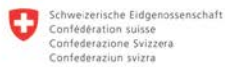


Cahier n°16-1



Etat des lieux des politiques de stationnement dans les centres régionaux

Septembre 2012





.....

Cahier n°16-1

.....

Etat des lieux des politiques de stationnement

Auteurs :

ALGOE

Jean-Baptiste Ferey, chef de projet mobilité au Grand Genève

Avec l'appui de :

L'Équipe du Grand Genève, le Comité de Projet et les partenaires

Crédit photographique pour la page de couverture

Direction générale des transports (DGT)





Table des matières

1. Introduction	6
1.1. Le contexte.....	6
1.2. La commande.....	6
1.3. Le périmètre.....	6
2. Notions générales autour du stationnement	7
2.1. Les acteurs du stationnement et leurs compétences	7
2.2. Les documents transcrivant les politiques de stationnement	8
3. Centres régionaux étudiés.....	11
3.1. Annemasse Agglo.....	12
3.2. Bellegarde-sur-Valserine.....	14
3.3. Saint-Julien-en-Genevois.....	16
3.4. Ferney-Voltaire.....	18
3.5. Thonon-les-Bains.....	20
4. Analyse	22
4.1. Le constat et les objectifs.....	22
4.2. Les réponses actuelles.....	23
4.3. Les pistes de réflexion.....	24



1. Introduction

1.1. Le contexte

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise entre dans sa deuxième phase de planification. La première phase a permis d'identifier, en accord avec la Confédération et les partenaires régionaux, les projets réalisables à moyen terme à l'horizon 2015. Pour la partie transports, il s'agit essentiellement de projets d'aménagement d'infrastructures concernant les réseaux de routes, de transports publics et de mobilité douce.

Parmi les composants du système des transports, la politique du stationnement est un élément fondamental du concept de mobilité dans une agglomération. Elle a un impact direct sur le comportement du choix modal du déplacement, sur la génération de trafic et sur les aménagements urbains.

L'objectif est de mettre en place dans les secteurs de l'agglomération le nécessitant une politique de stationnement cohérente avec celles déjà existantes. En conséquence, la deuxième phase du plan d'agglomération doit tout naturellement contenir un volet traitant de la politique du stationnement au niveau de l'agglomération.

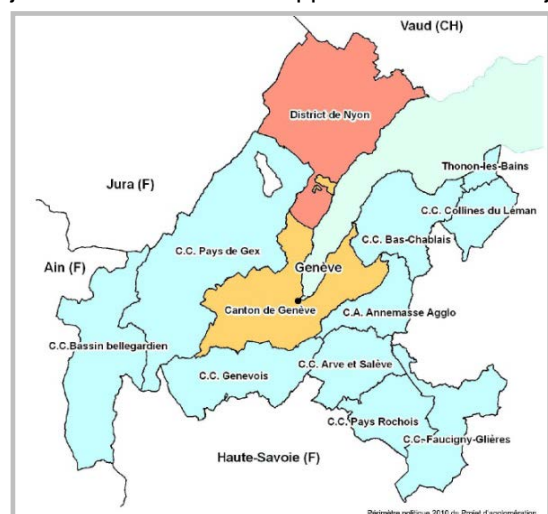
1.2. La commande

Les objectifs de l'étude visent à faire un état des lieux présentant les principes directeurs pour le stationnement actuellement mis en œuvre et d'identifier les objectifs futurs dans les centres régionaux de l'agglomération. Les résultats de l'étude pourraient conduire à la définition d'objectifs communs pour les partenaires de l'agglomération dans la définition de leur politique de stationnement et les moyens de mise en œuvre qui seront intégrés au concept de mobilité du schéma d'agglomération 2.

Il faut noter que le canton de Genève a d'ores et déjà effectué des études approfondies sur le sujet et défini les orientations pour sa politique de stationnement, elles sont formalisées au sein d'un Plan directeur du stationnement.

1.3. Le périmètre

Le périmètre de l'étude est celui du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise sur sa partie française. L'étude se concentrera sur les centres régionaux (Annemasse, Saint-Julien, Thonon, Ferney-Voltaire, Bellegarde).





