos)
	<u>Investissement</u>	57 horodateurs (soit 23 pl./horodateur)	+57 horodateurs à déployer (ou, + 29 avec enclos) & jalonnement, marquage, etc. + Autre dispositif de paiement de la redevance ?
	<u>Recettes</u>	0,96€ / place / jour	à approfondir (une surabondance de places non réglementées et des effectifs de contrôle insuffisants?)
Adéquation offre/demande	<u>Satisfaction de la demande</u>	surabondance sauf dans le centre-historique	surabondance mais une protection renforcée des résidents + une zone courte durée efficace
	<u>Reports induits</u>	/	des effet de bords , report sur le secteur non réglementé (pendulaires et résidents)
	<u>Acceptabilité sociale</u>	surabondance de places mais des difficultés dans le centre-historique	~

Analyse multicritère (2/2)

Critères		Etat actuel	Scénario à court terme
Projets urbains	<u>Accompagnement des projets</u>	/	pas de projets urbains à court terme
	<u>Dépendance aux projets</u>	/	ce scénario n'est pas viable à moyen terme sans suppression d'offre par les projets
Evolutivité des scénarios	<u>Progressivité</u>	/	Impératif loi MAPTAM fin 2017
	<u>Evolutivité</u>	++	++
Faisabilité technique		/	+
Faisabilité opérationnelle		régie	régie (délégation peu attractive pour un privé)

Perspectives d'évolution du stationnement

Déclinaison à moyen terme



La demande à satisfaire

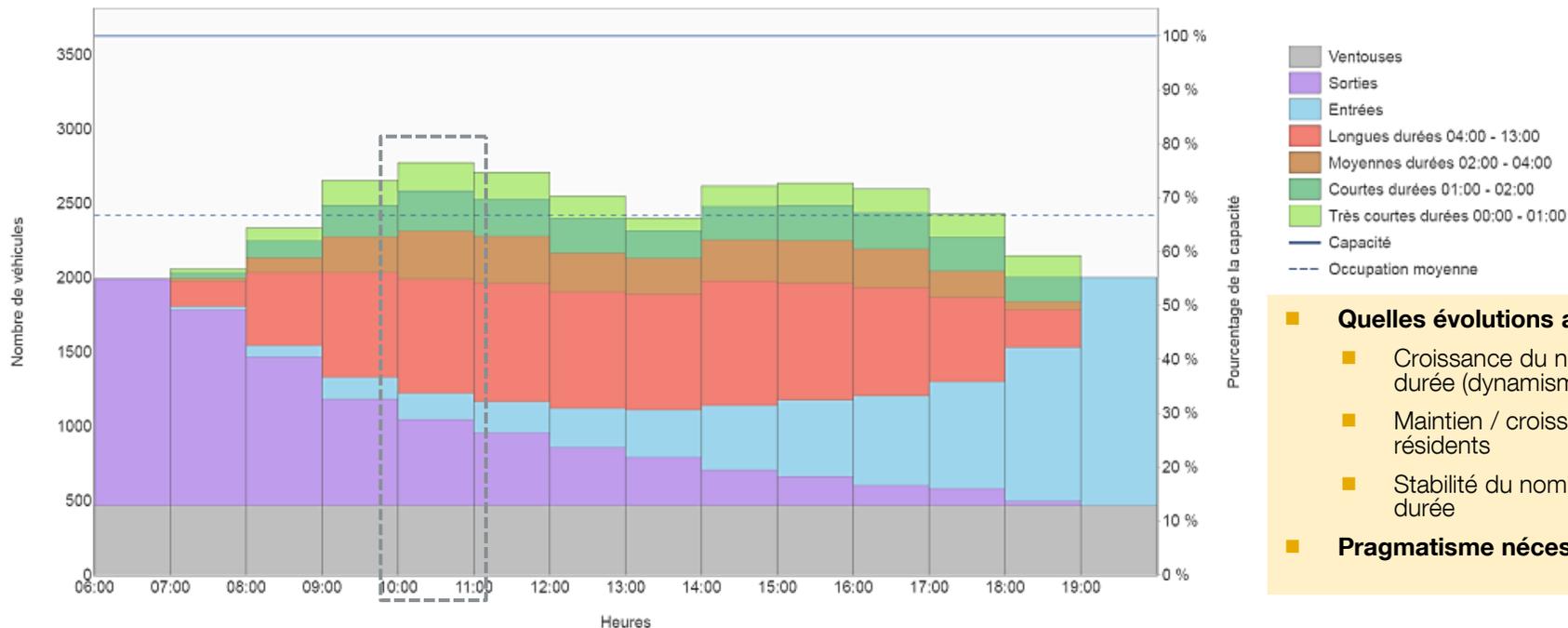
Les usagers du centre-ville sur la journée

Courtes durées	3640 usagers
Moyennes & longues durées	1910 usagers
Résidents	2000 usagers

Zoom à 10h – Occupation maximale

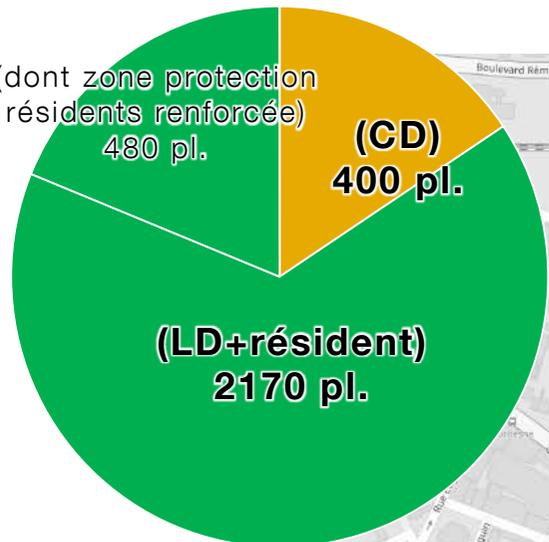
Courtes durées	460 usagers
Moyennes & longues durées	1100 usagers
Résidents	1210 usagers

