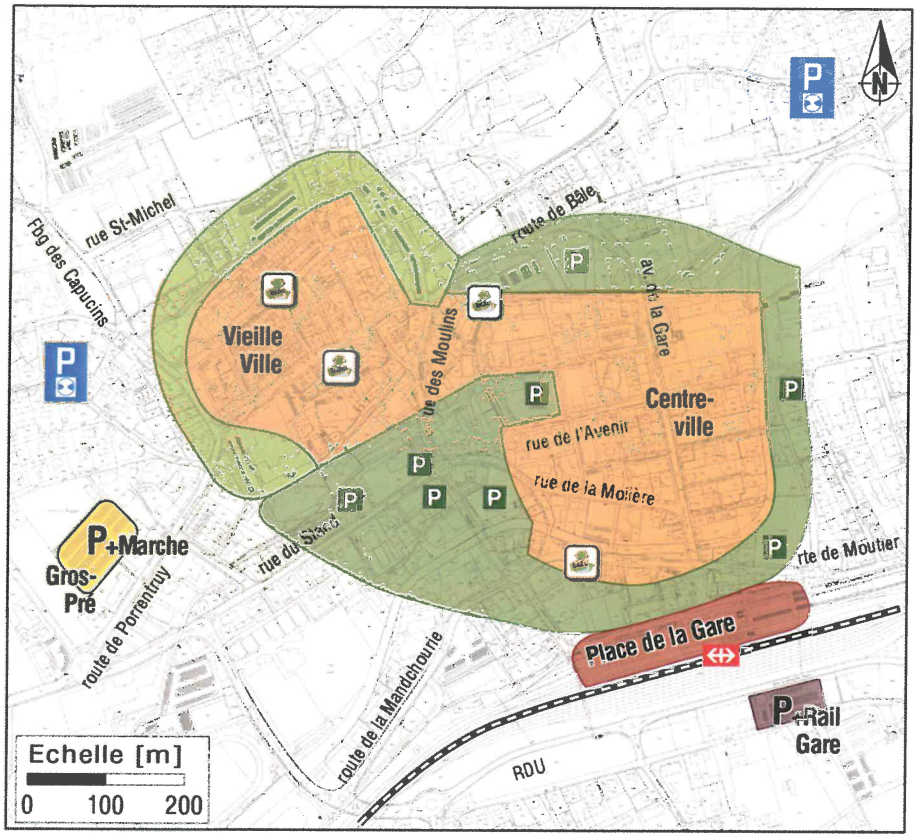
VILLE DE DELEMONT

PLAN D'AMENAGEMENT LOCAL

ETUDE GENERALE DE STATIONNEMENT



ADOPTE PAR LE CONSEIL COMMUNAL LE 6 FEVRIER 2017

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

LE MAIRE LA CHANCELIERE

.....

Damien Chappuis Edith Cuttat Gyger

LA CHANCELIERE COMMUNALE SOUSIGNEE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES INDICATIONS CI-DESSUS

DELEMONT, LE 15 MARS 2017

.....

SIGNATURE TIMBRE

Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics (UETP) Janvier 2017

Ville de Delémont

Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics

Etude générale de stationnement

RAPPORT TECHNIQUE

Avril 2014

TRANSITEC

VILLE DE DELÉMONT

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
0902_110-rap-amo-1-Etude stationnement_Delemont.docx	1	20.09.13	Version provisoire	J.-M. Dupasquier	Julian Fleury	Alberto Monticone
0902_110-rap-amo-2-Etude stationnement_Delemont.docx	2	27.02.14	Version définitive	J.-M. Dupasquier	Julian Fleury	Alberto Monticone
0902_110-rap-amo-3-Etude stationnement_Delemont.docx	3	02.04.14	Intégration remarques Commune	J.-M. Dupasquier	Julian Fleury	Alberto Monticone

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 LAUSANNE
T +41 (0)21 652 55 55 F +41 (0)21 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net

Table des matières

Page

1. Situation, périmètres et buts de l'étude 8
1.1 Contexte de l'étude 8
1.2 Périmètres et buts de l'étude 9
2. Cadre général de l'étude 10
2.1 Articulation du présent rapport avec les autres études en cours 10
2.2 Calendrier 10
3. Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement – Etat 2011-2012 et projets 12
3.1 Offre en stationnement 12
3.2 Demande en stationnement et structure des usagers 14
3.3 Bilan de l'offre et de la demande en stationnement hors voirie – Secteurs centre-ville et gare 32
3.4 Projets considérés et impact sur l'offre et la demande en stationnement 32
4. Marges de manœuvre et objectifs liés au stationnement 34
4.1 Marges de manœuvre de la commune en fonction du type de places 34
4.2 Objectifs visés et enjeux liés au stationnement 36
5. Génération et évaluation de scénarios de politique de stationnement 40
5.1 Considérations préalables 40
5.2 Secteur "Vieille Ville" 41
5.3 Secteur "centre-ville" 46
5.4 Secteur "Gare" 50

6. Détermination des mesures d'application à mettre en œuvre et évaluation des effets 52
6.1 Secteur "Vieille Ville" 52
6.2 Secteur "centre-ville" 54
6.3 Secteur "Gare" 56
6.4 Quartiers périphériques 56
6.5 Autres mesures liées à la réglementation du stationnement public et privé 58
6.6 Synthèse des mesures proposées et des effets attendus 58
7. Synthèse et suite à donner 60
8. Annexes 64

Liste des figures

Page

Figure 1 – Offre en stationnement à l'échelle de la ville – Etat janvier 2011 13
Figure 2 – Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Nuit en semaine 16
Figure 3 – Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Après-midi en semaine 17
Figure 4 – Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Soir en semaine 18
Figure 5 – Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Samedi matin et après-midi 19
Figure 6 – Enquête de rotation – secteur 1A: place de l'Etang – 51 places gratuites, maximum 1h30 22
Figure 7 – Enquête de rotation – secteur 1B: place de l'Etang – 32 places payantes, maximum 3 heures 23
Figure 8 – Stationnement Vieille Ville: nombre d'usagers par type en journée – Etat avril 2012 26
Figure 9 – Stationnement Vieille Ville: nombre d'usagers par type le soir et la nuit – Etat avril 2012 27
Figure 10 – Stationnement centre-ville: nombre d'usagers par type en journée – Etat avril 2012 30
Figure 11 – Stationnement centre-ville: nombre d'usagers par type le soir et la nuit – Etat avril 2012 31
Figure 12 – Stationnement hors voirie à usage public à l'échelle du centre-ville: bilan offre / demande actuelle (état avril 2012) et projets 33
Figure 13 – Objectifs généraux se rattachant au stationnement 37
Figure 14 – Objectifs spécifiques pour les différents types d'usagers par secteur 39
Figure 15 – Génération de scénarios de stationnement et recommandations: Vielle Ville (intra-muros) 42
Figure 16 – Génération de scénarios de stationnement et recommandations: Vielle Ville (extra-muros) 45
Figure 17 – Génération de scénarios de stationnement et recommandations: centre-ville (sur voirie) 47
Figure 18 – Génération de scénarios de stationnement et recommandations: centre-ville (hors voirie) 49
Figure 19 – Génération de scénarios de stationnement et recommandations: place de la Gare 51

Figure 20 – Stationnement – Mesures préconisées dans le secteur "Vieille Ville" 53
Figure 21 – Stationnement – Mesures préconisées dans le secteur "centre-ville" 55
Figure 22 – Stationnement – Mesures préconisées dans le secteur "Gare" 57
Figure 23 – Politique de stationnement: synthèse des mesures proposées et des effets attendus 59

Liste des annexes

Annexe 1 – Les divers types d'usagers
Annexe 2 – Usagers et consommation de l'offre
Annexe 3 – Localisation des enquêtes de rotation du stationnement
Annexe 4 – Enquête de rotation – secteur 2: rue de l'Hôpital et rue de Fer – 39 places payantes, maximum 1h30
Annexe 5 – Enquête de rotation – secteur 3: rue de l'Avenir – 24 places payantes, maximum 1h30
Annexe 6 – Enquête de rotation – secteur 4A: quai de la Sorne – 18 places gratuites, maximum 1h30
Annexe 7 – Enquête de rotation – secteur 4B: quai de la Sorne – 13 places payantes, maximum 1h30
Annexe 8 – Enquête de rotation – secteur 5A: place de la Gare – 20 places payantes, maximum 30 minutes
Annexe 9 – Enquête de rotation – secteur 5B: place de la Gare – 16 places gratuites, maximum 30 minutes
Annexe 10 – Enquête de rotation – secteur 5C: place de la Gare – 11 places payantes, maximum 1 heure
Annexe 11 – Types de places et marges de manœuvre selon l'appartenance et l'usage
Annexe 12 – Principes de base de la politique de stationnement

1. Situation, périmètres et buts de l'étude

1.1 Contexte de l'étude

Le centre-ville de Delémont est soumis à une pression élevée sur le stationnement public, en raison de deux principaux facteurs:

- **l'importance des activités / commerces et de l'habitat** dans le secteur, qui ont des besoins spécifiques de stationnement;
- **le rôle de pôle régional de Delémont,** engendrant des phénomènes de stationnement-ventouse sur le territoire communal.

Cette pression sera appelée à augmenter dans le futur, en lien avec les projets de développement de la ville et du rôle encore plus important que celle-ci va jouer à l'avenir, conformément aux orientations définies dans le projet d'agglomération.

Des pointages réalisés par plusieurs conseillers de ville dans le quartier de la gare ont toutefois montré que les places sont sous-occupées dans ce secteur. Aucune étude objective n'a cependant été réalisée à ce sujet.

Plus généralement, la ville de Delémont ne dispose d'aucune analyse des données de stationnement en termes de demande et de structure des usagers.

Pour toutes ces raisons, **les autorités communales et les services concernés ont mandaté le 14 novembre 2011 le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA pour réaliser une étude générale de stationnement sur le territoire de Delémont,** en parallèle au Plan directeur des déplacements.

1.2 Périmètres et buts de l'étude

Le périmètre de la présente étude comprend **l'ensemble du territoire communal.** Néanmoins, certains secteurs font l'objet **d'enjeux particuliers** qu'il conviendra d'analyser de manière spécifique :

- **les places sur voirie dans le secteur « centre-gare »** (Vieille Ville et quartier de la gare), qui comprennent l'ensemble des places de stationnement sur voirie situées dans ce secteur. Il s'agit pour la plupart de places payantes de courte durée ou en zone bleue, qui servent avant tout aux usagers des commerces;
- **les parkings du centre-ville liés aux centres commerciaux** (Manor, Coop, Migros,...), en ouvrage ou en surface, qui font l'objet de différentes réglementations (parkings privés à usage public);
- **les grandes « poches » de stationnement situées à proximité du centre,** qui sont affectées à un usage spécifique (hôpital, centre sportif de la Blancherie, P+R de la gare, Halle des Expositions, M-Parc), ou qui fonctionnent plutôt comme des parkings de dissuasion (parc+marche) en lien avec les besoins du centre-ville (Gros Pré, Place de l'Etang, parking de la Jardinerie).

Les **buts** de la présente étude sont les suivants :

- **analyser le fonctionnement actuel du stationnement à Delémont et établir un diagnostic relatif à l'offre et à la demande en stationnement rencontrées;**
- **déterminer les évolutions futures potentielles, en prenant en compte les développements envisagés;**
- **définir une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal, notamment en matière de dimensionnement et de gestion de l'offre;**
- **mettre en évidence les mesures d'application de la politique de stationnement préconisée, en évaluer les effets et fixer les étapes de réalisation.**

A noter que **seules les problématiques liées au stationnement des véhicules individuels sont traitées dans le cadre de la présente étude.** Le stationnement des poids lourds ne constitue pas un enjeu à Delémont, à l'exception des secteurs industriels du Sud de la ville, qui devraient faire l'objet d'une étude spécifique. Quant aux questions relatives aux stationnements des vélos, elles seront traitées dans le cadre de l'étude du Plan directeur des mobilités douces, qui aura lieu en 2014.

2. Cadre général de l'étude

2.1 Articulation du présent rapport avec les autres études en cours

Le présent rapport fait partie d'un groupe de documents d'étude relatifs à la ville de Delémont, comprenant:

- **le Plan directeur des déplacements** (Transitec Ingénieurs-Conseils SA);
- **les rapports de comptages automatiques** pour les dix points de comptage réalisés dans le cadre de ce mandat (Transitec Ingénieurs-Conseils SA);
- **l'étude générale de stationnement** (constituée par le présent document);
- **le cadastre du bruit.**

L'étude a fait l'objet d'un suivi technique assuré par le Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics (UETP), ainsi que de présentations intermédiaires à un **groupe d'accompagnement** composé de divers représentants associatifs et politiques, dont le fonctionnement est détaillé dans le rapport relatif au Plan directeur des déplacements.

2.2 Calendrier

L'ensemble de ces études s'est déroulé sur une période de deux ans, de septembre 2011 à septembre 2013, avec les phases suivantes spécifiques à la présente étude relative au stationnement:

- phase 1 (septembre 2011 à février 2012), **analyse et diagnostic du fonctionnement actuel:** l'étude détaillée du fonctionnement actuel du stationnement, confortée par des enquêtes d'occupation et de rotation, permet de déterminer les principaux problèmes de stationnement et de définir les objectifs à atteindre;
- phase 2 (septembre 2012 à février 2013), **génération et évaluation de scénarios de politique de stationnement:** l'évaluation de plusieurs variantes d'exploitation du stationnement est réalisée en vue de trouver la meilleure solution pour atteindre les objectifs définis en fin de phase 1;
- phase 3 (dès mars 2013), **détermination des mesures d'application à mettre en œuvre et évaluation des effets:** l'étude se termine par la liste de mesures recommandées par secteur géographique, une recommandation d'horizons de mise en œuvre ainsi qu'une évaluation des effets attendus.

3. Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement – Etat 2011-2012 et projets

3.1 Offre en stationnement

Fig. 1

La ville de Delémont dispose d'une offre en stationnement à usage public globale d'environ **3'000 places,** soit un ratio de **0,14 place par habitant + emploi.**

S'il est fait abstraction des places privées, handicapés et Mobility (pour lesquelles l'inventaire est incomplet), **environ 40% des places recensées est concentré dans des parkings privés à usage public,** aux réglementations diverses, le 60% restant étant constitué des places sur voiries. Parmi ces dernières, **un peu plus de la moitié sont gratuites**, que ce soit à durée illimitée (zone blanche) ou limitée dans le temps (zone bleue) et le reste est constituée de places payantes de courte, moyenne et longue durée.

La plupart des places gratuites sont concentrées dans les parkings du Gros Pré et de la Blancherie, situés dans le secteur Ouest de la ville. Dans le secteur de la Vieille Ville au contraire (intra-muros et extra-muros), trois places sur quatre sont payantes.

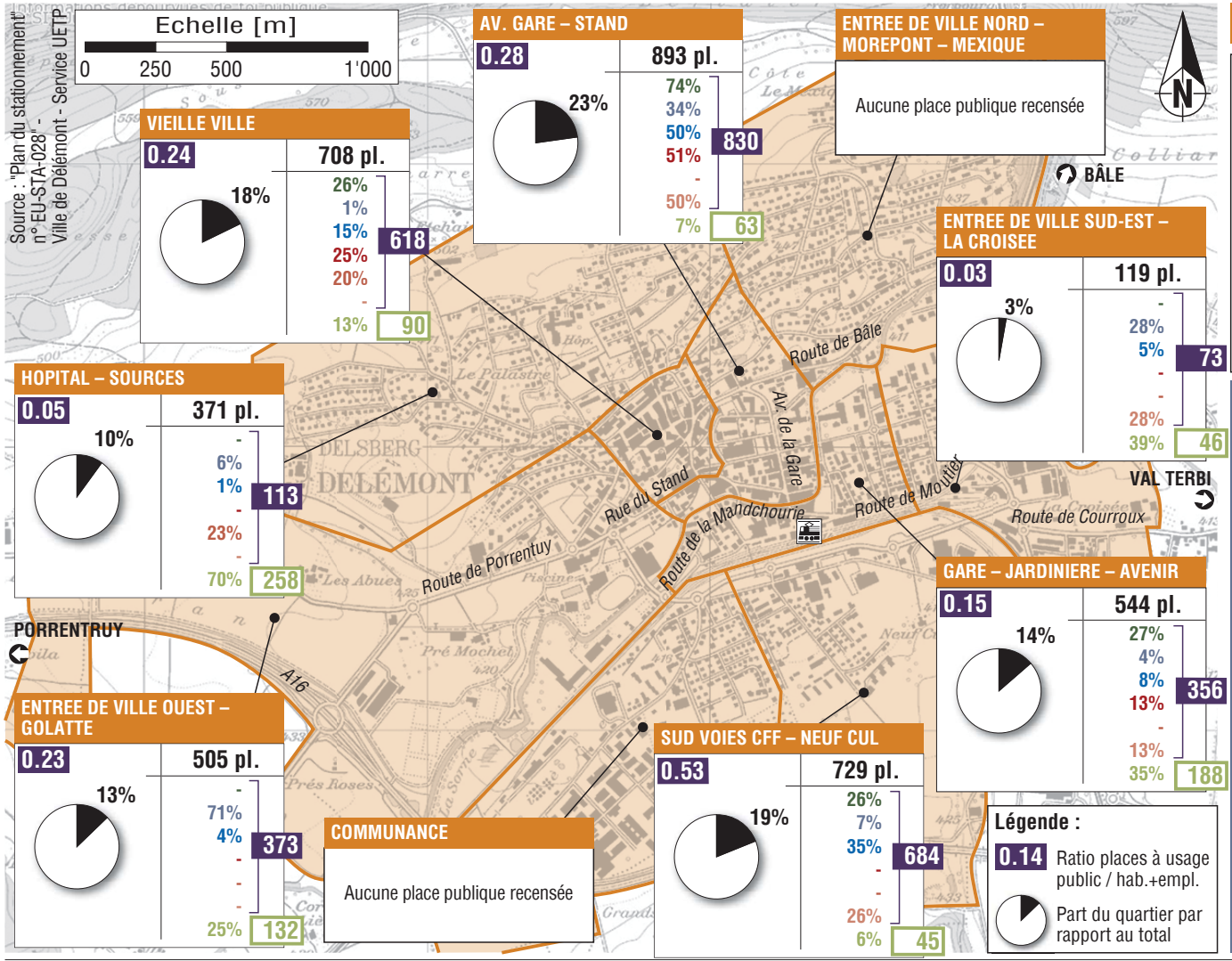
La zone "Avenue de la Gare – Stand" est celle qui offre plus de places de stationnement (environ 900 places), dont 75% se trouvent dans des parkings collectifs privés à usage public.

Une grande disparité est observée dans les ratios d'offre en stationnement à usage public:

- des valeurs très faibles (~0,04 pl./hab+empl.) dans certains secteurs périphériques disposant d'une importante offre privée (Hôpital, La Croisée);
- des valeurs fortes (~0,25 pl./hab.+empl. au centre) à très fortes (~0,55 pl./hab.+empl. au Sud des voies) dans les secteurs où l'offre liée aux commerces est surreprésentée.

Offre en stationnement à l'échelle de la ville - Etat janvier 2011

Figure n°1



TOTAL VILLE

Parkings collectifs privés à usage public	1'181	31%
Places en zone blanche	524	13%
Places en zone bleue	475	12%
Places payantes courte durée (30'-1h30)	300	8%
Places payantes moyenne durée (3h)	231	6%
Places payantes longue durée (12h)	342	9%
Total des places à usage public	**3'053**	**79%**
Places privées, handicapés, mobility (inventaire incomplet)	816	21%
Total des places recensées	**3'869**	**100%**

- La ville de Delémont dispose d'une offre en stationnement à usage public globale d'env. 3'000 places, soit 0.14 place par habitant + emploi.
- Un tiers des places recensées est concentré dans des parkings privés à usage public.
- La Vieille Ville présente une offre assez hétérogène, tandis que la majorité des places sont localisées dans des parkings collectifs (74%) dans le quartier autour de l'avenue de la Gare.
- La plupart des places gratuites sont concentrées dans la zone "entrée de ville Ouest-Golatte" (parkings du Gros Pré et de la Blancherie).
- Une grande disparité est observée dans les ratios d'offre en stationnement à usage public :
  - des valeurs très faibles (~0.04 pl./hab.+empl.) dans certains secteurs périphériques disposant d'une importante offre privée (hôpital, La Croisée);
  - des valeurs fortes (~0.25 pl./hab.+empl. au centre) à très fortes (~0.55 pl./hab.+empl. au Sud des voies) dans les secteurs où l'offre liée aux commerces est surreprésentée.

3.2 Demande en stationnement et structure des usagers

3.2.1 Généralités sur la politique de stationnement

Ann.1 Les besoins de stationnement des différents types d'usagers du stationnement sont très variables. De manière générale, les catégories d'usagers suivantes peuvent être identifiées :

- **le résidant fixe ou dynamique;**
- **le pendulaire fixe ou dynamique;**
- **le client / visiteur diurne ou nocturne.**

Chacune de ces catégories d'usagers a des besoins de stationnement différents en fonction de la période considérée, en journée et en soirée, les jours ouvrables et le week-end.

Ann. 2 La structure des usagers stationnés dans un secteur (de courte / moyenne / longue durée) a une influence directe sur la **consommation de l'offre** et sur la perception des utilisateurs quant à une éventuelle saturation de l'offre.

Ainsi, un usager stationnant son véhicule toute une journée (stationnement de longue durée) consomme la même offre de parcage que dix usagers n'ayant stationné qu'une seule heure chacun (stationnement de courte durée). En d'autres termes, dans cet exemple, moins de 10 % des usagers consomment à eux seuls la moitié de l'offre, l'autre moitié restant pour plus de 90 % des usagers.

Plutôt que d'aménager de nouvelles places de parc, il est donc souvent judicieux d'adapter la gestion de l'offre de stationnement existante, afin d'assainir un fonctionnement jugé problématique et de répondre aux besoins de parcage des usagers à favoriser.

3.2.2 Types d'enquêtes réalisées

Afin d'appréhender la demande en stationnement et la structure des usagers, **deux types d'enquêtes ont été réalisées:**

- **relevés d'occupation;**
- **enquêtes de rotation.**

Une vaste campagne d'enquêtes de **l'occupation du stationnement** a donc été entreprise dans le cadre de cette étude. Les mesures d'occupation permettent de relever un **taux global d'utilisation en stationnement** à l'échelle d'une zone ou d'un quartier, à différentes périodes de la journée, sans renseignement sur la durée de stationnement et donc sur les types d'usagers présents.

Ainsi, des séries de relevés ont été réalisées le jeudi 23 février 2012 et le jeudi 1er mars 2012 (le jeudi étant représentatif d'un jour ouvrable moyen), englobant la totalité des places de stationnement public en surface et les parkings collectifs privés à usage public, soit environ 2'900[1] places.

[1] Valeur légèrement inférieure aux quelques 3'000 places à usage public recensées en 2011, en raison de variations ponctuelles de l'offre intervenues entretemps.

Ces relevés ont été complétés par des enquêtes le samedi 12 mai 2012 en fin de matinée et en milieu d'après-midi, pour pouvoir tenir compte de la **situation particulière du samedi** où les commerces, les bars et les restaurants sont plus fréquentés.

Ann. 3 Au sein des ces quelque 2'900 places sur lesquelles ont été effectués les relevés d'occupation, **cinq zones spécifiques,** comprenant entre 25 et 80 places chacune, ont fait l'objet **d'enquêtes dites de rotation,** permettant, grâce à un relevé détaillé des numéros de plaques chaque 30 minutes, d'obtenir et de traiter l'information relative aux **types d'usagers** (courte, moyenne et longue durée, résidants et visiteurs de soirée). Ces zones ont été choisies de sorte à disposer d'une palette représentative des différents types de places recensés, en considérant en priorité les secteurs présentant des enjeux importants.

L'extrapolation des données issues des enquêtes de rotation à l'ensemble des secteurs considérés et la superposition avec les données issues des enquêtes d'occupation permettent finalement de déterminer la **structure des usagers** en journée, le soir, la nuit et le samedi pour chaque secteur de la ville.

3.2.3 Occupation de l'offre en stationnement

Fig. 2-5 Le taux d'occupation du stationnement varie fortement selon la période et la zone enquêtée:

- la nuit, les taux d'utilisation du stationnement ne dépassent jamais 40%. **Aucun problème de stationnement nocturne n'est donc à déplorer à Delémont**;
- **l'après-midi en semaine, les secteurs du Stand, de la Vieille Ville, du "Nord" et le P+R CFF présentent des signes de saturation de l'offre.** Le secteur de la gare est chargé, mais avec quelques réserves. Il s'agit cependant d'une analyse globale, certaines rues pouvant subir une saturation ponctuelle. A noter que **les parkings en ouvrage présentent toujours d'importantes réserves de capacité** (occupation maximale de 55%). Dans les quartiers périphériques, l'occupation est généralement inférieure à 40% (à l'exception du secteur de l'hôpital);
- **le soir en semaine, seule la Vieille Ville présente une occupation élevée** (80%), **avec cependant des réserves de stationnement disponibles dans les quartiers proches.** Ailleurs, l'occupation de l'offre ne dépasse jamais les 50 à 60%;
- **le samedi, certaines rues de la Vieille Ville, du centre-ville et de la gare sont saturées alors que globalement ces secteurs présentent des réserves de capacité importantes.** Le matin (pour les secteurs enquêtés), seuls les places de stationnement de la gare et de la Migros sont plus utilisées que l'après-midi. **A noter qu'il existe un déséquilibre très accentué entre l'utilisation des places de stationnement sur voirie et les parkings hors voirie, dont l'occupation ne dépasse que rarement 50%** (à l'exception du parking Migros).

Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Nuit en semaine (relevé de 6h, jeudi 23.02 et jeudi 01.03.2012)

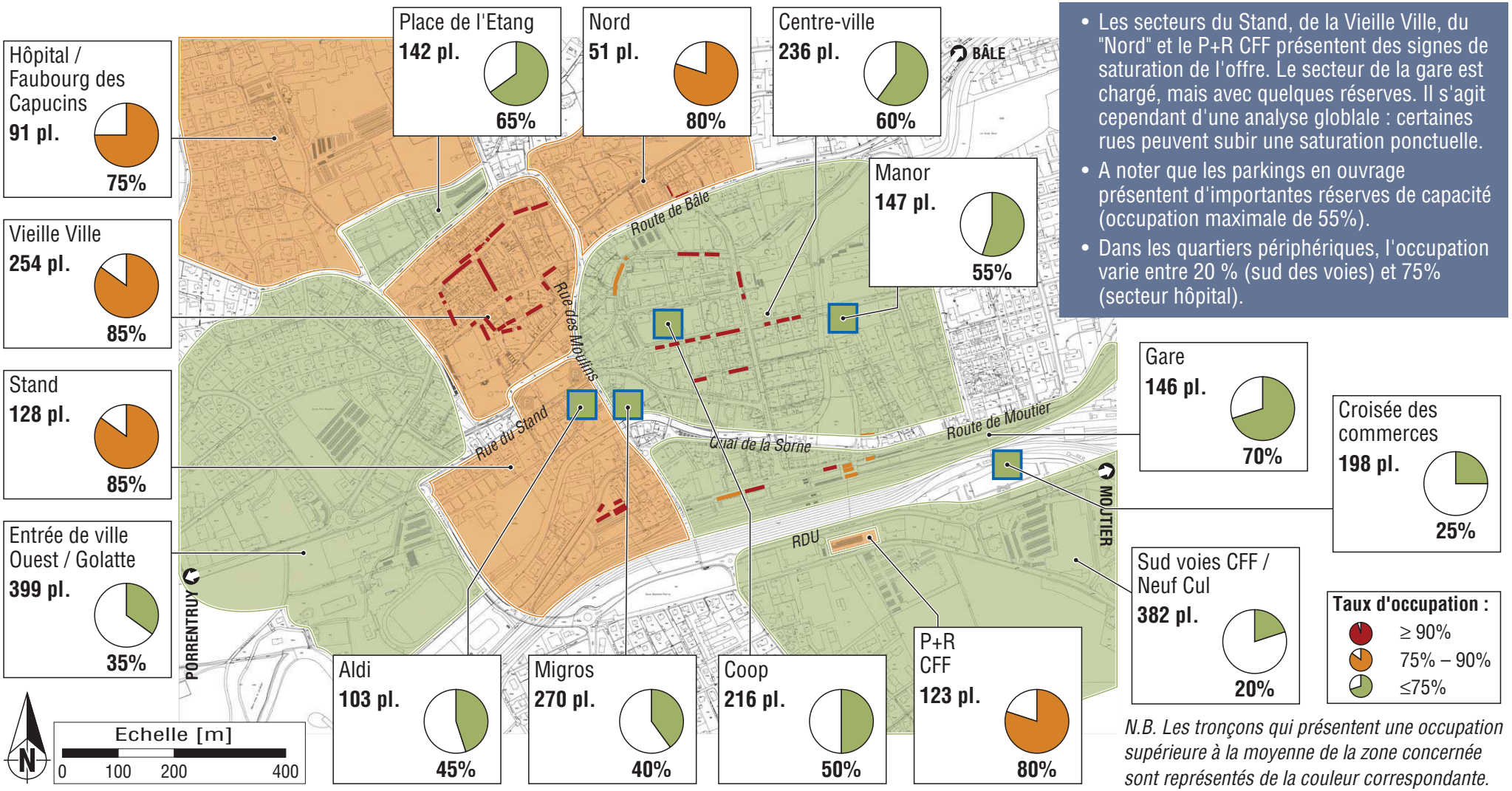
Figure n°2

- La nuit, les taux d'utilisation du stationnement ne dépassent jamais les 40%. Les valeurs les plus élevées sont situées dans les quartiers de la Vieille Ville, du centre et de la zone "Nord".
- Dans les quartiers résidentiels, le taux d'occupation ne dépasse jamais 20%.
- Globalement, aucun problème de stationnement nocturne n'est à déplorer à Delémont.

N.B. Les tronçons qui présentent une occupation supérieure à la moyenne de la zone concernée sont représentés de la couleur correspondante.

Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Après-midi en semaine (relevé de 16h, jeudi 23.02 et jeudi 01.03.2012)

Figure n°3



- Les secteurs du Stand, de la Vieille Ville, du "Nord" et le P+R CFF présentent des signes de saturation de l'offre. Le secteur de la gare est chargé, mais avec quelques réserves. Il s'agit cependant d'une analyse globlale : certaines rues peuvent subir une saturation ponctuelle.
- A noter que les parkings en ouvrage présentent d'importantes réserves de capacité (occupation maximale de 55%).
- Dans les quartiers périphériques, l'occupation varie entre 20 % (sud des voies) et 75% (secteur hôpital).

N.B. Les tronçons qui présentent une occupation supérieure à la moyenne de la zone concernée sont représentés de la couleur correspondante.

Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Soir en semaine (relevé de 20h, jeudi 23.02 et jeudi 01.03.2012)

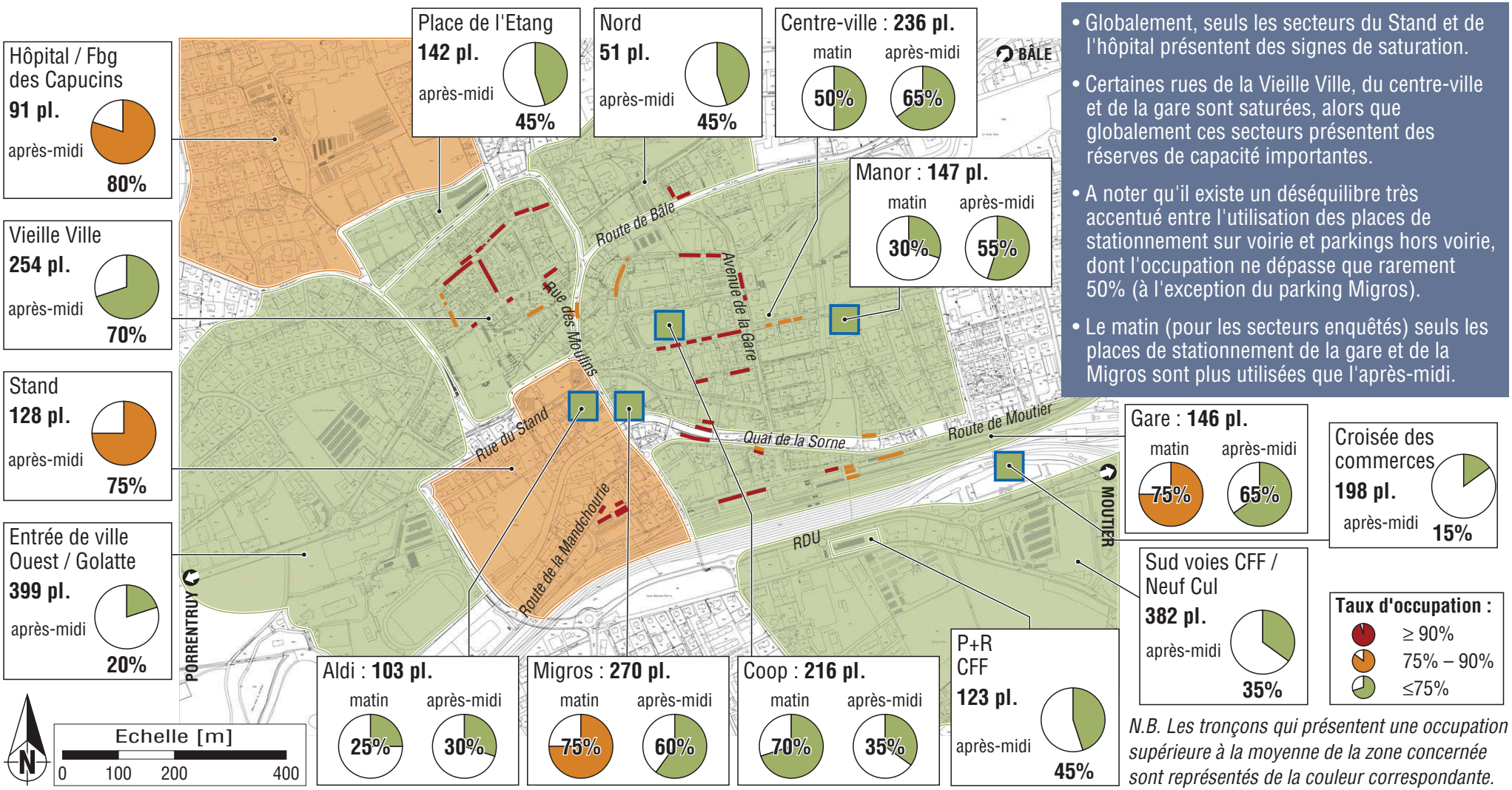
Figure n°4

- En soirée, seule la Vieille Ville présente une occupation élevée (80%), avec cependant des réserves de stationnement disponibles dans les quartiers proches.
- Ailleurs, l'occupation de l'offre ne dépasse jamais les 50 à 60%.

N.B. Les tronçons qui présentent une occupation supérieure à la moyenne de la zone concernée sont représentés de la couleur correspondante.

Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Delémont – Samedi matin (relevé partiel de 11h) et après-midi (relevé de 15h à 16h)

Figure n°5



- Globalement, seuls les secteurs du Stand et de l'hôpital présentent des signes de saturation.
- Certaines rues de la Vieille Ville, du centre-ville et de la gare sont saturées, alors que globalement ces secteurs présentent des réserves de capacité importantes.
- A noter qu'il existe un déséquilibre très accentué entre l'utilisation des places de stationnement sur voirie et parkings hors voirie, dont l'occupation ne dépasse que rarement 50% (à l'exception du parking Migros).
- Le matin (pour les secteurs enquêtés) seuls les places de stationnement de la gare et de la Migros sont plus utilisées que l'après-midi.

N.B. Les tronçons qui présentent une occupation supérieure à la moyenne de la zone concernée sont représentés de la couleur correspondante.

3.2.4 Enquêtes de rotation sur cinq zones représentatives

L'analyse réalisée ci-avant de l'occupation du stationnement se révèle indispensable et instructive pour la compréhension globale de la demande en stationnement, mais néanmoins insuffisante. Il est en effet très intéressant de connaître également la nature des usagers présents sur les places de stationnement des secteurs où les enjeux sont importants.

Pour chacune des cinq zones de stationnement ayant fait l'objet d'une enquête de rotation, le **taux de rotation**[2] a été déterminé à partir du nombre total de véhicules ayant occupé les places de parc de la zone considérée durant la journée.

Les enquêtes de rotation permettent également de distinguer les différents **types d'usagers** utilisant une zone de stationnement. En traitant les données obtenues lors des enquêtes, il est possible de classer les usagers dans les différentes catégories suivantes:

- usagers de **très courte durée:** moins de 30 minutes;
- usagers de **courte durée:** entre 30 minutes et 1h30;
- usagers de **moyenne durée:** entre 1h30 et 3h00;
- usagers de **longue durée:** plus de 3h00;
- usagers présents au début des enquêtes, à 6h00, et sortis au cours de la journée: ils peuvent être assimilés à des **résidents**;
- usagers arrivés au cours de la journée et encore présents à 19h30: il s'agit, soit de résidents, que l'on retrouve le matin, soit de **"visiteurs de soirée",** c'est-à-dire dont la présence est liée aux bars, restaurants, cinémas, activités culturelles, etc.;
- usagers dits **"ventouses",** c'est-à-dire n'ayant pas déplacé leur véhicule durant toute la durée de l'enquête.

Fig. 6-7
Ann. 2-8

A titre d'exemple, les résultats de l'enquête de la Place de l'Etang sont représentés ci-après. L'analyse de l'ensemble des zones enquêtées est présentée en annexe.

[2] Le taux de rotation représente le nombre de véhicules qui ont stationné en moyenne sur une place de stationnement durant la durée des enquêtes, soit de 6h00 à 19h30.

De manière générale, **les enseignements principaux suivants peuvent être tirés** de ces enquêtes:

- **le taux de rotation varie fortement selon la zone considérée:**
  - un taux de rotation faible (entre 3 et 4) sur la place de l'Etang;
  - un taux de rotation moyen (environ 6) à l'intérieur des remparts de la Vieille Ville et dans la zone bleue du quai de la Sorne;
  - un taux de rotation élevé (entre 10 et 11) sur la rue de l'Avenir et les places payantes du quai de la Sorne;
  - un taux de rotation très élevé (>11) sur la place de la Gare;
- **la part d'illicites dans le temps** (dépassant la durée autorisée) **est élevée** (entre 30 et 40%) **sur les cases gratuites de la place de l'Etang et du quai de la Sorne, ainsi que sur le parking situé à l'Est de la place de la Gare;**
- **la part d'usagers illicites dans l'espace** (hors cases) **est faible.**

Enquête de rotation – secteur 1A : place de l'Etang (jeudi 26 janvier 2012) – 51 places gratuites, maximum 1h30 (zone bleue) – Parcage réglementé de 8h00 à 11h30 et de 13h30 à 18h00

Figure n°6

Localisation

Taux de rotation

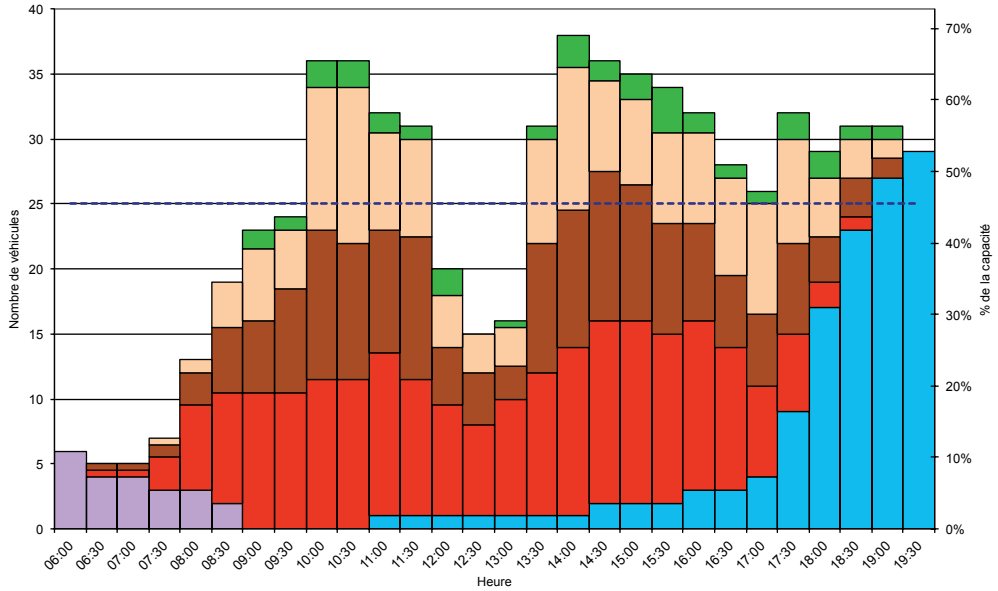
3.8

Légende :

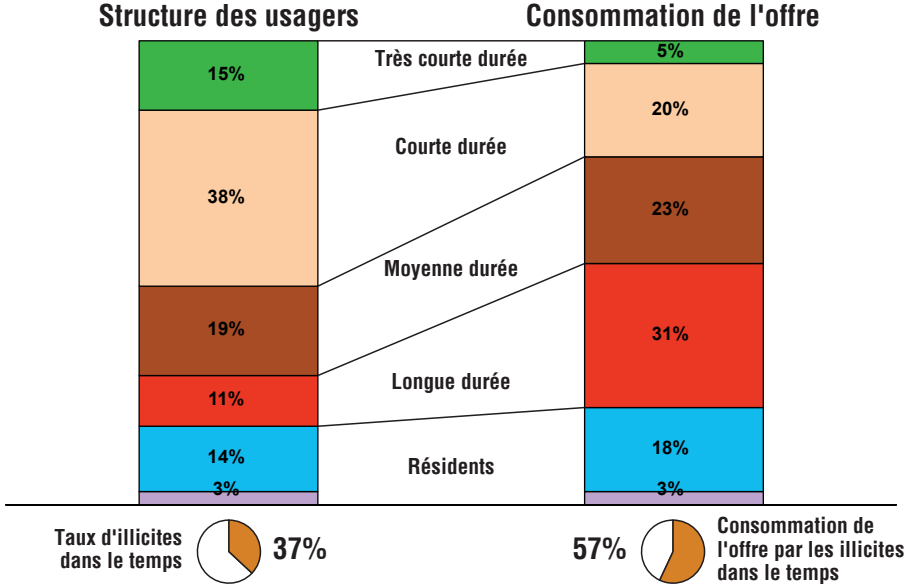
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- En moyenne, l'occupation est très faible (45%) et atteint max. 70% de la capacité du parking. L'offre de stationnement gratuit de courte-moyenne durée est surdimensionnée ou insuffisamment exploitée.
- Un creux important est relevé aux heures de midi (fermeture des commerces).
- L'offre est consommée en grande majorité (75%) par un stationnement de moyenne / longue durée (y compris résidents), avec 57% de consommation illicite. En conséquence, le taux de rotation est relativement bas.

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 210)

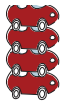


Enquête de rotation – secteur 1B : place de l'Etang (jeudi 26 janvier 2012) – 32 places payantes, maximum 3 heures – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Figure n°7

Localisation

Taux de rotation



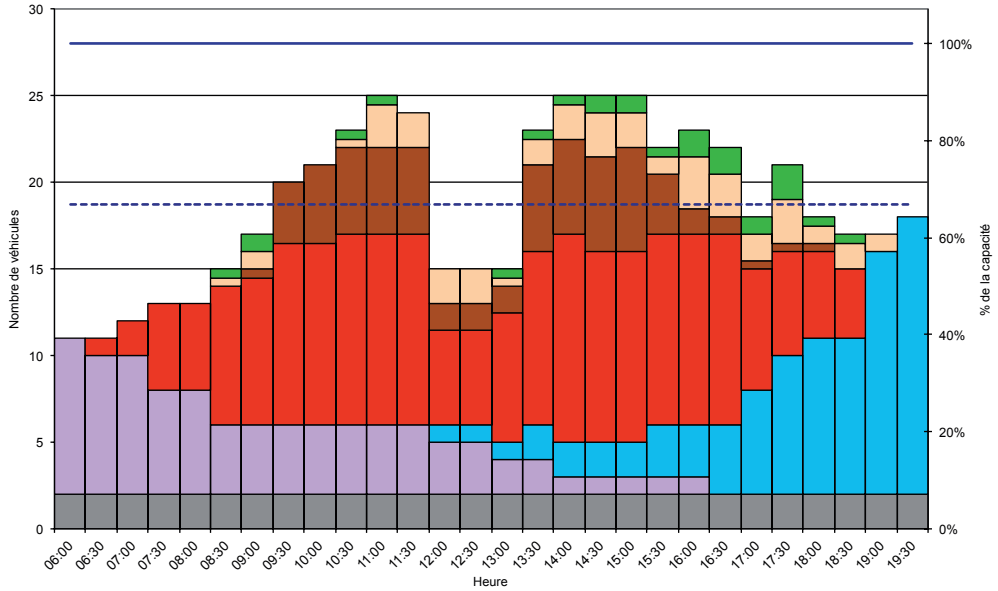
3.5

Légende :

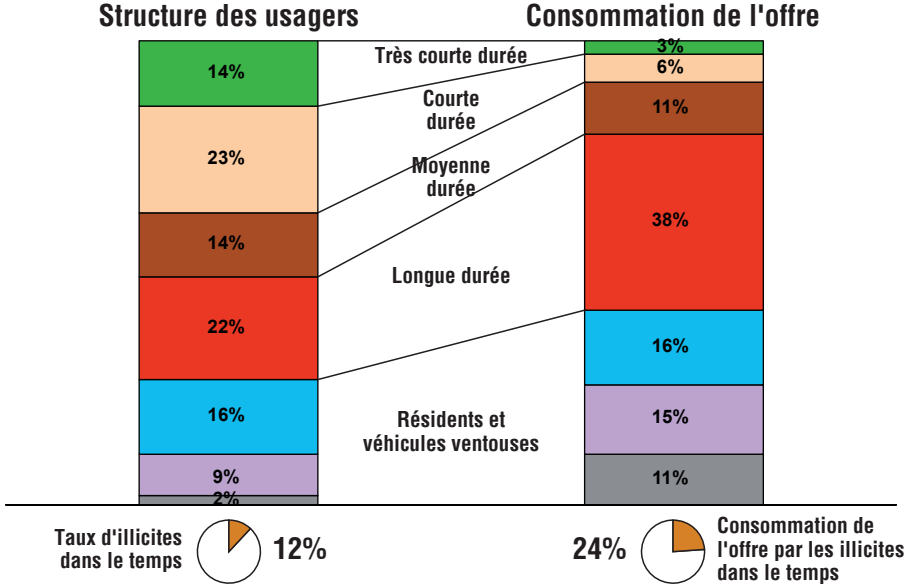
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- L'occupation maximale n'est jamais atteinte, en moyenne, le taux d'occupation est de 67%. Comme pour les places en zone bleue, l'offre est surdimensionnée ou insuffisamment exploitée.
- L'offre est consommée principalement par les résidents du centre-ville, qui sont autorisés à garer leur véhicule jusqu'à deux jours d'affilée.
- Le taux d'usagers illicites dans le temps est relativement bas (nombreuses autorisations de stationnement).

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 97)



3.2.5 Structure des usagers – Secteur Vieille Ville

Fig. 8-9

Le secteur de la Vieille Ville a été partagé en trois sous-zones, qui présentent chacune un fonctionnement différent:

- **zone intra-muros:** besoins en stationnement de courte durée pour les visiteurs des activités et commerces (offre de 154 places);
- **zone extra-muros** (places de l'Etang, de la Foire et Monsieur): offre en stationnement de moyenne durée visant à la "protection" du centre historique (offre de 246 places);
- **zone "externe"** (parking du Gros Pré): parking gratuit de longue durée, situé à environ 300 mètres de la Vieille Ville et apte à accueillir notamment les pendulaires (offre de 241 places).

Les analyses liées à la structure des usagers devraient tenir compte des **autorisations de stationnement** délivrées pour des usagers particuliers (par exemple commerçants, etc.). Selon les données fournies par la police de la Ville, les autorisations suivantes sont délivrées (état avril 2012):

- 10 autorisations intra-muros, pour des commerçants ayant besoin de leur véhicule pour leur travail;
- 180 autorisations extra-muros, délivrées à des habitants ou commerçants de la Vieille Ville;
- quelques autorisations générales pour des usagers particuliers (pompiers, ligue pulmonaire, officiers d'état civil, …).

En sus, des autorisations ponctuelles peuvent être délivrées au jour ou à la semaine pour des enseignants itinérants ou des entreprises qui doivent effectuer des travaux. A noter que l'Ordonnance communale sur le parcage prolongé dans les zones bleues limite le nombre d'autorisations délivrables uniquement au nombre de places présentes dans la zone[3].

Dans la pratique, les relevés de stationnement ont montré l'existence d'autres types d'autorisations particulières, telles que des autorisations de stationnement cantonales pour les fonctionnaires en déplacement au niveau de la place de la Foire.

Le système d'autorisations est donc très complexe à Delémont, mais porte essentiellement sur les places extra-muros de la Vieille Ville. Les résultats ont donc été interprétés manière suivante:

- pour les places intra-muros, les autorisations ont été ignorées, au vu de leur faible nombre. L'ensemble des usagers dépassant la durée autorisée a été considéré comme illicite dans le temps;
- pour les places extra-muros, étant donné la complexité et la diversité des autorisations délivrées, il n'a pas été possible de déterminer la part des usagers dépassant la durée légale de stationnement disposant ou non d'une autorisation.

[3] Cette ordonnance de 1997 n'est cependant pas appliquée dans la pratique, puisqu'il n'existe pas de carte définissant les "zones" de stationnement et que les autorisations délivrées s'appliquent essentiellement aux zones payantes de la Vieille Ville et non aux zones bleues.

Les éléments à retenir relatifs au fonctionnement du stationnement pour le secteur de la Vieille Ville sont les suivants:

- **une sous-utilisation permanente de l'offre extra-muros** (au moins un tiers des places vides) et, de manière encore plus évidente, du parking du Gros Pré (réserve comprise entre 55 et 85% de l'offre);
- **les jours ouvrables, en journée, une occupation quasiment totale des places intra-muros** (~5% de marge, insuffisante pour permettre de trouver aisément une place), en grande partie par des usagers de longue durée (~40% des usagers);
- **le reste du temps** (soir, nuit, samedi), **une réserve d'au moins 20% de places intra-muros disponibles,** même si les enquêtes d'occupation ont mis en évidence des phénomènes locaux de saturation sur les places les plus accessibles (rue de l'Hôpital, rue de la Constituante, rue de Fer, …).

