

ÉTUDE CIRCULATION ET STATIONNEMENT

SACLAY

DIAGNOSTIC

INTRODUCTION

OBJECTIFS ET CONTEXTE URBAIN

SACLAY

- Une situation géographique stratégique : à environ 15 km de Paris, la commune accueille des technopôles d'importance (CEA Paris-Saclay, DGA) et est située à proximité directe de pôles universitaires de rayonnement national et international (HEC, Polytechnique, École Normale Supérieure, etc.).

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE PARIS SACLAY

- La commune de Saclay est membre de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay, rassemblant 27 communes et totalisant 310 000 habitants.

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

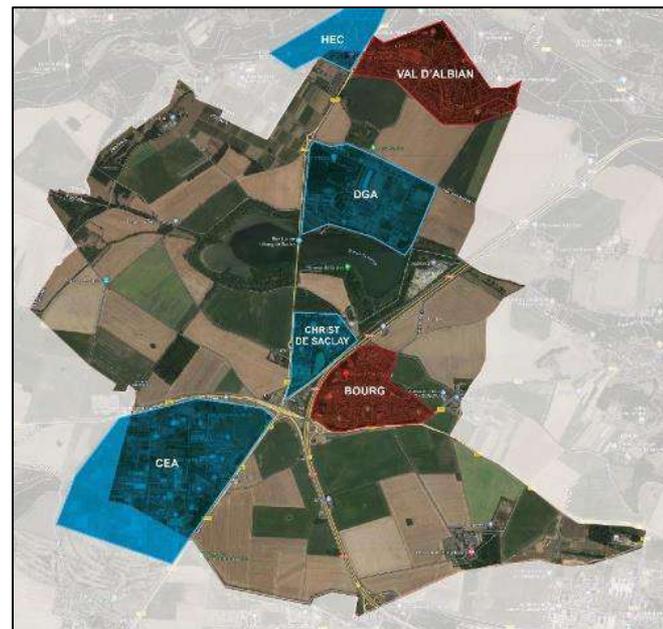
- Les zones urbaines de Saclay se répartissent sur deux entités déconnectées l'une de l'autre : le centre-bourg, au centre de la commune et le Val d'Albian, au nord. Elles se caractérisent principalement par une fonction résidentielle même si, dans le cas du centre-bourg, il s'agit également d'une centralité « villageoise » de par ses équipements et les commerces qui s'y développent.
- Le centre-bourg est principalement accessible en voiture via la RN118, la RD36, la RD446 et la RD306.

OBJECTIFS

- **Élaborer une stratégie de gestion des mobilités et de stationnement** permettant de répondre aux besoins des usagers et aux mutations du territoire à venir.
- **Phase 1 : le diagnostic** de la situation existante présenté ce jour.



Détail des communes au sein de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay



Principaux pôles d'attractivité de la commune

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

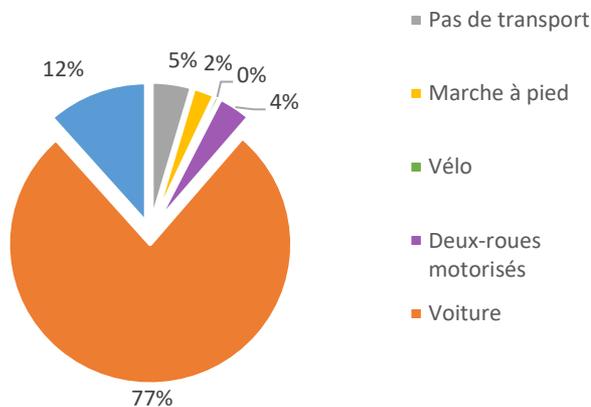
- 1) PRATIQUES DE LA MOBILITÉ
- 2) RÉSEAUX ET FLUX
- 3) TRANSPORTS COLLECTIFS
- 4) MODES DOUX – PIÉTONS
- 5) MODES DOUX – VÉLOS
- 6) DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVÉS
- 7) PROJETS À VENIR
- 8) CONCLUSIONS

PRATIQUES DE LA MOBILITÉ

PRATIQUES DE LA MOBILITÉ – ACTIFS RÉSIDANT À SACLAY

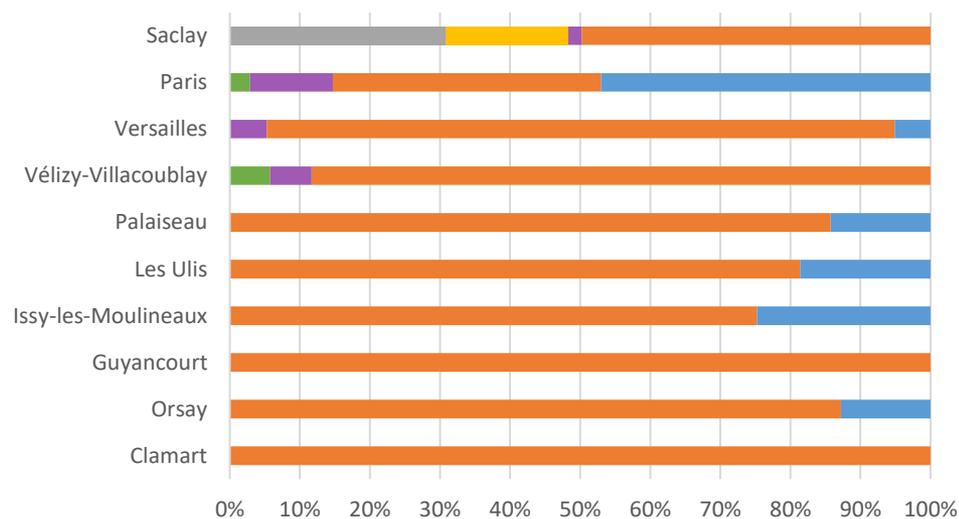
- Les actifs Saclaysiens travaillent principalement à Saclay même (14%) et à Paris (9%).
- Pour aller travailler, les Saclaysiens utilisent en large majorité la voiture (77%).
- Les transports en commun sont le second mode le plus utilisé avec 12%.
- Les autres modes de déplacement sont très minoritaires pour les trajets des actifs résidant à Saclay, avec notamment une part de 2% pour la marche à pied et 0% attribué aux vélos.
- On note que la marche à pied représente plus d'un déplacement sur six (17,5%) pour les actifs travaillant et résidant à Saclay.
- L'utilisation du vélo reste anecdotique pour la majorité des destinations.

Commune de travail	Nombre d'actifs	Part totale
Saclay	274	14%
Paris	180	9%
Versailles	101	5%
Vélizy-Villacoublay	89	5%
Palaiseau	75	4%
Les Ulis	59	3%
Issy-les-Moulineaux	43	2%
Guyancourt	42	2%
Orsay	42	2%
Clamart	42	2%
Rungis	37	2%
Boulogne-Billancourt	37	2%
Courbevoie	37	2%
Jouy-en-Josas	37	2%



Parts modales des actifs résidant à Saclay pour le motif domicile - travail – ETC (source : INSEE 2019)

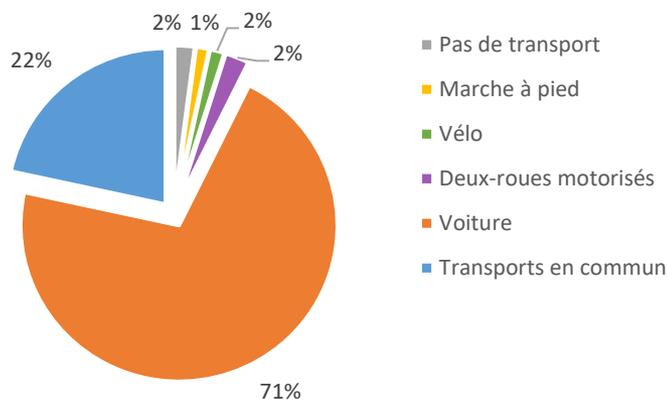
Lieu de travail des Saclaysiens – source : INSEE 2019 – ETC



Parts modales des actifs résidant à Saclay pour le motif domicile - travail selon leur lieu de travail – ETC (source : INSEE 2019)

PRATIQUES DE LA MOBILITÉ – ACTIFS TRAVAILLANT À SACLAY

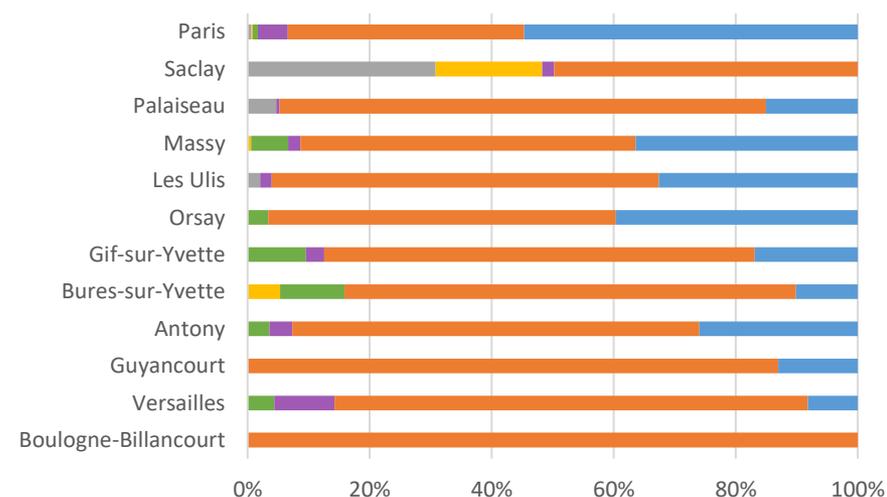
- 5% des actifs à Saclay y résident et 9% des actifs de Saclay habitent à Paris.
- Les actifs utilisent principalement la voiture (71%) pour se rendre à Saclay.
- La part modale des transports en commun représente près d'un quart des déplacements (22%). Cependant, cette valeur peut varier de 0% à 50% en fonction de l'attractivité du réseau de transport en commun.
- Les autres modes de déplacement sont très à la marge, 2% des travailleurs se déplacent en deux roues motorisées ou à vélo et 1% à pied.



Parts modales des actifs travaillant à Saclay pour le motif domicile - travail – ETC (source : INSEE 2019)

Commune de résidence	Nombre d'actifs	Part totale
Paris	512	9%
Saclay	274	5%
Palaiseau	216	4%
Massy	195	3%
Les Ulis	149	3%
Orsay	128	2%
Gif-sur-Yvette	115	2%
Bures-sur-Yvette	95	2%
Antony	94	2%
Guyancourt	83	1%
Versailles	74	1%
Boulogne-Billancourt	64	1%
Montigny-le-Bretonneux	59	1%
Saint-Rémy-lès-Chevreuse	59	1%

Lieu de résidence des actifs travaillant à Saclay – source : INSEE 2019 – ETC



Parts modales des actifs travaillant à Saclay pour le motif domicile – travail selon leur lieu de résidence – ETC (source : INSEE 2019)

RÉSEAUX ET FLUX

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

Le périmètre d'étude présente un réseau de voiries hiérarchisé.

VOIES STRUCTURANTES

- La route nationale 118

VOIES DE DISTRIBUTION

- La route d'Orsay (RD446)
- La route de Trappes (RD36)
- La route départementale 306
- La route de Saclay (RD60)

VOIES DE DESSERTES

- Rue Jean Rostand
- Rue de Paris
- Rue René Razel
- Le reste du réseau est composé de voies de dessertes. Ces dernières peuvent être étroites, notamment en centre-bourg.

A RETENIR

- Des **coupures urbaines** générées par le réseau national et départemental.
- Des **voies de desserte** dans le Bourg et dans le Val d'Albian **pouvant parfois être assez étroites**.
- Une limitation de vitesse à **30 km/h dans le Bourg et le Val d'Albian**.



Hiérarchie du réseau – ETC

FLUX : MÉTHODOLOGIE DES COMPTAGES

Une campagne de comptage a été réalisée par la société MOBILIS SERVICES au niveau du secteur d'étude.

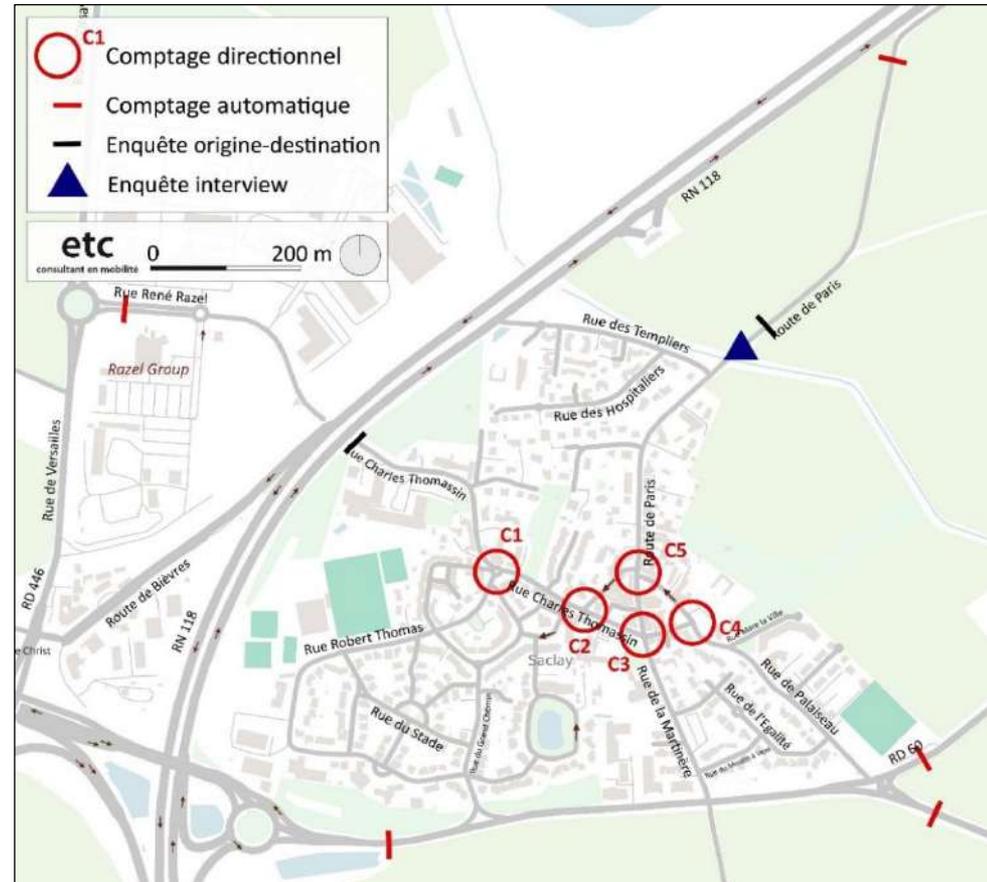
CARACTÉRISTIQUES

Types :

- **Comptages automatiques** avec distinction VL / PL
- **Directionnels** pour les carrefours structurants du périmètre d'étude
- **Enquête origine-destination** avec distinction VL / PL
- **Enquête interview** sur la rue de Paris

Dates et heures:

- Comptages automatiques : du mardi 19 au lundi 25 septembre 2023
- Comptages directionnels : mardi 19 septembre 2023 de 8h00 à 9h00 et de 17h00 à 18h00
- Comptages Origine-Destination : mardi 19 septembre 2023 de 17h00 à 18h00
- Enquête interview : mardi 9 novembre 2023 de 7h30 à 9h30 et de 17h00 à 19h00

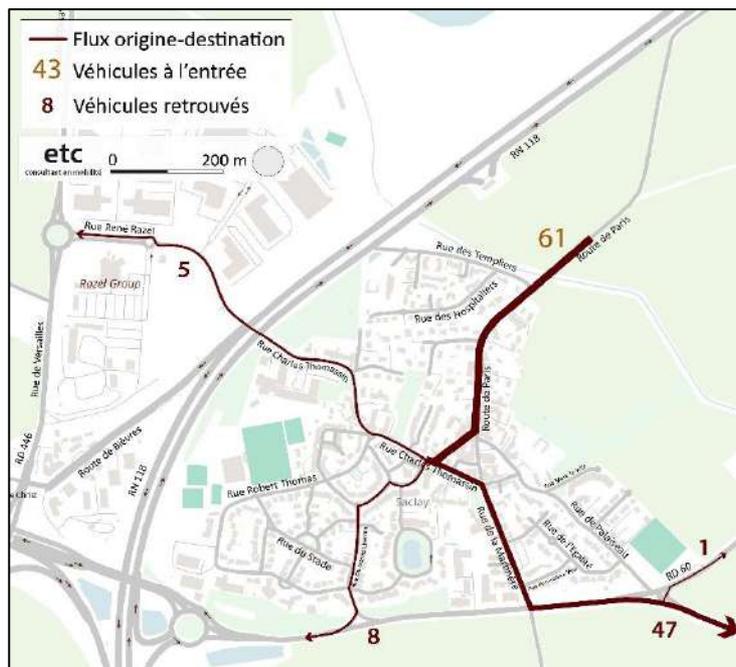


Plan de comptages - ETC

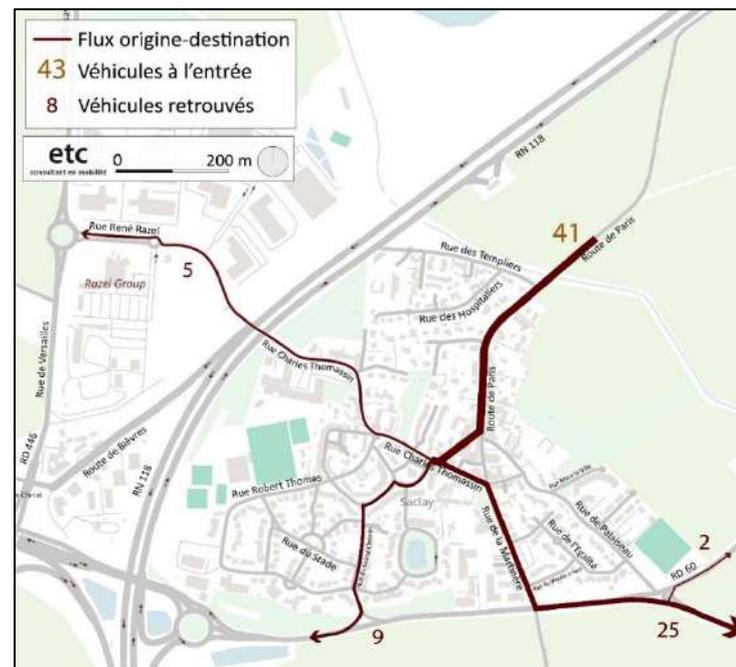
PRINCIPAUX RÉSULTATS :

- **Des flux faibles en centre-bourg ce qui est en cohérence avec la mise en place de zone 30 (voire de zone 20 sur les axes les moins fréquentés)** pour favoriser le partage de la voirie entre tous les modes.
- **En centre-bourg, la circulation peut être considérée comme fluide** avec des réserves de capacité supérieures à 50% au niveau des branches des carrefours.

