



La voiture dans l'espace public...

Quelle place lui donner?

Situation mulhousienne et expériences extérieures



Sommaire

INTRODUCTION	3
GENERALITES	4
Fonction du stationnement	4
Place dans l'espace urbain	5
DIAGNOSTIC	6
Offre de stationnement	6
Fréquentation	7
Localisation des parkings en ouvrage	8
Emprise urbaine	9
QUESTIONNEMENTS	14
PROPOSITIONS	15
ANNEXES	18
Retour d'expériences	18

Crédit photo et illustration : AURM sauf mention contraire

L'essentiel à retenir

Les constats

Trois principaux types d'usagers sont identifiés : le résident, le pendulaire et le visiteur ou chaland. Ces usages conditionnent l'accès au stationnement et sa durée. Le stationnement optimisé permet de mobiliser une place par plusieurs usagers.

Un nombre de places non négligeable au centre de Mulhouse

- L'offre de stationnement est d'environ **5 000 places** à proximité immédiate de la zone piétonne. Elle est supérieure sur voirie que dans les parkings en ouvrage.
- D'autres **parkings en ouvrage ou parcs aériens sont à moins de 10 min à pied du centre marchand**. Les parkings relais et celui de la Fonderie s'ajoutent au dispositif du centre-ville mulhousien.

Un fonctionnement qui montre ses limites

- La **fréquentation des parkings en ouvrage est en augmentation** en 2013, à l'inverse du stationnement en voirie.
- Certains secteurs en zone orange (2h maximum) sont très fréquentés. La **rotation du stationnement ne se fait pas de façon optimale**. Le non respect des règles est la première cause, notamment le dépassement de la durée autorisée de stationnement.
- D'autres dysfonctionnements sont repérés comme du stationnement sur trottoir ou dans les rues piétonnes, surtout en soirée.

Des aménagements allant vers plus de qualité urbaine au centre ville de Mulhouse

- Le stationnement sur voirie et en parc aérien est très consommateur de foncier, en défaveur de lieux d'agrément ou d'espaces plus larges pour les mobilités actives.
- La qualité urbaine des espaces récemment aménagés améliore le cadre de vie des résidents tout autant qu'elle crée de l'intérêt pour les visiteurs.

Les pistes de réflexion

A chaque usage ou usager correspond un objectif à atteindre qui se déclinent en propositions :

- pour le résident : les actions à mener favorisent l'utilisation des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien,

Exemple de proposition : Créer un abonnement annuel «toutes mobilités» pour les résidents mulhousiens

- pour le pendulaire : l'intermodalité est favorisée par l'utilisation des transports en commun et des services de co-voiturage et autopartage.

Exemple de proposition : Favoriser le stationnement en ouvrage par une offre d'abonnement combinée aux autres modes de déplacements

- pour le visiteur : l'accès au centre marchand est facilité et des services lui sont proposés pour «fidéliser» le visiteur du centre ville.

Exemple de proposition : Fidéliser le visiteur par un tarif dégressif «plus il vient en ville, moins il paie».

Quelle place donner au stationnement ?

La question se pose tant en termes d'accessibilité qu'en termes de spatialisation au sein du tissu urbain. Les places dédiées à la voiture répondent-elles aux besoins des usagers : disponibilité, offre, tarif ? Au-delà de ces considérations, de quelle manière, le stationnement répond-il à des objectifs de développement durable ?

➔ Un sujet qui s'invite dans les documents réglementaires autant que dans l'aménagement de la ville

Prise en compte des documents cadre

Les documents d'urbanisme mettent au cœur de leurs réflexions la mobilité urbaine. Ils doivent concilier autant la **régulation de la circulation automobile**, que l'encadrement du partage de la voirie. Dans le cadre de la révision du **SCoT et du PDU**, ces sujets sont abordés. Le stationnement en fait partie.

Une valorisation de l'espace public

La ville y répond en partie par son travail sur l'accessibilité routière et piétonne du centre et sur la qualité urbaine. Le **plan de circulation, les aménagements de voirie et le redéploiement des stationnements** sont des actions réalisées pour **améliorer l'efficacité**. Toutefois, les solutions mises en place ne sont pas optimales et demandent à être réinterrogées.

De nouvelles dispositions législatives

Au delà de l'aménagement, l'évolution du **cadre juridique** est une nouvelle préoccupation. Il pourrait influencer sur les coûts et donc sur les pratiques des usagers.

➔ Une étude qui incite à changer le regard sur le stationnement

Mulhouse est la 5ème ville, de plus de 100 000 habitants, préférée des français pour sa politique de stationnement¹. Pourtant les avis divergent selon que l'on soit chaland ou résident du centre ville.

L'objectif de ce travail est d'avoir un regard croisé entre la fonctionnalité et la qualité urbaine du stationnement. L'étude se compose de :

- Un **diagnostic tant sur l'offre, les usages et la qualité urbaine** du stationnement;
- Des **propositions** pour répondre aux besoins des usagers et aux enjeux d'espaces urbains de qualité;
- Un **retour d'expériences** de politiques de stationnement au travers différentes villes.

Elle permet ainsi d'apporter des éléments de réponse à la question principale : comment améliorer le stationnement sur le centre : créer de nouvelles places ou optimiser l'existant par une gestion différente ?

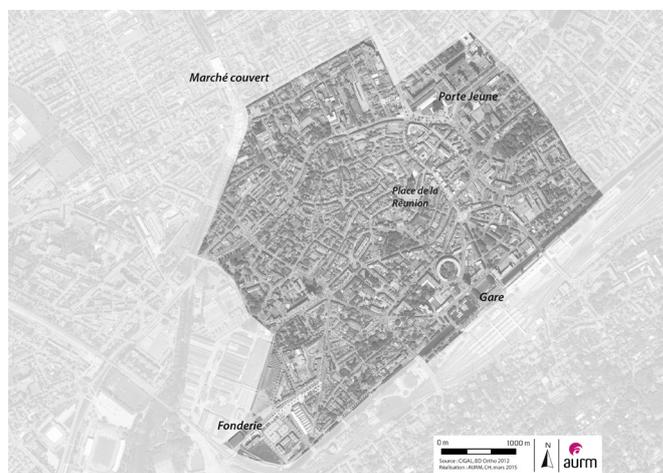
¹ selon l'association 40 millions d'automobilistes : «Les villes où il fait bon rouler» les résultats de RACONTEMOITAVILLE.COM



Quel usage privilégier ? Avant de définir une politique plus engageante sur l'organisation du stationnement, une mise en perspective de la situation actuelle au regard de critères objectifs est nécessaire.

Source : «Liège prend le taureau par les cornes» Namur MET, 2001 © Pierre Kroll

Périmètre d'étude



L'étude porte sur le périmètre Mulhouse Grand Centre élargi au quartier Fonderie



Du stationnement pour qui ?

Les usagers du stationnement sont multiples. En fonction de leur catégorie, ils mobilisent une place une heure, une demi-journée, une journée et plus ...

Trois usagers possibles :

- Le résident :

Le stationnement résidentiel est généralement nocturne. Il est aussi diurne pour les gens qui n'utilisent pas leur voiture pour se rendre au travail.

Il peut prendre des formes variées, imposées principalement par la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées...

- Le pendulaire :

Le stationnement du pendulaire s'effectue sur le lieu de travail. Il s'agit d'un stationnement de longue durée, généralement diurne (8h-12h et 14h-18h).

Le pendulaire dynamique se caractérise par un mouvement de leur voiture à plusieurs moments de la journée.

Le pendulaire viendra d'autant plus en voiture que le stationnement est assuré sur le lieu de travail.

- Le visiteur :

Il s'agit des personnes qui se rendent au centre ville pour des achats, des démarches administratives, du tourisme... Ce sont aussi les « professionnels » : VRP, etc.

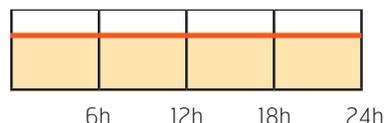
Le stationnement des visiteurs est souvent plus court. Les politiques de stationnement favorisent l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures qui permettent la rotation de véhicules (tarification, stationnement minute...).

On distingue également des **visiteurs nocturnes**. Ils viennent plus souvent pour le loisirs : cinéma, théâtre, restaurants,...

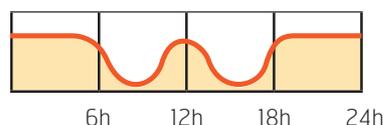
Source : item étude et conseil

Ainsi, l'utilisation à des horaires décalés, mais aussi des usages complémentaires (jour/nuit, actifs/résidents) permet la mutualisation des places de stationnement moyennant une gestion adaptée.