1.4. Les personnes qui ont contribué :

- **Pour Annemasse Agglo :**

Jean-François DONQUE, Chargé de mission déplacement - chef de projet PDU au sein du Service déplacements d'Annemasse Agglo

- **Pour Bellegarde-sur-Valserine :**

Mickael DE SA CORREIRA, Directeur de cabinet du Maire

Véronique HERBERT, Chargée de mission aménagement et développement du territoire, CCPB

- **Pour Saint-Julien-en-Genevois :**

Rémy LACROIX, Chargé de mission transports pour la CCG

Thierry ADAM, Directeur des Services Techniques de la commune

Romain DEUX, Chargé de mission urbanisme et aménagement pour la commune

- **Pour Ferney-Voltaire :**

Patrick DUTHION, Directeur des Services Techniques de la commune

Evelyne PICHERY, Chargée de missions Transports pour la Communauté de communes du Pays de Gex

- **Pour Thonon :**

Michel PARIS, Directeur Général à la mairie de Thonon

2. Notions générales autour du stationnement

2.1. Les acteurs du stationnement et leurs compétences

2.1.1. *Le Maire :*

Le Maire est investi de pouvoirs de police de circulation sur les routes nationales et départementales et sur les voies de communication à l'intérieur de son agglomération sous réserve des pouvoirs du préfet sur les routes à grande circulation.

C'est le Maire qui, dans le cadre de son pouvoir de police, détermine le mode de fonctionnement du stationnement (gratuit, payant, zone bleue, etc.).

C'est également le Maire qui met en place la signalisation et les équipements (horodateurs par exemple), élabore la politique tarifaire et encaisse les recettes.

Le Maire dans le cadre de son pouvoir de police, peut affecter des agents qui ont la possibilité de verbaliser les défauts de stationnement.

Le contrôle peut être effectué par la police municipale qui a le droit de verbaliser les véhicules en stationnement illicite même en dehors des places payantes (type double file) ou bien des Agents



de Surveillance de la Voie Publique qui ne peut contrôler que les places payantes. A noter que pour un agent dans la rue à plein temps, il faut 3 CDI à temps plein.
Les pouvoirs de police du Maire ne peuvent être délégués à l'inverse du contrôle.

2.1.2. L'Etat :

Il détermine à ce jour le montant des procès-verbaux. Une réflexion est actuellement en cours au sein de l'Etat pour décentraliser le contrôle du stationnement, c'est-à-dire permettre aux collectivités locales de déterminer elles-mêmes le montant de l'amende, de recouvrer les sommes dues et d'encaisser les recettes du contrôle.

En cas de stationnement illicite sur une voirie communale, le montant du PV est encaissé par l'Etat, tandis que les recettes liées au stationnement payant sont encaissées par la ville ou le délégataire. Les communes ont donc un enjeu financier fort à faire en sorte que les usagers stationnent de manière licite (recettes ville) plutôt qu'illicite (recette Etat).

2.1.3. Les communes et intercommunalités :

Elles sont concernées par les aménagements à réaliser lorsqu'elles sont propriétaires et pas uniquement gestionnaires des voies :

En surface, par l'aménagement des zones de stationnement de surface,

En ouvrage, par la réalisation d'infrastructures qui peuvent ensuite être déléguées à un gestionnaire.

2.1.4. Le cas des Parc Relais :

Ils peuvent relever de multiples acteurs : communes, groupements de communes, Réseau Ferré de France, SNCF, entreprises privées exploitantes de parkings...qui en sont propriétaires, gestionnaires, co-financeurs. Il est donc généralement difficile d'assurer une stratégie globale de développement des parc-relais.

2.2. Les documents transcrivant les politiques de stationnement

2.2.1. SCOT

Ce document a été créé en 2000 par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain et complété par la loi Urbanisme et Habitat. Il est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il oriente l'évolution d'un territoire à horizon 15-20 ans dans le cadre d'un projet d'aménagement et dans la perspective du développement durable. Le Schéma est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles : habitat, déplacements,



développement commercial, environnement, organisation de l'espace, développement économique... Il garantit la cohérence entre ces différentes politiques et assure la compatibilité avec les documents sectoriels intercommunaux (Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacement Urbain) et les documents d'urbanisme communaux (Plan Local d'Urbanisme ou Carte Communale).

2.2.2. PDU

Le PDU détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Elaboré par l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), le P.D.U. doit être compatible avec les orientations du SCOT. Issu de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982, il prend un caractère obligatoire avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.), votée en décembre 2000, renforce encore le rôle des P.D.U.

L'article 28-1 de la LOTI dispose que :

« Les plans de déplacements urbains portent sur : (...) L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents. »

Les normes de stationnement des PLU / POS sont basées sur des planchers. Ainsi, si le PLU indique une norme de 40% d'équivalent de la SHON à construire en parking, le promoteur devra réaliser au minimum 40% (100m² de bureaux = 40m² de parking). Cette disposition ne va donc pas dans le sens d'une réduction de la part modale automobile.