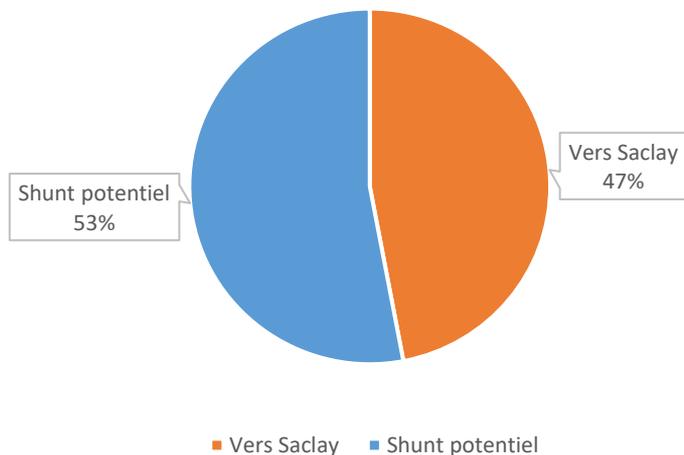
FLUX : SITUATION ACTUELLE – SHUNT NORD-SUD



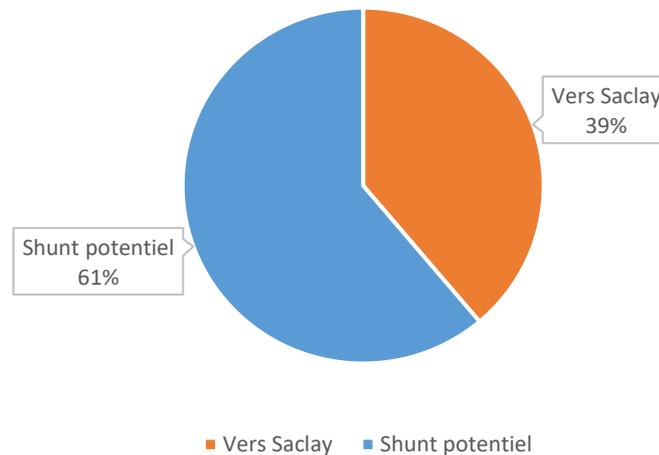
Flux entrant dans le bourg par la rue de Paris à l'HPM – ETC



Flux entrant dans le bourg par la rue de Paris à l'HPS – ETC

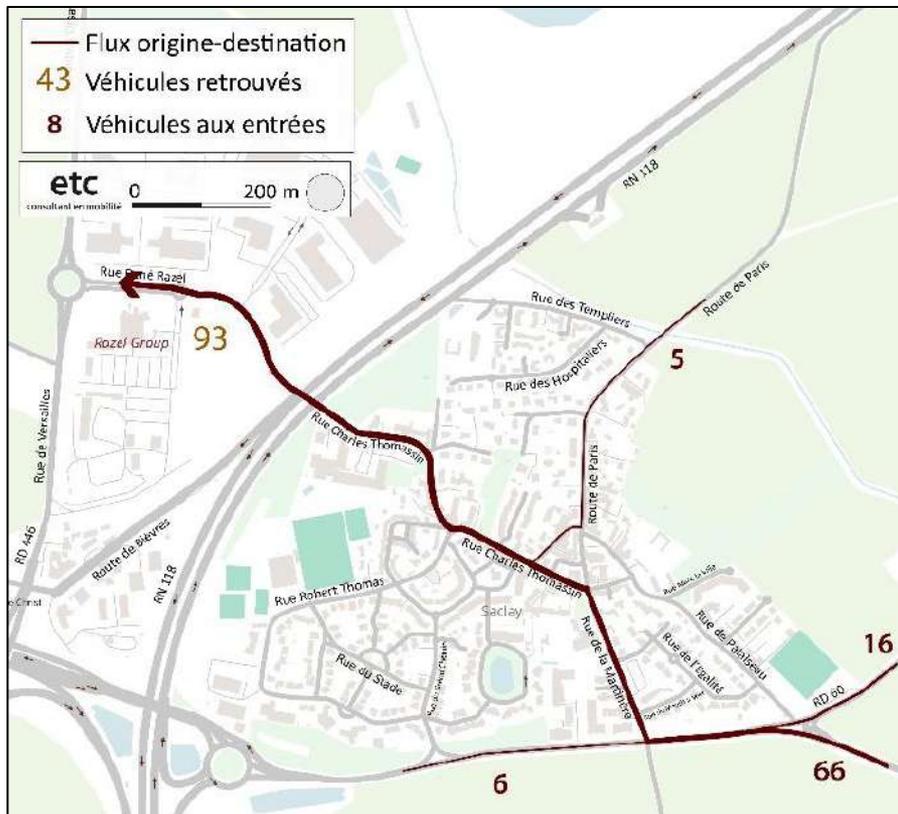


Répartition des entrants à l'HPM – ETC via les résultats des enquêtes interview

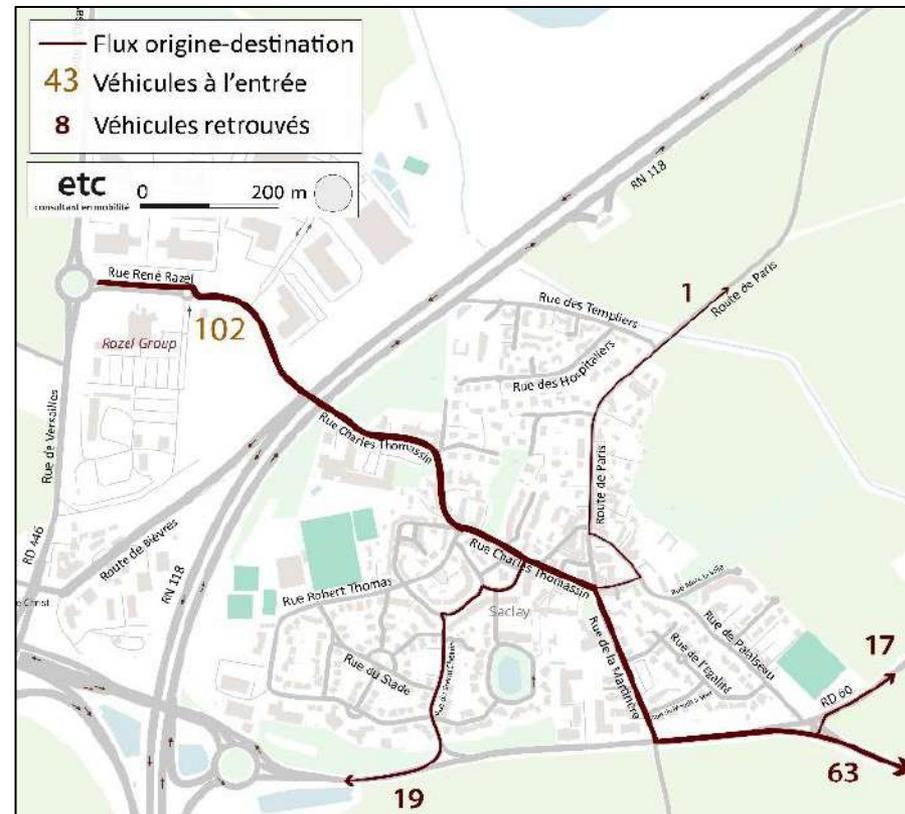


Répartition des entrants à l'HPS – ETC via les résultats des enquêtes interview

FLUX : SITUATION ACTUELLE – SHUNT EST-OUEST



Flux sortant du bourg par la rue René Razel à l'heure de pointe du matin – ETC



Flux entrant dans le bourg par la rue René Razel à l'heure de pointe du soir – ETC

A RETENIR :

Deux itinéraires de shunt observés mais des flux qui restent faibles malgré leur présence.

TRANSPORTS COLLECTIFS

TRANSPORTS EN COMMUN

TRANSPORT LOURD

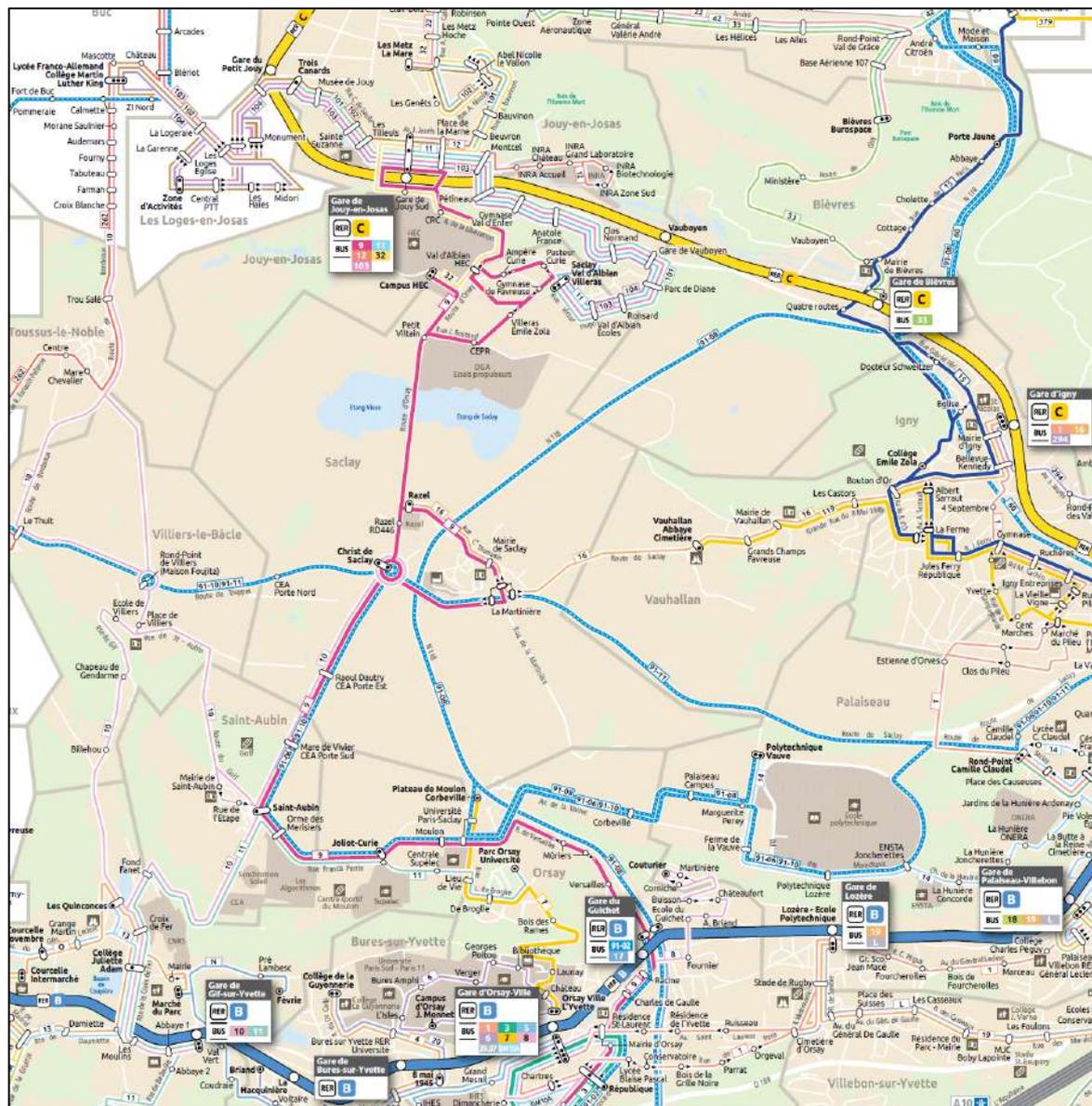
- **Aucun transport en commun lourd ne dessert directement la commune.** Au nord, il est possible de rejoindre le **RER C**. Au sud, le **RER B**.

LIGNES DE BUS

- La ligne 9 constitue l'unique ligne intercommunale qui permet de relier le Val d'Albian et le Bourg.
- **Plusieurs lignes de bus permettent de rejoindre la gare du RER C de Jouy-en-Josas** depuis le Val d'Albian, c'est le cas de la ligne 32 par exemple.
- **Le bourg, et notamment le Christ de Saclay, est desservi par des lignes express** telles que la 91.06, 91.10, et 91.11. La ligne 10 a également son terminus au Christ de Saclay.

TRANSPORT SCOLAIRE ET ENTREPRISE

- En plus de réseau de bus général, la commune de Saclay a mis en place une **navette municipale gratuite**, destinée aux enfants, permettant de relier le Bourg avec le Val d'Albian afin de pouvoir se rendre à l'école.
- **Mamob'** : une solution numérique, mise en place par l'agglomération Paris-Saclay.



Réseau de transport dans la zone d'étude – Ile-de-France Mobilités

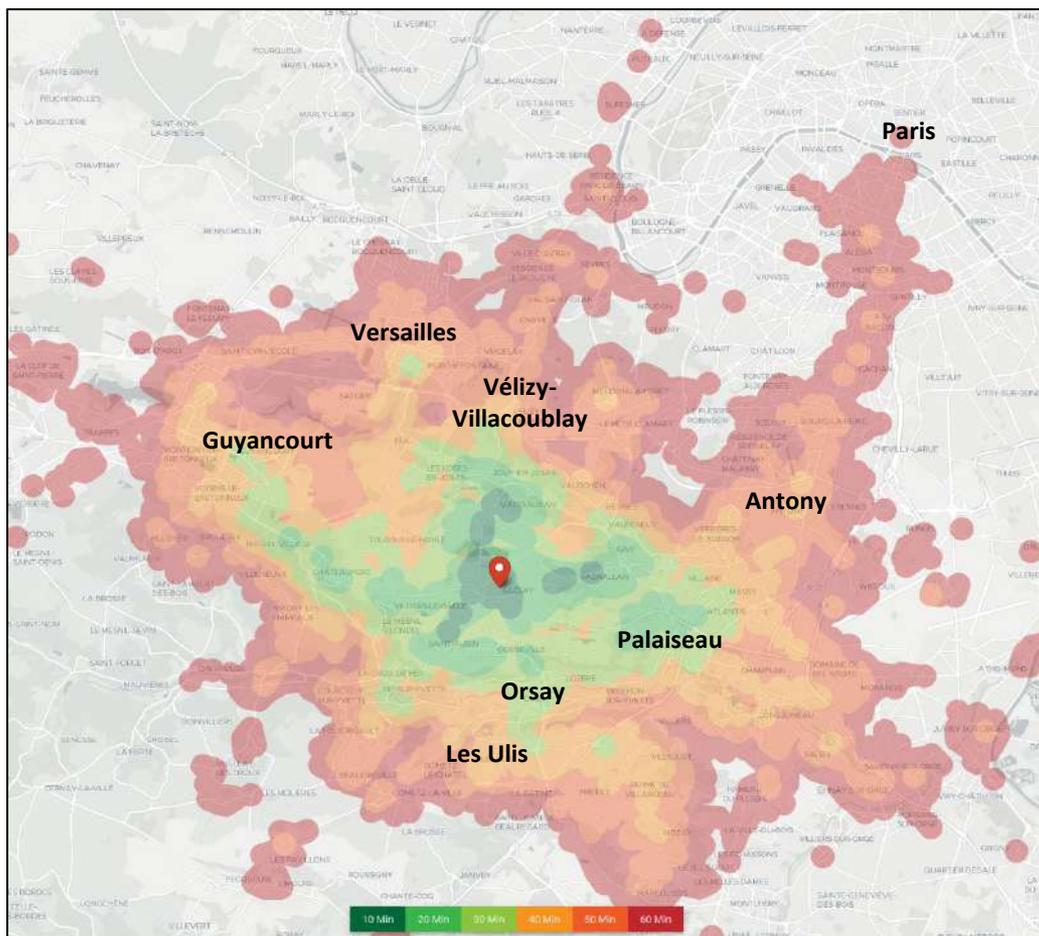
TRANSPORTS EN COMMUN – ISOCHRONES

ISOCHRONES

- La desserte en TC permet d'accéder aux principales zones d'emplois des actifs Saclaysien. En effet, la plupart des destinations de travail des actifs Saclaysien sont accessibles en moins de 50 minutes.
- Cependant, pour les travailleurs en direction de Paris, il faut compter 1h minimum, avec plusieurs changements. Le temps de trajet peut croître davantage suivant l'arrondissement de travail.
- Au sein de la commune, les déplacements peuvent se faire en bus et durent entre 10 à 20 min.