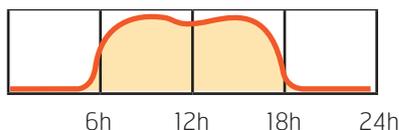
Durée d'occupation d'une place de stationnement selon sa catégorie



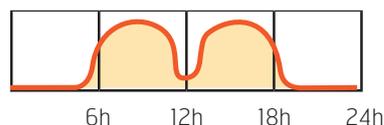
Le résident n'utilise sa voiture que très occasionnellement



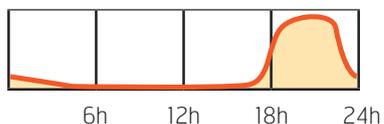
Le résident mobile, il part travailler avec sa voiture



Le pendulaire vient travailler en voiture et la laisse la journée. Il peut être dynamique en utilisant plusieurs fois sa voiture dans la journée



Le visiteur diurne prend sa voiture pour venir dans les commerces, services et autres...



Le visiteur nocturne utilise sa voiture pour les loisirs en ville

Source : Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises / Direction générale de la Mobilité - Septembre 2012



Quelle superficie prend le stationnement ?

La surface réelle du stationnement est importante mobilisant de l'espace public qui pourrait offrir d'autres fonctions urbaines.

⊕ L'emprise du stationnement sur la voie publique réduit les autres usages

Le schéma classique d'une voirie présente, selon sa largeur, deux voies de circulation, deux bandes de stationnement et deux trottoirs. Cet espace est dédié à la circulation des voitures et leur stationnement.

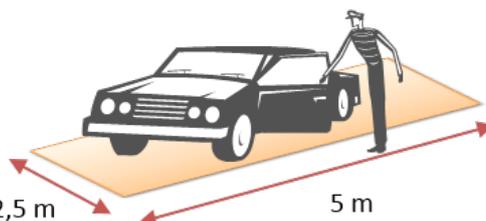
Avec le développement des transports collectifs, des modes actifs, le partage de la voirie est à reconsidérer. Du mobilier urbain, des plantations, des trottoirs plus larges sont à prendre en compte et mobilisent de la surface. Ces aménagements apportent plus de convivialité à l'espace public.

Comparaison des emprises mobilisées par la voiture

50 000 m² = surface du stationnement sur voirie au centre de Mulhouse

17 500 m² = surface des principaux parcs aériens (Buffon, CCI, Central et Fonderie)

42 600 m² = Surface d'espaces verts publics du centre (Square Steinbach, Parc Salvator et Square Jacquet)

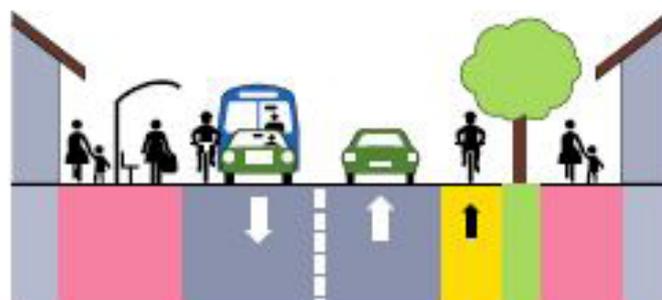


La surface nette nécessaire pour une voiture est de 12 à 15 m², il faut 25 m² de surface totale avec les voies d'accès, souvent mutualisées.

Profil type d'une voirie privilégiant la voiture ...



... qui pourrait partager l'espace avec d'autres mobilités



Source : Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises / Direction générale de la Mobilité - Septembre 2012

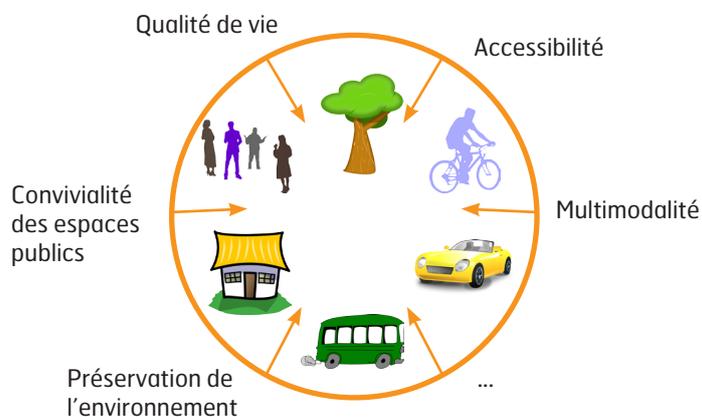
⊕ Inscrire le stationnement dans une réflexion d'aménagement durable

Les documents réglementaires donnent des objectifs qui tendent à limiter les déplacements en voiture. Réduire la circulation automobile, qui génère encombrements, nuisances sonores, pollutions... est devenu un enjeu majeur de la réflexion sur la place de la voiture. Le stationnement devient un levier déterminant.

Les effets attendus sont, notamment, la réduction des émissions polluantes et la diminution de la consommation d'énergie.

Un autre avantage est le développement d'espaces urbains de qualité améliorant le cadre de vie.

Les principes d'un urbanisme durable



La place de la voiture doit s'inscrire dans les principes d'aménagement durable

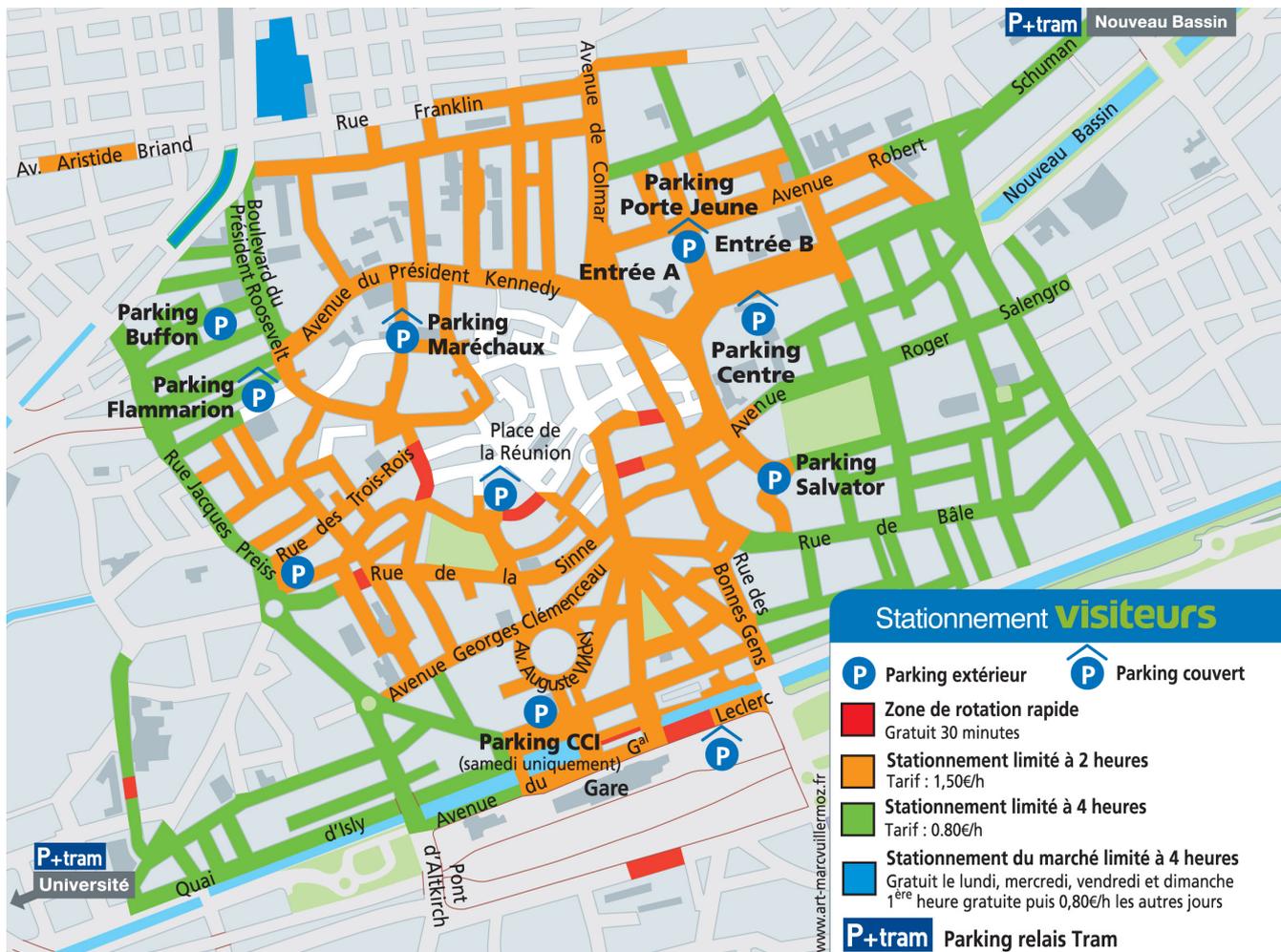
Source : Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises / Direction générale de la Mobilité - Septembre 2012



Une capacité plus importante sur voirie qu'en parking en ouvrage

Le stationnement sur voirie représente plus de la moitié du nombre de places disponibles en intégrant les parking relais extérieurs au périmètre d'étude.