Leur structure



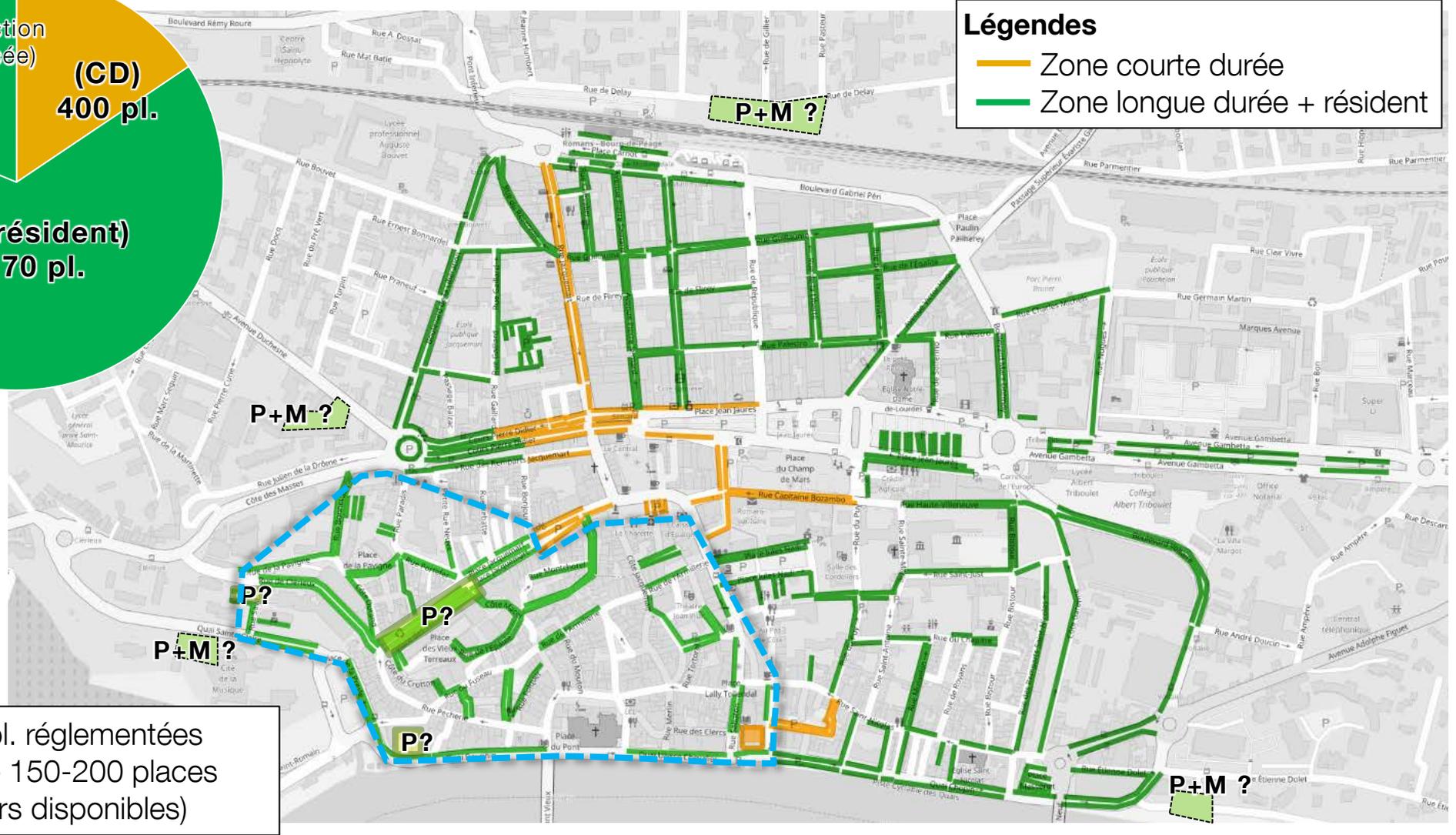
- **Quelles évolutions attendre / viser ?**
 - Croissance du nombre d'usagers de courte durée (dynamisme des commerces)
 - Maintien / croissance du nombre d'usagers résidents
 - Stabilité du nombre d'usagers de longue durée
- **Pragmatisme nécessaire**

Réflexion à moyen terme



Légendes

- Zone courte durée
- Zone longue durée + résident



2600 pl. réglementées
(près de 150-200 places
toujours disponibles)

Analyse multicritère (1/2)

Critères		Etat actuel	Scénario à court terme	Scénario à moyen terme
Offre & Gestion	<u>Offre</u>	1'300 à 1'400 pl. réglementées	2'600 pl. réglementées	2'600 pl. réglementées
	<u>Contrôle</u>	(3 ETP de contrôle) 450 pl./ETP	-	(3 ETP de contrôle?) 860 pl./ETP (ou, 700pl./ETP avec enclos)
	<u>Investissement</u>	57 horodateurs (soit 23 pl./horodateur)	- ~ (avec enclos)	+57 horodateurs à (re)déployer (ou, +34 avec enclos) & jalonnement, marquage, etc. + Autre dispositif de paiement de la redevance ?
	<u>Recettes</u>	0,96€ / place / jour	-	+ à approfondir (mais dépendant du contrôle)
Adéquation offre/demande	<u>Satisfaction de la demande</u>	surabondance sauf dans le centre-historique	~	Demande satisfaite et spatialisée + une protection renforcée des résidents et des courte durée
	<u>Reports induits</u>	/	~	des effet de bords , report sur le secteur non réglementés (pendulaires et résidents)
	<u>Acceptabilité sociale</u>	surabondance de places mais des difficultés dans le centre-historique	~	~

Analyse multicritère (2/2)

Critères		Etat actuel	Scénario à court terme	Scénario à moyen terme
Projets urbains	<u>Accompagnement des projets</u>	/	/	++
	<u>Dépendance aux projets</u>	/	~	Dépendance aux projets (suppression d'offre)
Evolutivité des scénarios	<u>Progressivité</u>	/	~	++
	<u>Evolutivité</u>	++	++	++
Faisabilité technique		/	+	+
Faisabilité opérationnelle		régie	régie (délégation peu attractive pour un privé)	régie ou délégation (mais peu attractive pour un privé)

Perspectives d'évolution du stationnement

Déclinaisons à long terme

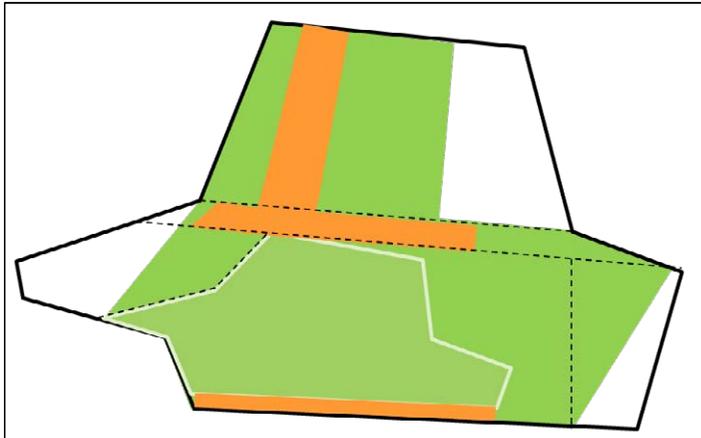


Déclinaison des scénarios à long terme

Scénario de base à moyen terme

évolution à long terme

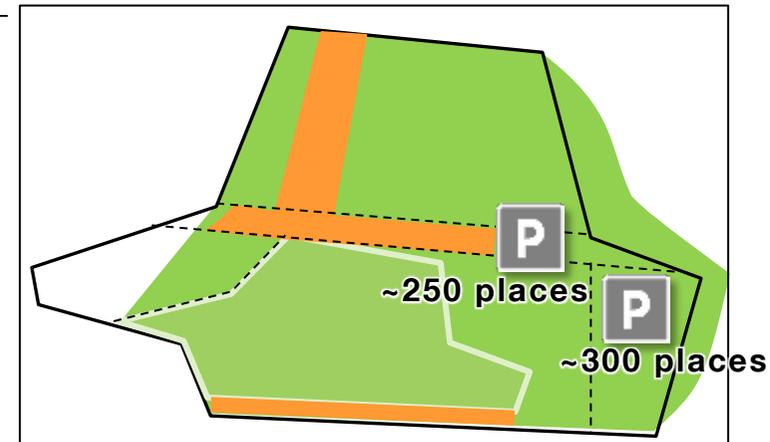
sans parking en ouvrage = scénario de base à moyen terme



avec un parking en ouvrage



avec deux parkings en ouvrage



Le long terme avec parking(s) en ouvrage

- **Quels usagers reporter dans les ouvrages? quid de leur rentabilité?**
- **Comment les reporter? – via une mise sous pression du stationnement sur voirie (suppression de places) et le contrôle**
 - *un parking : près de 300 places à supprimer sur la voirie pour remplir 80% du parking Jean Jaurès*
 - *deux parkings : près 450 places à supprimer pour remplir 80% des parkings Jean Jaurès et Triboulet*
- **Donc des marges de manœuvre sur la voirie – quelle réutilisation de l'espace libéré?**
- **Et la faisabilité opérationnelle de l'ouvrage? – une délégation pour la construction et la gestion du stationnement en ouvrage et voirie (qui nécessite également des suppressions de places sur voirie).**