UN FUTUR POLE MULTIMODAL

- Avec l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express, le Christ de Saclay va devenir un pôle multimodal d'ampleur intercommunale.



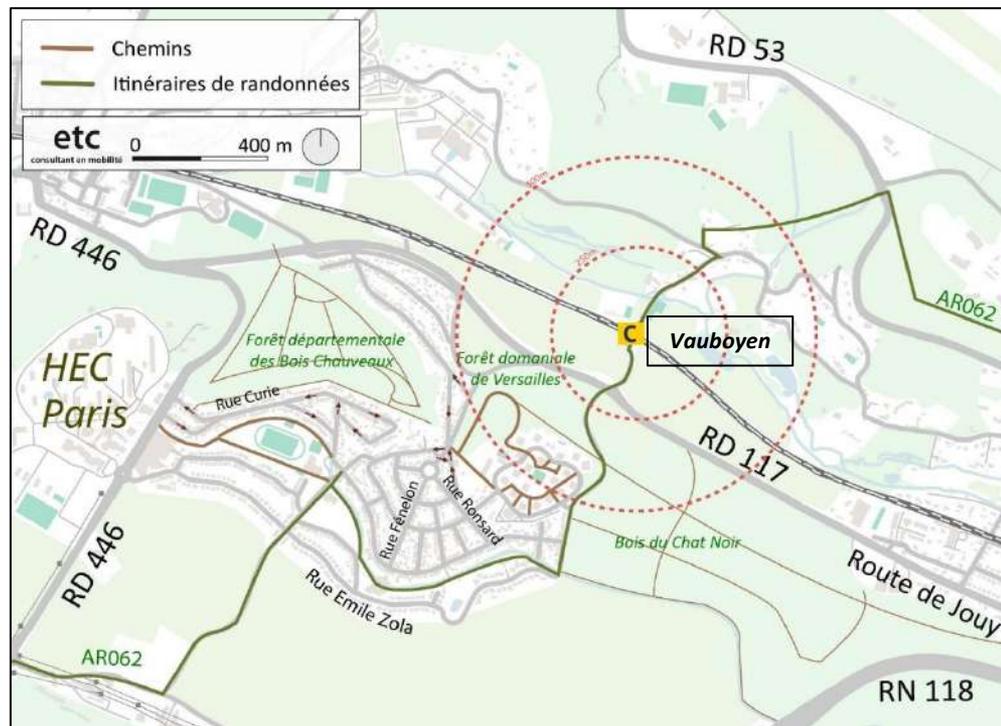
Isochrones transports en commun depuis le Bourg de Saclay – Targomo

MODES DOUX - PIÉTONS

PIÉTONS – AMÉNAGEMENTS PIÉTONS



Aménagements piéton existants dans le Bourg – ETC

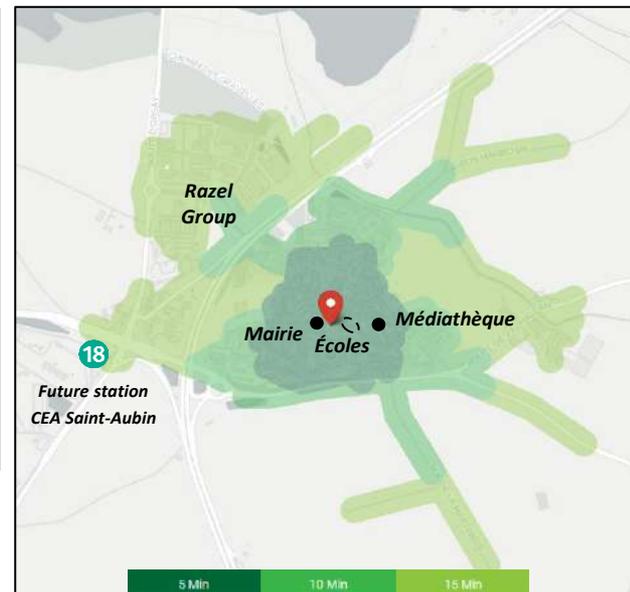


Aménagements piéton existants au Val d'Albien– ETC

AMÉNAGEMENTS PIÉTONS

- Plusieurs **itinéraires piétons** et **présence de jalonnement**, parfois trop **confidentiels**.
- De nombreux itinéraires piétons de loisirs en lien avec les espaces naturels renforçant la qualité du **cadre de vie Saclaysien**.
- Des **trottoirs parfois étroits**.
- Des **flux faibles permettant d'envisager des zones 30 ou des zones 20**. Possibilité de passer certaines voies à sens-uniques.
- Le réseau structurant génère des **coupures urbaines** importantes sur le territoire ainsi qu'un **aspect très « routier »**.
- **Certaines voies aménagées à plat peuvent légitimer le partage de la voirie entre tous les modes de déplacement.**

PIÉTONS – ISOCHRONES

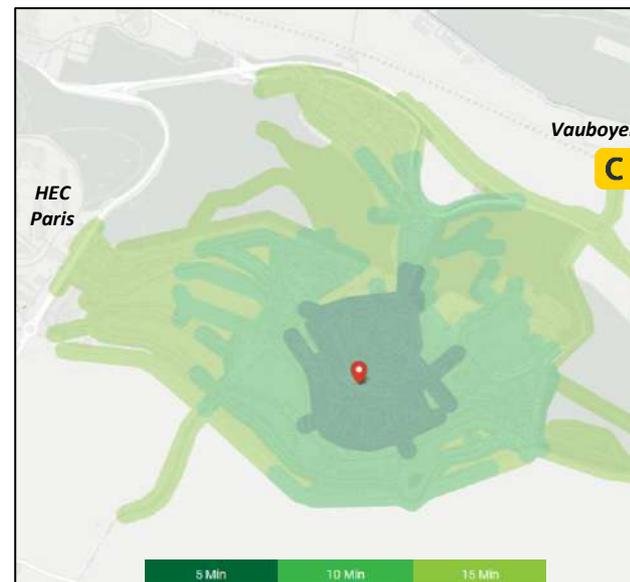


QUALITÉ DES ITINÉRAIRES

- Des **trottoirs surélevés souvent utilisés par du stationnement interdit**.
- **Des traversées piétonnes parfois difficiles** en raison de l'absence de passage piéton ou d'abaissements pour l'accessibilité PMR.
- Les itinéraires piétons peuvent parfois être contraints par l'entretien des chemins dédiés.

ISOCHRONES

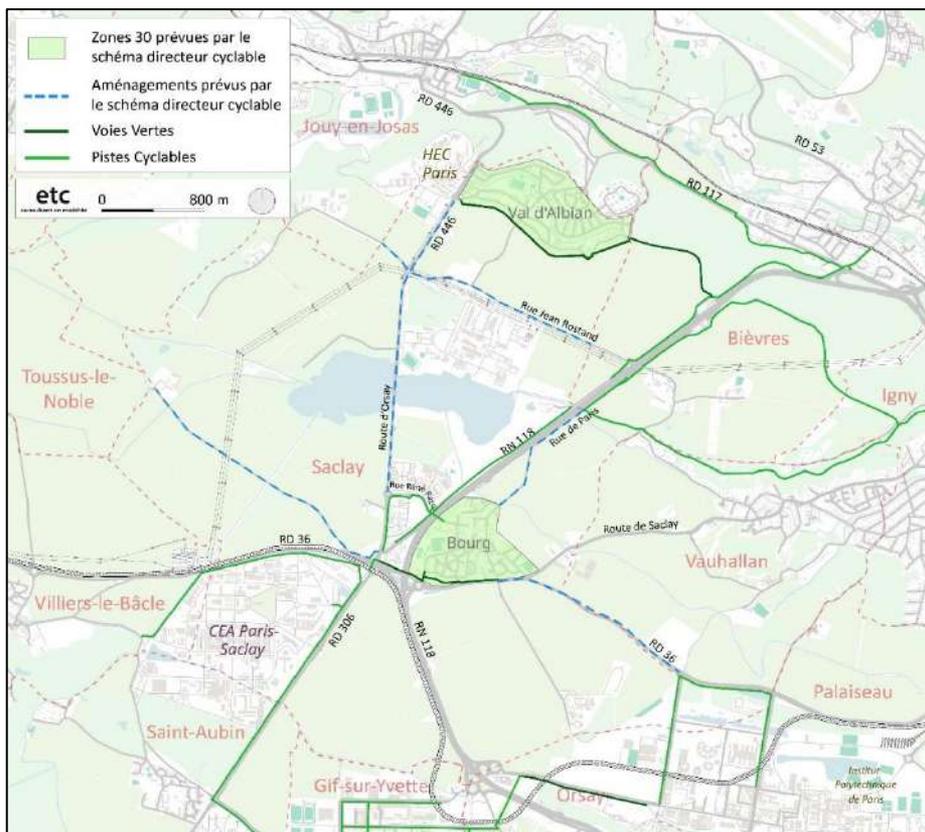
- **L'ensemble du bourg est praticable en moins de 10 minutes à pied.**
- **La future gare CEA Saint-Aubin sera accessible en plus de 15 minutes**
- **L'ensemble du Val d'Albian est praticable en moins de 15 minutes.**
- **La gare du RER C est accessible en environ 15 à 20 minutes du centre du Val d'Albian.** Cependant, le trajet gare > Val d'Albian est **marqué par un relief important.**
- **Les itinéraires doux prévus projetés** dans le cadre de l'aménagement du Christ sont susceptibles de faire **diminuer les temps de trajets à pied vers l'ouest du bourg.**



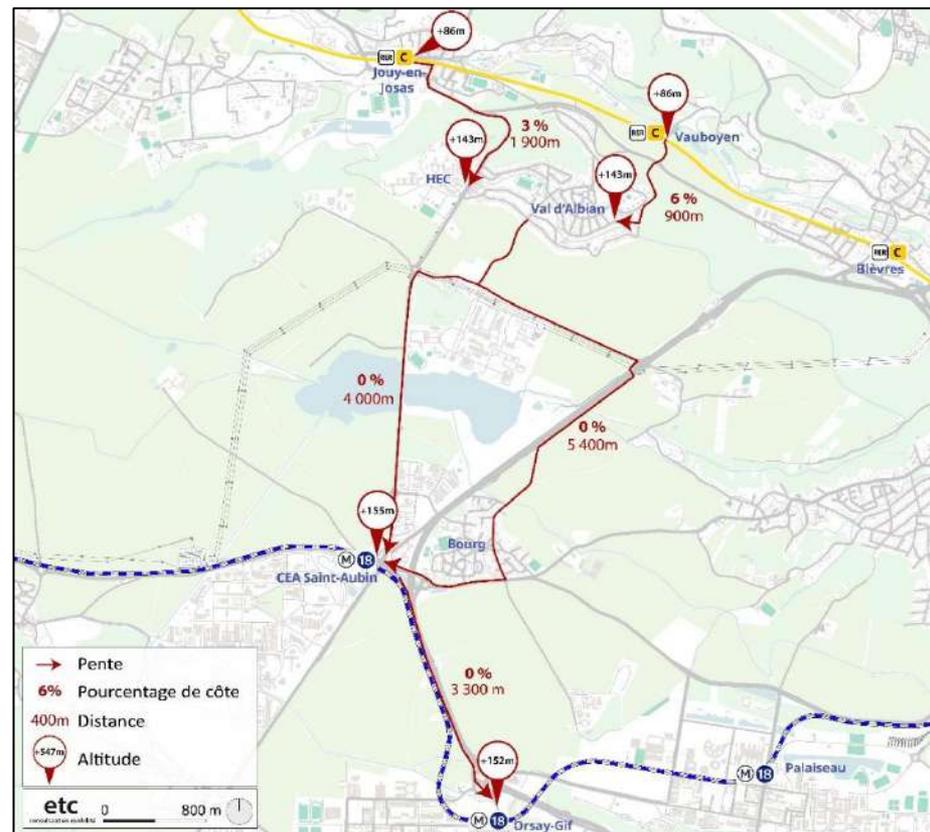
Isochrones piétons depuis le centre-bourg et le Val d'Albian – Targomo

MODES DOUX - VÉLOS

VÉLOS – RÉSEAU EXISTANT



Aménagements cyclables existant – ETC

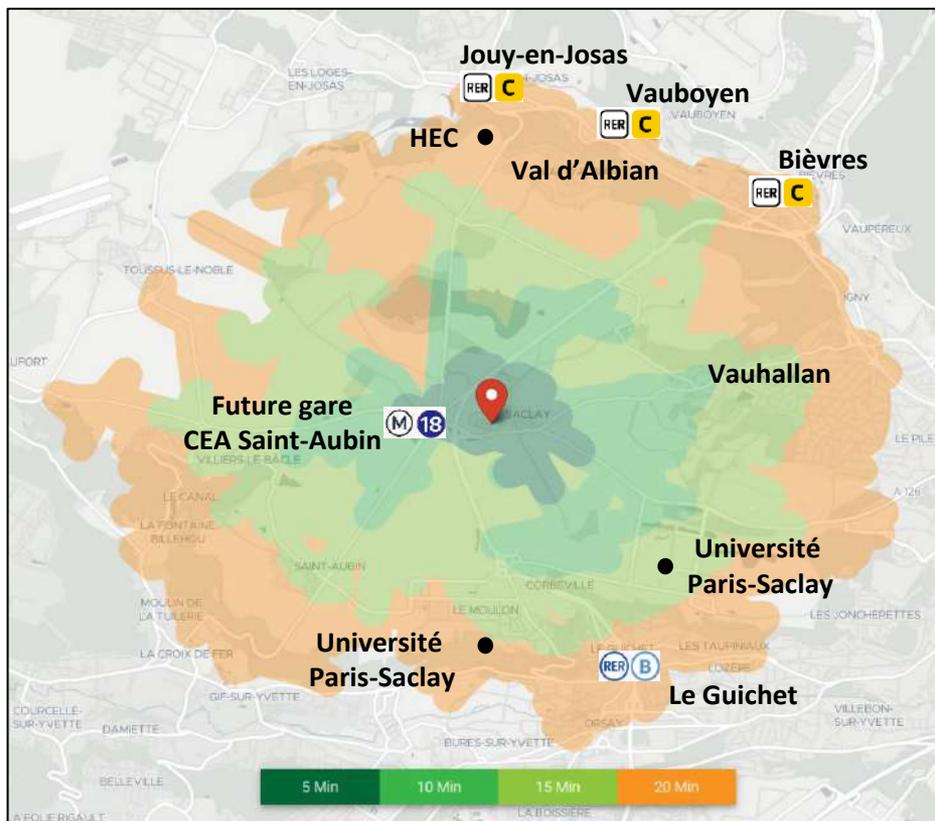


Distances et pentes sur la commune de Saclay – ETC

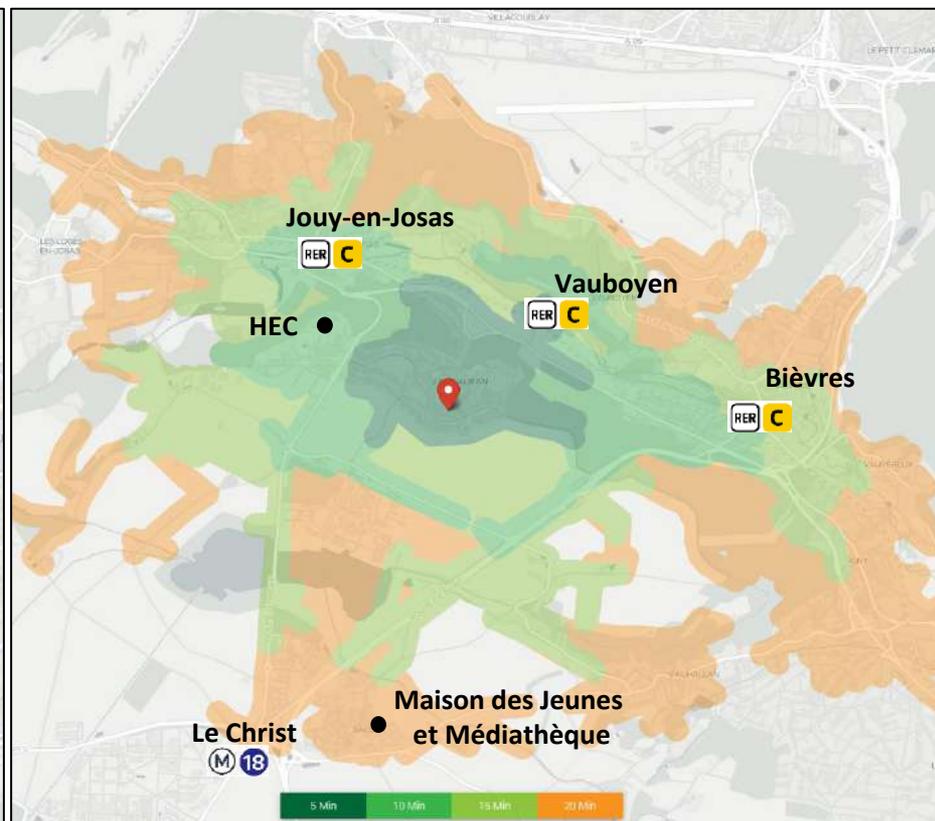
- Des itinéraires aménagés sur des linéaires importants, mais pas toujours les plus directs.
- Les discontinuités dans l'aménagement, la topographie parfois difficile et les distances importantes peuvent être un frein à la pratique du vélo.
- L'absence d'aménagement pour les piétons peut laisser penser que certaines pistes cyclables sont des voies vertes sans pour autant en être.
- Les VAE peuvent faciliter la pratique du vélo lorsque que les distances sont importantes et/ou les topographies compliquées.
- Le schéma directeur cyclable : un levier pour l'essor du vélo → La mise en place de zones 30 dans le Bourg et le Val d'Albian, ainsi qu'un aménagement sur le RD446.