Deux solutions existent :

- Descendre la norme à 20% (historiquement la norme urbaine était de 60%, elle se situe désormais plutôt à 40%) pour laisser la possibilité aux promoteurs de moins réaliser de parking. Ces derniers peuvent alors ajuster la réalisation des parkings en fonction des impératifs de commercialisation.
- Prévoir dès le PDU le principe de normes plafond, qui s'imposent ensuite au PLU. De fait, le volume de parking est capé par le haut et non par le bas.

2.2.3. PLU

Ce document est de responsabilité communale. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain en a fait le remplaçant du Plan d'Occupation des Sols (POS), tout en imposant la compatibilité de ce PLU



avec le SCOT. Ainsi le SCOT définit les orientations de l'aménagement, tandis que le PLU en définit les modalités, en précisant notamment le règlement de construction (hauteurs, distances, densité, etc). Dans le domaine du stationnement le PLU précise les obligations en particulier pour les constructions neuves. Cela se traduit par l'obligation de créer un certain nombre de places stationnement couvertes ou non en fonction de la zone de construction, du type de bâtiment (logements, commerces, industries, ...).

2.2.4. Arrêté municipal

L'arrêté municipal est le moyen permettant l'exercice du pouvoir de police du Maire.

L'article L. 2213-2 du Code Général des Collectivités Locales dispose que : « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation (...), réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ». De plus l'article L. 2213-6 précise que : « Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique »

L'article 28-1-1 de la LOTI précise que :

« Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4° de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains. »

En matière de stationnement les dispositions du PDU peuvent être très précises, le PDU pouvant par exemple définir des périmètres dans lesquels le nombre de places de stationnement devra être réduit ou limité. Quand un PDU contient de telles dispositions, la marge de manœuvre du maire dans l'exercice de son pouvoir de police en la matière diminue. Néanmoins cette marge existe toujours. Ainsi, si le PDU impose une réduction des places de parkings proposées sur le domaine public, par exemple sur un périmètre défini autour d'un axe de TC, le maire disposera tout de même du pouvoir de chiffrer précisément cette réduction : cette mesure du maire sera incompatible avec le PDU uniquement si la réduction envisagée est manifestement insuffisante au regard des objectifs poursuivis par le PDU en matière de lutte contre la pollution et/ou le trafic automobile notamment.



3. Centres régionaux étudiés

3.1 Annemasse Agglo

3.2 Bellegarde-sur-Valserine

3.3 Saint-Julien-en-Genevois

3.4 Ferney-Voltaire

3.5 Thonon-les-Bains



3.1. Annemasse Agglo

Ambilly :

Annemasse :



3.1.1. Caractéristiques de la commune/agglo

- 30000 habitants pour Annemasse, 78000 pour l'agglo (données 2009)
- 25500 emplois sur le territoire (données 2006)
- PDU en cours de finalisation, SCOT, PLU
- Etudes : Citec pour PDU, piétonisation, recensement nombre de place en 2005, stationnement autour de la gare, mouvements des marchandises (lancée en Mai 2010), stationnement livraisons (lancée en novembre 2010), lancement fin 2011 d'une étude pour calibrer la future norme de l'article 12 du PLU.

3.1.2. Politiques stationnement individuel :

- **Objectif général** : Favoriser le stationnement des visiteurs et des résidents, diriger les pendulaires vers les P+R. Cela passe en particulier par l'augmentation de la rotation à proximité des commerces et limiter le stationnement longue-durée en centre ville.
- **PLU** : sur Annemasse il préconise entre 1,5 et 2 places par logement en moyenne
- **Fonctionnement** :
 - Annemasse : géré dans le cadre d'une DSP pour l'ensemble du stationnement, tarifs relativement élevés
 - Gaillard : disques
 - Ambilly : un parking en zone bleue (disque), le reste gratuit
 - Ville-la-Grand : des zones bleues dans l'hyper-centre et sur les « zones de tension »
 - Autres communes : pas de politique de stationnement
 - Pas de carte résident
- **Contrôle** :
 - Annemasse : effectué dans le cadre de la DSP
 - Gaillard : nombreuses rotations de la police
 - Ambilly et Ville-la-Grand : effectué par la police



3.1.3. Politique livraison :

- Des places livraisons existent mais sont peu utilisées (une vingtaine d'emplacements pas forcément bien situés ou occupés par du stationnement illicite). Le nombre de places jugé optimal est de 70.

3.1.4. Parking P+R :

- Pas de P+R actuellement, si ce n'est un parking sauvage au terminus du tram.