Analyse multicritère (1 / 2)

Critères		Etat actuel	Scénario sans parkings	Scénarios avec parking(s)
Offre & Gestion	<u>Offre</u>	1'300 à 1'400 pl. réglementées	2'600 pl. réglementées	2'300 à 2'200 pl. réglementées
	<u>Contrôle</u>	(3 ETP de contrôle) 450 pl./ETP	-	géré par le délégataire, quelle réaffectation des ASVP?
	<u>Investissement</u>	57 horodateurs (soit 23 pl./horodateur)	- ~ (avec enclos)	+47 horodateurs à (re)déployer (ou, +27 avec enclos) & jalonnement, marquage, etc. + Autre dispositif de paiement de la redevance ?
	<u>Recettes</u>	0,96€ / place / jour	+	à approfondir
Adéquation offre/demande	<u>Satisfaction de la demande</u>	surabondance sauf dans le centre-historique	+	Mise sous pression de la voirie compensée par le(s) parking(s) en ouvrage
	<u>Reports induits</u>	/	~	Reports dans le parking et effets de bords sur les secteurs non réglementés (pendulaires et résidents)
	<u>Acceptabilité sociale</u>	surabondance de places mais des difficultés dans le centre-historique	~	~

Analyse multicritère (2/2)

Critères		Etat actuel	Scénario sans parkings	Scénarios avec parking(s)
Projets urbains	<u>Accompagnement des projets</u>	/	++	++ (peut être adossé à d'autres projets)
	<u>Dépendance aux projets</u>	/	Dépendance aux projets (suppression d'offre)	Forte dépendance aux projets (suppression d'offre supérieure à celles prévues dans les projets)
Evolutivité des scénarios	<u>Progressivité</u>	/	++	--
	<u>Evolutivité</u>	++	++	-- (pas de retour en arrière)
Faisabilité technique		/	+	à confirmer (faisabilité de l'ouvrage)
Faisabilité opérationnelle		régie	régie ou délégation (mais peu attractive pour un privé)	Délégation (un montage opérationnel plus complexe)

Synthèse



Analyse multicritère

Critères		Etat actuel	Court terme	Moyen terme ou Long terme sans parkings	Long terme avec parking(s)
Offre & Gestion	<u>Offre</u>	1'300 à 1'400 pl. réglementées	2'600 pl. réglementées	2'600 pl. réglementées	2'300 à 2'200 pl. réglementées
	<u>Contrôle</u>	~	-	-	/
	<u>Investissement</u>	+	- ~ (avec enclos)	- ~ (avec enclos)	- ~ (avec enclos)
	<u>Recettes</u>	-	-	+	à approfondir
Adéquation offre/demande	<u>Satisfaction de la demande</u>	-	~	+	~
	<u>Reports induits</u>	/	~	~	~
	<u>Acceptabilité sociale</u>	~	~	~	~

Analyse multicritère

Critères		Etat actuel	Court terme	Moyen terme ou Long terme sans parkings	Scénarios avec parking(s)
Projets urbains	<u>Accompagnement des projets</u>	/	/	++	++
	<u>Dépendance aux projets</u>	/	~	~	-
Evolutivité des scénarios	<u>Progressivité</u>	/	~	++	--
	<u>Evolutivité</u>	++	++	++	--
Faisabilité technique		/	+	+	à confirmer (faisabilité de l'ouvrage)
Faisabilité opérationnelle		régie	régie (délégation peu attractive pour un privé)	régie ou délégation (mais peu attractive pour un privé)	Délégation (un montage opérationnel plus complexe)

Synthèse

■ **A très court terme, une transition vers la loi MAPTAM**

- des marges de manœuvre limitées, une mise en œuvre progressive (déploiement de matériel) sur les années 2017-2019 ;
- un seul scénario à court terme... n'est pas viable à moyen terme (projets urbains nécessaires !)
- Il n'est pas possible / souhaitable de « tout changer »...

■ **A moyen terme, un accompagnement des projets urbains**

- stabilisation / renforcement de la politique de stationnement à l'horizon 2/4 ans, dans le respect des principes initiaux et avec beaucoup de pragmatisme (« observatoire ») ;
- le scénario moyen terme est viable à long terme, progressif, évolutif.

■ **Le choix d'un parking en ouvrage à long terme pourra se baser sur les retours d'expériences à court-moyen terme**

- Des études et des réflexions à engager dès aujourd'hui
- Intervention de partenaire(s) privé(s)
- pas de « retour en arrière » avec un parking en ouvrage
- un gain potentiel significatif sur la qualité des espaces publics

Suites de la mission

■ Sur la base des principes présentés au Copil 2 :

- Phasage des extensions de zonage
- Définition des principes tarifaires et de leurs évolutions envisageables (y compris FPS)
- Dispositifs spécifiques (abonnements, pause méridienne ...) : opportunité/faisabilité et évaluation économique

- Système de redevance (horodateur, dématérialisation...)
- Organisation de la collectivité (ETP pour contrôle, gestion de RAPO, etc...) à court terme
- Principes d'évolutions envisageables pour les modalités de gestion du stationnement

- Etude d'opportunité approfondie sur la création d'un parking en ouvrage principal (intégration dans l'analyse économique du scénario)
- Etude d'opportunité sur la création de parkings secondaires

- Assistance à la conception du plan de communication

Annexes



Gestion et tarification

Temps de stationnement	ZONE 1	ZONE 2
Première ½ heure	GRATUITE	
Au delà de la première ½ heure → (Valable 1 fois par jour)		
15 mn	0,30 €	0,30 €
40 mn	0,70 €	0,60 €
1h00	1,20 €	1,00 €
1h30	2,00 €	1,70 €
2h00	/	2,20 €
3h00	/	4,50 €
Heure supplémentaire	/	2,30 €
Gratuit entre 12h et 14h		

Abonnements :

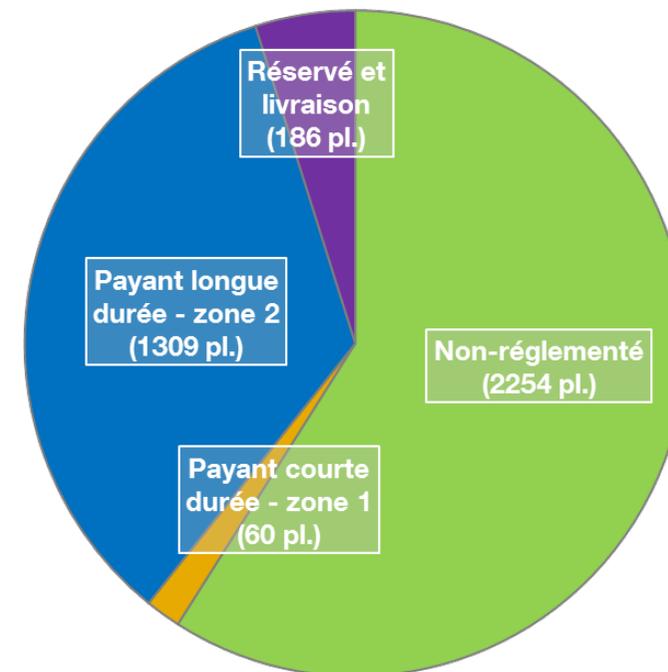
(zone 2 uniquement)

- Résidents (22,50€) : stationnement à durée illimité
(justificatifs : taxe d'habitation, certification d'immatriculation et justificatif de domicile de moins de 3 mois)
- Non-résidents (44€) : stationnement à durée illimité
(aucun justificatif?)

