



*Gérer le stationnement dans un
espace public en transition:*

*Occuper moins pour
Stationner mieux !*

AVIGNON
Ville d'exception

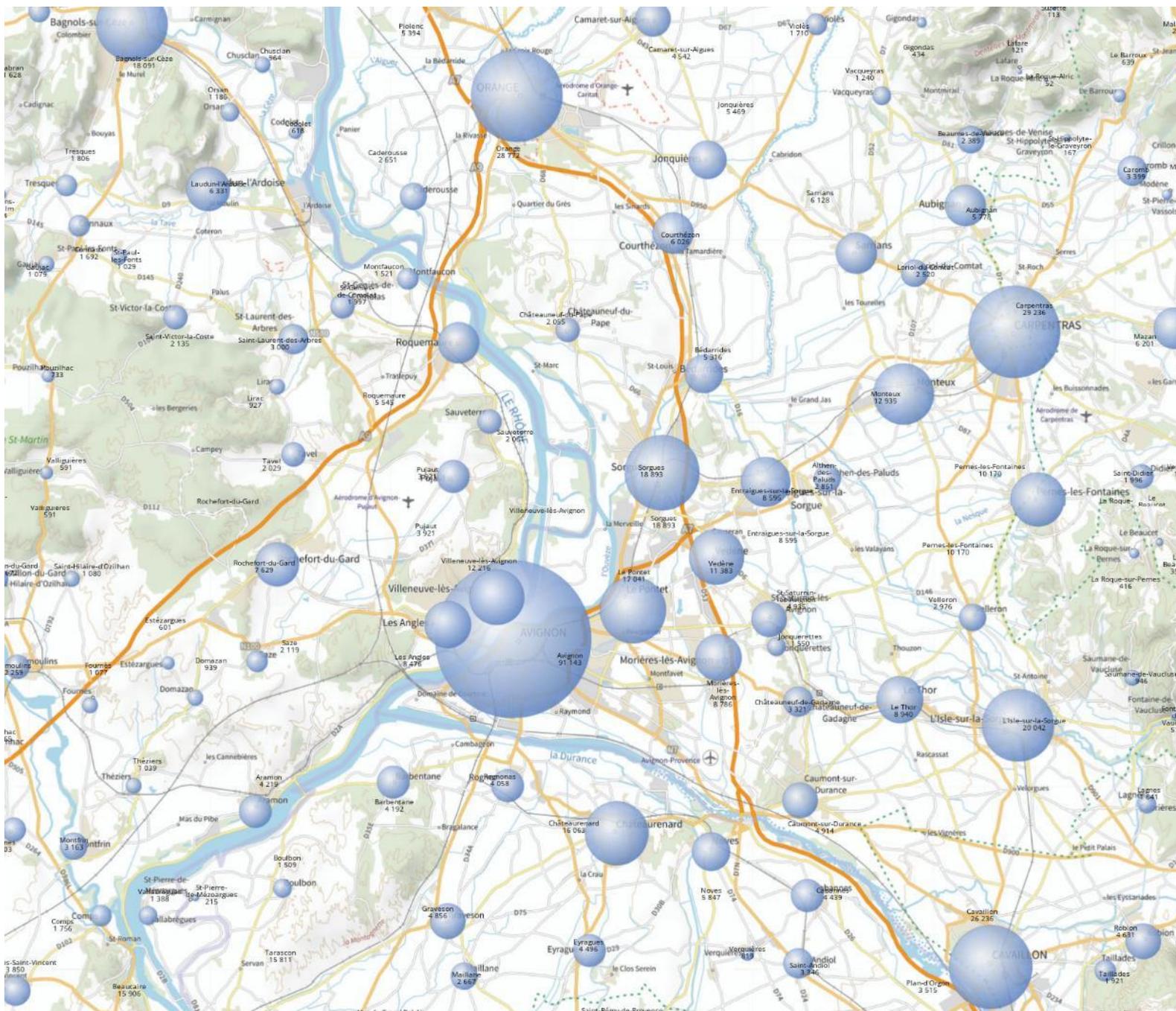
Journée CEREMA 29 mars 2022
Olivier Marquet
Directeur projet Mobilité, Ville d'Avignon



Connaître pour mieux agir

-

Diagnostic du territoire



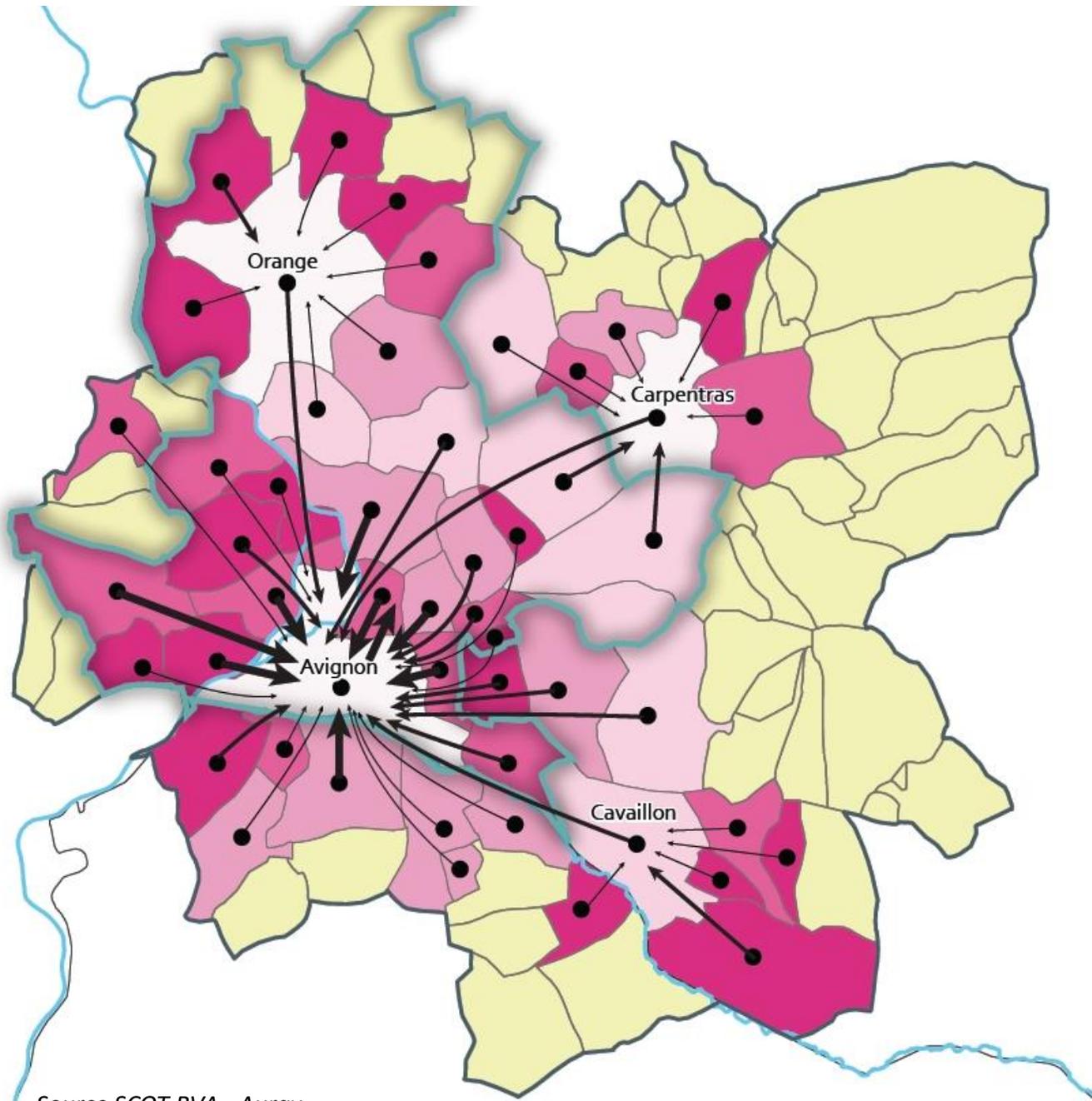
Avignon

ville moyenne de
92 000 habitants

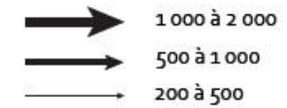
Ville-centre d'une
agglomération de
194 000 habitants

ville principale d'une
aire urbaine
multipolaire de
530 000 habitants

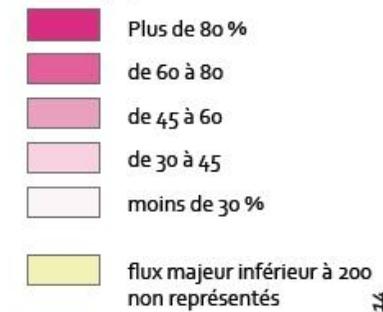
Source statistiques-locales.insee.fr



Nombre de déplacements :



Part que représente le flux le plus important par rapport au total (%) :

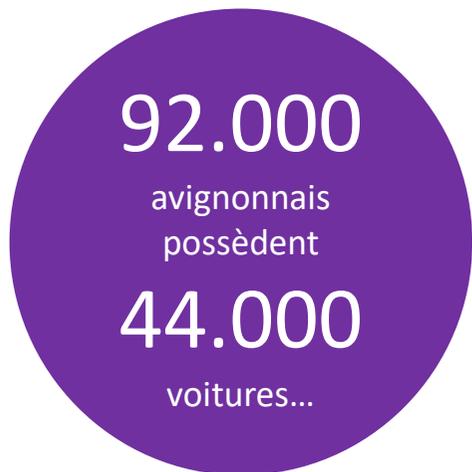


Source : Insee RP 2014

Les déplacements domicile-travail structurant dans l'aire urbaine d'Avignon



Source SCOT BVA - Aurav



Dont **19.000** voitures sont garées sur voirie.



