

## STATIONNEMENT

### MÉTHODOLOGIE

Le stationnement constitue l'un des leviers les plus importants pour le choix modal, il occupe donc une place privilégiée dans la politique des déplacements. Seul le stationnement public est analysé ici car les données sur le stationnement privé sont extrêmement difficiles à réunir. Concernant le stationnement public, il peut prendre plusieurs formes : libre sur voirie, payant sur voirie, dans les parkings en ouvrage ou dans les parkings-relais. Les données sur le stationnement libre sur voirie ne sont pas disponibles (la dernière étude qui avait permis d'évaluer l'offre date de 1996), il ne sera donc pas utilisé comme indicateur dans l'analyse des effets du tramway. Les parkings-relais, quant à eux, sont analysés dans la partie sur l'intermodalité.

Les indicateurs retenus pour évaluer l'évolution du stationnement avant et après la mise en service du tramway sont donc les suivants :

- offre du stationnement payant : zones, capacités, tarifs
- fréquentation du stationnement payant : taux de rotation (nombre de véhicules / place / jour)
- offre des parkings en ouvrage : localisation, capacités, tarifs, ...
- fréquentation annuelle des principaux parkings en ouvrage du centre ville.

Le périmètre concerné est un corridor d'environ 500m de part et d'autre de la ligne A de tramway, ce qui inclut les zones de stationnement payant de Clermont-Ferrand ainsi que tous les parkings en ouvrage de l'hypercentre.

### CONSTAT 2002

#### Stationnement payant sur voirie en 2002

Conformément aux préconisations du PDU, le stationnement payant a été mis en place pour favoriser l'accessibilité au centre-ville et notamment à ses fonctions économiques (emplois, achats...) et résidentielles. Il permet en général d'augmenter le nombre de places disponibles en améliorant la rotation des véhicules sur chaque emplacement.

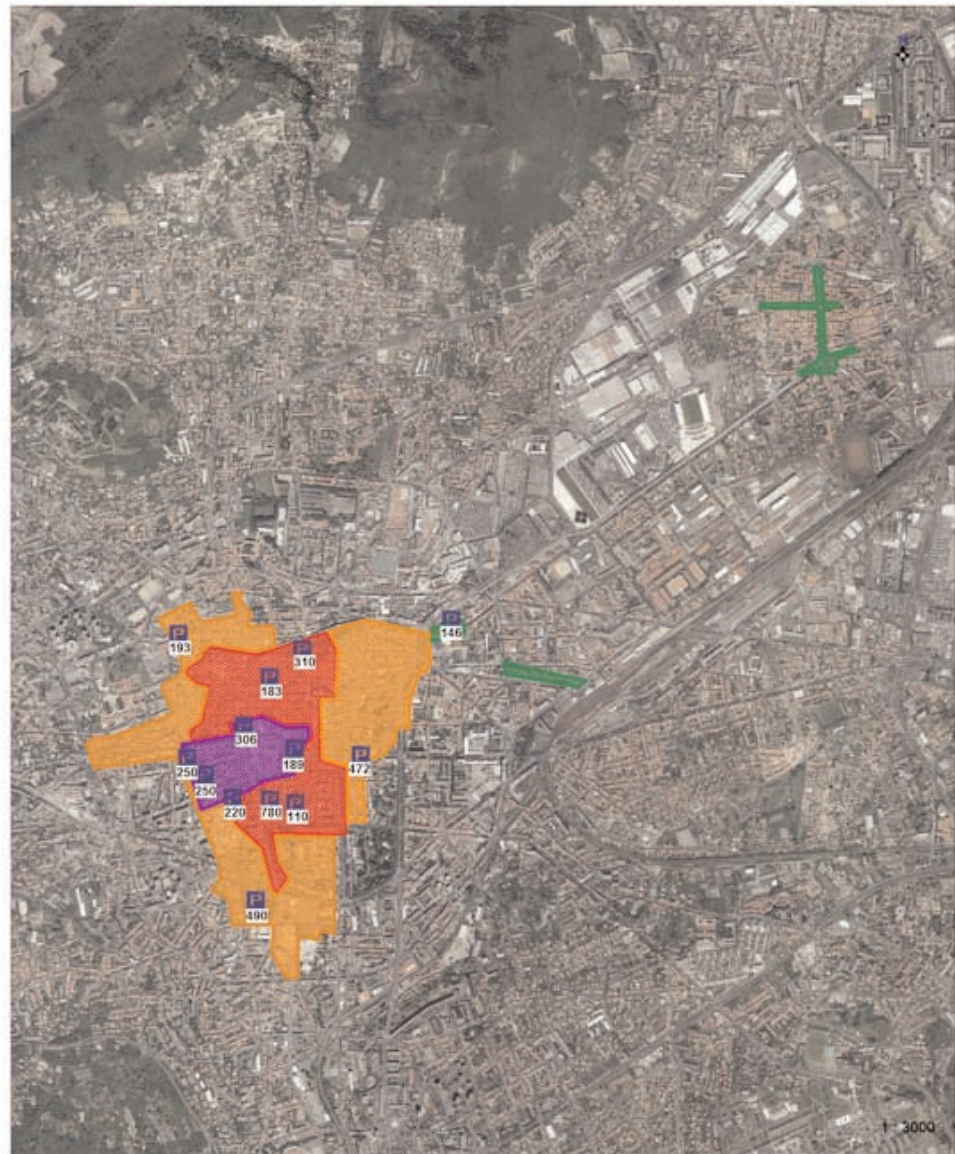
En 2002, la politique tarifaire de stationnement découpe le centre-ville en 4 zones (verte, orange, rouge et violette) avec des tarifs spécifiques pour chacune et propose 3 357 places de stationnement en tout (cf. tableau n°1). En complément, il existe un tarif résident fixé à 1,5 € par jour pour toutes les zones tarifaires et tous les secteurs résidents. Ce tarif avantageux permet d'inciter les résidents à stationner leur voiture pendant la journée et à utiliser les transports en commun.