3.1.5. Projets :

- Etude du stationnement autour de la gare pour la réalisation d'un parking longue-durée.
- Les TCSP vont supprimer environ 200 places.
- Travail à effectuer sur la politique de stationnement à Ambilly et Ville-la-Grand pour tenir compte de répercussions de l'arrivée du Tram avec définition de tarifs combinés.
- Extension de la zone de stationnement payant pour favoriser l'utilisation des TCSP.
- Livraison : mise en place de zones piétonnes et harmonisation de réglementations entre les différentes communes.
- 2 P+R en lien avec le BHNS et le tram pour l'un d'eux + 1 P+R à Machilly pour les pendulaires à l'horizon 2016-2017. (parkings de 80 à 100 pl. avec possibilité d'extension)
- 1 parking au Pas de l'échelle à l'horizon 2020

3.1.6. Les difficultés :

- Problème de stationnement pour les résidents du centre ville d'Annemasse.
- Problème de stationnement sauvage sur Gaillard et Ambilly. Les amendes de 11€ sont peu dissuasives au regard du coût du parking côté suisse.

3.1.7. Les points à retenir :

- Attentes au niveau du projet d'agglo :
 - Travail sur la mise en œuvre opérationnelle des objectifs de réalisation de P+R.
 - Travail sur une harmonisation tarif, billettique
 - Recherche des solutions juridiques pour permettre l'harmonisation transfrontalière, une gestion coordonnée avec la fondation des parkings sur les tarifs, la application de politiques spécifiques en fonction des usagers.
 - Travail sur les capacités de stationnement par corridor.
 - Travail sur le niveau de services dans les P+R (vidéosurveillance, tarif combiné avec TC, récupération de colis, nettoyage, ...) avec la création d'un « label »
 - Volonté de définir et d'harmoniser la politique livraison sur les différentes communes de l'agglo dans le cadre du PDU.



3.2. Bellegarde-sur-Valsérine



3.2.1. Caractéristiques de la commune :

- 12000 habitants
- 6000 emplois sur le bassin de Bellegarde
- 1600 places en centre ville
- Pas de PDU, SCOT en cours

3.2.2. Politiques stationnement individuel :

- **Objectif général** : Libérer le centre ville des véhicules des frontaliers.
- **PLU** : il préconise 1 place par logement dans l'hyper-centre, sinon c'est minimum 2 places par logement
- **Fonctionnement** :
 - Zone bleue autour de la gare avec disque par tranche de 4h (les « résidents zone bleue » disposent d'un macaron pour stationner sans disque)
 - Rues centrales payant avec parcmètres (1€ pour 2h), environ 190 places
 - Tout le reste de la ville gratuit
 - Des places minutes partagées avec les livraisons
 - Contrôle : effectué par la police municipale (4 agents)



3.2.3. Politique livraison :

- Des places livraisons partagées avec les places- minutes
- Les livraisons sont interdites entre 11h30 et 12h30 et jeudi matin (marché) de 7h30 à 12h30.

3.2.4. Parking P+R :

- 2 parkings sous concession Effia à proximité immédiate de la gare avec 220 places: 110 abonnements mensuels à 70€ sont subventionnés à hauteur de 40€, ce qui revient à un coût de 1€/jr pour les abonnés subventionnés.

3.2.5. Projets :

- Création d'un parc de stationnement supplémentaire près de la gare avec le même système d'abonnement. Le but est d'absorber la centaine de véhicules de frontalier qui ne peuvent pas aujourd'hui accéder aux 2 parcs existants.