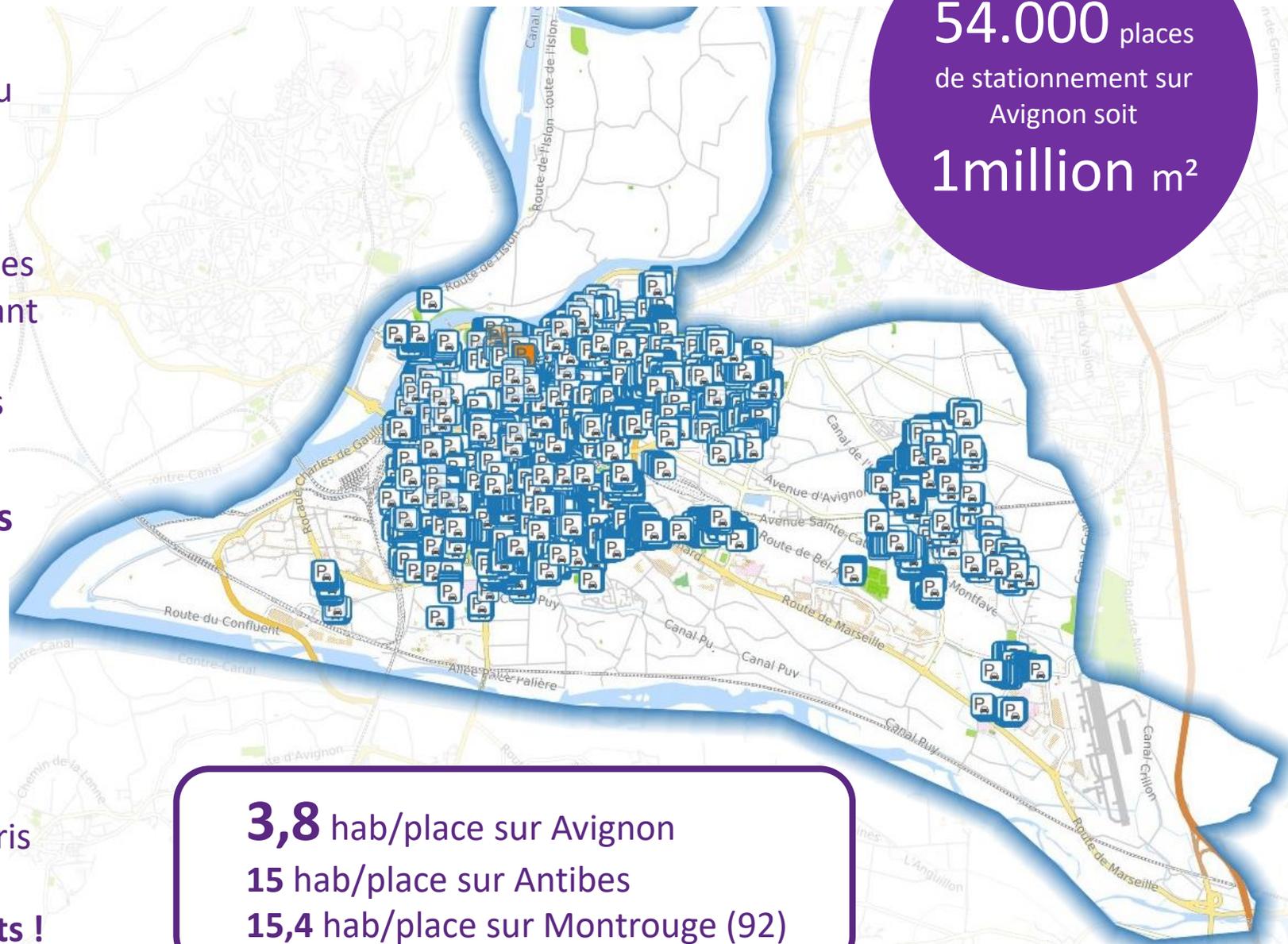
42.200 pendulaires (travail/étude)
viennent chaque jour sur Avignon...



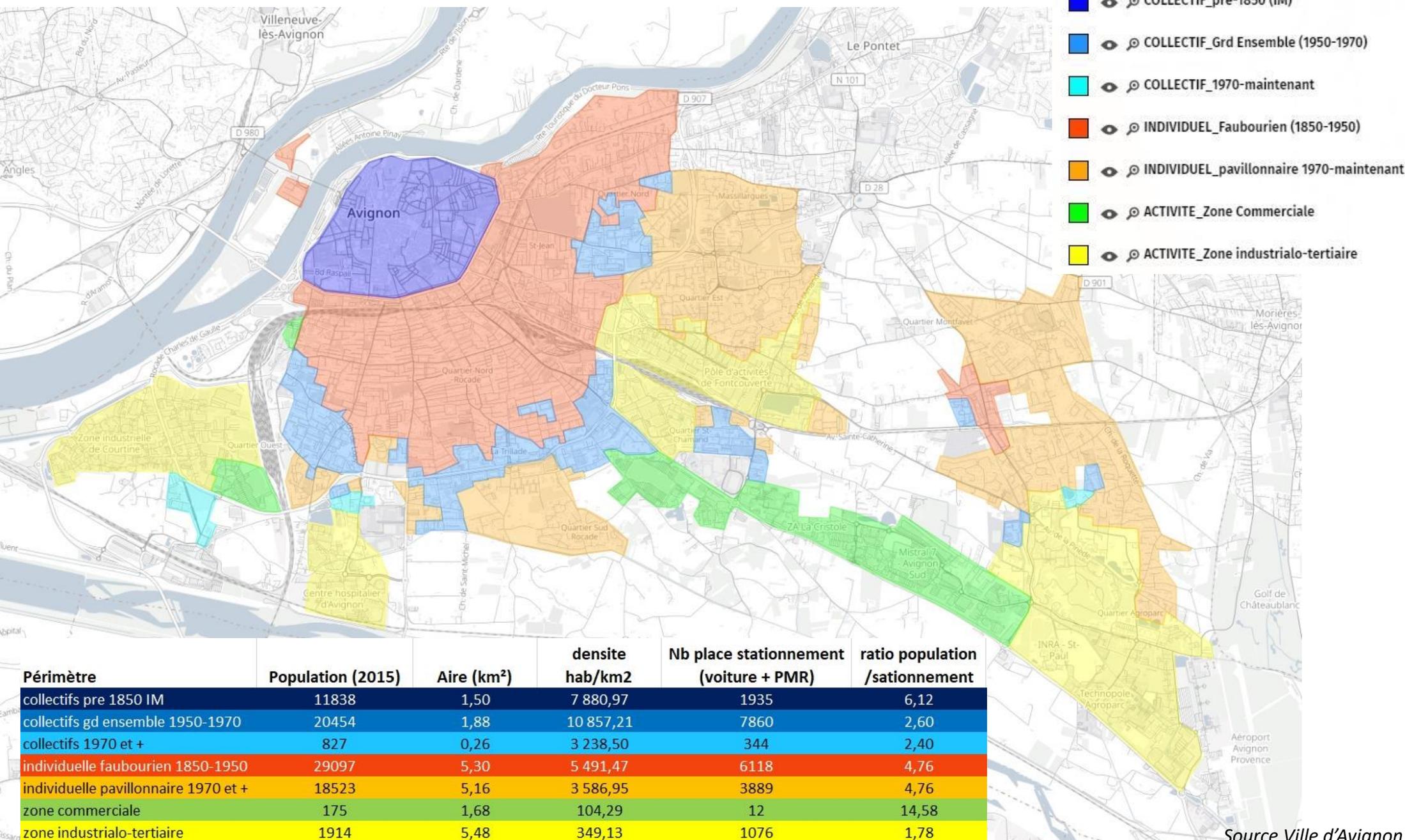
En 2021 :

- **24000** places sur l'espace public (voirie ou parking gratuit)
- **20000** places sur espaces privés accessibles gratuitement ou moyennant paiement (parking en ouvrage, parking de zones commerciales...)
- **+ de 10000** places non matérialisées (rue résidentielles hors marquage)

Soit **54.000** places de stationnements (non compris stationnement privé) pour une ville de **92,000** habitants !



Source Ville d'Avignon



Source Ville d'Avignon

L'enjeu stationnement est et doit être pensé dans une **chaîne de mobilité globale.**

Le stationnement est un puissant **levier du report modal.**

3 délibérations importantes organisent les politiques de mobilités et de stationnement sur la ville d'Avignon.

- 2016 04 27 – Délibération approbation **PDU**
- 2016 04 27 - Délibération approbation **plan Modes Doux**
- 2017 11 29 – Délibération **Stationnement/FPS**

2/ Rappel de la politique de stationnement de la ville d'Avignon et de ses enjeux

Depuis la délibération du Conseil municipal du 27 avril 2016, la Ville d'Avignon porte une stratégie locale de stationnement dont les principaux objectifs sont de :

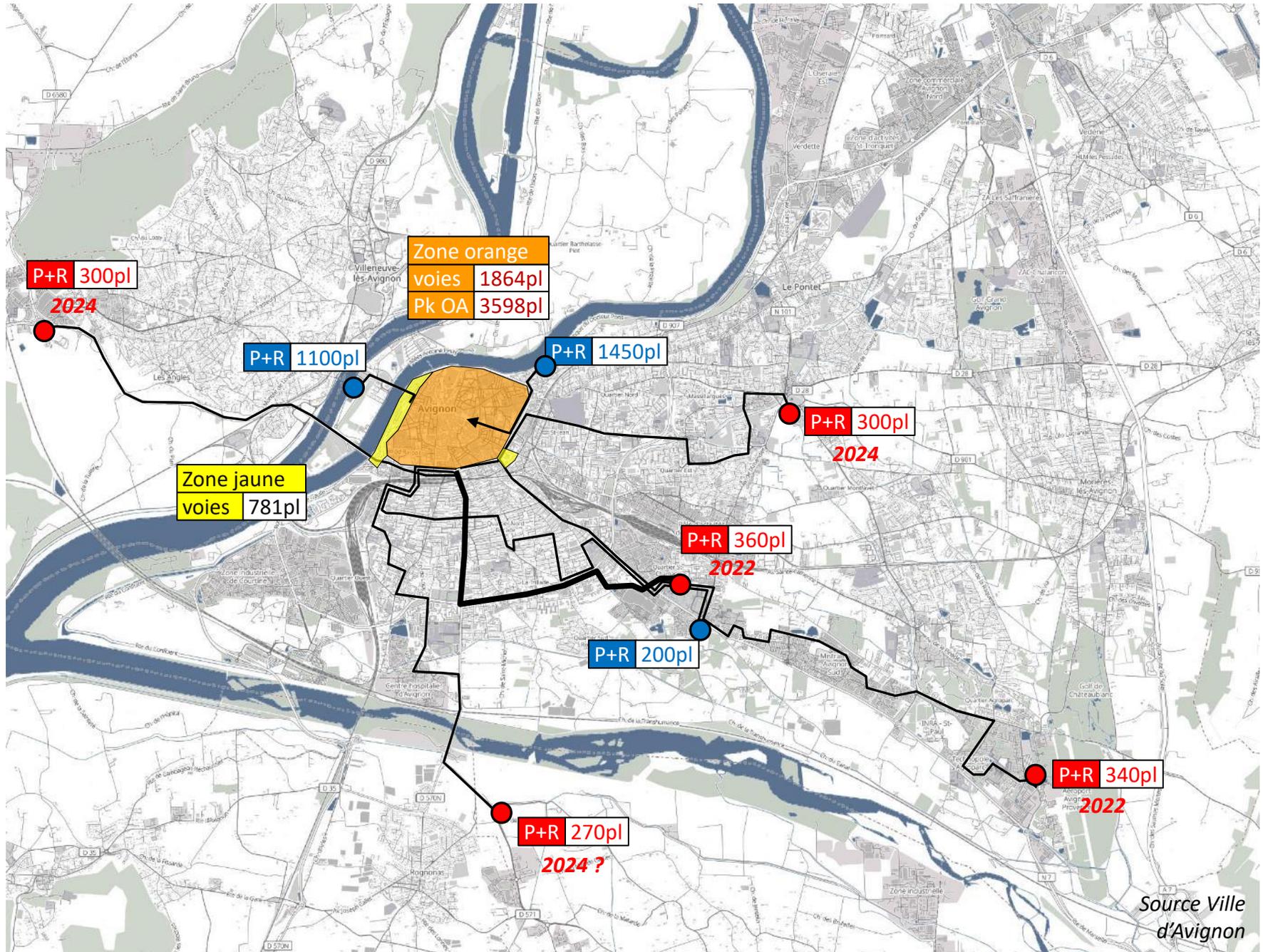
- réduire l'occupation permanente de l'espace public par le stationnement longue durée (voitures ventouses) en favorisant le report de ce type de stationnement vers les parkings relais,
- maintenir une population résidant en intra-muros en proposant pour elle un stationnement à tarif adapté,
- favoriser le développement des activités économiques et l'accueil des visiteurs avec la mise en place d'un stationnement de courte durée aux abords des commerces et services.

Cette délibération a également permis de simplifier et mettre en cohérence les tarifs de stationnement sur voirie et en ouvrage, pour répondre à une double logique :

- Plus je me gare loin, moins je paie (places gratuites dans les parkings relais)
- Plus je me rapproche du centre-ville, moins j'ai d'intérêt à stationner longtemps (l'idée étant de favoriser la rotation des voitures au plus près des commerces).

