



Maître d'ouvrage : Commune de Marly



Marly - Concept communal de stationnement

Politique de stationnement communale sur l'offre à usage public et privé

Version 3 - 12 avril 2021



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
Route des Gouttes-d'Or 40
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Projet

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte	3
1.2. Offre en stationnement à usage public	3
1.3. Demande en stationnement	5
2. Politique de stationnement communale	6
2.1. Intégration des directives issues du projet d'agglomération	6
2.2. Enjeux	7
2.3. Lignes d'action	7
3. Plan d'actions	8
3.1. Définition de secteurs d'intervention différenciée	8
3.2. Tarification et réglementation du stationnement public	8
3.3. Révision du système des autorisations de parcage	9
3.4. Définition de ratios de dimensionnement volontaristes	10
3.5. Gestion des dérogations	13
3.6. Promotion des complémentarités d'usage	13
3.7. Prescriptions pour le stationnement des vélos	13
4. Mesures sectorielles	15
4.1. Secteur B « Grand-Pré – Centre »	15
4.2. Secteur C « Grangette »	15
4.3. Secteur E « Pralettes »	15
4.4. Secteur F « Corbaroche »	16
4.5. Secteur G « Chevalier » :	16
4.6. Secteur H « Ancienne Papeterie – Gérine » :	16
4.7. Secteurs A « Ridelet – Bel-Air » et D « Montiver – Le Roule »	16
5. Annexes - enquêtes de stationnement 2016	17

Projet

1. Introduction

1.1. Contexte

D'après le règlement sur l'aménagement du territoire et des constructions (ReLATEC), toutes les communes faisant partie d'un plan régional des transports doivent réaliser leur propre concept de stationnement. Ce concept doit être intégré au plan directeur communal (PAL).

La gestion du stationnement constitue également **une des pierres angulaires du Projet d'agglomération de Fribourg**, qui incite les collectivités locales à revoir leur politique en la matière pour qu'elles soient cohérentes avec les objectifs définis à l'échelle de l'agglomération. Dans le cadre de l'élaboration de leur concept de stationnement, les communes sont ainsi tenues de se conformer aux règles-cadres et objectifs de stationnement définis par l'Agglomération

Partant de là, la ville de Marly souhaite mettre à jour sa politique de stationnement. En 2005, l'entreprise Transitec Ingénieurs-Conseils s'était vue confier une étude portant sur le stationnement et la modération de trafic sur l'ensemble du territoire communal, qui a abouti en 2009. Cette étude a en substance posé un diagnostic du stationnement dans la commune, élaboré des objectifs de stationnement pour, finalement, proposer des mesures d'application à mettre en œuvre. Ce concept de stationnement a été intégré au Règlement communal d'urbanisme (RCU).

Dans le cadre des démarches en cours liées à la révision générale du PAL, le concept de stationnement communal a été actualisé et complété. Pour ce faire, la réalisation d'enquêtes de terrain en 2016 a tout d'abord permis de mettre en évidence les effets des premières mesures de gestion du stationnement mises en œuvre progressivement depuis 2012. Puis un travail de réflexion a été mené à l'interne pour aboutir au concept figurant dans le présent document. Ce dernier vient de ce fait **formaliser une politique de stationnement communale régulant à la fois l'offre sur le domaine public et sur les fonds privés**, tout en définissant les éléments et principes qui devront être traduits réglementairement dans le RCU.

1.2. Offre en stationnement à usage public

L'immense majorité des places à usage public sont offertes dans des parkings de surface, sis sur fonds privés (propriétés privées ou terrain communal).

L'ensemble de l'offre en stationnement publique et privée à usage public sur le territoire communal est présenté sur la figure 1 de la page suivante. **Environ 1'650 places ont été recensées, dont plus de 70% sont des places publiques sises sur des fonds privés**¹. Avec ses 8'100 habitants et 2'500 emplois, le ratio des places à usage public par habitant et emploi de la commune de Marly est de **0.15**, qui se situe plutôt dans la moyenne supérieure des villes suisses.²

La cartographie des places à usage public met logiquement en évidence une répartition de l'offre principalement répartie le long de la route de Fribourg, cette dernière concentrant également la majorité des services et commerces. Il est à relever qu'à peine plus de 10% de l'offre est en ouvrage (il s'agit des parkings de la Coop et de la Migros, qui totalisent à eux deux près de 200 places) et que seules une cinquantaine de places (soit 3% de l'offre !) sont situées sur voirie (les 35 places

¹ Les parcelles privées communales en font partie.

² A titre de comparaison, le ratio de la commune de Givisiez est de 0.10 et celui de Fribourg de 0.13. Les principales villes suisses (Zurich, Bâle, Genève) présentent quant à elles toutes des ratios de l'ordre de 0.10 places à usage public par habitant et emploi.

du chemin des Epinettes, les 15 du chemin de la colline et les 3 du chemin du Confin).

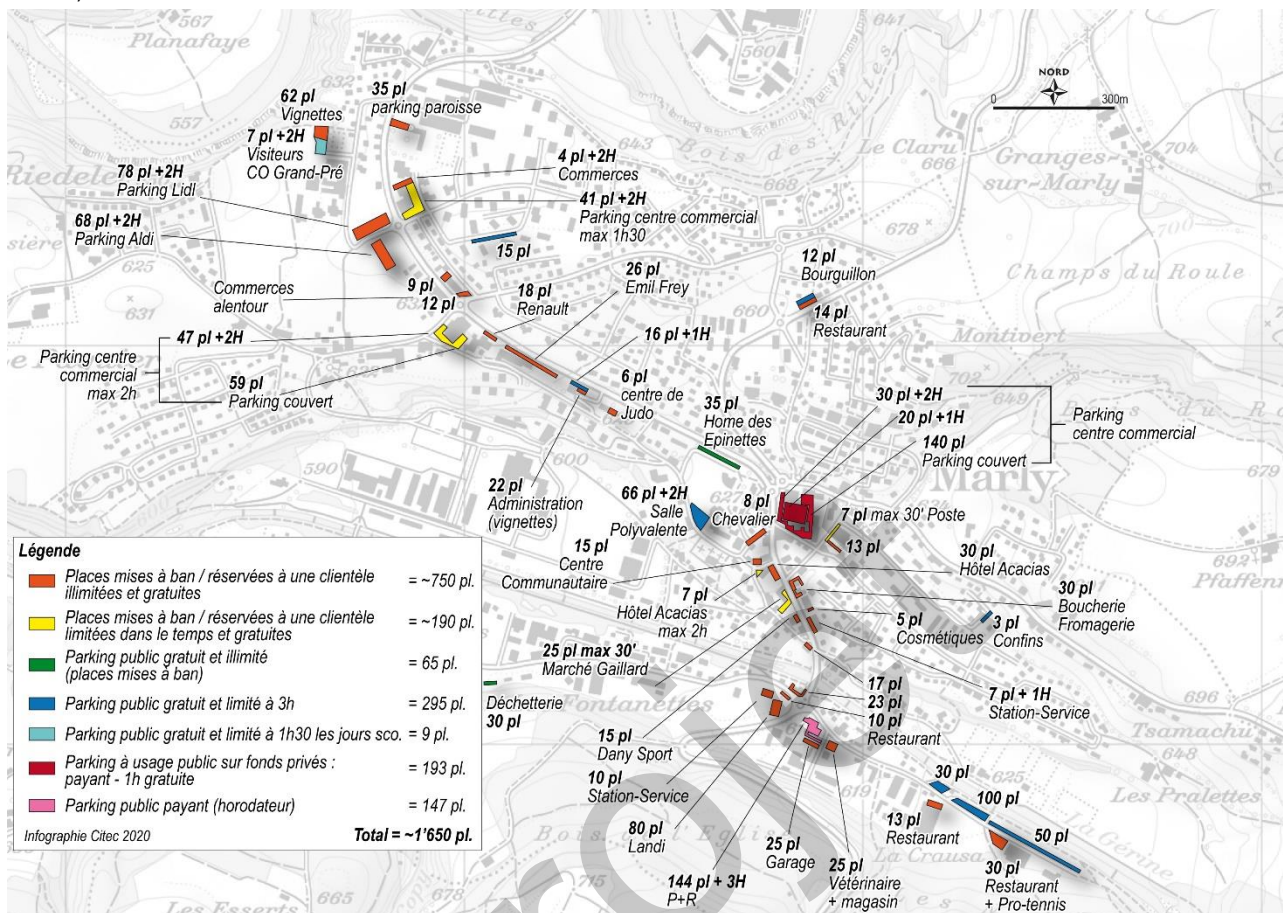


Figure 1 - Offre en stationnement publique et privée à usage public

L'offre publique maîtrisée par la commune

L'offre publique « pure », à savoir le stationnement sis sur domaine public ou sur domaine privé communal³, est finalement assez limitée (~515 places recensées, soit un peu plus de 30% de l'offre à usage public) et une bonne partie de cette offre (plus d'1/4) est offerte par le P+R Corbaroche situé au sud de la commune (cf. figure 2 ci-contre).

Pour comparaison, il y a une dizaine d'années, lors de l'établissement du précédent concept de stationnement de Marly, le nombre de places à usage public sur la commune s'élevait à 840, dont la moitié à peu près (410) était située sur domaine public ou domaine privé communal. L'offre publique « pure »⁴ a donc augmenté d'environ 1/4 ces dernières années.

Etant donné la faible part de stationnement sur domaine public ou sur domaine privé communal (~30% de l'offre à usage public globale identifiée), les marges de manœuvre de la commune en termes de gestion de l'offre à usage public sont faibles.

L'une des différences majeures d'avec la situation d'il y a dix ans a été la mise en place de limitations des durées de stationnement. La plupart des places sur domaine public ou domaine privé communal sont ainsi désormais limitées à max 3h (près de 60% de l'offre), tandis qu'elles étaient toutes illimitées auparavant.

³ L'offre en stationnement visiteurs/clients des commerces et activités est ici retranchée.

⁴ Ce sont surtout les places en lien avec les commerces et activités qui se sont développées.

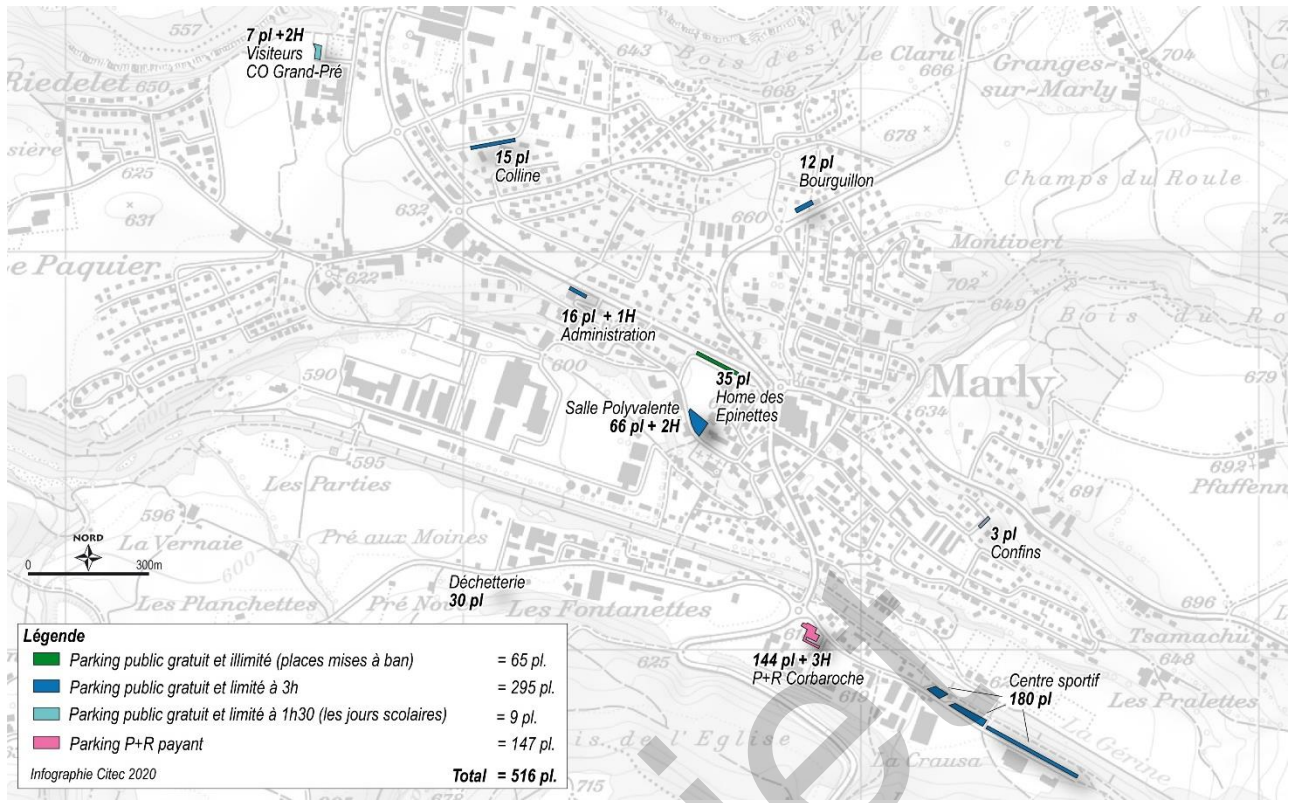


Figure 2 - Offre en stationnement public sur voirie et domaine public communal

1.3. Demande en stationnement

Les enquêtes d'occupation et de rotation effectuées en 2016 ont permis de montrer que l'offre à usage public était généreusement dimensionnée, puisqu'aucun secteur n'arrive à saturation (cf. résultats des enquêtes en annexes, à partir de la page 17).

En journée, le samedi notamment, une pression plus forte sur le stationnement peut ponctuellement être exercée par les clients sur les parkings en surface des centres commerciaux⁵; néanmoins, des réserves de capacité sont en tout temps disponibles dans les parkings souterrains.

Au niveau des parkings publics maîtrisés par la commune (cf. figure 2 ci-dessus), les seuls secteurs proches d'un état de saturation (en journée) aujourd'hui sont les suivants :

- Le parking du cycle d'orientation de Grand-Pré (du lundi au vendredi) ;
- Les parkings du centre sportif (route de Corbaroche) lors de manifestations ;
- Le parking P+R Corbaroche (du lundi au vendredi).

De nuit, l'offre en stationnement privée est globalement suffisante pour satisfaire les besoins des habitants, hormis dans les **secteurs du chemin du Bois des Rittes et de la route de la Colline**, où du stationnement sur voirie dans des zones non marquées et un état proche de la saturation sur les places marquées au sol ont respectivement été relevés.

⁵ Constat issu des enquêtes de rotation réalisées en 2005, mais toujours d'actualité selon les pointages in situ réalisés en 2016

2. Politique de stationnement communale

2.1. Intégration des directives issues du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération de troisième génération (PA3) fait le pari d'une réduction importante du trafic individuel motorisé (TIM) pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération.