VÉLOS – ISOCHRONES

- Le Bourg de Saclay et le Val d'Albian peuvent être reliés en 20 min de vélo.
- Depuis le Bourg de Saclay, il est possible de rejoindre la majorité des communes voisines en 20 min de vélo.
- Depuis le Val d'Albian, il est possible de rejoindre les principaux pôles d'activités présents dans le Bourg.
- A terme, il sera également possible de rejoindre la future gare de la ligne 18 (CEA Saint-Aubin), en 20 min de vélo depuis le Val d'Albian.
- Le vélo apparaît comment un mode de déplacement très intéressant pour le rabattement vers la future gare GPE avec des temps de trajets courts.



Isochrones vélo depuis le Bourg de Saclay – Targomo



Isochrones vélo depuis le Val d'Albian – Targomo

DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVÉS

DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVÉS – SYNTHÈSE

Des trottoirs parfois étroits, encombrés par le stationnement ou inexistent



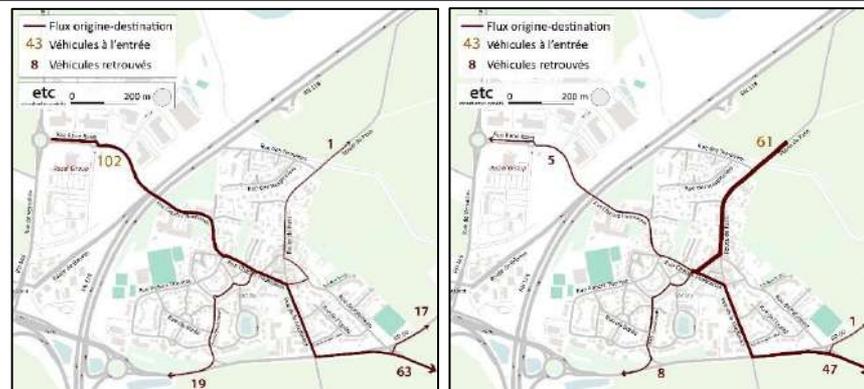
Des traversées et/ou carrefours dangereux



Des cheminements piétons trop confidentiels



Deux phénomènes de shunt importants en centre-bourg



Des coupures urbaines notables



Des itinéraires vélos avec des obstacles, discontinus ou marqués par le relief de la commune



PROJETS À VENIR

PROJET D'EXTENSION DU BOURG

- La programmation comporte la création de 692 logements ainsi qu'une école.
- **Le projet comporte une voie principale nord-sud avec un aménagement qualitatif pour les modes doux.** Les liaisons est-ouest se feront via la rue Mare la Ville.

PROJET DU CHRIST DE SACLAY

- Le projet accueillera des logements, une crèche, un groupe scolaire, un gymnase ainsi que des commerces, des services et du tertiaire.
- **Le projet intègre également un nouveau franchissement de la RN118.**



Principe général d'implantation de l'extension du bourg – Eiffage / Marignan

A RETENIR

- Les deux projets vont étendre le bourg à l'est et à l'ouest. **Il apparaît nécessaire d'améliorer les liaisons est-ouest** afin de faciliter les échanges avec ces nouveaux quartiers.
- **La création d'un franchissement de la RN118 peut être une excellente solution pour améliorer les liaisons est-ouest** et pour créer un accès privilégié à la future gare du Grand Paris Express.



Projet du Christ de Saclay – TVK

CONCLUSIONS

CONCLUSIONS

ENJEUX

Pratique de la mobilité :

→ Encourager le report modal vers les modes alternatifs à la voiture

Hiérarchie du réseau :

→ Légitimer l'usage des modes doux

→ Réduire la coupure urbaine créée par la RN118, la D36 et la D446.

Flux :

→ Profiter des flux faibles pour apaiser la circulation

→ Limiter les flux du shunt ?

PISTES DE RÉFLEXION

Pratique de la mobilité :

- **S'appuyer sur l'arrivée du Grand Paris Express** pour limiter les déplacements en voiture pour les trajets inter-banlieue (rabattement vers la gare) ;
- **Favoriser le développement des aménagements cycles et piétons** pour développer l'usage des modes doux pour les trajets de courte distance et **améliorer l'intermodalité** avec la future gare du GPE ;
- **S'appuyer sur les projets de RER vélo** pour améliorer les trajets de longue distance.

Hiérarchie du réseau :

- **Redimensionner l'emprise de la voirie** au minimum afin de laisser plus de place aux modes doux et de légitimer leur présence.
- **Passer à sens unique certaines voies de circulation (?)** pour libérer de l'espace au profit des piétons et des cyclistes.
- Passer le bourg et le Val d'Albian en **zone 30**.

Flux :

- **Passer le quartier en zone 30 voire zone 20** pour certains secteurs afin d'apaiser les vitesses des véhicules et légitimer la présence des vélos et des piétons sur voirie (ex: rue du Moulin à Vent).
- Modification de certains sens de circulation et/ou **mise en place d'aménagements particuliers pour limiter les phénomènes de shunt ?** (NB : les changements de sens de circulation peuvent complexifier le plan de circulation malgré la présence de flux faibles sur ces axes).

ENJEUX

Transport en commun :

- Anticiper l'arrivée de la future gare du GPE et proposer un rabattement efficace vers les TC

Modes doux :

- Développer l'usage du vélo
- Supprimer les freins actuels à l'usage de la marche

PISTES DE RÉFLEXION

Transport en commun

- Veillez à **améliorer les cheminements vers les points d'arrêt** :
 - Via l'**infrastructure** : pistes cyclables, trottoirs, cheminements doux ;
 - Via du **stationnement vélo** à proximité des arrêts ;
 - Via la **signalisation** (panneaux).
- **Proposer des arrêts couverts.**
- S'appuyer sur l'application **MaMob'**.
- **Formaliser/proposer des parking relais** à proximité de la future gare GPE.

Modes doux :

- **Créer des zones 30** (panneaux d'entrées/sorties et marquage au sol) ;
- **Mettre en place des double-sens cyclable** sur toutes les voies à sens unique du secteur ;
- **Améliorer la liaison pour les modes doux entre le Bourg et le Val d'Albian** ;
- **Créer des continuités** entre les différents aménagements existants ;
- **Veiller à dégager les trottoirs** des obstacles freinant les piétons et PMR ;
- **Créer des liaisons modes doux entre le projet d'extension du bourg, le centre et le Christ de Saclay** ;
- **Mettre en lumière les itinéraires piétons existants** encore trop confidentiels (entretien, signalisation)
- **Inciter à l'usage des VAE** pour répondre à la problématique du relief (subvention, location ?)

DIAGNOSTIC STATIONNEMENT

- 1) DONNÉES GÉNÉRALES STATIONNEMENT
- 2) ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES (INVENTAIRE ET ANALYSE DES ENQUÊTES)
- 3) CONCLUSIONS ET PISTES DE RÉFLEXION

PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Le périmètre d'étude est reparti sur la Val d'Albian et le Bourg.
On compte sur ce périmètre 1567 ménages dont 1320 équipés d'au moins un emplacement privé de stationnement. Un total de 2675 voitures sont possédées par les habitants de Saclay.



Plan de situation

Inventaire du stationnement

Sur l'ensemble du périmètre d'étude

Relevé de l'offre et de la demande de stationnement sur voirie réalisé :

- le 05/09/2023 pour l'inventaire de jour
- le 06/09/2023 pour la nuit.

Relevé dans l'ensemble des périmètres d'enquête, par tronçon:

- L'offre de stationnement
- La réglementation, stationnements spécifiques PMR, livraison, dépose-minute, réservé...
- La demande de stationnement autorisé et illicite en précisant la nature de l'interdit: double file, trottoir...

Rotation

Sur les secteurs les plus dynamiques du bourg

Enquête de rotation 4 tours (26/09/2023)

- Relevé tronçon par tronçon à 9h30, 12h30, 17h30 et 21h30.
- Demande en stationnement (relevé d'une partie des plaques d'immatriculations des véhicules en stationnement réglementé et/ou en interdit)

Typologie des usagers (visiteurs de courte ou de moyenne durée, résidents, véhicules ventouses...) et d'avoir une vision dynamique des conditions de stationnement dans un secteur à travers le taux de rotation, la durée de stationnement de chaque usagers, l'occupation minimale au cours d'une journée.

DONNÉES GÉNÉRALES STATIONNEMENT

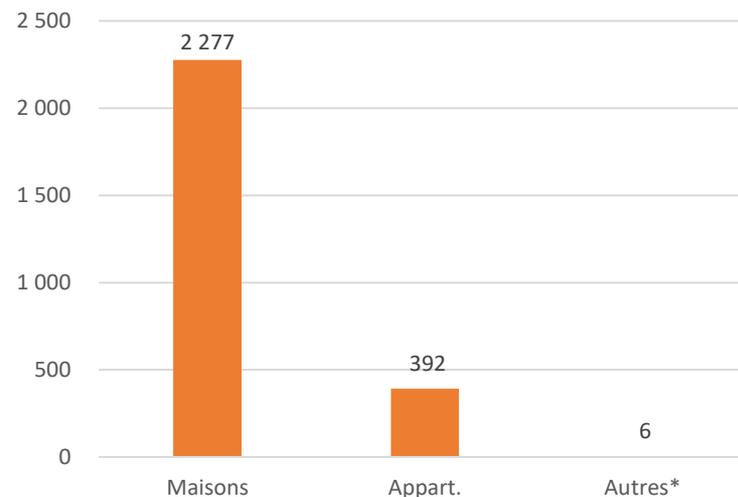
UNE COMMUNE MARQUÉE PAR UNE MOTORISATION IMPORTANTE...

La motorisation moyenne de Saclay est de **1,66 véhicules/ ménage**.

L'analyse de ce niveau de motorisation élevé montre deux facteurs principaux :

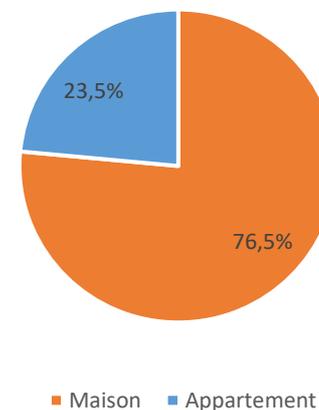
- **La typologie des logements** : à Saclay, 76% des ménages vivent en logement individuel. Or ces logements sont nettement plus motorisés que ceux vivant en logement collectif. A titre d'exemple, le taux de motorisation des ménages en logement collectif à Saclay était de 1,18 véhicules/ménage contre une motorisation de 1,79 véhicules/ménage pour les maisons
- **Une desserte en Transport en Commun non optimale**. A titre de comparaison, la ville voisine Jouy en Josas, avait un taux de motorisation moyen de 1,32 en 2019 soit 20% inférieur à celle de Saclay. Les deux chiffres sont élevés, mais la différence s'explique en partie par la présence de la ligne C sur la commune de Jouy en Josas. Les ménages de Jouy en Josas présentent moins le besoin d'être motorisés pour se rendre au travail à Paris par exemple.

De plus, dans une moindre mesure, la gratuité du stationnement encourage l'usage de la voiture. La voiture s'avère être plus compétitive en temps que les transports en commun.



Nombre de voitures possédées à Saclay par type de logement

Répartition des types de logement



Répartition des types de logement à Saclay

UN FORT ÉQUIPEMENT EN PARKING MAIS PAS COMPLÈTEMENT UTILISÉ

Par croisement entre les données INSEE et les enquêtes de terrain menées par Sareco (détails dans la suite du document) on extrapole qu'un certain nombre de garages privés (*) ne sont pas utilisés par leur propriétaire, préférant stationner sur voirie par facilité (pas de manœuvre). Les garages sont parfois alloués à d'autres fonctions (stockage ou autre).

Sur la base de ces calculs, on simule que de l'ordre de **30% des voitures stationnant sur voirie disposent d'un emplacement privé (env. 300) / 18% des emplacements privés ne sont pas utilisés pour stationner les véhicules alors qu'ils pourraient l'être.**

On constate visuellement sur le terrain qu'effectivement certains garages ne sont pas utilisés par leur propriétaire.

Vacance structurelle (entre deux propriétaire/ blocage administratif...)		3%
Nombre de ménages dans le périmètre d'étude (INSEE + vacance)(*)	(1)	1485
Motorisation moyenne (INSEE)	(2)	1,66
Nombre de voitures possédées par les sacalaysiens	(3) = (2)*(1)	2465
Taux d'équipement en parking privé (INSEE)	(4)	84%
Nombre d'emplacements moyen des ménages ayant une place de stationnement (Analyse Sareco)	(5)	1,75
Coefficient d'attrition	(5)bis	21%
Nombre d'emplacement privé sur parcelle	(6) = (1)*(4)*(5) * (1-5bis)	1724
Nombre de voitures non desservies par un emplacement privé	(7) = (3) - (6)	741
Nombre de voitures recensées sur voirie (enquête Sareco)	(8)	1047
	<i>Dont sur le bourg</i>	402
	<i>Dont sur le Val d'Albian</i>	645
Voitures stationnant sur voirie non desservies par un garage privé	(9) = (7)	741
Voitures stationnant sur voirie et n'utilisant pas son garage privé	(10) = (8) - (9)	306
Part des voitures stationnées sur voirie disposant en fait d'un garage privé	(11) = (10)/(8)	29%
Part des garages privées non utilisées	(12) = (10)/(6)	18%
(*) - 20 ménages hors zone		

(*) Nous tenons compte dans nos calculs d'un coefficient d'attribution de 10% tenant compte tenu du fait que certains ménages peuvent disposer de plus d'emplacements de stationnement que de voitures et que certains emplacements peuvent être géométriquement inadéquats.

ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES

INVENTAIRE ET ROTATION

VAL D'ALBIAN

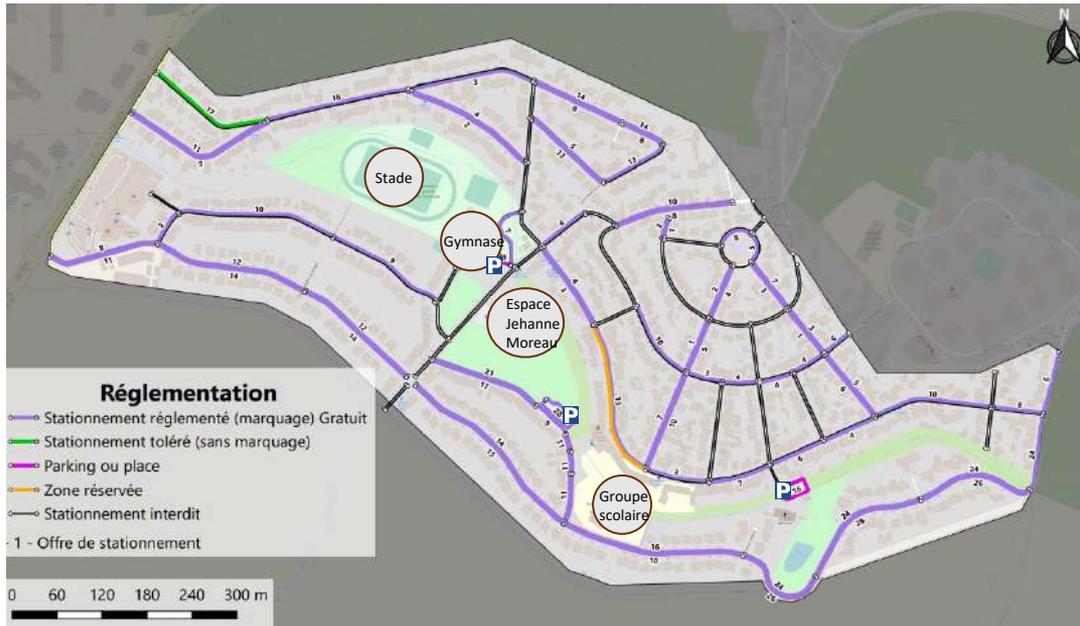
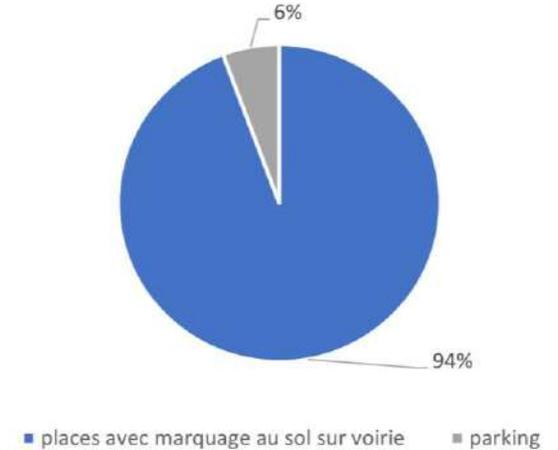
USAGE DU STATIONNEMENT

VAL D'ALBIAN-OFFRE DE STATIONNEMENT

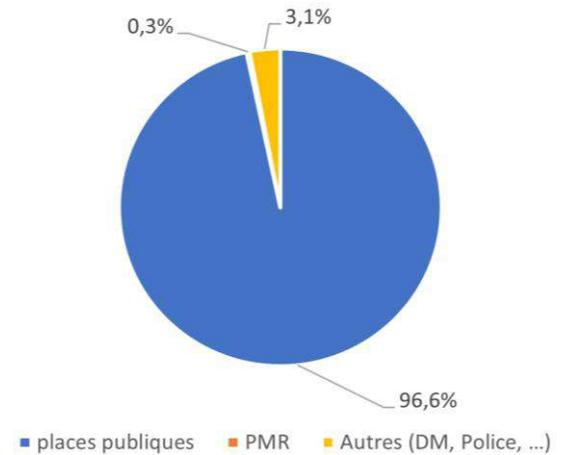
650 places toutes règlementations confondues :

- 592 sur voirie
- 36 dans des poches de stationnement au sol
- 2 places PMR
- 20 autres places réservées (EDF, Tourisme, dépose minute).