Ainsi la stratégie locale de stationnement mise en place depuis 2016 vise à favoriser :

- Le stationnement gratuit de longue durée dans les P+R (connectés à des navettes, pistes cyclables, ou magistrales piétonnes)
- Le stationnement de moyenne durée dans les parkings en ouvrage
- Le stationnement de courte durée sur voirie.



P+R Existant

P+R À venir

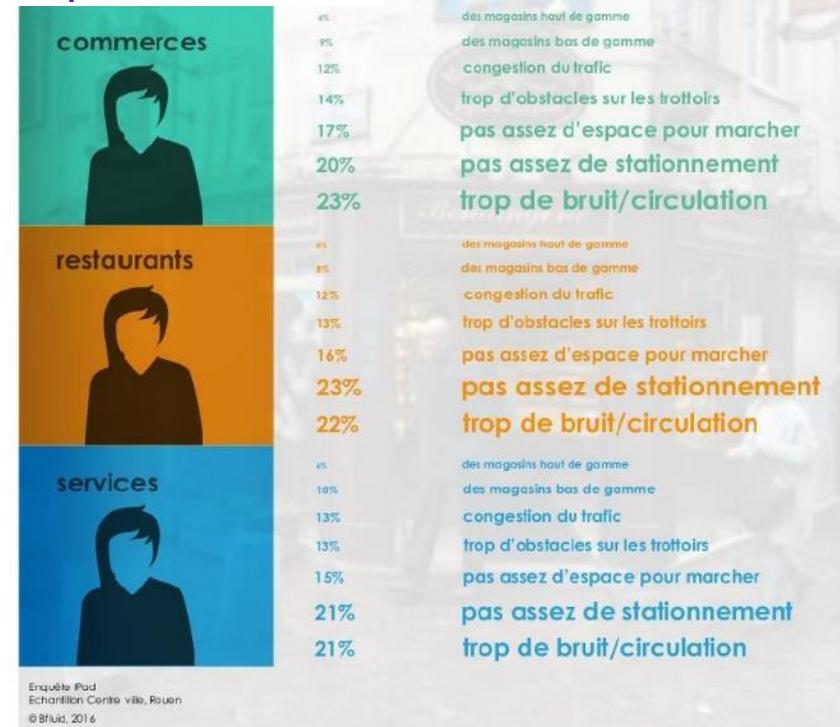
Quelques chiffres :

- **1 place de stationnement fait 10m² mini et 25m²** si on prend les voiries et dégagement (cas de poches de stationnement)
- **1 place de stationnement gratuit** accueille généralement **1 à 2 usagers par jour**
- **1 place en zone bleue ou payante** accueille généralement de **4 à 8 usagers par jour**
- No Parking, No business... vraiment ?

Les freins au Shopping : Ce que pensent les commerçants



Les freins au Shopping : Ce que disent les clients





Enquête au Thor (9000 hab, agglo d'Avignon) - 2019



Ce que pense les **commerçants** :

En matière d'aménagement urbain, qu'est ce qui pourrait inciter les clients à venir plus souvent dans le centre-ville ?

65 % Plus de places de stationnement

- 13 % Des espaces apaisés avec moins de bruits et de voitures
- 13 % Des animations éphémères dans les rues du centre-ville
- 10 % Plus d'espaces pour les piétons
- 10 % Plus de végétalisation (arbres, espaces plantés, ...)



Ce que pense les **clients** :

En matière d'aménagement urbain, qu'est ce qui pourrait vous inciter à venir plus souvent dans le centre-ville ?

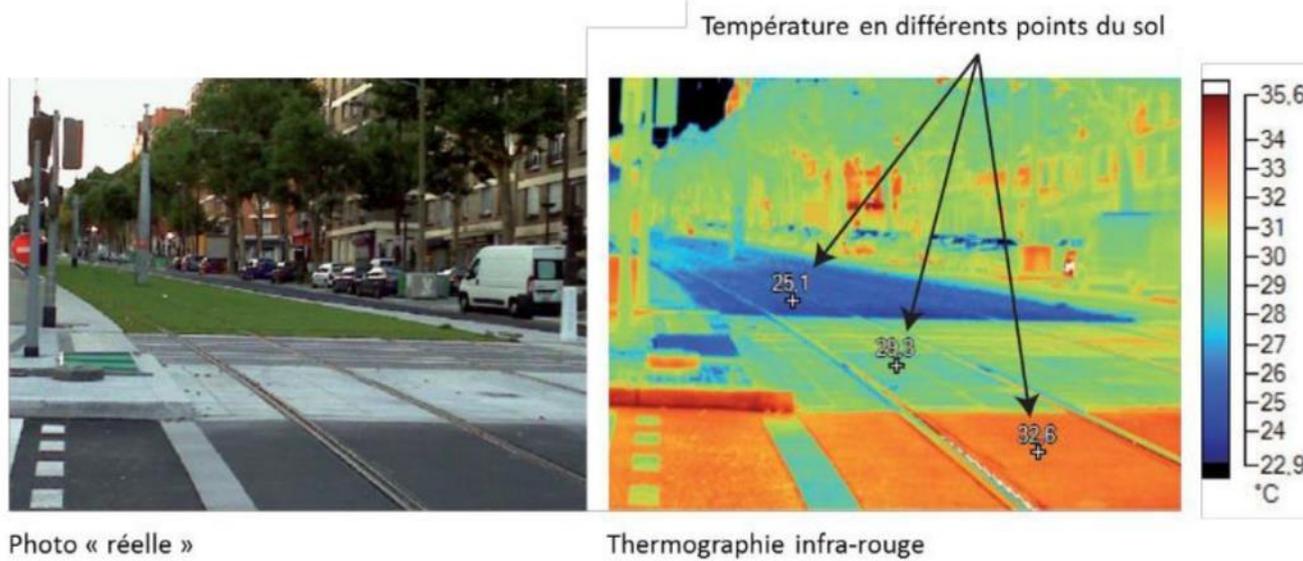
25 % Plus de végétalisation (arbres, espaces plantés, ...)

24 % Plus de places de stationnement

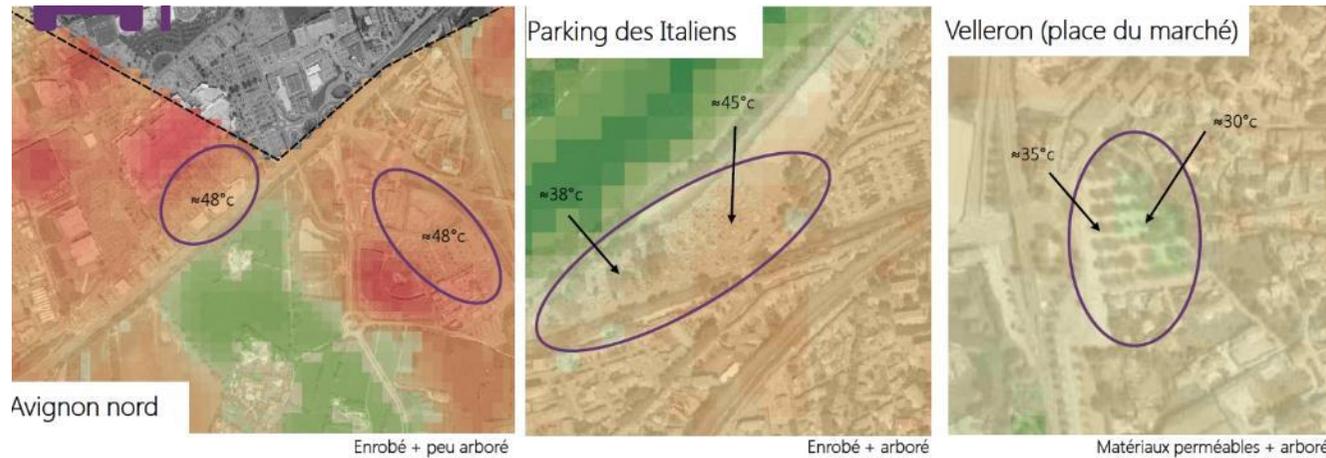
23 % Des animations éphémères dans les rues du centre-ville

15 % Des espaces apaisés avec moins de bruits et de voitures

13 % Plus d'espaces pour les piétons



Source : APUR (2012). Les îlots de chaleur urbains à Paris. Cahier 1.



Prise de vue : 29/06/2019 -12h26
Température extérieure : 35,1°C

Carte satellite Grand Avignon



Source : PCAET GA, BE E6



Développer les Alternatives

-

Le stationnement comme levier du report modal

Le PLU est un volet important de la politique de maîtrise du stationnement.

Le projet de PLU actuel de la ville d'Avignon (consultation PPA en cours, non approuvé) prévoit :

- Des **minoration stationnement sur périmètre TC**
- Des ratios places/logement de 1mini (2 avant)
- Des **suppressions de minimum exigés** (commerces, hôteliers, industrie)
- **Obligation de plantation** (1 arbre/4 places)
- **Stationnement vélo** dont vélo-cargo...
- **Hauteur minimal des niveaux de pk** en ouvrage (3,5m sous plafond sur linéaire mixité fonctionnelle, 2,7m tous niveaux, **pour faciliter changement de destination à terme**)

Exemple Agroparc :

- AVANT : 3 lots à bâtir -> 1 parking/lot
- MAINTENANT : 3 lots à bâtir -> parking mutualisé étudié

Groupe de travail mobilité

- pas de besoin de parking, travailler sur mutualisation offre existante + mobilités alternatives



LEGENDE

Périmètres d'attractivité des transports en commun

- Périmètre d'attractivité des TC zone 1
- Périmètre d'attractivité des TC zone 2
- Secteurs hors des périmètres d'attractivité des TC