Si cette stratégie nécessite un transfert modal conséquent des voitures vers la mobilité douce et les transports publics, la **définition d'une politique de stationnement coordonnée au niveau supra-communale** n'en constitue pas moins un élément central. Il s'agit en effet d'édicter des principes cadres en matière de dimensionnement et de gestion du stationnement au sein de l'agglomération, afin de favoriser les modes de déplacement les plus rationnels.

Principes de gestion du stationnement à l'échelle de l'agglomération

Les principes coordonnés de gestion et de réglementation du stationnement (public et privé) inscrites dans le PA3 sont détaillées ci-dessous.

- Fixer les règles cadres visant à permettre une harmonisation des RCU. La mesure permettra de créer une offre de stationnement privé plus parcimonieuse, en particulier sur le lieu de travail ;
- Fixer une fourchette [de réduction des besoins en stationnement de base] dont la valeur supérieure est contrainte et la valeur inférieure possible, selon le tableau ci-dessous, en lien avec les normes VSS, pour dimensionner le besoin en stationnement privé pour les activités. Prévoir une règle permettant un abaissement de la valeur inférieure de la fourchette si un contexte particulier le nécessite ;

Tableau 1 - Fourchettes de réduction des besoins en stationnement de base retenues par le PA3

Type de localisation	Min. possible PA3	Minimum (selon VSS)	Max. contraint PA3	Maximum (selon VSS)
A	10%	20%	30%	40%
B	20%	40%	50%	60%
C	25%	50%	65%	80%
D	35%	70%	80%	90%
E	45%	90%	95%	100%

- Fixer une fourchette pour dimensionner le besoin en stationnement privé pour les logements. Elle est identique à la norme VSS en vigueur. Prévoir une règle permettant un abaissement de la valeur inférieure de la fourchette si un contexte particulier le nécessite ;
- Coordonner les réglementations et la tarification du stationnement public entre les différents secteurs de l'agglomération tout en tenant compte de la qualité de l'accessibilité en transports publics ;
- Mettre en œuvre des principes de gestion du trafic pour guider les clients et visiteurs vers les parkings en ouvrage et limiter le trafic de recherche de places ;
- Mettre en œuvre des abonnements dans les parkings publics réservés prioritairement aux habitants sans place privée ;
- Mettre en commun des moyens pour la gestion des parkings, le contrôle du stationnement, le financement des ouvrages ;
- Mettre en œuvre des mesures permettant d'instaurer des plans de mobilité d'entreprise dans le secteur privé et les collectivités publiques.

2.2. Enjeux

En cohérence avec les principes du PA3, les enjeux de la politique de stationnement de Marly sont les suivants :

- **Satisfaire de manière volontariste et différenciée** les différents types d'usagers du stationnement, en réduisant notamment les possibilités de parage des pendulaires, afin d'encourager le report modal et de renforcer l'attractivité du parking d'échange officiel de Corbaroche, tout en favorisant les conditions de stationnement des autres usagers (visiteurs/clients et habitants sans place sur fonds privés).
- Participer à la vitalité de la commune, en **garantissant notamment une bonne accessibilité multimodale** à ses commerces ;
- **Encourager la réduction de la motorisation** des ménages et le report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement ;
- **Limiter les impacts du trafic motorisé** durant les périodes de pointe (minimiser le trafic « parasite » de recherche de places, garantir la progression des bus, réduire les nuisances environnementales, etc.) ;
- Permettre la **récupération et la redistribution de l'espace public** afin d'améliorer le confort et la sécurité des différents usagers de la route.
- Maintenir une certaine complémentarité entre les parkings communaux et les besoins en stationnement non satisfaits des habitants, afin d'**offrir une réponse aux déficits ponctuels de stationnement sur fonds privés**.

2.3. Lignes d'action

Pour répondre aux enjeux évoqués ci-dessus, différentes actions en matière de gestion du stationnement public et privé sont envisagées par la commune de Marly :

- Gérer le stationnement à usage public **de manière différenciée** sur le territoire, afin de prendre en considération les différents contextes locaux ;
- Instaurer une **tarification** sur les places publiques en surface et les parkings publics sis sur domaine privé communal ;
- Généraliser la mise en place de **limitations horaires** sur les places de parc publique et les parkings communaux, tout en gérant, là où cela s'avère nécessaire, la **délivrance de vignettes** permettant à leurs détenteurs, contre paiement, de déroger à ces limitations de durées de stationnement ;
- Définir des **ratios minimums et maximums de dimensionnement de l'offre en stationnement sur fonds privés** dans le RCU et esquisser une sectorisation du territoire (situation actuelle et horizon futur 2030) pour faciliter leur application ;
- Autoriser la réalisation de **projets d'éco-quartiers avec peu de stationnement**, moyennant la fourniture de concepts de mobilité crédibles, afin d'encourager le développement de l'habitat à mobilité durable ;
- Intégrer la question du dimensionnement des **besoins en stationnement pour les deux-roues** dans le RCU et édicter des recommandations en termes de confort, de localisation et d'accessibilité.

Ces lignes d'action sont reprises et détaillées dans le plan d'actions présenté au chapitre suivant.

3. Plan d'actions

3.1. Définition de secteurs d'intervention différenciée

L'une des actions prioritaires de la politique de stationnement de Marly est de définir des interventions ciblées en fonction du contexte territorial dans lequel on se trouve (type de tissu bâti, qualité de la desserte en transports publics, etc.).

Pour ce faire, le territoire de la commune a été découpé en **huit secteurs homogènes**, qui sont présentés sur la figure 3 ci-dessous. Les différentes interventions en matière de gestion du stationnement planifiées par la commune à court-moyen terme sur ces différents secteurs sont décrites au chapitre 4.

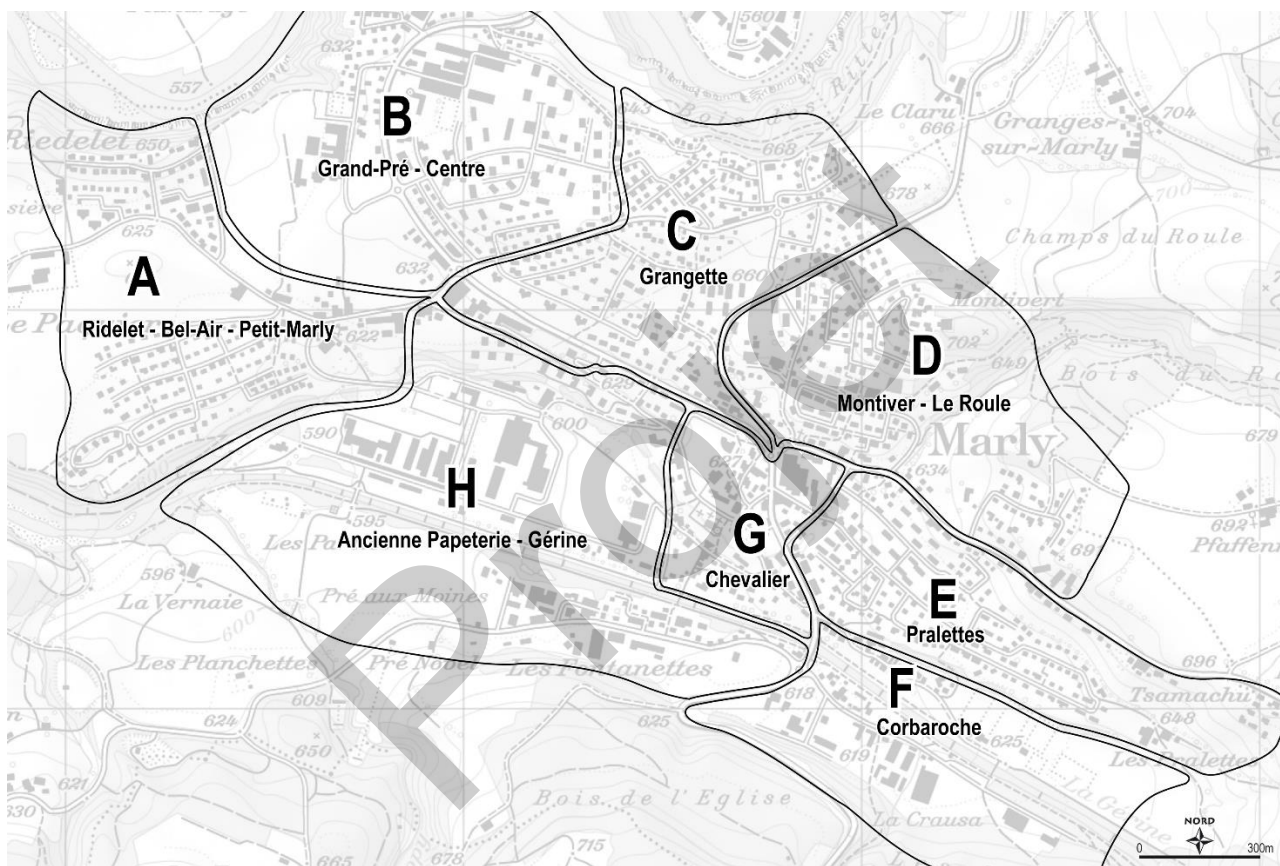


Figure 3 - Découpage des secteurs d'intervention différenciée pour la gestion du stationnement à usage public

3.2. Tarification et réglementation du stationnement public

Si la majorité des places publiques en mains communales sont aujourd'hui déjà limitées dans le temps, pour l'heure la Commune de Marly ne dispose pas d'horodateur sur son territoire, hormis ceux placés sur le parking d'échange (P+R) de Corbaroche, géré par l'agglo⁶.

L'objectif est alors d'introduire progressivement des limitations de durée et une tarification du stationnement **sur l'ensemble des autres parkings publics sis sur domaine public ou domaine privé communal** figurant sur la figure 2, en page 5.

⁶ Si les tarifs des abonnements P+R sur ce parking sont fixés par l'Agglomération, la commune a toutefois toute latitude de choisir les tarifs pour le stationnement horaire.

A cet égard, les **trois gammes tarifaires distinctes** suivantes ont été validées par le Conseil communal⁷ :

Tableau 2 - Gammes tarifaires validées pour les parkings communaux

Tarification	Durée	Prix
Tarif 1 Lu-ve : max 3h de 8h00 à 18h30	1h.00	= CHF 1.00
	1h.30	= CHF 1.50
	2h.00	= CHF 2.00
	2h.30	= CHF 3.00
	3h.00	= CHF 4.00
Samedi : de 8h00 à 16h00	heure	= CHF 0.70
Tarif 2 Lu-ve : max 4h de 8h00 à 18h30 Samedi : max 4h de 8h00 à 16h00	1h.00	= CHF 0.50
	2h.00	= CHF 1.00
	2h.30	= CHF 1.50
	3h.00	= CHF 2.00
	3h.30	= CHF 3.00
	4h.00	= CHF 5.00
	jour	= CHF 10.00
Tarif 3 Lu-ve : 8h00 - 18h30 / sam : 8h00 - 16h00	heure	= CHF 0.70
	jour	= CHF 8.00

Ces gammes tarifaires différentes permettent de prendre en compte le contexte territorial des différents parkings publics (cf. chapitre précédent).

3.3. Révision du système des autorisations de parcage

Si des autorisations de parcage spéciales sont déjà distribuées par la commune sur certains parkings spécifiques, l'idée est de généraliser cette pratique tout en la cadrant par le biais d'un **règlement ad hoc**.

En préambule, il est important de rappeler que les dérogations de stationnement que matérialisent les vignettes ne donnent pas droit à « trouver » en tout temps une place de stationnement dans un secteur et n'ont pas pour objectif de permettre aux bénéficiaires (commerçants, employés ou habitants) de libérer une part de leur terrain privé prévu à cet effet en utilisant le domaine public en permanence. Ce n'est donc que dans les secteurs dans lesquels une pénurie de stationnement privé est constatée et vérifiée que des quotas de vignettes peuvent être délivrés⁸.

Modalités de délivrance des vignettes

Le requérant devra en outre dûment **justifier son besoin en place de stationnement**. Les personnes détentrices d'une vignette pourront alors stationner leur véhicule privé sur les parkings publics sis sur domaine public ou sur domaine privé communal indiqués comme tels.

⁷ Les tarifs des horodateurs/parcmètres sont fixés par le Conseil communal à concurrence d'une montant plafond de CHF 3.- de l'heure.

⁸ Les secteurs souffrant actuellement d'une pénurie de places de parc sur fonds privé sont les suivants : le secteur B « Grand-Pré – Centre », où une forte pression sur les places publiques de la route de la Colline a été enregistrée en soirée, soulignant le déficit d'offre privée pour les habitants du secteur et le secteur secteur G « Chevalier », où la cour de l'école Cité est actuellement utilisée la nuit par des habitants utilisant leur véhicule en journée (en sus des utilisations occasionnelles liées aux cérémonies religieuses ou fêtes paroissiales). Or lorsque les aménagements de la cour d'école seront terminés, le parking ne sera plus disponible.

Le bénéficiaire d'une vignette devra **respecter le secteur sur lequel portera l'autorisation** ; à défaut, la police communale sera habilitée à intervenir. La vignette ne libère pas de l'obligation de respecter les limitations provisoires de stationnement pour cause de travaux ou de manifestations⁹.

Comme indiqué ci-dessus, chaque personne requérante (ou représentant de personne morale) devra remplir un **formulaire** destiné à établir s'il (ou elle) est susceptible, ou non, de prétendre à une vignette.

Les prérequis sont les suivants :

- être inscrit au contrôle des habitants de Marly ou être responsable d'une entreprise domiciliée sur le territoire communal ;
- avoir un véhicule au nom du demandeur immatriculé dans le canton de Fribourg ;
- prouver ne pas être en mesure de disposer d'une place de stationnement sur fonds privé (par le biais d'un courrier d'attestation de la régie ou d'un engagement sur l'honneur du propriétaire du bienfond).

La vignette ne sera délivrée qu'après paiement. A noter que ces conditions sont valables pour autant que les vignettes prévues pour le secteur n'aient pas toutes été distribuées (**quota de vignettes** non atteint).

L'autorisation de stationnement prolongé est limitée à la zone de stationnement dans laquelle la personne est domiciliée, respectivement dans laquelle la personne morale exerce son activité. Elle peut être limitée à un certain type de places dans la zone¹⁰. Le nombre d'autorisations délivrées doit être inférieur au nombre de toutes les places publiques disponibles dans la zone. En principe, **il ne peut pas être délivré plus d'une autorisation par ménage**; à cet effet, les données du contrôle des habitants font foi.