Répartition de l'offre au Val d'Albian (typologie)



Répartition de l'offre - toutes règlementations



VAL D'ALBIAN SUD – QUELQUES SATURATIONS TRÈS PONCTUELLES DE NUIT

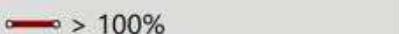
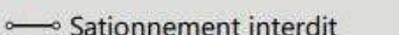


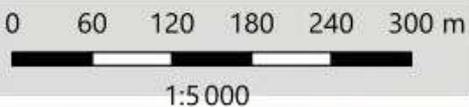
Sur de nombreuses rues de ce secteur du val d'Albian, le **stationnement est matérialisé**. On ne constate pas de problèmes majeurs,

Le **respect** de la réglementation est relativement **bon**, on ne relève que peu de stationnements interdits, seulement 1 en journée et 6 la nuit.

On constate des zones ponctuelles de saturation qui semblent provenir de résidences / logements collectifs où le logement est loué séparément du parking : certains résidents ne louent pas ces places ils se garent dehors sur la voirie.

Taux de congestion

-  < 85%
-  De 85% à 95%
-  De 95% à 100%
-  > 100%
-  Stationnement interdit
- 2 - Nombre de stationnement interdit



VAL D'ALBIAN – NORD – DE NOMBREUX STATIONNEMENTS INTERDITS - PAS TOUJOURS GÊNANTS

Sur ce secteur du Val d'Albian, on dénombre deux types de stationnement que nous avons considéré comme interdit (au sens du code de la route)

- **Type 1 : stationnement sur la voirie dans des rues à double sens** sans que pour autant que ce stationnement soit perçu comme vraiment gênant compte tenu du faible trafic de ces rues à caractère résidentiel
- **Type 2 : Stationnement sur trottoir** : les voitures stationnent sur le trottoir bloquant le cheminement piéton et obligeant les piétons à cheminer sur la voirie

L'essentiel des interdictions constatés sur ce secteur sont de **type 1** et pourraient être « supprimés » soit par action sur le plan de circulation ou par formalisation au sol comme cela a été fait sur certaines rues.

Les stationnements de **type 2** sont moins nombreux mais sont pénalisants pour les piétons dont les déplacements sont entravés.



Exemple de stationnement sur des rues à double sens – Rue Montesquieu – source GoogleMap



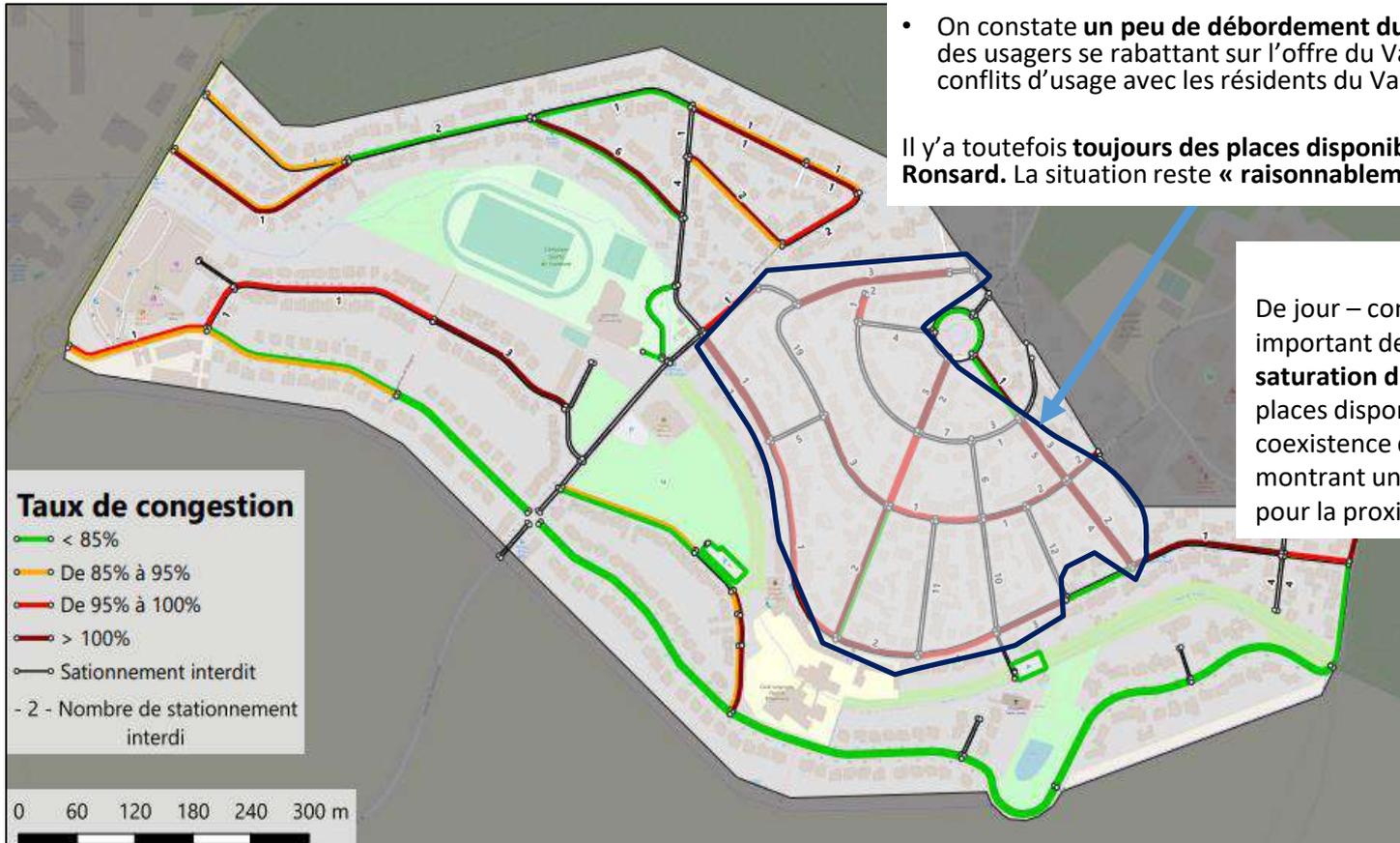
Exemple de stationnement sur trottoir– Rue Montesquieu – source GoogleMap

VAL D'ALBIAN NORD – UNE ZONE SATURÉE DE NUIT MAIS QUELQUES PLACES RESTENT DISPONIBLES UN PEU LOIN

On constate une **zone de saturation** à l'est avec de nombreux véhicules en stationnement interdit. les raisons identifiées sont les suivantes:

- **Les résidents désirent stationner au plus proche de leur logement** et ne disposent pas nécessairement d'offre de stationnement formalisée à proximité de chez eux.
- **Certains résidents** qui disposent d'un garage l'utilisent sans doute à d'autres fins, ou bien **négligent cette offre de stationnement** privative et stationnent sur la voirie.
- On constate **un peu de débordement du parc de Diane** à Jouy-en Josas avec des usagers se rabattant sur l'offre du Val d'Albian, ce qui conduit à des conflits d'usage avec les résidents du Val d'Albian (*).

Il y'a toutefois **toujours des places disponibles square Montesquieu et rue Ronsard**. La situation reste « **raisonnablement tendue** ».



De jour – compte tenu d'un taux de départ important des résidents, la **zone de saturation disparaît** avec de nombreuses places disponibles avec néanmoins la coexistence de places vides et d'interdits montrant une préférence forte des usagers pour la proximité de la destination

(*)Plusieurs plaintes/témoignages ont été recensés lors de notre enquête de terrain. (Certains résidents ont monté une association pour faire « privatiser » les places sur voirie afin d'avoir la garantie de pouvoir s'y stationner

- **Une problématique concentrée sur la zone Nord et la nuit :**
- Des places **sont toujours disponibles de jour**
- **En soirée et la nuit :**
 - la **zone Sud** ne pose **pas de difficulté** particulière,
 - au nord une **zone de congestion** concentrant de nombreux véhicules en stationnement interdit (118 en journée et 167 la nuit sur le Val d'Albian).
- **Une problématique liée à l'absence de formalisation des places et à une sous-utilisation des garages privés.**
- **L'absence de stationnement formalisé** sur une partie du Val d'Albian engendre le sentiment que «**rien n'est interdit**» → Les résidents ont pris des habitudes de stationnement privilégiant avant tout la proximité au détriment parfois sur le caractère licite du stationnement
- Une majeure partie des rues congestionnées de nuit sont en fait des **rues à double sens sans offre de stationnement** mais avec un trafic très faible ce qui fait qu'une partie des stationnements interdits ne sont pas pénalisants .
- On constate que certains parkings privés sont sous-occupés ce qui engendre un report sur voire.

BOURG

USAGE DU STATIONNEMENT

BOURG-OFFRE DE STATIONNEMENT

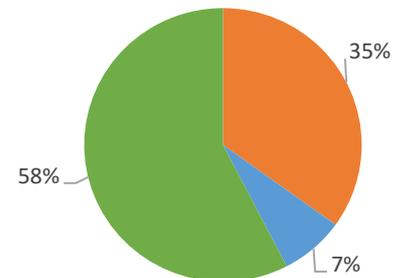
Nous avons recensé **441 places** :

- **40 places publiques règlementées en voirie,**
- **33 places tolérées(*)**
- **254 places dans des poches de stationnement au sol,**
- **8 places PMR ainsi que 6 autres places réservées (EDF, Tourisme, dépose minute, livraison, neutralisées).**

On retrouve une offre privative de places par des bailleurs au Nord du bourg, identifiable sur la carte en vert.

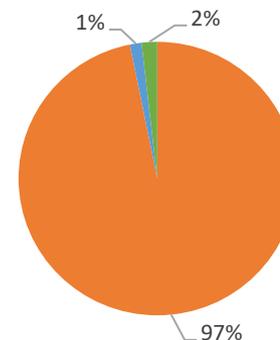
(*)Nous avons choisi de considérer comme « tolérées » les places de stationnement non matérialisées par une ligne blanche, mais qui ne gênent pour autant ni la circulation des voitures ni le passage des piétons.

Répartition de l'offre au Bourg (typologie)

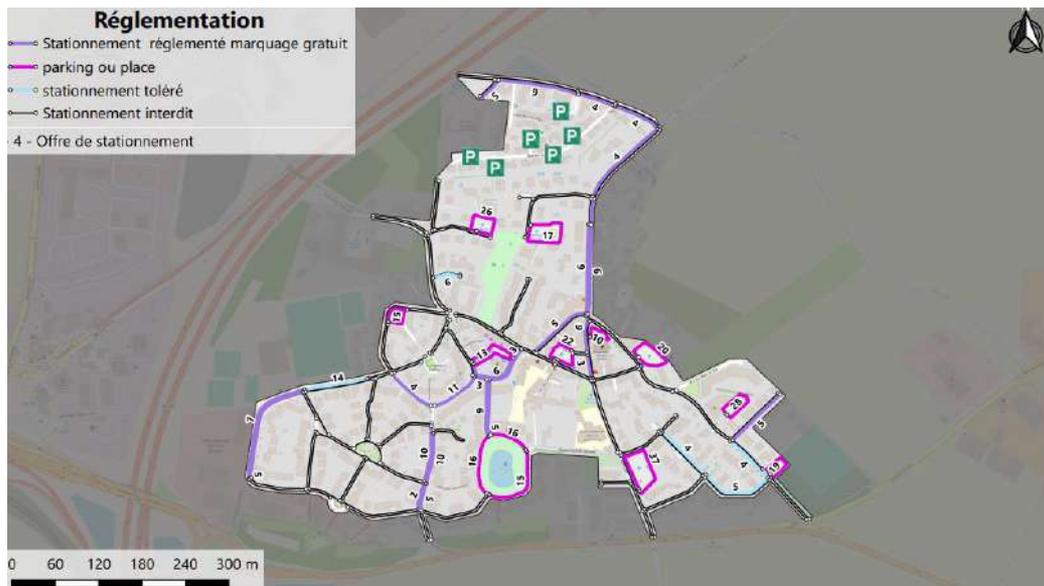


■ Places sur voirie règlementées ■ Places tolérées ■ Parking

Répartition de l'offre- Toutes réglementations



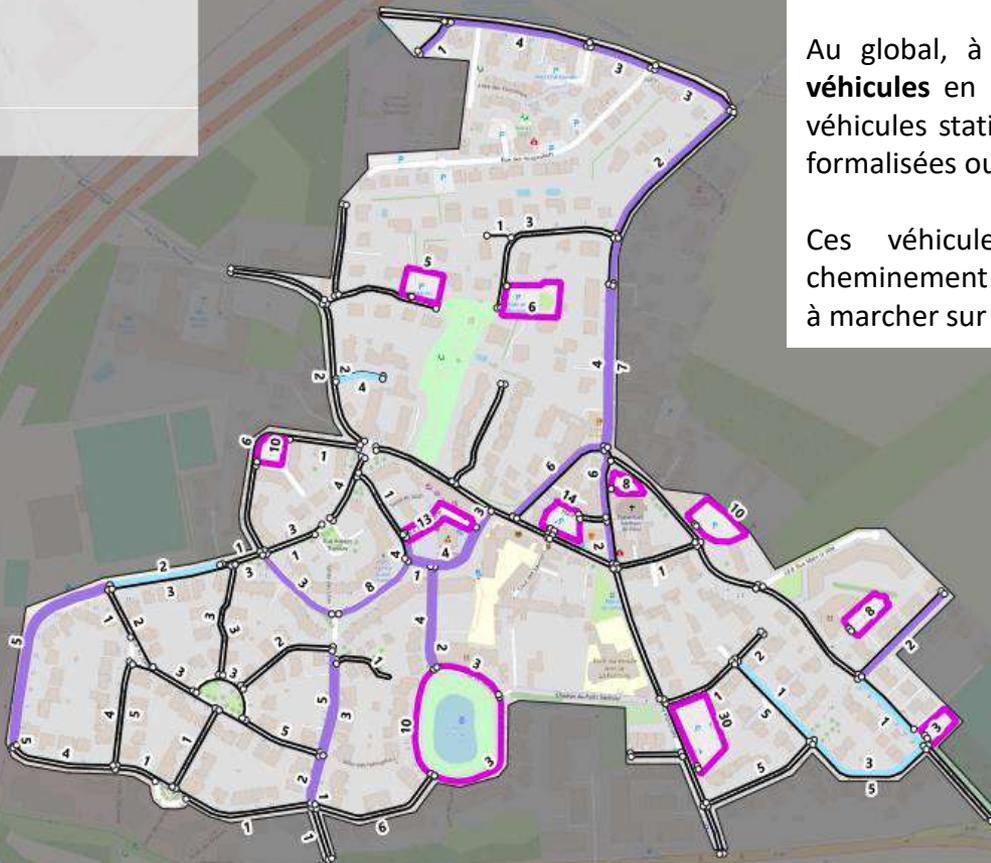
■ Places publiques ■ PMR ■ Autres (livraison, neutralisée)



Réglementation

- Stationnement réglementé marquage gratuit
- parking ou place
- stationnement toléré
- Stationnement interdit

- 4 - Demande total



On constate une présence de stationnement dans les lieux où il n'y a pas d'offre matérialisée au sol.

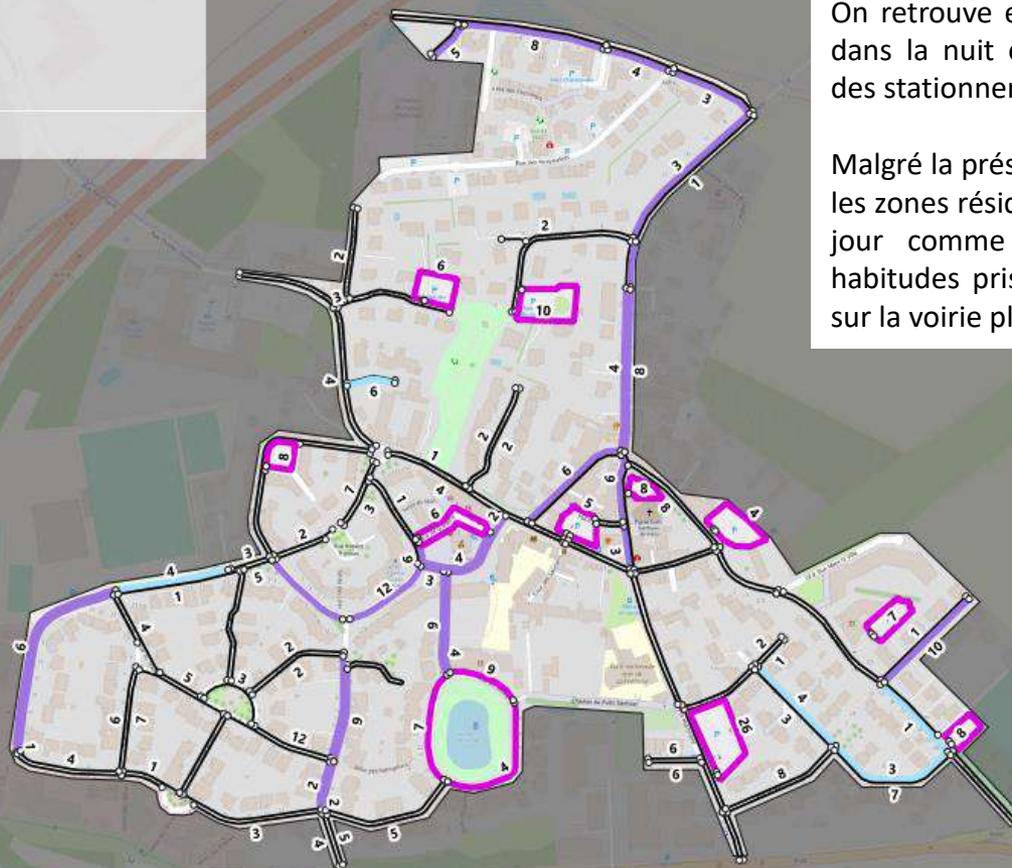
Au global, à l'échelle du bourg il y'a **107 véhicules** en interdit dans la journée et **218** véhicules stationnées sur des stationnements formalisées ou tolérées

Ces véhicules parfois garées sur des cheminement piétons « obligent » les piétons à marcher sur la voirie.

