



SCET

Diagnostic, définition des enjeux



**ATTRACTIVITE DU CENTRE VILLE
ETUDE DE STATIONNEMENT**

Ville de Mulhouse

septembre 2010

Rappel des objectifs de la mission

- **La ville de Mulhouse a connu récemment des modifications urbaines profondes avec l'arrivée du Tramway en 2006 et plus récemment avec l'ouverture d'un nouveau centre commercial en périphérie du centre historique.**
- **La Ville s'interroge sur l'impact de ces bouleversements sur l'usage automobile du centre ville et sur les moyens d'accompagner les changements de comportements récemment observés tout en garantissant l'accessibilité de l'offre commerciale pour tous.**



SCET

Diagnostic, définition des enjeux



Caractéristiques de l'offre

Ville de Mulhouse

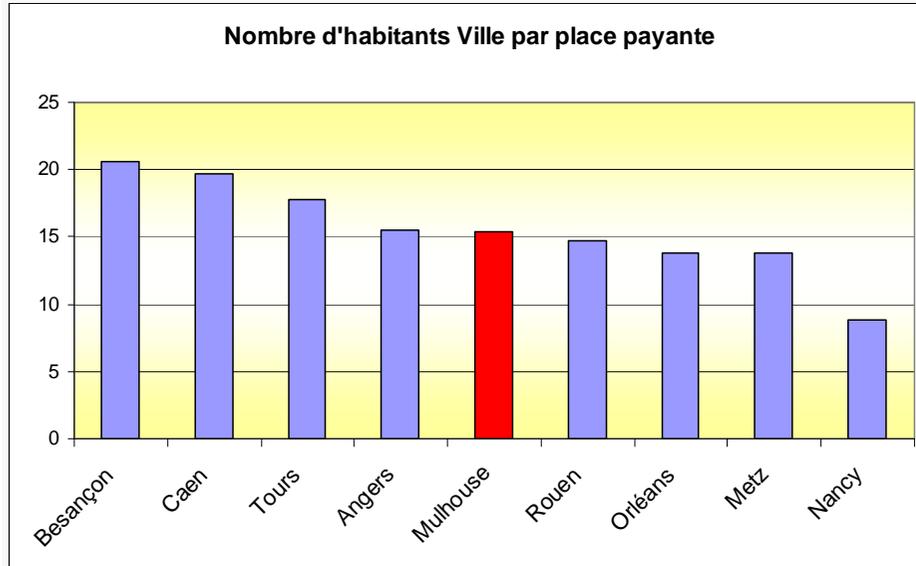
Septembre 2010

1. Dimensionnement de l'offre publique payante au regard d'autres villes

	<i>Habitants Ville</i>	<i>Habitants Agglomération</i>	<i>Places ouvrages et enclos</i>	<i>Places payantes sur voirie</i>	<i>Total places payantes</i>	<i>% Ouvrage et enclos</i>	<i>% Voirie</i>
Orléans	105 100	243 100	5 957	1 636	7 593	78%	22%
Nancy	105 300	331 400	7 730	4 250	11 980	65%	35%
Rouen	108 600	389 900	4 038	3 326	7 364	55%	45%
Caen	109 600	199 500	2 068	3 510	5 578	37%	63%
Mulhouse	111 400	234 400	3 350	3 898	7 248	46%	54%
Besançon	117 800	134 400	2 540	3 195	5 735	44%	56%
Metz	124 300	230 000	6 488	2 500	8 988	72%	28%
Tours	136 600	297 600	4 151	3 550	7 701	54%	46%
Angers	156 400	280 000	4 006	6 082	10 088	40%	60%
					Moyennes	56%	44%

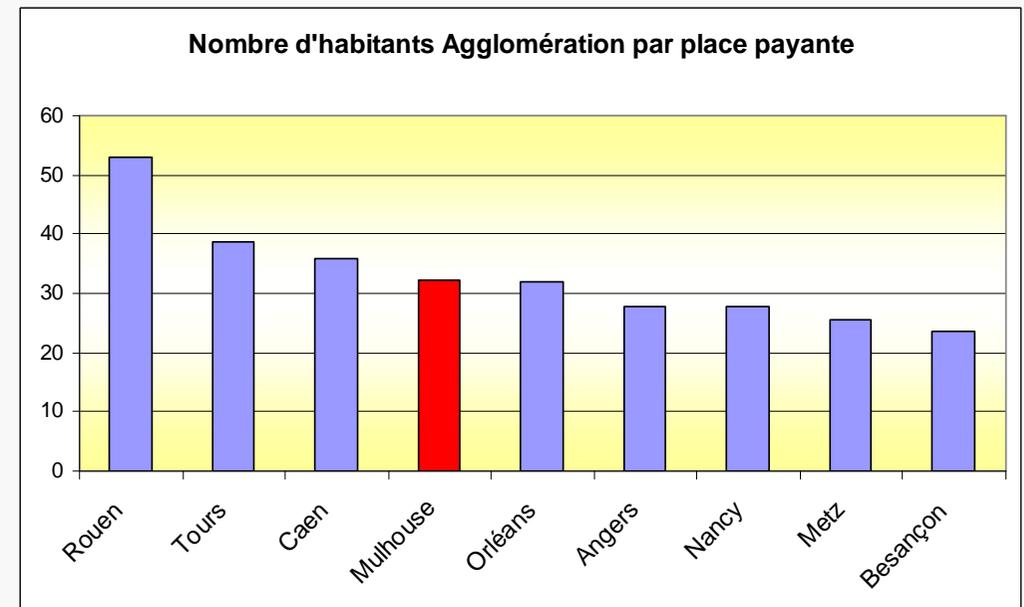
L'offre en ouvrage est légèrement moins développée à Mulhouse que pour des villes similaires

1. Dimensionnement de l'offre publique payante au regard d'autres villes



Avec un ratio de 16 habitants par place payante la ville de Mulhouse présente une offre cumulée (ouvrage et voirie) conforme à la moyenne des villes de l'échantillon.

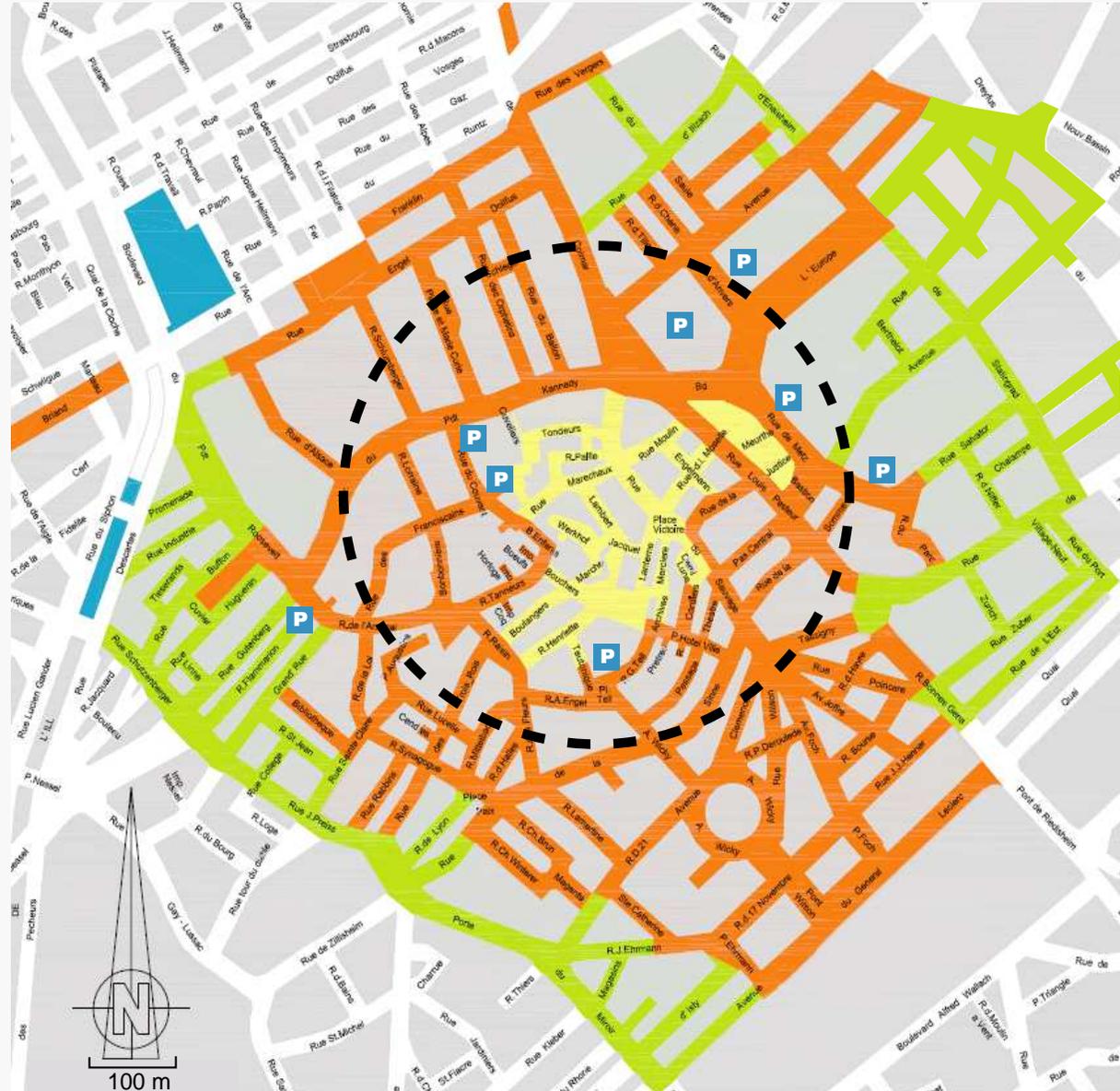
Rapportée aux habitants de l'agglomération, l'offre de stationnement payante proposée est dans la moyenne de l'échantillon (32 habitants par place).