Prix des vignettes

Les fourchettes de prix admissibles pour les « vignettes » seront fixées par le Conseil communal, dans les gammes de prix suivantes :

- **entre CHF 30.- et CHF 100.- par mois** pour les autorisations mensuelles ;
- **entre CHF 200.- et CHF 1000.- par an** pour les autorisations annuelles

Le Conseil communal devra respecter ces « fourchettes » tout en coordonnant ces tarifs dans la mesure du possible avec ceux pratiqués dans le reste de l'agglo.

3.4. Définition de ratios de dimensionnement volontaristes

La norme VSS SN 640 281 permet de calculer les besoins en stationnement privés sur la base des différentes affectations des surfaces étudiées mais également en fonction d'éléments de contexte locaux, tels que la **qualité de la desserte en transports publics** ou encore la part modale de la mobilité douce du secteur considéré. Toutefois, conformément aux directives issues du projet d'agglomération (cf. chapitre 2.1), l'ambition au niveau des règlements de stationnement communaux est d'être plus restrictif que les recommandations issues des normes, notamment pour les affectations autres que le logement.

⁹ Ces limitations sont annoncées au moins 72h à l'avance par le biais d'une signalisation ad hoc.

¹⁰ Typiquement, les places réservées à des stationnements de très courte durée (maximum 30 minutes), ne peuvent pas être utilisées par les personnes physiques et morales bénéficiaires d'une autorisation de stationnement prolongé.

Facteur de réduction en fonction des types de localisation

Comme indiqué dans les normes VSS, une réduction de l'offre de base est à prévoir en fonction du type de localisation (lié à l'accessibilité en mobilité douce et à la desserte en transports publics). Cette réduction s'applique sur l'ensemble des programmes d'activités (cf. tableau 3 ci-dessous) **ainsi que sur les programmes de logements d'envergure** (projets développant plus de 20 logements ; cf. tableau 4).

Les fourchettes admises sur la commune de Marly sont les suivantes¹¹ :

Tableau 3 - Taux à appliquer à l'offre de base pour les programmes d'activité

Type de localisation	Places employés	Places visit./clients
A	10 à 30 %	0 à 20 %
B	20 à 50 %	0 à 40 %
C	25 à 65 %	25 à 65 %
D	35 à 80 %	35 à 80 %
E	45 à 95 %	45 à 95 %

Tableau 4 - Taux à appliquer à l'offre de base pour les programmes de logements d'envergure

Type de localisation	Places habitants	Places visiteurs
A ¹²	30 à 55 %	85 à 100 %
B	50 à 80 %	85 à 100 %
C	80 à 100 %	100 %
D	80 à 100 %	100 %
E	80 à 100 %	100 %

Une représentation cartographique de la typologie de localisation actuelle des différents secteurs de la commune est présentée sur la figure 4, page suivante. Cette carte étant représentative de la situation actuelle, elle est **indicative et sujette à modification**.

Une représentation prospective du zonage futur de la commune est également présentée à titre indicatif (cf. figure 5, page suivante). Cette proposition intègre notamment les évolutions prévues du réseau de transports publics inscrites au PA et dans les planifications communales, comme les prolongements des lignes urbaines depuis Fribourg en direction du secteur de l'Ancienne Papeterie et de Château d'Eau/Pralettes.

¹¹ Ces fourchettes entrent dans le cadre défini par le projet d'agglomération.

¹² Ce type de localisation n'existe pas sur la commune de Marly

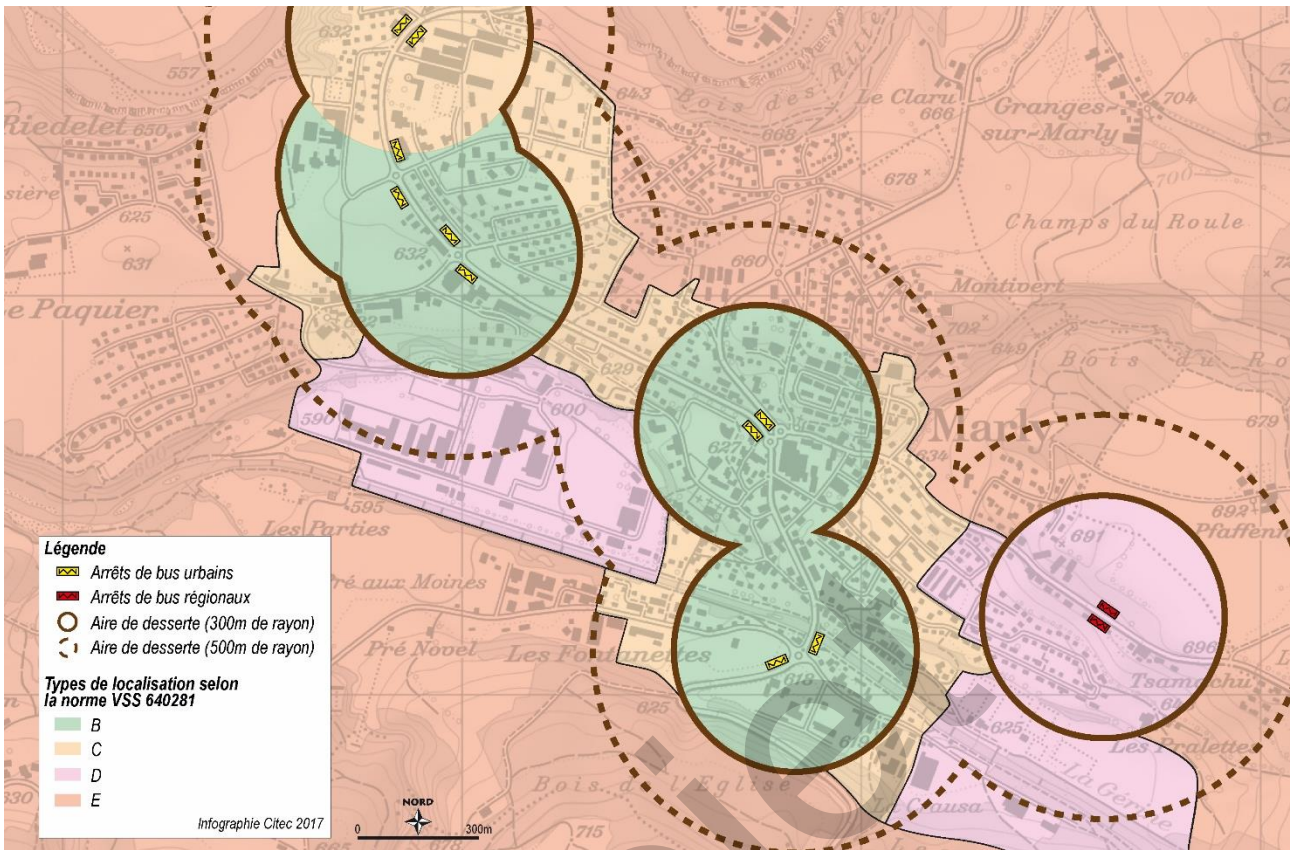


Figure 4 - Zonage actuel d'après les types de localisation de la norme VSS

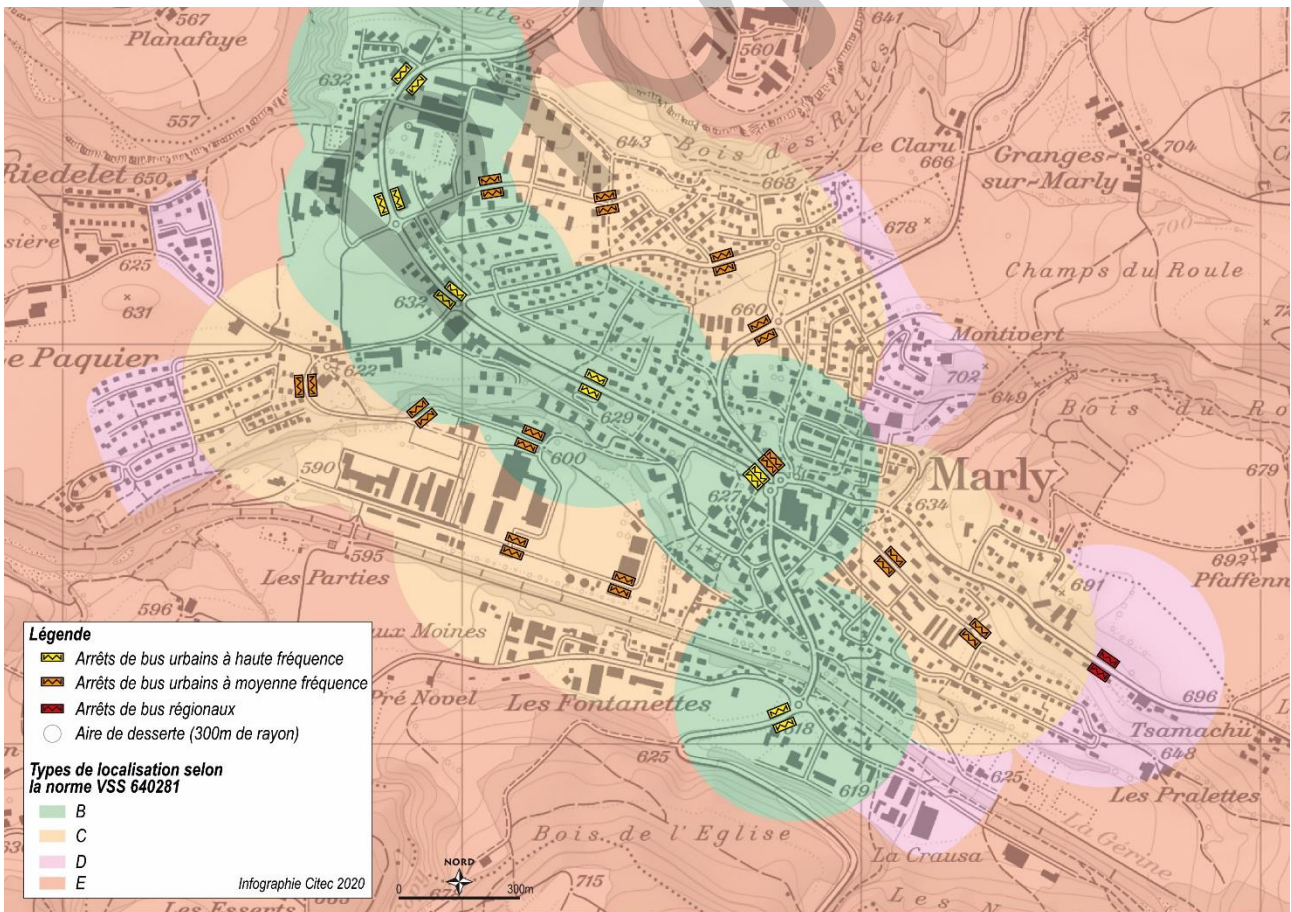


Figure 5 - Zonage futur (suite développement du réseau de transport public) d'après les types de localisation de la norme VSS

3.5. Gestion des dérogations

Dans le but Le Conseil communal peut exiger ou autoriser des offres en stationnement **plus restrictives** que celles figurant au chapitre 3.4, par exemple dans le cas d'«éco-quartiers», de concept d'habitat « pauvre en voiture», ou de coopératives d'habitation. Le requérant doit dans ce cas établir un **concept de gestion de la mobilité** avec des mesures d'accompagnement clairement identifiées (auto-partage, plan de mobilité, etc.). Ce concept doit être fourni au moment du dépôt de mise à l'enquête définitive. Le Conseil communal se réserve le droit, en tout temps, de vérifier l'application et le suivi des mesures d'accompagnement.

Le Conseil communal peut également **exiger ou autoriser une réduction ou une suppression du nombre de places** de parc à pourvoir lorsque :

- Leur accessibilité et le dimensionnement / l'exploitation des voiries d'accès ne peuvent être réalisées dans de bonnes conditions de sécurité.
- Le terrain disponible est insuffisant, notamment pour satisfaire le quota d'espaces verts exigé par la zone.
- La protection du patrimoine construit et non construit et les aménagements urbains existants ou planifiés sont en contradiction avec leur réalisation.

Dans ces cas de figure, si le propriétaire se trouve dans l'**impossibilité de réaliser** les places de stationnement nécessaires, il sera astreint à payer à la commune une contribution qui sera fixée par les prescriptions du règlement communal concernant les émoluments administratifs et les contributions de remplacement en matière d'aménagement du territoire et des constructions.

3.6. Promotion des complémentarités d'usage

Pour tout projet de développement urbain d'une certaine importance, la commune peut exiger ou autoriser une réduction globale de l'offre en stationnement, notamment par la mise en œuvre d'une politique de complémentarité d'utilisation des places de parc basée sur une évaluation circonstanciée du **potentiel de mutualisation** (c'est-à-dire l'utilisation successive dans le temps d'une même place pour diverses activités telles que les achats et les loisirs).

Dans le même ordre d'idée, pour tout nouveau parking privé (entreprise) ou privé à usage public (activités économiques, commerciales, sportives ou de loisirs) de plus de 20 places, le Conseil communal peut exiger l'**ouverture au public** de tout ou partie de ces places en dehors des heures d'utilisation principales. Le Conseil communal favorise l'ouverture au public des parkings existants (privés ou privés à usage public) par d'autres moyens, notamment par convention.

3.7. Prescriptions pour le stationnement des vélos

Dimensionnement de l'offre

Pour l'offre en place de stationnement pour les deux-roues légers (vélos et vélos électriques), les ratios de la norme VSS sont applicables¹³.

Le nombre de places de stationnement deux-roues obtenu par l'application des ratios de la norme VSS se répartit de la manière suivante :

¹³ Actuellement, la norme VSS 640 065 est applicable.

- **un tiers** du total est aménagé en places dites **de courte durée** (places accessibles de manière aisée par les usagers, à proximité des accès des bâtiments),
- **le solde** est réservé au stationnement dit de « longue durée ».

Aménagement de l'offre

En règle générale, et a minima pour l'offre dite de « courte durée », les places de stationnement pour les deux-roues légers doivent être facilement accessibles, aisées à surveiller et équipées d'un système d'attache. Lorsqu'elles se trouvent à l'extérieur, elles doivent être abritées et situées **à proximité immédiate des entrées** des bâtiments.

Pour les places deux-roues légers dites de « longue durée », réservées exclusivement aux habitants et employés, un local (intérieur au bâtiment) destiné à leur entreposage pourra être créé. Ce local doit en principe être aménagé au rez-de-chaussée (les rampes ou escaliers seront évités). En termes de dimensionnement, il sera compté entre **1 et 2 m²/vélo** sans surface de circulation et entre 2 et 4 m²/vélo avec surface de circulation.