Le stationnement en surface et en ouvrage du centre ville de Mulhouse



Stationnement visiteurs

- P** Parking extérieur **P** Parking couvert
- Red square** Zone de rotation rapide
Gratuit 30 minutes
- Orange square** Stationnement limité à 2 heures
Tarif : 1,50€/h
- Green square** Stationnement limité à 4 heures
Tarif : 0,80€/h
- Blue square** Stationnement du marché limité à 4 heures
Gratuit le lundi, mercredi, vendredi et dimanche
1^{ère} heure gratuite puis 0,80€/h les autres jours
- P+tram** Parking relais Tram

Capacités des parkings en ouvrage en 2013 y compris les parking relais

Parkings	Nombre de places
Porte Jeune	1 300
Centre	650
Maréchaux	541
Porte de Bâle	300
P+R Nouveau bassin	230
Buffon	240
Réunion	190
Gare centrale	440
P+R Université	170
Total	4 061

Capacités des zones de stationnement en surface en 2013

Zones	Nombre de places
Orange	2 231
Verte	1 975
Rouge	102
Zone marché	194
Total	4 502

Le nombre affiché inclut les places réservées pour les abonnés et les places libres d'accès.
Source : Ville de Mulhouse

Une tarification avantageuse pour le stationnement en voirie

Stationnement sur voirie
1,50€/h dans les zones courte durée (2h ou 3h)
0,80€/h dans les zones longue durée

Stationnement en ouvrage
2€ les 4 heures

Les résidents dans la zone de stationnement payant bénéficient de tarifs d'abonnement très avantageux, les moins chers de France : 70 € par an.

Alors que l'abonnement dans les parkings en ouvrage est de 41,20 € par mois pour Porte Jeune, Centre et Maréchaux. Il passe à 46,30 € pour le parking Flammariion.

Trouver l'équilibre entre offre de stationnement et offre commerciale : l'exemple de la commune de Flers (61)

L'étude sur l'attractivité commerciale du centre de Flers a estimé à **5 places** par commerce l'équilibre entre l'offre de stationnement en surface et l'offre commerciale en activité.

Le nombre de places prend en compte l'ensemble du stationnement dans un rayon de 150 à 200 m autour du centre marchand.

Le ratio est calculé en prenant le volume de stationnement par rapport au nombre de commerces en activité dans ce périmètre.

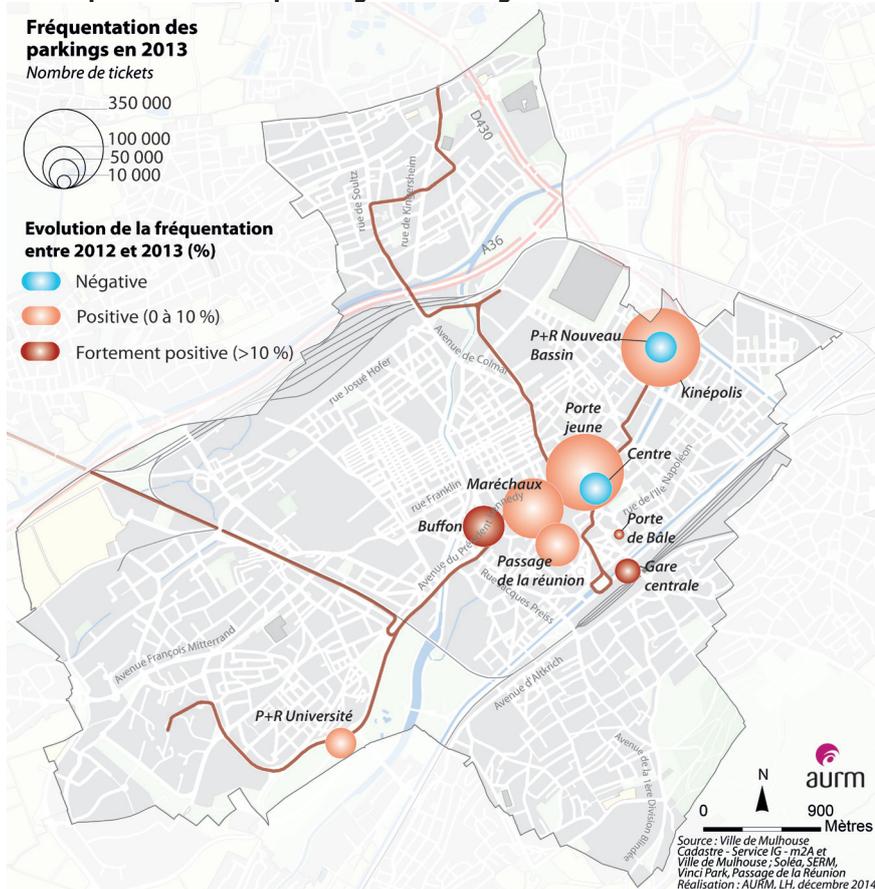
La commune de Flers obtient un ratio de 4,79.



Une fréquentation mitigée du stationnement

La fréquentation est en baisse pour le stationnement en surface alors que les usagers des parkings en ouvrage augmentent.

La fréquentation des parkings en ouvrage en 2013



Porte Jeune et Maréchaux: principaux parkings du centre-ville

Ils accueillent plus de 50% des véhicules stationnant dans les parkings en ouvrage du centre-ville. La fréquentation est en constante augmentation.

Seuls deux parkings voient leur fréquentation diminuer

Le parking Centre, en raison de travaux, ainsi que le P+R Nouveau Bassin ont accueilli moins de véhicules en 2013 qu'en 2012.

Succès du parking Buffon

Ce parking, à proximité du centre-ville et du marché, se porte très bien et accueille de plus en plus de véhicules.

➔ Une baisse de la fréquentation du stationnement en surface payant

Il est observé une **baisse de 3,7 %** de la **fréquentation du stationnement en surface en 2013** (hors tickets gratuits) par rapport à 2012. Elle est expliquée en partie par la mise en place du «mercredi gratuit» entre le 15 mai 2013 et le 1er juin 2014. La tendance actuelle est à la hausse avec une progression de 6,7 % sur les 12 derniers mois à compter de mars 2015.

➔ La fréquentation du stationnement en ouvrage est stable

Porte Jeune reste le parking le plus fréquenté du centre-ville, enregistrant 353 220 usagers en 2014.

Les parkings Maréchaux, Buffon et Porte de Bâle, à capacité et nombre d'usagers très hétérogènes, voient leur nombre de tickets augmenter en 2013.

Globalement, le 1er semestre 2014 est positif pour l'ensemble des parkings en ouvrage mis à part le parking Centre.



Situé au coeur du centre ville, le parking des Maréchaux est très fréquenté alors que son accès n'est pas très aisé.



Le parking Porte de Bâle est en limite du centre marchand. Il gagne des usagers, cependant sa fréquentation reste faible.



Des parkings en coeur de ville ou dans un rayon de 10 à 20 min de la place de la Réunion

Situation des parkings et temps de parcours vers le centre



Des parkings en ouvrage dans un rayon de 10 à 20 min à pied du centre



Temps de parcours calculé entre le stationnement et la place de la Réunion



Zone piétonne à forte densité commerciale = centre marchand



Place de la Réunion = centre historique

3 parcs de stationnement au sein de la zone piétonne

6 parcs de stationnement à moins de 10 min à pied

2 parcs de stationnement, dont un gratuit à plus de 10 min pied

2 parcs relais à 5 et 10 min en tram

➔ Près de 5000 places de stationnement à proximité immédiate de la zone piétonne

Le nombre de 5000 places est obtenu en additionnant les places de stationnement en surface et en ouvrage dans le périmètre de la zone piétonne.

Les parkings Maréchaux et Réunion sont très fréquentés. Et pourtant, leur situation en centre ancien et la desserte par un réseau viaire étroit, engendrent des problèmes de circulation lors de forte affluence.

➔ Plusieurs parkings en ouvrage à moins de 10 min du centre marchand

La proximité du centre n'est pas le seul critère pour l'utilisation d'un parking en ouvrage.