Source PLU en révision Ville d'Avignon

Développements accélérés des mobilités cyclables

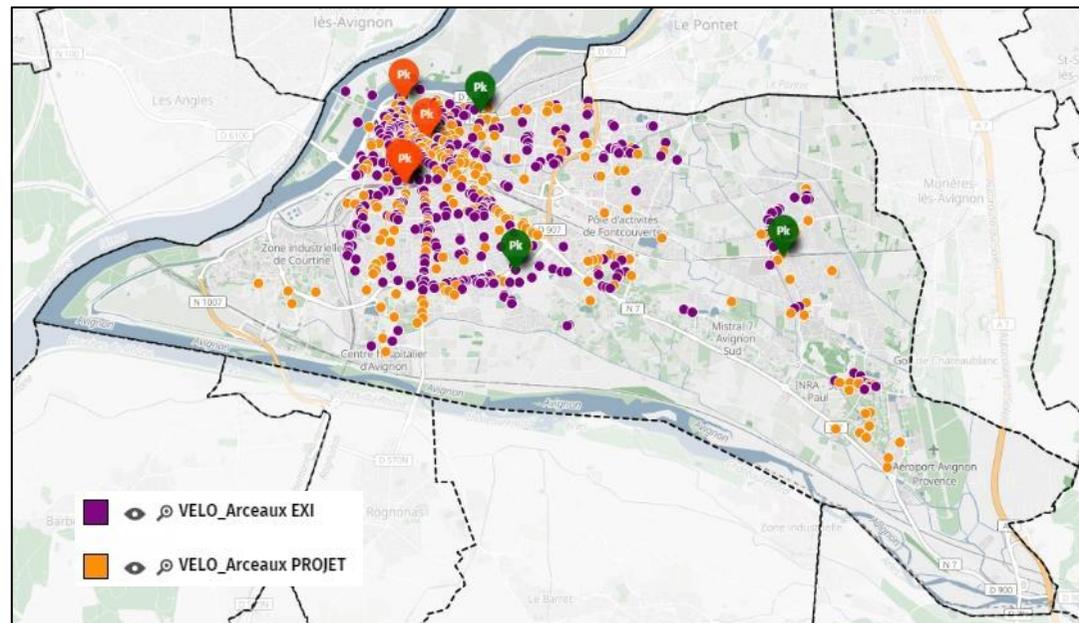
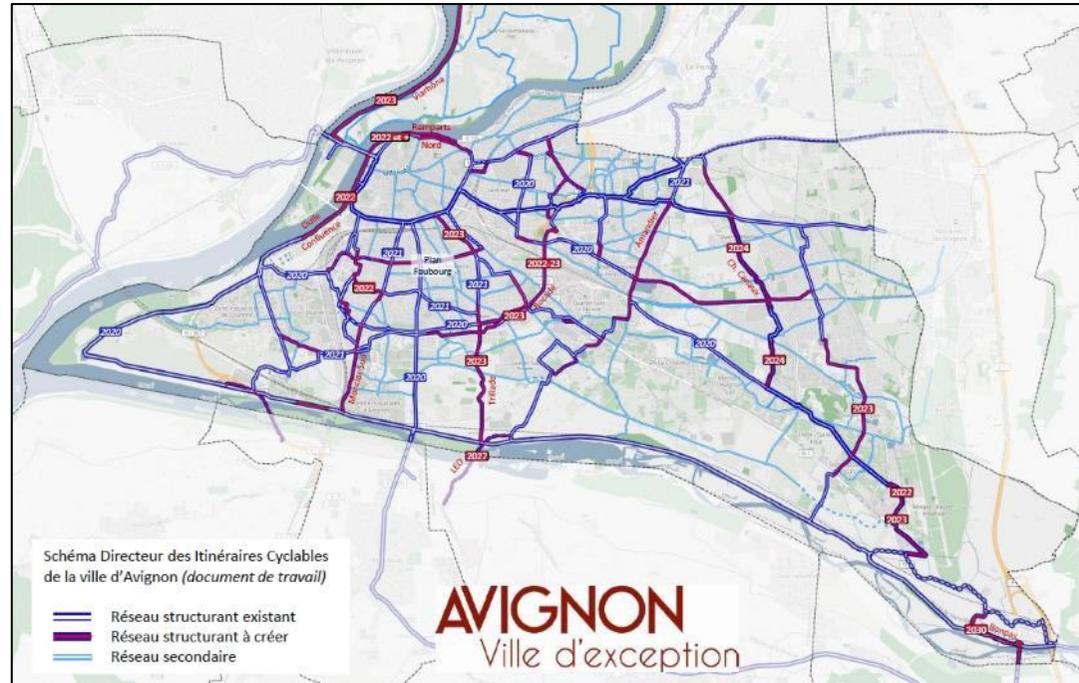
Mise en œuvre d'un schéma directeur d'application du plan Mode Doux

Projet d'OAP
mobilité
dans PLU révisé

Source Ville d'Avignon

- **2014-2020 : + 57km**
- **2021 : 241,6km** d'aménagements cyclables
- **Demain** : Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables prévoit un **réseau d'itinéraires structurants de 224km** à terme.

- **2014** : 454 arceaux
- **2021** : **_1595 arceaux**
_ + 3 consignes sécurisées ville-SNCF
- **2026** : **_+ 1000 arceaux** à minima
_ + 4 consignes sécurisées (Gare, Parking...) à minima





L'année 2021 fut extrêmement riche en réalisation d'aménagements cyclables (plus de 12km créés).

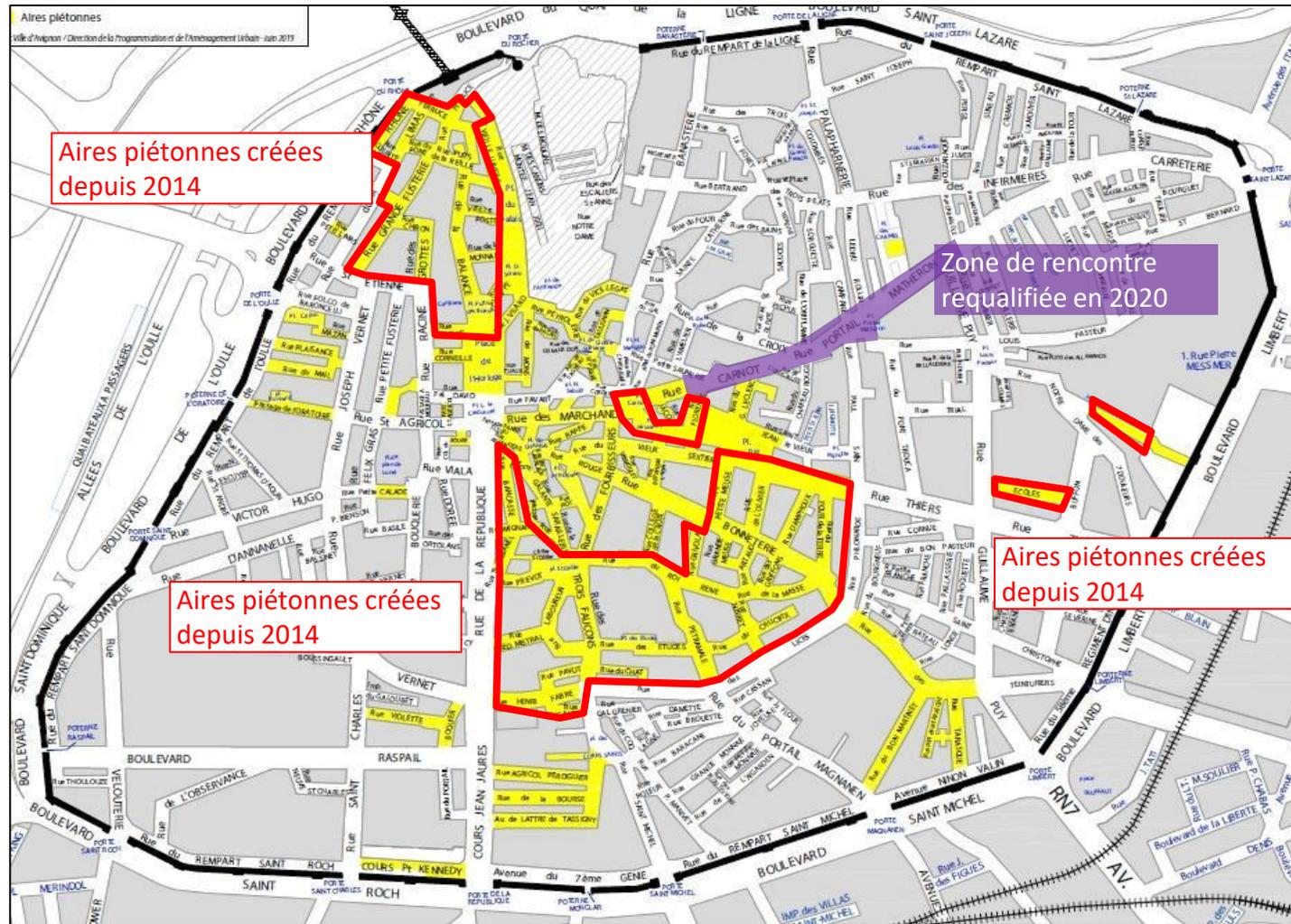


Sources O.Marquet



Développements accélérés des mobilités piétonnes

Mise en œuvre de
magistrales piétonnes en
application du plan Mode
Doux



Sources Ville d'Avignon

Jusqu'en 2013 :

Période « TOUT Stationnement »

Stationnement le long des façades commerciales



2014 :

Période « Apaisement TACTIQUE »

Stationnement (principalement ventouse riverains) supprimé sur demande des commerçants (souhait dégagement des façades)



2018

Période « REQUALIFICATION définitive »

L'apaisement est rentré dans les mœurs
La rue des 3 Faucons et la place St-Didier sont requalifiées





- Baisse du stationnement,
- Réaffectation de l'espace public pour un projet qualitatif
- Essor du commerce

La preuve par l'exemple !

Sur la rue Bonneterie, le taux de vacances des RDC commerciaux était de :

- **50%** avant piétonnisation
- **5%** après piétonnisation

Sources Google street view





Rue Carreterie



Rue Carnot



Sources Google Street View ; Ville d'Avignon

On sait depuis longtemps que les piétons et cyclistes dépensent moins par visite...
Mais viennent plus !

L'espace public est rare, donc cher.

Maximisons les profits !

L'espace occupé par une **place de stationnement** de centre ville (10m²) rapporte **10€/jour** à la collectivité...

Mais **rapporterai plusieurs centaines d'€ à un commerce** (terrasse...), sans compter les **bénéfices indirects** (qualité de vie urbaine, bénéfice santé, essor services à la personne : livraisons vélo...)

Dépenses dans le centre-ville d'Utrecht aux Pays-Bas

	Dépenses par client par visite	Ecart par rapport aux automobilistes	Nombre de visites par semaine par client	Dépenses par client par semaine	Ecart par rapport aux automobilistes
Marche à pied	18 E	0,56	3,4	64,60 E	2,24
Vélo	23 E	0,72	2,7	62,10 E	2,16
Transports en commun	23 E	0,72	2,0	46,00 E	1,60
Voiture	32 E	1	0,9	28,80 E	1

Source : IMK, Diemen, 1993.

Dépenses dans le centre-ville de Breda

	Cycliste	Automobiliste	Ecart cycliste / automobiliste
Par visite	107	197	1,84 fois moins
Par semaine	181	126	1,44 fois plus

Source : Christiaens, 2000.

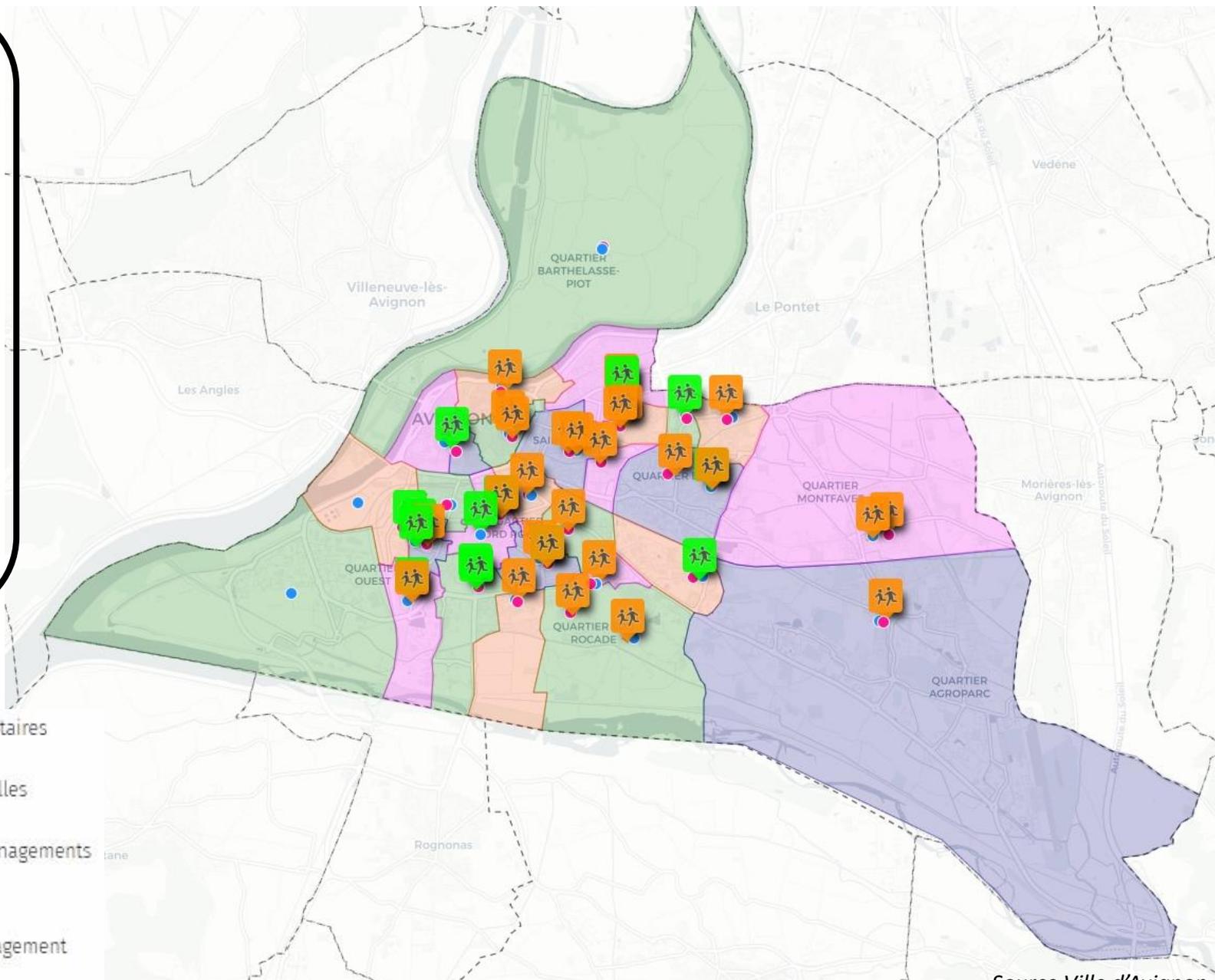
Source : Rapport ADEME N°4841 « Commerces de centre ville et de proximité et modes non motorisés »