Projet

4. Mesures sectorielles

De manière plus ciblée, les mesures sectorielles envisagées pour chacun des secteurs territoriaux définis sur la figure 3 de la page 8 sont les suivantes :

4.1. Secteur B « Grand-Pré – Centre »

- Parking du Grand-Pré (CO) : rendre payantes (parcmètre ; tarif 1) les 7 places réservées aux visiteurs et actuellement limitées à 1h30 du lundi au vendredi de 7h-16h.
- Parking de la paroisse : négocier un accord avec les propriétaires afin de rendre payant (parcmètre ; tarif 1) et limiter la durée du stationnement à 3h en journée, du lundi au vendredi de 8h à 18h30 ;
- Route de la Colline et environs :
 - augmenter le nombre de places de stationnement publiques (en marquer le long de route du Centre par exemple, en coordination avec un projet de modération du trafic et de requalification de l'axe par exemple),
 - rendre payant (parcmètre ; tarif 1) et limiter la durée autorisée du stationnement à max 3h du lundi au vendredi de 8h à 18h30 (avec dérogations éventuelles pour des détenteurs de vignette) ;
- Centre commercial « Nouveau-marché/Biolley » :
 - négocier un accord avec les propriétaires dans le but d'éventuellement rendre payant les places (horodateur ; tarif 1),
 - favoriser la complémentarité d'usage en soirée afin de satisfaire le stationnement des résidents du quartier (moyennant la délivrance de vignettes).

4.2. Secteur C « Grangette »

- Parking du restaurant situé le long de la route de Bourguillon : rendre payantes (parcmètre ; tarif 2) les places publiques limitées à max 3h en journée ;
- Futur centre scolaire de Château d'Eau :
 - prévoir un parking de 15 places payant (horodateur ; tarif 2) et limité dans le temps ;
 - assurer le stationnement des employés de l'école primaire à l'aide de vignettes payantes ;
 - ne pas y aménager de places dépose-minute.

4.3. Secteur E « Pralettes »

- Parking du centre commercial « Marly Centre » : négocier la mise à disposition, en journée et du lundi au vendredi, d'une partie de l'offre en stationnement pour les usagers pendulaires en provenance du sud de la Singine ;
- Rendre publique une quinzaine de places, afin de mettre à disposition des usagers une offre publique sur le secteur ;

4.4. Secteur F « Corbaroche »

- Parkings communaux le long de la route :
 - délimiter les places de parc des différents parkings publics pour éviter la perte de capacité causée par le stationnement anarchique
 - rendre payant (horodateur, tarif 2) et limiter la durée du stationnement à max 4h, de 8h à 18h30 du lundi au vendredi et le samedi de 8h à 16h ;
 - envisager un usage P+R en journée sur ces parkings en lien avec l'éventuel projet de prolongement de la ligne de bus no1.
- P+R Corbaroche :
 - identifier les opportunités d'extension de l'offre en stationnement (aménagement d'un parking en élévation) ;
 - optimiser l'accès au P+R (accès direct depuis la RC1200, sans devoir transiter par le giratoire)

4.5. Secteur G « Chevalier » :

- Places publiques près du home des Epinettes : rendre payant les places (parcmètre ; tarif 1) et limiter la durée autorisée du stationnement à max 3h (avec dérogations éventuelles pour des détenteurs de vignette) ;
- Parkings privés à usage public des commerces :
 - encourager les propriétaires privés à limiter la durée du stationnement en journée ;
 - inciter les propriétaires privés à restructurer et requalifier leur offre en stationnement attenante à la chaussée.
- Parking de la salle polyvalente :
 - Rendre payant (horodateur, tarif 1) et limiter le stationnement à max 3h, de 8h à 18h30 du lundi au vendredi et le samedi de 8h à 16h ;
 - assurer le stationnement des employés de l'école primaire et des habitants ne possédant pas de places sur fonds privés à l'aide de vignettes payantes ;
- Centre commercial « Les Nouvelles Galeries » :
 - Inciter les propriétaires à rendre payant et à limiter la durée du stationnement;
 - encourager la complémentarité d'usage en soirée afin de satisfaire le stationnement des résidents du quartier.

4.6. Secteur H « Ancienne Papeterie – Gérine » :

- Parking de l'Administration : rendre payant les places visiteurs (parcmètre, tarif 2) limitées à max 3h
- Parkings privés : s'assurer que la tarification prévue dans les parkings à usage publics soit en cohérence avec les autres parkings de la commune ;
- Parking de la déchèterie : envisager une gestion plus formelle (marquage des places) et rendre payant (horodateur ; tarif 3) le stationnement.

4.7. Secteurs A « Ridelet – Bel-Air » et D « Montiver – Le Roule »

Pas d'action particulière à court terme sur ces secteurs, en l'absence d'offre en stationnement public marquée.

5. Annexes - enquêtes de stationnement 2016

Sommaire des annexes

A 1.1.	Types d'enquêtes réalisées	18
A 1.2.	Résultats des enquêtes d'occupation	20
A 1.3.	Résultats des enquêtes de rotation	29

Projet

A 1.1. Types d'enquêtes réalisées

Pour appréhender la structure de la demande en stationnement publique, deux types d'enquêtes de stationnement ont été menées en 2016, le jeudi 23 juin (jour jugé représentatif)¹⁴ :

- Une enquête d'**occupation** menée sur l'ensemble de l'offre à usage public, sous la forme de 5 relevés du nombre de véhicules stationnés (à 6h30, 10h30, 13h30, 15h30 et 19h), permettant de quantifier l'adéquation de l'offre vis-à-vis de la demande à différentes périodes de la journée, à savoir :
 - Le matin à **6h30**, correspondant normalement à une occupation par les habitants ;
 - En milieu de matinée (**10h30**) et d'après-midi (**15h30**), représentant les deux périodes d'activités de la journée pendant lesquelles les places sont principalement occupées par les pendulaires et les clients/visiteurs des commerces et autres emplois ;
 - Le relevé de **13h30** permet de visualiser le pic du midi qui correspond aux allers retours des habitants et employés pendant leur pause repas ;
 - En fin de journée à **19h** donnant généralement le retour des habitants cumulés avec les activités nocturnes de la zone.
- En parallèle à ces relevés d'occupation exhaustifs, une **enquête de rotation** a été effectuées sur 6 parkings permettant d'avoir un bon échantillon des différentes offres de stationnement de la ville. L'enquête a constitué en des relevés de numéros de plaque effectués chaque demi-heure, de 6h30 à 19h30, permettant d'en savoir plus sur les types d'usagers en fonction des durées et des horaires de stationnement :
 - **Usagers ventouses** : véhicules qui étaient présents dès le premier relevé (6h30) et qui ne se sont pas déplacés de toute la journée (il s'agit le plus généralement d'habitants).
 - **Usagers entrés** : usagers venus se stationner dans le secteur d'enquête en cours de journée et qui ne sont pas repartis (habitants + activités nocturnes).
 - **Usagers sortis** : véhicules stationnés au début du relevé, qui sont partis en cours de journée (correspond le plus généralement à des habitants utilisant leur véhicule en journée).
 - **Usagers de courte durée (CD)** : usagers stationnant pour une durée ne dépassant pas 1h30. Il s'agit essentiellement des visiteurs (des habitants et des entreprises), ainsi que de la clientèle des commerces.
 - **Usagers de moyenne durée (MD)** : durée de stationnement comprise entre 1h30 à 4h30. Il s'agit d'une catégorie complexe, regroupant les visiteurs de moyenne durée, les demi-pendulaires et la clientèle de moyenne durée.
 - **Usagers de longue durée (LD)** : usagers dont la durée de stationnement est supérieure à 4h30 mais qui n'étaient pas présents au début des enquêtes et qui sont repartis avant la fin du dernier relevé. Il s'agit essentiellement des usagers pendulaires. Dans la majorité des cas, leurs heures d'arrivée et de départ correspondent aux horaires type de travail (arrivées entre 6h30 et 8h30 – départs entre 16h00 et 18h00).

¹⁴ Aucune enquête supplémentaire n'a été faite le week-end, les résultats de l'étude précédente étant considérés comme toujours valables sur ces jours-là.

Sous-secteurs de l'enquête d'occupation de 2016

Les résultats de l'enquête d'occupation ont été analysés par sous-secteurs (9 sous-secteurs identifiés ; cf. figure 6 ci-dessous)

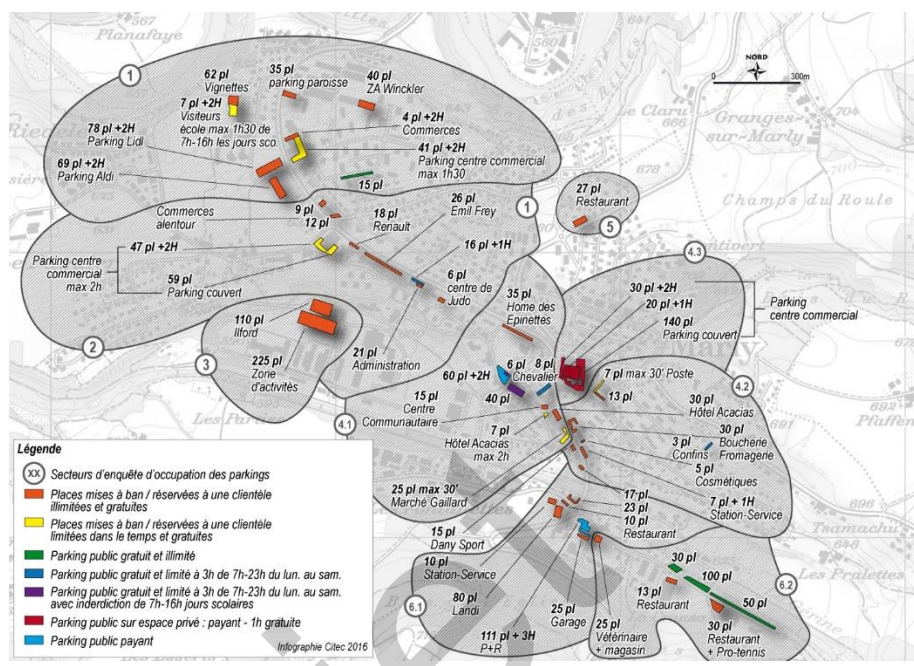


Figure 6 - Secteurs d'analyse de l'enquête d'occupation¹⁵

Il est important de souligner que depuis ces relevés d'occupation certaines places de stationnement sur domaine public ont vu leur gestion être modifiées. Les 15 places de la route de la Colline sont par exemple aujourd'hui limitées à 3h alors qu'elles étaient encore à durée illimitée en 2016. La gestion des places telle qu'elle était en 2016 est ainsi représentée sur la figure 6 ci-dessus.

Zones enquêtées en rotation en 2016

Les 6 parkings ayant fait l'objet de l'enquête de rotation en 2016 étaient les suivants :

- **Zone 1A** : le parking sur voirie en zone blanche illimitée du chemin de la Colline¹⁶ ;
- **Zone 1B** : le parking du centre commercial Aldi, réservé exclusivement à la clientèle ;
- **Zone 2A** : le parking du home des Epinettes, réservé exclusivement aux patients et visiteurs ;
- **Zone 2B** : le parking de la salle Polyvalente de Cité, gratuit et limité à 3h ;
- **Zone 3A** : le P+R de Corbaroche, parking public payant ;
- **Zone 3B** : la 1^{ère} poche de stationnement le long de la route de Corbaroche, en face de la patinoire ; parking d'environ 30 places non marquées, gratuit et illimité¹⁷.

¹⁵ Nb : Les différents types de gestion de stationnement correspondent à la situation prévalant en juin 2016 au moment des enquêtes. Des modifications ont été faites depuis.

¹⁶ Ces places ont depuis été limitées à 3h

¹⁷ Ces places ont depuis été limitées à 3h

A 1.2. Résultats des enquêtes d'occupation

Principaux résultats de l'enquête d'occupation

En ce qui concerne l'**occupation** des places relevée, les principaux constats sont dans l'ensemble comparables à ceux identifiés en 2005. On peut mettre en évidence les éléments suivants :

- **Le matin**, le taux d'occupation recensé dans le parking du cycle d'orientation est élevé, à 90%. En revanche le degré de saturation des parkings extérieurs des centres commerciaux Coop et Migros semble avoir diminué (le pic d'occupation maximal de ces parkings, relevé à la Coop, n'étant que de 70% en 2016¹⁸). Quant au P+R, qui n'existait pas en 2005, il est aujourd'hui bien utilisé, à plus de 70% le matin.
- **En soirée et la nuit**, des problèmes de stationnement avaient été relevés localement en 2005 dans des secteurs résidentiels (route de la Colline et chemin du Bois de Rittes). Ce constat perdure, puisqu'à l'heure actuelle, les 15 places de la route de la Colline sont encore très utilisées (environ 90% d'occupation).
- Tous les autres parkings à usage public sont en général très généreusement dimensionnés, puisque leur occupation ne dépasse pas les 70% la journée. Si l'occupation du parking de la paroisse, au nord de la commune, tourne autour des 70-75% tout au long de la journée, celle des parkings dédiés aux commerces n'est que de 30 à 50%. **L'occupation du parking public de la salle polyvalente ne dépasse pas les 50% en journée** et les 180 places publiques de la zone industrielle et sportive du secteur de Corbaroche possèdent toujours de larges réserves de capacité.

Résultats détaillés par secteur

Secteur 1 (Grand-Pré – Falaises)

Les résultats de l'enquête d'occupation du secteur 1 sont montrés à la figure 7, page suivante.

Ce secteur, situé au nord de la commune, contient surtout des parkings privés à usage public avec plusieurs parkings de centre commerciaux et le parking destiné aux employés de l'école. Dans l'ensemble il est possible de voir que tous les parkings sont bien utilisés mais leur capacité est suffisante par rapport à la demande. Le seul parking public, gratuit et illimité situé le long de la route de la colline, est principalement occupé le soir mais là encore son taux d'occupation ne dépasse pas les 90%.

¹⁸ Néanmoins, il faut relever que ces parkings avaient fait l'objet en 2005 d'enquêtes de rotation sur une journée entière, enquêtes plus à même d'identifier les pointes d'occupation.