Personnels de santé :

(zone 2 uniquement)

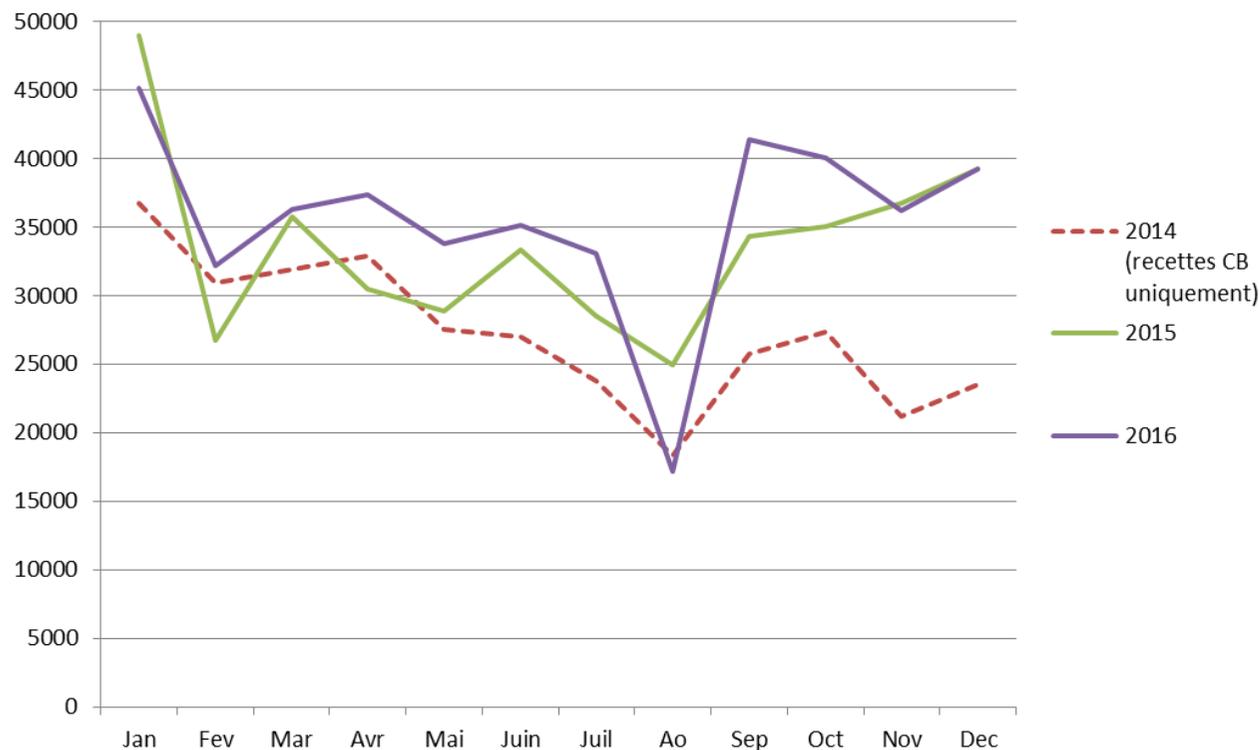
Stationnement à la demi-journée au prix de la 1ère heure



Gestion :

- 3 ETP en 2016
- 61 horodateurs soit près de 23 places / horodateurs

Recettes horodateurs et évolution

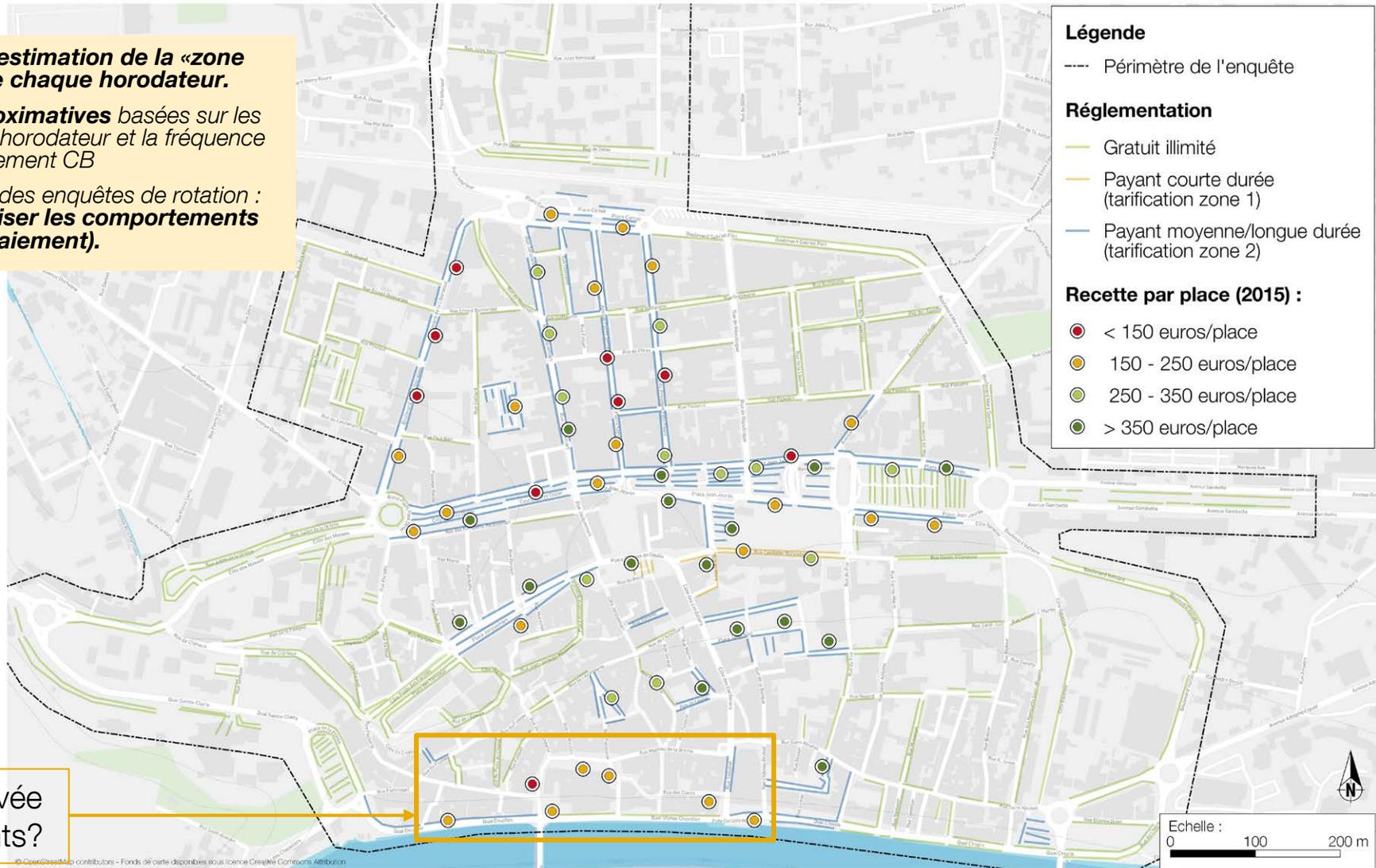


- **Des ratios de recettes assez faibles**
 - Offre surabondante (places vides, report spatial préféré au paiement...)
 - Faible respect (contrôle peu incitatif ?)
 - Des tarifs inadaptés ?
 - ...
- **Des progrès sensibles constatés** suite à l'amélioration de la gestion du contrôle
 - Efficacité limitée du fait des capacités importantes disponibles (report spatial privilégié par les usagers)

	Effectifs ASVP	Verbalisations	Moyenne recettes horodateur / mois	Moyenne recettes place / jour
2014 (recettes CB uniquement)	4 ETP jusqu'au mois de mars puis 2,8 ETP	6323	27'300 €	0,73 €
2015	2,8 ETP	14332	33'600 €	0,90 €
2016	3ETP	18538	35'600 €	0,96 €

Exemple d'analyse des données issues des horodateurs

- Basées sur une **estimation de la «zone d'influence» de chaque horodateur.**
- **Recettes approximatives** basées sur les recettes CB par horodateur et la fréquence du mode de paiement CB
- En complément des enquêtes de rotation : permet de **localiser les comportements des usagers (paiement).**



présence élevée d'abonnements?