Ainsi le **parking Buffon** est idéalement situé entre le marché et le centre marchand. Le passage de la ligne de tramway et de la rue Gutenberg représentent un obstacle. La rue de l'Arsenal, qui poursuit le cheminement vers le centre, n'apporte pas beaucoup de confort aux piétons.

Le parking de la gare est également à proximité, mais sa vocation principale est de répondre aux besoins des voyageurs.

➔ Du stationnement gratuit à la Fonderie ou à faible coût dans les parkings relais

Le parking **gratuit** le **plus éloigné** est celui de **la Fonderie**. En semaine, il est «sur-utilisé» par les riverains, les étudiants, professeurs, personnels et visiteurs de la clinique. Le parcours vers le centre est également assez long et peu attrayant.

Les **parkings relais Nouveau Bassin et Université** sont respectivement à 5 et 10 min en tram du centre. Ils présentent un intérêt pour les pendulaires.

Quelle est la distance acceptable à parcourir à pied ?

La distance à parcourir à pied pour atteindre sa destination est un critère de choix du lieu de stationnement.

Elle diffère selon la catégorie d'usager : résident, pendulaire ou visiteur. Pour ce dernier, l'objet et la durée de la visite sont à prendre en compte.

Toutefois, la distance n'est pas tout, il faut considérer la qualité, le confort, la sécurité, l'agrément et l'attractivité du cheminement.

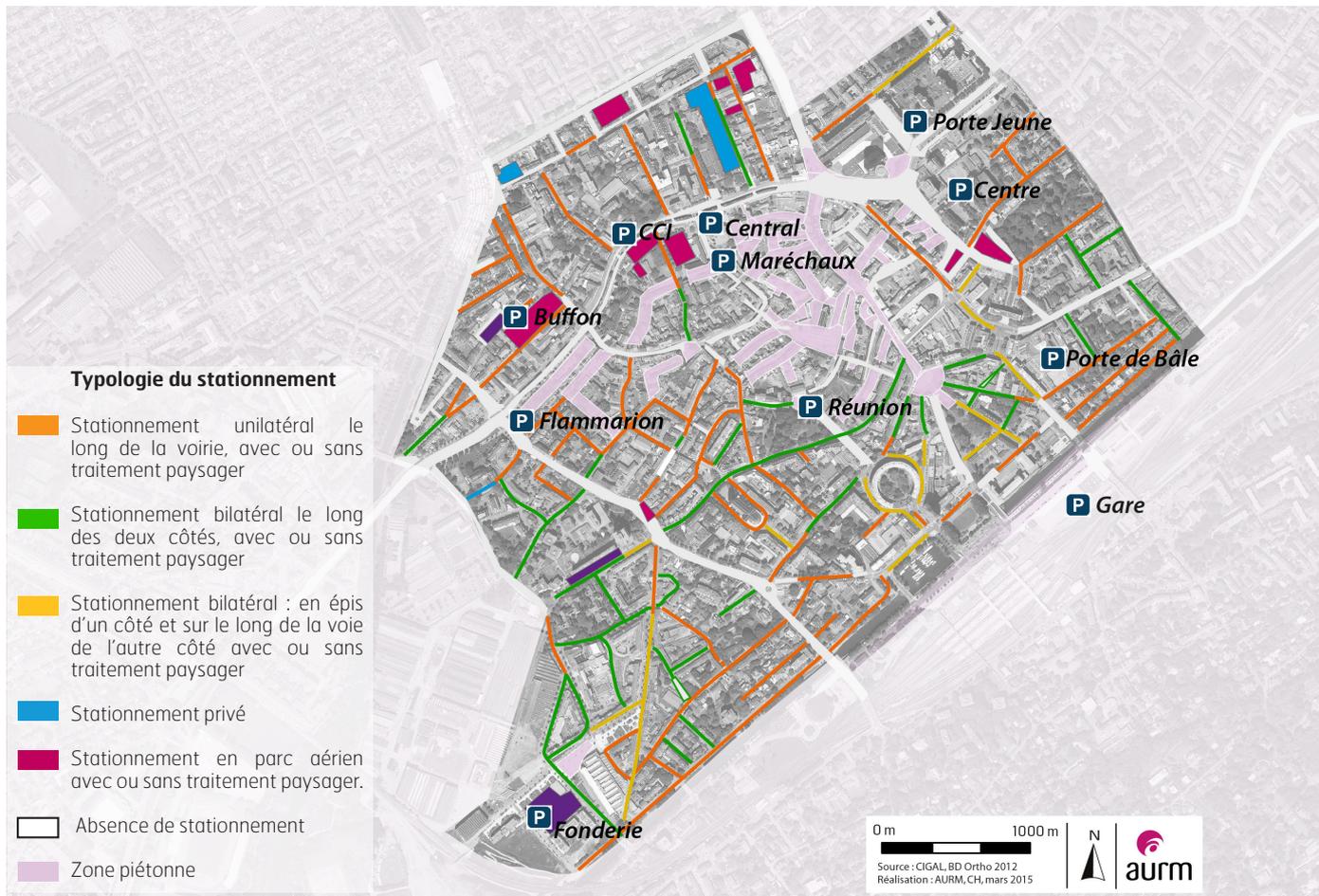
	Distances favorables	Distances limites
Résidents	0- 100 m	300 m (5 min)
Pendulaires	0- 300 m	500 m (7 min)
Visiteurs courte durée	0- 100 m	200 m (3 min)
Visiteurs moyenne durée	0- 300 m	750 m (10 min)

Source : Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité ! (La cémathèque n°12 février 2005)



Différentes formes de stationnement sur l'espace public

Le stationnement en surface : payant et gratuit sur voirie et en parc



Une répartition du stationnement dans les rues privilégiant une zone piétonne au centre

➔ Une largeur de voiries qui détermine la typologie du stationnement

D'un seul côté, de part et d'autre de la voie en sens unique, les solutions sont multiples pour aménager des places de stationnements. La végétation apporte souvent une plus-value à l'espace public : plus de convivialité, biodiversité, ...

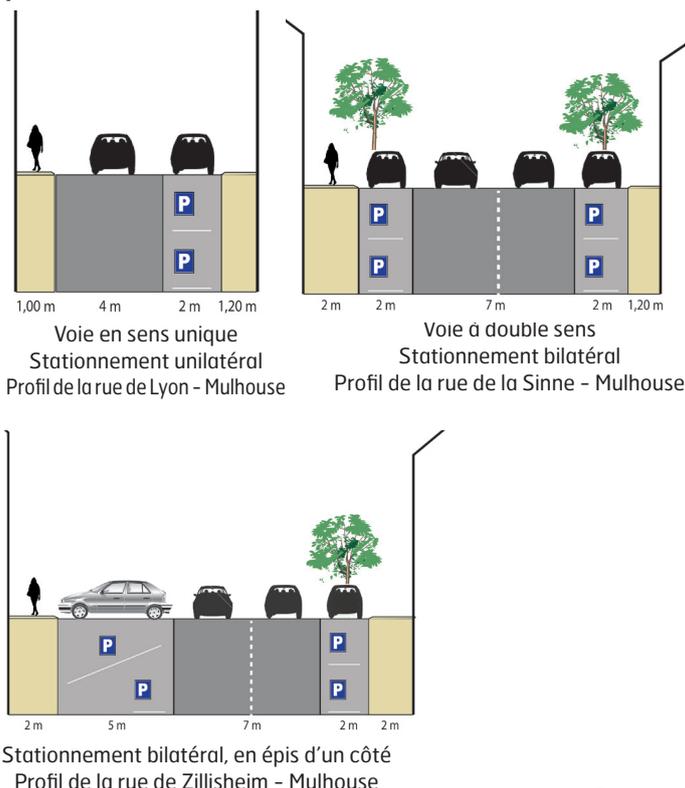
Si la largeur de la voie contraint les zones de stationnement, elle induit également une circulation automobile limitée. Le flux de voiture est d'autant réduit que le tissu urbain est resserré. Ainsi la structure viaire du centre mulhousien ne permet pas une circulation très fluide. L'accès à certains parkings en ouvrage est plus difficile.

➔ Des espaces libres à mobiliser pour renforcer le dispositif des parkings en surface

Des espaces non bâtis dans le centre sont mobilisés principalement pour du stationnement, parfois de façon désordonnée. Une meilleure organisation pourrait créer des places supplémentaires, comme dans la rue de Lucelle.

Actuellement, il existe peu de foncier disponible ou mutable pour créer de nouveaux parkings dans le centre. Certains îlots anciens pourraient le devenir moyennant un projet de reconversion lourde.