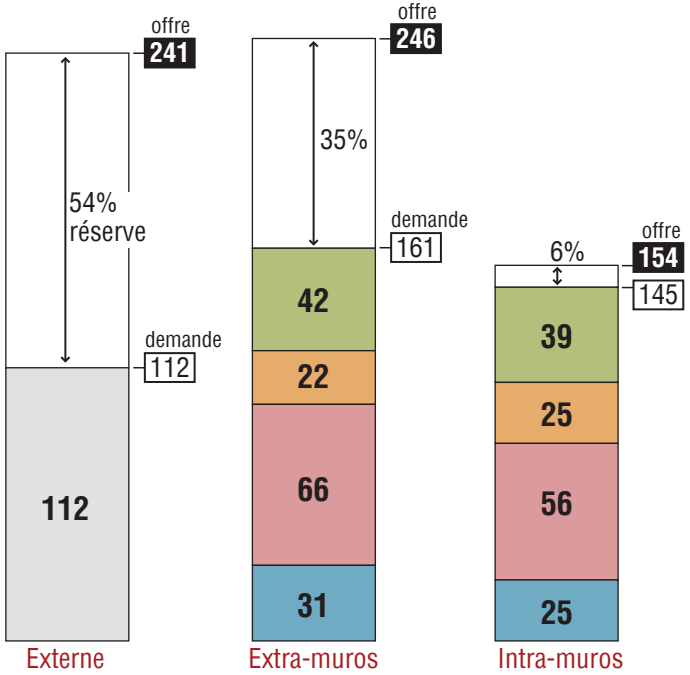
Il existe donc **un potentiel important de reports d'usagers de moyenne-longue durée stationnant dans la Vieille Ville vers les parkings situés à l'extérieur des remparts,** pour offrir plus d'espace aux clients des commerces (usagers de "courte durée").

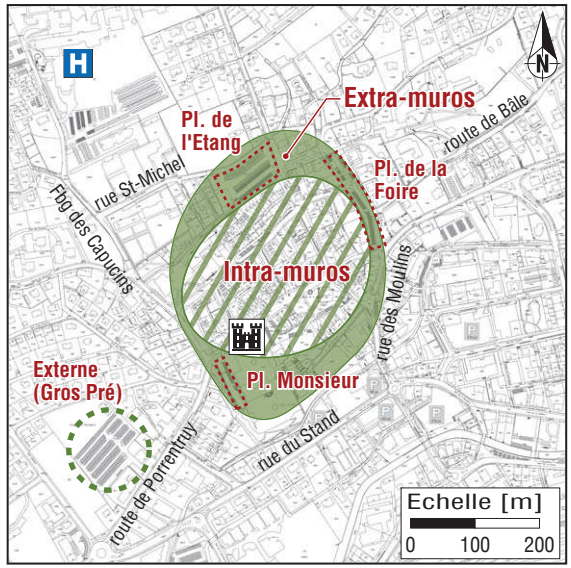
Stationnement Vieille Ville : nombre d'usagers par type en journée – Etat avril 2012

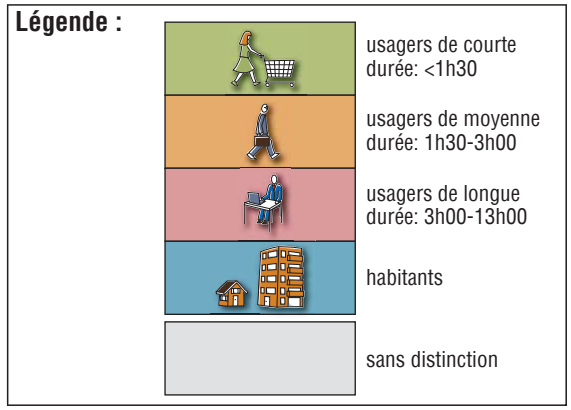
Figure n°8

Nombre d'usagers - Jeudi (16h)

TOTAL : ~ 420 usagers



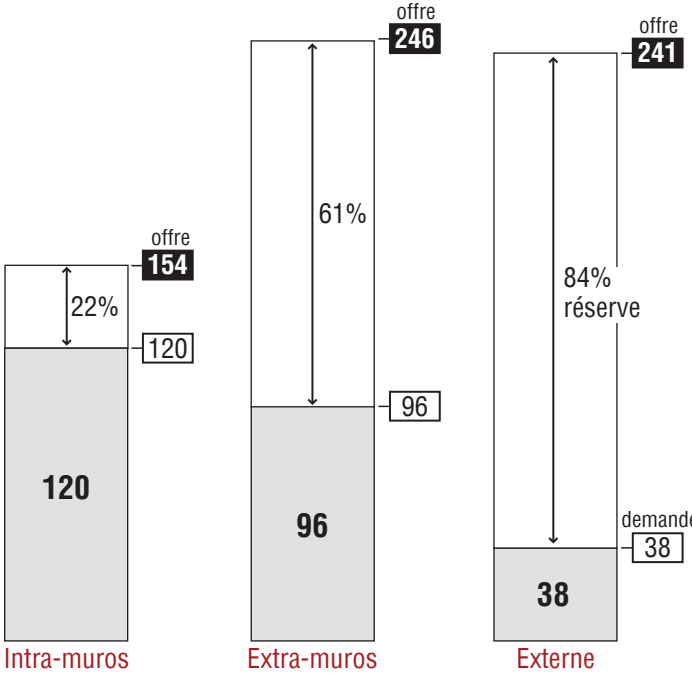




- La part d'usagers de longue durée est élevée à l'intérieur et à l'extérieur des Remparts (40%)
- Les places extra-muros et externes à la Vieille Ville sont sous-utilisées
- L'offre en stationnement totale (641 pl.) est utilisée à 65% environ

Nombre d'usagers - Samedi (15h)

TOTAL : ~ 250 usagers



- L'offre en stationnement totale est très peu utilisée (40% environ), la situation présente une marge de manœuvre importante
- La zone intra-muros accueille presque la moitié des usagers

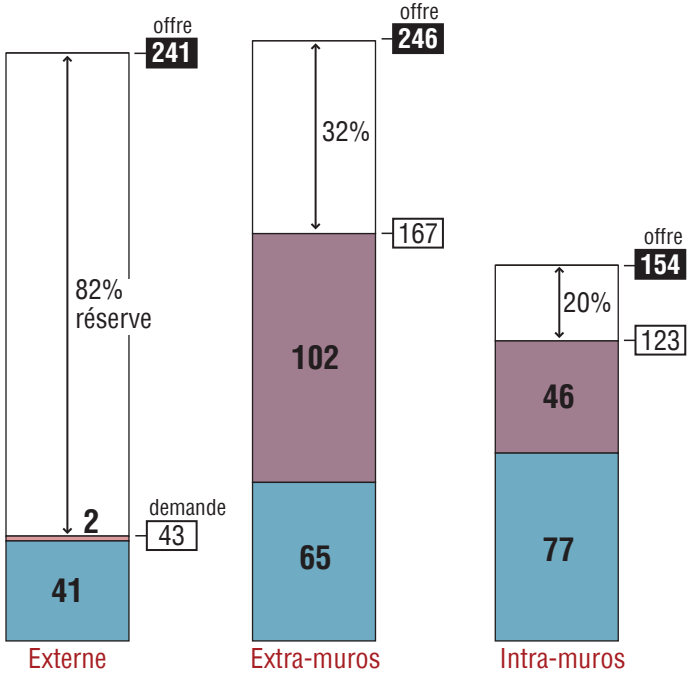
NB : 10 autorisations de parcage intra-muros, 180 autorisations extra-muros

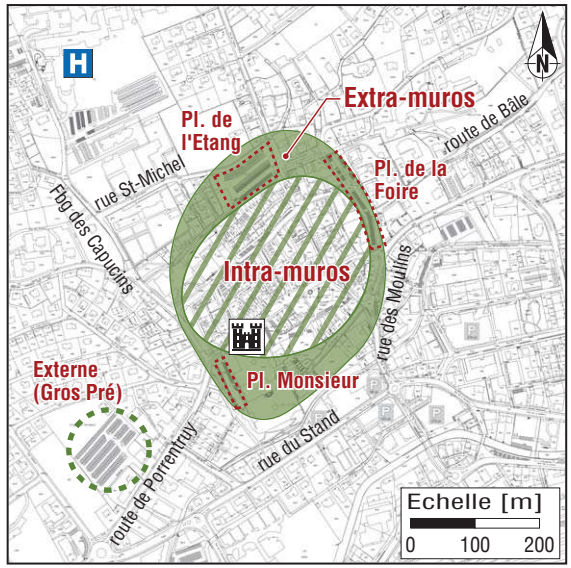
Stationnement Vieille Ville : nombre d'usagers par type le soir et la nuit – Etat avril 2012

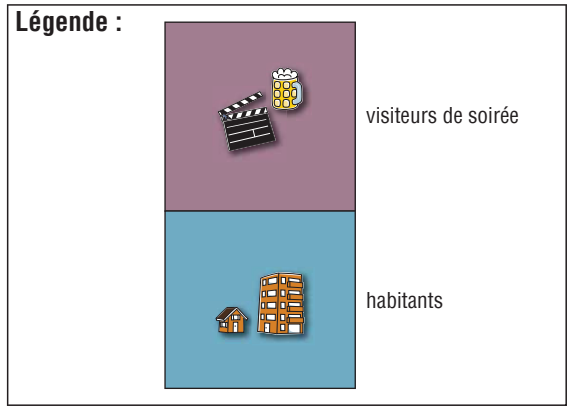
Figure n°9

Nombre d'usagers le soir (20h)

TOTAL : ~ 330 usagers



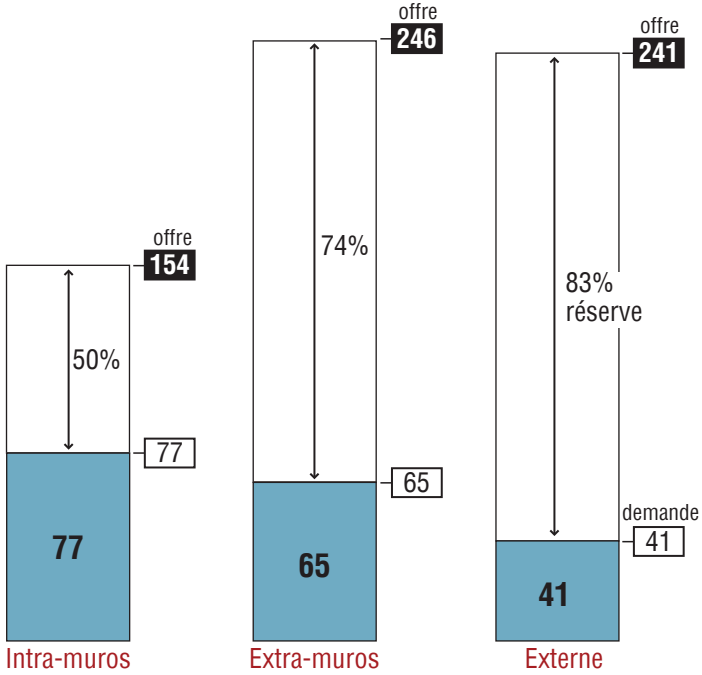




- La part des visiteurs de soirée varie selon la zone : presque nulle dans le parking externe, 60% pour les places extra-muros et environ 35% à l'intérieur des Remparts
- Une réserve de capacité d'au moins 20% est toujours disponible, même à l'intérieur des Remparts
- Le parking externe est quasiment vide

Nombre d'usagers la nuit (0-6h)

TOTAL : ~ 180 usagers



- La situation ne présente aucun problème la nuit
- L'offre en stationnement totale (641 pl.) est occupée à moins de 30%

3.2.6 Structure des usagers – Secteur centre-ville

Fig. 10-11 L'analyse des types d'usagers du secteur du centre-ville a été réalisée pour trois sous-zones distinctes:

- **stationnement sur voirie** (offre de 125 places);
- **stationnement dans les parkings en ouvrage ou hors voirie** (offre de 1'042 places en journée, limitée à 306 places le soir et la nuit, les parkings en ouvrage liés aux centres commerciaux étant fermés);
- **stationnement dans les parkings externes** (Losinger et Comptoir, offre de 151 places).

Selon les données reçues de la police, 8 autorisations de stationnement sont délivrées pour le secteur du centre-ville (6 parking Brasserie et 2 parking Losinger). Etant donné le faible nombre d'autorisations, celles-ci sont ignorées dans la présente analyse globale.

Les éléments à retenir du fonctionnement du stationnement dans le centre-ville sont les suivants:

- **une saturation de l'offre en stationnement sur voirie l'après-midi** (en semaine et le samedi), alors que les parkings en ouvrage et hors voirie sont remplis à moins de la moitié de leur capacité;
- **des places sur voirie utilisées à 60% par des usagers de courte durée** (visiteurs des commerces);
- le soir et la nuit, aucun problème de saturation du stationnement, une réserve de capacité de près de 30 % existant toujours sur voirie.

L'offre sur voirie est donc insuffisante pour répondre aux besoins des usagers des commerces dans le centre-ville. Plutôt que d'élargir cette offre, il s'agira de **valoriser l'offre sous-utilisée dans les parkings des centres commerciaux,** y compris pour les usagers de courte-moyenne durée.

3.2.7 Structure des usagers – Secteur de la gare

Ann. 8-10 Les éléments à retenir du fonctionnement du stationnement dans le secteur de la gare sont les suivants:

- **en journée et le soir, entre 80% et 85% d'usagers de courte durée** au niveau des places de stationnement du secteur de la Gare (visiteurs des activités et dépose-minute);
- une partie négligeable de résidents dans la zone (inférieure à 5%);
- **une capacité maximale de l'offre atteinte régulièrement durant la matinée et l'après-midi;**
- une occupation importante du stationnement aussi en soirée, liée à l'ouverture tardive des commerces dans ce secteur, pouvant ponctuellement atteindre 90-100 %.

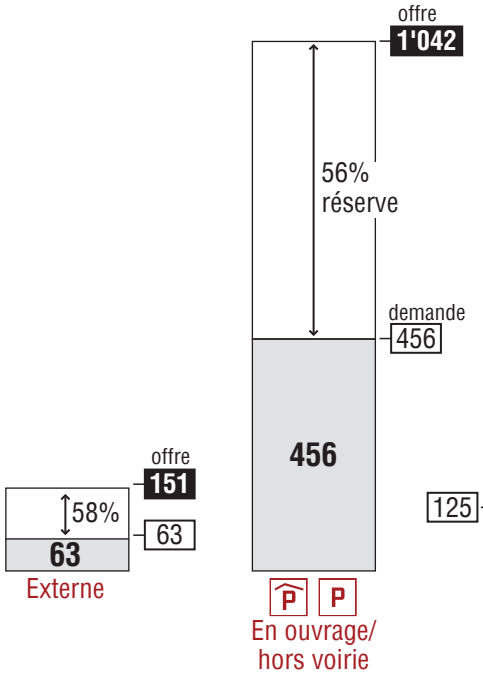
L'enjeu pour le secteur de la gare consiste à **limiter la pression du stationnement sur le versant Nord de la gare,** qui doit offrir plus d'espace pour les transports collectifs et les modes doux, afin de jouer véritablement son rôle d'interface multimodale.

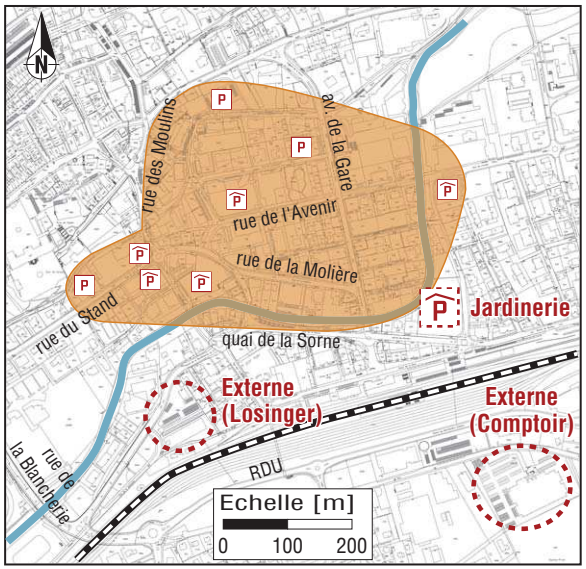
Stationnement centre-ville : nombre d'usagers par type en journée – Etat avril 2012

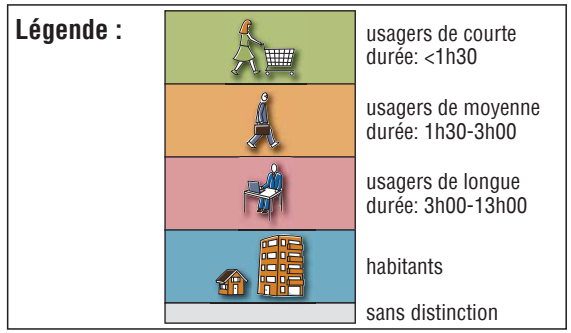
Figure n°10

Nombre d'usagers - Jeudi (16h)

TOTAL : ~ 650 usagers

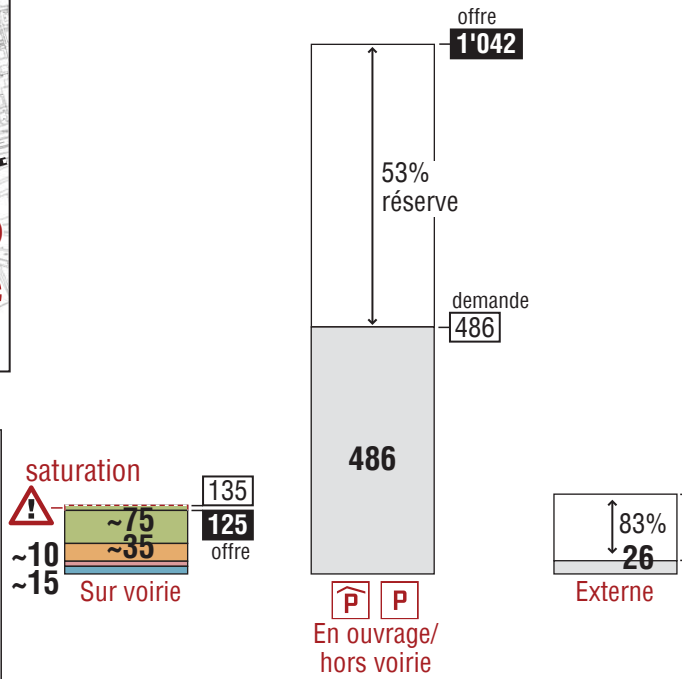






Nombre d'usagers - Samedi (15h)

TOTAL : ~ 660 usagers



- 80% des places sont situées en ouvrage et hors voirie, contre 20% sur voirie
- L'offre sur voirie est saturée le jeudi et saturée le samedi tandis que la marge des autres parkings est supérieure à 50%
- L'offre en stationnement totale (env. 1320 pl.) est utilisée à 45% environ la semaine et 50% le samedi

NB : 6 autorisations de parcage au parking Brasserie et 2 au parking Losinger

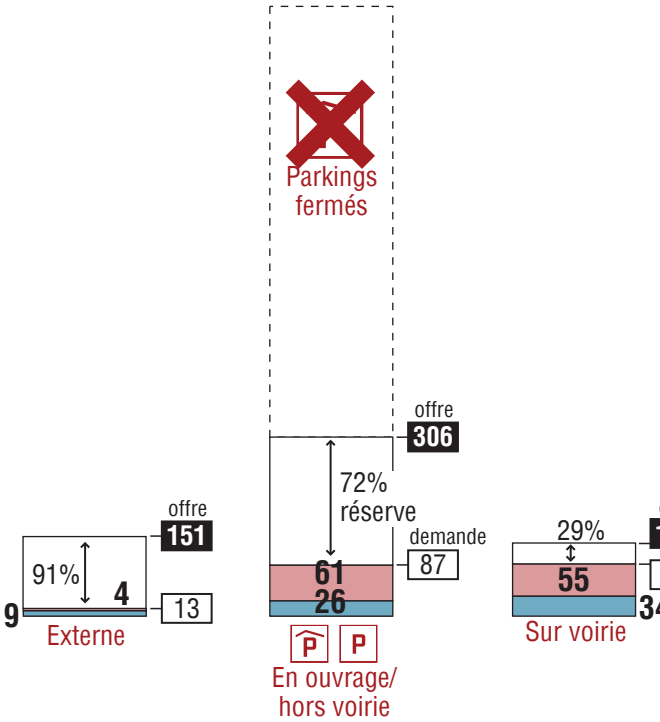
P Parking de la Jardinerie en construction lors des relevés de stationnement

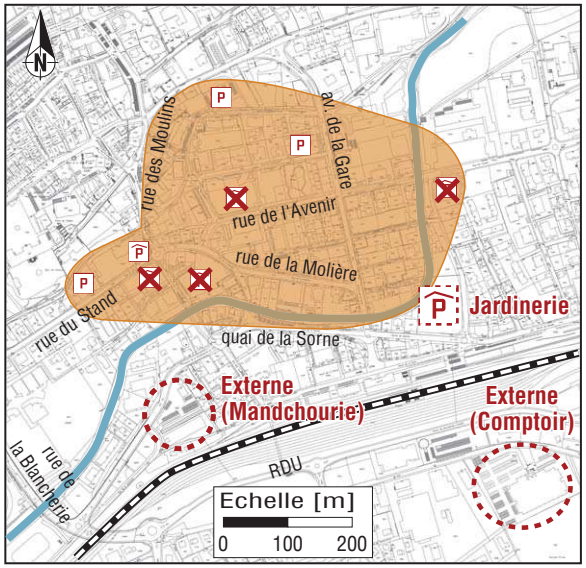
Stationnement centre-ville : nombre d'usagers par type le soir et la nuit – Etat avril 2012

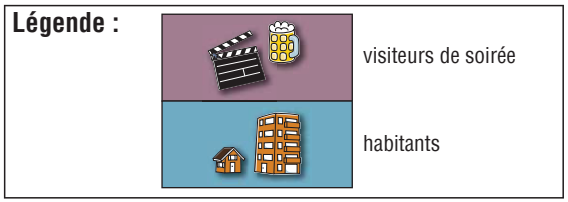
Figure n°11

Nombre d'usagers le soir (20h)

TOTAL : ~ 200 usagers

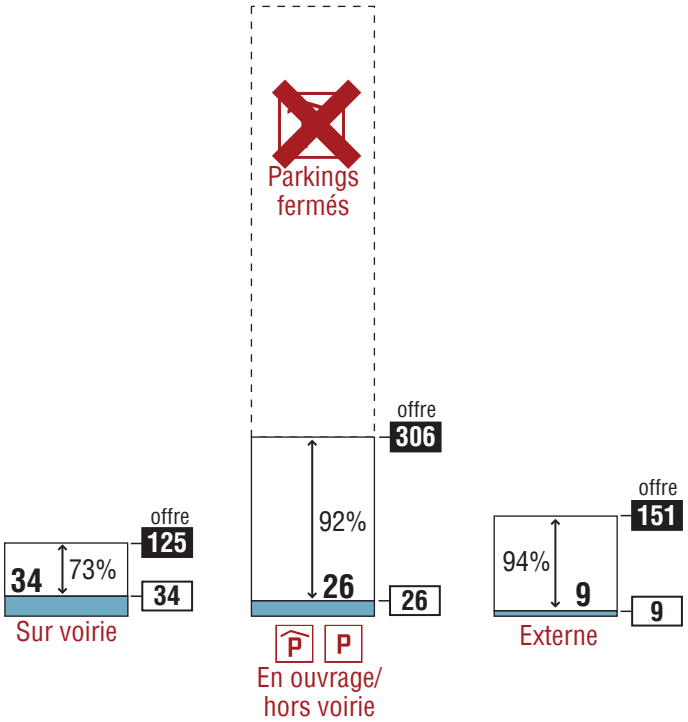






Nombre d'usagers la nuit (0-6h)

TOTAL : ~ 55 usagers



- La situation ne présente aucun problème : l'offre totale en stationnement est occupée à environ 35% en soirée et 10% la nuit
- La part des visiteurs de soirée est supérieure à celle des habitants (environ 70% sur l'ensemble de la demande)
- Les parkings hors voirie sont quasiment vides

NB : Parking de la Jardinerie en construction lors des relevés de stationnement

3.3 Bilan de l'offre et de la demande en stationnement hors voirie – Secteurs centre-ville et gare

Fig. 12

Afin de vérifier le potentiel de report de stationnement dans les parkings en ouvrage et hors voirie, un bilan de l'offre et de la demande actuelle hors voirie a été réalisé pour les secteurs "centre-ville" et "gare". Cette analyse a donc porté sur les parkings publics de la Brasserie, de l'Industrie et de la Jardinerie[4], ainsi que sur les parkings privés à usage public (centres commerciaux) de Otto's, Aldi, Migros, Coop et Manor.

L'offre actuelle dans l'ensemble de ces parkings représente environ 1'060 places. Même en considérant une offre "réellement disponible" de 80 %, soit 850 places[5], l'offre reste nettement supérieure à la demande maximale du samedi, de 590 véhicules. **La marge de manœuvre disponible, de l'ordre de 260 places, est supérieure à l'ensemble des 125 places publiques sur voirie présentes dans le secteur** (ce qui veut dire que même si l'ensemble des places sur voirie venaient à être supprimées, l'offre en ouvrage serait toujours suffisante pour répondre aux besoins des usagers).

[4] Le parking de la Jardinerie n'était pas encore ouvert lors de la réalisation des enquêtes en avril 2012. S'agissant cependant d'un "coup parti", actuellement ouvert et utilisé, il a été intégré dans le bilan de l'offre en stationnement.

[5] Cette hypothèse se base sur l'observation empirique qu'au-delà d'un taux d'occupation de 80 %, les places en ouvrage ne sont plus attractives pour les utilisateurs.