L'occupation du stationnement en centre-ville

5h



10h



15h



Taux d'occupation : 50%

Réserves de capacité : 1'800 places

des pressions s'exprimant localement sur les secteurs au tissu contraint (notamment, le centre-historique)

Taux d'occupation : 80%

Réserves de capacité : 700 places

montée en pression des secteurs non-réglementés

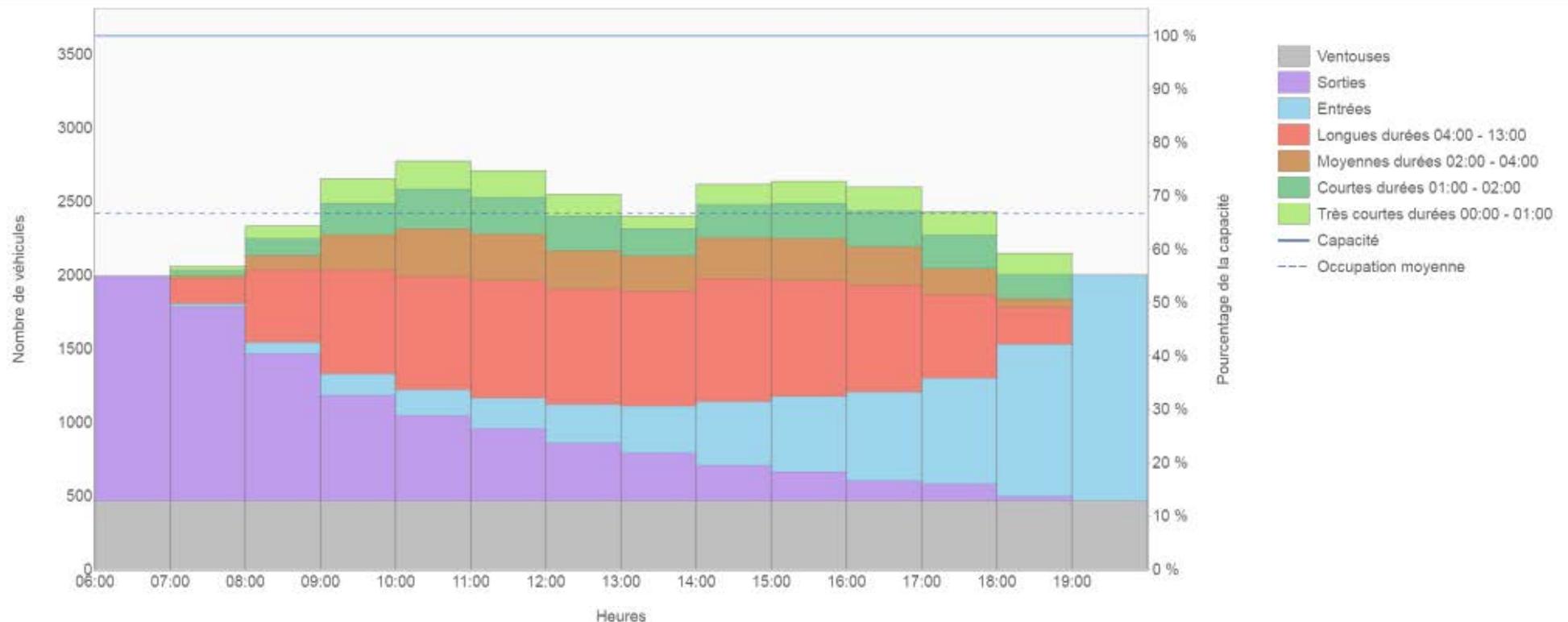
Taux d'occupation : 75%

Réserves de capacité : 800 places

pression stable

■ **Occupation moyenne sur la durée de l'enquête (6h-21h) : 65 à 70%**

Les usages du stationnement en centre-ville (1/2)



5h

1'990 résidents dont :
20-25% de ventouses

10h

2780 usagers dont :
460 TCD+CD
330 MD
770 LD
1210 résidents

15h

2640 usagers dont :
390 TCD+CD
290 MD
790 LD
1160 résidents

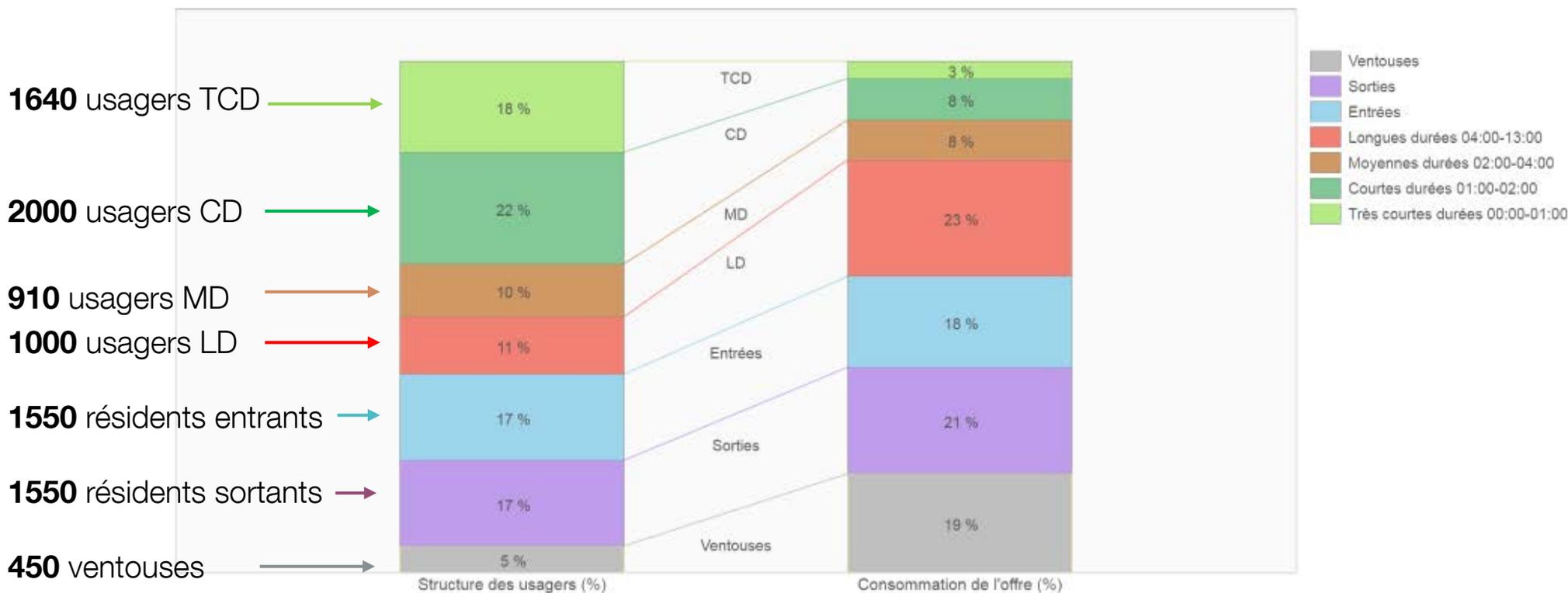
■ **3620 places** dont ~60% non réglementées