Des profils type de voirie avec stationnement dans le périmètre d'étude





Différentes formes de stationnement

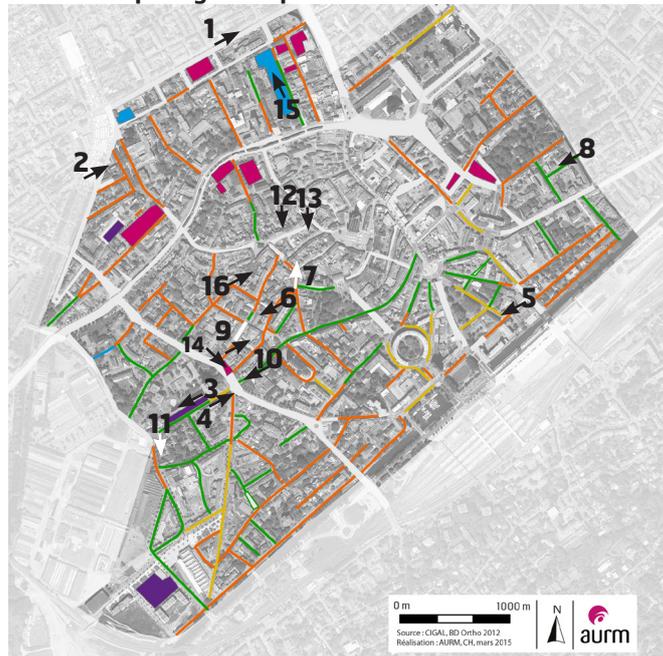
➡ Stationnement unilatéral ou bilatéral sur voirie, emplacement gratuit

A destination des résidents



1
Quartier Briand Franklin: stationnement d'un côté de la voirie avec traitement paysager

Plan de repérage des prise de vues



2
Secteur Fonderie : stationnement bilatéral



3
Rue de Zillisheim : large voie avec stationnement bilatéral (en long et en épis), forte pression car gratuité à proximité du centre d'un côté et de l'autre la Fonderie + clinique St Sauveur.



4

➡ Stationnement sur voirie unilatéral ou bilatéral, emplacement payant

A destination des résidents et des visiteurs



5
Rue de la Bourse : stationnement bilatéral à fréquentation modérée car plus éloigné du centre marchand (5 min à pied)



6
Rue du Mittelbach et rue du Raisin : les aménagements récents organisent le stationnement et réduisent le nombre de places. Ils permettent ainsi de larges trottoirs plus confortables. Ils participent à la convivialité des lieux



7



8
A proximité du Parc Salvator : stationnement en zone verte avec beaucoup de disponibilité en journée à 5 min à pied du centre marchand...



9
... qui contraste avec les rues de Lyon et Mittelbach (zone orange) dont les places sont très convoitées



10
Rue de la Sinne est une des voies du centre suffisamment large pour accueillir du stationnement bilatéral et des trottoirs confortables + végétation

➡ Parc de stationnement privé

A destination des résidents



11
Des opérations de logements sociaux mettent en place du stationnement privé pour les résidents



12
Dans le centre, à proximité de la rue des Tanneurs, toutes les cours intérieures sont utilisées pour du stationnement privé



13

➡ Parc de stationnement public, emplacement payant ou dédié

Mixité des usages



14
Le stationnement aménagé est payant au bout de la rue des Trois Rois, et à quelques minutes du centre marchand



15
Le parking dédié au personnel de la collectivité est ouvert au public uniquement le week-end : payant le samedi, gratuit le dimanche



16
Au bout de la rue de Lucelle, une poche de stationnement n'utilise pas l'espace de façon optimale

➔ Un cas particulier : le parking Fonderie



Parking quasiment vide le week-end, à l'inverse de la semaine où il est saturé, entraînant du stationnement inadéquat.



Des espaces urbains de qualité mêlant mobilité active (piétons et vélos), espaces de jeux et de rencontre

Du stationnement libre très utilisé par plusieurs types d'usagers

Situé à plus de 15 min à pied du centre marchand, cet espace de stationnement répond aux besoins des étudiants et professeurs, des résidents mais aussi des professionnels et visiteurs de la clinique Saint-Sauveur toute proche.

Il est également utilisé pour les utilisateurs du train qui trouvent là une alternative gratuite de stationnement à 10 min à pied de la gare.

En conséquence, l'utilisation dépasse la capacité réelle d'accueil des voitures la semaine. Les usagers stationnent sur le moindre espace libre ou enherbé.

Le week-end, les usagers sont moins nombreux, le parking est relativement vide.

Le nombre de places sera remis en question le jour où l'ensemble de la Zone d'Aménagement Concerté sera aménagée.

Un parking en ouvrage (structure légère) : une solution envisagée par la SERM (aménageur de la ZAC) pour économiser du foncier

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, la parcelle du parking actuel doit être construite.

Ce qui aura pour effet de supprimer un espace de stationnement important. De plus, le développement de la ZAC accueillera de nouveaux usagers.

Des **réflexions sont menées par la SERM pour mobiliser un terrain au sein de la ZAC** pour remplacer le parking actuel. Il servira tant aux nouvelles activités, à la Fonderie qu'à la clinique St-Sauveur.

Un **parking en ouvrage, en structure légère**, est une solution proposée par la SERM. Modulable, il évoluerait en fonction des besoins.

La SERM propose également de mettre en avant **les nouvelles technologies en matière d'horodateurs pour gérer au mieux le stationnement sur voirie**. L'installation d'horodateurs communicants combinés avec des capteurs de stationnement permet de renseigner directement les usagers des places disponibles par une application pour smartphones.



Proposition de la SERM : un stationnement en ouvrage métallique ou utilisant les sheds en lieu et place du parking existant



Exemple : stationnement en ouvrage métallique sur l'île de Nantes - Crédit photo : L.N.pour VP



Des dysfonctionnements rencontrés

Deux types de dysfonctionnement sont relevés : l'un est de l'ordre de l'usage et l'autre est lié à l'aménagement

➔ Des pratiques abusives

Les incivilités de certains usagers sont vite repérées sur le terrain : voiture sur le trottoir, sur un emplacement de livraison, dans un virage ou carrefour...

Elles dénotent souvent du recours à la facilité : «...je ne trouve pas de place, je ne stationne pas longtemps, je peux me permettre d'être sur le trottoir».

Le soir, certains résidents ou autres usagers stationnent dans les rues piétonnes ou sur les trottoirs. La rue des Tanneurs est ainsi souvent envahie de voitures.

Du stationnement de longue durée en zone orange

Les «mauvais» usages constatés lors de l'enquête des services de la ville en 2014, notamment le dépassement du temps autorisé, engendrent une mauvaise rotation du stationnement en zone orange.

Des ateliers de réparation sur voirie

Il est à noter également la mobilisation du stationnement en voirie pour la réparation de voiture dans le secteur Briand.

Quelques mauvaises pratiques ...



Rue de l'Arsenal
Stationnement sur espace piéton dans la rue de l'Arsenal



Rue de Lucelle
Stationnement sur trottoir et espace de livraison



Rue des Bons Enfants
Voiture installée sur le trottoir dans une rue sans stationnement

➔ Des aménagements urbains pour palier les mauvais usages

Pour empêcher les comportements abusifs des automobilistes, les aménagements urbains limitent les emprises pour piétons soit par des bordures hautes ou des bornes.

Le parti pris dans les nouveaux aménagements du centre de Mulhouse est de privilégier la facilité pour les piétons et la convivialité des lieux. Les dénivelés sont absents.

Des poteaux sont alors disposés le long de la voirie pour empêcher les voitures de stationner sur les espaces piétons.

¹ Rues observées en décembre 2014 et janvier 2015 avec le nombre de places entre parenthèses :

Rue des Trois-Rois (21) Parking des Trois-Rois (49) Parking des Trois-Rois (P2) (22) Rue de Lyon (12) Rue du Mittelbach (16) Rue des Fleurs (9) Rue des Halles (19) Rue de la Sinne (97) Rue du Chanoine Winterer (35) Rue du Chanoine Brun (26) Rue Magenta (25)

L'enquête menée par la Ville a pour objectif de mieux évaluer la gestion du stationnement : le type d'usagers, la durée, les infractions commises, ...

Le service voirie de la ville de Mulhouse a organisé une enquête en 2014 sur le terrain pour connaître l'utilisation réelle du stationnement sur voiries¹ à proximité du centre marchand.