3.4 Projets considérés et impact sur l'offre et la demande en stationnement

Fig. 12

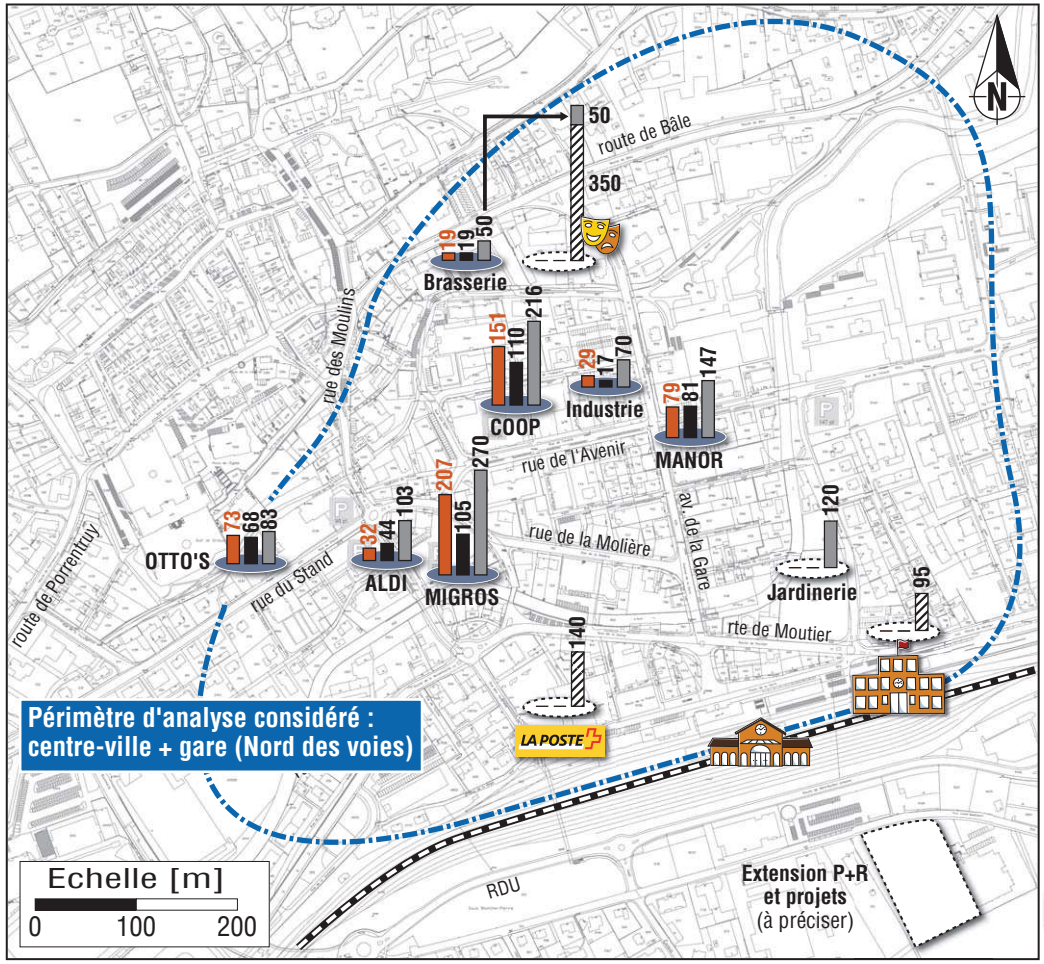
A ce stade, il est intéressant de mentionner les **projets** de création de nouveaux parkings en ouvrage (usage public + privé) et de les comparer à la demande estimée liée aux projets de développements:

- au niveau du site de **La Poste,** le besoin estimé est de l'ordre de 140 places en stationnement;
- au niveau du **Campus Hautes Ecoles,** le besoin estimé est de l'ordre de 95 places en stationnement;
- au niveau du projet **CREA-COOP,** une offre en stationnement de 350 places est prévue (avec intégration du parking de 50 places de la Brasserie), mais le projet n'est pas connu dans le détail (salle de spectacle, nouveau centre commercial de 5'000 m^2, logements et bureaux pour une surface brute de plancher estimée à 22'000 m^2).

Il est difficile de réaliser un bilan futur de l'offre en stationnement globale sans connaître le détail des projets en cours, mais il faut être attentif au fait que **l'offre existante en ouvrage est déjà bien dimensionnée** et qu'**un surdimensionnement dans le cadre des projets en cours irait à l'encontre de la limitation des déplacements motorisés dans le centre de Delémont,** telle qu'envisagée dans le concept multimodal volontariste retenu dans le cadre du Plan directeur des déplacements.

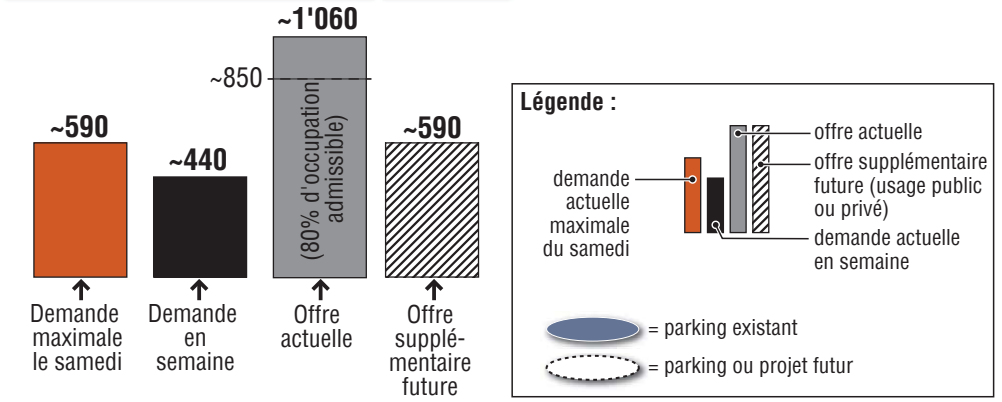
Stationnement hors voirie à usage public à l'échelle du centre-ville : bilan offre / demande actuelle (état avril 2012) et projets

Figure n°12



A l'échelle du périmètre considéré, l'offre actuelle répond aisément à la demande, même dans l'hypothèse d'une suppression de la totalité des places publiques sur voirie.

Offre et demande actuelle / Projets



Pré-dimensionnement de la demande en stationnement pour les projets considérés

Projet	Besoins bruts selon VSS 640 281	Localisation	Taux de satisfaction	Besoins nets
CREA-COOP + logements et bureaux	**Détails du projet et affectations non connus**			
Site de la Poste : 10'000 m² au total	commerces : **10 pl./100 m² SV** logements : **1 pl./100 m² SBP +10% visiteurs** bureaux : **2.5-3 pl./100 m² SBP**	**A - B**	**40% commerces / bureaux** **100% logements**	**=> 140 pl.**
Campus Hautes Ecoles 500 élèves + locaux administratifs	**0.4 pl./élève +2.5 pl./100 m² SBP bureaux**	**A - B**	**40%**	**=> 95 pl.**

4. Marges de manœuvre et objectifs liés au stationnement

4.1 Marges de manœuvre de la commune en fonction du type de places

Ann. 11 Les places de stationnement peuvent être regroupées en quatre catégories distinctes selon leur appartenance (propriétaire) et l'usage qui en est fait (utilisateurs):

- les places sur le domaine privé à usage privé (résidence, entreprise,…);
- les places sur le domaine privé à usage public (parkings des centres commerciaux,…);
- les places sur le domaine public à usage public (places sur voirie, école,…);
- les places sur le domaine public à usage privé (places jaunes spéciales, livraisons,…).

Les marges de manœuvre des autorités communales se situent principalement au niveau des **places situées sur le domaine public et à usage public,** que la Commune maîtrise complètement, et qui représentent le 40% de l'offre du secteur centre-gare et Vieille Ville.

La marge de manœuvre de la Commune sur les places à usage public sur domaine privé n'est que partielle : une négociation via des conventions et accords avec les partenaires privés est possible, mais au final c'est le propriétaire qui décide de l'utilisation qui est faite de ses places. Ces places, qui représentent elles aussi le 40% de l'offre totale du secteur centre-gare et Vieille Ville, avec d'importantes réserves de capacités, représentent donc **un enjeu majeur pour la Ville de Delémont.**

La présente étude ne considère pas les places à usage privé, sur lesquelles les autorités communales n'ont pas d'influence (excepté en termes de réalisations de nouvelles places, via le règlement communal d'urbanisme).

4.2 Objectifs visés et enjeux liés au stationnement

Fig. 13

Avant d'envisager des scénarios de politique de stationnement, il est absolument crucial de définir les objectifs à poursuivre en termes de stationnement.

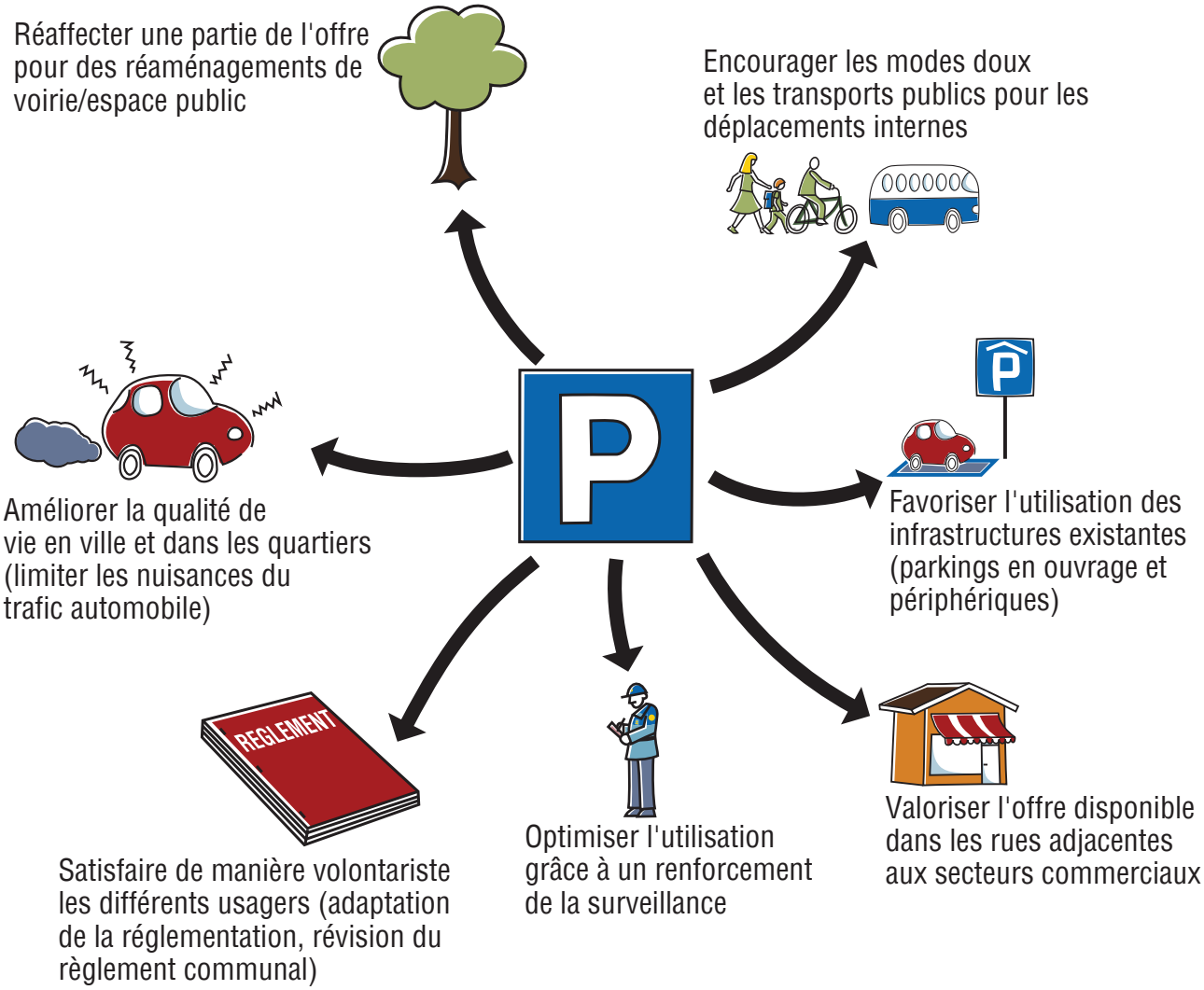
De manière générale, une politique de stationnement peut viser différents types d'objectifs, parfois contradictoires. En effet, les objectifs peuvent relever à la fois d'aspects environnementaux, de récupération de l'espace public, de report modal, d'optimisation des infrastructures existantes, etc. Le stationnement touche nécessairement à tous ces domaines et les scénarios retenus devront trouver un équilibre entre ces objectifs.

Sur la base du diagnostic de la situation actuelle, les enjeux particuliers suivants doivent notamment être pris en compte pour la détermination des objectifs:

- la localisation des places de stationnement de courte, moyenne et longue durées, en fonction des pôles de demande (commerces, emplois, résidents,...);
- l'utilisation qui est faite des infrastructures de stationnement existantes et des places sur voirie;
- la prise en compte des opportunités d'aménagements;
- la simplification et l'harmonisation de la gestion des différents espaces de stationnement;
- l'accessibilité piétonne aux places de stationnement depuis les pôles générateurs;
- l'accès motorisé aux parkings, depuis le réseau routier principal;
- la valorisation des complémentarités d'usage envisageables.

Objectifs généraux se rattachant au stationnement

Figure n°13



CES OBJECTIFS DOIVENT ETRE CLAIREMENT DEFINIS SELON LES DIFFERENTS DOMAINES

Fig. 14 Les objectifs généraux définis ont ensuite été **déclinés pour les différents types d'usagers,** sur les cinq secteurs particuliers que sont:

- **l'hôpital,** qui doit viser une offre en stationnement suffisante tout en favorisant l'usage des transports collectifs;
- **la Vieille Ville,** au sein de laquelle **le taux de satisfaction des courtes durées** (usagers des commerces) doit être amélioré, grâce à un report "en cascade" des usages (moyennes durées dans les parkings extra-muros, longues durées au parking du Gros Pré);
- **le centre-ville,** dans lequel il s'agit de **valoriser l'offre en ouvrage existante** et actuellement sous-utilisée;
- **le quartier de la gare,** où il s'agit de maintenir le taux de satisfaction des courtes durées (clients des commerces), tout en limitant les nuisances du trafic sur le versant Nord de la gare;
- **les quartiers résidentiels périphériques,** dans lesquels le stationnement des pendulaires doit être évité.

Il s'agira en outre, dans l'ensemble des secteurs stratégiques qui composent l'ensemble Vieille Ville – centre-ville – gare, de **valoriser les espaces publics structurants** au gré des opportunités de requalification se présentant, ce qui peut impliquer ponctuellement une diminution de l'offre en stationnement proposé (avec ou sans compensation, en fonction des besoins identifiés dans le diagnostic).

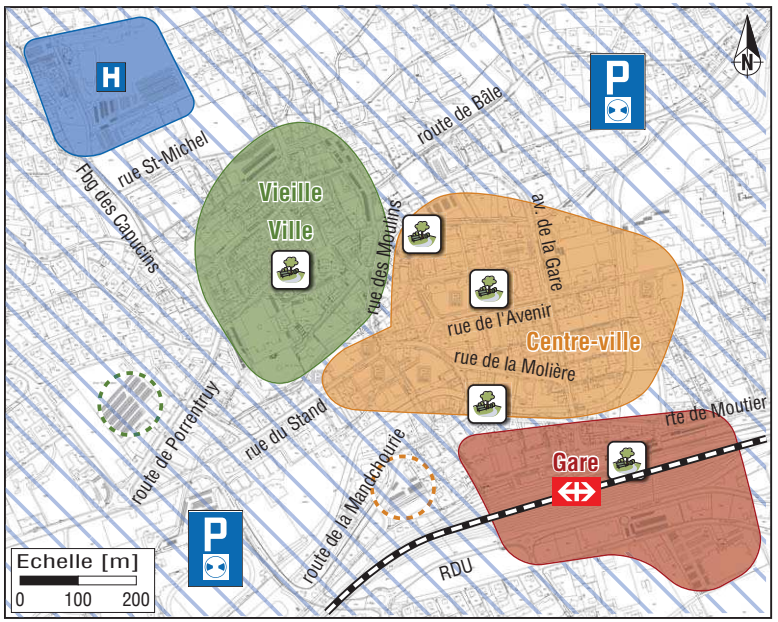
Ces objectifs sont en outre cohérents avec les objectifs généraux relatifs au stationnement et retenus dans le Plan directeur des déplacements ("favoriser l'utilisation des parkings en ouvrage et périphériques", ainsi que "favoriser une utilisation plus rationnelle de l'offre en stationnement au centre-ville").

L'application de ces objectifs devra donc s'effectuer de manière cohérente avec les principes retenus pour la mise en œuvre du concept multimodal volontariste des déplacements retenu dans le cadre du Plan directeur des déplacements (par exemple, en évitant le trafic d'accès aux principaux parkings via des itinéraires à modérer).

Objectifs spécifiques pour les différents types d'usagers par secteur

Figure n°14

	Clients / Visiteurs	Visiteurs soirée	Employés	Habitants
Hôpital	Offrir suffisament de places, mais à un tarif favorisant l'usage des transports collectifs pour les personnes valides ⚠ nécessité d'établir un bilan du Plan de mobilité en vigueur		Limiter l'offre en fonction des possibilités d'usages des transports collectifs	-
Vieille Ville	Courte durée : augmenter le taux de satisfaction	Reporter les usagers liés aux activités nocturnes extra-muros (fermeture de la Vieille Ville au trafic à 21h)	Reporter les usagers de longue durée intra-muros vers l'extérieur et/ou vers les transports collectifs (sauf exception)	En journée, reporter les habitants vers l'extérieur La nuit, maintenir le taux de satisfaction
Centre-ville	Reporter les usagers de moyenne durée (et une partie des courtes durées) vers les parkings hors voirie/en ouvrage	Maintenir le taux de satisfaction des usagers liés aux activités nocturnes	Statu quo : pas d'employés sur l'espace public	Statu quo : éviter le stationnement des habitants sur l'espace public
Gare	Clients de courte durée : maintenir le taux de satisfaction ou offrir une alternative Dépose-minute : reporter un maximum au Sud des voies	Au Nord des voies : maintenir le taux de satisfaction ou offrir une alternative	Augmenter le taux de satisfaction des longues durées (P+R), mais uniquement au Sud des voies	



Récupérer et redistribuer l'espace public en fonction des projets et des opportunités

Autour du centre-ville et dans les quartiers : dissuader les pendulaires

5. Génération et évaluation de scénarios de politique de stationnement

5.1 Considérations préalables

Ann. 12 **Deux leviers principaux** sont à prendre en considération en matière de définition d'une politique de stationnement et de satisfaction de la demande:

- le **nombre de places** de stationnement à disposition;
- le **type de gestion** de ces places, par exemple en terme de durée autorisée (stationnement de courte, moyenne, longue durée ou illimité) ou de tarification (stationnement gratuit ou payant avec tarif linéaire, progressif ou dégressif). Le type de gestion a une influence directe sur le **taux de rotation,** c'est à dire le nombre d'usagers qui peuvent utiliser la place durant une période déterminée.

Ainsi, diverses combinaisons sont possibles en faisant varier ces deux paramètres : c'est le principe de la **génération de scénarios** d'une politique de stationnement. Par exemple, sans augmenter le nombre de places mais en limitant la durée autorisée du stationnement, il est possible d'augmenter le nombre d'usagers de "courtes durées" satisfaits (clients des commerces). Les scénarios générés doivent donc être évalués sur la base des différents objectifs définis au préalable.

Enfin, pour être efficace, la mise en œuvre d'une politique de stationnement doit absolument s'accompagner d'un **contrôle** du respect de la réglementation régulier et efficace, sans quoi les objectifs de la politique ne seront pas atteints.

Ci-après, des scénarios de politique de stationnement sont générés et évalués pour les trois secteurs suivants:

- secteur "Vieille Ville" (intra-muros et extra-muros);
- secteur "centre-ville" (sur voirie et hors voirie);
- secteur "gare".

Les deux autres secteurs identifiés lors de la définition des objectifs ne font pas l'objet de génération de scénarios particuliers:

- pour le secteur "hôpital", la politique de stationnement doit être redéfinie dans le cadre d'une mise à jour du plan de mobilité en vigueur, sur la base des objectifs définis dans le présent rapport;
- pour les quartiers périphériques, il s'agit avant tout de dissuader le stationnement des pendulaires, ce qui doit se faire par la mise en œuvre d'un régime de "zone bleue" avec un système de macaron pour les résidents. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement à la politique de stationnement définie pour les secteurs stratégiques identifiés ci-avant, qui sera reprise au chapitre des mesures.

5.2 Secteur "Vieille Ville"

5.2.1 Intra-muros

Fig. 15

Le secteur "intra-muros", soit l'ensemble des places de stationnement situées à l'intérieur des remparts de la Vieille Ville, représente actuellement **154 places.** Pour la plus grande partie d'entre elles (environ 130 places), il s'agit de places payantes, d'une durée maximale de stationnement de 1h30[6].

Les principaux **objectifs** relatifs au secteur situé à l'intérieur des remparts sont:

- **la valorisation de l'espace public** (secteur stratégique);
- **l'augmentation du taux de satisfaction des usagers de courte durée** liés aux commerces.

Deux scénarios sont recommandés en fonction de l'objectif retenu comme prioritaire[7]:

- scénario 1, diminution du nombre de places et augmentation du contrôle: ce scénario prévoit le report de la moitié des usagers de moyenne-longue durée dépassant la durée de stationnement autorisée (soit environ 53 usagers à un instant donné) vers les parkings extérieurs. Cela permet de supprimer environ 45 places pour la requalification de l'espace public et de maintenir le taux de satisfaction des usagers de courte durée. En soirée, l'offre intra-muros ne permettra alors plus de répondre à la demande et environ 25 usagers supplémentaires devront garer leur véhicule à l'extérieur des remparts (ce qui est conforme avec la fermeture de la Vieille Ville au trafic dès 21h, actuellement en vigueur);
- scénario 2, maintien du nombre de places à l'état actuel et augmentation du contrôle: ce scénario permet de libérer environ 60 places pour des usagers de courte durée en reportant la moitié des illicites dans le temps dans les parkings extérieurs. Dans ce cas, l'espace public ne pourra pas être libéré pour la requalification et une augmentation de trafic à l'intérieur de la Vieille Ville pourrait être observée.

Au final, les responsables de l'étude ont retenus **la mise en œuvre du scénario 2 à court terme, avec une évolution vers le scénario 1 à moyen-long terme,** en fonction des opportunités de requalification de l'espace public dans la Vieille Ville.

[6] Le secteur compte en outre une quinzaine de places gratuites et limitées à 30 minutes pour des besoins particuliers liés à des usages de courte durée (services administratifs,…), ainsi qu'une dizaine de places réservées à des usagers particuliers. Les places privées de l'école de commerce ne sont pas comprises dans cette analyse.

[7] L'hypothèse appliquée pour chacun de ces scénarios consiste à admettre que **le taux d'illicites dans le temps** (usagers dépassant la durée de stationnement autorisée) **est réduit de moitié grâce à l'augmentation du contrôle.** Cette hypothèse a été vérifiée dans d'autres villes présentant des contextes similaires, dans lesquelles une politique volontariste de stationnement a été mise en œuvre.

Génération de scénarios de stationnement et recommandations : Vieille Ville (intra-muros)

Figure n°15

Objectifs principaux :

- valoriser l'espace public
- augmenter le taux de satisfaction des usagers de courte durée liés aux commerces

Génération de scénarios

Légende :
- objectif satisfait
- objectif partiellement satisfait
- objectif non satisfait

Taux d'occupation actuel max. : 94%

Nombre de places

diminution ~110 pl. | état actuel 154 pl. | augmentation ~200 pl.

Gestion et contrôle

	Usagers courte durée non satisfaits	Aucun des objectifs véritablement satisfait	Contraire à l'objectif "Espace public"
Statu quo - durée max. 1h30 - ~10 autorisations - ~60% d'illicites (>1h30)			
Changement de gestion - durée max. 1h00			
Augmentation du contrôle - diminution de la moitié des illicites	Scénario 1	Scénario 2	

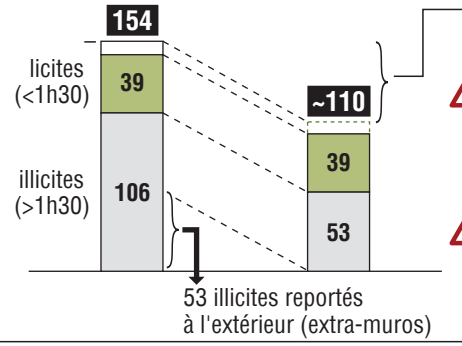
SCENARIOS NON RETENUS

SCENARIOS A ETUDIER

Scénarios à étudier

Scénario 1 :

- offre ~110 places
- augmentation du contrôle

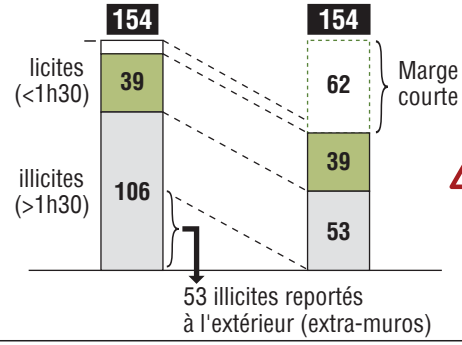


Maintien (pas d'augmentation) du taux de satisfaction des courtes durées

Besoins des usagers en soirée non satisfaits (report d'env. 25 usagers vers l'extérieur)

Scénario 2 :

- offre ~154 places (statu quo)
- augmentation du contrôle



Risque d'augmentation du trafic en Vieille Ville

- En fonction des objectifs prioritaires, l'un ou l'autre des scénarios (1 ou 2) peut être retenu
- Il est aussi possible de diminuer le nombre de places progressivement, pour passer à terme du scénario 2 au scénario 1 en fonction des opportunités

5.2.2 Extra-muros

Fig. 16

Le secteur "extra-muros" comprend les **246 places** situées **place de l'Etang, place de la Foire, place Monsieur et rue des Moulins** (voir figure 8), qui se répartissent comme suit :

- 139 places payantes, avec une durée maximale de stationnement de 3 heures, situées place de l'Etang, place de la Foire et place Monsieur;
- 75 places en "zone bleue" situées place de l'Etang;
- 16 places payantes max. 1h30 et 8 places gratuites max. 30 min. situées rue des Moulins et place de l'Etang;
- 8 places privées situées place de la Foire.