Zones	VERTE	ORANGE	ROUGE	VIOLETTE	TOTAL
Tarif horaire (en €)	0,6	0,9	1,2	1,5	
Nombre de places	173	2 014	809	361	3 357
Rotation (en VP/place/jour)	0,6	1,7	2,2	3,7	2

Tableau n°1 : Stationnement payant sur Clermont-Ferrand en 2002  
(source : Ville de Clermont-Ferrand)

### Stationnement payant sur voirie en 2002



Stationnement payant sur voirie (de 9h à 19h) :



parkings en ouvrage (capacité totale en centre-ville : 3899 places dont 699 places en "abonné uniquement" et 189 places disponibles le vendredi et le samedi)

-  Zone violette : 361 places / 1h=1,5€ (2H maxi)
-  Zone rouge : 809 places / 1h=1,2€ (2H maxi)
-  Zone orange : 2014 places / 1h=0,9€ (3H maxi)
-  Zone verte : 173 places / 1h=0,6€ (10H maxi)

Carte n°1 : Zones de stationnement payant et parkings en ouvrage en 2002 sur le corridor de la futur ligne A  
(source : Ville de Clermont-Ferrand, Observatoire des Déplacements)



Plus on s'approche de l'hypercentre, plus la demande de stationnement est forte, donc plus les tarifs des zones sont importants pour encourager la rotation des véhicules (cf. carte n°1) : on va de la zone verte, qui est la plus éloignée de l'hypercentre avec un tarif horaire relativement bas (0,6 €/h) jusqu'à la zone violette, qui est la plus proche de l'hypercentre avec le tarif horaire le plus élevé (1,5 €/h).

Le taux de rotation de chaque zone (cf. tableau n°1) montre que plus les zones sont proches de l'hypercentre et plus les tarifs sont élevés, plus la rotation des véhicules est importante. En effet, la rotation est 6 fois plus importante dans la zone violette (plateau central, Jaude...) que dans la zone verte (Montferrand, Delille, gare...). Cela montre bien la vocation rotative de ces secteurs qui se traduit concrètement par une plus grande utilisation de chaque emplacement. Sur l'ensemble du secteur payant, la rotation moyenne est de 2 véhicules par place et par jour.

### **Stationnement dans les parkings en ouvrage en 2002**

3 900 places sont disponibles dans les parkings en ouvrage de l'hypercentre, dont 700 places sont réservées uniquement aux abonnés et 190 places en plus sont proposées le vendredi et le samedi. Ces parkings se situent tous dans la zone d'influence de la future ligne A de tramway ou à proximité immédiate.