Les résultats montrent :

- Des rues de l'hypercentre fortement occupées au nord de la rue de la Sinne (80% d'occupation moyenne et près de 90% au nord de Sinne) => 260 places occupées sur une offre de 331 places
- De nombreuses places disponibles sur le Parking des Trois-Rois
- Le secteur Fleurs/Halles/Trois-Rois/Mittelbach et partie est de Sinne dépassent les 90% de taux d'occupation

Pour les abonnés

- Une forte présence d'abonnés dans des rues contraintes (Fleurs, Halles, Trois-Rois)
- Un taux d'occupation moyen des abonnés = 40% (103 abonnés sur 260 places occupées)

Pour les visiteurs

- 60% de visiteurs observés dans les rues, 1/3 sont en fraude, les 2/3 en règle
- Parmi les 33% de « fraudeurs », les dépassements et le non paiement sont le plus observés.



Avenue Auguste Wicky

Pour empêcher le stationnement, une des solutions est la disposition de poteaux. Ils permettent de maintenir un espace piéton plus confortable, sans bordure à franchir.



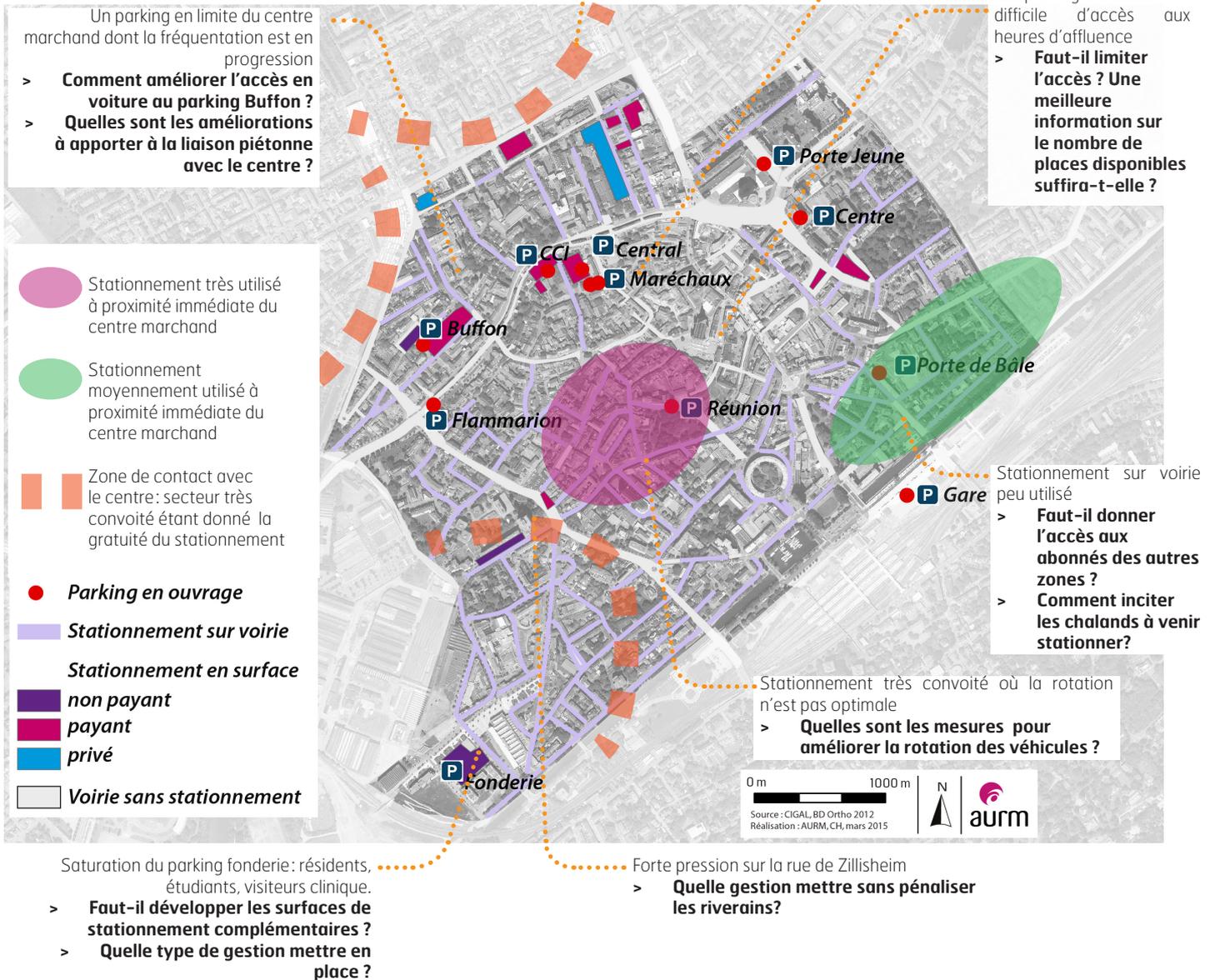
Des enjeux liés à la typologie des lieux de stationnement

De manière générale, les questions portent sur la gestion des espaces de stationnement actuels que ce soit en termes du nombre de places que d'utilisation des parkings en ouvrages

Les secteurs où une réflexion doit être menée

Au regard du diagnostic, trois types de secteurs ont été identifiés qui posent question en termes d'organisation et de gestion du stationnement.

Localisation des secteurs à enjeu



Faut-il développer plus de places de stationnement ou gérer de manière différente ?

L'organisation du stationnement est un des leviers essentiels de la politique de déplacement urbain. Pour autant, la question de stationnement ne se réduit pas à sa réglementation et son nombre : l'usage des parkings de proximité, des transports collectifs, le choix d'alternative à la voiture dès que c'est possible sont autant d'éléments qui concourent à la qualité de vie. Dans un contexte urbain contraint, il semble difficile de créer de nouvelles places de stationnement. Les solutions se trouvent plus facilement en termes de gestion.

Diversifier l'offre de stationnement

Au regard du diagnostic, il semble important d'agir sur la gestion du stationnement plutôt que sur le nombre de places.

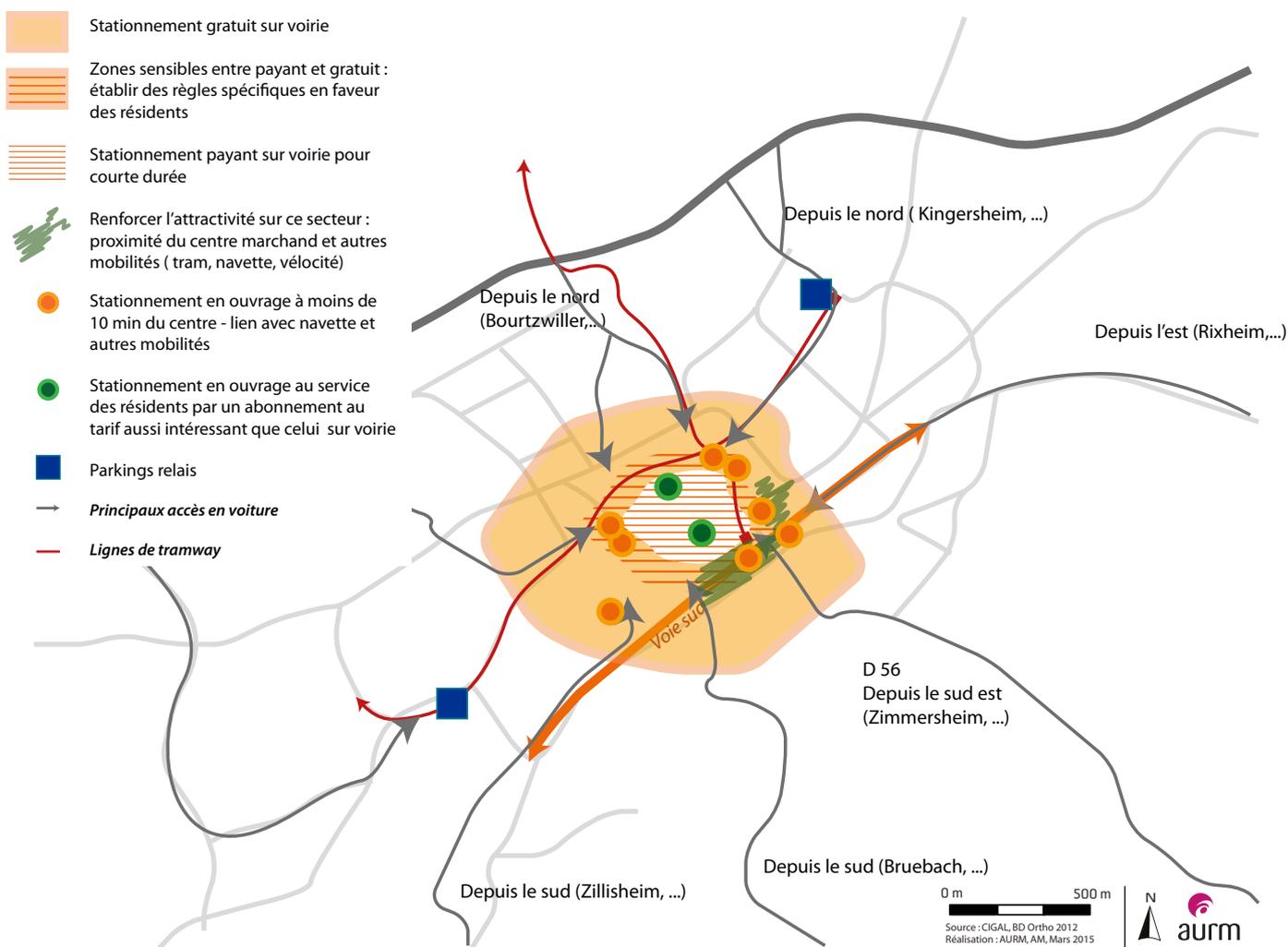
➡ Une offre diversifiée pour répondre au mieux aux attentes de chacun

Le schéma détermine la fonction des lieux de stationnement. L'objectif principal est de favoriser le stationnement de courte durée en centre ville en reportant le stationnement longue durée dans les parkings en ouvrage à l'extérieur et les parkings relais.