Les objectifs principaux retenus pour les parkings extra-muros de la Vieille Ville sont :

- **l'accueil des usagers de moyenne durée reportés de l'intérieur des remparts;**
- **la valorisation ponctuelle de l'espace public,** notamment sur la place Monsieur.

En outre, les parkings du secteur extra-muros de la Vieille Ville doivent permettre le stationnement de longue durée aux résidents et aux travailleurs/commerçants, via les autorisations de stationnement. Il s'agit cependant de **limiter ces autorisations, de manière à garantir avant tout un stationnement suffisant pour les usagers de moyenne durée.** Le cas échéant, les usagers de longue durée devront se rabattre sur le parking du Gros Pré, situé à 300 mètres de la Vieille Ville.

Trois scénarios principaux peuvent être envisagés pour le stationnement extra-muros[8]. Dans les trois scénarios, le report de la moitié des usagers intra-muros dépassant la durée de stationnement (soit 53 usagers à un moment donné) est considérée:

- scénario 1, diminution du nombre de places et augmentation du contrôle: la suppression d'environ 36 places permettrait de procéder à des requalifications de l'espace public, par exemple au niveau de la place Monsieur. Cependant, dans ce scénario, le report des usagers de moyenne durée intra-muros serait compromis par la présence de la zone bleue;

[8] A noter que les changements de réglementation évoqués dans les scénarios concernent uniquement les places "payantes 3h" et les places "zones bleues".

- scénario 2, diminution du nombre de places, augmentation du contrôle et changement de gestion: le passage des 75 places en zone bleue de la place de l'Etang en zone 3h [9] permettrait d'uniformiser l'offre extra-muros et de rendre plus clair pour l'usager la vocation des différents types de place (intra-muros = courte durée, extra-muros = moyenne durée, Gros Pré = longue durée). Grâce au passage de la zone bleue à une zone "payante 3h", l'offre extra-muros serait toujours suffisante pour accueillir les usagers stationnant moins de trois heures, une partie des usagers stationnant plus de trois heures, les habitants et le report des usagers intra-muros [10]. En revanche, la politique de distribution des autorisations de stationnement devrait être révisée, pour permettre un report d'une partie des usagers de longue durée vers l'extérieur (parking du Gros Pré);
- scénario 3, maintien du nombre de places actuel, augmentation du contrôle et changement de gestion: ce scénario permet de reporter les usagers de moyenne durée de la Vieille Ville aux parkings extra-muros sans diminuer le nombre d'usagers dépassant la durée limite de 3h. En revanche, aucune requalification de l'espace public n'est possible.

[9] Le changement de gestion ne concerne ni les places 30 minutes, qui répondent à des besoins spécifiques, ni les places privées, ni les places 1h30 de la rue des Moulins, qui doivent plutôt en termes de gestion fonctionner de la même manière que les places "intra-muros".

[10] Pour compenser la suppression de la possibilité de stationner gratuitement existante actuellement en zone bleue, il pourrait être imaginé que la première heure de stationnement extra-muros est gratuite.

A court terme, le scénario 3 a été retenu, qui permet le report des usagers de moyenne durée intra-muros (1h30 à 3h) vers les parkings extra-muros. Ce scénario nécessite de passer la zone bleue existante place de l'Etang en zone 3h, afin d'offrir suffisamment d'espace pour le report des usagers de moyenne durée.

A moyen-long terme et en fonction des opportunités de requalification de l'espace public, il est recommandé de tendre vers le **scénario 2,** qui permettra toujours de satisfaire aux besoins des usagers de moyenne durée, mais qui nécessitera **un renforcement du contrôle et une redéfinition de la politique de distribution des autorisations.**

Génération de scénarios de stationnement et recommandations : Vieille Ville (extra-muros)

Figure n°16

Elément fixe : Offrir un stationnement de longue durée aux résidents et aux travailleurs/commerçants

Objectifs principaux :
- accueillir le report des usagers de moyenne durée de la Vieille Ville (~53 usagers)
- ponctuellement, valoriser l'espace public (Pl. Monsieur)

Génération de scénarios

Légende :
- objectif satisfait
- objectif partiellement satisfait
- objectif non satisfait

Taux d'occupation actuel max. : 65 %

Nombre de places

diminution ~210 pl. | état actuel 246 pl. | augmentation ~300 pl.

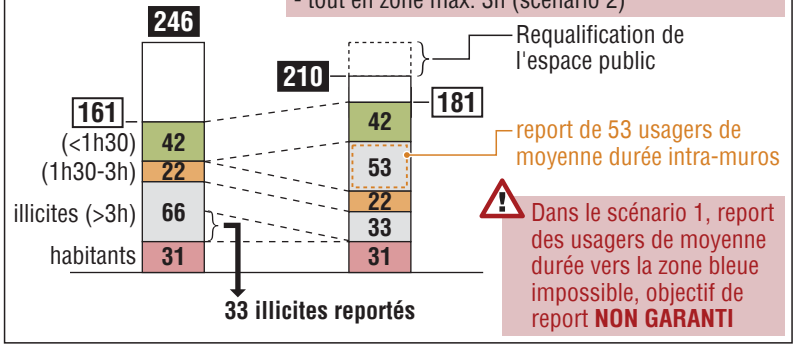
Gestion et contrôle

	Nombre de places ~210 pl.	Nombre de places 246 pl.	Nombre de places ~300 pl.
Statu quo - zone bleue/payante 3h - ~180 autorisations - ~40% d'illicites	Report des usagers intra-muros impossible	Aucun des objectifs véritablement satisfait	Demande insuffisante, coûts très élevés
Augmentation du contrôle - diminution de la moitié des illicites	Scénario 1		
Augmentation du contrôle et changement de gestion - diminution de la moitié des illicites - tout en zone max. 3h	Scénario 2	Scénario 3	

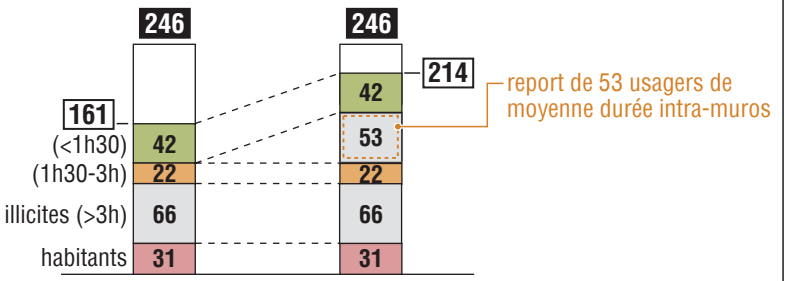
SCENARIOS NON RETENUS — SCENARIOS A ETUDIER

Scénarios à étudier

Scénarios 1 et 2 :
- offre ~210 places
- augmentation du contrôle
- tout en zone max. 3h (scénario 2)



Scénario 3 :
- offre ~246 places
- augmentation du contrôle
- tout en zone max. 3h



Le scénario 3 est recommandé à court terme. A moyen-long terme, le scénario 2 est recommandé, car il permet d'atteindre tous les objectifs.
La valorisation de l'espace public sera mise en œuvre en fonction des opportunités

5.3 Secteur "centre-ville"

5.3.1 Places sur voirie

Fig. 17 L'offre en stationnement sur voirie du secteur "centre-ville" comprend 125 places :

- 87 places payantes, max. 1h30;
- 29 places en zone bleue;
- 9 places gratuites, max. 30 min., le long du quai de la Sorne.

Les objectifs principaux relatifs à ces places sont la **valorisation de l'espace public** et **le report des usagers de moyenne/longue durée et une partie de courte durée vers les parkings hors voirie.**

Trois scénarios de politique de stationnement sont envisagés pour ces places:

- scénario 1, suppression de toutes les places sur voirie: ce scénario "radical" permettrait d'éviter le trafic lié à la recherche de places sur voirie et d'améliorer fortement la qualité des espaces publics en ville. Le nombre de places disponibles dans les parkings en ouvrage serait suffisant pour accueillir l'ensemble des usagers sur voirie, même en période de pointe le samedi (voir figure 12). En revanche, cette mesure sera difficilement acceptable politiquement et nécessiterait en outre l'ouverture de parkings supplémentaires en période nocturne;
- scénario 2, suppression progressive de la moitié des places sur voirie et augmentation du contrôle: ce scénario permettra d'atteindre ponctuellement l'objectif de valorisation de l'espace public dans les secteurs stratégiques, tout en limitant l'impact sur l'offre sur voirie. Il nécessitera le report d'une partie des usagers actuellement sur voirie dans les parkings en ouvrage;
- scénario 3, suppression de la moitié des places sur voirie, diminution de la durée autorisée à 30 minutes et augmentation du contrôle: la diminution de la durée permettrait de réserver les places sur voirie, qui constituent de toute manière une offre restreinte, aux usagers de très courte durée, qui ont une course rapide à faire. En revanche, le contrôle sera difficile à effectuer et la mise en œuvre politique délicate.

Au final, **le scénario 2 est retenu,** avec une mise en œuvre en deux phases:

- **phase 1**, **augmentation du contrôle:** la diminution d'environ la moitié des usagers illicites dans le temps et leur report vers les parkings hors voirie et en ouvrage permettra de libérer environ 26 places;
- **phase 2, diminution du nombre de places:** la diminution progressive de 65 places permettra de mettre en œuvre au fur et à mesure des aménagements cohérents avec le plan de circulation prévu dans le centre-ville, les automobilistes étant invités à faire un usage accru des capacités offertes (et sous-utilisées) des parkings en ouvrage.

Génération de scénarios de stationnement et recommandations : centre-ville (sur voirie)

Figure n°17

Objectifs principaux :

- valoriser l'espace public
- reporter les usagers de moyenne/longue durée (et une partie de courte durée) vers les parkings hors voirie/en ouvrage

Génération de scénarios

Légende :
- objectif satisfait
- objectif partiellement satisfait
- objectif non satisfait

Taux d'occupation actuel max. : 100%

Nombre de places

-100% 0 pl. | -50% ~60 pl. | état actuel 125 pl. | augmentation ~200 pl.

Gestion et contrôle

Statu quo
- durée max. 1h30
- 45% d'illicites (>1h30)

→ Scénario 1

Objectifs de report non satisfaits

Augmentation du contrôle
- diminution de la moitié des illicites

→ Scénario 2 (2ème étape)

→ Scénario 2 (1ère étape)

Contraire à l'objectif "Espace public"

Augmentation du contrôle et changement de gestion
- diminution de la moitié des illicites potentiels
- durée max. 30 min.

→ Scénario 3

SCENARIOS NON RETENUS | SCENARIOS A ETUDIER

Le scénario 2 est recommandé, avec dans un premier temps une augmentation du contrôle, puis une valorisation de l'espace public en fonction des opportunités (2ème étape)

Scénarios à étudier

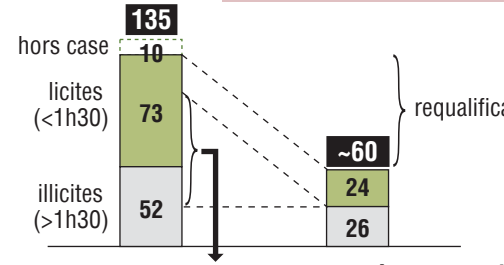
Scénario 1 :
- offre sur voirie nulle

=> 135 usagers reportés dans des parkings hors voirie/en ouvrage

Suppression du trafic de recherche de cases de stationnement

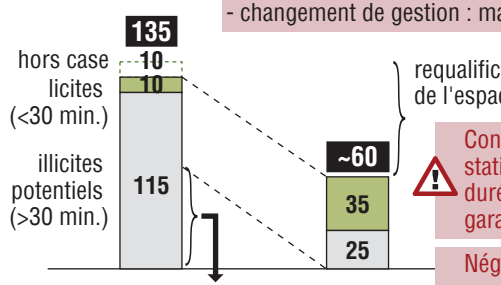
Importante requalification de l'espace public possible

Scénario 2 :
- offre sur voirie ~60 places
- augmentation du contrôle



65 usagers reportés dans parkings hors voirie/en ouvrage

Scénario 3 :
- offre sur voirie ~60 places
- augmentation du contrôle
- changement de gestion : max. 30 min.



65 usagers reportés dans des parkings hors voirie/en ouvrage

Contrôle du respect de stationnement très courte durée (<30 min.) difficile à garantir

Négociation à entreprendre pour ouverture en soirée/nuit d'un ou deux parkings en ouvrage (demande potentielle : 30-90 usagers)

5.3.2 Parkings hors voirie

Les parkings hors voirie à usage public représentent actuellement au total 1'091 places, réparties comme suit :

- 944 places dans les parkings payants, avec des réglementations diverses (Otto's, Aldi, Migros, Coop, Industrie, Brasserie, Mandchourie, Jardinerie);
- 147 places en zone bleue, dans le parking Manor.

Comme il a été mis en évidence dans le diagnostic (voir figure 10), ces parkings sont sous-utilisés en journée (occupation globale toujours inférieure à 50 %, même en période de pointe). En revanche, les réglementations sont diverses et plusieurs projets de nouveaux parkings existent (voir figure 12).

Fig. 18

La gestion des parkings en ouvrage est actuellement hétérogène en termes de limitation de la durée du stationnement et de tarification. **Une gestion plus adaptée des parkings en ouvrage est nécessaire pour la mise en cohérence avec le Plan directeur des déplacements.** Pour rappel, il s'agit :

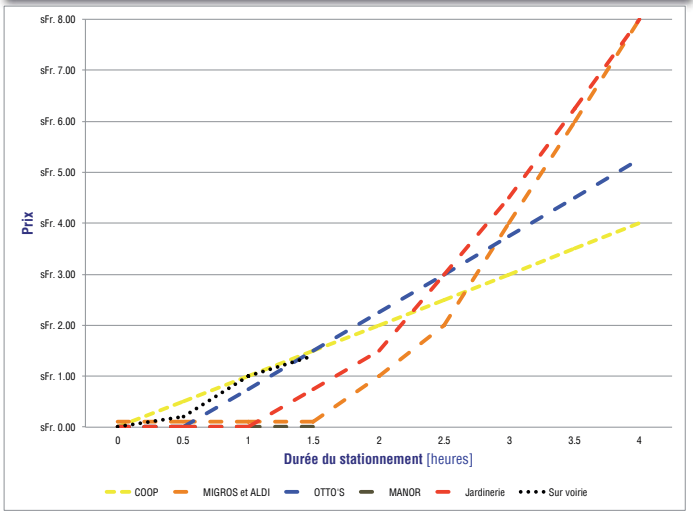
- d'une part, **d'encourager le report des usagers sur voirie,** ce qui implique **une tarification plus favorable que la voirie pour le stationnement de courte-moyenne durée** (sans offrir la gratuité, qui n'encouragerait pas au report modal);
- d'autre part, **de favoriser le choix du parking en fonction de la provenance de l'usager** et non en fonction de la tarification, de manière à assurer la cohérence avec le concept retenu dans le cadre du Plan directeur des déplacements (limitation des traversées motorisées du centre). Ceci implique la nécessité **d'offrir un cadre réglementaire unifié** pour les différents parkings hors voirie;
- de plus, **d'éviter le stationnement des pendulaires,** à reporter hors du centre. Il s'agit donc de proposer **une tarification progressive,** défavorable pour la longue durée;
- enfin, pour les projets, **de veiller à ne pas surdimensionner l'offre et à tenir compte des réserves existantes à ce jour,** de manière à ne pas engendrer des effets contraires à la politique multimodale envisagée dans le cadre du Plan directeur des déplacements, qui vise à favoriser le développement des déplacements en modes doux et en transports collectifs.

Le scénario d'une **tarification progressive avec un minimum** est recommandé. Il permet de dissuader l'utilisation de ces parkings par les pendulaires et de garantir un coût acceptable pour des achats, tout en favorisant l'utilisation des modes alternatifs (transports collectifs et modes doux). Il est toutefois nécessaire de **revoir les tarifs actuels des places de stationnement sur voirie,** pour éviter qu'elles ne soient trop attractives pour la courte durée.

Génération de scénarios de stationnement et recommandations : centre-ville (hors voirie)

Figure n°18

Tarification des parkings en ouvrage - Etat actuel (2013)



La gestion des principaux parkings en ouvrage est hétérogène en terme de limitation de la durée du stationnement et de tarification:

- chez Coop ou Manor, la durée est en théorie limitée à 1h30
- dans les autres parkings, la durée n'est pas limitée. Migros et Aldi pratiquent un tarif progressif favorisant les courtes durées, alors qu'Otto's applique une augmentation linéaire.

A noter que tous les parkings autorisent entre 30 min. et 1h30 de stationnement gratuit (moyennant un jeton chez Coop).

Une gestion plus adaptée des parkings en ouvrage est nécessaire pour la mise en cohérence avec le Plan directeur des déplacements de la ville de Delémont.

Scénarios de tarification des parkings en ouvrage

1 Tarif linéaire avec gratuité

- ⊕ *Parking en ouvrage favorisé*
- ⊖⊖ *Non incitatif au report modal*

SCENARIO NON RETENU

2 Tarif linéaire sans gratuité

- ⊕ *Parking en ouvrage favorisé*
- ~ *Peu dissuasif pour les pendulaires*

SCENARIO ENVISAGEABLE

3 Tarif progressif avec minimum

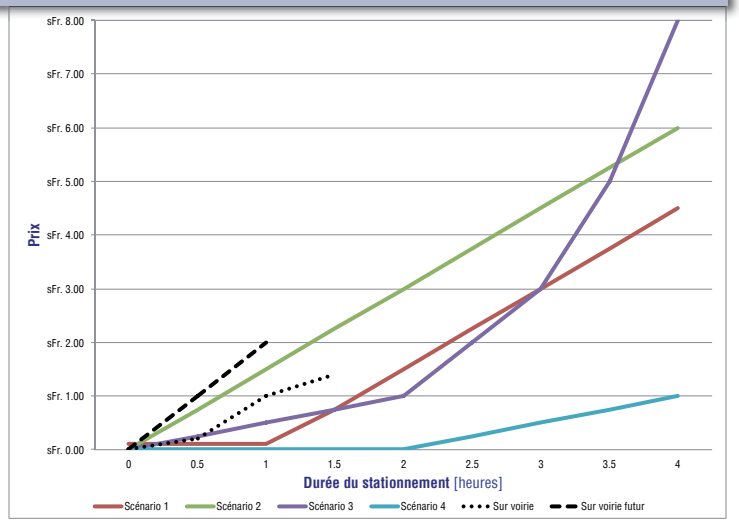
- ⊕ *Dissuasif pour les pendulaires*
- ⊕ *Prix acceptable pour des achats*
- ~ *Stationnement sur voirie plus attractif pour la courte durée*

SCENARIO RECOMMANDE

4 Réduction pour achats (par exemple 2h gratuites pour 50.- d'achats), puis progressif

- ⊕ *Favorable au report modal pour les déplacements liés à d'autres motifs que les achats*
- ⊕ *Tarification attractive pour les centres commerciaux*
- ⊕ *Dissuasif pour les pendulaires*
- ⊖ *Non cohérent avec le concept du plan de circulation*

SCENARIO NON RETENU



Mesures recommandées pour le scénario 3

- Pour tous les parkings : introduction d'un tarif minimum (favorisant le report modal), sans gratuité possible
- Parking Otto's et Coop : modification de la tarification (linéaire –> progressive)
- Parking Manor : introduction d'une tarification progressive

5.4 Secteur "Gare"

Fig. 19

Le secteur "Gare" comprend actuellement 142 places publiques au total, dont:

- 75 places de longue durée (P+R, au Sud des voies);
- 46 places payantes (30 min. ou 60 min.) au Nord des voies;
- 21 places gratuites 30 min, dont 15 au Nord des voies et 6 au Sud des voies;
- 37 places privées au Nord des voies.

Les objectifs principaux pour la place de la Gare sont **la valorisation de l'espace public** et **le maintien du taux de satisfaction des usagers de courte durée liés aux commerces.**

L'évaluation des scénarios porte uniquement sur les places situées au Nord des voies (61 places au total). **Le scénario retenu** (scénario 1) **prévoit la diminution du nombre de places à 30 et l'augmentation du contrôle.** Le nombre d'illicites dans le temps devrait ainsi se réduire, grâce à un report dans les ouvrages existants (Jardinerie, Sud des voies) ou futurs (Parking de la Poste).

Avec d'autres mesures complémentaires au Sud des voies (extension du P+R et des places "courte durée"), il sera possible d'atteindre les objectifs évoqués dans le Plan directeur des déplacements en termes de **meilleure organisation du pôle multimodal de la gare de Delémont,** en favorisant notamment les échanges entre piétons, vélos, bus et trains (en lien aussi avec le projet d'aménagement de la nouvelle gare routière).

Génération de scénarios de stationnement et recommandations : place de la Gare

Figure n°19

Objectifs principaux :

- maintenir le taux de satisfaction des usagers de courte durée liés aux commerces
- valoriser l'espace public et diminuer la pression du trafic

Génération de scénarios

Légende :
- objectif satisfait
- objectif partiellement satisfait
- objectif non satisfait

Taux d'occupation actuel max. : 90%

Nombre de places

suppression **0 pl.** – diminution **~30 pl.** – état actuel **61 pl.**

Gestion et contrôle

Augmentation du contrôle
- diminution des illicites (~50%)
- zone mixte 30 min./ 1h, payante / gratuite (statu quo)

A reporter à l'extérieur (Jardinerie, …)

NON ACCEPTABLE

Scénario 1

Aucun des objectifs véritablement satisfaits

Augmentation du contrôle et changement de gestion
- diminution des illicites (~50%)
- tout à 30 min.

Scénario 2

Scénario 3

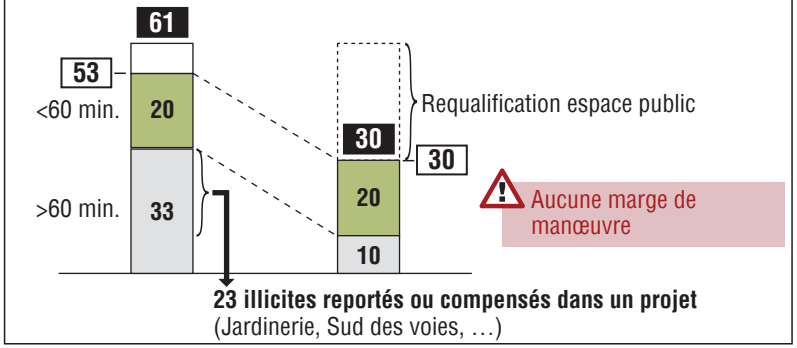
SCENARIOS NON RETENUS

SCENARIOS A ETUDIER

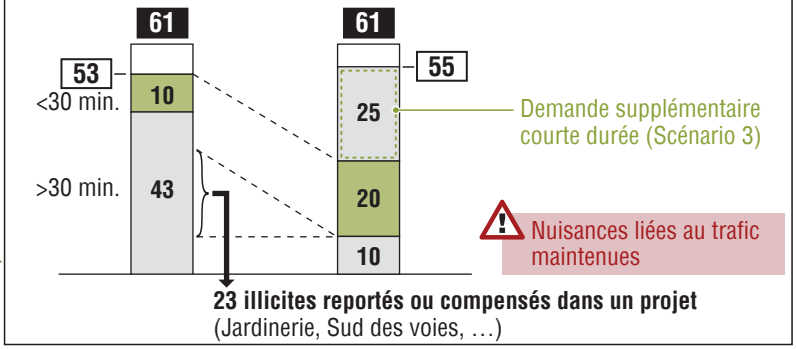
- Le scénario 1 permet une requalification de l'espace public devant la gare et supprime les nuisances liées au trafic. En revanche, l'offre est limitée. Ce scénario est retenu.
- Les scénarios 2 et 3 offrent plus de flexibilité pour les usagers de courte durée, mais ne permettent pas des durées de stationnement suffisantes.

Scénarios à étudier

Scénario 1 :
- offre ~30 places
- augmentation du contrôle



Scénarios 2 et 3 :
- offre 61 places (30 places dans le scénario 2)
- augmentation du contrôle
- tout à 30 min.