2. Zonage réglementaire de l'offre publique sur voirie

Ce plan de stationnement, mis en place en 2006 est une évolution du plan précédant qui comportait lui aussi deux zones tarifaires (verte et orange)

L'ensemble des parkings ouverts au public est à moins de 300 m du centre ville ce qui correspond à moins de 10 minutes de marche à pied.



2. Zonage réglementaire de l'offre publique sur voirie

La réglementation de la voirie payante se fait suivant quatre zones réglementaires distinctes :

➤ **La zone piétonne :**

L'accès y est régulé par des bornes escamotables commandées par un lecteur de badge réservés aux résidents et à certaines catégories de professionnels. Le stationnement y est interdit. Les livraisons sont possibles en libre accès de 6h à 19h.

➤ **La zone orange :**

(2940 places) correspond à la voirie de l'hyper centre et celle du péricentre puisqu'elle dépasse les boulevards ceinturant le centre ville. La réglementation incite au stationnement de courte durée par une limitation du temps de stationnement autorisé à 3 heures (à noter que la durée maximale souvent retenue pour l'hyper centre est de 1H30 à 2H pour favoriser la rotation des places) ainsi qu'un tarif horaire de 1,20 € de l'heure en 2010. Cette tarification n'a pas évolué depuis l'extension de la zone payante intervenue en 2006.

➤ **La zone verte :**

(960 places) correspond à la voirie périphérique du centre ville et incite au stationnement de moyenne durée (maximum autorisé 4h) par un tarif de 0,8 € de l'heure.

➤ **La zone Marché :**

(600 places) Zone payante les jours de marchés uniquement (de 9h à 12h et de 14h à 17h) avec une période de gratuité d'une heure et un tarif des heures suivantes fixé à 0,80 € de l'heure. Le maximum de paiement possible à l'horodateur correspond à un stationnement de 4 h.

➤ **Dans les faits, en dehors du secteur Buffon, le faible nombre de places composant la zone verte et son éloignement en font plutôt une zone destinée à éviter le report des usagers horaires de la zone orange vers des secteurs principalement résidentiels.**

3. Offre en ouvrage

	Nombre de places horaires	Nombre de places foisonnées (Usage mixte)	Nombre de places privatives	Total	Tarif horaire 1ère heure (2010)	Tarif abonnement mensuel (2010)
<i>Parkings publics</i>						
Porte Jeune	246	844	508	1352	1,20 €	58,50 €
Flammarion	0	0	101	101	- €	46,50 €
Centre	246	546	102	648	1,00 €	49,50 €
Maréchaux	395	574	0	574	1,20 €	67,00 €
<i>Parking privés</i>						
Couvent	175	175	0	175	1,10 €	58,00 €
Porte de bâte	277	300	0	300	1,50 €	52,00 €
Réunion	186	186	0	186	1,20 €	78,00 €
TOTAL	1525	2625	711	3336		

Tous les parkings en ouvrages sont implantés au sein de la zone Orange tarifée à 1,20 € la première heure. En dehors du parking Flammarion, l'ensemble des ouvrages propose une offre mixte (horaires et abonnements). Par ailleurs dans les parcs, un peu plus de 1000 places sont privatives (avec places dédiées ou non) réduisant ainsi les possibilités de foisonnement entre des besoins de stationnement courte et longue durée.

Pour les parcs Porte Jeune et Maréchaux la tarification de la première heure est identique à celle de la voirie, Il n'y a donc pas de volonté particulière de favoriser le stationnement en ouvrage par rapport au stationnement de surface.

4. Comparaison de la politique tarifaire sur voirie au regard de villes comparables

Voirie, Toutes zones confondues	1ère Heure	
	MINI	MAXI
<i>Rouen</i>	0,80	0,80
<i>Nancy</i>	1,00	1,00
<i>Saint-Denis</i>	0,40	1,20
<i>Limoges</i>	0,40	1,20
<i>Angers</i>	0,60	1,20
<i>Caen</i>	0,80	1,20
<i>Brest</i>	0,80	1,20
<i>Mulhouse</i>	0,80	1,20
<i>Orléans</i>	1,20	1,20
<i>Besançon</i>	1,00	1,33
<i>Clermont-Ferrand</i>	0,50	1,50
<i>Montreuil</i>	0,90	1,50
<i>Grenoble</i>	1,00	1,50
<i>Saint-Etienne</i>	1,00	1,50
<i>Dijon</i>	1,50	1,50
Moyenne	0,85	1,27

Classement selon le tarif maximum pratiqué

Voirie, Toutes zones confondues	Tarif résident mensuel
<i>Mulhouse</i>	5,83
<i>Angers</i>	10,00
<i>Nancy</i>	19,00
<i>Clermont-Ferrand</i>	19,00
<i>Grenoble</i>	20,00
<i>Dijon</i>	25,00
<i>Caen</i>	32,00
<i>Orléans</i>	48,00
Moyenne	22,35

Les tarifs des abonnements résidents sur voirie sont exceptionnellement bas comparés aux villes de même catégorie. A noter que contrairement à d'autres villes il n'y a pas de limitation par foyer. Cette politique favorise largement l'occupation longue durée de la voirie.

Mulhouse :

- **Zone Verte :** **0,80 €**
- **Zone Orange :** **1,20 €**

4. Comparaison de la politique tarifaire en ouvrage au regard de villes comparables

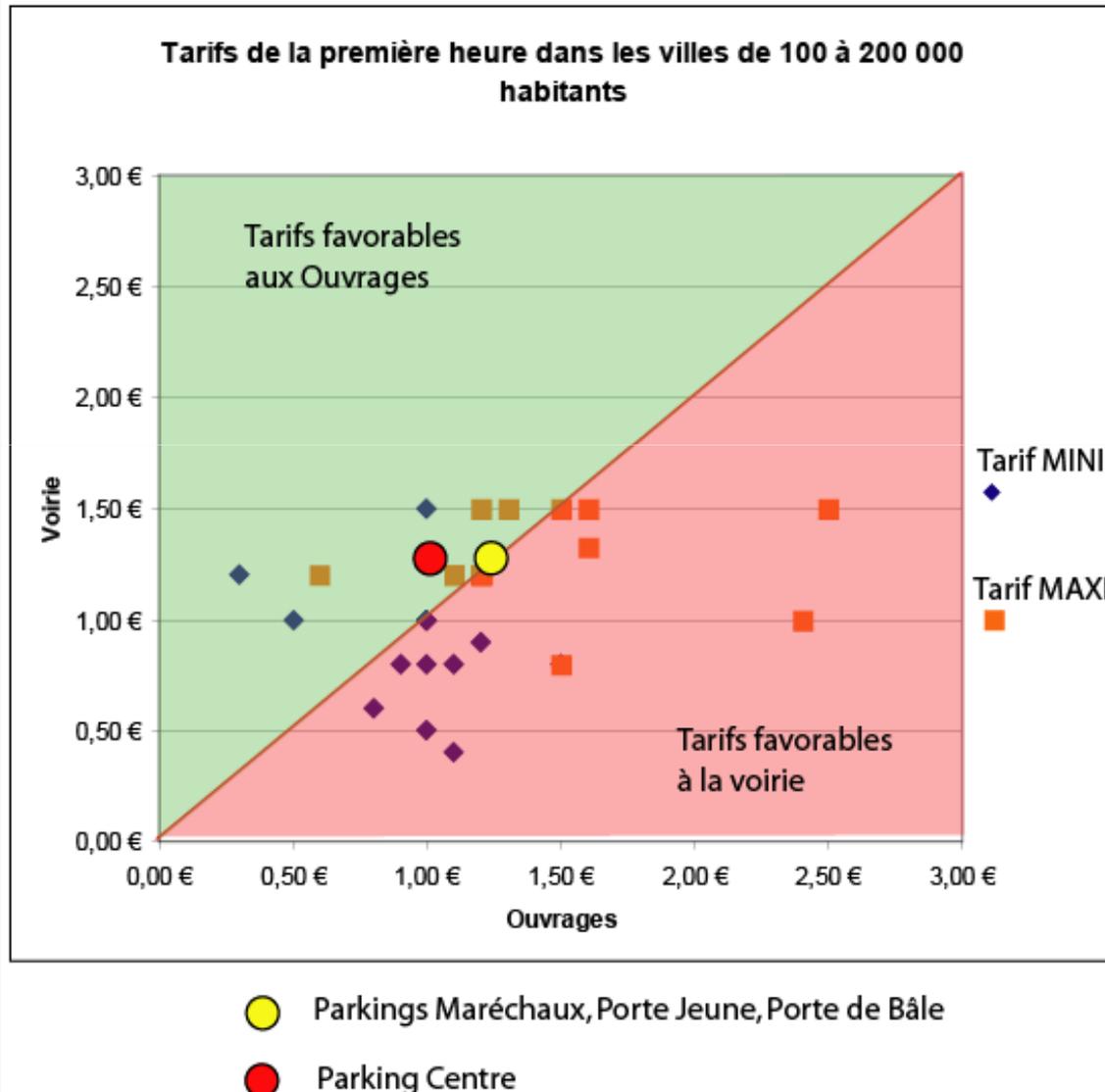
Tous Parkings Confondus	1ère Heure	
	MINI	MAXI
<i>Orléans</i>	0,30	0,60
<i>Saint-Denis</i>	1,10	1,10
<i>Brest</i>	1,10	1,10
<i>Angers</i>	0,80	1,20
<i>Caen</i>	0,90	1,20
<i>Mulhouse</i>	1,00	1,20
<i>Montreuil</i>	1,20	1,20
<i>Clermont-Ferrand</i>	1,00	1,30
<i>Reims</i>	1,30	1,30
<i>Dijon</i>	1,00	1,50
<i>Rouen</i>	1,50	1,50
<i>Saint-Etienne</i>	1,00	1,60
<i>Besançon</i>	1,00	1,60
<i>Nancy</i>	0,50	2,40
<i>Grenoble</i>	1,00	2,50
Moyenne	0,98	1,42