3.2.6. Les difficultés :

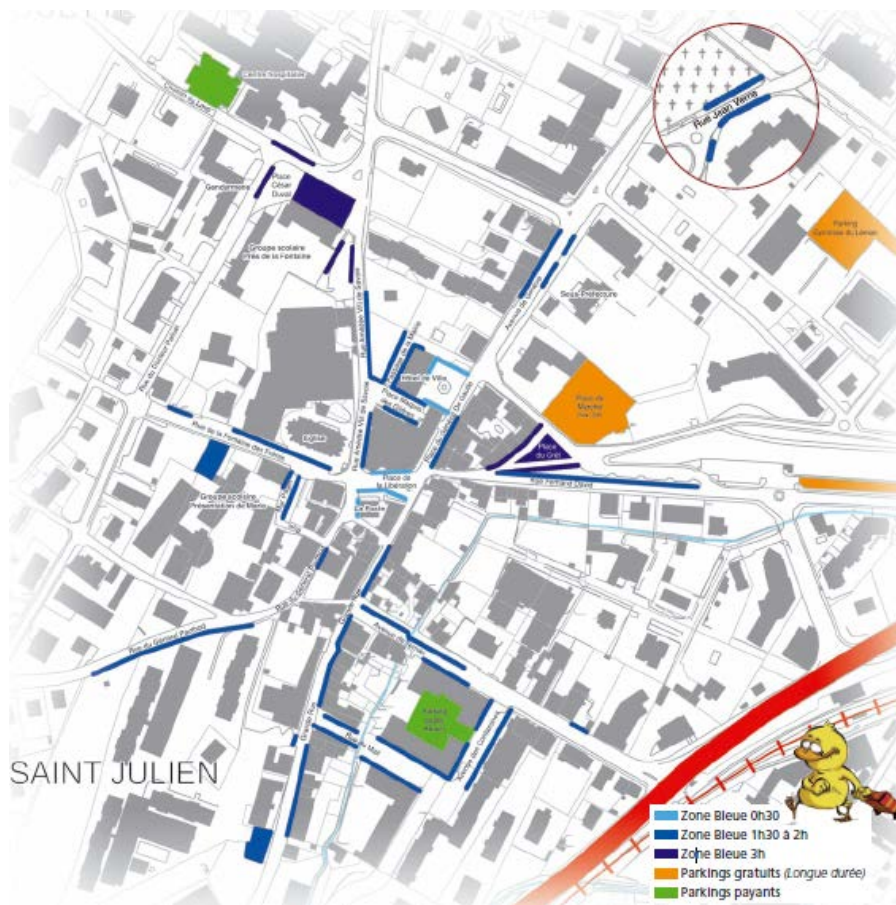
- Une amélioration de la signalisation semble possible (en partie engagée en 2011 avec la mise en place de panneau à affichage dynamique indiquant le nombre de places libres sur chacun des grands parkings), les offres de TP de rabattement sur la gare sont à développer et les tarifs des parkings Effia sans subventionnement sont dissuasifs.

3.2.7. Les points à retenir :

- Le fonctionnement du stationnement depuis les changements opérés avec la création de la nouvelle gare (Juin 2010) semble avoir amélioré la rotation sur les places du centre ville pour autant l'offre de TP de rabattement est à développer pour résoudre les problèmes de capacité du stationnement pour les frontaliers.



3.3. Saint-Julien-en-Genevois



3.3.1. Caractéristiques de la commune :

- 11 360 habitants
- 4 600 emplois
- 1164 places en centre ville
- Les centres commerciaux ou de loisirs disposent de capacité de stationnement en propre.
- Pas de PDU, mais la CCG dispose d'un plan global des déplacements depuis décembre 2011

3.3.2. Politiques stationnement individuel :



- **POS** : il préconise au minimum 1 place par logement +1 place par tranche de 65m²
- **Fonctionnement** :
 - 4 zones bleues (30min / 1h30 / 2h / 3h00) avec disque de 9h à 12h et de 14h à 19h pour environ 450 places
 - Parcs de stationnement (528 places) :
 - 5 parcs de stationnement gratuits longue durée (max. 24h pour l'un) pour 318 places au total (Marché, Léman, Automates, Arande, Chabloux)
 - 2 parcs de stationnement payant pour 210 places au total (Atrium et Palluel)
- **Contrôle** : effectué par la police municipale

3.3.3. Politique livraison :

- Des places réservées exclusivement aux livraisons, pas d'horaires contraignants

3.3.4. Parking P+R :

- Parking Perly (sortie de Saint-Julien direction Genève): Gratuit et toujours plein du lundi au vendredi (268 places)

3.3.5. Projets :

- Projet de tramway porte sud de Genève : Plan les Ouates/St Julien Gare, levier pour refonder la politique de mobilité sur la commune
- Mise à l'étude d'un plan de mobilité communal
- Projet urbain sur le secteur place du marché / place du Crêt prévoyant un projet immobilier place du Marché, une requalification des espaces publics et une offre de stationnement recalibrée en ouvrage
- Une évolution de la capacité du P+R Perly à la baisse en lien avec le projet de tramway.
- Création d'un parc de stationnement de 170 places à proximité de la gare pour les usagers du RER et du Tram (à terme le projet de pôle d'échanges multimodal pourrait intégrer un P+R de 400 places)
- Projet de convention avec le Macumba pour permettre l'utilisation du parking en journée
- Adaptation de la zone bleue aux besoins en cours
- Création d'un parking d'une capacité de l'ordre de 50 places au lieu dit Pré de la Fontaine (Chabloux)