Les usages du stationnement en centre-ville (2/2)

- Taux de rotation (dont ventouses) : par rapport à la capacité globale **~3 usagers / place**
par rapport l'occupation moyenne **~4,5 usagers / place occupée**

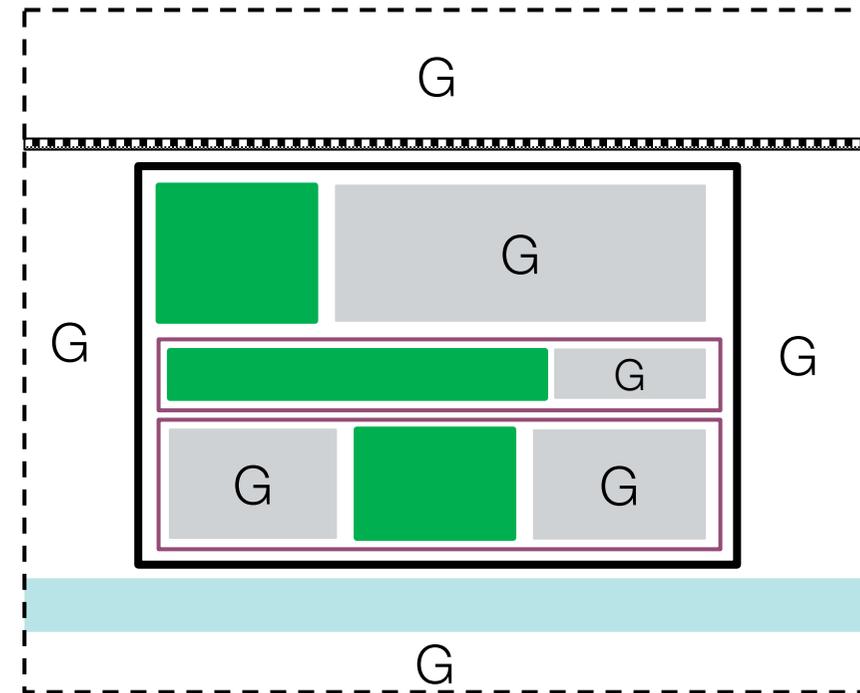
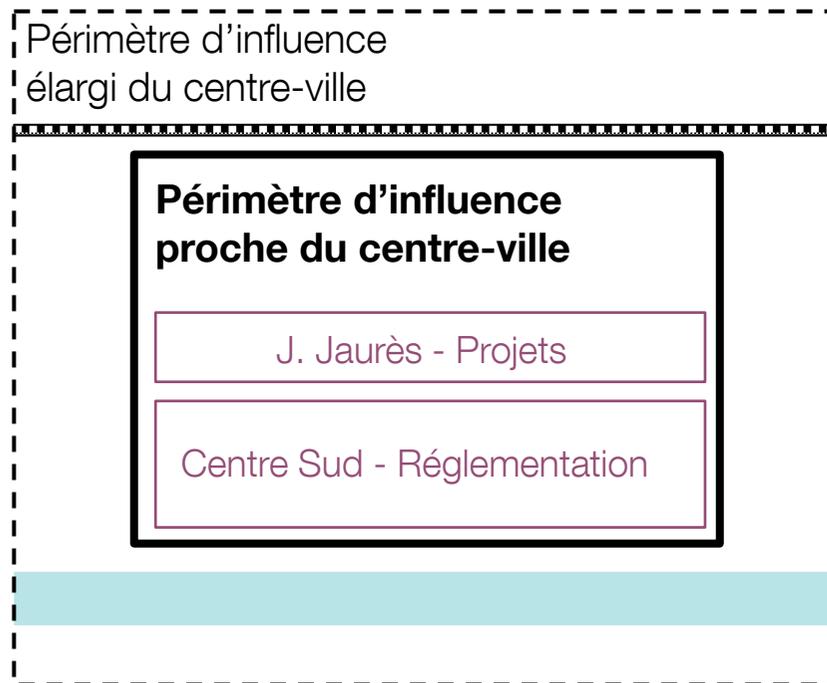
- Durée moyenne de stationnement **~2h**

- Total des usagers sur la durée de l'enquête **~9'100 usagers**



Mécanismes de reports – Moyen terme (1 / 7)