Classement selon le tarif maximum pratiqué

Mulhouse (tous parkings confondus) :

- **Tarif minimum :** **1,00 € (parking Centre)**
- **Tarif maximum :** **1,20 € (parking Porte de Bâle)**

5. Comparaison de la politique tarifaire Voirie / Ouvrages par rapport à d'autres villes



Pour les parcs Porte Jeune et Maréchaux la tarification de la première heure est identique à celle de la voirie, Il n'y a donc pas de volonté particulière de favoriser le stationnement en ouvrage par rapport au stationnement de surface.

5. Comparaison de la politique tarifaire des abonnements en ouvrages par rapport à d'autres villes

	ABONNEMENTS PERMANENTS (Villes de 100 000 à 200 000 Habitants)					
	MENSUEL		TRIMESTRIEL		ANNUEL	
	MINI	MAXI	MINI	MAXI	MINI	MAXI
Saint-Denis	15,00	30,00	45,00	90,00	180,00	360,00
Caen	45,00	45,00	166,00	218,00	664,00	872,00
Brest	30,00	55,00	90,00	165,00	360,00	660,00
Mulhouse	46,50	67,00	139,50	201,00	558,00	804,00
Saint-Etienne	30,00	68,33	80,00	205,00	320,00	820,00
Clermont-Ferrand	26,00	78,00	78,00	234,00	312,00	936,00
Grenoble	80,00	80,00	240,00	240,00	960,00	960,00
Nancy	31,00	82,80	93,00	248,40	310,00	828,00
Angers	70,00	84,00	190,00	236,00	720,00	897,00
Dijon	43,70	93,65	129,00	252,81	516,00	1 011,24
Montreuil	30,33	97,47	90,99	292,41	363,96	1 169,64
Besançon	105,00	105,00	295,00	295,00	995,00	995,00
Tours	40,00	114,00	110,00	325,00	440,00	1 300,00
Rouen	73,00	120,68	235,00	343,46	1 299,55	1 373,84
Orléans	70,40	217,70	211,20	653,10	844,80	2 612,40
Moyenne	49,06	89,24	146,18	266,61	589,55	1 039,94

Classement selon l'abonnement mensuel maximum pratiqué

Les cases en gris correspondent à des formules non proposées aux clients

Mulhouse (Parkings Publics) : 46.50 € à 67,00 €

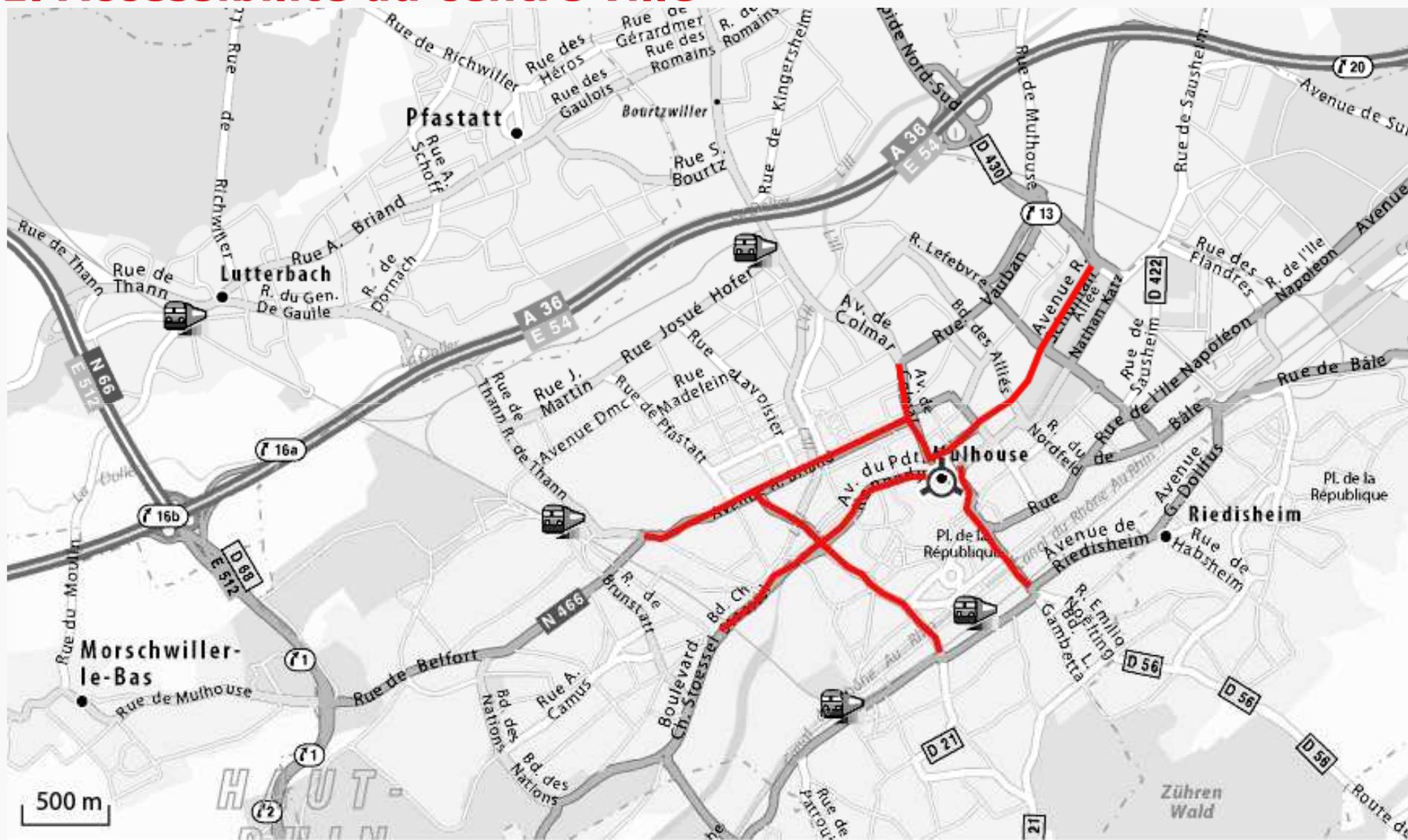
A noter que les abonnements trimestriels ou annuels n'offrent pas de réduction pour les clients comme c'est souvent le cas dans d'autres villes. Par ailleurs certaines villes proposent des abonnements pour les résidents à des tarifs plus attractifs.