Sécurisation systématique des parvis des 54 écoles

par réduction du
stationnement et
aménagements des
parcours en mobilités
actives

Fin 2021 : sur 36 parvis

- 12 requalifiés définitifs
- 21 aménagés frugal
- 3 non aménagés



Source Ville d'Avignon



**Embolie de
véhicules
pendant 4 x 15min
dans la journée...**



**Et personne le reste
du temps...**

Sources O.Marquet





Avant 2020
Parking « drive » école



Déconstruire à tous les niveaux le besoin d'automobile, *donc de stationnement !*

Le cas des écoles

2020
Aménagements tactiques Covid



2021
Requalification globale (parvis+ liens piétons vers école)



Sources Google Street View; O.Marquet

Les très forts **enjeux patrimoniaux** d'Avignon ont été moteurs dans la suppression progressive des parkings.

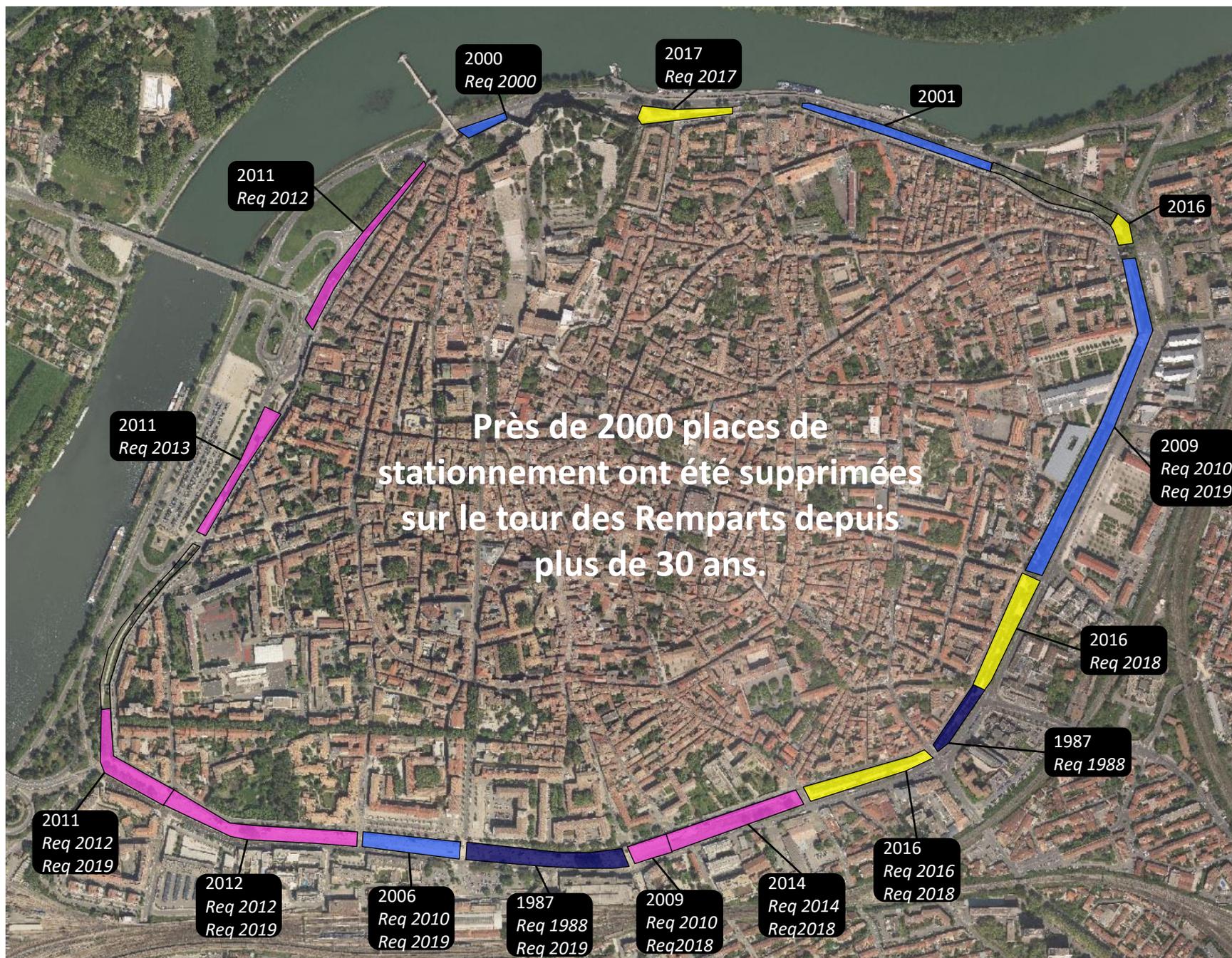
Le **PSMV** (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur) de 2007 a joué un rôle moteur en visant le **dégagement progressif de toute l'esplanade des remparts** du XIV^{ème} siècle (classés Unesco).

Avant 2000

2000-2009

2010-2015

2015-2022



Source Ville d'Avignon



Période 1
Stationnement partout



Période 2
Requalification frugale
(désimperméabilisation)



Période 3
Requalification lourde
Voie verte



Sources Google Street View



8 avril 2022

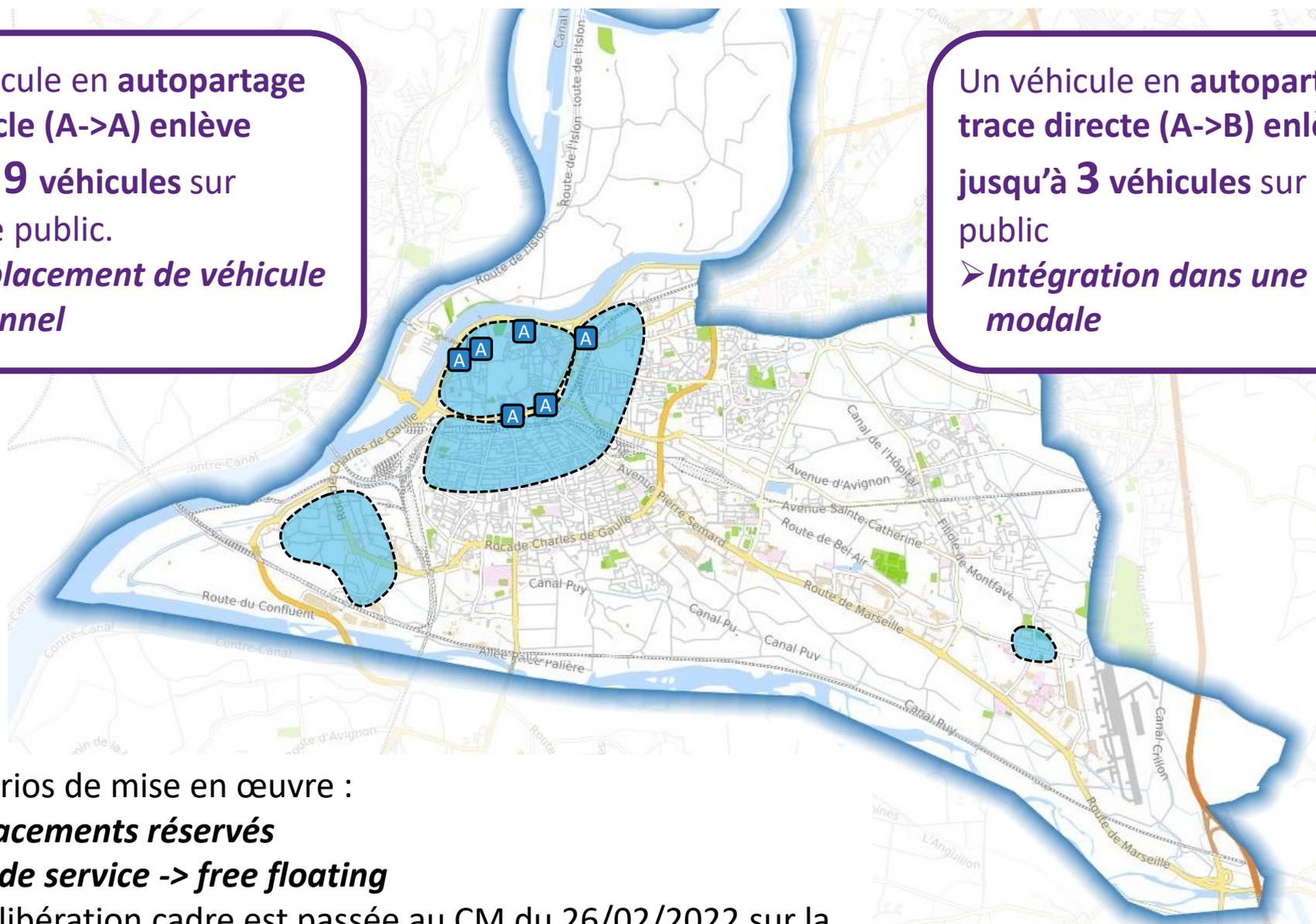
Sources O.Marquet

Un véhicule en autopartage en boucle (A->A) enlève jusqu'à **9** véhicules sur l'espace public.