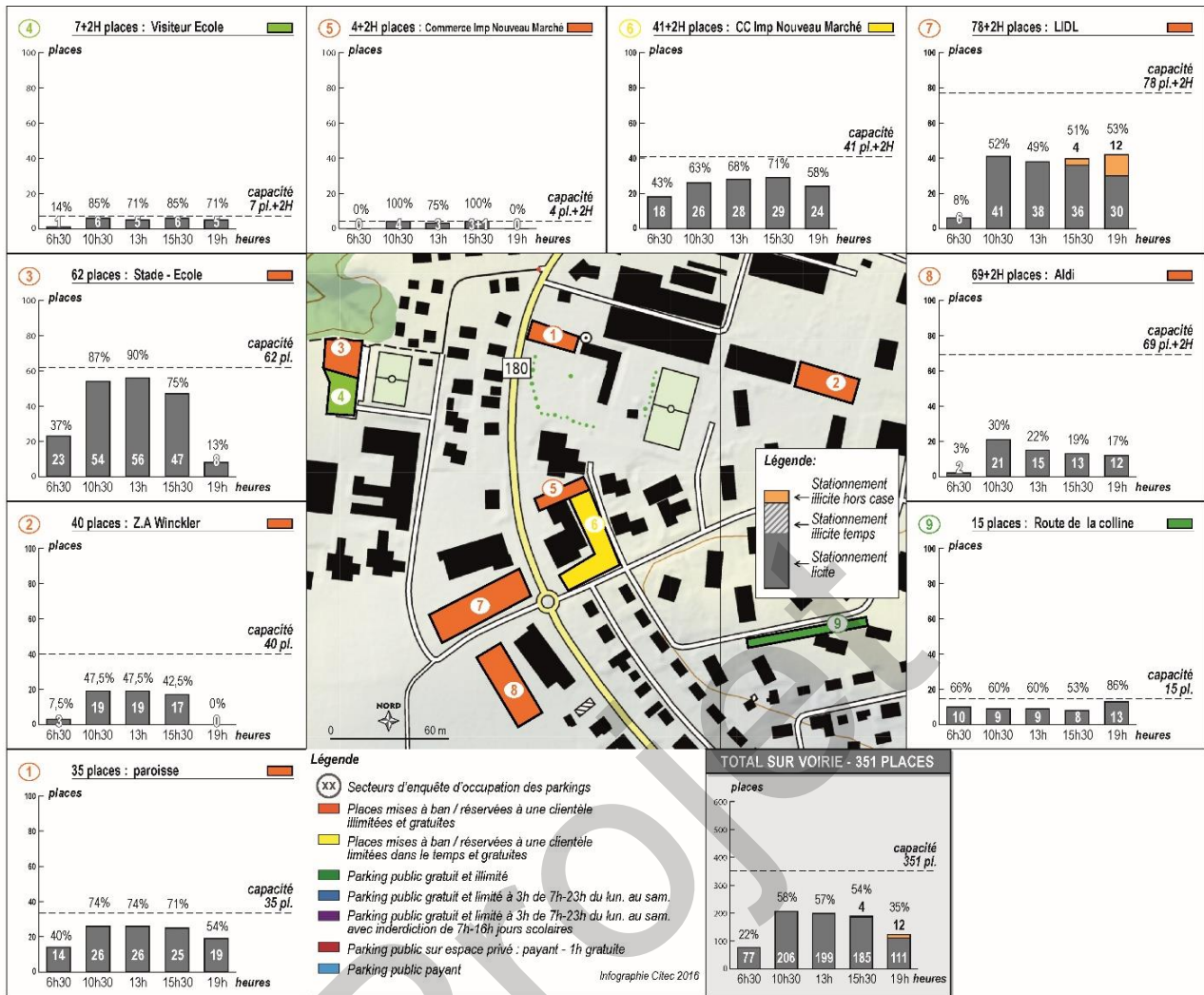


Figure 7 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 1 (Grand-Pré - Falaises)

Secteur 2 (Jonction)

Là encore ce secteur contient surtout des parkings privés à usage public avec plusieurs parkings de centre commerciaux et de divers commerces situés le long de la RC. La capacité de ces parkings est également suffisante par rapport à la demande, seuls les parkings des plus petits commerces sont saturés en fin de matinée, début d'après-midi mais sans entraîner de stationnement illícite problématique (cf. figure 8 ci-dessous).

L'unique parking public situé à proximité de l'administration n'est quant à lui utilisé qu'à 50% au maximum.

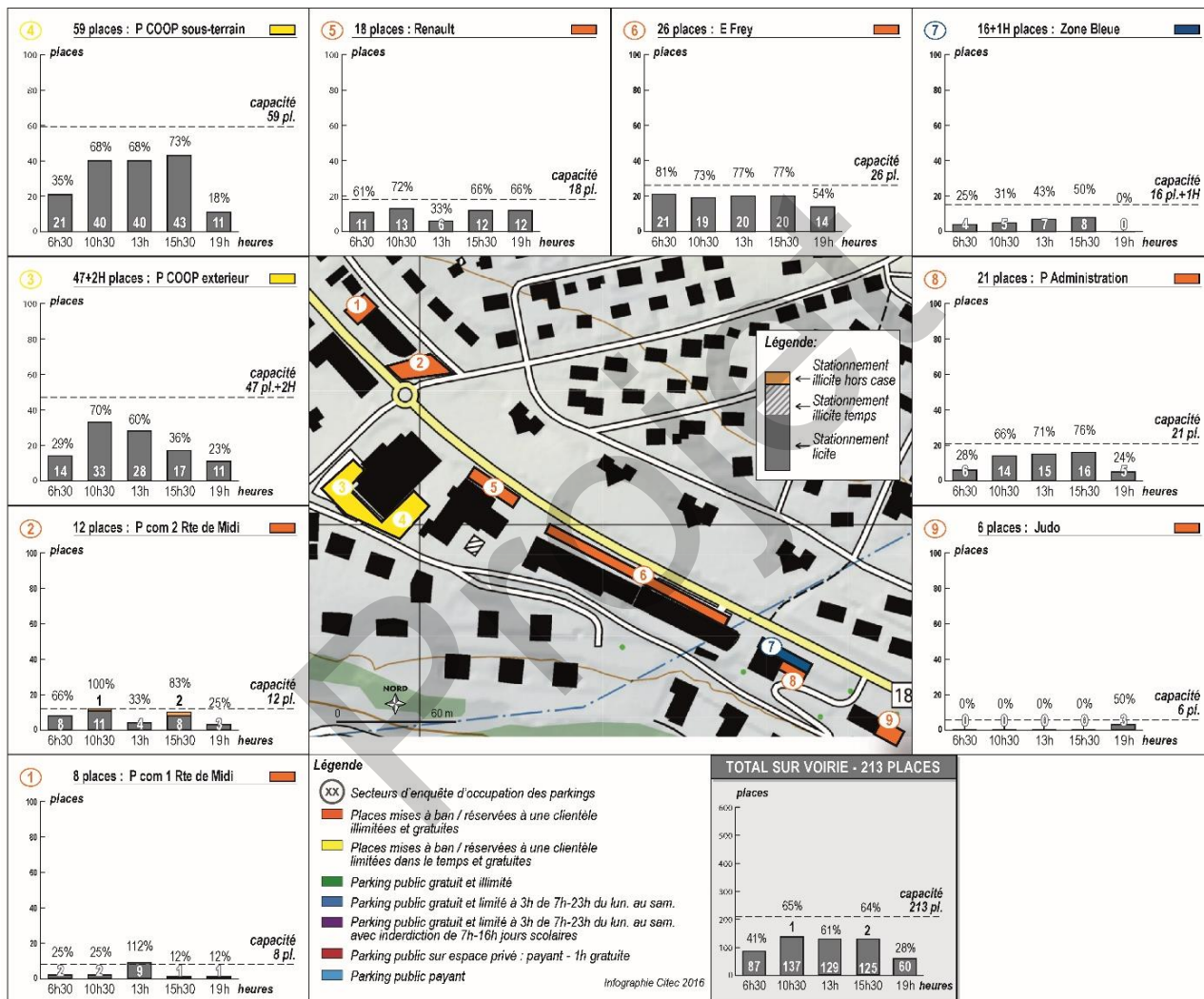


Figure 8 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 2 (Jonction)

Secteur 3 (MIC – Ancienne Papeterie)

Ce secteur contient les deux parkings destinés aux employés et visiteurs de l'ensemble des entreprises du secteur. Ces parkings sont très largement dimensionnés par rapport aux besoins réels et 90 places sont notamment louées à des concessionnaires de voitures. Malgré ce fait l'occupation des parkings ne dépasse pas les 55% (cf. figure 9 ci-dessous).

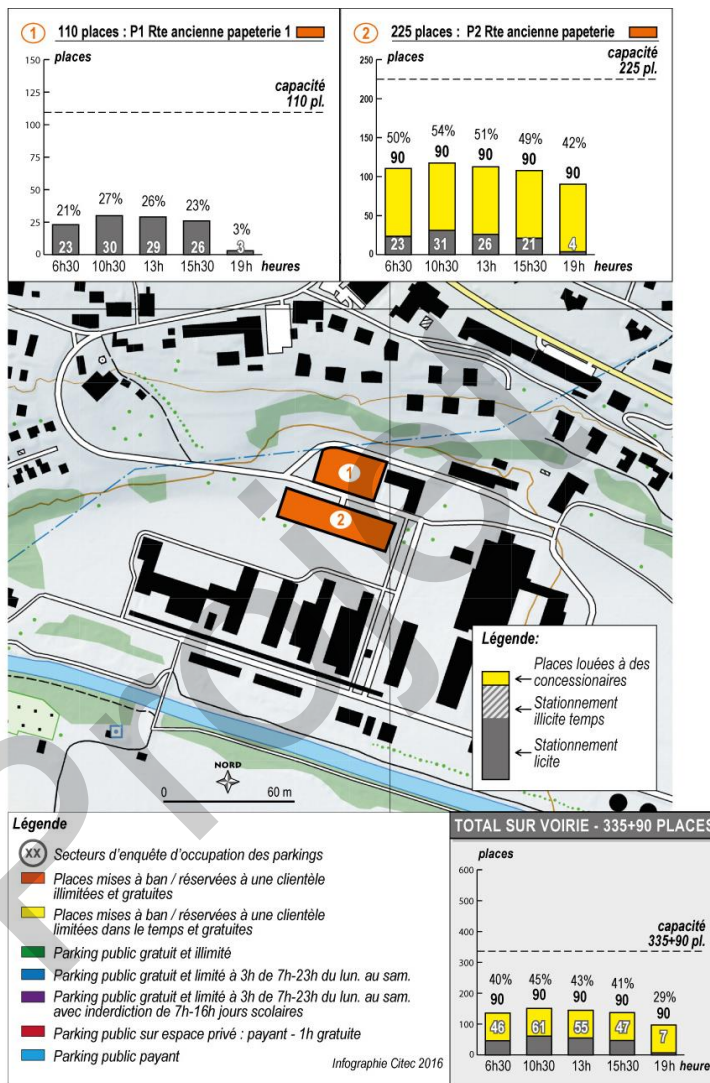


Figure 9 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 3 (MIC – Ancienne Papeterie)

Secteur 4.1 (Marly-le-Grand)

Ce secteur est situé dans le centre historique de la commune. Il contient donc à la fois des parkings publics comme celui de la salle polyvalente et celui de l'école (ouvert en dehors des périodes scolaires) et des parkings réservés spécifiquement à la clientèle des commerces. Là encore aucun parking n'arrive à saturation (cf. figure 10 ci-dessous). Le parking de la salle polyvalente n'est jamais plein à plus de 50% et celui de l'école à 10%.

La restriction de stationnement est d'ailleurs bien respectée sur ce dernier, mais l'occupation de la cour par les élèves rend quasi impossible un stationnement illicite. Le parking des commerces et du home des épinettes sont bien dimensionnés par rapport à la demande.

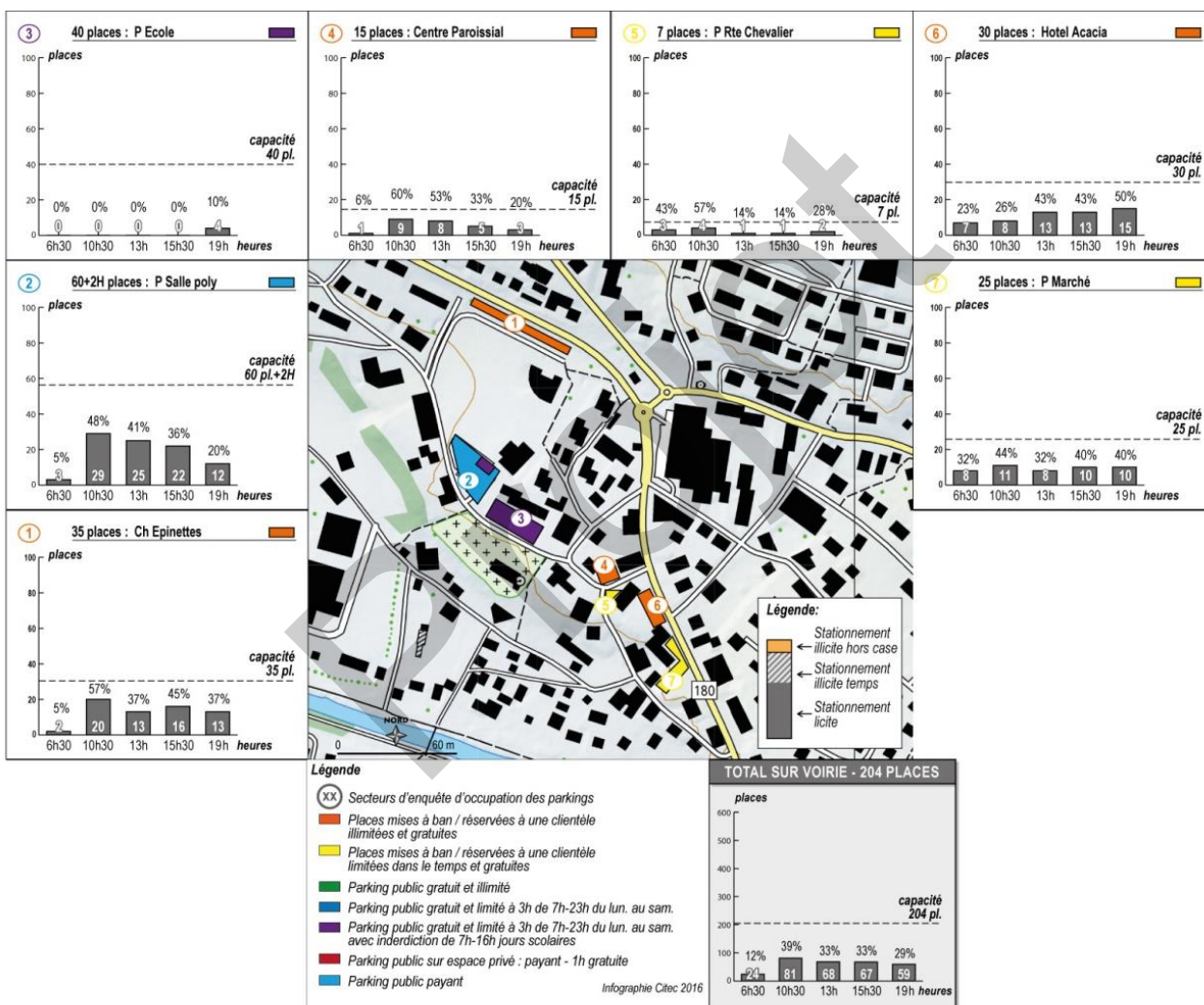


Figure 10 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 4.1 (Marly-le-Grand)

Secteurs 4.2 et 4.3 (Cité)

Ces secteurs contiennent une forte concentration de commerces qui possèdent tous un ou plusieurs parkings réservés à leur clientèle. Il est possible de voir sur la figure 11 ci-dessous que tous ces parkings sont très largement dimensionnés, l'occupation tournant autour des 30-50% seulement.