Usage de l'offre

Ville Mulhouse

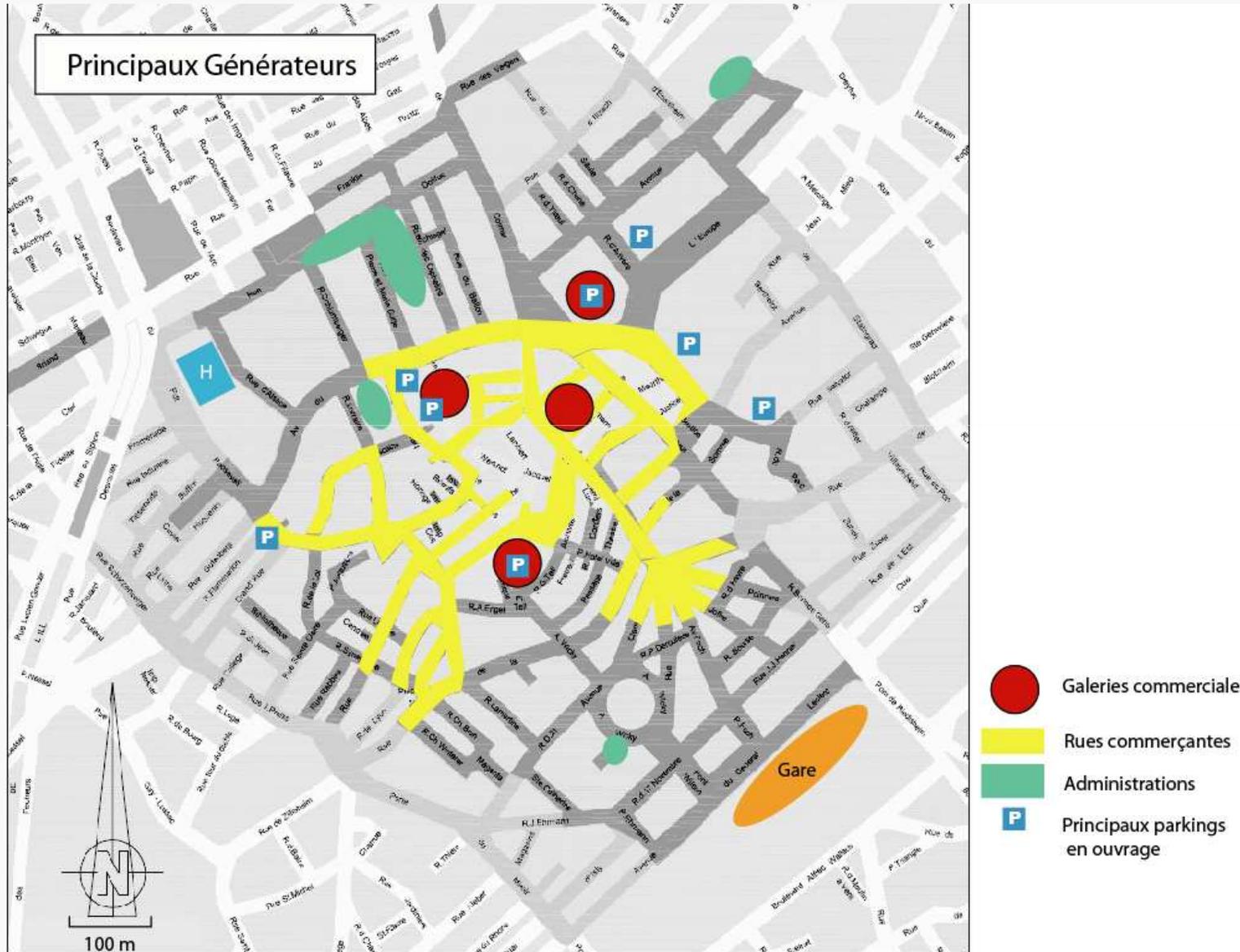
6 septembre 2010

1. Accessibilité du centre ville

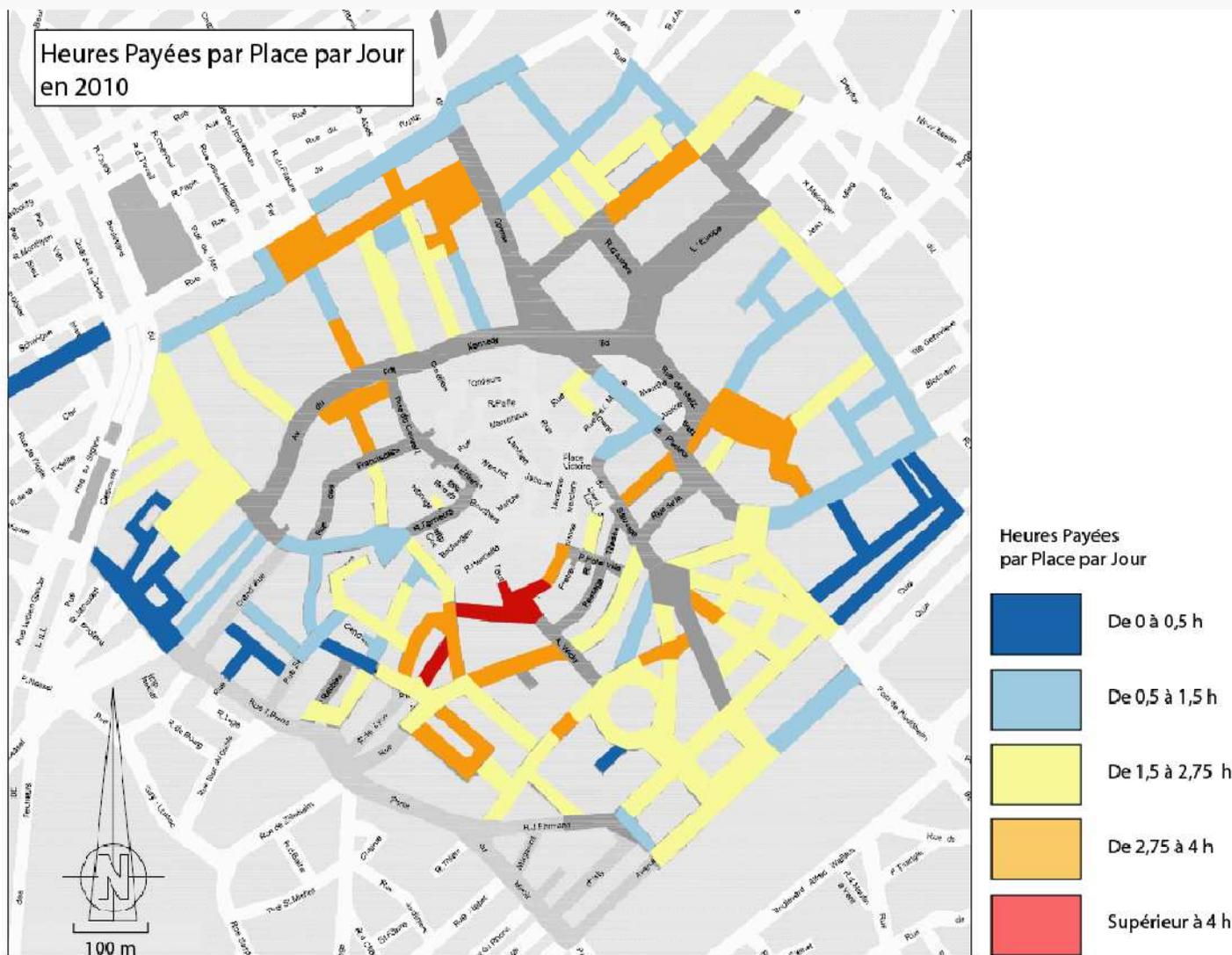


— Pénétrantes d'accès au centre ville (> 10 000 véhicules/jour)

2. Principaux générateurs de stationnement



3. Usage de la voirie en 2010



➤ **Moyenne des HPPJ :**
En zone orange : 2,25
En zone Verte : 1,32

La carte ci-contre montre les secteurs les plus rotatifs et non pas les secteurs dont les taux d'occupation sont les plus élevés.

Lors des visites sur place (effectuées les samedi) il a été constaté des taux d'occupation globalement uniformes compris entre 80 et plus de 100% (stationnement illicite).

3. Usage de la voirie en 2010

Les secteurs les plus rotatifs sont :

➤ **Le secteur G. Tell**

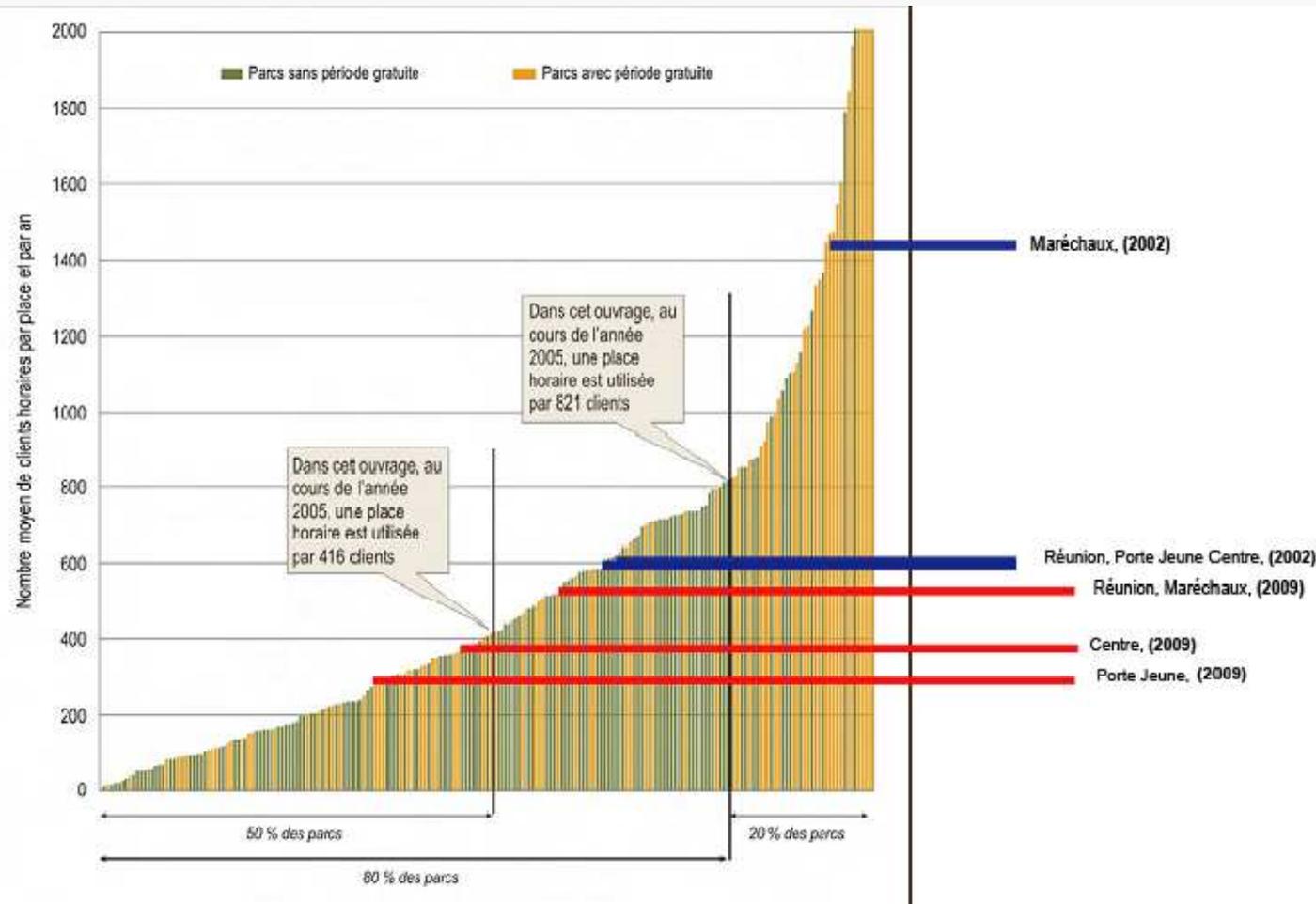
Situé à proximité immédiate du plateau piétonnier et du passage de la Réunion, il est le débouché des usagers venant du sud de Mulhouse et donc les accès ont été peu remaniés par l'arrivée du Tram. Par ailleurs l'offre en stationnement en ouvrage n'est constituée que du seul parking de la Réunion (moins de 200 places). Enfin c'est un secteur comptabilisant moins de résidents que les autres secteurs payants.