➤ *Remplacement de véhicule personnel*

Un véhicule en autopartage en trace directe (A->B) enlève jusqu'à **3** véhicules sur l'espace public

➤ *Intégration dans une chaîne modale*



2 scénarios de mise en œuvre :

- **Emplacements réservés**
- **Zone de service -> free floating**

Une Délibération cadre est passée au CM du 26/02/2022 sur la création de tarifs autopartage et affirmation préférence emplacements réservés versus free floating

Source Ville d'Avignon



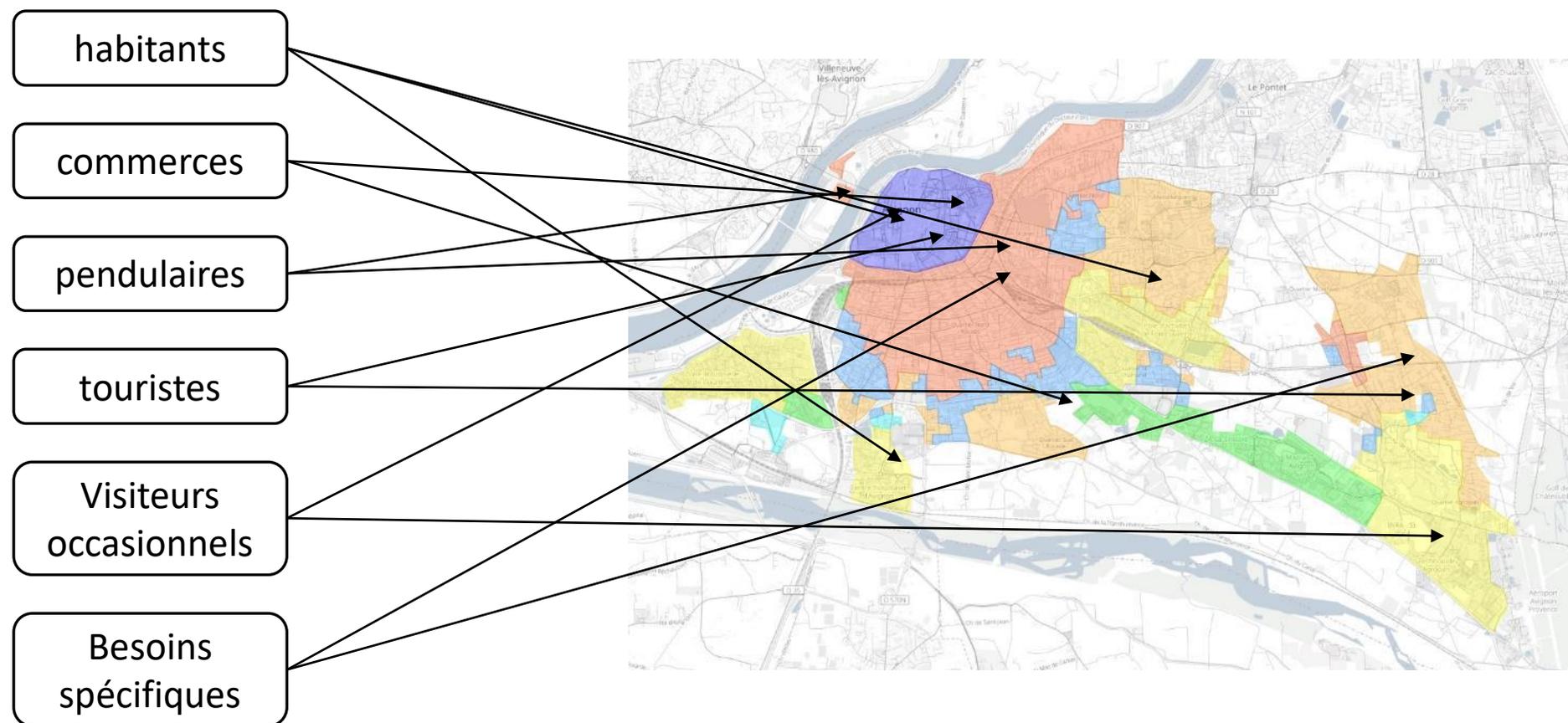
Adapter l'offre aux besoins

-

Faire mieux avec moins

Adapter l'offre aux besoins, c'est offrir des solutions de stationnement tenant compte :

- D'un **territoire cible**
- **Du ou des public cible** sur ce territoire



6 hab/
place

Centre historique dense

- stationnement sur voirie très insuffisant
- Présence de parking en ouvrage dont certains sous utilisés
- Présence de parking relais en surface en proximité
- Forte densité de services, ville du ¼ d'heure

4,8 hab/
place

Faubourgs XIXème-1950

- Stationnement sur voiries insuffisant
- Garages privatifs mais pas assez
- Stationnement ventouse des pendulaires
- Réseau TC à améliorer

2,5 hab/
place

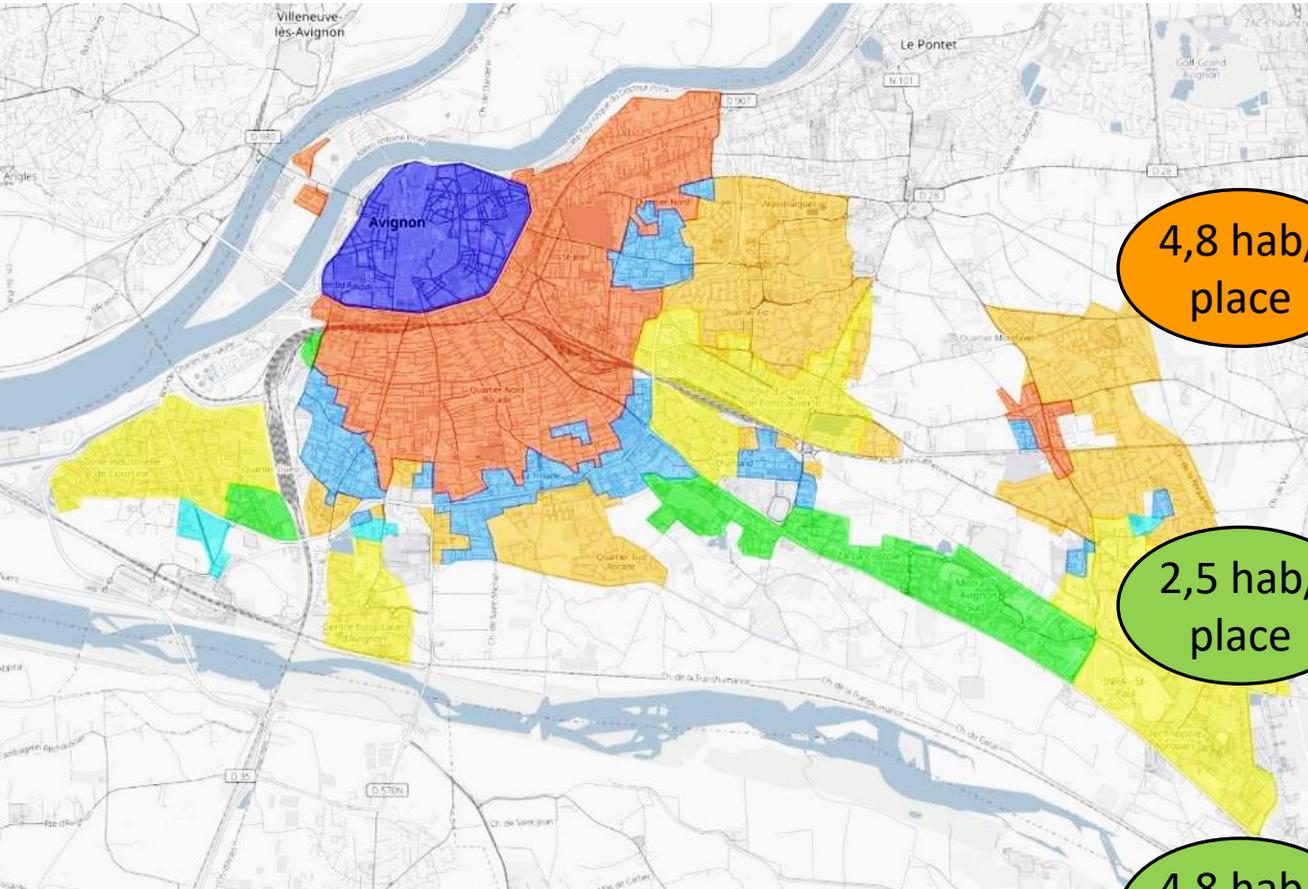
Collectif 1950 et +

- Poche de stationnement mais pas assez
- Quasiment aucun garage privatif avant 1980
- Réseau TC à améliorer

4,8 hab/
place

Individuels 1950-1980

- Stationnement sur voirie suffisant
- Garages privatifs
- Réseau TC peu efficace





CENTRE HISTORIQUE DENSE

- stationnement sur voirie très insuffisant
- Présence de parking en ouvrage dont certains sous utilisés
- Présence de parking relais en surface en proximité
- Forte densité de services, ville du ¼ d'heure

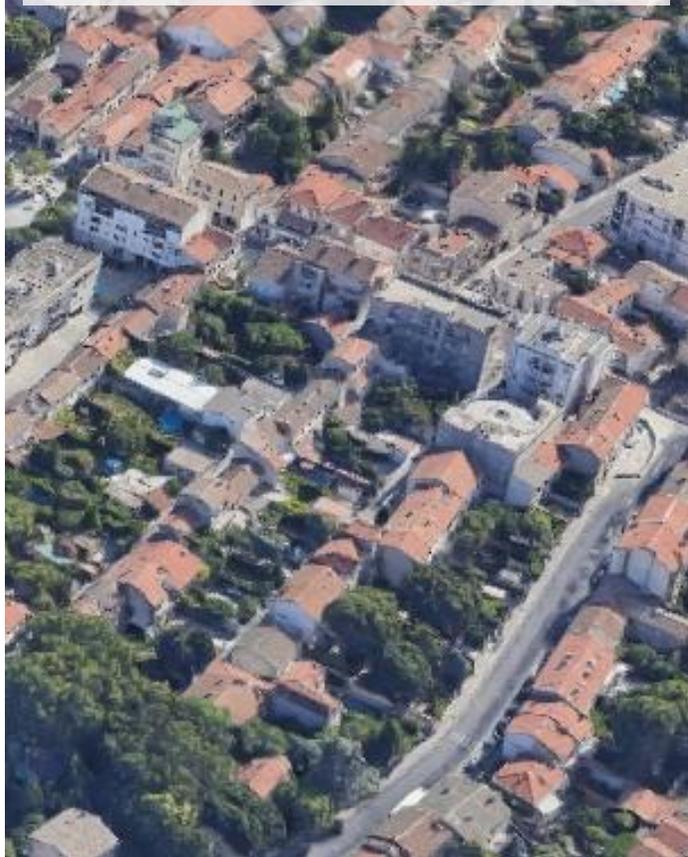


	Sur voirie	Parking sur esp public	Parking en ouvrage	P+R gardienné
<i>Localisation</i>	<i>Cœur de ville</i>	<i>Extérieur remparts</i>	<i>Cœur de ville</i>	<i>500m mais navette gratuite</i>
<i>Volume</i>	<i>1864 places sur 1 zone orange</i>	<i>781 places sur 3 zones jaunes</i>	<i>3598 places sur 6 parking</i>	<i>2550 places sur 2 parking</i>
Habitants	Macaron annuel (tarif privilégié/ gratuit) Créé ventouse	Macaron annuel (tarif privilégié/ gratuit) Créé ventouse	Abonnements 24/24h ; tarif de 36€ à 73€/mois modulés suivant nature esp. pub. Mais jauge insuffisante	Gratuit
Travailleurs pendulaires/ Etudiants	Peu adapté (14,8€/8h)	Adapté si PaybyPhone Créé ventouse	Peu adapté (14,8€/8h)	gratuit
Visiteurs courte durée (<3h)	3,2€/3h mais forte pression	4h gratuite mais forte pression	7€/3h Forfait soirée 2€ (19h-01h00)	gratuit
Visiteurs longue durée (1j et +)	Peu adapté	Adapté si PaybyPhone	Adapté payant (env 19,3€/j) Réduction 20% hôtel	gratuit
Commerces	3,2€/3h mais forte pression	4h gratuite mais forte pression	Adapté 7€/3h	gratuit



FAUBOURGS 1850-1950 + MONTFAVET CENTRE

- Stationnement sur voiries insuffisant
- Garages privés mais pas assez
- Stationnement ventouse des pendulaires
- Réseau TC à améliorer