Réglementation

- Stationnement réglementé marquage gratuit
- parking ou place
- stationnement toléré
- Stationnement interdit

- 4 - Demande total



Même constat de nuit mais accentué par le caractère résidentiel du quartier :

On retrouve environ **190 véhicules** en interdit dans la nuit et **212 véhicules** stationnées sur des stationnements formalisées ou tolérées.

Malgré la présence de box et de garages privés, les zones résidentielles restent très occupées le jour comme la nuit en partie dû à des habitudes prises par les résidents de se garer sur la voirie plutôt que dans leur garage.

EXEMPLE DE STATIONNEMENT SUR CHEMINEMENT PIÉTONS DANS LE BOURG

Ces photos montrent les interdictions que nous avons relevés le jour et la nuit sur le Bourg.



Saclay



Rue des Roseaux, Saclay



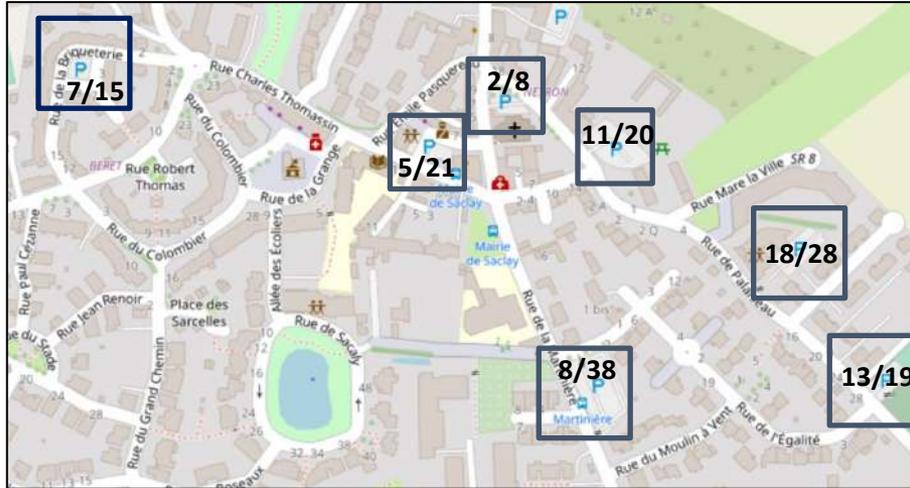
Rue Robert Thomas, Saclay



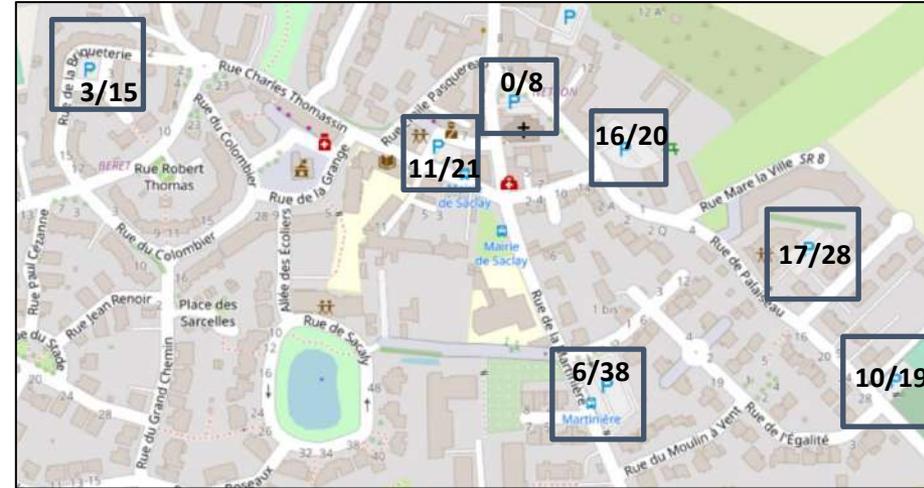
Rue du Stade, Saclay

DES PLACES DISPONIBLES EN QUANTITÉ DANS LES POCHEs DE STATIONNEMENT AU SOL

Malgré la forte demande en stationnement sur la voirie, on remarque que les poches de stationnement plus périphériques ne sont pas saturées. On retrouve des places de stationnement non occupées de jour comme de nuit, comme présenté sur les cartes ci-après.



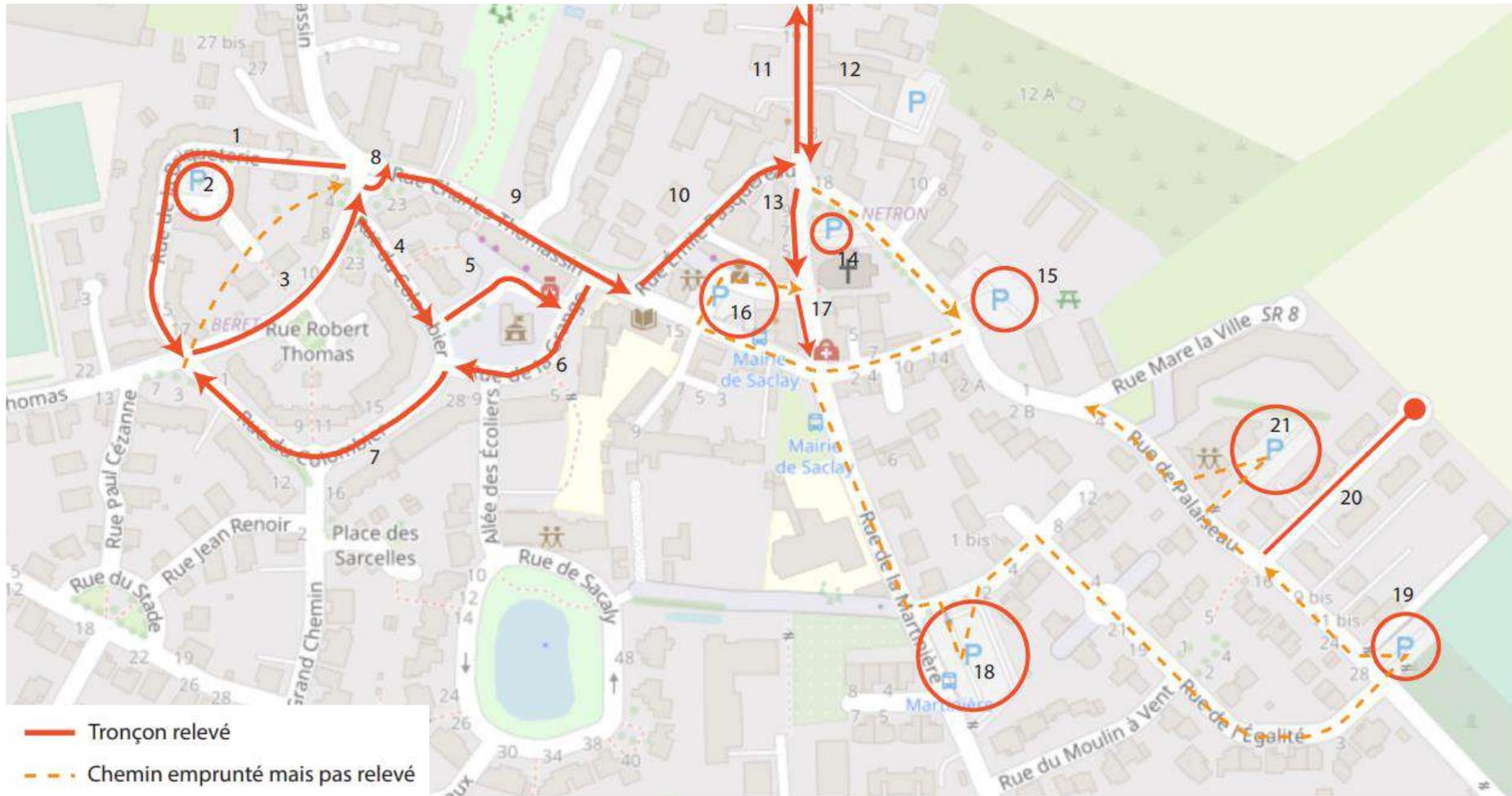
Nombre de places de stationnement vides sur les parkings gratuits le jour



Nombre de places de stationnement vides sur les parkings gratuits la nuit

Au total, en journée, nous comptons 64 places vides et 63 la nuit. Cela traduit le fait que les résidents préfèrent stationner devant chez eux, en interdisant la plupart du temps, plutôt que sur les parkings de surface gratuits.

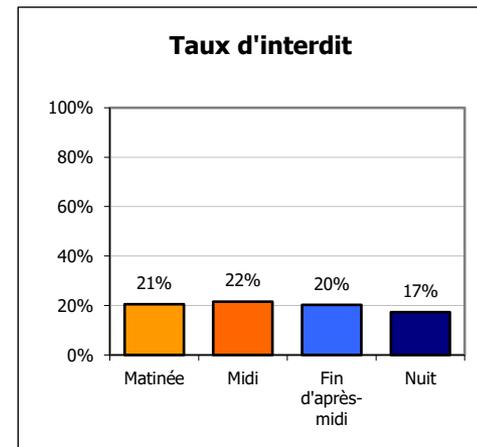
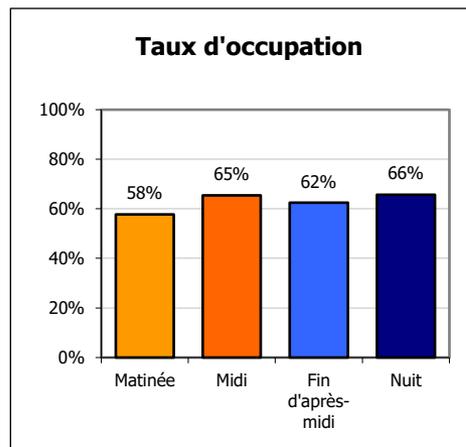
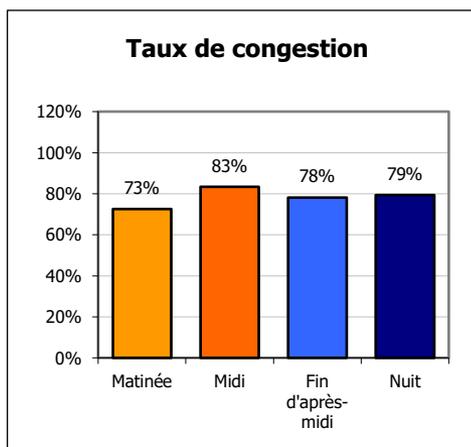
PLAN DE ROTATION



DONNÉES D'OCCUPATION

Ces données permettent de mettre en évidence le nombre de places vides toute la journée ainsi que les taux d'occupation assez faible.

	Matinée		Midi		Fin d'après-midi		Nuit	
	Nombre de places	Dont vides						
Gratuit	234	99	234	81	234	88	233	80
Handicapé	6	6	6	5	6	5	6	5
Livraison	1	0	1	1	1	1	1	0
Réservé	3	2	3	2	3	3	2	2
Neutralisé	7	7	7	5	7	7	10	10
Interdits	35		42		37		32	
Total demande	170		195		183		185	



DÉTAIL PAR TRONÇON

Le détail de l'occupation aux différentes périodes montre que quelques tronçons peuvent saturer mais que des tronçons voisins possèdent toujours des places disponibles

On constate également la coexistence de places vides et de stationnements interdits montrant une préférence forte pour la proximité.

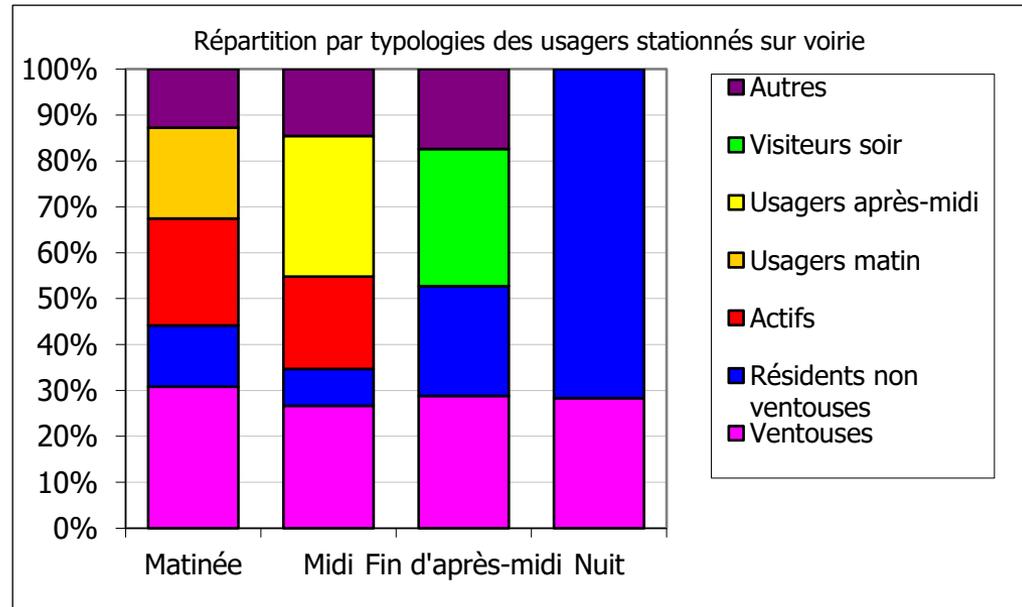
N° circuit	N° tronçon	Nombre de places	Taux d'occupation				Taux de congestion				Nature des usagers	
			Matinée	Après-Midi	Fin d'après-midi	Nuit	Matinée	Midi	Fin d'après-midi	Nuit	Taux de résidents Après-midi	Taux de pendulaires Après Midi
1	2	15	47%	40%	60%	80%	47%	40%	60%	80%	20%	7%
1	5	13	100%	92%	69%	62%	154%	146%	100%	77%	14%	43%
1	6	12	83%	58%	75%	90%	83%	58%	75%	90%	12%	6%
1	7	26	50%	46%	44%	87%	62%	69%	72%	113%	22%	3%
1	10	5	80%	80%	80%	100%	100%	120%	120%	117%	38%	0%
1	11	6	33%	50%	67%	100%	33%	50%	67%	100%	17%	17%
1	12	9	89%	67%	78%	89%	89%	67%	78%	89%	33%	0%
1	13	6	83%	83%	83%	83%	83%	83%	100%	83%	50%	17%
1	14	8	75%	100%	75%	100%	75%	113%	88%	100%	25%	25%
1	15	19	47%	100%	37%	20%	47%	115%	37%	20%	0%	9%
1	16	20	65%	91%	67%	39%	65%	91%	67%	39%	0%	25%
1	17	3	67%	67%	100%	67%	67%	100%	100%	67%	50%	0%
1	18	38	66%	89%	82%	84%	66%	89%	82%	84%	18%	28%
1	19	20	30%	26%	42%	44%	30%	26%	42%	44%	26%	0%
1	20	5	80%	60%	80%	100%	120%	100%	120%	160%	43%	0%
1	21	29	28%	26%	54%	23%	28%	26%	54%	23%	7%	3%

TYPOLOGIE D'USAGER

Le détail de l'occupation aux différentes périodes montre que quelques tronçons peuvent saturer mais que des tronçons voisins possèdent toujours des places disponibles

On constate également la coexistence de places vides et de stationnements interdits montrant une préférence forte pour la proximité.

On constate que les places de stationnement enquêtées sont utilisées majoritairement par les résidents : 1/3 de places occupées par des véhicules dits « ventouses » n'ayant pas bougé de la journée.



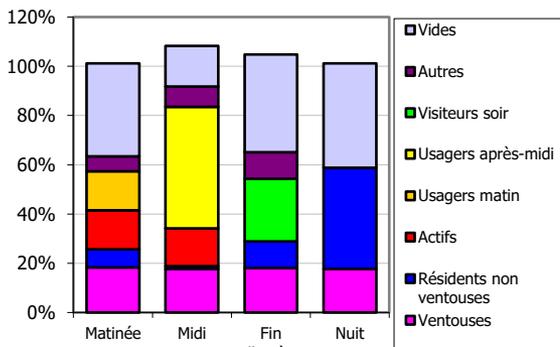
Ventouses	52	52	52	52
Résidents non-ventouses	23	16	44	135
Actifs	40	40	0	0
Usagers matin	34	0	0	0
Usagers après-midi	0	61	0	0
Visiteurs soir	0	0	55	0
Autres	23	30	33	0
Vides	114	93	102	93

ZOOM SUR LES ZONES LES PLUS COMMERCIALES

On ne constate pas de difficulté majeure mais une situation proche de la saturation à la pointe sans que nous ayons identifié que cela soit pénalisant pour l'activité commerciale.