➤ **Le secteur Centre Administratif - Mairie**

Les forts taux de rotation s'expliquent par la nature des générateurs de stationnement impliquant des durées de stationnement courtes. Par ailleurs, l'organisation en espaces de stationnement structurés (parkings de surface) ainsi que la proximité des administrations incitent vraisemblablement les usagers au respect de la réglementation.

Les secteurs les moins rotatifs correspondent peu ou prou au périmètre de la zone verte plus éloignée du plateau piétonnier et des commerces et correspondant à des secteurs plus résidentiels. A noter que l'offre située à proximité du centre commercial de la Porte Jeune est peu utilisée. Ceci peut s'expliquer d'une part par l'offre importante en ouvrage et par une forte proportion de résidents occupant la voirie et confirme que le centre Porte jeune est un centre commercial dont la clientèle vient peu en voiture.

4. Fréquentation des ouvrages ouverts au public



Source : Enquête CERTU

Avant les travaux du tram, les parcs en ouvrages connaissent des fréquentations horaires caractéristiques d'ouvrages très rotatifs de centre ville

La fréquentation du parking Maréchaux en 2002 le classe parmi les 10 % des parcs français les plus rotatifs.

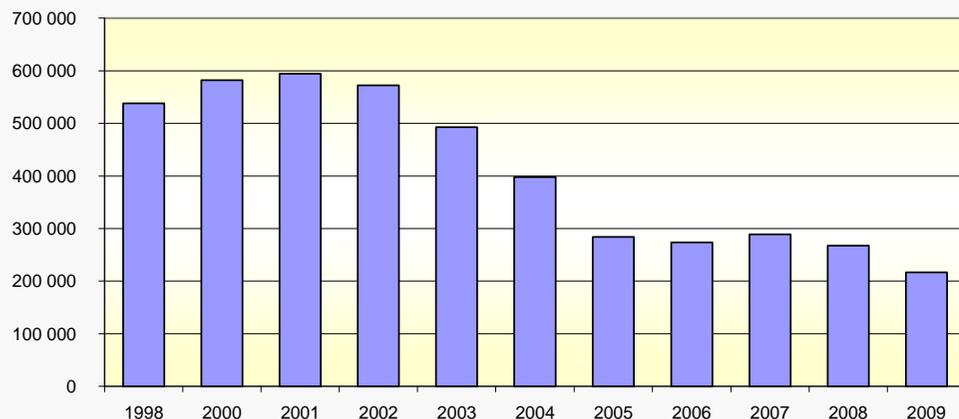
Cette situation est typique des Villes où la voiture individuelle est le mode de transport majoritaire.

En 2009, les taux de rotation dans les parcs ont largement diminué.

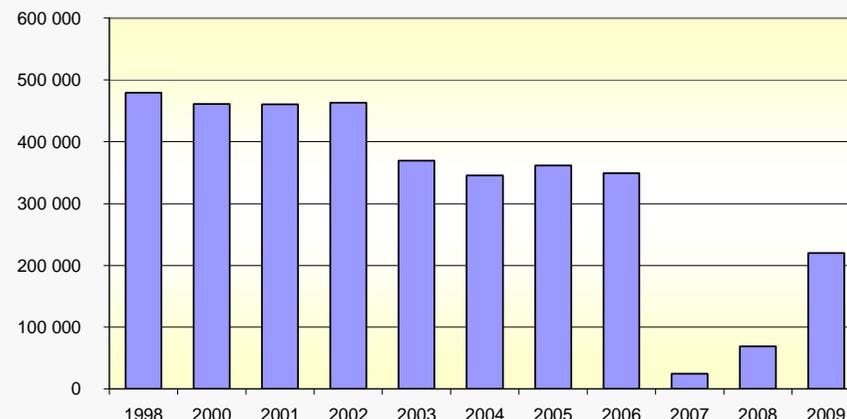
Conçus dans un contexte où le seul mode de transport pertinent était la voiture ils semblent actuellement surdimensionnés par rapport aux besoins réels (évolutions du taux de motorisation et de la population)

4. Évolution de la fréquentation horaire des ouvrages

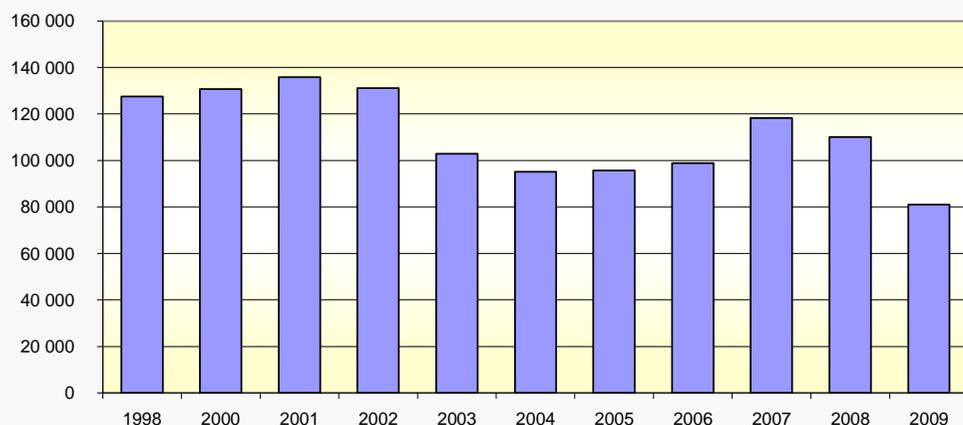
Evolution de la fréquentation horaire Pkg Maréchaux



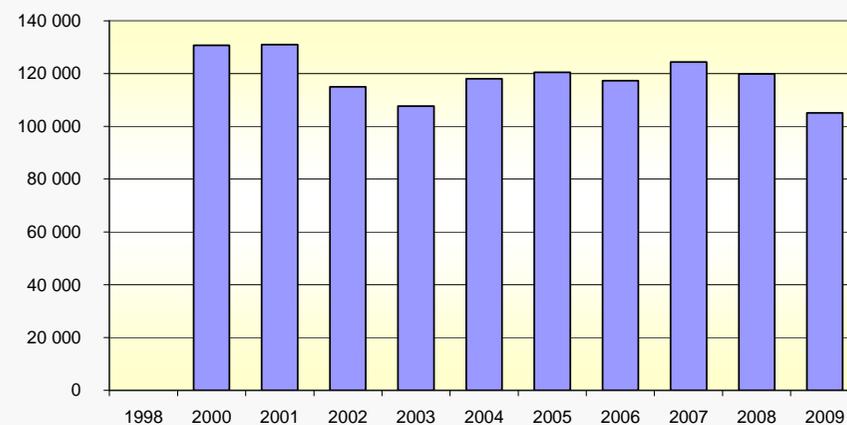
Evolution de la fréquentation horaire Pkg Europe - Porte Jeune



Evolution de la fréquentation horaire Pkg Centre



Evolution de la fréquentation horaire Pkg Réunion



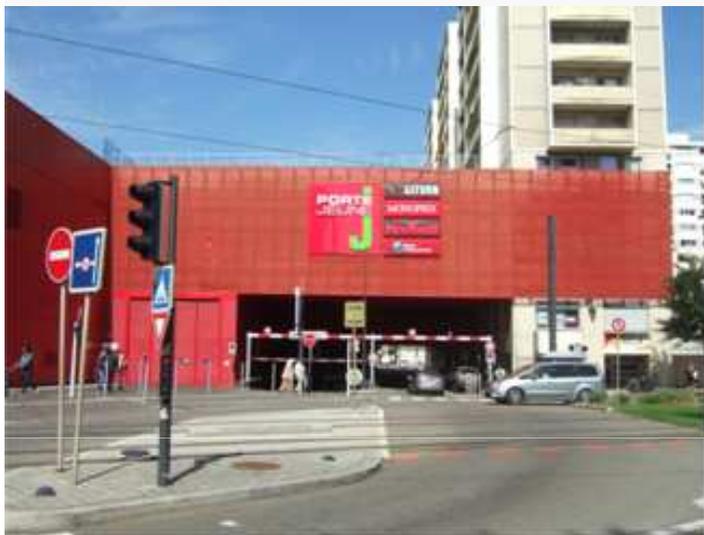
4. Évolution de la fréquentation horaire ouvrages

- **Entre 2002 et 2003**, l'ensemble des ouvrages a subi une diminution de fréquentation de 16 %, liée au début des travaux du tram.
- **Pour la période 2003 – 2006** la fréquentation des parkings est stable sauf pour le parking Maréchaux dont la fréquentation diminue suite à l'ouverture du parking Couvent.
- **La fermeture début 2007 du parking Europe** entraîne une diminution globale de l'offre des ouvrages de 34 %. Un report d'une partie des usagers s'effectue vers les autres parkings et plus particulièrement sur le parking Centre et vraisemblablement aussi vers la voirie dont la fréquentation augmente en 2007.
- **La réouverture du parking Europe – Porte Jeune fin 2008** entraîne une augmentation de la fréquentation globale des ouvrages de 10 % entre 2008 et 2009 alors même que l'année 2009 a été particulièrement difficile pour les exploitants qui ont enregistré en moyenne une diminution de 5 à 10 % de leur fréquentation. Pour autant, la fréquentation estimée de 2010 pour les ouvrages n'atteint que 75 % de son niveau de 2006.