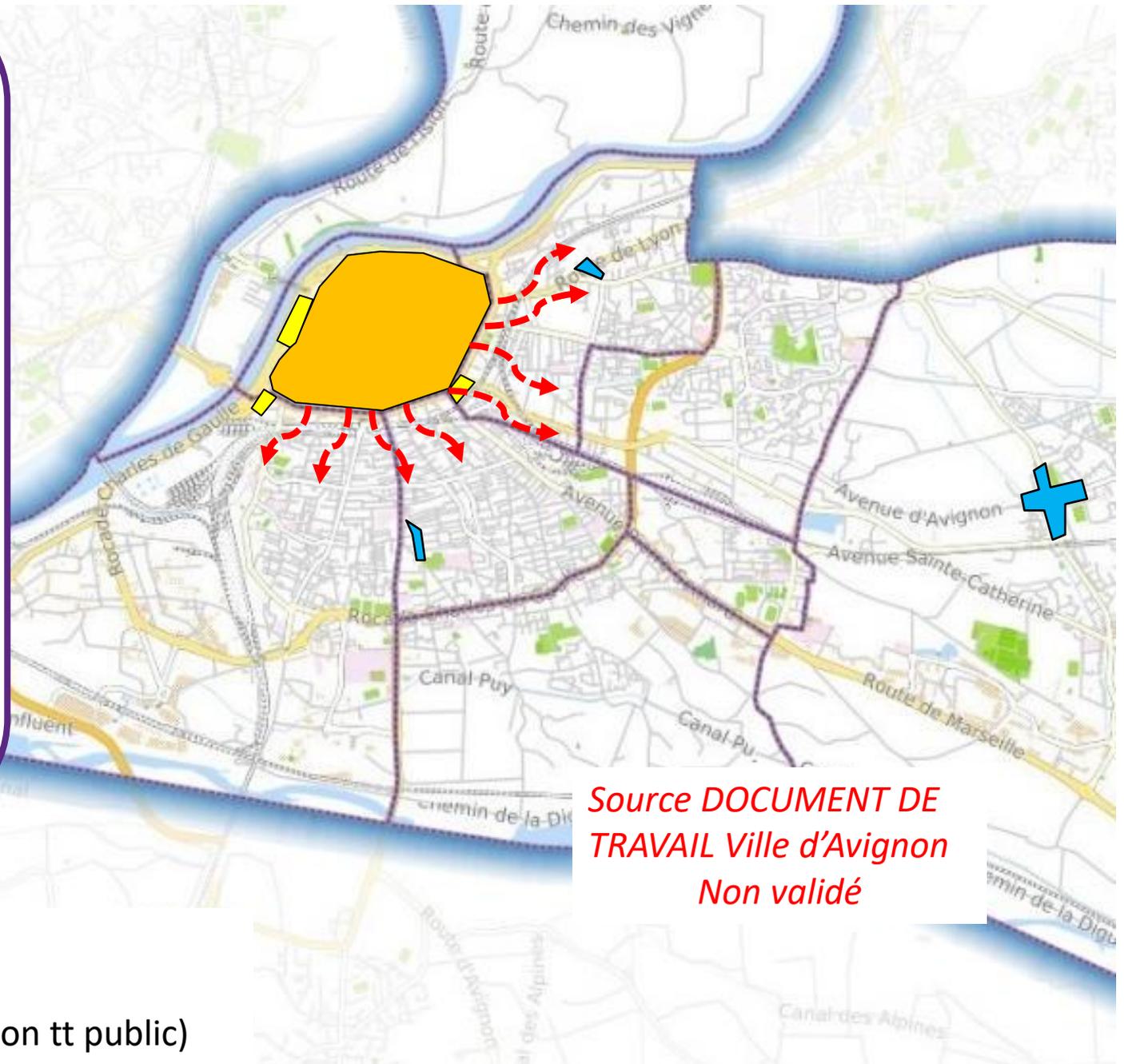
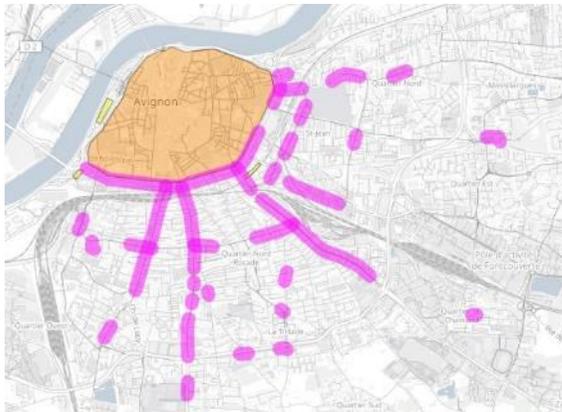
	Sur voirie	Sur voirie contrôlée	Parking en ouvrage
<i>Localisation</i>	<i>toute la zone</i>	<i>Av N.Dame</i>	<i>Parking Gare Centre</i>
<i>Volume</i>	<i>6100 places gratuite Dont 1100 environ à 300m des remparts</i>	<i>18 places en zone bleue</i>	<i>778 places sur 1 parking en ouvrage</i>
Habitants	Gratuit mais forte pression	Rotation 1h30 obligatoire	Abonnements 24/24h ; tarif de 36€ à 73€/mois modulés suivant nature esp. pub. Jauge suffisante
Travailleurs pendulaires/ Etudiants	Gratuit mais forte pression Créé ventouse	Rotation 1h30 obligatoire	Peu adapté (14,8€/8h)
Visiteurs courte durée (<3h)	Gratuit mais forte pression	Rotation 1h30 obligatoire	7€/3h Forfait soirée 2€ (19h-01h00)
Visiteurs longue durée (1j et +)	Gratuit mais forte pression Créé ventouse	Rotation 1h30 obligatoire	Adapté payant (env 19,3€/j) Réduction 20% hôtel
Commerces	Problème de rotation sur linéaires commerciaux Subit Ventouse	Rotation 1h30 obligatoire	Trop loin

Constat actuel :

- **Report des pendulaires de l'IM vers les faubourgs en effet de bord**



- **Faible rotations devant commerces du fait stationnement ventouse + pendulaire**



Source DOCUMENT DE TRAVAIL Ville d'Avignon
Non validé

-  Zone orange (payante ++)
-  Zone jaune (semi-gratuite)
-  Zone bleue (gratuite-rotation tt public)

ENJEU 1 :
Libérer le stationnement sur voiries des pendulaires ventouses au profit des habitants

Zone bleue massifiée ?
Matérialisation des entrées de zone ; Pas besoin marquage au sol (donc baisse liée du volume stationnement du fait traçage place)



B6b3 Entrée d'une zone à stationnement de durée limitée
B6b4 Entrée d'une zone à stationnement payant
B50c Sortie de zone à stationnement de durée limitée avec contrôle par disque
B50d Sortie de zone à stationnement payant



Disque pour tous
Sauf Macaron résident

Source DOCUMENT DE TRAVAIL Ville d'Avignon Non validé

Conflit Riverain

ENJEU 2 :
Libérer le stationnement sur voirie le long des axes commerciaux de TOUT les utilisateurs ventouses (pendulaires, riverains, commerçants...)

Zone bleue ?

Zone « verte » ?

Rotation garantie avec prise de ticket obligatoire



COLLECTIFS 1950 ET +

- Poche de stationnement mais pas assez dimensionnée
- Quasiment aucun garage privatif avant 1980
- Réseau TC structurant en partie présent, réseau capillaire à améliorer



	Sur voirie	Parking en ouvrage
<i>Localisation</i>	<i>toute la zone</i>	<i>Parking Saint Chamand</i>
<i>Volume</i>	<i>8204 places gratuite Sur espace public, sur rues + en poches</i>	<i>360 places sur 1 parking en ouvrage</i>
Habitants	Gratuit mais pression relative suivant quartiers Enjeu de requalification des poches stationnement	Accès gratuit la nuit pour les riverains (quartier St Chamand)
Travailleurs pendulaires/ Etudiants	Pas d'intérêt	Gratuit avec ticket Orizo (centre ville 15min en tram)
Visiteurs courte durée (<3h)	Pas d'intérêt	Gratuit avec ticket Orizo (centre ville 15min en tram)
Visiteurs longue durée (1j et +)	Pas d'intérêt	Gratuit avec ticket Orizo (centre ville 15min en tram)
Commerces	Pas d'intérêt	Gratuit avec ticket Orizo (centre ville 15min en tram)



Restructurer les stationnements
en pied d'immeubles pour
retrouver l'idée originelle
d'espaces paysagers dégagés.

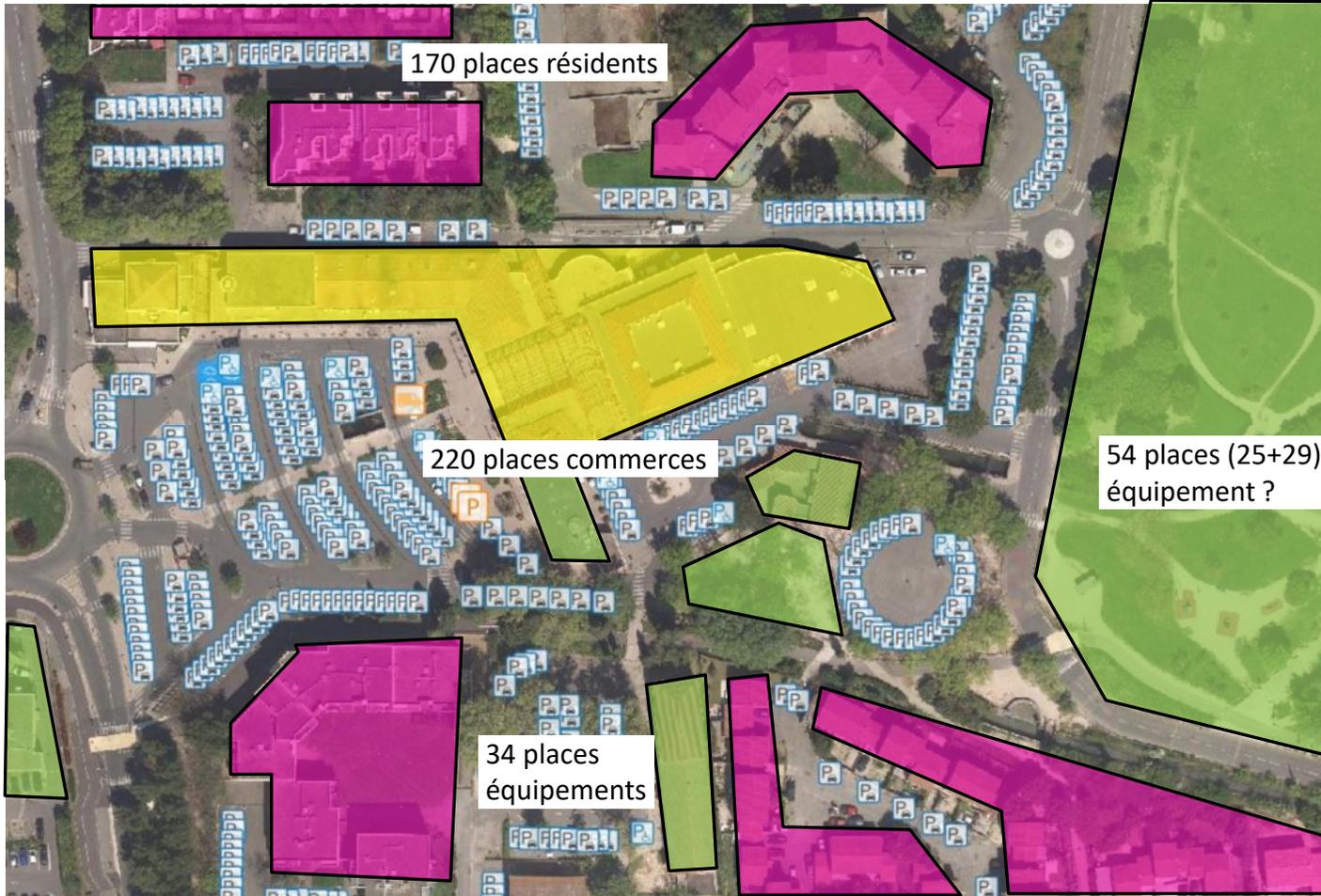


PAVILLONNAIRES 1980 ET +

- Stationnement sur voirie suffisant voire surdimensionnées dans les centralités de quartier
- Garages privés présents
- Réseau TC peu efficace