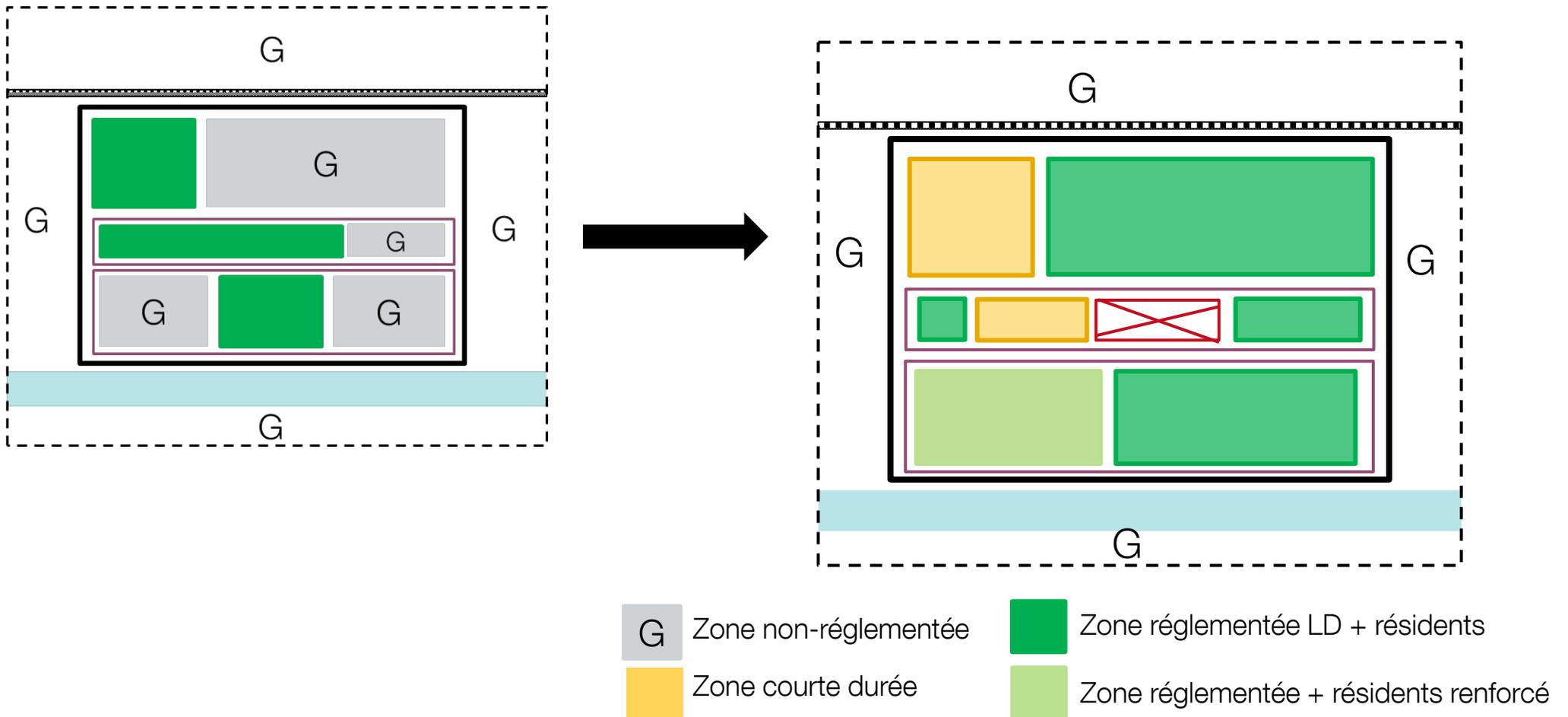
Situation actuelle



- Zone réglementée LD
- Zone non-réglementée

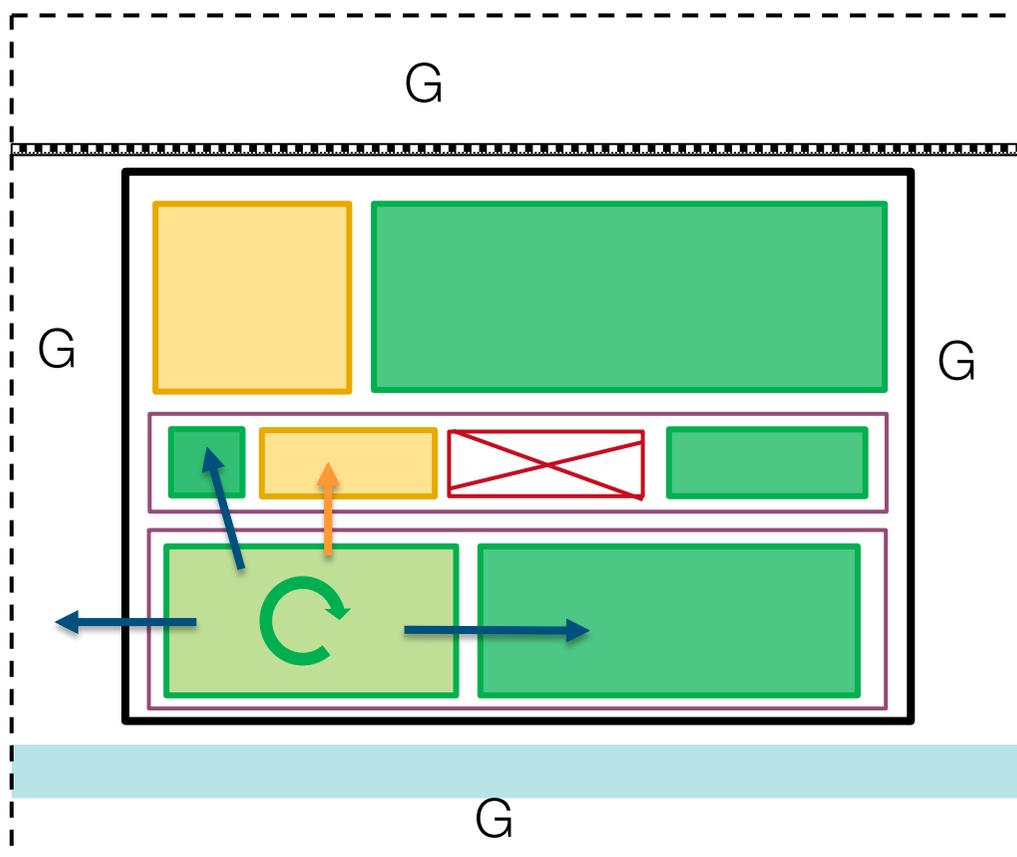
Mécanismes de reports – Moyen terme (2/7)

Zonage projeté à long terme



Mécanismes de reports – Moyen terme (3/7)

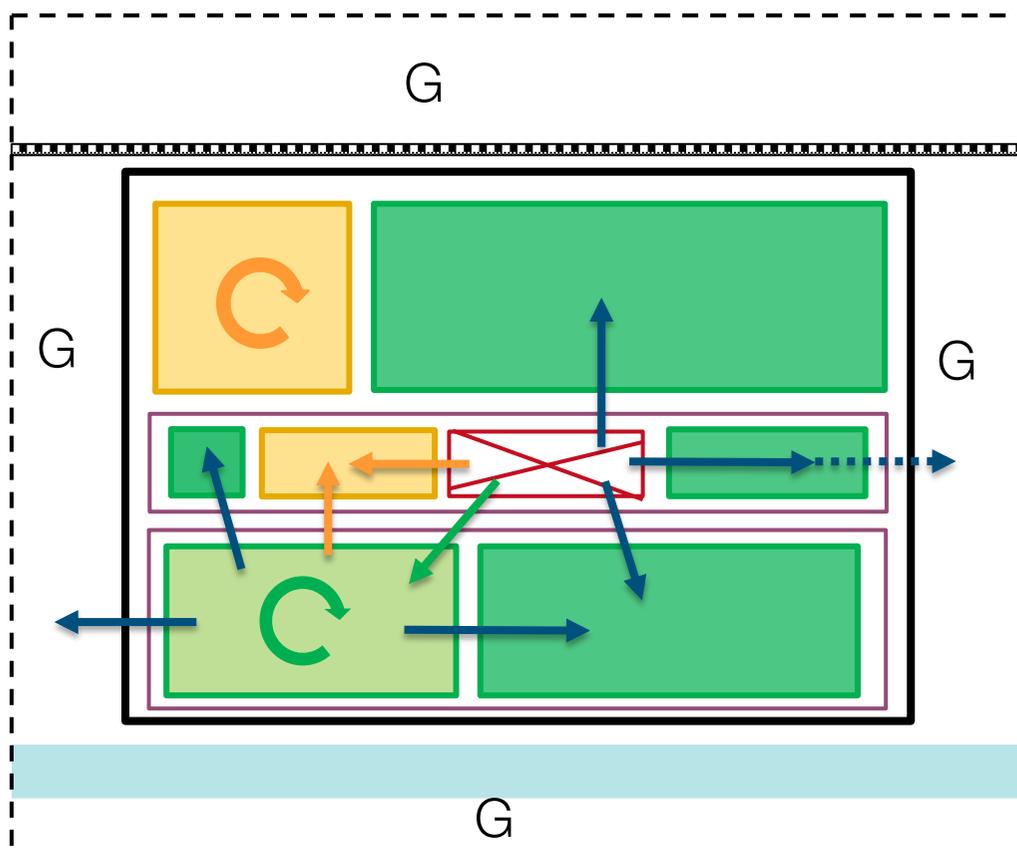
Principaux reports



- Les usagers de courte durée sont maintenus au cœur du centre-ville ;
- les usagers du stationnement gratuit (longue durée essentiellement) sont reportés sur les secteurs centre-sud et nord (hors historique).