A noter qu'en dehors du parking Porte Jeune, rénové pour l'ouverture du centre commercial, l'état général des parkings est mauvais et d'importants travaux de rénovation sont à entreprendre pour en assurer l'attractivité. Cette situation est particulièrement préoccupante concernant le parking Centre, vétuste et ne bénéficiant plus de son générateur principal (Centre Europe)

5. Etat et accessibilité des Ouvrages

5.1 Porte Jeune



Rénové en 2008, le parc Porte Jeune a vocation à devenir le parc principal de centre ville.

L'accessibilité par le Nord Est via l'avenue Robert Schumann ainsi que par le Boulevard de l'Europe s'appuie sur des travées d'entrées bien jalonnées mais dont le marquage au sol pourrait être renforcé.

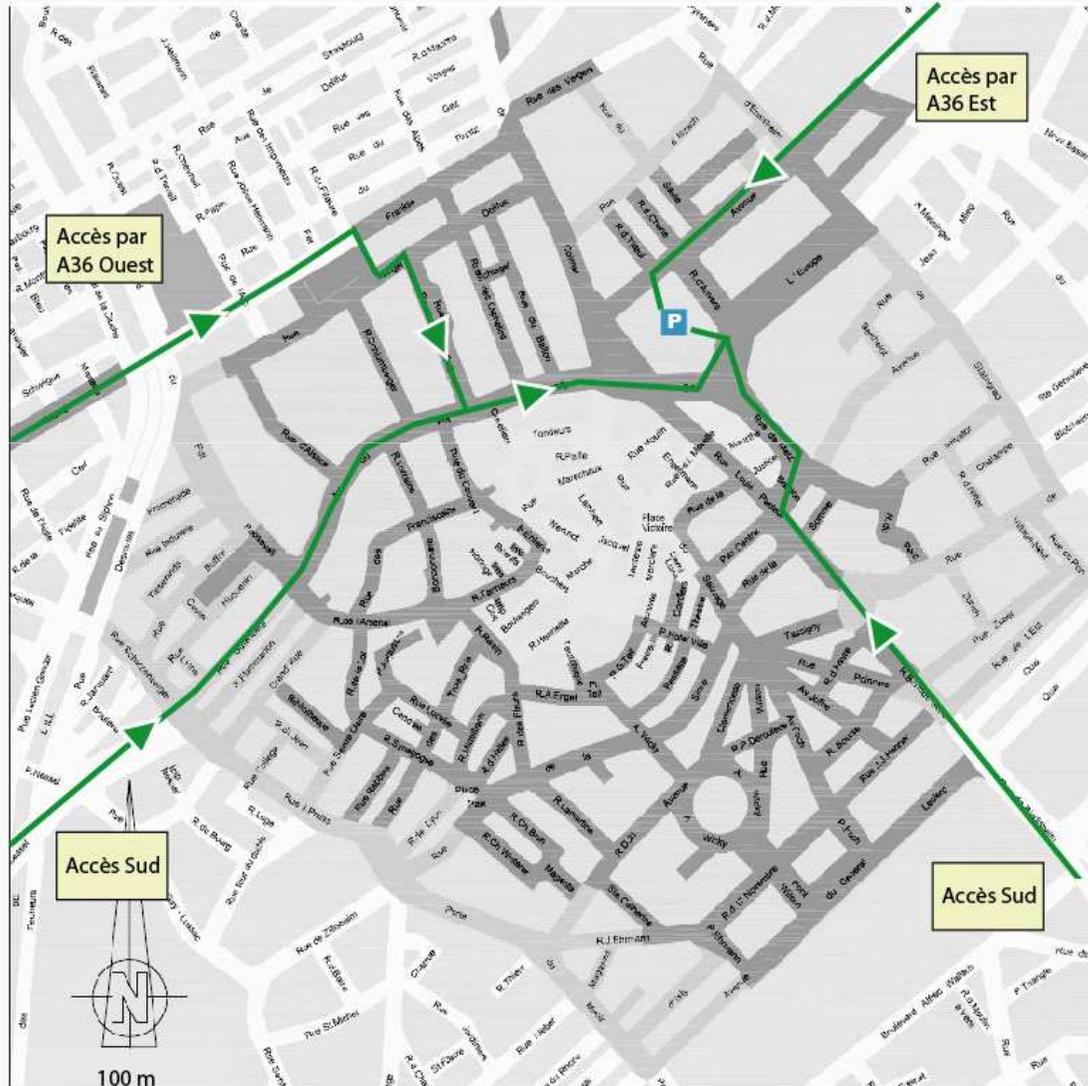
Pour les automobilistes ne connaissant pas Mulhouse, les repères visuels leur indiquant qu'ils se trouvent à proximité immédiate du centre ville manquent, particulièrement au niveau de l'avenue R. Schumann

Les circulations internes assurent un balayage complet des places. Les croisements entre flux automobiles et flux piétons sont bien identifiés et sécurisés.



5. Etat et accessibilité des Ouvrages

5.1 Porte Jeune



3. Etat et accessibilité des Ouvrages

3.2 Maréchaux



L'accessibilité du parking a été largement affectée par le nouveau plan de circulation.

Il se trouve être actuellement le plus proche parking du centre ville par l'ouest de la ville mais à l'écart des flux. Par ailleurs, sa visibilité par la rue du Couvent est moindre que le parking « Couvent ».

La remise en peinture récente en a amélioré l'aspect. Pourtant, les circulations restent dégradées particulièrement au -2.

Les cheminements piétons sont moins lisibles que ceux de Porte Jeune (dû à la conception de l'ouvrage)

Les accès piétons à la galerie commerciale nécessiteraient d'être améliorés.

Les circulations internes assurent un balayage de l'ensemble des places



5. Etat et accessibilité des Ouvrages

5.2 Maréchaux



5. Etat et accessibilité des Ouvrages

5.3 Parking centre



L'accès par l'avenue de Metz est bien jalonné et la travée d'entrée bien orientée vers les flux.

Pourtant, l'avenue de Metz ne constitue pas un des boulevards d'accès au centre ville mais permet le bouclage du ring par les flux venant du Sud.

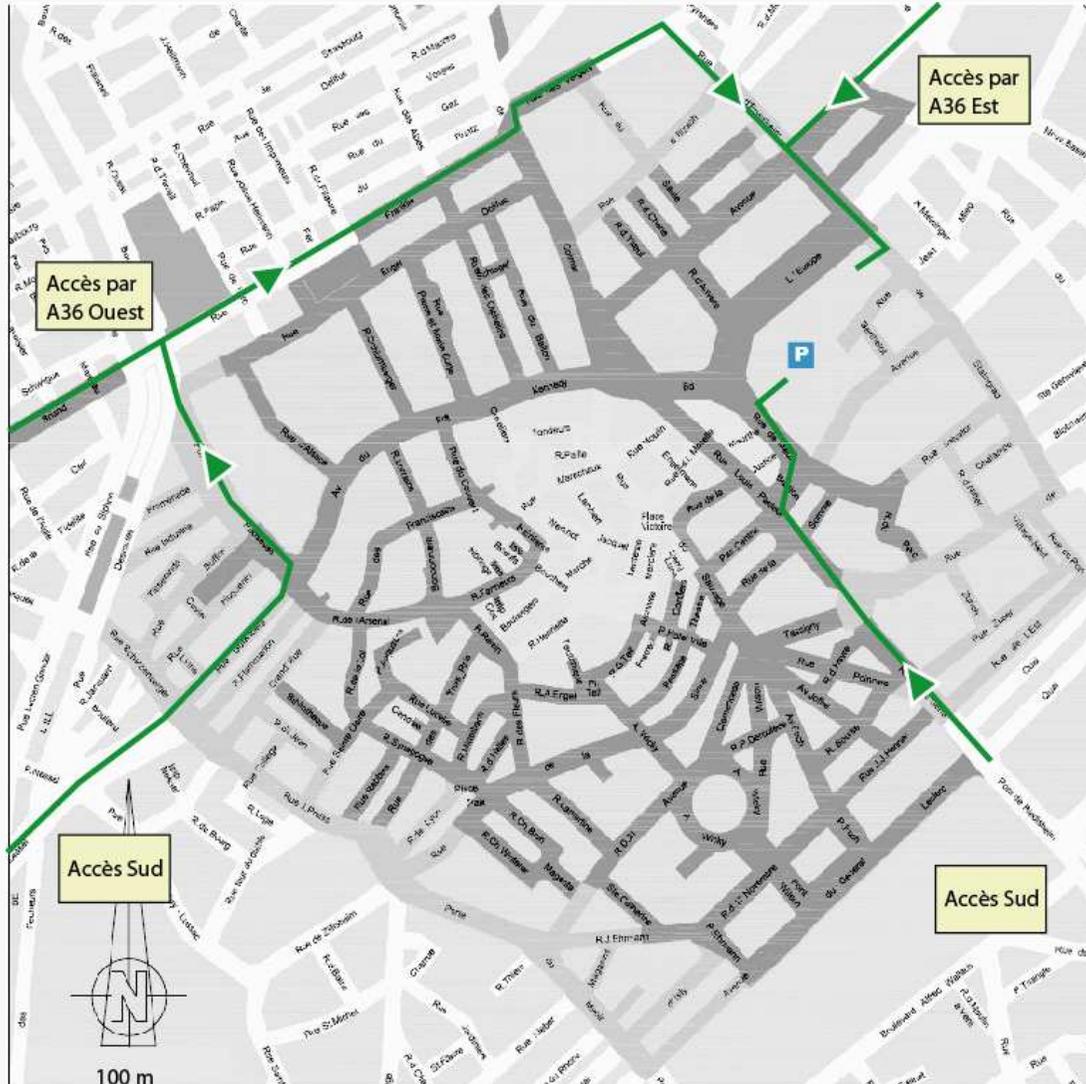
L'état général du parking est mauvais. Les circulations piétonnes croisent fréquemment les flux automobiles, notamment au niveau des caisses automatiques.