Les tarifs des différents parkings sont relativement équivalents (cf. tableau n°2). Entre 1996 et 2003, les tarifs horaires ont augmenté d'environ 40 % alors que les tarifs abonnés ont connu une augmentation moindre de l'ordre de 20 %.

Les parkings de l'hypercentre, dont une part importante de l'activité est liée aux commerces, fonctionnent en grande partie avec la clientèle horaire. Cependant plusieurs parkings, localisés à la marge de l'hypercentre, proposent des abonnements pour la nuit ou pour la journée à l'intention des résidents du centre ville. Certains ne proposent que des abonnements pour les résidents comme les parkings Bonnabaud, Fontgiève, les Carmes ou Allagnat.





Parking	Capacité	Tarif 1 h	Tarif nuit	Jours ouverts	Horaire ouverture	Nbre contrats abonnement	% recettes abonnements	Prix Abonnement 24/ 24 par mois	Prix Abonnement jour par mois	Prix Abonnement nuit par mois	Accessible PMR
Centre Commercial Jaude	780	1.2	oui	7j/7	24/24	0	0		Indisponible sauf commerçants		OUI
Gambetta	490	1.1	oui	6j/7	8h à 22h	433	75	60 à 64€			OUI
Blaise Pascal	472	1	non	7j/7	24/24	343	78	58 à 65		30	OUI
Poterne Cathédrale	310	1	oui	7j/7	24/24	93	14	oui, mais pas de renouvellement		29	OUI
Jaude Vercingétorix	306	1.2	oui	7j/7	6h30 à 1h	84	9	70		28	NON
Fiat Bonnabaud	250	1.2	oui	6j/7	7h30 à 20h	200	75	64 à 67€			
Bonnabaud	250	Abonnés	Abonnés			250	100	63			
Fonglève	193	Abonnés	Abonnés			201	100	48	40	11	NON
St Pierre	183	1.1	oui	7j/7	6h30 à 1h	89	20	63		26	OUI
Carmes Deillie	146	Abonnés	Abonnés			200	100	39			NON
Allagnat	110	Abonnés	Abonnés			99	100	62			NON
Hôtel du département (Desaix)	189	0.75	oui	2j/7	Ve : 20h à 1h / Sa : 9h30 à 1h	0	0	Pas d'abonnement	Pas d'abonnement	Pas d'abonnement	NON
Carré Jaude	220	1.22	oui	7j/7	24/24	65	14	68.6			OUI

**Tableau n° 2 :** Offre des parkings en ouvrage dans l'hypercentre clermontois en 2002  
(source : Observatoire des Déplacements, tarif au 01/01/03)

## EVOLUTION 2002 /2008

### Stationnement payant sur voirie : une extension des zones et une meilleure rotation des véhicules

Conformément aux préconisations du PDU et comme le montre la carte n°2, les zones du stationnement payant sur le centre de Clermont-Ferrand se sont étendues entre 2002 et 2008 : une partie de la zone rouge a été transformée en zone violette avec une vocation plus rotative et les zones orange et verte se sont étendues notamment à l'est et au nord de l'hyper centre.

Une nouvelle catégorie de zone a été créée : il s'agit de la zone azur qui a une faible vocation rotative avec un tarif horaire de 0,5 € et la possibilité de stationner pendant 10 heures au maximum. Cette zone a été instaurée place des Bughes et rue Pierre Besset.

Le tableau n°3 détaille les évolutions observées par zone : il s'agit de données pour l'année 2007 au lieu de l'année 2008 car le taux de rotation est évalué sur une année entière et donc celui de 2008 n'est pas encore disponible.

Zones	AZUR			VERTE			ORANGE		ROUGE		VIOLETTE		TOTAL	
	2007	2007	par rapport à 2002	2007	par rapport à 2002	2007	par rapport à 2002	2007	par rapport à 2002	2007	par rapport à 2002	2007	par rapport à 2002	
Tarif horaire (en €)	0,5	0,6	0%	0,9	0%	1,2	0%	1,5	0%					
Nombre de places	486	919	431%	2286	14%	266	-67%	772	114%	4 729	+41%			
Rotation (en VP/place/jour)	0,2	1,1	83%	2	18%	2,4	9%	2,2	-41%	2,9	+45%			

**Tableau n° 3 :** Evolution 2002 – 2007 du stationnement payant sur Clermont-Fd (source : Ville de Clermont-Ferrand)

Entre 2002 et 2007, le nombre de places de stationnement payant est passé de 3 357 à 4 729, ce qui représente une augmentation de 41 %. Cette augmentation concerne surtout la zone verte (+ 431 %) et la zone violette (+ 114 %).