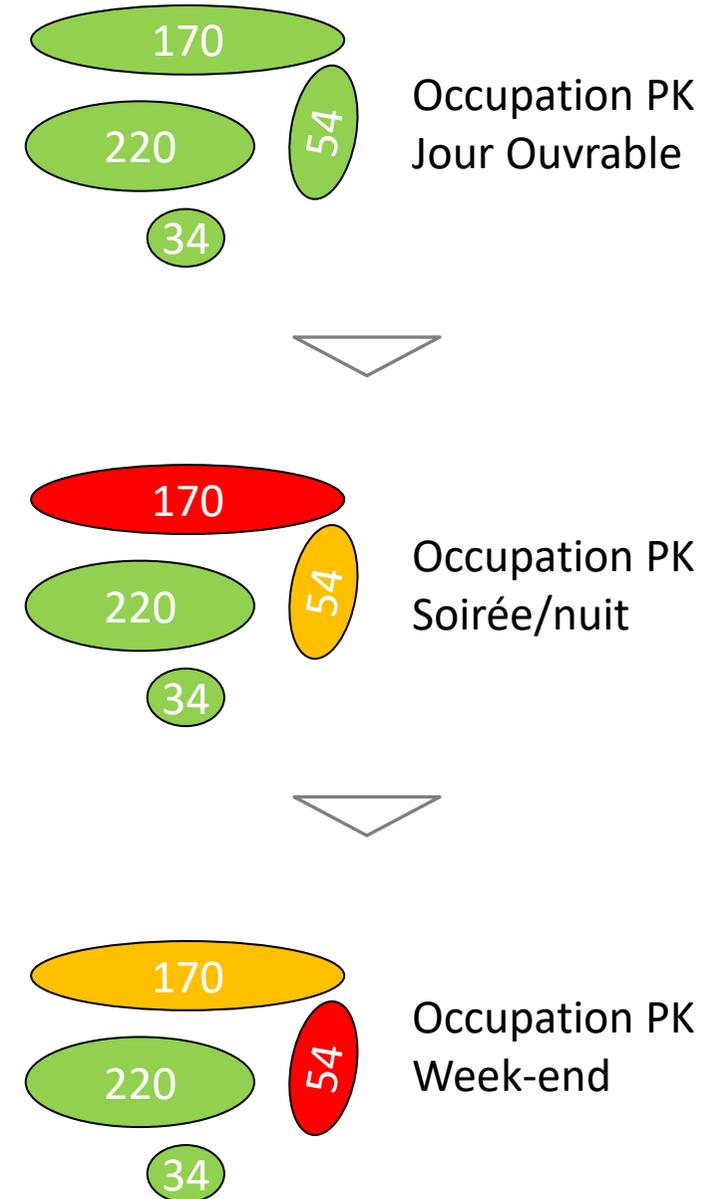


	Sur voirie
<i>Localisation</i>	<i>toute la zone</i>
<i>Volume</i>	<i>3889 places gratuite</i> <i>Sur espace public, sur rues + en poches</i>
Habitants	Gratuit, nombreux garages privés, peu de pression sauf localement petit collectif Enjeu de requalification/diminution des poches stationnement
Travailleurs pendulaires/ Etudiants	Pas d'intérêt
Visiteurs courte durée (<3h)	Pas d'intérêt
Visiteurs longue durée (1j et +)	Pas d'intérêt
Commerces	Gratuit, poches de stationnement à proximité, peu de pression Enjeu de requalification/diminution des poches stationnement



- Habitat
- Commerces
- Equipements

Ici, l'enjeu n'est pas de gérer le manque de stationnement, mais de **gérer le sentiment de manque !**





Piste cyclable pédagogique
Place 1ère armée Française,
Avignon

L'espace dévolu au stationnement peut servir à faire des projets tactiques, frugaux, à forte valeur ajoutée !

Exemple de projet réalisé à moindre cout sur une ancienne voirie/stationnement de quartier



Le festival d'Avignon c'est :

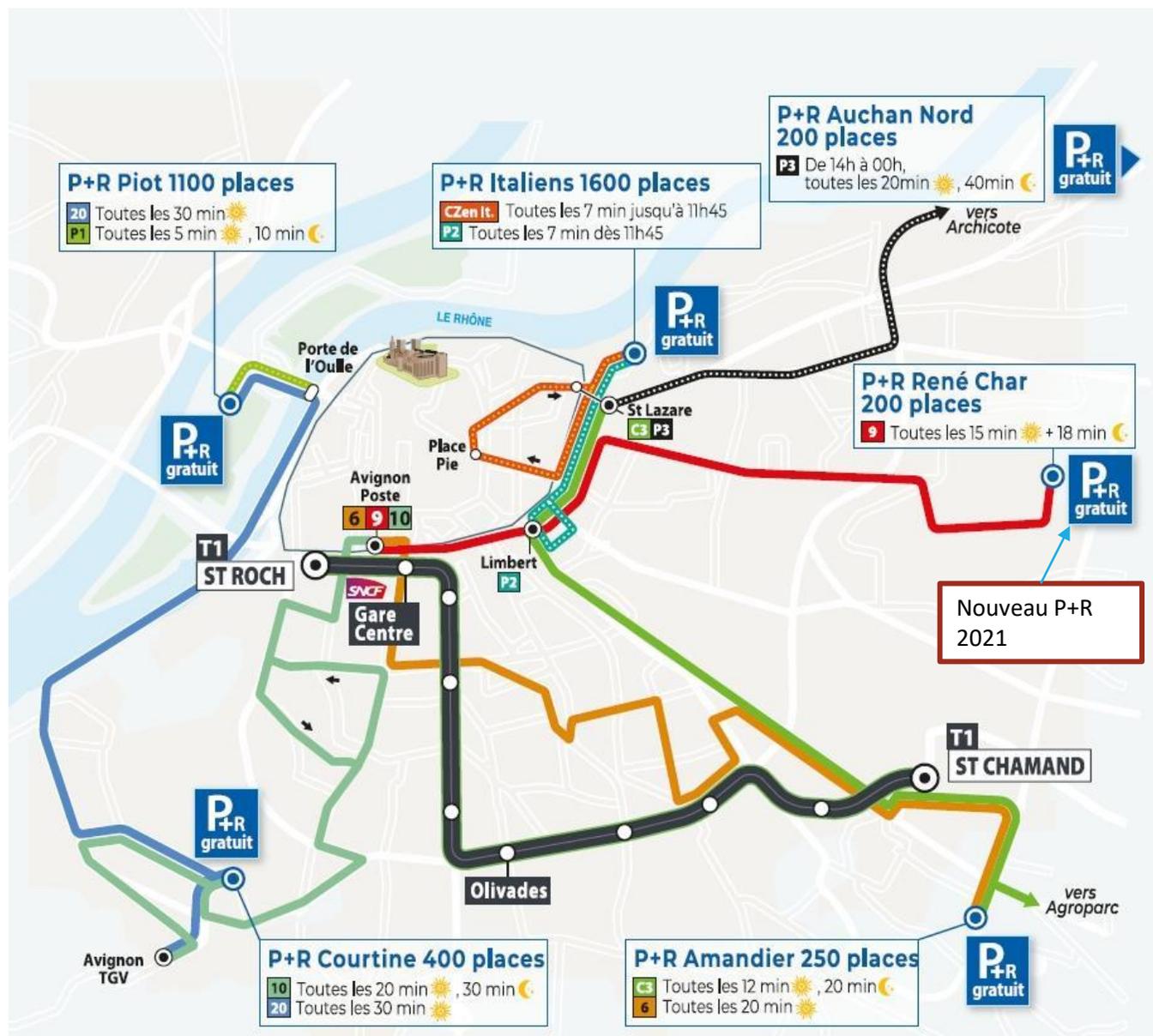
325 300 festivaliers en 2019

- Dont 28 075 festivaliers IN
- Dont 297 200 festivaliers OFF

Au total, près de **1,6 millions de billets** vendus.

- Dont 107.000 billets pour 43 spectacles du IN
- Dont presque 1,5 millions de billets pour les 1592 spectacles du OFF



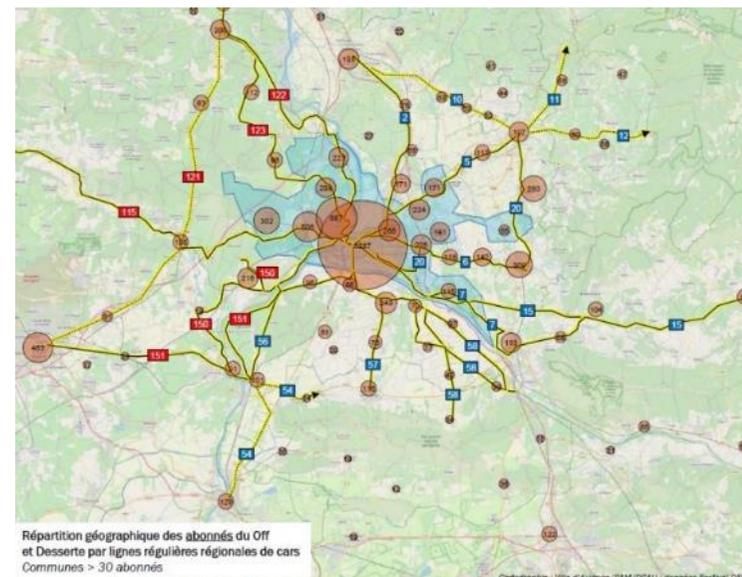


La communauté d'agglomération du Grand Avignon et la ville d'Avignon mettent en œuvre un réseau de **parking-relais festival, pérennes ou temporaires** le temps du Festival.

Ces P+R sont :

- **Gratuits**
- **Surveillés** jusqu'à 2h/mat
- **Desservis** par des **navettes bus** spécifiques et des **billets gratuits** sont donnés aux usagers des P+R.

Source Orizo



Le parking Festival du Lycée René Char a été proposé en 2020 par la ville d'Avignon, après une analyse des Origine/Destination des festivaliers locaux.

Il accueille **200 véhicules** sur un foncier entièrement communal (dont un parking déjà existant de 100 places).

Il a été mis en œuvre au Festival 2021 par la Ville, en lien avec Grand Avignon – Orizo.



Ce nouveau P+R festival sur René Char a rencontré un vrai succès, puisque sa fréquentation pour sa première année le place d'emblée à la 2^{ème} place, derrière le P+R Auchan Nord et devant le P+R Amandier (hors P+R Piot et Italien).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évol 21-19
La FabricA	1 285	3 600	2 353	1 925	Pas de festival		/
P+R Amandier		4 500	6 531	4 411		3 595	-18%
P+R Couroutine				796		776	-2%
P+R René Char						3 736	/
Auchan Nord			8 041	8 284		3 985 *	-52%

(source : distribution de billets gratuits Orizo)

Ce parking sera pérennisé le temps que le Grand Avignon réalise le P+R Réalpanier (horizon 2024-25).

Merci de votre attention !

AVIGNON
Ville d'exception