La sortie des piétons traverse l'entrée du centre commercial désaffecté et impacte fortement le sentiment de sécurité.

L'ergonomie des circulations est par ailleurs satisfaite

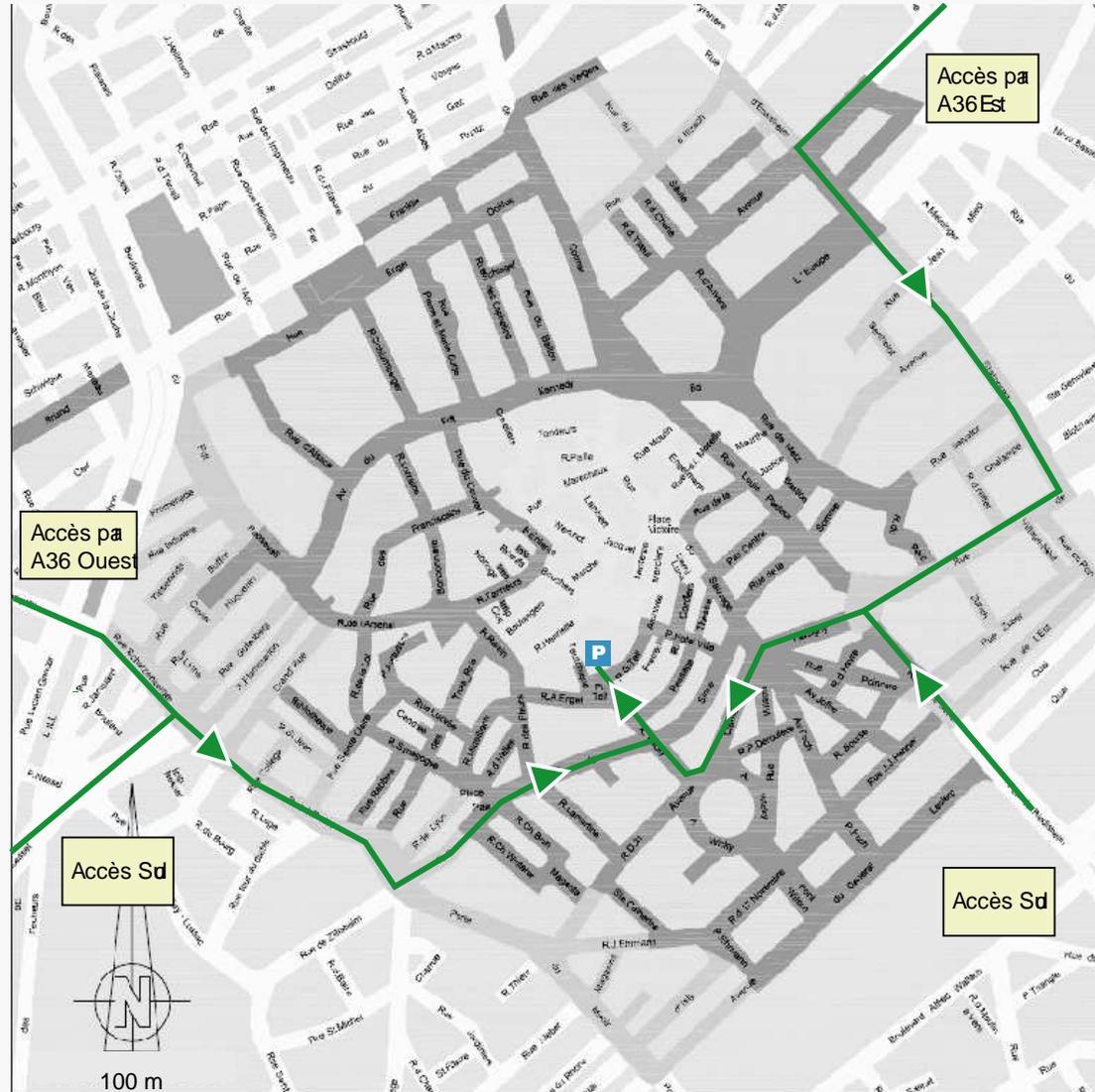
5. Etat et accessibilité des Ouvrages

5.3 Parking centre

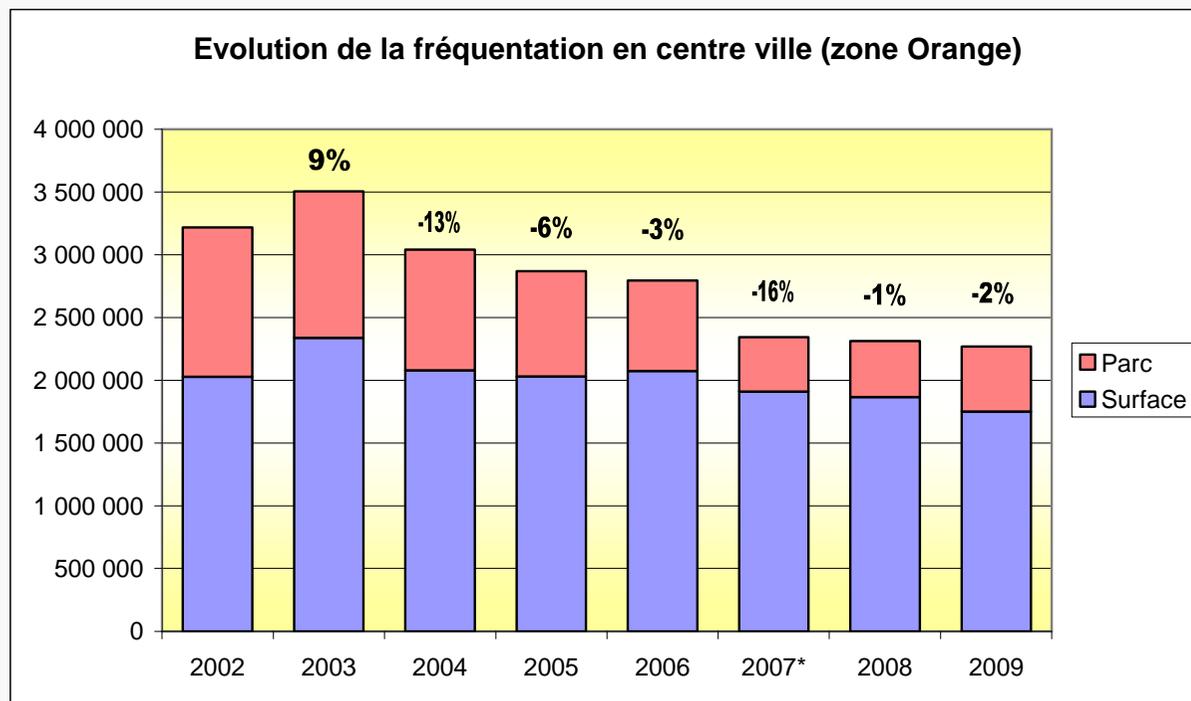


5. Etat et accessibilité des Ouvrages

5.4 Parking Réunion (parking privé)



6. Évolution de la fréquentation globale à périmètre constant



L'évolution de la fréquentation sur voie montre la même période de stagnation entre 2004 et 2006 que les ouvrages.

Depuis 2008, alors que les ouvrages regagnent progressivement des clients, la voirie enregistre des transactions en diminution constante.