Il n'existe toutefois que peu de marge de manœuvre à la pointe

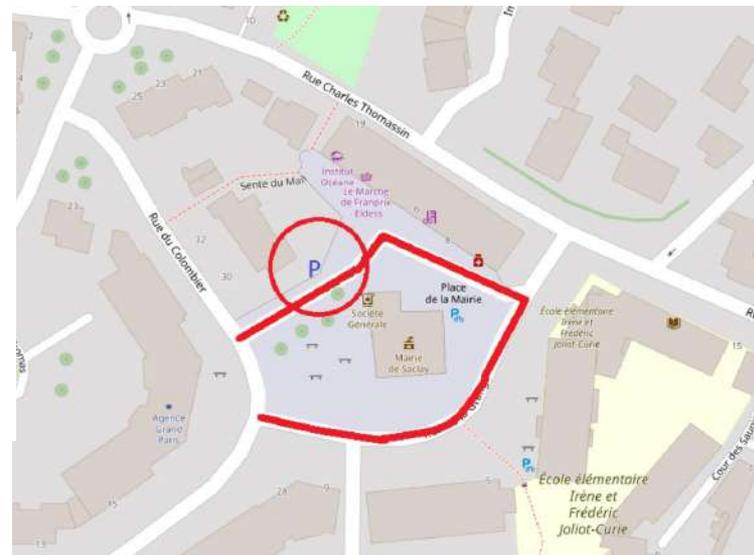
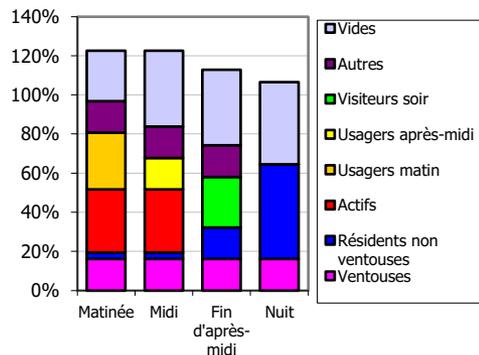
La suppression du parking le plus à l'est dans le cadre d'un projet engendrera sans doute des difficultés (-19 places) → occupation > 100%



La zone de la mairie comprend une part importante d'usages pendulaires (employés de la mairie et/ ou des commerces? – en rouge dans le graphique).

La pointe a lieu en matinée avec un nombre de voitures quasi équivalent au nombre de places.

Il reste néanmoins des places vides alors qu'on constate par ailleurs de nombreux interdits.



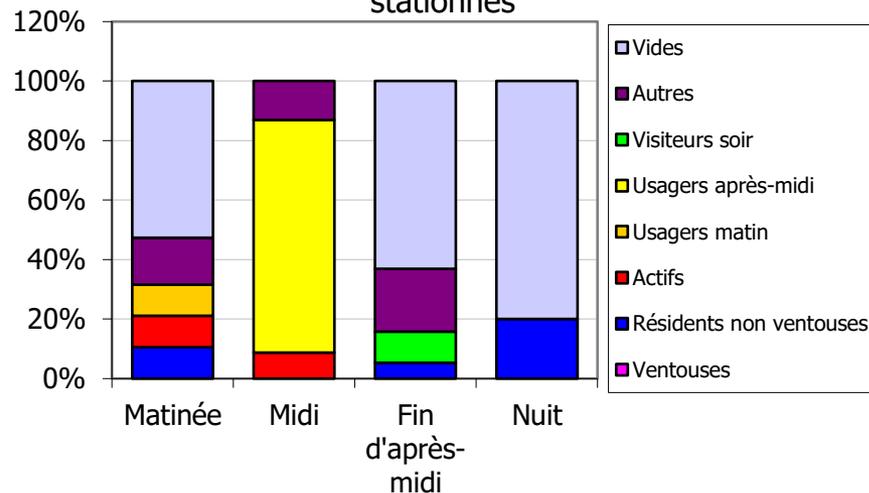
IMPACT DE LA SUPPRESSION DU PARKING NORD EST

Dans le cadre de l'extension nord-est du Bourg, un parking d'une vingtaine de places est amené à disparaître. Actuellement, ce parking est principalement utilisé la journée par des usagers ponctuels et par les actifs. Cependant, on retrouve aussi quelques résidents, et plus précisément la nuit. On relève, au plus, 23 véhicules stationnés sur ce parking.

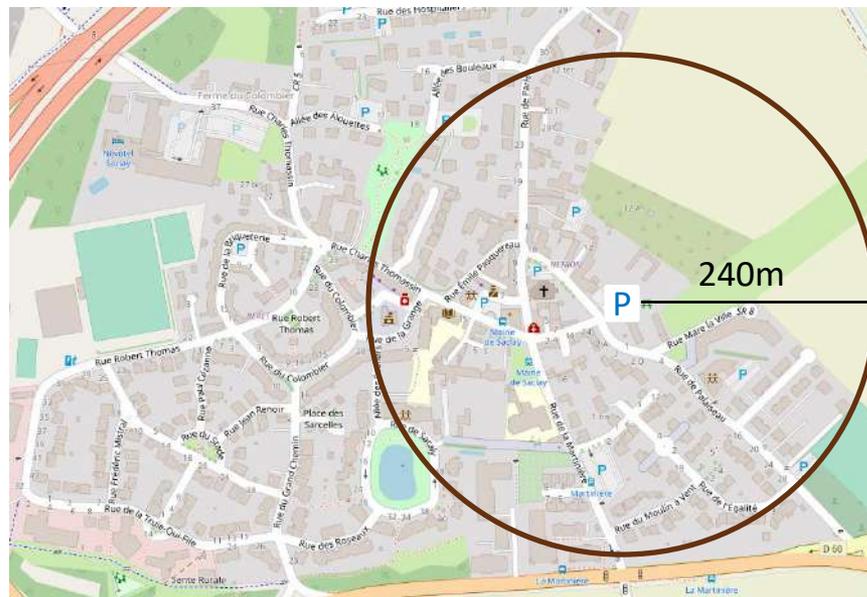
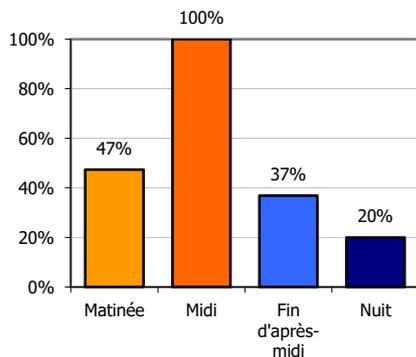
En revanche, dans la matinée, la soirée et la nuit ce parking reste peu occupé.

En l'absence de réglementation de la voirie, la suppression de ce parking engendrerait un report minimum de 240m, afin de trouver une place de stationnement matérialisée disponible.

Répartition par typologies des usagers stationnés



Taux d'occupation



Nous ne constatons pas dans le bourg de zone de saturation de grande ampleur. Il existe systématiquement des places disponibles dans un rayon de 200 mètres.

Cependant presque la moitié des stationnements actuels pourraient être qualifiés de « stationnements interdits » :

- **Dans des rues à double sens à faible trafic** (type 1): aucun stationnement n’y est matérialisé et les résidents souhaitant se garer au plus proche de chez eux préfèrent stationner dans ces rues que dans les poches de stationnement un peu plus éloignées.
- **Sur des espaces en théorie dédiés aux piétons**
 - Pour certaines voies (aménagées à plat), cela n’est pas fortement pénalisant,
 - Dans d’autres cas le stationnement est pénalisant pour les cheminements piétons.

Une partie de ces stationnements pourrait être reportée dans les poches existantes.

- **On constate comme au Val d’Albian une sous-utilisation de garages privés.**

Nous n’avons pas constaté de problématiques majeures liées au stationnement des clients des commerces; toutefois elle s’exprime probablement aux périodes de pointe. De plus, l’évolution du bourg, à terme, devrait engendrer la nécessité de mettre en place des dispositifs pour **créer une rotation des véhicules sur les places au plus proche des commerces.**

CONCLUSIONS ET PISTES DE RÉFLEXION

La commune de Saclay **n'a pas de problème quantitatif de places de stationnement**. L'offre actuellement présente sur le territoire permettrait en théorie de répondre assez largement à la demande. Il serait même possible de supprimer certains emplacements.

Il existe par contre des **hétérogénéités d'occupation** à l'échelle du territoire :

- Des **zones saturées** du fait du souhait des résidents de stationner au plus près de chez eux
- **Des poches de stationnement possédant des disponibilités** à moins de 200 mètres de ces mêmes zones.

La présence de voitures sur l'espace public est liée :

- Pour une part à la **non-utilisation de certains parkings privés** détenus par les résidents
- Et pour une part à la **bi ou trimotorisation de certains ménages qui ne disposent pas d'un nombre de places correspondantes**.

L'absence de réglementation et la non-matérialisation de l'ensemble des lieux de stationnement autorisés n'incite par ailleurs pas les automobilistes à respecter les règles. Ce qui se traduit par la présence de **nombreuses voitures en stationnements interdits gênant les cheminements piétons qui doivent souvent cheminer sur la route**

Enfin en journée, le stationnement ne pose pas de problème majeur, la zone étant très principalement résidentielle. On constate toutefois des **zones de friction dans la partie commerciale** du bourg même si cela n'impacte a priori pas l'activité économique : **des places sont toujours disponibles**.

Prise en compte d'éléments prospectifs: Les projets à venir sur Saclay vont faire évoluer la question du stationnement dans les années à venir avec des effets pouvant être à la hausse ou à la baisse.

- **L'extension du Bourg et la création d'un nouveau quartier** à proximité de la nouvelle gare devrait **augmenter l'attractivité des commerces** et probablement le nombre de visiteurs en journée.
- **L'arrivée du Grand Paris Express** devrait **diminuer un peu la motorisation des ménages**. Même si l'effet est assez long à se mettre en place, on devrait voir une légère tendance à la baisse : moins de 2^{ème} et 3^{ème} voiture notamment. Nous constatons ce type d'évolution dans le cadre de l'arrivée du métro dans un quartier.

Objectif du plan de stationnement proposé:

- **Clarifier le caractère légal ou non des stationnements:** il est actuellement parfois difficile de comprendre si le stationnement est autorisé ou non.
- **Améliorer les cheminements piétons** : pour inverser la logique
 - Si un trottoir existe : les piétons sur le trottoir/ les voitures sur la chaussée
 - En cas d'aménagement à plat, légitimer le piéton sur la voirie
- **Traiter les cheminements piétons et la signalétique vers les poches de stationnement au sol** : pour inciter au stationnement sur les places disponibles.
- **Inciter les résidents à utiliser leur garage** : pour limiter l'impact des voitures sur l'espace public. Cela peut se faire par la mise en place d'une réglementation spécifique et en profiter pour libérer **une partie de la voirie de la voiture**.
- **Dans le centre bourg - envisager la mise en place d'une réglementation rotative** afin de supprimer certaines poches / de permettre le transfert de stationnements interdits sur des places autorisées tout en favorisant l'activité commerciale.
- **Verbaliser le stationnement interdit** : une fois le plan d'actions mis en place.

ANNEXES

ANNEXE 1 – AMÉNAGEMENTS CYCLABLES – ZONE 30

CONTEXTE

- Équilibre des activités locales avec la fonction circulaire
- Voie affectée à la circulation de tous
- Trafic motorisé < 4000 uvp/j
- Trafic cycliste < 2 000 – 3 000 vélos/jour
- Itinéraire secondaire ou ponctuellement structurant



Ville et cœur de ville

RÈGLES

- Piétons sur la chaussée uniquement pour traverser
- Voitures peuvent doubler
- Vitesse limitée à 30 km/h
- DSC **obligatoire**



Voies structurantes

MISE EN ŒUVRE

- Aménagement cohérent avec le concept de mixité et de faible vitesse **obligatoire**

PANNEAUX DE DÉBUT ET DE FIN DE ZONE (B30&B51)



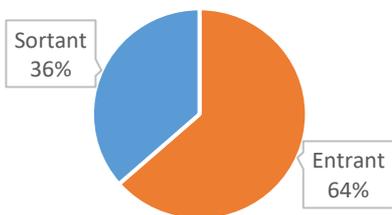
Quartiers et voies résidentielles ou commerçantes

ANNEXE 2 – RER VELO



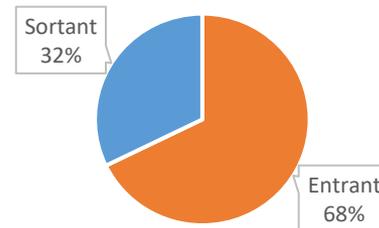
Réseau projeté du RER vélo – Collectif vélo Ile de France

ANNEXE 3 – RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE INTERVIEW



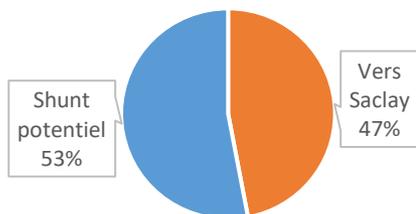
■ Entrant ■ Sortant

Sens des interrogés sur la rue de Paris à l'HPM – ETC via les résultats des enquêtes interview



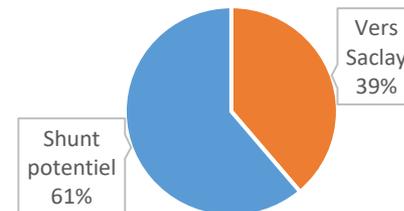
■ Entrant ■ Sortant

Sens des interrogés sur la rue de Paris à l'HPS – ETC via les résultats des enquêtes interview



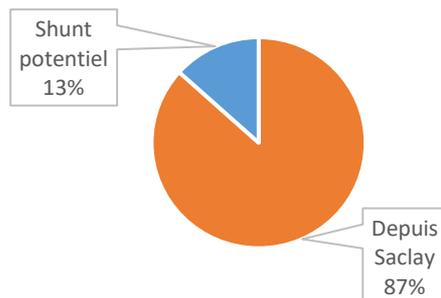
■ Vers Saclay ■ Shunt potentiel

Répartition des entrants à l'HPM – ETC via les résultats des enquêtes interview



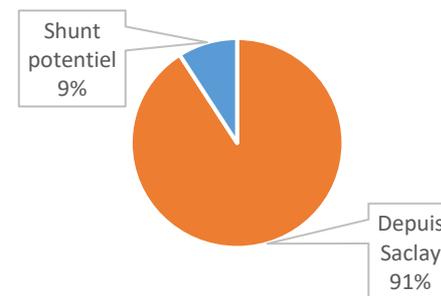
■ Vers Saclay ■ Shunt potentiel

Répartition des entrants à l'HPS – ETC via les résultats des enquêtes interview



■ Depuis Saclay ■ Shunt potentiel

Répartition des sortants à l'HPM – ETC via les résultats des enquêtes interview



■ Depuis Saclay ■ Shunt potentiel

Répartition des sortants à l'HPS – ETC via les résultats des enquêtes interview

ANNEXE 4 – DÉTAIL OCCUPATION – BOURG DE SACLAY

Période de jour

<i>Toutes réglementations</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	427	218	107	51%	76%	33%
PMR	8	0		0%		
Livraison	1	0		0%		
Autres (DM,,Police)	5	0		0%		
Total	441	218	107	49%	76%	33%

<i>Réglementation Stationnement réglementé marquage gratuit</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	140	84	107	60%	136%	56%
PMR	2	0		0%		
Livraison	1	0		0%		
Autres (DM,,Police)	5	0		0%		
Total	148	84	107	57%	136%	56%

<i>Réglementation stationnement toléré</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	33	11	0	33%	33%	0%
PMR						
Livraison						
Autres (DM,,Police)						
Total	33	11	0	33%	33%	0%

<i>Réglementation parking ou place</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	254	123	0	48%	48%	0%
PMR	6	0		0%		
Livraison						
Autres (DM,,Police)						
Total	260	123	0	47%	48%	0%

Période de nuit

<i>Toutes réglementations</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	427	212	190	50%	94%	47%
PMR	8	0		0%		
Livraison	1	0		0%		
Autres (DM,,Police)	5	0		0%		
Total	441	212	190	48%	94%	47%

<i>Réglementation Stationnement réglementé marquage gratuit</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	140	94	182	67%	197%	66%
PMR	2	0		0%		
Livraison	1	0		0%		
Autres (DM,,Police)	5	0		0%		
Total	148	94	182	64%	197%	66%

<i>Réglementation stationnement toléré</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	33	18	0	55%	55%	0%
PMR						
Livraison						
Autres (DM,,Police)						
Total	33	18	0	55%	55%	0%

<i>Réglementation parking ou place</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	254	100	8	39%	43%	7%
PMR	6	0		0%		
Livraison						
Autres (DM,,Police)						
Total	260	100	8	38%	43%	7%

ANNEXE 5 – DÉTAIL OCCUPATION – VAL D'ALBIAN

Période de Jour

<i>Toutes réglementations</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	628	332	118	53%	72%	26%
PMR	2	0		0%		
Livraison						
Autres (DM, taxi, P	20	2		10%		
Total	650	334	118	51%	72%	26%

<i>Réglementation Stationnement réglementé (marquage) Gratuit</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	592	315	117	53%	73%	27%
PMR	2	0		0%		
Livraison						
Autres (DM, taxi, P	20	2		10%		
Total	614	317	117	52%	73%	27%

<i>Réglementation Parking ou place</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	36	17	1	47%	50%	6%
PMR						
Livraison						
Autres (DM, taxi, P						
Total	36	17	1	47%	50%	6%