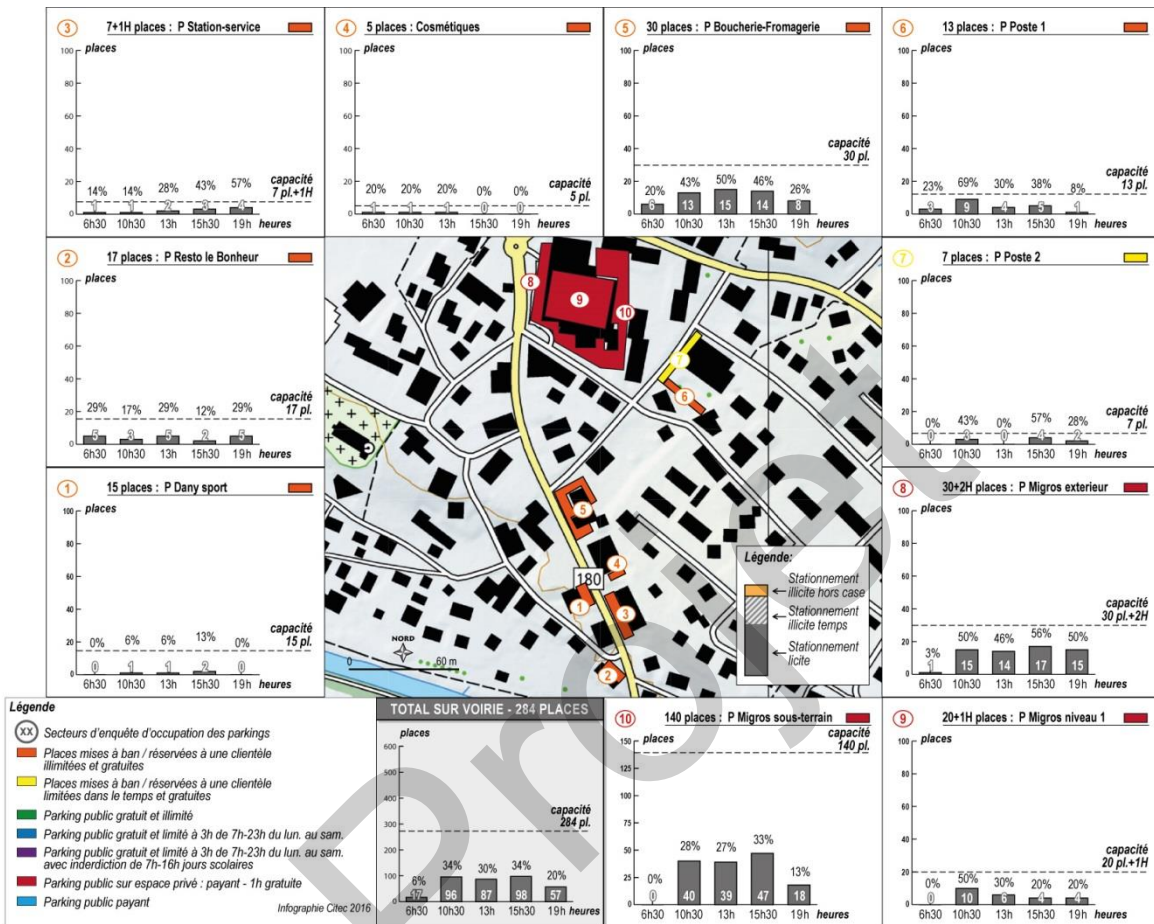


Figure 11 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 4.2 et 4.3 (Cité)

Secteur 5 (Bourguillon)

De la même manière que pour les autres places réservées à des commerces et places publiques situées ailleurs sur la commune, le taux d'occupation de ces places est faible, avec un pic en soirée, certainement dû aux clients du restaurant et aux habitants du secteur (cf. figure 12 ci-dessous).

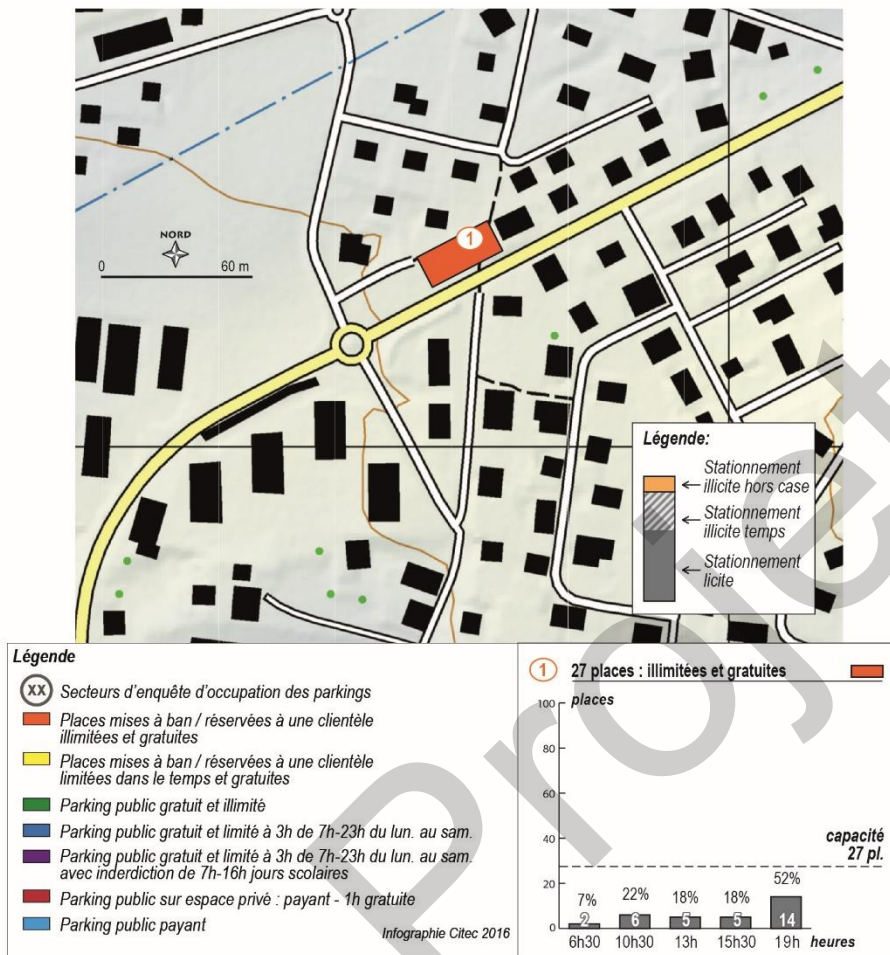


Figure 12 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 5 (Bourguillon)

Secteur 6.1 (Gérine)

Ce secteur situé tout au sud de la commune est intégré dans la zone artisanale de Corbaroche. Il comprend donc des activités diverses. C'est également dans ce secteur que se situe le P+R de Marly. Comme ailleurs dans la commune les parkings des commerces sont largement dimensionnés avec un taux d'occupation ne dépassant pas les 50% (cf. figure 13 ci-dessous). Le P+R est par contre quant à lui bien utilisé puisque son taux d'occupation moyen est supérieur à 70%.

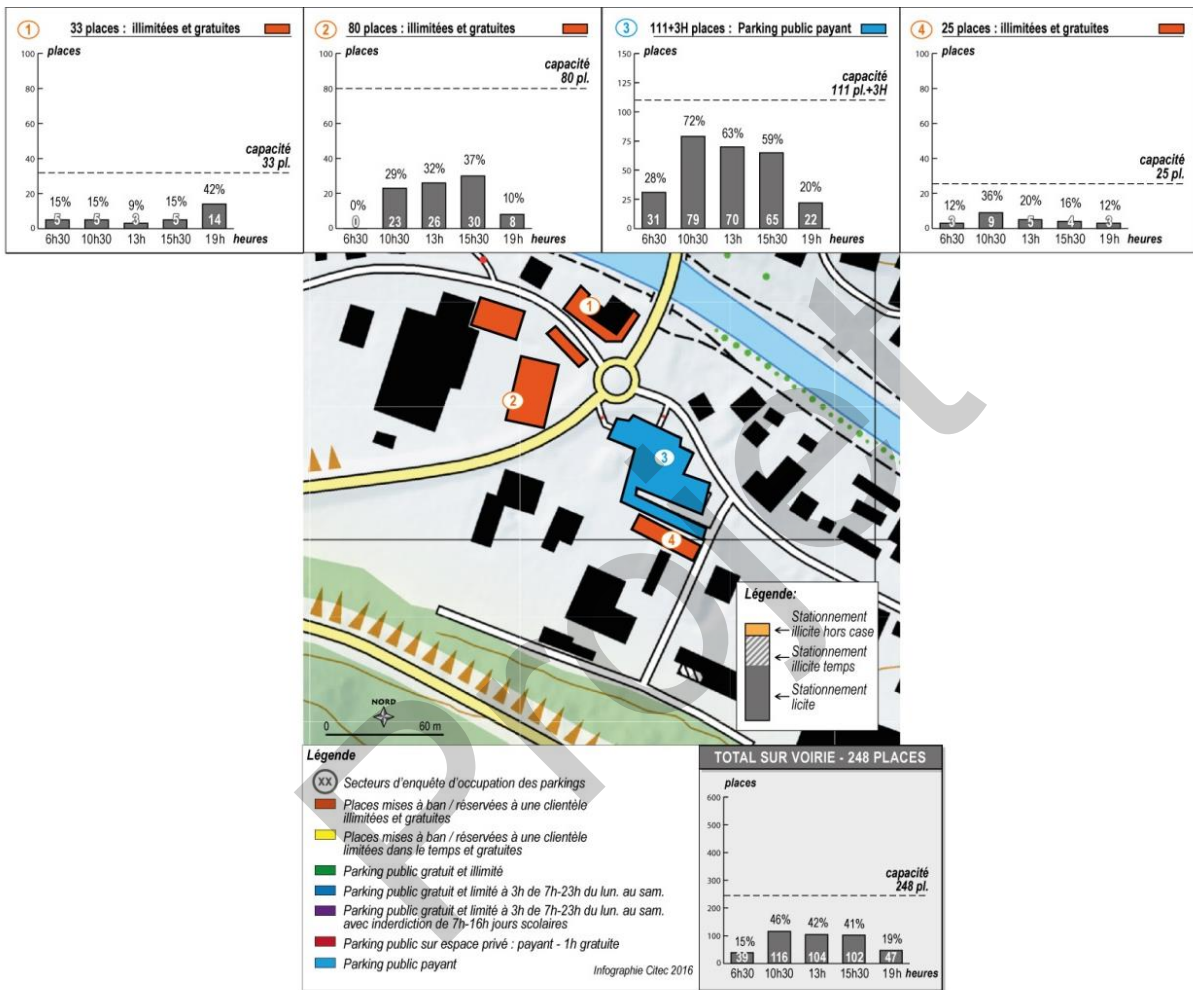


Figure 13 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 6.1 (Gérine)

Secteur 6.2 (Corbaroche)

Ce secteur est également intégré dans la zone artisanale de Corbaroche. Il comprend des parkings en lien avec les diverses activités mais également 3 larges zones de stationnement public gratuit et illimité¹⁹. Bien que situés en marge du centre de la commune ces parkings publics sont bien utilisés, notamment celui d'une trentaine de places (cf. figure 14 ci-dessous).

Ceci s'explique par sa situation juste en face de la patinoire et d'un restaurant. Il est également le plus proche des activités environnantes et doit certainement être utilisé par des employés et visiteurs de ces activités. Néanmoins les réserves de capacité dans la zone sont importantes.

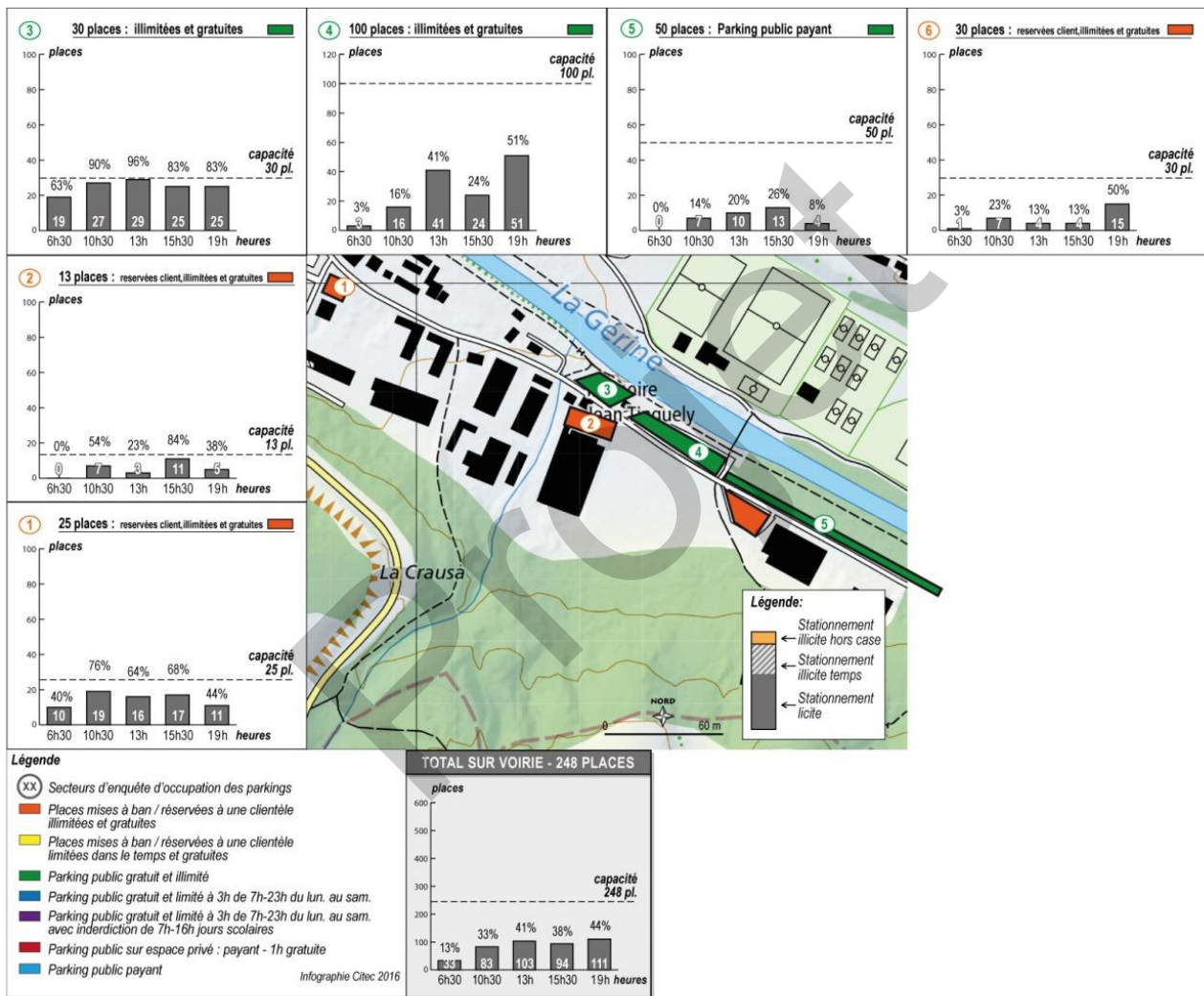


Figure 14 - Résultats de l'enquête d'occupation 2016 - secteur 6.2 (Corbaroche)

¹⁹ Parkings désormais limités à 3h

A 1.3. Résultats des enquêtes de rotation

Principaux résultats de l'enquête de rotation

Au niveau des enquêtes de **rotation** de 2016, les résultats suivants peuvent être mis en exergue :

- Le fait d'avoir mise en place une limitation des durées de stationnement à 3h sur les 62 places du **parking de la salle Polyvalente de Cité** n'a que peu changé le comportement des usagers de ce parking. Quelques 30% des usagers se stationnaient toujours plus de 3h en journée en 2016, contre environ 40% en 2005. Ces usagers de moyenne et longue durée consomment les 2/3 des places utilisées sur le parking. Ces abus n'empêchent toutefois personne de venir stationner, puisque l'occupation moyenne du parking (d'environ 30%) n'a que peu évoluée depuis 2005.