3.3.6. Les difficultés :

- Un manque de place en centre ville est évoqué avec cependant une capacité de stationnement en ouvrage (Atrium, Palluel) sous utilisée même le vendredi, jour où la capacité en surface est diminuée par l'installation du marché



- Des problèmes de stationnement minute et très courte durée, et donc de circulation rue de la Platière et rue de la Fontaine des Frères et devant le lycée de la Présentation de Marie aux heures d'entrée et de sortie de cours

3.3.7. Les points à retenir :

- Difficultés pour le stationnement gratuit longue durée liées aux actifs venant travailler sur Saint Julien en véhicule particulier
- Capacité globale suffisante, mais la distribution ne semble pas répondre aux besoins et la communication sur l'offre existante est à renforcer
- Attentes au niveau du projet d'agglomération :
 - Volonté de travailler avec les autres communes sur les P+R en lien direct avec les TC.

3.4. Ferney-Voltaire



3.4.1. Caractéristiques de la commune :

- 8500 habitants (55% des actifs travaillent sur Genève, 45% sur France)
- 3200 emplois
- Taux de motorisation 75% (faible comparé à la moyenne du département de 93%)
- Un SCOT de 2007, pas de PDU
- Une étude lancée en 2002 pour aboutir à un Plan de Mobilité Durable



3.4.2. Politiques stationnement individuel :

- **Objectif général** : Favoriser l'utilisation des transports communs et limiter le nombre de véhicules.
- **PLU** : révisé en 2010 il préconise en moyenne 1,6 place par logement, contre environ 2,5 auparavant. Des emplacements sont à réserver aux deux roues (3m²/lgt).
- **Fonctionnement** : De nombreux parkings (tous gratuits) partagés entre zones « blanches » et zones « bleues ». 2-3 places en arrêt minutes.
- **Contrôle** : effectué par la police municipale (2 agents affectés au contrôle)
-

3.4.3. Politique livraison :

- Des places sont réservées aux livraisons (rarement utilisées)

3.4.4. Parking P+R :

- Pas de P+R sur Ferney.

3.4.5. Projets :

- Souhait d'étudier dans le cadre du projet d'agglomération et de l'arrivée du tramway la faisabilité du P+R en amont de Ferney.

3.4.6. Les difficultés :

- Les places du centre ville sont occupées par les travailleurs transfrontaliers ou les personnes allant à l'aéroport, qui utilisent les lignes de bus à partir de Ferney pour se rendre à Genève.
- Le nombre de voitures ventouses aurait doublé en 3 ans, occupant l'espace public et privé de manière plus ou moins anarchique et empêchant la rotation sur les places devant les commerces.

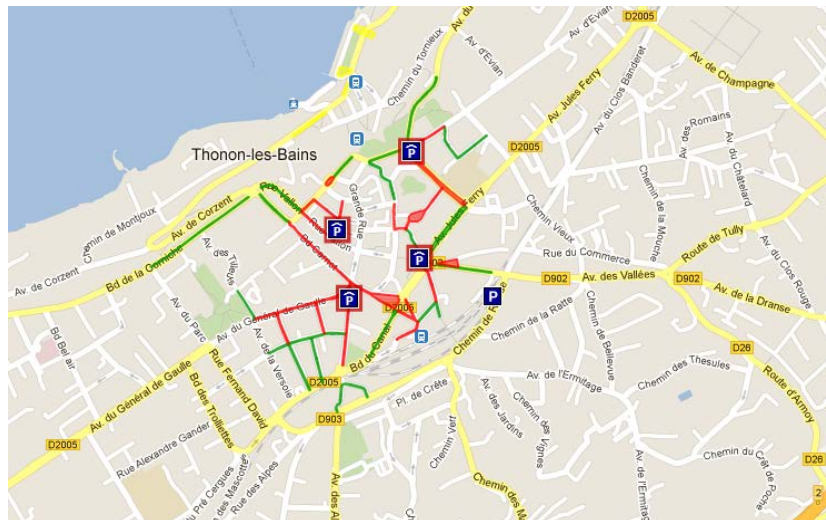
3.4.7. Les points à retenir :

- Le nombre de place de stationnement est globalement suffisant pour une commune comme Ferney. Cependant le développement de la desserte par les transports en commun sur Ferney pousse les habitants des communes voisines à venir se garer sur Ferney, posant de fait des problèmes de stationnement.
- Attentes au niveau du projet d'agglomération :
 - Volonté d'une prise en considération au sein du PA des conséquences des TC sur les problématiques de stationnement (cf les problèmes de stationnement à la Gravière à Meyrin)



- Volonté de partage d'expérience à travers des groupes de travail sur les problématiques de stationnement avec des communes qui rencontrent le même type de difficultés.
- Volonté d'une réflexion globale sur les tarifications (parking, transport) afin d'éviter les effets frontières dus à des tarifications très différentes.
- Volonté d'une réflexion globale sur les P+R (positionnement, billettique, services associés, ...) et également sur les solutions juridiques et fiscales qui permettraient par exemple une contribution des entreprises suisses aux investissements faits en France sur des parkings à destination de leurs salariés.