En outre, ce scénario permet de :

- Satisfaire la demande des différents usagers;
- Développer les alternatives à l'utilisation de la voiture : marche, vélo, transports collectifs ...;
- Valoriser l'espace public;
- Garantir une vie urbaine : accès aux commerces et services.

Le scénario d'organisation du stationnement



Le scénario établi favorise le stationnement courte durée en centre ville et permet de reporter le stationnement longue durée vers l'extérieur et les parkings relais.

➡ Des propositions prenant en compte les mobilités autant que les attentes des usagers

Avant de répondre aux attentes spécifiques du stationnement, la mobilité doit être pensée de façon globale. Les propositions prennent en compte l'ensemble des modes de déplacements.

Les propositions répondent aux attentes des usagers en matière d'aménagement et de gestion des places de stationnement. Elles s'inscrivent également dans des principes généraux visant l'attractivité du centre ville mais aussi une meilleure qualité de vie et un agréable cadre urbain.

PISTES DE REFLEXION



LES USAGERS ET LEURS ATTENTES



Le résident :

- Accéder à son domicile pour une courte durée (décharger ou charger)
- Se garer à proximité pour une longue durée.

LES OBJECTIFS

Favoriser les alternatives à la voiture pour les petites distances du quotidien et réduire ainsi l'usage de la voiture.

DES PROPOSITIONS



Gestion

- Favoriser le stationnement en ouvrage par des prix d'abonnement proches de l'abonnement sur voirie.
- Proposer un abonnement vélocité en complément de l'abonnement pour le parking en ouvrage.
- Créer un abonnement annuel « toutes mobilités » pour les grands utilisateurs de tous les modes de déplacement, y compris l'autopartage.
- Développer une offre de véhicules électriques en libre service.

Aménagement

- Prévoir des abris à vélos dans les lieux d'habitation et de travail (inscription dans les documents d'urbanisme).

LES USAGERS ET LEURS ATTENTES



Le pendulaire :

- Accéder rapidement à son lieu de travail.
- Réduire le coût global des déplacements.

LES OBJECTIFS

Favoriser l'intermodalité et l'utilisation de la voiture partagée (co-voiturage, autopartage, ...).

Contenir les voitures en périphérie du centre.

DES PROPOSITIONS



Gestion

- Favoriser le stationnement en ouvrage par une offre d'abonnement combiné aux autres modes de déplacements : transports collectifs, vélocité.
- Le stationnement partagé peut être une solution pour mutualiser les parkings privés.
- Favoriser l'utilisation des transports collectifs par une prise en charge de l'abonnement par la collectivité.
- Développer le co-voiturage en proposant une plateforme de services et renseignements.

Aménagement

- Développer du stationnement dédié au covoiturage en périphérie.

LES USAGERS ET LEURS ATTENTES



Le visiteur (chaland et autre) :

- Accéder rapidement au centre marchand.
- Avoir une relation privilégiée entre la ville si c'est un visiteur régulier.

LES OBJECTIFS

Favoriser l'accès au centre marchand et accompagner le visiteur dans son parcours à travers la ville.

Favoriser le stationnement en périphérie proche et en ouvrage.

DES PROPOSITIONS



Gestion

- Développer une application de guidage intégrant le paiement du stationnement vers le parking libre à proximité ou vers le parking relié par la navette électrique.
- Fidéliser le visiteur par un tarif dégressif « plus il vient en ville, moins il paie ».
- Favoriser le stationnement en ouvrage en journée par une tarification plus intéressante que sur voirie pour une longue durée.
- Développer des services au niveau des parkings en ouvrage : prêt de parapluie, prêt de vélo, prêt de cabas, ...
- Coordonner le parcours de la navette électrique avec les parkings plus éloignés = service gratuit pour les usagers qui se rendent au centre ville.

Aménagement

- Mettre en place des horodateurs communicants combinés avec des capteurs de stationnement dans la chaussée et une application pour smartphones.
- Améliorer les liaisons piétonnes entre les stationnements et le centre (depuis Buffon et peut-être Fonderie) de manière à améliorer le confort et la sécurité.

PISTES DE REFLEXION



EXEMPLES

Boulogne-Billancourt a mis en place un forfait résident longue durée.

Il s'adresse à l'ensemble des personnes domiciliées à Boulogne-Billancourt. Les forfaits permettent de stationner sur la ZONE VERTE uniquement.

Le **stationnement est gratuit pour les véhicules électriques** en zone verte.

Bordeaux ou **Lille** prennent l'engagement d'affecter au moins **50% de l'espace public au mode actif** : trottoir, piste cyclable, site propre. Cela n'impose pas un modèle unique de conception urbaine mais fixe des objectifs précis.

Strasbourg, avec son Plan Piéton, annonce des objectifs



Le plan repère le stationnement sur voirie par zones vertes et rouges. Source illustration : Ville de Boulogne-Billancourt (internet)

EXEMPLES

La **ville d'Arcachon** prend en charge 25 % du prix de l'abonnement aux transports en commun (Baïa ou SNCF) en plus des 50 % déjà payés par l'employeur. Seuls 25 % du coût restent à la charge du bénéficiaire

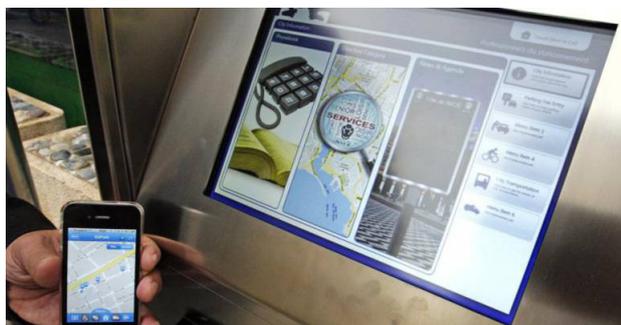
Plusieurs sites internet comme «monsieurparking.com» permettent de **partager son garage ou une place de parking**. Le pendulaire peut ainsi, en journée, trouver une place à côté de son lieu de travail laissée par un résident.



Une plaquette mobilité est diffusée. Elle donne les informations sur tous les types de déplacements à Arcachon. Source illustration : Ville d'Arcachon (internet)

EXEMPLES

La **ville de Nice** a développé Nice City Pass. Dans certains secteurs, **des horodateurs communicants** ont été mis en place. Ils sont combinés avec des capteurs de stationnement dans la chaussée et une application pour smartphones. Les capteurs indiquent en temps réel les places libres de façon à orienter directement les utilisateurs vers celles-ci.



Une application sur smartphone permet de repérer les places libres, et de s'y rendre immédiatement. Source illustration : Ville de Nice (internet)

A **Mâcon** une navette gratuite relie les parkings extérieurs au centre ville.



Une organisation des espaces de stationnement couplée avec un service de navette performant à Mâcon. Source illustration : Ville de Mâcon (internet)



Quelques politiques de stationnement pour différents objectifs

« Ce n'est pas le nombre de places de stationnement qui est un objectif, mais bien le nombre et le type d'usagers à satisfaire (habitants, pendulaires, ...) »

Source : Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises / Direction générale de la Mobilité - Septembre 2012

Répondre aux attentes des différents usagers

➔ Par une tarification avantageuse pour attirer le chaland sans pénaliser les résidents

Belfort (90) ou Dijon (21), appliquent ce principe pour faciliter l'accès aux commerces. Plusieurs zones sont délimitées dans le centre-ville et en périphérie avec des prix en dessous de la moyenne française (environ 1.80€ l'heure).