- **La diminution apparente de fréquentation de la voirie est à mettre en relation avec l'augmentation du nombre d'abonnements résidents qui a plus que doublé entre 2006 et aujourd'hui, passant de 700 en 2006 à 1800 en 2010.**
- **Il y a, à l'heure actuelle, près d'un abonnement résident pour 2 places de stationnement. Ce ratio est commun dans les villes privilégiant le stationnement des résidents sur la voie publique. Sa tarification (70 € à l'année) est pour sa part bien en deçà des tarifs habituellement pratiqués.**

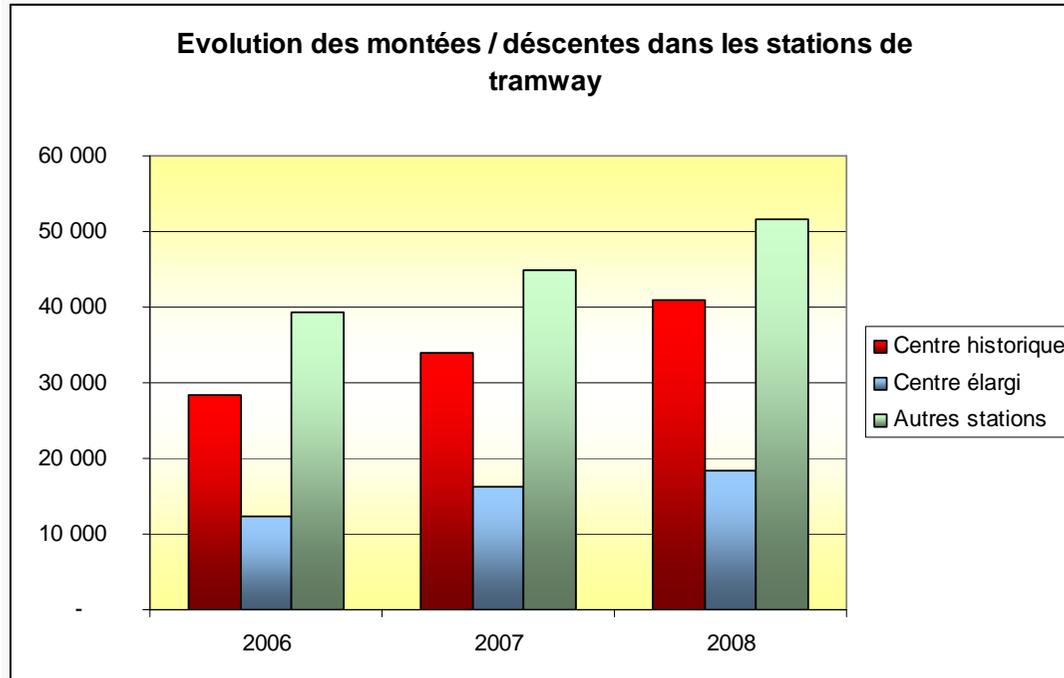
Evolution des modes de transports alternatifs

Ville de Mulhouse

septembre 2010



1. Le succès du tramway et des parcs relais



Source : SOLEA

L'évolution de la fréquentation du Tram cumulée sur le centre historique et le centre élargi (correspondant peu ou prou au périmètre du stationnement payant) atteint 46% entre 2006 et 2008.

Pendant la même période, la fréquentation des ouvrages et de la voirie a diminuée de 38%

La diminution de la fréquentation du stationnement est donc à mettre en relation avec la montée en charge du tramway. Le fait que celui-ci voit sa fréquentation augmenter plus vite que ne diminue la fréquentation du stationnement tend à montrer que le tramway ne profite pas seulement du transfert modal mais a créé des nouvelles habitudes de mobilité vers le centre ville.

- **Entre 2006 et 2008 la fréquentation du centre piétonnier de Mulhouse a augmenté de 5 % (source AURM)**
- **Si celui-ci n'atteint pas encore les niveaux enregistrés en 2002 cette augmentation récente tend à prouver que le report modal entre la voiture et les TC est en cours.**
- **Le succès des parcs relais est d'ailleurs une preuve du changement des habitudes de mobilité. Ceux-ci enregistrent des pics de fréquentation le samedi montrant qu'ils s'adressent à une clientèle de chalands (environ 50%) fréquentant le centre ville.**

Place du centre ville dans le contexte concurrentiel

Ville de Mulhouse

septembre 2010

5. Le centre ville dans le contexte concurrentiel

➤ **Une offre commerciale de périphérie largement développée**

Avec environ 82 % du CA de l'agglomération réalisé en périphérie du centre ville, l'offre commerciale de périphérie est plus développée à Mulhouse que pour d'autres agglomérations comparables.

Chacun de ces pôles commerciaux dispose d'une accessibilité automobile facilitée par leur implantation à proximité des grands axes. L'accessibilité par les TC y est par contre moins favorable qu'au centre ville avec une liaison uniquement par le réseau de bus.

➤ **Une évasion commerciale vers les agglomérations voisines**

En l'absence d'éléments chiffrés, il est difficile de mesurer l'évasion commerciale de la zone de chalandise Mulhousienne vers les autres pôles que sont Colmar, Belfort, Bâle et Freiburg voire Strasbourg. Néanmoins l'ensemble des acteurs interrogés s'accordent à dire qu'une partie de la clientèle mulhousienne fréquente régulièrement ces villes, jugées plus attractives, plutôt que le centre ville de Mulhouse.

La proximité de ces agglomérations par rapport à Mulhouse joue certainement un rôle et tend capter une partie de la population située dans la zone de chalandise éloignée de Mulhouse.

➤ **Une répartition socio-démographique peu favorable aux commerces du centre Ville**

La répartition par CSP sur la zone de chalandise de Mulhouse montre que c'est justement sur la zone de chalandise éloignée que se concentrent les CSP pouvant constituer une clientèle à fort pouvoir d'achat.

Conclusion et enjeux pour la mise en place du plan de stationnement

Ville de Mulhouse

6 septembre 2010

6. Conclusion et enjeux

➤ **Une offre de stationnement dans la norme des villes de même catégorie.**

Que ce soit par le volume d'offre règlementé offerte, sa tarification horaire ou sa répartition entre stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage, **l'offre Mulhousienne se situe dans les standards des villes de même catégorie.**

Dans son usage, les heures payes par places, les moyens de contrôle mis en œuvre par la ville et leur résultats sont également en adéquation avec les ratios habituellement rencontrés.

➤ **Une diminution de la fréquentation par les automobilistes en passe d'être compensée par le report modal ?**

- Comme toutes les agglomérations s'étant engagés dans des travaux lourds visant à développer l'usage des transports en communs (TCSP, Tram, BHNS...) **Mulhouse a connu une diminution globale de la fréquentation du centre ville durant la période de travaux.** Cette diminution de la fréquentation a par ailleurs été renforcée par un plan de circulation contraignant.
- Depuis la mise en service du tram, **la fréquentation globale du centre ville par les piétons augmente à nouveau** et se rapproche de celle connue avant les travaux. On observe par contre une évolution des comportements vers une mobilité apaisée où l'usage des modes doux et des transports en commun gagne du terrain face au mode de transport traditionnel que constituait la voiture individuelle. Cependant, il n'est pas sûr que le public concerné soit le même.
- La fréquentation des P+R le samedi montre que **ce report modal ne s'adresse pas uniquement aux actifs pendulaires** se rendant régulièrement au centre ville de Mulhouse mais aussi aux chalands preuve d'un changement de comportement de certains usagers.
- Face à ce changement de comportements, **l'offre en matière de stationnement peut sembler sous utilisée par rapport à sa capacité.** Elle a en effet peu évolué avec la mise en place du tramway et reste calibrée, en ce qui concerne les ouvrages, pour une mobilité orientée essentiellement automobile.

- **Des dispositions tarifaires spécifiques pouvant nuire à la rotation des véhicules**
 - La tarification exceptionnellement basse des abonnements résidents favorise l'occupation d'une partie de l'offre sur voirie par des usagers longue durée. Si en semaine, cette disposition affecte peu le nombre de places disponibles pour les chalands il n'en est pas de même les samedi où **le fort taux de présence des résidents réduit l'offre disponible** alors même que la demande en stationnement courte durée émanant des chalands est la plus forte.

En dehors des problèmes de rotation un questionnement demeure quand à la distorsion de la concurrence par rapport à l'offre en ouvrage qu'introduisent des tarifs bas sur voirie pour les résidents.
 - **La gratuité de la voirie le samedi matin contribue à figer la rotation des véhicules** sur une offre déjà réduite par un taux important de présence des résidents. Par ailleurs, le report des usagers vers les parkings publics qui restent payants est alors ressenti comme un échec. Il est donc vraisemblable qu'une partie des usagers du centre ville continue à tourner dans le centre ville jusqu'à trouver une place gratuite sur voirie plutôt que de se stationner dans les ouvrages.

6. Quels enjeux ?

1) Accessibilité automobile au centre ville

- Identifier les points d'échanges modaux automobile/piéton ou automobile TC souhaitables.
- Définir une stratégie vis à vis des flux non captés par ces points d'échanges (report vers Parkings Publics, voirie ?)
- Quels outils pour limiter les flux de transit au sein du centre ville ? (Tarification du stationnement, pénurie de places, plan de circulation ?)

2) Vocation des parkings publics/voirie

- Réflexion quant à la vocation de chaque ouvrage en termes d'usagers (résidents, pendulaires, horaires) et notamment les parkings Maréchaux et Centre qui se trouvent aujourd'hui à l'écart des flux.
- Adapter les dispositifs tarifaires sur voirie afin d'inciter les catégories d'usagers souhaitées à se reporter vers les parkings (par exemple incohérence actuelle entre la gratuité de la voirie le samedi matin et un report efficace vers les parcs publics, Incohérence du tarif résident sur voirie et des abonnements en ouvrage)

3) Communication

- Établir un plan de communication expliquant la démarche et présentant les différentes solutions d'accès au centre ville
- Associer les acteurs économiques afin de rechercher les opportunités en termes de promotions (contribution des commerçants au stationnement courte durée, incitation au développement des PDE...)
- Mesurer les effets des dispositions prises par la mise en place d'outils de suivi récurrents