6. Détermination des mesures d'application à mettre en œuvre et évaluation des effets

6.1 Secteur "Vieille Ville"

Fig. 20

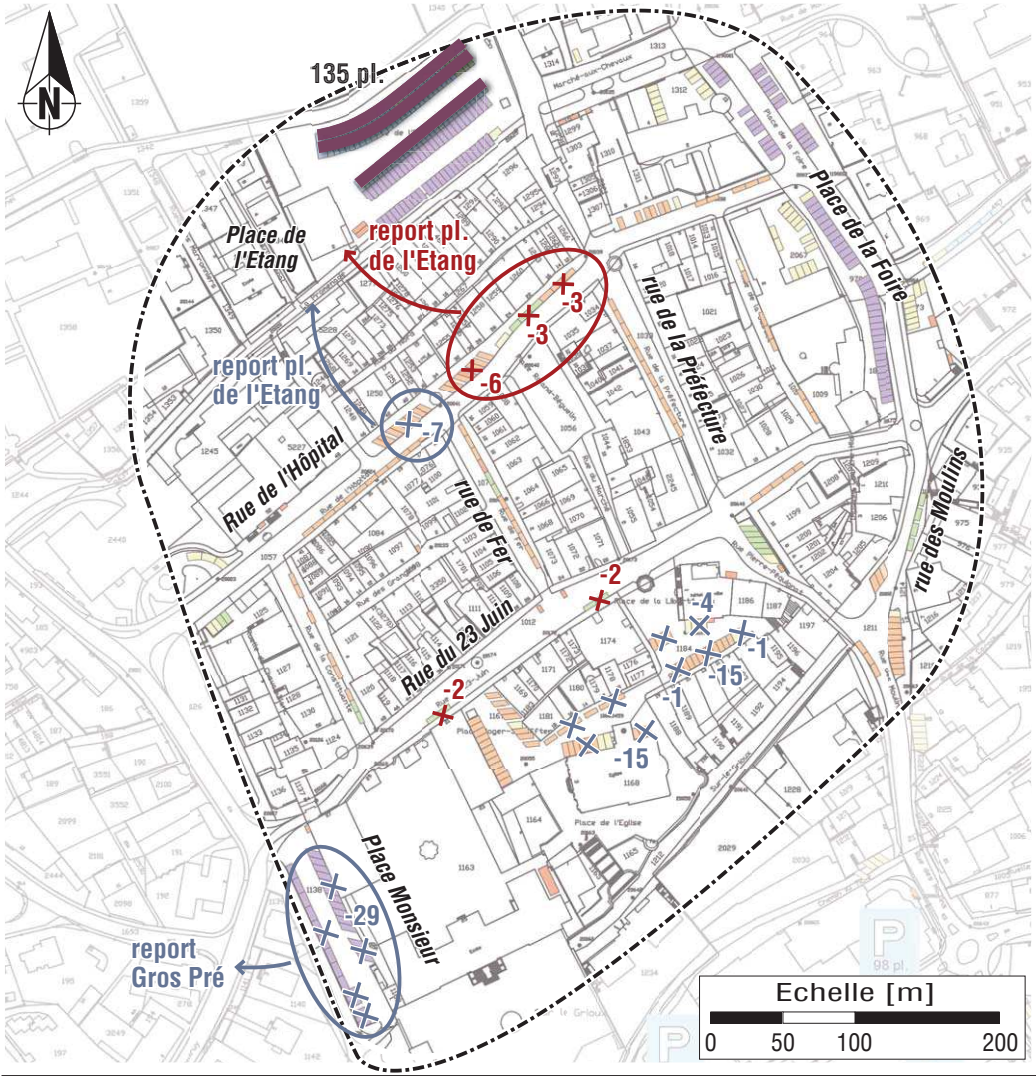
Les mesures proposées pour la gestion du stationnement dans la Vieille Ville peuvent être mises en œuvre progressivement :

- **à court terme:**
  - renforcement du contrôle sur tout le secteur (nombre d'illicites dans le temps recensés très important);
  - diminution de la durée de stationnement autorisée à 1h (pour les places de stationnement actuellement limitées à 1h30);
  - éventuelle augmentation des tarifs à l'intérieur de la Vieille Ville de 1 CHF à 2 CHF par heure (incitation à l'utilisation des parkings externes);
- **lors de la mise en œuvre du plan de circulation** préconisé dans le cadre du Plan directeur des déplacements: suppression des places situées dans les secteurs piétonnisés (report des usagers place de l'Etang):
  - 12 places sur la rue de l'Hôpital entre la rue de la Préfecture et la rue de Fer;
  - 4 places sur la rue du 23-Juin;
- **à long terme:**
  - suppression des places pour requalification de l'espace public et report des usagers correspondants (43 places intra-muros et 29 places extra-muros);
  - place de l'Etang: passage en zone payante maximum 3h (éventuellement avec 1h gratuite).

Grâce à la diminution des illicites dans le temps et à la limitation de la durée de stationnement autorisée sur les places intra-muros, le nombre d'usagers journaliers des places de stationnement de la Vieille Ville restera stable.

Stationnement - Mesures préconisées dans le secteur "Vieille Ville"

Figure n°20



A court terme

- Renforcement du contrôle
- Diminution de la durée autorisée (1h30 –> 1h)
- Augmentation des tarifs (pour 1h : 1CHF –> 2CHF) ?

Lors de la mise en œuvre du plan de circulation

-16 Report des places situées dans les secteurs piétonnisés (7 places 30 min., 9 places 1h30)

A long terme

Report des places pour requalification de l'espace public :

-43 • 43 places intra-muros : place de l'Eglise + rue de l'Eglise + rue de l'Hôpital

-29 • 29 places extra-muros : place Monsieur

135 pl. Place de l'Etang : passage en zone payante (éventuellement avec 1h gratuite)

Légende et bilan

Actuel :	Modifié :		Situation actuelle	Long terme	Bilan	Nombre d'usagers journaliers
		zone bleue	75	0	-75	-285
		gratuites 30 min.	22	15	-7	-70
		payantes 1h30 –> 1h	144	98	-46	+200
		parkings payants hors voirie	139	185	+46	+160
		places privées	20	14	-6	-5
		TOTAL :	**400**	**312**	**-88**	**±0**

6.2 Secteur "centre-ville"

Fig. 21

Les mesures proposées pour la gestion du stationnement dans le centre-ville peuvent elles aussi être mises en œuvre progressivement:

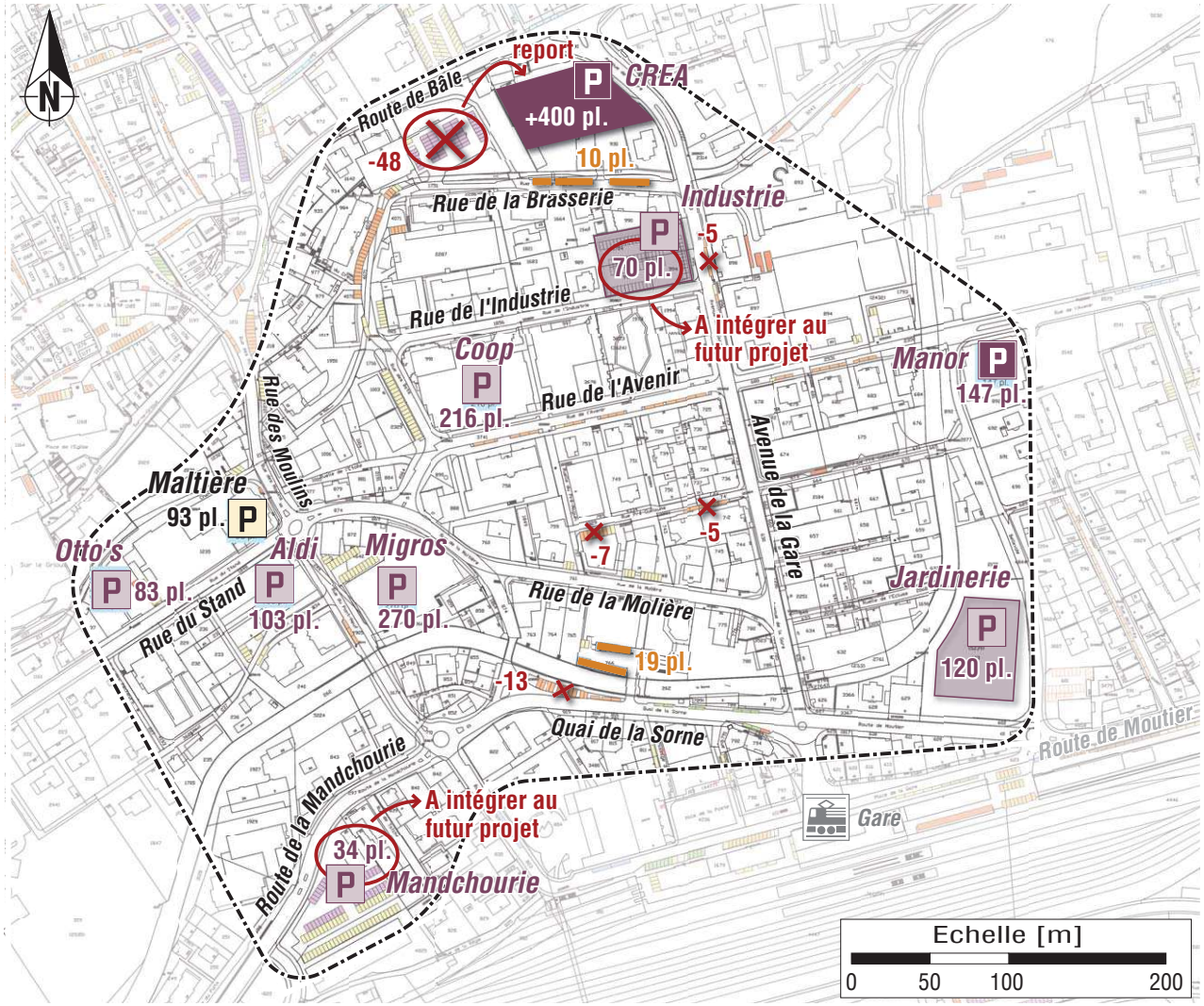
- **places sur voirie, à court terme:**
  - renforcement du contrôle sur tout le secteur (nombre d'illicites dans le temps recensés très important);
  - diminution de la durée autorisée à 1h (pour les places de stationnement actuellement limitées à 1h30);
  - éventuelle augmentation des tarifs de 1 CHF à 2 CHF par heure (incitation à l'utilisation des parkings hors voirie et en ouvrage);
- **places sur voirie, à long terme:**
  - remplacement des zones bleues par des zones payantes limitées à 1h (29 places);
  - suppression de places sur voirie en fonction des opportunités de requalification de l'espace public (environ 30 places, usagers à reporter dans les parkings en ouvrage);
- **parkings en ouvrage** (voir figure 18):
  - pour tous les parkings: introduction d'un tarif minimum favorisant le report modal, mais inférieur à la tarification sur voirie (par exemple 0.50 CHF pour une heure);
  - parkings Otto's et Coop: introduction d'une tarification progressive;
  - parking Manor: passage de la zone bleue à un parking payant (avec une tarification progressive).

En outre, il faut rappeler l'existence du **projet CREA-COOP,** qui vise à développer un nouveau centre commercial de 5'000 m^2, accompagné de logements et de bureaux ainsi que d'un théâtre, dans le quartier du Ticle (voir figure 12). Un parking de 350 places est prévu à cet effet, qui intégrera notamment les 50 places du parking public de la Blancherie. En revanche, plusieurs inconnues subsistent quant à l'affectation de ces places (publiques / privées), aux besoins réels du site (surfaces d'affectation). La réaffectation des surfaces et de l'offre en stationnement (216 places) actuellement existantes au niveau de la Coop Pré-Guillaume se fera naturellement avec l'installation de nouvelles activités (commerces, bureaux, etc.). **Une vérification du dimensionnement futur du nombre de places de stationnement publiques à l'échelle du centre-ville de Delémont ne peut donc pas être effectuée à ce stade.** Il s'agit cependant de rappeler que **ce dimensionnement devra être conforme aux réels besoins et tenir compte des réserves de capacité existantes actuellement dans les parkings en ouvrage,** afin de ne pas créer un appel de trafic supplémentaire dans le centre-ville de Delémont, ce qui serait contraire aux objectifs fixés dans le cadre du Plan directeur des déplacements.

Les autres projets importants du secteur (La Poste et Campus Hautes Ecoles, voir figure 12) ne sont pas repris ici, mais doivent suivre la même logique d'un dimensionnement adapté à l'offre existante. En outre, les places de stationnement hors voirie des secteurs "Mandchourie" et "Industrie" devront être intégrées dans les futurs projets qui se développeront ultérieurement.

Stationnement - Mesures préconisées dans le secteur "centre-ville"

Figure n°21



A court terme

- Places sur voirie : renforcement du contrôle
- Places sur voirie : diminution de la durée autorisée (1h30 –> 1h)
- Places sur voirie : augmentation des tarifs (pour 1h : 1CHF –> 2CHF) ?

A long terme

29 pl. — Places sur voirie : remplacement des zones bleues par des zones payantes (29 places)

-30 — Report de places sur voirie en fonction des opportunités de requalification de l'espace public (30 places potentiellement concernées au total)

-48 / +400 pl. — Nouveau parking en ouvrage CREA et suppression du parking Brasserie

147 pl. — Parking Manor : passage de zone bleue à payant

Légende et bilan

Actuel :	Modifié :		Situation actuelle	Long terme	Bilan
		zone bleue	176	0	-176
		gratuites 30 min.	9	9	-
		payantes 1h30 –> 1h	87	86	- 1
		parkings payants hors voirie	944	1'443	+499
		places privées	252	252	-
		TOTAL :	**1'468**	**1'790**	**+322**

6.3 Secteur "Gare"

Fig. 22 Pour le secteur "Gare", il est proposé de mettre en œuvre les mesures selon les priorités suivantes:

- **à court terme:**
  - renforcement du contrôle sur tout le secteur (nombre d'illicites dans le temps recensés important);
  - report des places publiques situées sur la place de la Gare (30 places "30 min", 11 places "1h" et 27 places privées) sur le quai de la Sorne (9 places), ainsi que dans les parkings de la Poste et de la Jardinerie;
  - création de 10 places "30 min" au Sud des voies pour favoriser le report d'une partie des usagers motorisés de ce côté;
- **dès que possible,** selon négociations avec les CFF: agrandissement du parking P+R (+75 places).
- **à moyen-long terme,** création d'un nouveau parking pour les besoins du Campus Hautes Ecoles (+90 places).

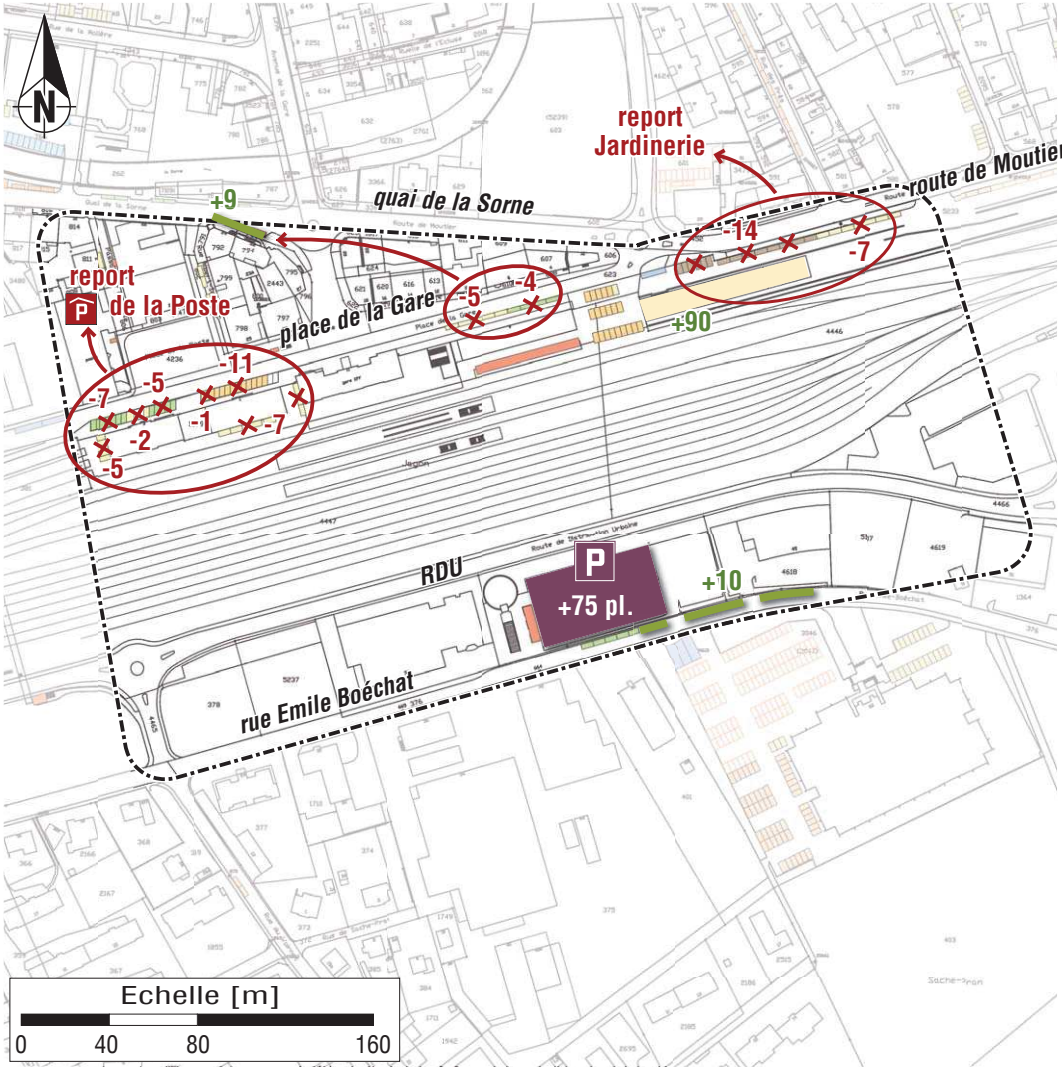
Le nombre global de places à terme dans le secteur de la gare sera supérieur d'environ 120 unités par rapport à l'état actuel. Comme pour le centre-ville, il faut cependant noter qu'un bilan des besoins futurs intégrant les projets (Campus Hautes Ecoles et La Poste) n'a pas pu être effectué, mais qu'il faudra veiller à **ne pas surdimensionner l'offre en stationnement future** en tenant compte des complémentarités entre projets et des réserves de capacité existantes, notamment dans le parking de la Jardinerie.

6.4 Quartiers périphériques

Pour tous les quartiers situés en périphérie des secteurs analysés précédemment, il sera nécessaire d'introduire des mesures d'accompagnement, sous la forme d'une **mise en zone bleue des places publiques sur voirie, avec un système de macarons pour les habitants,** de manière à éviter le stationnement des pendulaires reportés du centre-ville dans les quartiers. **Les parkings de dissuasion pour les pendulaires pouvant rester gratuits devront être situés stratégiquement sur les axes d'entrée et identifiés clairement** (Gros Pré, Mandchourie, Ticle ?). Il s'agira de définir aussi le découpage des zones de validité des macarons (de manière à éviter l'encouragement aux déplacements motorisés internes) ainsi que les critères d'adjudication (un ou deux par foyer) et la tarification retenue.

Stationnement - Mesures préconisées dans le secteur "Gare"

Figure n°22



A court terme (réaménagement de la place de la Gare)

- Renforcement du contrôle
- Report des places publiques situées sur la place de la Gare :
  - -47 : 16 places "30 min", 11 places "1h", 20 places privées → *report parking de la Poste*
  - -14 : 14 places "30 min" → *report parking Jardinerie*
  - -7 : 7 places privées → *report Campus*
- +19 : Création de 10 places "30 min" au Sud des voies
- Création de 9 places "30 min" sur le quai de la Sorne
  => Le reste des besoins est reporté dans les parkings en ouvrage (Jardinerie)

Dès que possible

+75 pl. : Agrandissement du P+R (rajout d'un ou deux étage(s))

A moyen-long terme (projet Campus Hautes Ecoles)

+90 : Création d'un nouveau parking pour les besoins du Campus

Légende et bilan

Actuel :	Modifié :		Situation actuelle	Long terme	Bilan
		gratuites 30 minutes	21	24	+3
		payantes 30 min.	14	0	-14
		payantes 1h	32	21	-11
		parkings payants hors voirie	75	150	+75
		places privées	37	107	+70
		TOTAL :	**179**	**302**	**+123**

6.5 Autres mesures liées à la réglementation du stationnement public et privé

D'autres mesures d'accompagnement doivent être prévues en termes réglementaires.

D'une part, **une révision et une mise en œuvre effective de l'Ordonnance sur le parcage prolongé dans les zones bleues**[11] (du 2 avril 1997), doit être entreprise en définissant précisément **qui** sont les bénéficiaires, sur la base de **quels critères** et pour **quel périmètre,** par exemple:

- pour les places intra-muros du centre-ville: uniquement les besoins indispensables des commerçants mobiles;
- pour les places extra-muros du centre-ville: les habitants du centre-ville, avec au maximum un véhicule par foyer;
- pour les places bleues des quartiers périphériques: réglementation à définir sur la base des principes proposés au paragraphe précédent.

Il s'agit notamment **d'éviter la possibilité de créer une multitude d'exceptions pour des usages "privilégiés" non indispensables du point de vue des déplacements,** telles que tolérées actuellement pour certains usages, et allant à l'encontre des objectifs de report modal fixés.

[11] Cette ordonnance devrait évidement être renommée puisqu'elle ne concerne pas uniquement les zones bleues.

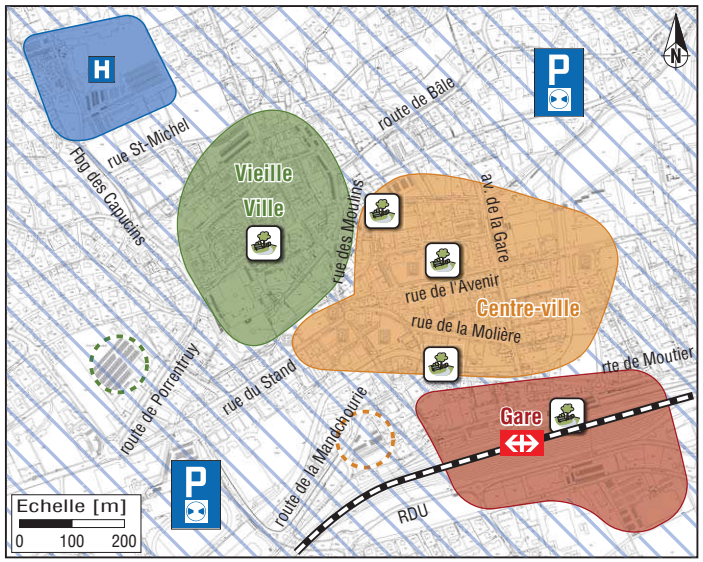
D'autre part, il s'agit également de procéder à **la révision du Règlement communal sur les places de stationnement** (du 25 août 1980), en veillant à limiter le nombre de places de stationnement pouvant être créées lors de nouveaux projets, en fonction d'une estimation des besoins réels et d'une politique de déplacements volontariste. Il s'agit d'intégrer notamment les recommandations de dimensionnement issues des normes VSS actuellement en vigueur et relatives au stationnement des voitures de tourisme (VSS SN 640 281) et des vélos (VSS SN 640 065).

6.6 Synthèse des mesures proposées et des effets attendus

Fig. 23 La figure 23 résume les mesures et les effets attendus pour les secteurs de l'hôpital, de la Vieille Ville, du centre-ville et de la gare à court et à long terme.

Politique de stationnement : synthèse des mesures proposées et des effets attendus

Figure n°23



Requalification de l'espace public (exemples)

Mesures de dissuasion des pendulaires autour du centre-ville et dans les quartiers

	Offre actuelle et réglementation (en général)	Mesures + effets à court terme	Mesures + effets à terme
H Hôpital	**~330 pl.** (places employés et visiteurs payantes 1h30 / 3h)	• Bilan du plan de mobilité en vigueur + nouvelle mesures ***=> Augmentation du nombre d'utilisateurs des TC** (travailleurs, patients et visiteurs)*	
Vieille Ville – intra-muros	**154 pl.** (places payantes 1h30)	• Augmentation du contrôle, + diminution de la durée + adaptation des tarifs ? ***=> Offre supplémentaire pour les courtes durées***	• Diminution du nombre de places (~43 pl.) ***=> Opportunités de requalification de l'espace public***
Vieille Ville – extra-muros	**246 pl.** (zone bleue et places payantes 3h)	• Augmentation du contrôle ***=> Offre suffisante pour le report des moyennes durées de la Vieille Ville***	• Changement de gestion (tout à 3h) • Diminution de places (~29 pl.) ***=> Opportunités de requalification de l'espace public***
Centre-ville – sur voirie	**125 pl.** (zone bleue et places payantes 1h30)	• Augmentation du contrôle + diminution de la durée + adaptation des tarifs ? ***=> Offre supplémentaire pour les courtes durées***	• Diminution du nombre de places (~30 pl.) ***=> Opportunités de requalification de l'espace public***
Centre-ville – en ouvrage	**~1'090 pl.** (parkings commerces + parkings publics payants, durées variables)	• Conventions + uniformisation réglementation ***=> Offre suffisante pour le report des moyennes durées***	• Projets de développement ***=> Offre suffisante pour le report des courtes-moyennes durées***
Gare	**61 pl.** (places gratuites et payantes 30 min/1h)	• Augmentation du contrôle • Diminution du nombre de places (~30 pl.) ***=> Report d'une partie des usagers au Sud des voies et dans les ouvrages*** ***=> Limitation des nuisances devant la gare + opportunités de requalification de l'espace public***	

7. Synthèse et suite à donner

Le centre-ville de Delémont est soumis à une pression élevée sur le stationnement public, en raison de deux principaux facteurs:

- **l'importance des activités / commerces et de l'habitat** dans le secteur, qui ont des besoins spécifiques de stationnement;
- **le rôle de pôle régional de Delémont,** engendrant des phénomènes de stationnement-ventouse sur le territoire communal.

Cette pression sera appelée à augmenter dans le futur, en lien avec les projets de développement de la ville et du rôle encore plus important que celle-ci va jouer à l'avenir, conformément aux orientations définies dans le projet d'agglomération.

Pour ces raisons, le bureau Transitec-Ingénieurs Conseils SA a été mandaté pour la réalisation d'une étude générale de stationnement dont **les buts** sont les suivants :

- **analyser le fonctionnement actuel du stationnement à Delémont et établir un diagnostic relatif à l'offre et à la demande en stationnement rencontrées;**
- **déterminer les évolutions futures potentielles, en prenant en compte les développements envisagés;**
- **définir une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal, notamment en matière de dimensionnement et de gestion de l'offre;**
- **mettre en évidence les mesures d'application de la politique de stationnement préconisée, en évaluer les effets et fixer les étapes de réalisation.**

A noter que cette étude s'est déroulée en parallèle à la réalisation du **Plan directeur des déplacements** de Delémont, avec laquelle elle a été coordonnée.

Le programme de travail pour réaliser cette étude comprend **trois principales phases** distinctes:

- phase 1: analyse et diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement et définition des objectifs;
- phase 2: génération et évaluation de scénarios de politique de stationnement;
- phase 3: détermination des mesures d'application à mettre en œuvre et évaluation des effets.

Une vaste campagne d'enquêtes de **l'occupation** du stationnement a été entreprise dans le cadre de cette étude. Au sein des quelques 2'900 places analysées en termes d'occupation, 5 zones d'environ 25 à 80 places chacune ont fait l'objet **d'enquêtes de rotation,** visant à analyser les taux de rotation et les durées de stationnement de chaque type d'usager.