La ville de Belfort va plus loin en mettant à disposition cinq parkings gratuits en périphérie du centre ville pour inciter les gens à ne pas utiliser la voiture en ville. Les services communaux ne relèvent pas de problème de stationnement dans la ville.

➔ Durée de stationnement : aider les usagers à choisir le lieu en fonction de leur activité

La ville de Dijon fait campagne pour que les résidents et les visiteurs restant plus d'une heure en ville se garent dans les parkings en ouvrage.

Ils mettent en place une communication importante et des prix attractifs (2.5€ les 2h en parking sur voirie contre 1.5€ les 2h en parking en ouvrage).

L'offre en stationnement dans les parkings en ouvrage est plus importante que celle présente sur la voirie.

➔ Des parkings-relais avantageux pour les pendulaires

La ville de Grenoble (38) propose 2000 places dans 18 parkings relais aux abords de la ville. Pour 2,10 € ou 3,10 €, vous stationnez votre véhicule et tous les passagers (jusqu'à 5 personnes) bénéficient d'un aller-retour en transports collectifs jusqu'au centre-ville.

Situés à proximité des arrêts et stations du réseau TAG (Transports de l'Agglomération Grenobloise), ils combinent astucieusement voiture et transport en commun.

Les Parkings Relais sont automatisés. Grâce à votre titre de transport, vous pouvez stationner gratuitement votre véhicule 7 jours sur 7 entre 04h30 et 01h30, (le stationnement en dehors de ces heures est interdit).

Tous les titres de la gamme tarifaire du réseau TAG, ainsi que les abonnements Métrovélo consigne, TER/TAG et Transisère (zoneA) permettent ce stationnement gratuit.



Un des parkings relais en périphérie de la ville de Grenoble
Source photo : Agglomération grenobloise

➔ Une meilleure rotation des véhicules au bénéfice des résidents et des chalands

La politique d'Albi (81) vise à faciliter le stationnement des habitants dans le centre-ville et augmenter la rotation des véhicules dans les rues commerçantes. Une zone pour résidents est déterminée. Ils y sont prioritaires et paient un abonnement de 15 euros/mois.

La ville de Nice (06) a également mis en place un système particulier pour améliorer la rotation des véhicules au centre ville. Certaines rues privilégient le stationnement des riverains, d'autres favorisent les visiteurs.

Comparaison de la tarification du stationnement entre cinq villes

	Stationnement voirie				Stationnement en ouvrage	Parkings relais
	Gratuité	Zone courte durée (2h ou 3h)	Zone longue durée	Zone supplémentaire - longue durée		
Mulhouse	Zone rouge: 30 min de stationnement 110 places en zones bleues: 1h30 de stationnement 190 places pour arrêts minutes (20 minutes maximum)	1,50€/h	0,80€/h		2€ les 4 heures	2€ (aller/retour centre-ville offert)
Belfort		1,20€/h	1,20€/h	1€/h	1,20€/h	
Dijon		1,50€/h	3€ la journée		1,50€ les 2 heures.	Gratuit sur présentation d'un ticket tram ou bus validé dans la journée
Grenoble		1€/30 minutes. 3,50€/2h	1€/1h 6€ la journée		Moins de 45 minutes : 1,50 € Moins de 2h30 : 5 €	2,10€ (aller/retour centre-ville offert)
Thonons-les-Bains	Les premières 30 minutes en stationnement ouvrage	2,50€/h	1,80€/h	1,50€/h	1,40€/h 6,60€ la journée	

Mulhouse fait partie des villes où le stationnement est très peu cher. Source : Sites internet des différentes villes citées

Rendre l'espace public plus convivial et permettre aux modes actifs de se développer

➔ Limiter le stationnement au centre-ville: pour un cadre de vie plus agréable

Les zones de rencontre sont destinées à la circulation de tous les usagers. Elles sont déjà présentes à Mulhouse et permettent de faire cohabiter les voitures et les piétons au sein d'un même espace public. On les rencontre dans beaucoup de centres-villes Français, comme à Annecy (74) ou Grenoble (38). Elles sont très efficaces.

Certaines villes vont plus loin en proposant seulement des parkings en ouvrage dans leur centre pour libérer l'espace public en surface. A Thonons-les-Bains (74), après une concertation avec les commerçants, la piétonnisation du centre a été mise en place. Aucun effet négatif sur le commerce ne s'est fait ressentir.

➔ Les zones de partage: faire cohabiter différents modes de transports au sein d'un même espace

La zone de partage est l'aménagement le plus utilisé pour permettre une cohabitation entre les voitures et les modes doux. C'est un lieu où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés, celle-ci restant possible à vitesse réduite. Elle est conseillée dans les quartiers historiques ou touristiques, dans les rues avec une concentration de commerces, les rues étroites ou encore résidentielles. Cet espace partagé se déploie dans de plus en plus de villes françaises.



Strasbourg (67) : la zone de rencontre permet aux chalandes et aux touristes de circuler librement.



Indication d'une «zone de rencontre»: les piétons ont la priorité sur les voitures.

➔ Du stationnement en ouvrage pour libérer de l'espace public

Dans le quartier Vauban à Freiburg (D), le parking en ouvrage est une solution intéressante. Le stationnement collectif se concentre dans deux silos à voitures à l'entrée du quartier. Ils permettent de gagner 20% d'espace public au total. Les services et commerces restent très accessibles car tout est à moins de 700 mètres des habitations. La desserte tram et un service d'auto-partage y sont associés.

Du stationnement évolutif répondant aux besoins

Afin de ne pas figer le foncier dans une fonction prédéterminée, penser une structure modifiable voire démontable est l'option choisie par certaines municipalités.

L'exemple le plus démonstratif est celui du P+R Hollerich à Luxembourg Ville (L). Il est entièrement conçu pour être déplacé afin de suivre le développement urbain et rester ainsi à terme en limite de la frange urbaine. En France, la gare de Vienne(38) est un exemple semblable, dans une moindre mesure.

Bordeaux fait le pari pour l'opération des Berges du Lac, d'une conception architecturale pérenne capable d'accepter un changement de destination. Le parking d'aujourd'hui sera peut-être des bureaux demain.



Stationnement en silo dans le quartier Vauban à Freiburg (D) où l'utilisation est fortement encouragée par les dispositions réglementaires.

➔ Des aménagements simples pour un espace public plus convivial

La reconquête des espaces publics autrefois réservés à la voiture s'opère dans de nombreuses villes. Elles misent sur la réalisation d'espaces partagés en favorisant les piétons par une circulation automobile limitée.

A Lyon (69), les rives du Rhône ont été aménagées. Les voitures ont été remplacées par des cheminements piétons et cyclistes. Des bancs et des jeux pour enfants ponctuent le parcours. Les trottoirs ont été élargis sur les allées principales, comme l'avenue Garibaldi, pour permettre aux commerces de développer leurs activités.

Désormais, la priorité est donnée aux vélos et aux piétons.



Source : grandlyon.com
Les berges du Rhône à Lyon (69) sont devenues un espace public sans voiture.

“ Des références d'études ou documents

- Guide du stationnement - A l'attention des communes genevoises (Direction de la Mobilité Septembre 2012)
- Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité ! (La cémathèque n°12 février 2005)
- L'espace public parisien : nouvelles pratiques, nouveaux usages (APUR Juin 2012)
- Espace public et stationnement (rue de l'avenir février 2013)
- Plan de Déplacements Urbains - Partie VI stationnement : maîtriser les besoins en stationnement (Annemasse Agglo)
- Etude sur l'attractivité du centre-ville de Flers - synthèse du diagnostic (Cibles et stratégies)
- Guide du stationnement à Strasbourg - Edition 2013
- Guide du stationnement à Boulogne-Billancourt - Vincipark
- Mobilo Pass - stationnement à la carte : Guide du stationnement à Libourne - Ville de Libourne
- Stationnement et déplacements - Ville de Arcachon (Edition hors saisons 2014- 2015)



Cette étude a été pilotée par le pôle aménagement de m2A et le service Voirie de la Ville de Mulhouse

Le pôle mobilité - transport a été associé à la démarche en participant aux réunions techniques.

Les partenaires de l'agence d'urbanisme ont été informés de l'avancement du dossier.

Etude éditée et imprimée par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

AURM

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - aurm.org

Rédaction :

Catherine Horodyski
Chargée d'études projet urbain-aménagement
Tél direct : 03 69 77 60 76 Mail : catherine.horodyski@aurm.org

Amandine MEYER
Apprentie projet urbain

Toute reproduction autorisée avec mentions précises de la source et de la référence exacte.