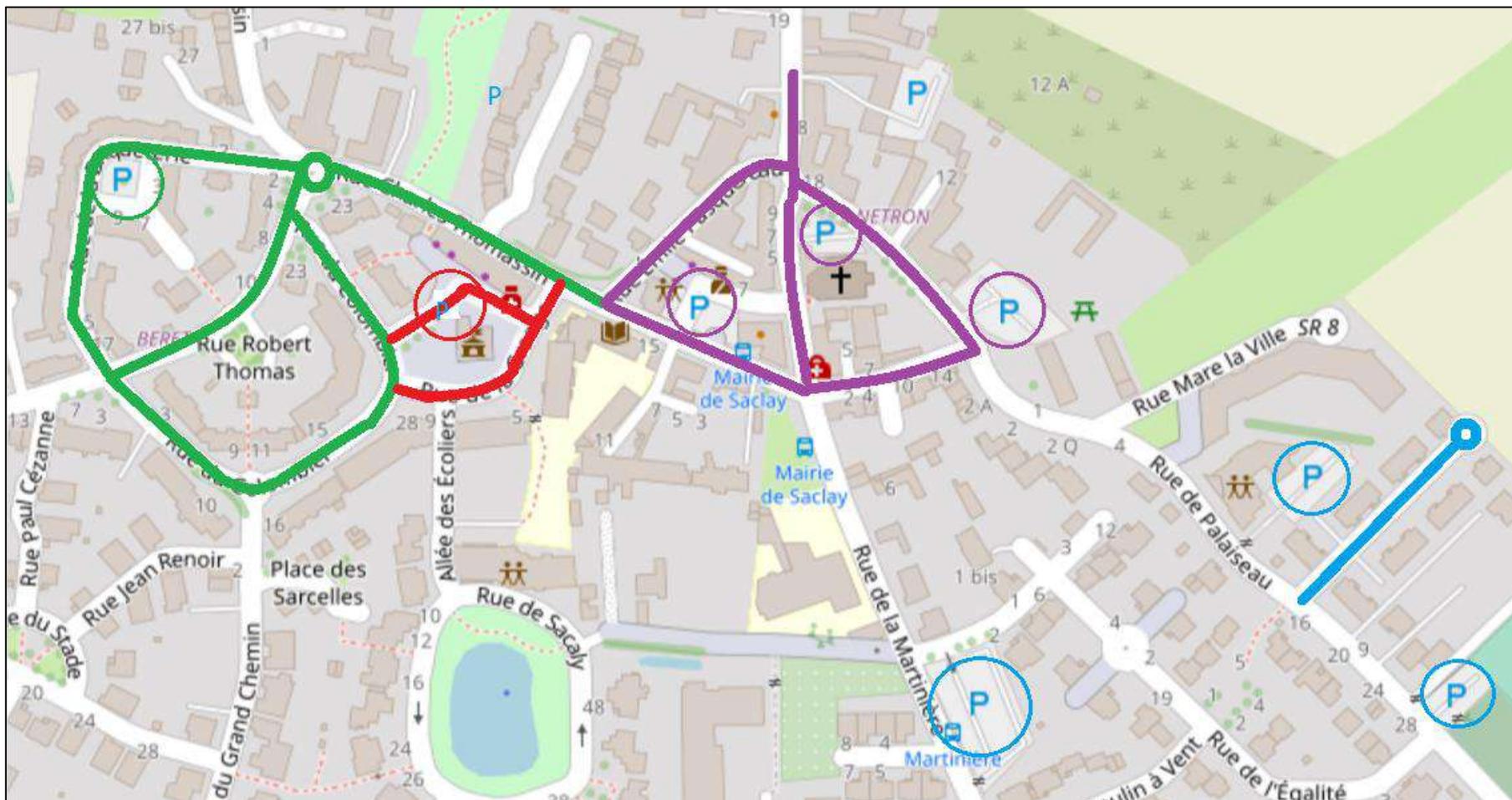
Période de Nuit

<i>Toutes réglementations</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	628	478	167	76%	103%	26%
PMR	2	1		50%		
Livraison						
Autres (DM, taxi, P	20	0		0%		
Total	650	479	167	74%	103%	26%

<i>Réglementation Stationnement réglementé (marquage) Gratuit</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	592	459	167	78%	106%	27%
PMR	2	1		50%		
Livraison						
Autres (DM, taxi, P	20	0		0%		
Total	614	460	167	75%	106%	27%

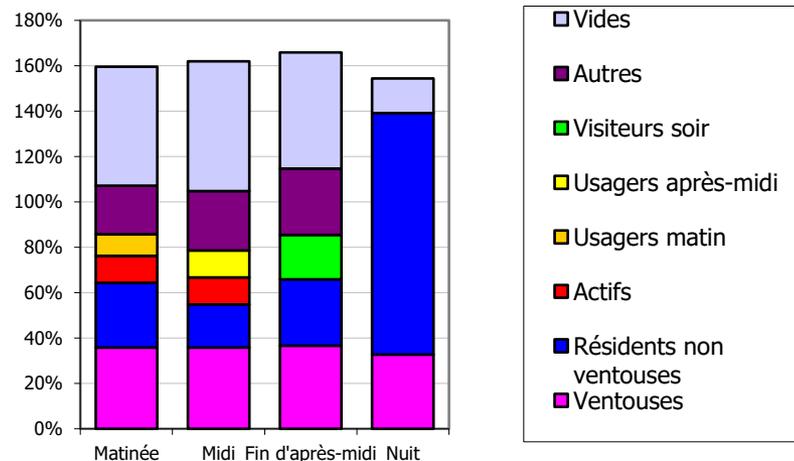
<i>Réglementation Parking ou place</i>						
Type de stationnement	Offre publique	Demande sur places publiques	Demande interdite	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
Places publiques	36	19	0	53%	53%	0%
PMR						
Livraison						
Autres (DM, taxi, P						
Total	36	19	0	53%	53%	0%

ANNEXE 6 – RÉPARTITION DES ZONES D'ENQUÊTE



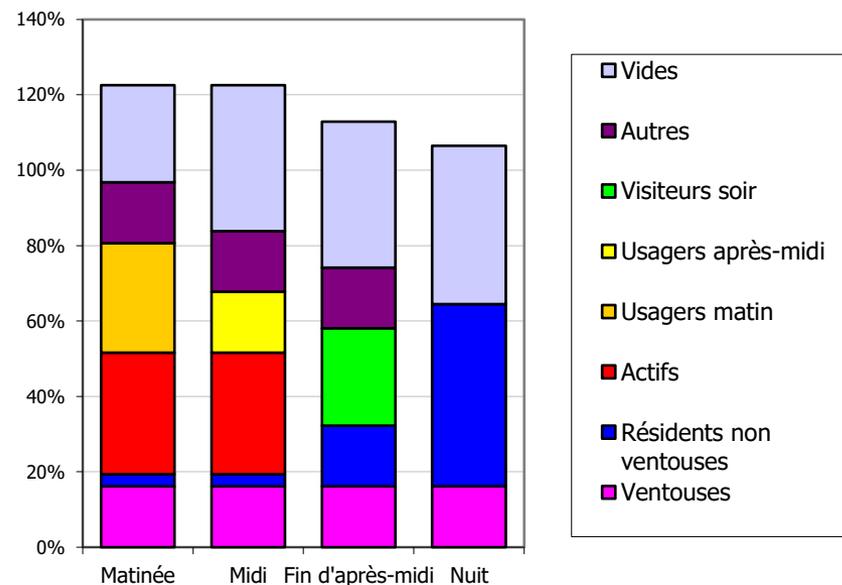
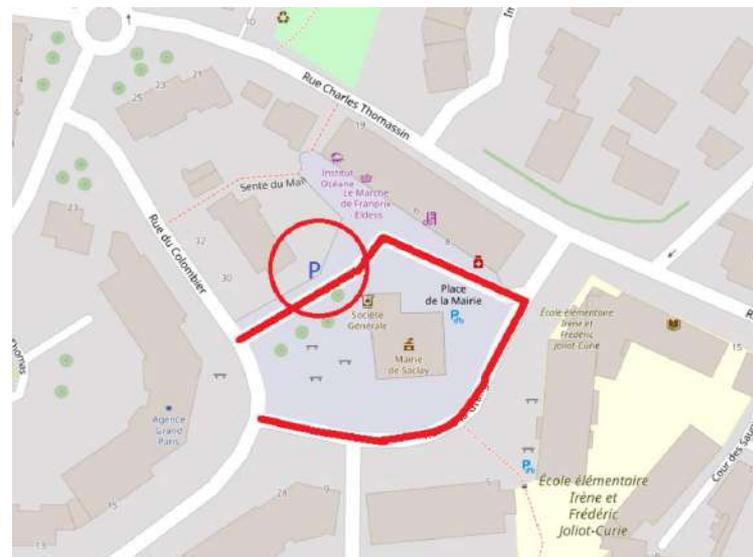
Afin de pouvoir analyser les données relevées pendant l'enquête de rotation, nous avons décidé de séparer la zone en 4 parties.

- C'est une zone d'habitat collectif, où l'on retrouve un parking de surface de 15 places gratuites sans limitation de durée de stationnement et quelques places sur voirie.
- Sur cette zone, l'enquête porte sur 41 places.
- On observe plusieurs typologies d'utilisateurs au cours de la journée, comme des actifs, des résidents et des usagers de la journée. On retrouve aussi une part assez importante de places vides avec une occupation élevée. Cela signifie que les usagers se garent au plus près, quitte à stationner en interdit plutôt que d'utiliser les places matérialisées. Le taux d'interdit moyen le jour est de 58%.



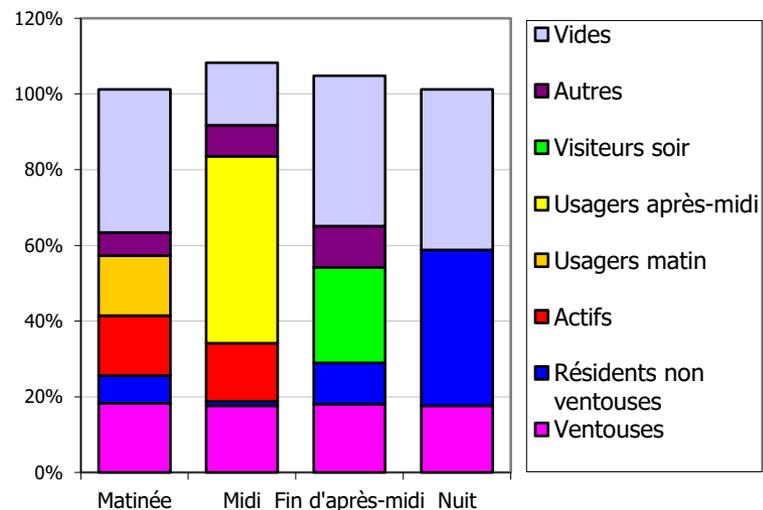
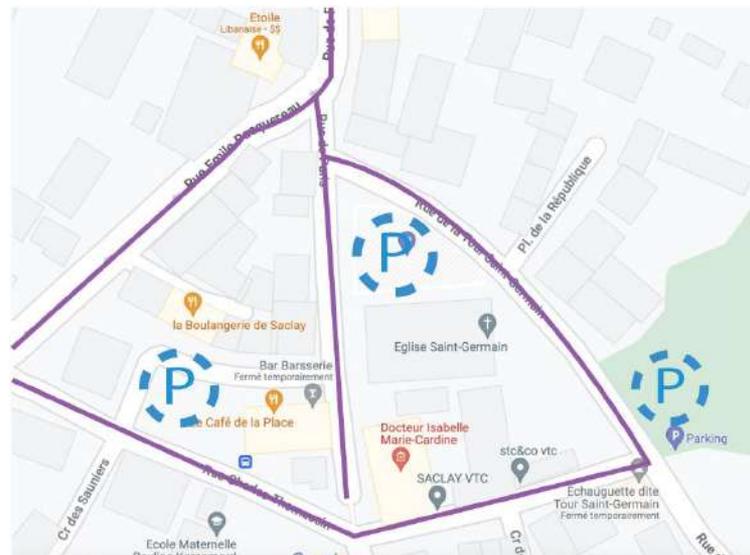
ANNEXE 10 – DÉTAIL DE L'ENQUÊTE DE ROTATION ZONE 2

- Cette zone regroupe quelques commerces de proximité comme une pharmacie, une épicerie, un salon de beauté, la mairie et une école.
- Sur cette zone, l'enquête porte sur 25 places.
- On observe plusieurs typologies d'usagers ce qui signifie que la rotation qui est faite est correcte.
- Encore une fois, quelques places libres sont relevées malgré une occupation dépassant 100%.



ANNEXE 11 – DÉTAIL DE L'ENQUÊTE DE ROTATION - ZONE 3: CENTRE-VILLE

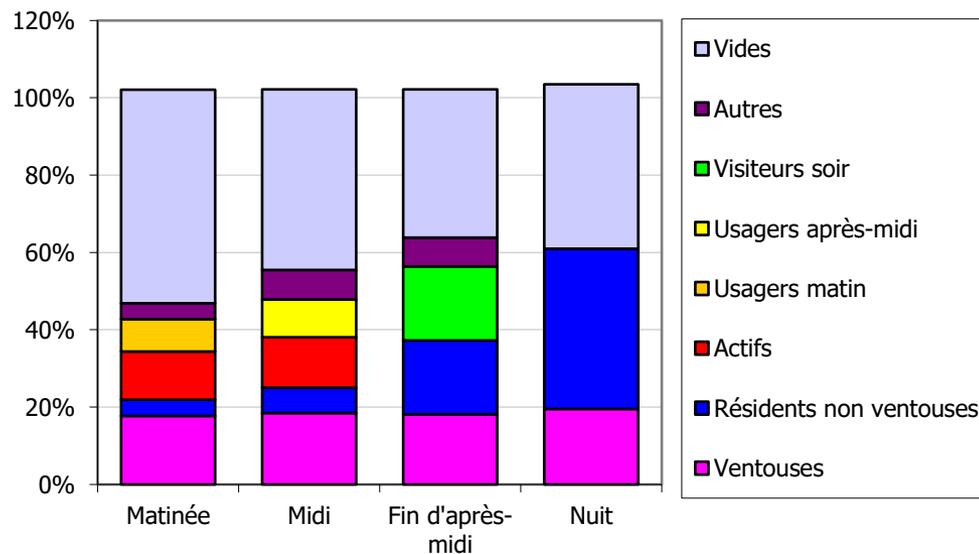
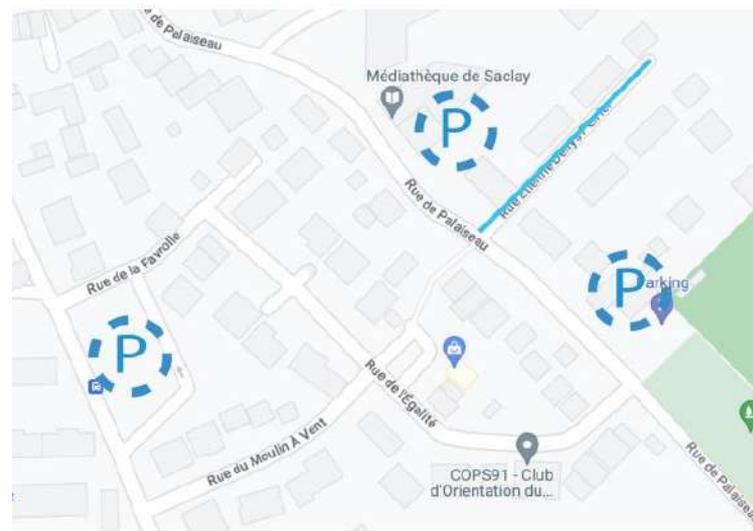
- C'est une zone de commerces, plus dynamiques avec moins d'habitations que les 2 autres zones. On retrouve une boulangerie, un café, un restaurant, un centre de santé et une église.
- Sur cette zone, l'enquête porte sur 76 places.
- On retrouve 3 parkings publics gratuits sans limitation de temps de stationnement. Il est important de noter que le parking le plus à l'est va disparaître suite à un projet de construction.

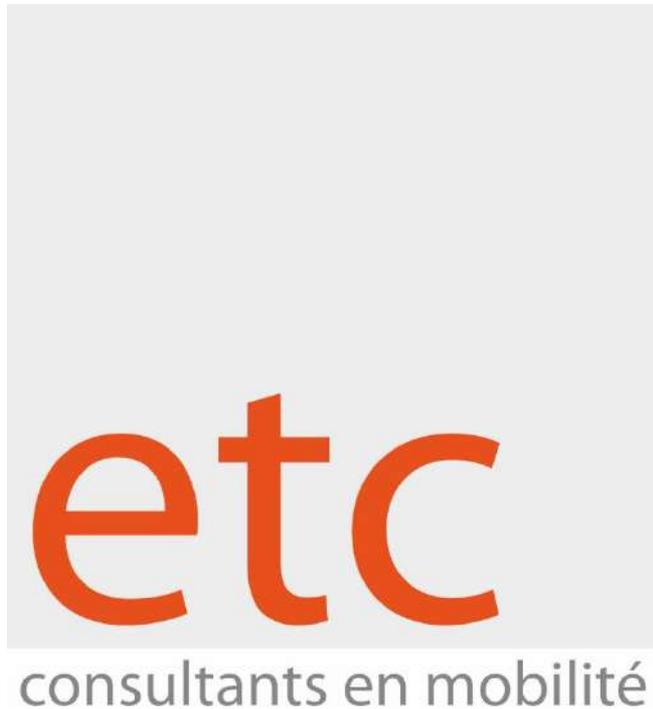


ANNEXE 12 – DÉTAIL DE L'ENQUÊTE DE ROTATION - ZONE 4

- Cette zone résidentielle sur laquelle on retrouve le cimetière et la médiathèque qui possède son parking réservé.
- Sur cette zone, l'enquête porte sur 90 places.
- Il y a 3 parkings dont 2 publics gratuits sans limitation de temps de stationnement et 1 appartenant à la médiathèque/centre petite enfance.

Le nombre de places vides sur les parkings témoignent de leur sous-utilisation.





**Nous vous remercions
pour votre attention**

221, Rue Lafayette
75010 Paris
(33) 1 85 09 60 33

contact@etc-mobilite.fr
www.etc-mobilite.fr