3.5. Thonon



3.5.1. Caractéristiques de la commune :

- 32824 habitants (en 2008 fiche INSEE)
- 14981 emplois (en 2008 fiche INSEE)
- Un SCOT de 2010, pas de PDU
- Un Plan Global de Déplacement de 2009 sur l'agglomération de Thonon-Evian (avec la participation du SIAC)
- Environ 2200 places de stationnement (dont 1000 places en ouvrage)

3.5.2. Politiques stationnement individuel :

- **Objectif général** : A travers le PGD, l'objectif principalement visé est le développement des offres de rabattement (un service de transport à la demande existe pour les personnes âgées et les PMR « Allobus»). Pour la commune même de Thonon l'objectif est de préserver un hyper-centre piéton.
- **PLU** : il préconise une place de stationnement par tranche commencée de 50m² SHON.



- **Fonctionnement** : La gestion des 4 parcs de stationnement s'effectue à travers une DSP, tandis que le stationnement de surface payant dans le centre ville est géré en régie. Début 2012 une zone bleue a été instaurée proche de la gare. Pour favoriser la rotation des véhicules et inciter les personnes stationnant pour une courte durée à utiliser les parkings en ouvrage la première demi-heure y est gratuite.
- **Contrôle** : effectué par la police municipale (7 agents affectés au contrôle)

3.5.3. Politique livraison :

- Des places sont réservées aux livraisons et dans l'hyper-centre les livraisons sont autorisées le matin avant 10h.

3.5.4. Parking P+R :

- Un parking P+R à proximité de la gare, il fonctionne depuis début 2012 sur le principe de la zone bleue.

3.5.5. Projets :

- Un deuxième parking P+R pourrait-être envisagé à long terme.

3.5.6. Les difficultés :

Pas de difficultés majeures à noter, mais :

- Des adaptations importantes seront sûrement à mettre en place liées à l'arrivée du CEVA.
- Le nombre d'abonnements mensuels sera peut-être à réajuster au vu de la rotation un peu faible dans les zones où des abonnements peuvent être pris.

3.5.7. Les points à retenir :

- Le nombre de place de stationnement est globalement suffisant avec une offre de places en ouvrage relativement conséquente pour une commune comme Thonon. Des réflexions sont en cours pour développer l'offre de rabattement et des adaptations indispensables devront être lancées en lien avec l'arrivée du CEVA.
- Attentes au niveau du projet d'agglo :
 - Souhait d'une réflexion globale sur les services qui pourraient être associés aux P+R avec si possible une harmonisation de l'offre de ces services sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.



4. Analyse

4.1. Le constat et les objectifs

Un centre régional est par définition le lieu privilégié d'accueil de nombreuses et diverses activités pour un bassin de population plus large que la commune elle-même. Du point de vue du stationnement, cela signifie des besoins différents pour chacun des types d'activités : travail, loisirs, logements, commerces, ... Le besoin, en fonction de l'activité, peut-être de quelques minutes à plusieurs heures (voir plusieurs jours) et concentré ou non sur une plage horaire restreinte. Il peut également se caractériser par la nécessité de places de plus grande dimension pour les livraisons ou les usagers handicapés par exemple.

Dans ce contexte, auquel il faut ajouter la problématique de l'espace souvent contraint pour offrir du stationnement, la mise en place d'une politique de stationnement peut s'avérer complexe.

Les différents centres régionaux de l'agglomération franco-valdo-genevoise ont des problématiques de stationnement relativement proches. En effet, ils sont à la fois des zones d'attraction avec des commerces, des services, ... mais également des zones d'accès privilégiés à Genève via le ferroviaire ou les transports publics urbains.