Les **éléments principaux ressortant des enquêtes de stationnement** sont les suivants:

- dans le centre-ville et à la gare, **une saturation de l'offre en stationnement sur voirie l'après-midi** (en semaine et le samedi) est constatée, alors que **les parkings en ouvrage et hors voirie sont à moitié vides**;
- 60% des usagers utilisant les places de stationnement sur voirie du centre-ville sont des usagers de courte durée;
- il serait en théorie possible de supprimer toutes les places en stationnement sur voirie du secteur centre-ville tout en gardant une offre largement suffisante, **grâce à une meilleure utilisation des parkings en ouvrage;**
- **une sous-utilisation permanente de l'offre** des parkings **extra-muros** de la Vieille Ville est observée;
- l'après-midi, les **places intra-muros** de la Vieille Ville sont quasiment toutes utilisées, en grande partie par des **usagers de longue durée**;
- **le potentiel de report de stationnement vers les parkings hors voirie et externes est très marqué pour le centre-ville comme pour la Vieille Ville**;

En ce qui concerne le **potentiel de développement futur**, il est possible d'affirmer qu'**aucun parking public supplémentaire n'est nécessaire pour répondre aux besoins en stationnement du site de la Poste,** la seule offre nécessaire correspondant au report de places qui seraient supprimées sur la place de la Gare. En cas de réalisation d'un nouveau complexe immobilier sur ce site, une analyse détaillée devra être réalisée, afin d'éviter un surdimensionnement.

Concernant le secteur centre-gare, il faut rappeler que **des réserves de capacité existent dans les parkings en ouvrage existants aux alentours** (Pré-Guillaume, Manor, …) et qu'**un surdimensionnement de l'offre en stationnement serait contraire aux objectifs de report modal poursuivis par le Plan directeur des déplacements.**

Compte tenu des problèmes observés et des objectifs définis pour chaque type d'usagers et de secteur, **la génération et l'évaluation des scénarios de politique de stationnement** font apparaître les éléments principaux suivants à mettre en œuvre:

- le **renforcement de la surveillance** (insuffisante actuellement) et la **modification de la gestion des places sur voirie situées à proximité immédiate des commerces** (limitation de la durée maximale de 1h30 à 1h00) permettront de **répondre aux besoins des usagers de courte durée,** actuellement insatisfaits;
- le **passage en zone payante maximum 3h des parkings externes à la Vieille Ville** permet d'**accueillir le report des usagers de moyenne durée** de la zone intra-muros et de **réduire la pression du trafic motorisé** dans le centre historique de Delémont;
- la **suppression de quelques places** à l'intérieur des remparts de la Vieille Ville, au centre-ville et à la gare permettra de **requalifier et mettre en valeur des espaces publics** importants de la ville de Delémont, en fonction des opportunités, et **d'optimiser l'offre abondante de stationnement dans les parkings hors voirie et en ouvrage**;
- la **gestion homogène des parkings en ouvrage,** avec une tarification progressive et un minimum pour la courte durée, permettra de **mettre en cohérence l'exploitation de ces parkings avec le Plan directeur des déplacements** de la ville de Delémont, de **dissuader l'utilisation de ces parkings par les pendulaires** et de **garantir un coût acceptable pour les achats.**

Il appartient dès à présent aux Autorités et services de la ville de Delémont d'engager la mise en œuvre des mesures proposées, ainsi que les études et les négociations relatives aux mesures connexes, ce qui englobe notamment:

- **l'engagement et la formation du personnel nécessaire à un meilleur contrôle du respect de la réglementation en vigueur;**
- **l'engagement des procédures administratives nécessaires aux modifications proposées à court terme** (diminution de la durée de stationnement autorisée dans les secteurs stratégiques, mesures de réorganisation du stationnement liées à la mise en œuvre du réaménagement de la place de la Gare, en lien avec la future gare routière);
- **l'ouverture de négociations avec les différents propriétaires des parkings privés à usage public** (centres commerciaux), en vue d'une uniformisation de la réglementation;
- **la définition des zones "macarons"** (secteurs résidentiels à protéger du stationnement des pendulaires) et la réglementation y relative;
- **la modification des réglementations relatives aux autorisations de stationnement ainsi qu'aux constructions de places autorisées dans le cadre des nouveaux projets;**
- la poursuite des discussions avec les CFF relatives à **l'agrandissement du P+R.**

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

J.-M. Dupasquier	J. Fleury	A. Monticone
Directeur	Chef de Projet	Ingénieur d'étude

Lausanne, le 2 avril 2014

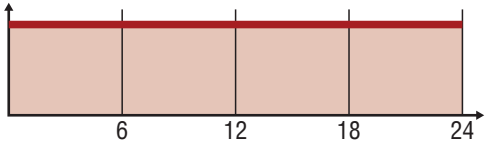
8. Annexes

Les divers types d'usagers

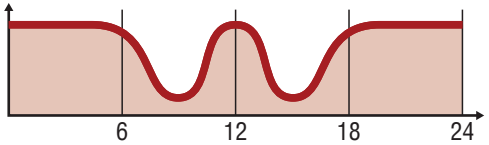
Annexe n°1

Chaque type d'usagers présente un comportement différent en matière de stationnement :

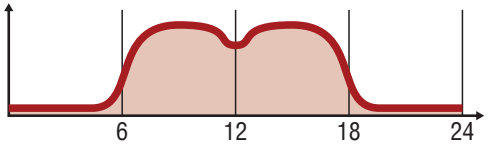
Le résidant fixe
Il ne désire pas utiliser son véhicule



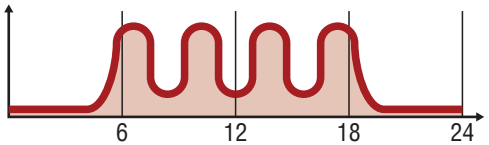
Le résidant dynamique
Il utilise son véhicule dans la journée



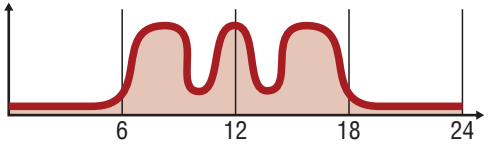
Le pendulaire fixe
Il n'utilise pas son véhicule pendant le travail (sauf éventuellement à midi)



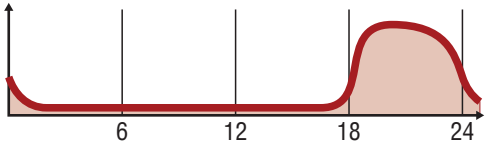
Le pendulaire dynamique
Il utilise souvent son véhicule pendant le travail



Le client / visiteur diurne
Il est concerné par le commerce, le tertiaire, les loisirs



Le client / visiteur de soirée
Il est essentiellement consommateur de loisirs

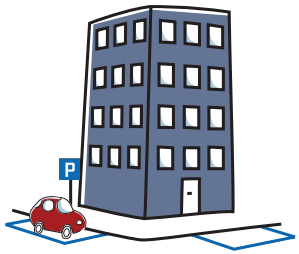


Les choix de répartition de l'offre entre les divers types d'usagers auront une influence directe sur l'ensemble des caractéristiques du trafic. Des complémentarités d'usage peuvent être trouvées, par exemple entre les résidants dynamiques et les pendulaires / clients.

Usagers et consommation de l'offre

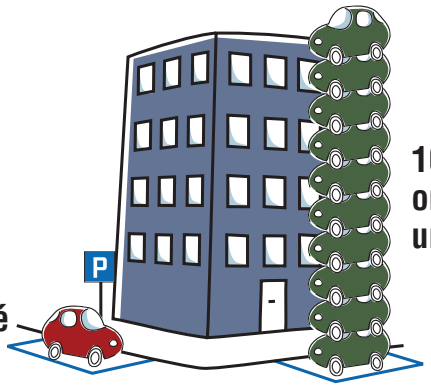
Annexe n°2

L'offre



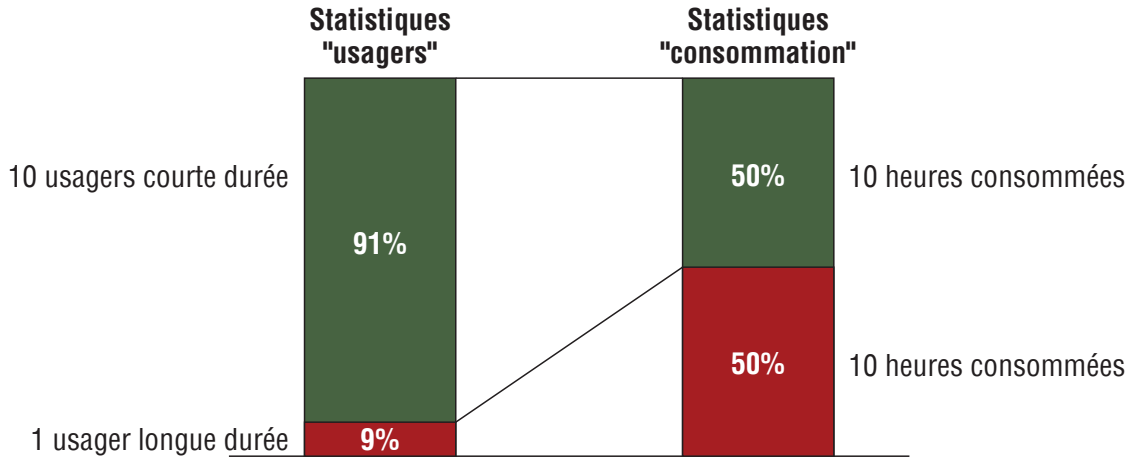
de 8h00 à 18h00, 2 places offrent 2 x 10h = **20h de stationnement**

La demande



Un usager a stationné 10 heures

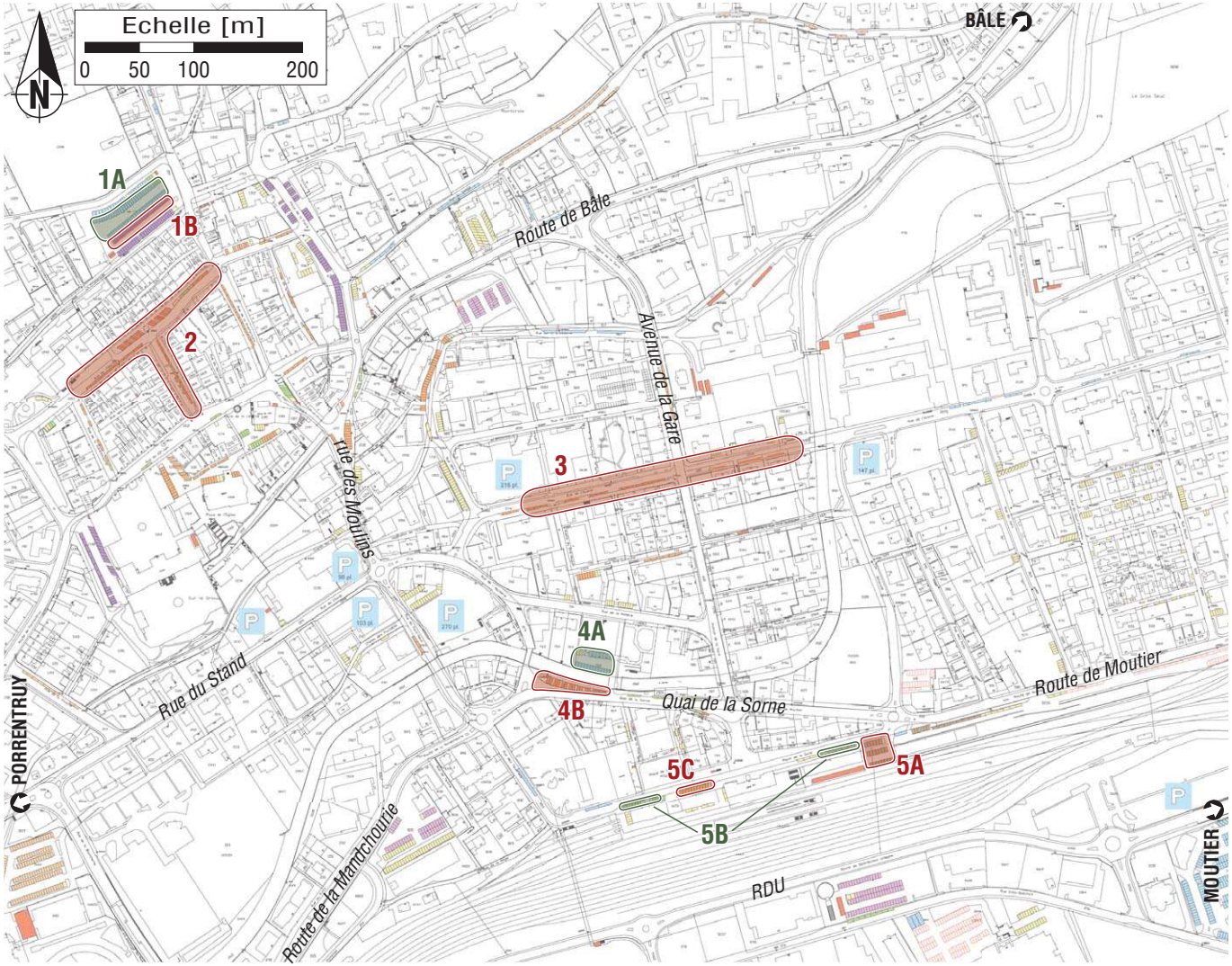
10 usagers ont stationné une heure



Moins de 10% des usagers consomment à eux seuls la moitié de l'offre !

Localisation des enquêtes de rotation du stationnement

Annexe n°3



Secteur	Nb de places	Durée autorisée
1A – Place de l'Etang	51	1h30
1B – Place de l'Etang	32	3h00
2 – Rue de l'Hôpital, Rue du Fer	39	1h30
3 – Rue de l'Avenir	24	1h30
4A – Quai de la Sorne	18	1h30
4B – Quai de la Sorne	13	1h30
5A – Place de la Gare	20	0h30
5B – Place de la Gare	16	0h30
5C – Place de la Gare	11	1h00

Légende :

- stationnement payant
- stationnement gratuit

Enquête de rotation – secteur 2 : rue de l'Hôpital et rue du Fer (mardi 31 janvier 2012) – 39 places payantes, maximum 1h30 – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Annexe n°4

Localisation

Taux de rotation

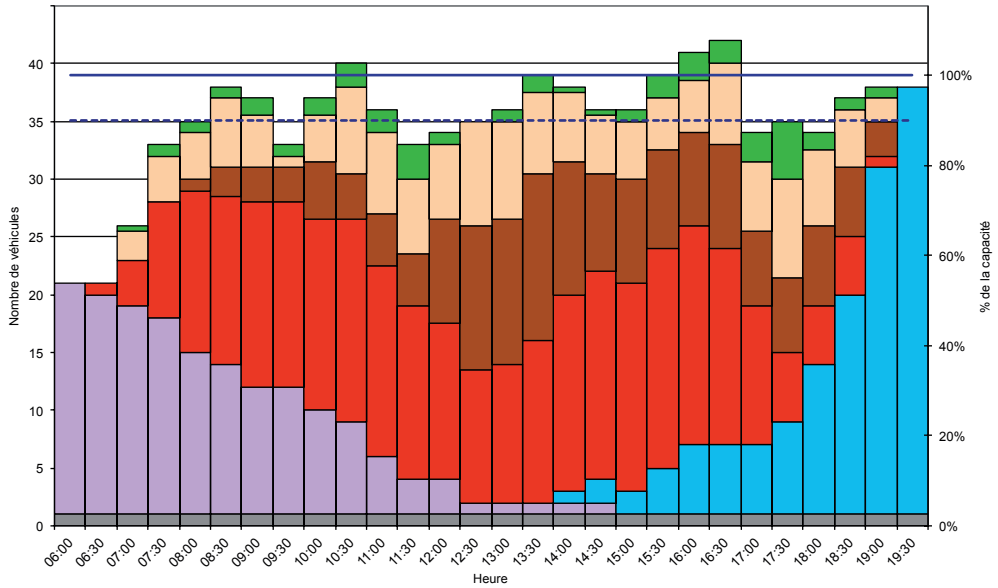
6.3

Légende :

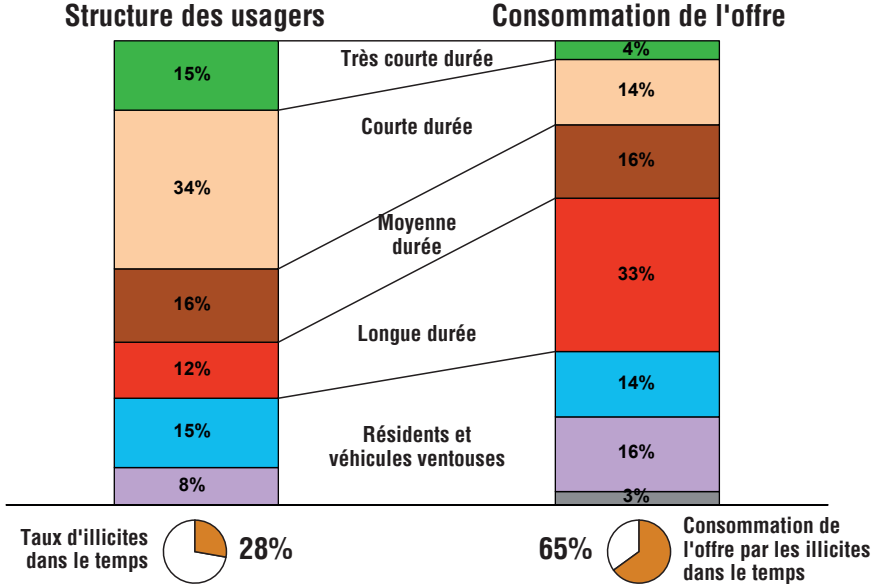
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- L'occupation est élevée (moyenne de 90%) et atteint 100% (voire davantage) pendant plusieurs périodes de la journée, notamment en fin d'après-midi.
- Un tiers de l'offre est consommé par des résidents et un autre tiers par du stationnement de longue durée.
- 65% de l'offre est consommée par des usagers illicites dans le temps, qui représentent moins d'un tiers des véhicules recensés.
- Le taux de rotation reste faible pour ce type de places localisées dans un secteur commerçant.

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 247)

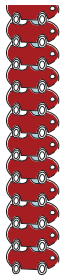


Enquête de rotation – secteur 3 : rue de l'Avenir (jeudi 9 février 2012) – 24 places payantes, maximum 1h30 – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Annexe n°5

Localisation

Taux de rotation



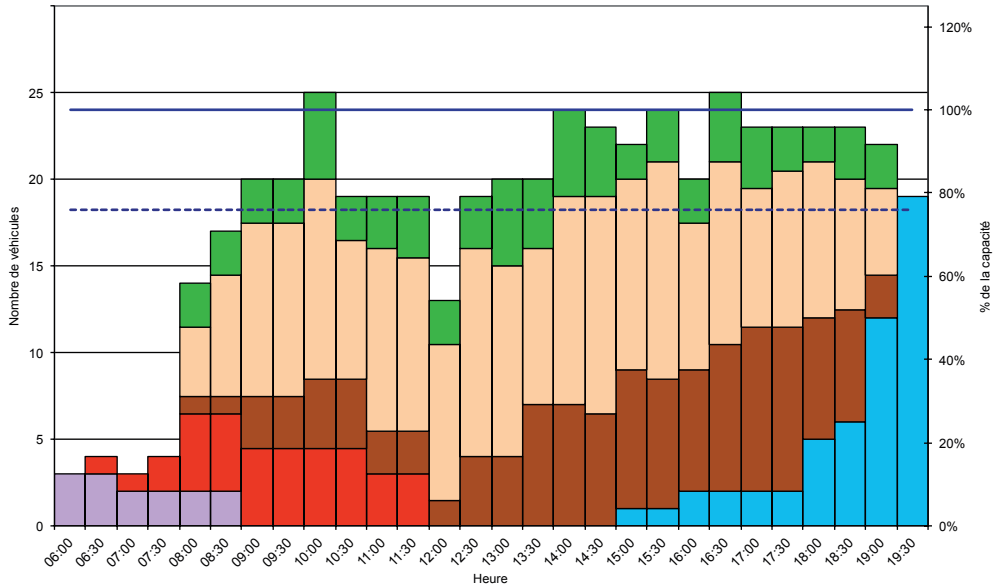
11.2

Légende :

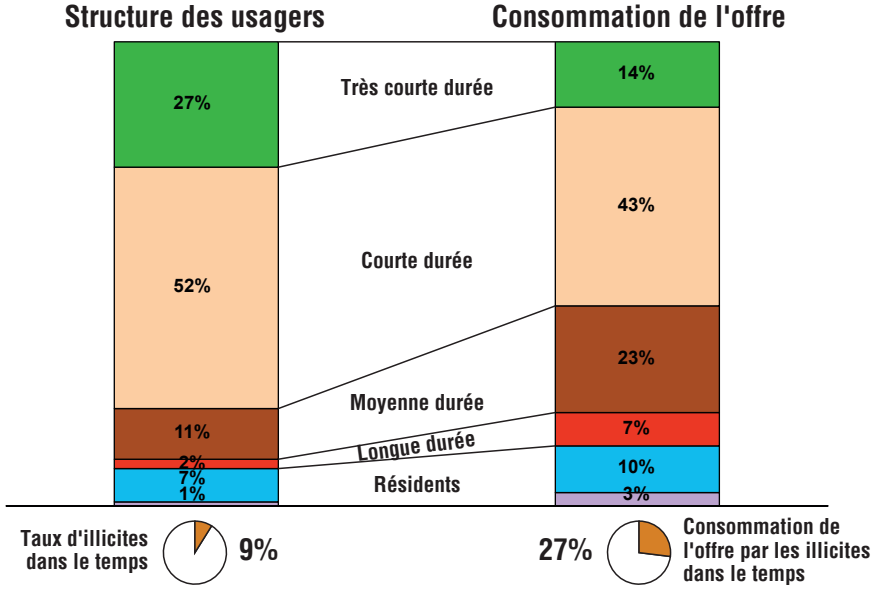
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- L'occupation moyenne n'atteint pas 80% de la capacité du secteur. Cependant, à partir de 14h, le parking est généralement complètement occupé .
- La réglementation actuelle joue bien son rôle, avec un taux de rotation des places supérieur à 11. Seuls 20% des usagers dépassent la limite de 90 minutes, mais en consommant plus de 40% de l'offre.

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 210)

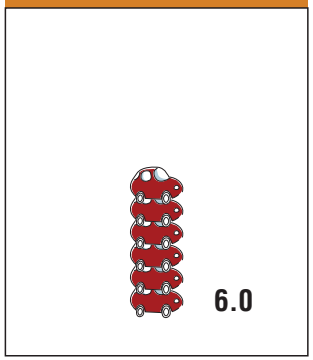


Enquête de rotation – secteur 4A : quai de la Sorne (mardi 7 février 2012) – 18 places gratuites, maximum 1h30 (zone bleue) – Parcage réglementé de 8h00 à 11h30 et de 13h30 à 18h00

Annexe n°6

Localisation

Taux de rotation

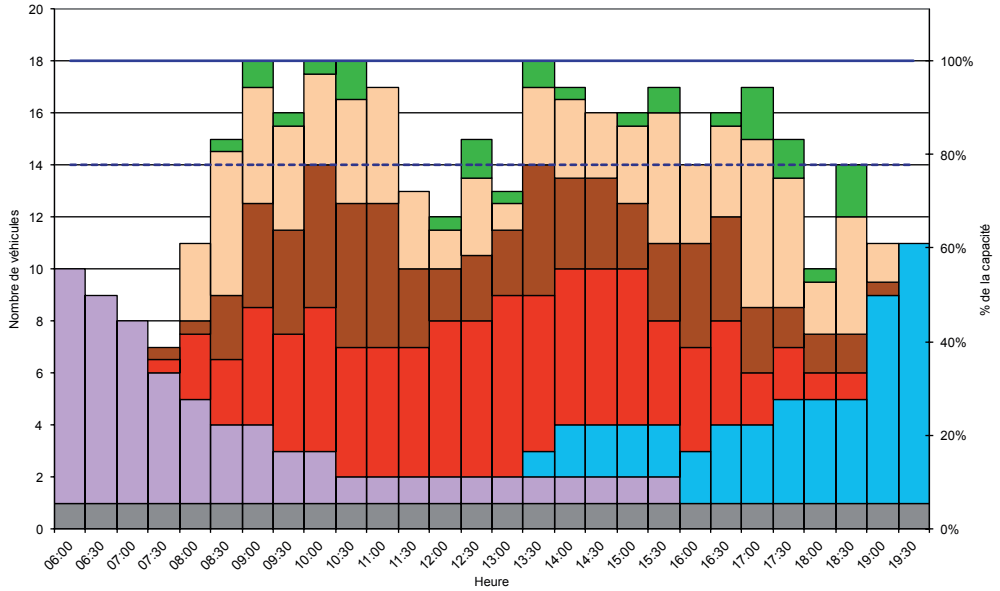


Légende :

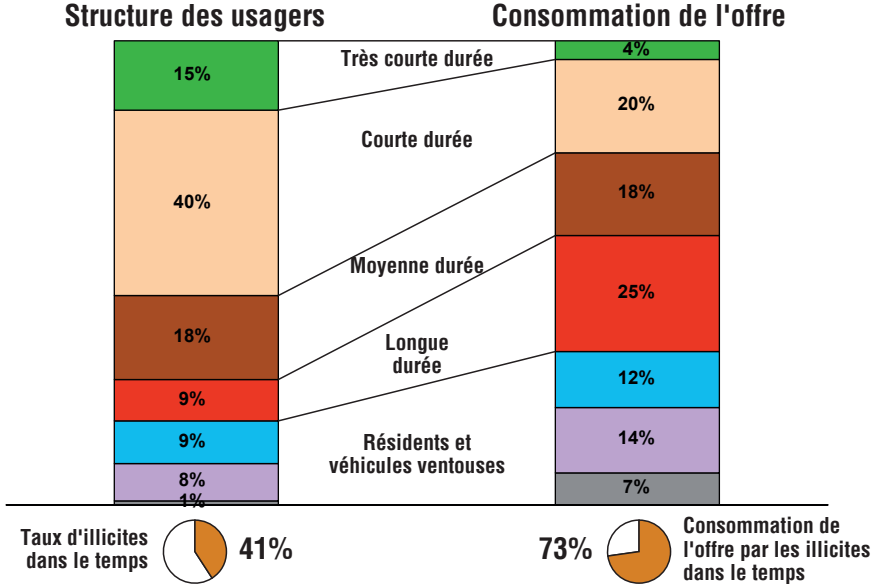
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- L'occupation maximale est atteinte au milieu de la matinée et à 13h30. En moyenne, le parking est occupé à 80% de sa capacité.
- Trois quarts de l'offre sont consommés par du stationnement illicite dans le temps (durée supérieure à 1h30).