Les pics d'occupation de ce parking ne dépassant pas les 50% en journée, les **importantes réserves de capacité** qu'il présente pourraient être utilisées par d'autres usagers du secteur, moyennant une recherche de synergies (mutualisation du stationnement).

- Les 15 places publiques du **chemin de la Colline**, gratuites et illimitées en 2016 (alors qu'elles sont limitées à max 3h aujourd'hui) étaient occupées en moyenne à un peu plus de 65%, avec des pics d'occupation à près de 90% le matin et le soir. Ce sont les véhicules des habitants « dynamiques » (qui utilisent leur véhicule en journée) qui consomment la majorité de l'offre (quasiment 50%) et qui provoquent ces pics d'occupation.

Les véhicules ventouses, qui appartenaient également certainement aux riverains et consommaient près de 30% de l'offre totale du parking étaient visés par la **limitation à 3h en journée** (de 8h à 18h30) mise en place en 2018. La part de véhicules ventouses a ainsi certainement dû baisser depuis.

- Le **P+R Corbaroche**, situé aux portes sud de la commune, offrait au moment des enquêtes un peu plus de 110 places, contre près de 150 places aujourd'hui²⁰. Il n'est pas réservé uniquement aux usagers avec abonnement mais sert également de parking public payant. La courbe d'occupation du parking montre bien qu'il est principalement utilisé par des pendulaires, avec des arrivées regroupées entre 7h et 8h30 et des départs progressifs depuis 16h30.

L'occupation moyenne du parking à 70% en journée témoigne de l'attractivité de ce parking, dont la fréquentation a encore augmenté depuis 2016 pour approcher sa limite de capacité à l'heure actuelle.

Résultats détaillés par zone

Les figures présentées dans ce chapitre décrivent la structure et la distribution des différents usagers sur les différentes zones enquêtées en rotation, tout en montrant leur répartition dans la journée.

Zone 1A (Colline)

Sur le chemin de la Colline, les 15 places blanches étaient occupées en 2016 en moyenne à un peu plus de 65%, avec des pics d'occupation à 88% le matin et le soir comme le montre la figure 15, page ci-contre. Ce sont les véhicules entrés et sortis qui consomment la majorité de l'offre (quasiment 50%) de ce secteur et qui provoquent les pics d'occupation. Ces véhicules appartiennent très probablement à

²⁰ 34 places supplémentaires ayant été construites durant l'été 2016.

des habitants, ce parking se situant dans une zone essentiellement résidentielle. Les véhicules ventouses consomment tout de même 30% de l'offre totale du parking.

La limitation à 3h (de 7h à 23h), récemment mise en place sur ce secteur par la commune, correspond bien à la structure des usagers en journée. Les habitants rentrant du travail aux alentours de 18-19h et se parquant habituellement sur ces places seront néanmoins illicites-temps avec cette nouvelle gestion.

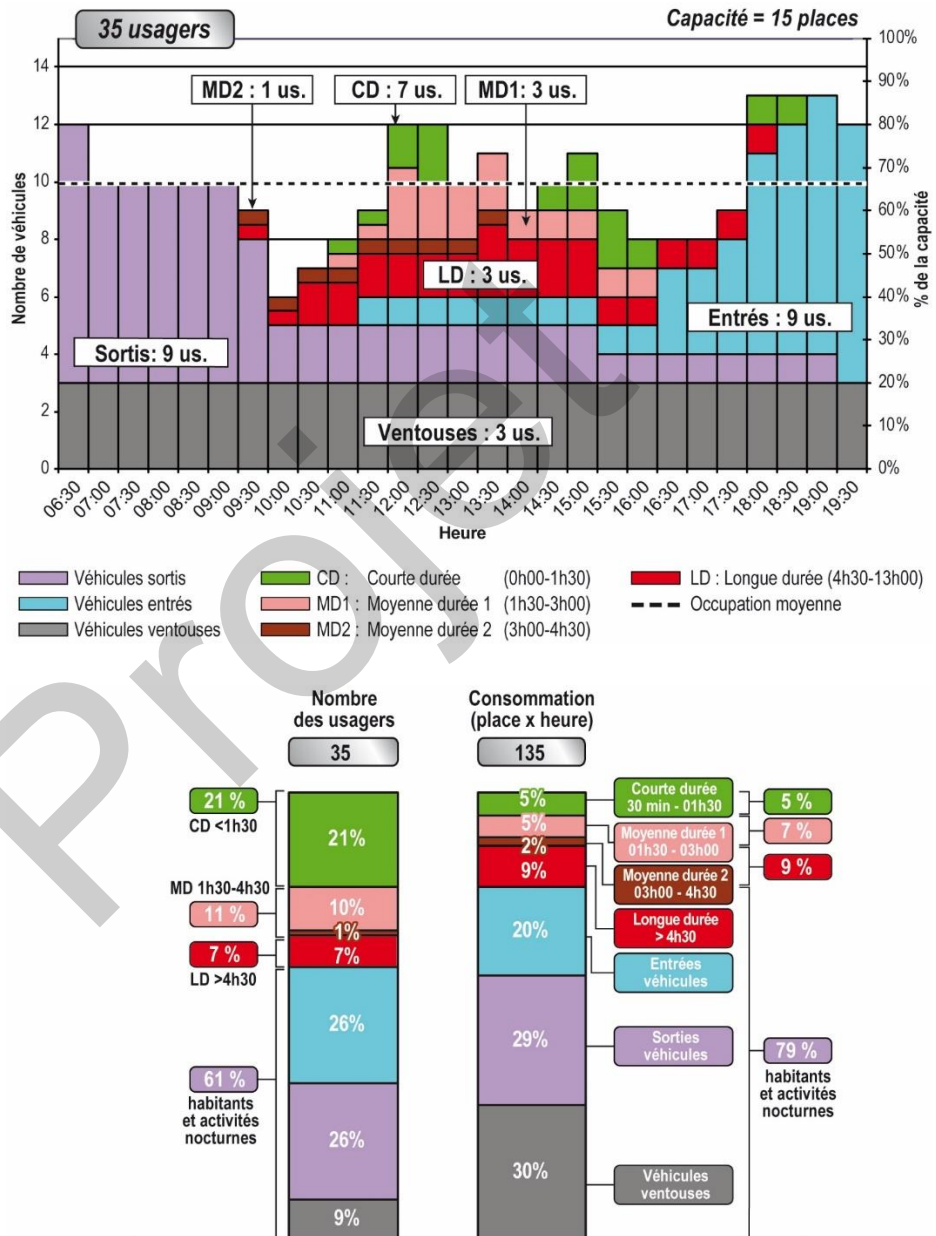


Figure 15 – Structure des usagers et consommation de l'offre - Zone 1A (chemin de la Colline) – zone blanche illimitée

Zone 1B (parking Aldi)

Ce parking réservé à la clientèle d'Aldi contient 70 places de stationnement. Il est très largement dimensionné, l'occupation totale ne dépassant jamais les 40%. Les usagers sont presque à 100% des usagers de courte durée ce qui correspond totalement à une clientèle de commerces. Le parking n'est pas du tout utilisé de manière abusive puisqu'il n'y a aucun usager ventouse.

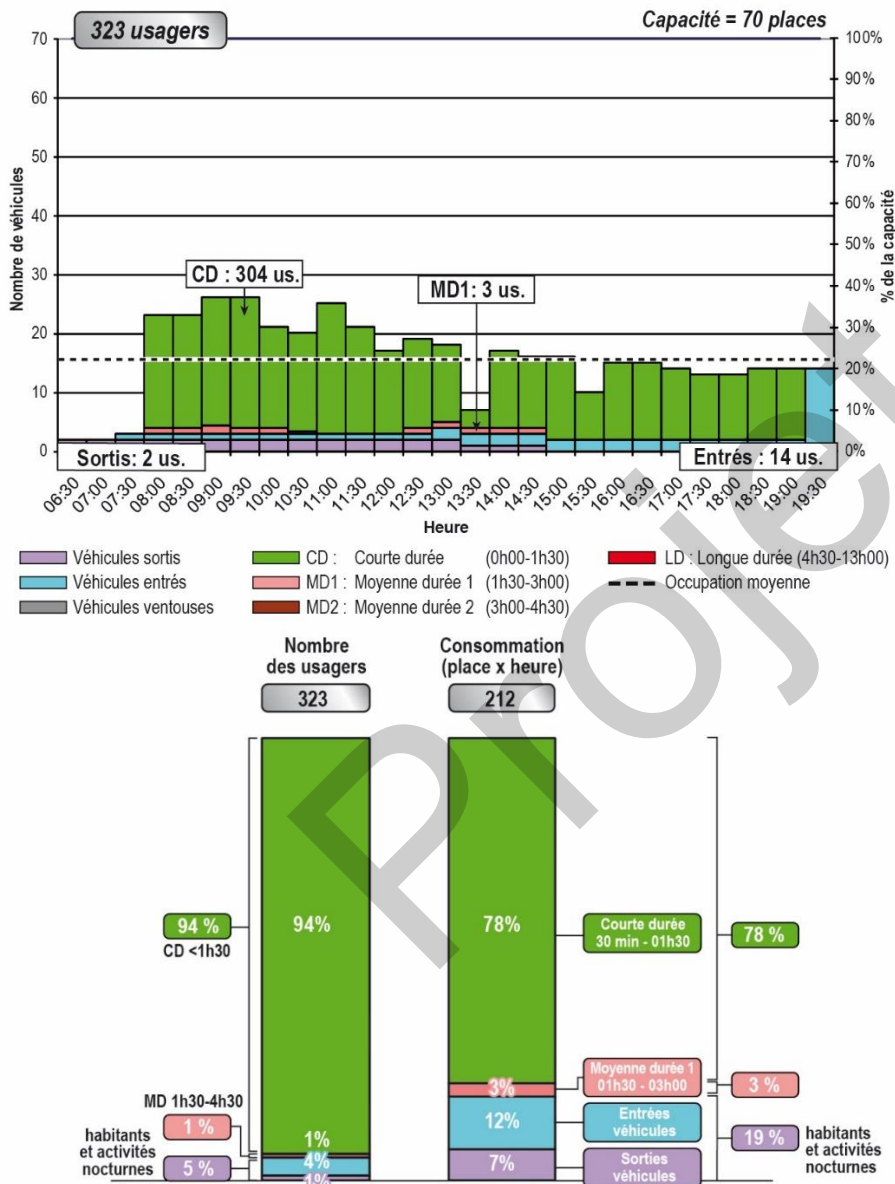


Figure 16 - Structure des usagers et consommation de l'offre - Zone 1B (parking Aldi) – zone blanche illimitée

Zone 2A (Epinettes)

Sur le parking du Home des Epinettes, la capacité totale est de 35 places. Ce parking réservé strictement à la clientèle et visiteurs du Home est occupé en moyenne à 50%. Les réserves de capacité sont donc importantes. La majorité des utilisateurs du parking sont des usagers longue durée qui restent parqués plus de 4h30, comme le montré la figure 17 ci-dessous. Les véhicules ventouses ne représentent que 2 % du total des usagers.

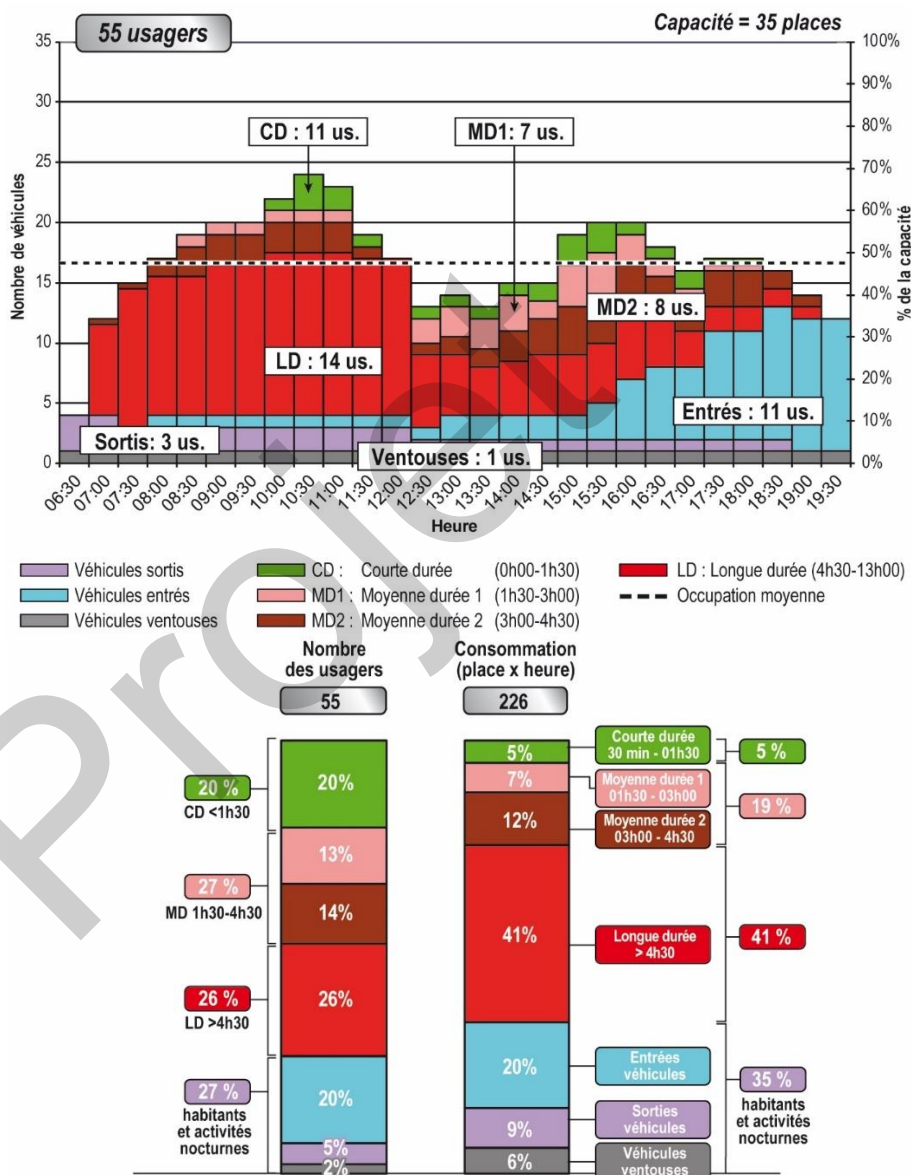


Figure 17 - Structure des usagers et consommation de l'offre - Zone 2A (home des Epinettes) - parking mis à ban, illimité et gratuit

Zone 2B (salle polyvalente)

Le parking de la salle polyvalente contient 62 places qui sont gratuites et limitées à 3h de 7h à 23h du lundi au samedi. Il est possible de voir que cette limitation n'est pas respectée puisque 28% des usagers sont des usagers de moyenne durée 2 (3h-4h30) et de longue durée. Ils consomment par ailleurs les 2/3 de l'offre totale du parking. Néanmoins ces abus ne privent personne de stationnement l'occupation moyenne étant seulement d'environ 30%. Des pics d'occupation ont été enregistrés à maximum 50% ce qui là encore laisse de grosses réserves de capacité.