Si l'effet frontière pour le déplacement des personnes est très faible en termes de droit, le coût du stationnement et le temps de déplacement pour accéder au centre de Genève sont des éléments qui recréer cet effet. Ainsi l'agglomération d'Annemasse par exemple, est confrontée aux problèmes des pendulaires qui préfèrent stationner juste avant la frontière pour payer moins cher leur stationnement et profiter du tram pour aller au centre de Genève de façon plus rapide qu'en voiture aux heures de pointe.

Cette problématique se retrouve également dans un centre régional comme Bellegarde qui n'est pourtant pas à proximité immédiate de la frontière. Compte tenu de la distance et du temps nécessaire pour rejoindre Genève les pendulaires utilise le train, ainsi leurs véhicules occupent les places de stationnement en ville près de la gare.

Ainsi, les centres régionaux poursuivent deux objectifs principaux :

- Améliorer l'attractivité du centre ville avec ses commerces et ses services.
- Offrir des solutions adaptées pour les pendulaires.



4.2. Les réponses actuelles

Compte tenu des contraintes liées aux besoins en stationnement pour chaque activité et des objectifs poursuivis, les maires disposent de différents leviers d'action permettant d'orienter ou de contraindre les usages.

Les principaux leviers, que l'on retrouve plus haut dans les fiches descriptives des centres régionaux, et peuvent être formalisés dans le PLU, le PDU ou le SCOT, sont :

- La spécification des places (livraison, minutes, résidents,...)
- La limitation de la durée
- La tarification
- Le contrôle / la verbalisation
- La création ou suppression de places (publiques ou privées)
- Le développement d'offre de rabattement avec des transports en communs

Aujourd'hui chaque centre régional organise sa politique de stationnement de manière indépendante ce qui favorise des solutions non cohérentes et donc potentiellement moins efficaces et avec des effets indésirables (exemple : effet frontière) pour les collectivités et les usagers de l'agglomération franco-valdo-genevoise. En effet, de nombreux systèmes cohabitent : places gratuites à durée illimitée, places gratuites à durée limitée (différente selon les secteurs), des places gratuite avec macaron, des places payantes avec des tarifs variés selon le secteur et/ou l'utilisateur,...

Malgré la diversité des solutions mise en place, elles s'inscrivent dans des démarches similaires pour répondre aux objectifs vus plus haut. La première est d'éliminer les voitures ventouses et d'augmenter les taux de rotation sur les places des centres villes afin d'améliorer l'attractivité des commerces et services. La seconde est le développement de transports en commun efficaces complétés par l'aménagement de parking relais afin de décongestionner les centres urbains par un report modal, en particulier pour les déplacements pendulaires.



4.3. Les pistes de réflexion

Si chacune des communes rencontrées dans le cadre de cet état des lieux se dit globalement satisfaite de sa politique de stationnement, il est néanmoins mis en avant une volonté de travailler **en coordination** avec les autres communes sur des thématiques globales.

C'est ainsi qu'il est attendu à travers le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, une réflexion sur la mise en place des parkings P+R en particulier, et de la politique de stationnement en général à l'échelle de l'agglomération. La réflexion devra certainement s'organiser d'une part au niveau des intercommunalités et d'autre part au niveau transfrontalier.

Dans le cadre d'une politique de mobilité « globale », différentes pistes pourraient être explorées :

- Harmonisation de la billettique avec des systèmes offrant les mêmes possibilités de moyens de paiement pour faciliter l'usage des parkings.
- Cohérence des tarifs pour éviter les effets frontières entre pays mais également entre communes. Il ne s'agit pas d'appliquer partout le même tarif, mais bien de graduer les tarifs de manière cohérente et articulée avec les autres territoires.
- Etude sur les services qui pourraient être associés au P+R.
- Etude des possibilités juridiques transfrontalières qui permettraient de coordonner, d'organiser la politique de stationnement sur toute l'agglomération entre les différentes autorités compétentes.
- Elaboration d'une politique coordonnée pour les livraisons, en lien avec les objectifs fixés pour le transport de marchandises.

Les communes sont attachées à leurs prérogatives en matière de politique de stationnement pour traiter les problématiques locales (commerces, écoles, services, centre villes). **Les attentes vis-à-vis du projet d'agglomération se traduisent donc principalement par un souhait de coordination sur des sujets relevant de l'échelle supra-communale tout en s'appuyant sur le travail mené dans un premier temps à l'échelle intercommunale.**

Le management à l'échelle de l'agglomération des travaux des intercommunalités visant à définir une politique mobilité et à sa mise en œuvre en matière de stationnement (politique tarifaire, P+R et services associés, règlement sur le stationnement privé ...), pourra faire l'objet de l'un des futurs travaux menés au sein du Projet d'Agglomération.