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 106)



Enquête de rotation – secteur 4B : quai de la Sorne (mardi 7 février 2012) – 13 places payantes, maximum 1h30 – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Annexe n°7

Localisation

Taux de rotation

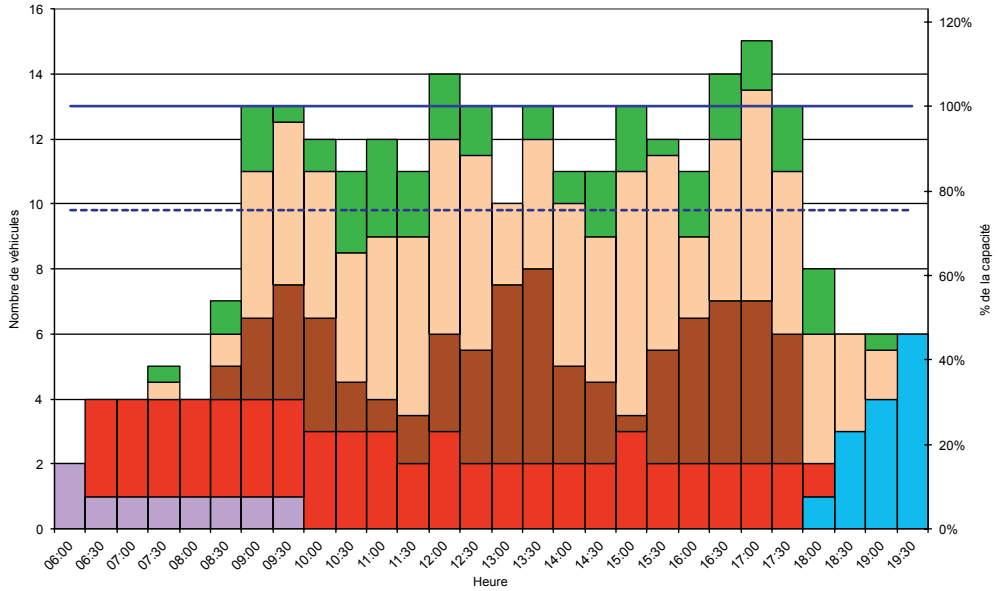
9.6

Légende :

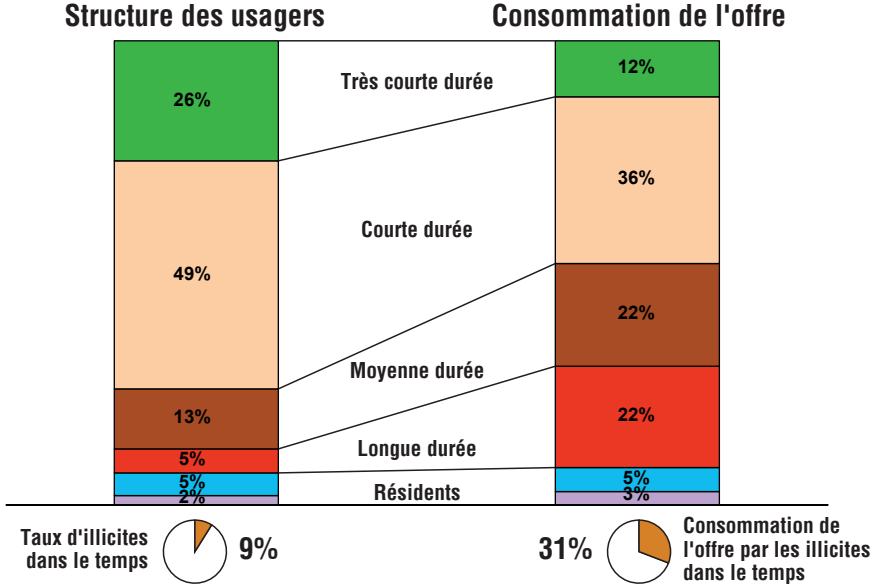
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- L'occupation moyenne n'est pas très élevée (~75%), même si les cases sont entièrement occupées pendant plusieurs périodes de la journée.
- 18% des usagers consomment 44% de l'offre disponible (part élevée en raison de leur durée de stationnement supérieure à 1h30).

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 125)



Enquête de rotation – secteur 5A : place de la Gare (mardi 28 février 2012) – 20 places payantes, maximum 30 minutes – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Annexe n°8

Localisation

Taux de rotation

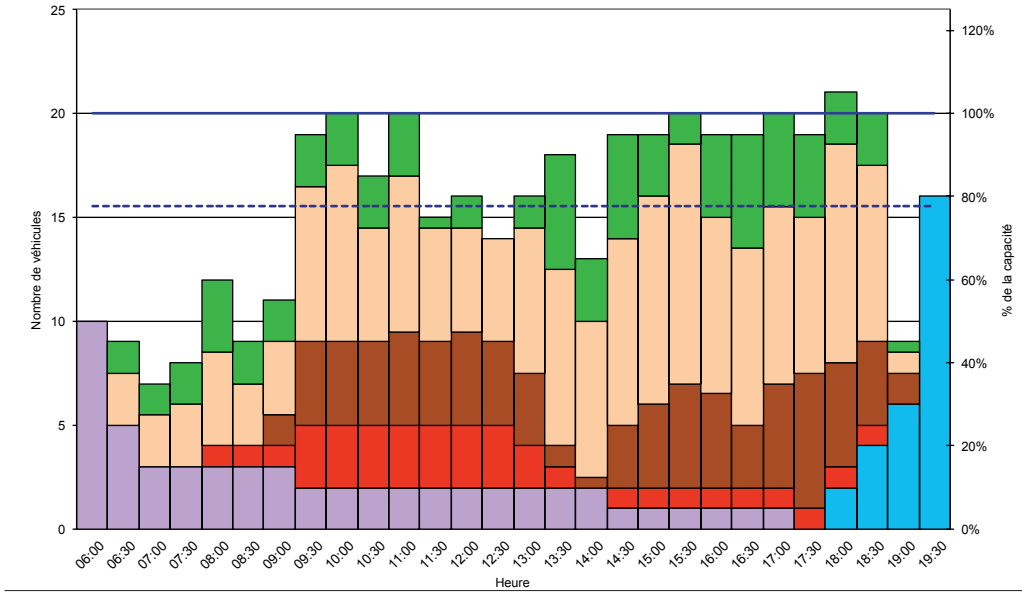
11.7

Légende :

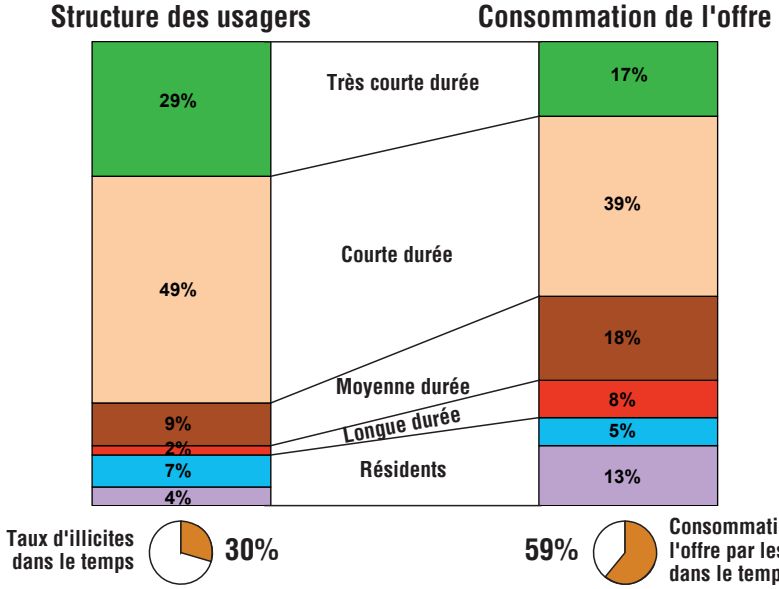
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- Le parking atteint sa capacité maximale pendant la matinée (9h30-11h) et l'après-midi (14h-18h).
- Le taux de rotation de 11.7 devrait être plus élevé pour un parking avec une réglementation de 30 min. maximum (taux de rotation observé sur des sites compatibles de 15-20).
- Les usagers illicites dans le temps consomment près du 60% de l'offre.

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 125)

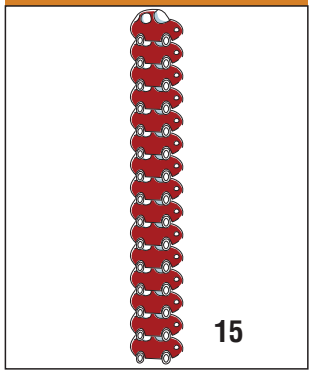


Enquête de rotation – secteur 5B : place de la Gare (mardi 28 février 2012) – 16 places gratuites, maximum 30 minutes – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Annexe n°9

Localisation

Taux de rotation

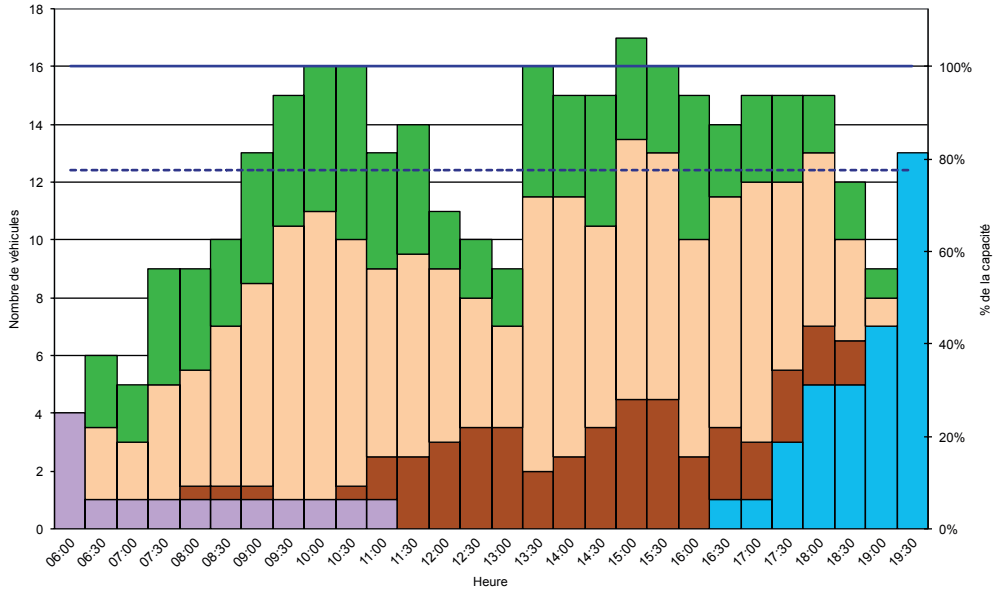


Légende :

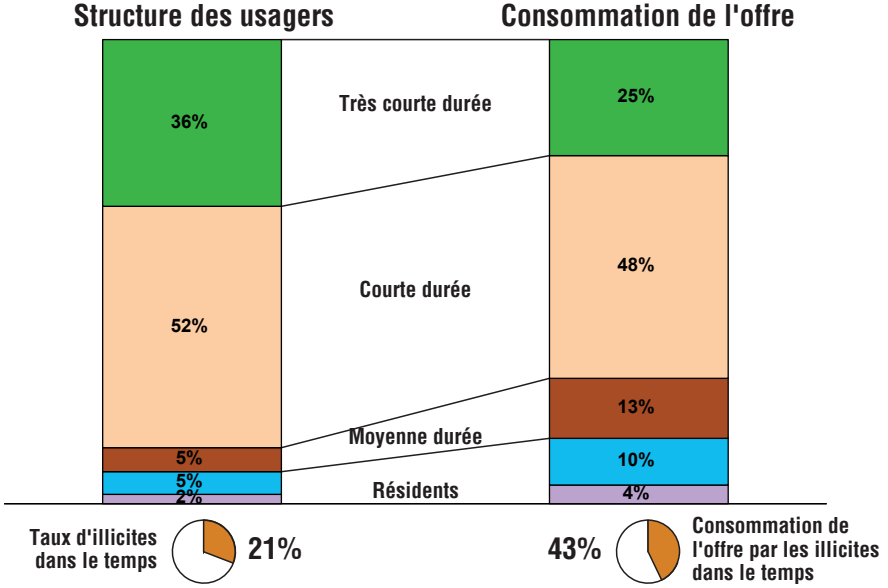
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- L'occupation du parking est similaire à celle de la zone 5A (même réglementation dans le temps mais pas dans la tarification), tandis que la structure des usagers est différente.
- Aucun usager de longue durée n'a été recensé, mais les usagers de courte et moyenne durée, qui dépassent la durée réglementaire de 30 minutes, représentent plus de la moitié des utilisateurs et de l'offre consommée.

Occupation et structure des usagers



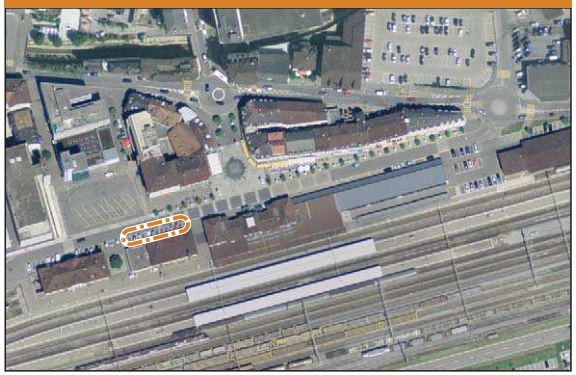
Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 125)



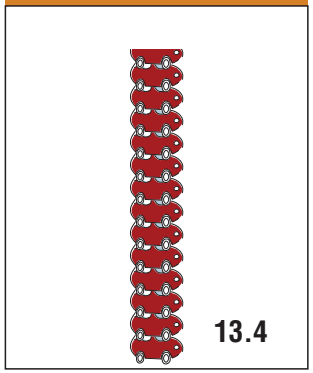
Enquête de rotation – secteur 5C : place de la Gare (mardi 28 février 2012) – 11 places payantes, maximum 1 heure – Parcage réglementé de 7h00 à 12h00 et de 13h30 à 19h00

Annexe n°10

Localisation



Taux de rotation

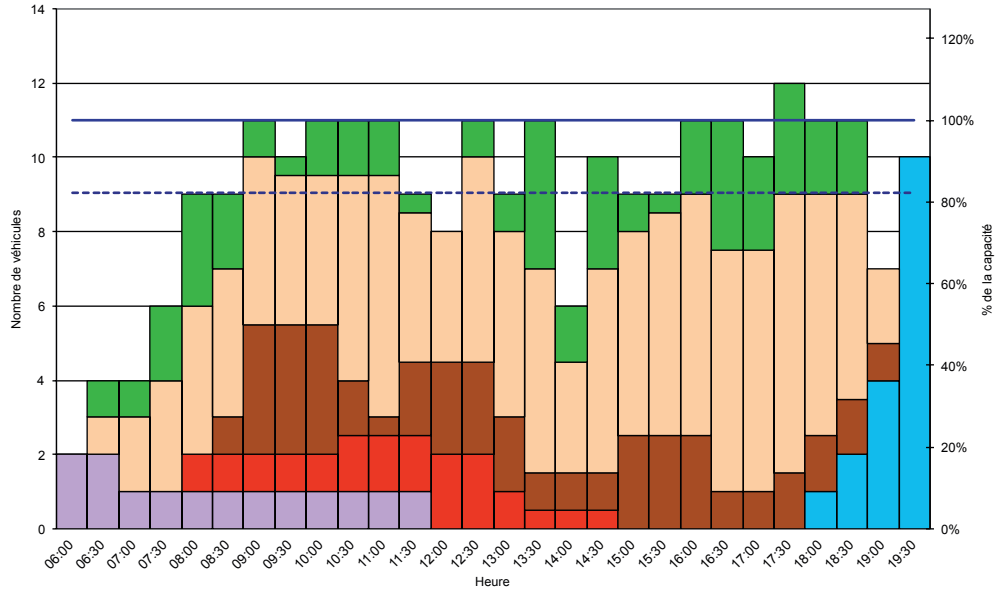


Légende :

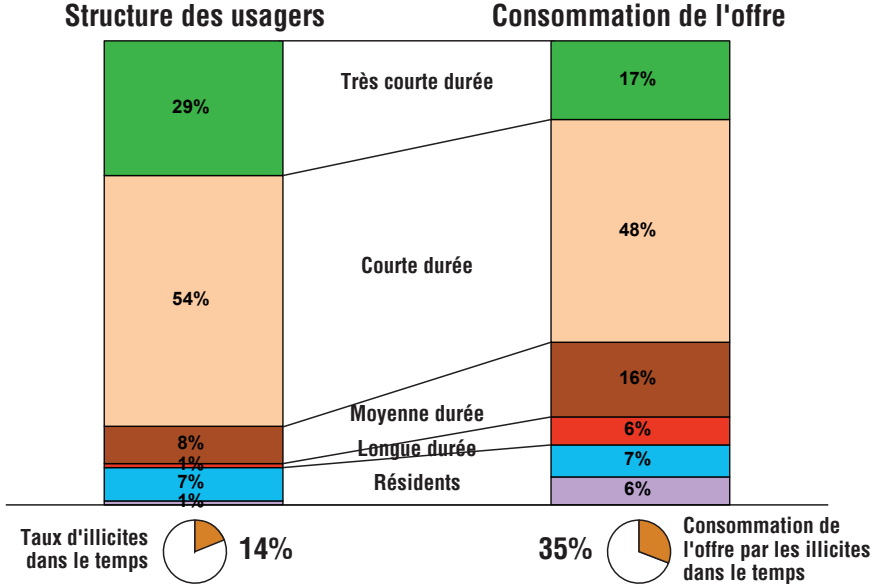
- Très courte durée (<0h30)
- Courte durée (0h30-1h30)
- Moyenne durée (1h30-3h00)
- Longue durée (3h00-13h30)
- Véhicules entrés
- Véhicules sortis
- Véhicules ventouses
- Occupation moyenne
- Capacité

- Le parking est plein durant la matinée et l'après-midi. L'occupation moyenne dépasse 80%.
- La structure des usagers est comparable à celle du secteur 5A (payant) mais elle se différencie de celle du secteur 5B (zone gratuite) par la présence plus élevée (~20% contre ~10%) d'usagers de moyenne et longue durée et de résidents.
- Un tiers de l'offre est consommé illicitement dans le temps.

Occupation et structure des usagers



Consommation de l'offre (nombre d'usagers : 125)



Types de places et marges de manœuvre selon l'appartenance et l'usage

Annexe n°11

Place sur domaine privé à usage privé
(exemple : place de parc en bordure de villa, parking d'immeuble, parking d'entreprise, etc.)

Marge de manœuvre de la commune :
Très faible
Aucune marge de manœuvre sur les construction existantes, mais la Commune peut réglementer le stationnement des nouvelles constructions.

Place sur domaine privé à usage public
(exemple : parking de centre commercial, etc.)

Marge de manœuvre de la commune :
Moyenne
Via les conventions et les accords, la Commune peut négocier avec ces importants partenaires privés

Domaine	Usage : privé	Usage : public
privé	(données non disponibles)	~820 places dans le centre-gare / Vieille Ville
public	~340 places	~810 places dans le centre-gare / Vieille Ville

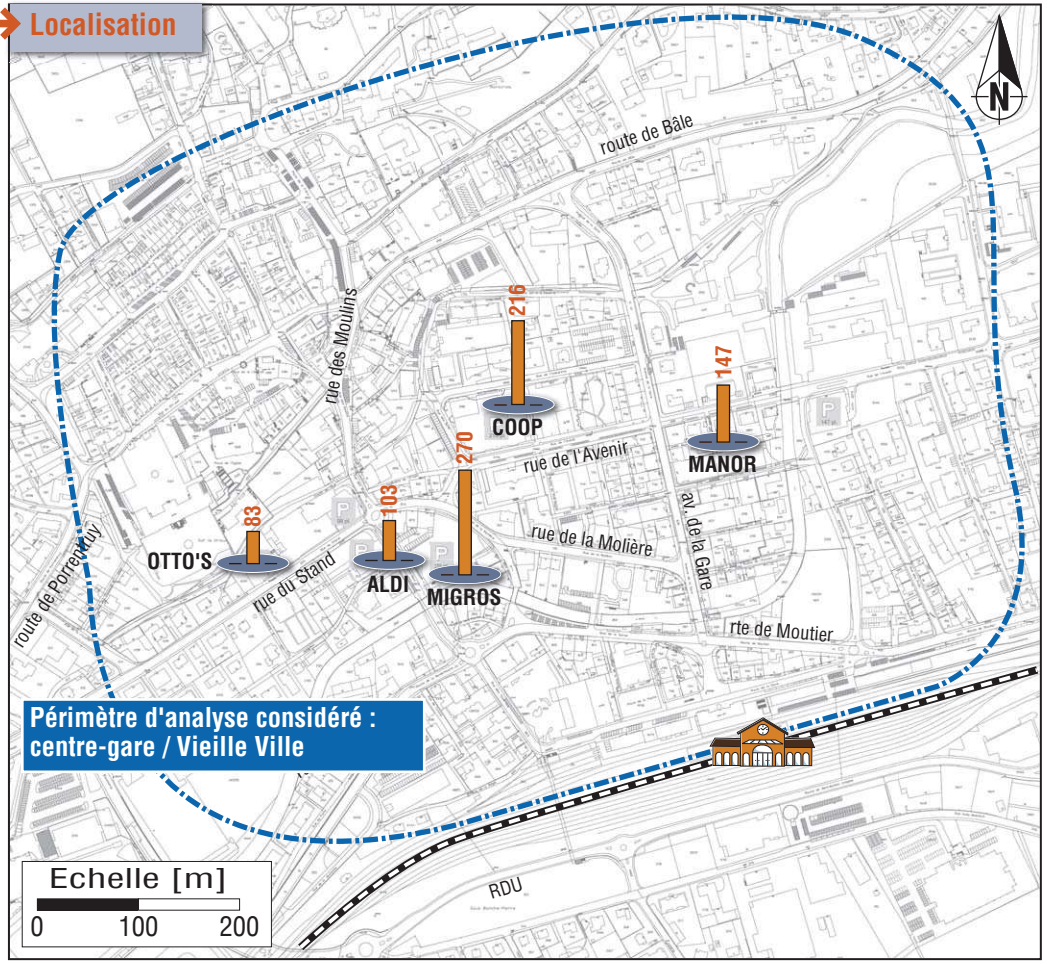
Place sur domaine public à usage privé
(exemple : place jaune spéciale, livraison, etc.)

Marge de manœuvre de la commune :
Très faible
Offre utile et difficile à remettre en question

Place sur domaine public à usage public
(exemple : place sur voirie, parking d'école ou de centre sportif, etc.)

Marge de manœuvre de la commune :
Très grande

Localisation



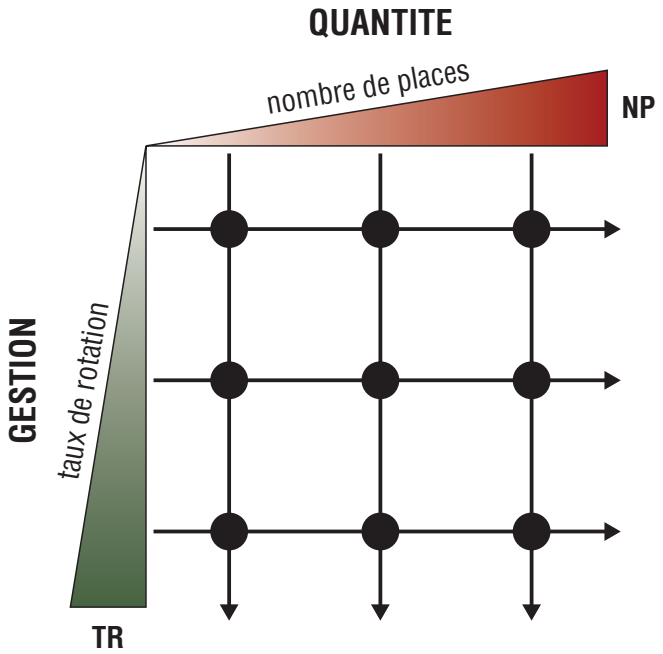
A l'échelle du centre-gare, plus de la moitié des places sont sur domaine privé à usage public. La Commune peut disposer d'une marge de manœuvre sur ces places grâce aux conventions.

Principes de base de la politique de stationnement

Annexe n°12

La génération des scénarios

La politique du stationnement se fonde sur la conjonction de mesures "quantitatives" et de mesures "de gestion"



Deux familles de mesures régissent le stationnement, ce sont :

- **les mesures portant sur le nombre de places offertes : QUANTITE**
- **les mesures portant sur la réglementation : GESTION**