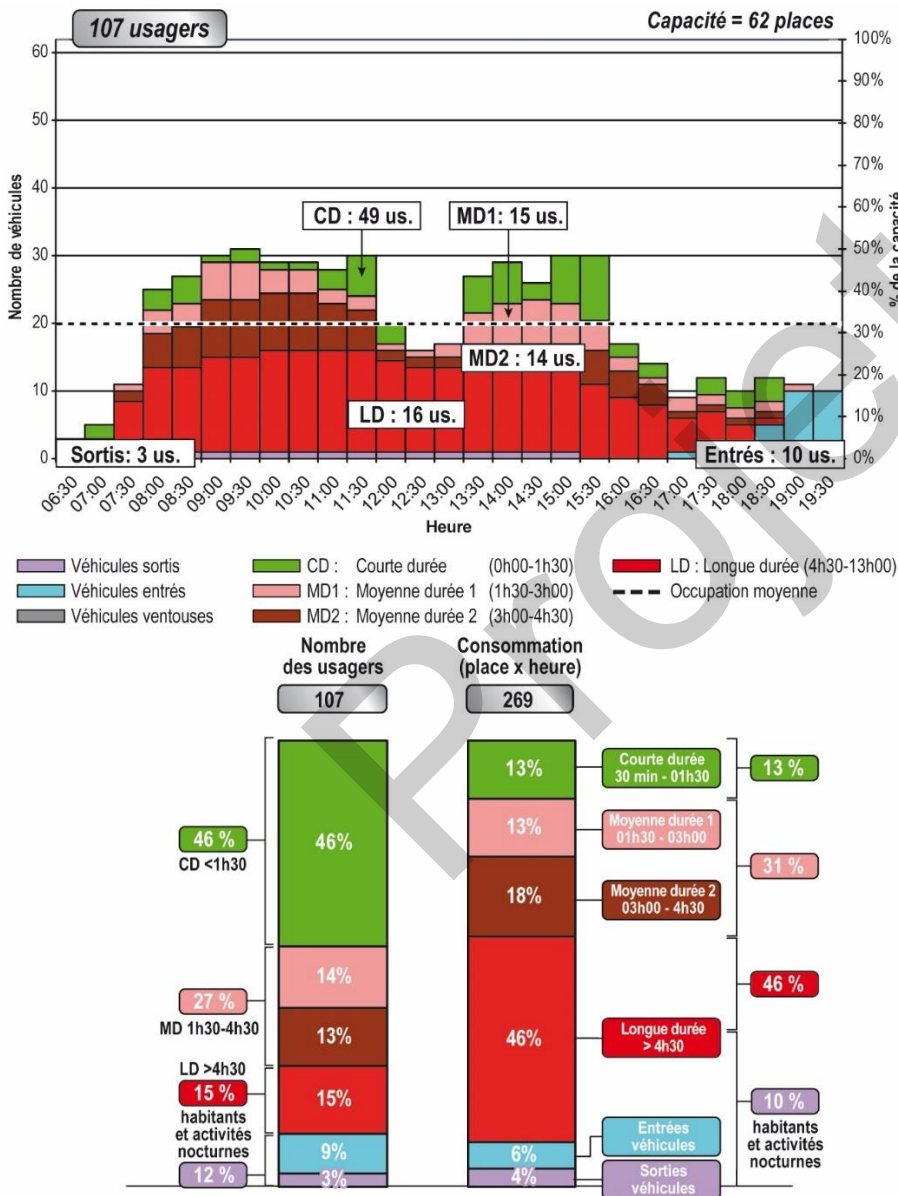


Figure 18 - Structure des usagers et consommation de l'offre Zone 2B (salle Polyvalente) – parking de 62 places gratuit et limité à 3h

Zone 3A (P+R Corbaroche)

Le P+R Corbaroche situé au sud de la commune contenait 114 places au moment des enquêtes. Il n'est pas réservé uniquement aux usagers avec abonnement mais sert également de parking public payant. Néanmoins la structure des usagers du parking visible à la figure 19 montre que les usagers de courte et moyenne durée sont très inférieurs en nombre aux usagers de longue durée, entrés et sortis puisqu'ils ne représentent que 26% du total. L'occupation du parking ne dépasse jamais les 70% et est d'environ 50% sur l'ensemble de la journée. La courbe d'occupation du parking montre bien qu'il est principalement utilisé par des pendulaires avec des arrivées regroupées entre 7h et 8h30 et des départs progressifs depuis 16h30.

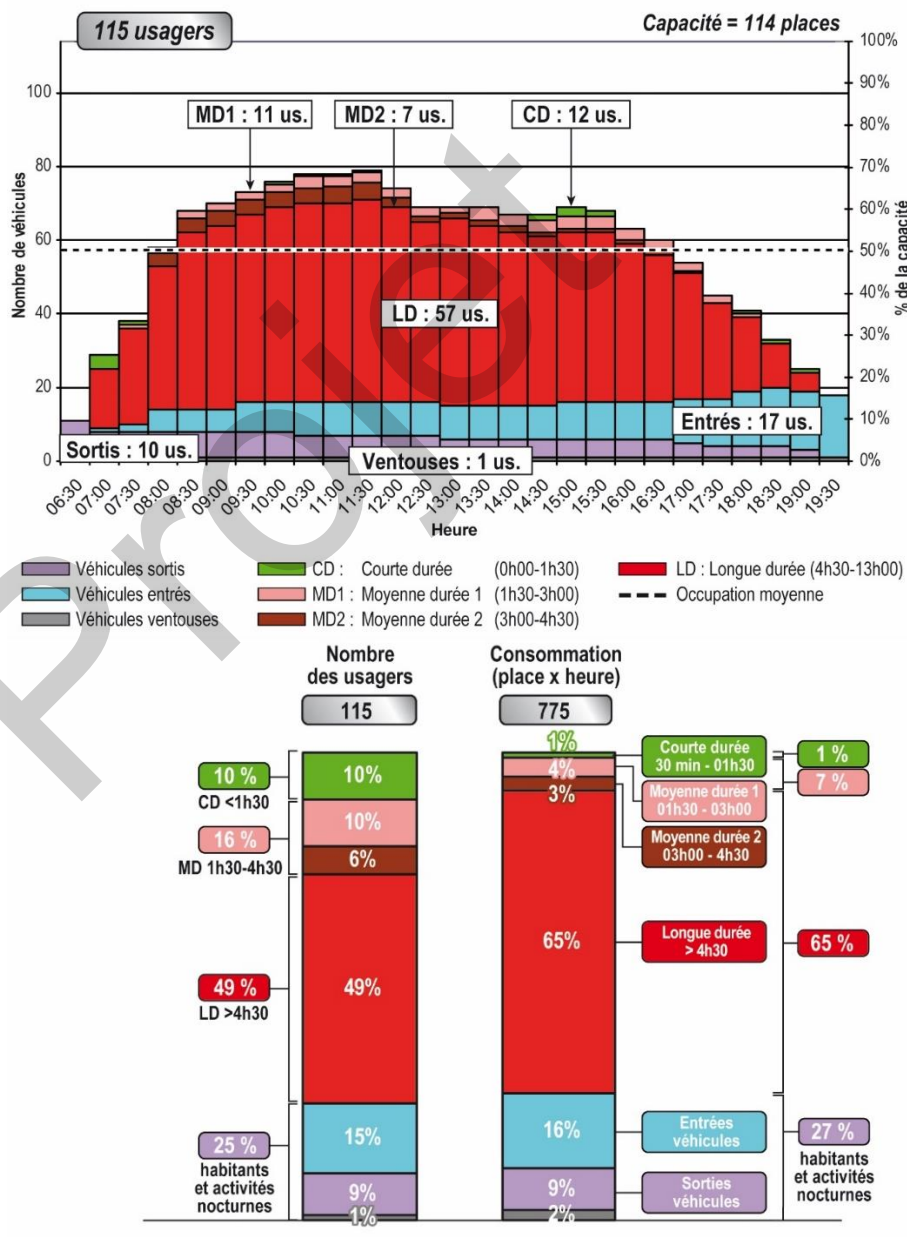


Figure 19 - Structure des usagers et consommation de l'offre Zone 3A (parking de Corbaroche) - P+R & parking public payant

Zone 3B (Corbaroche)

Ce parking situé le long la route de Corbaroche, en face de la patinoire, ne possède pas de marquage mais seulement un revêtement en gravier. Il contient donc une trentaine de places. Il est situé en face d'un café restaurant et de la patinoire, à la fin de la zone artisanale. C'était, au moment des enquêtes, un parking public gratuit et illimité dans le temps. Les usagers de courte durée sont les plus nombreux néanmoins ils ne consomment que 14% de l'offre totale en stationnement. Ce parking est celui qui contient le plus de véhicules ventouses de tous les parkings enquêtés (1/4 de la capacité totale). Ces derniers consomment plus de 30% de l'offre totale. L'occupation moyenne de ce parking atteint les 80%, il est donc le plus utilisé des parkings enquêtés. La limitation à 3h instaurée il y a peu, devrait, si des contrôles sont effectués, diminuer très largement cette part de véhicules ventouses.

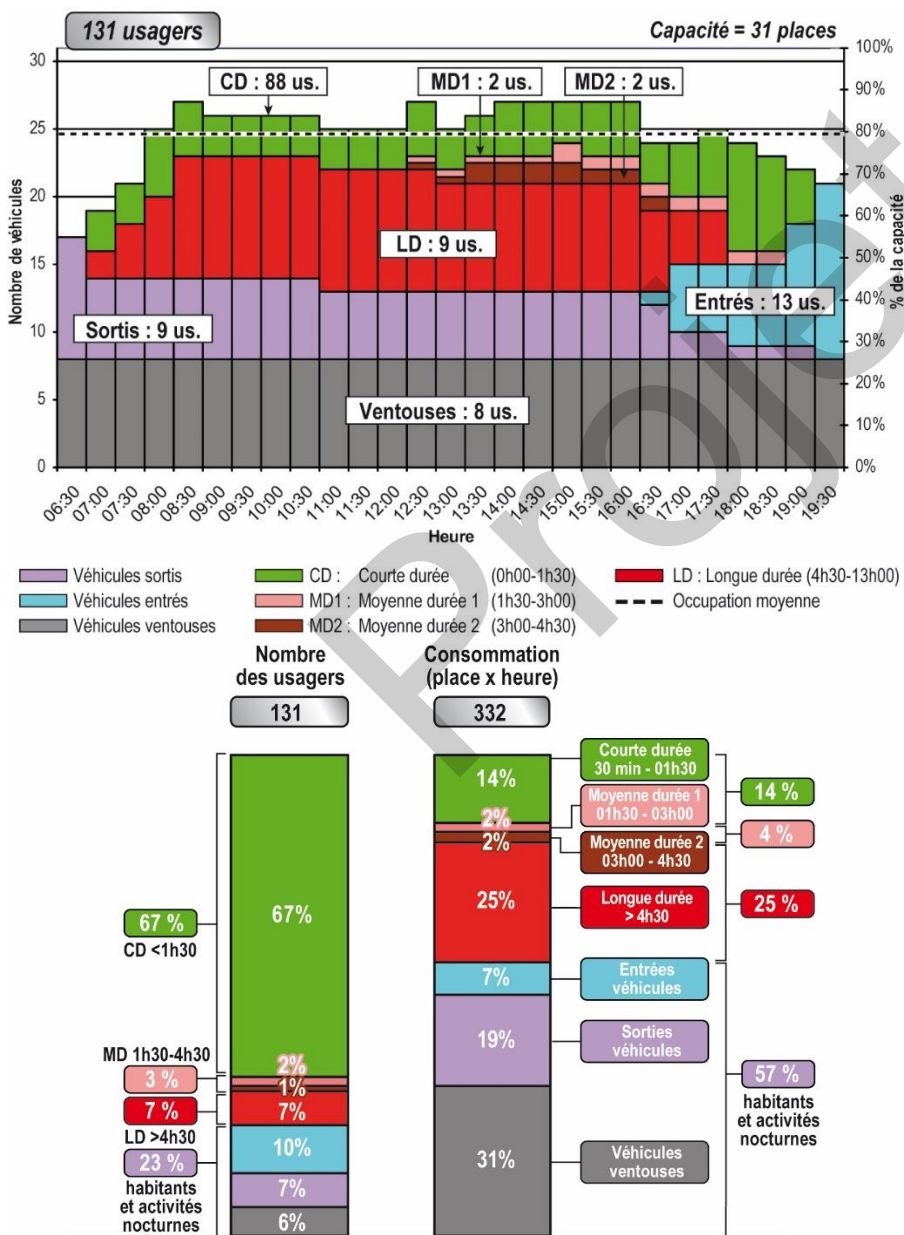


Figure 20 - Structure des usagers Zone 3B - parking public gratuit et illimité