Mécanismes de reports – Moyen terme (4/7)

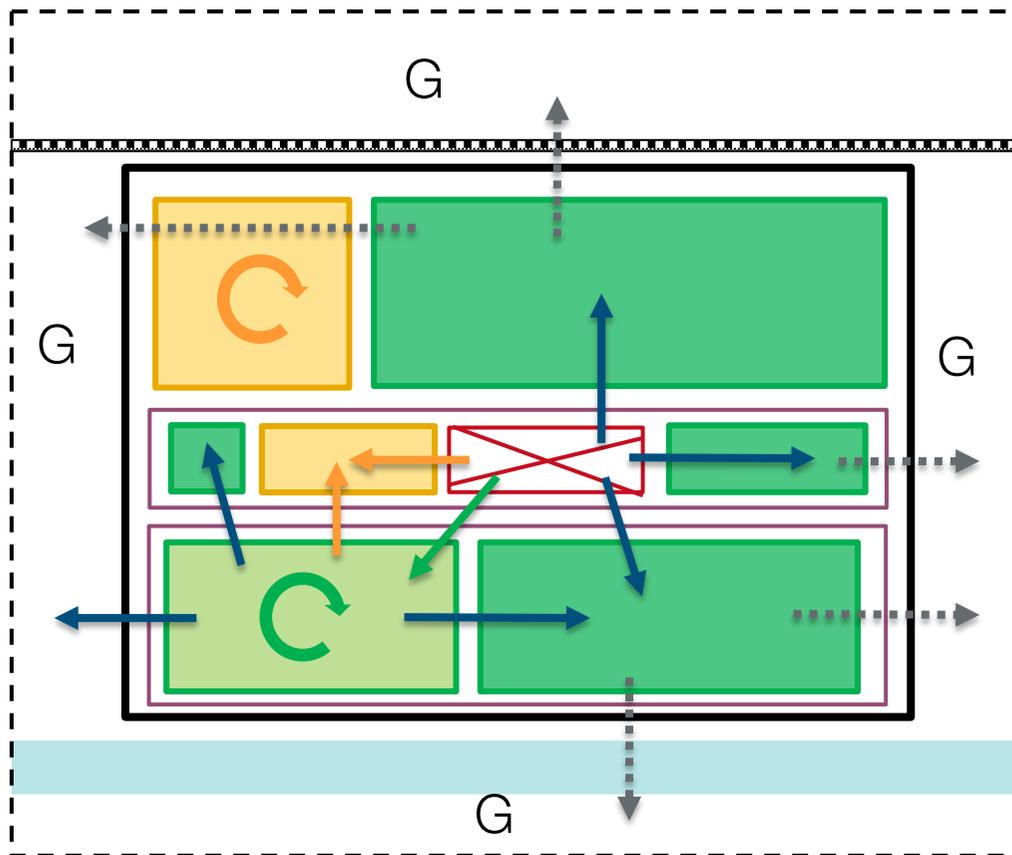
Principaux reports



- Les usagers de courte durée sont maintenus au cœur du centre-ville ;
- les usagers du stationnement gratuit (longue durée essentiellement) sont reportés sur les secteurs centre-sud et nord (hors historique).

Mécanismes de reports – Moyen terme (5/7)

Principaux reports



- Les usagers du stationnement gratuit du centre-nord et sud (dont résidents) sont reportés vers la frange plus lointaine du centre-ville.

Mécanismes de reports – Moyen terme (6/7)

Zone résidents – quelques estimations...

■ Actuellement, à 10h :

- ~250 usagers résidents ;
- ~70 usagers de courte durée ;
- ~130 usagers de moyenne et longue durée.

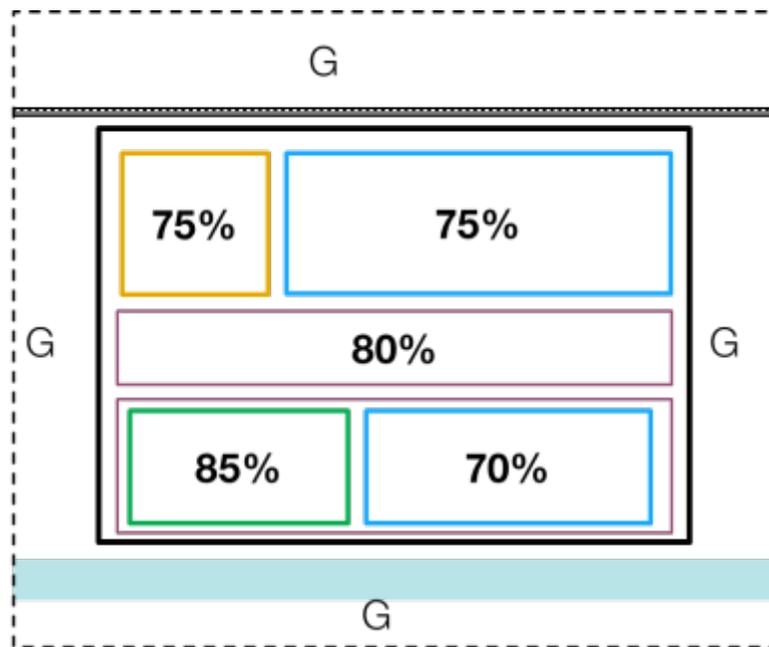
■ A long terme, à 10h :

- accueil des résidents (et potentiellement des CD) ;
- report d'une partie des usagers MD+LD, selon le niveau de volontarisme – par exemple, de l'ordre de 80% de reports (~100 véhicules)

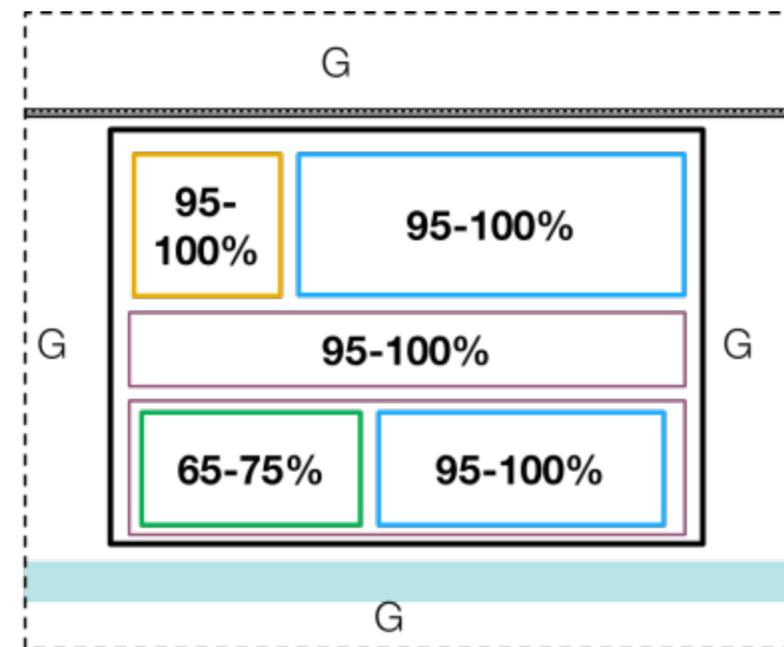
→ **Secteur résident occupé à 65-75% à long terme** (~280 à 350 véhicules) et pouvant potentiellement accueillir davantage de résidents.

Mécanismes de reports – Moyen terme (7/7)

Taux d'occupation à 10h



- Actuellement, des réserves de capacités significatives (~700 places), mais un centre-historique sous pression.



- En situation projetée, des réserves de capacités moindres (~150 à 200 places) et un relâchement de la pression en centre-historique.

Merci pour votre attention.



Sébastien Simonnet

sébastien.simonnet@transitec.net

Maeva Chew

maeva.chew@transitec.net

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
172, Avenue Franklin Roosevelt · F-69500 BRON
T +33 (0)4 72 37 94 10 · F +33 (0)4 72 37 88 59
lyon@transitec.net · www.transitec.net