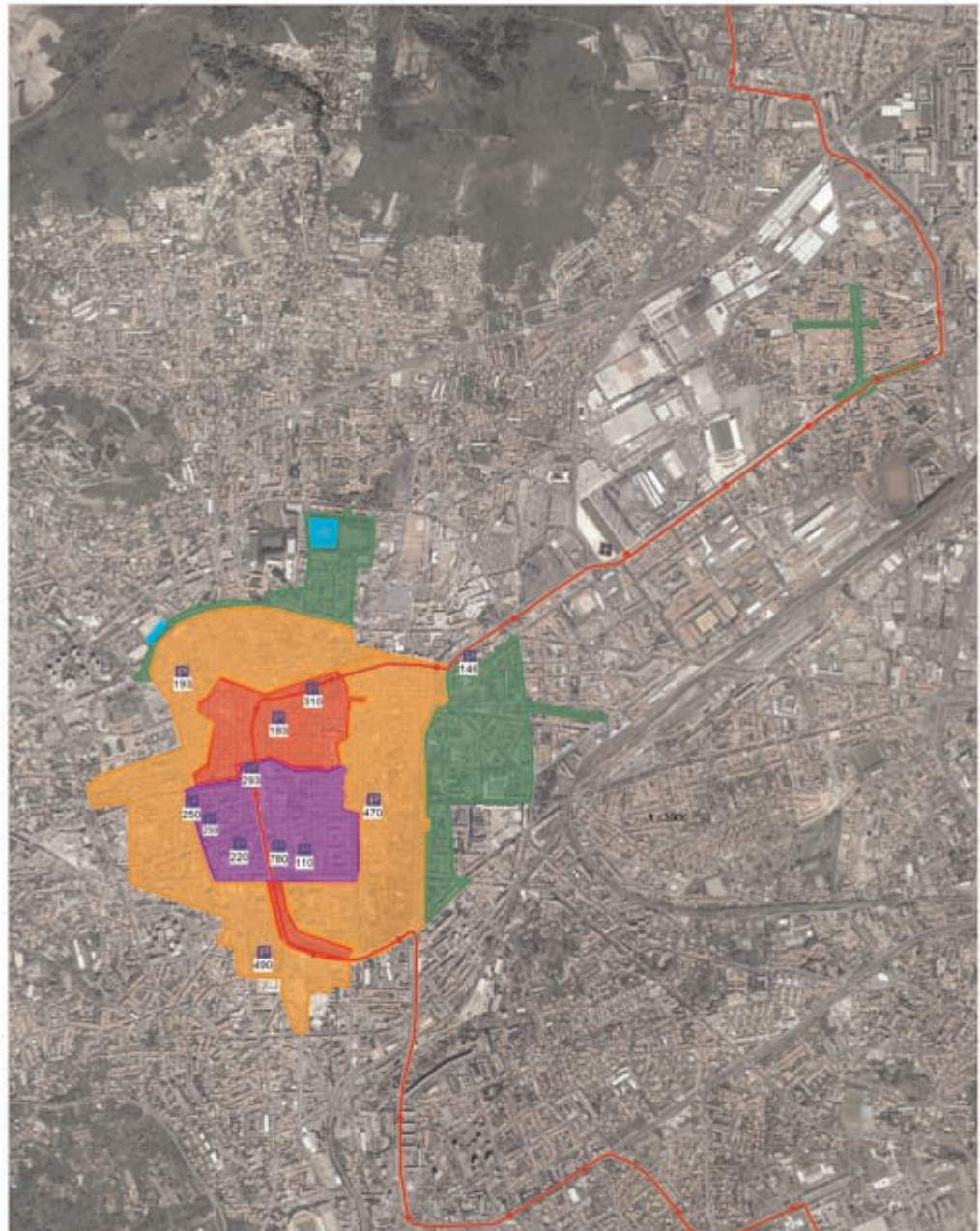
Les tarifs de chaque zone n'ont pas évolué entre 2002 et 2007 sauf le tarif résident qui est passé de 1,5 € à 0,5 € par jour, soit un prix divisé par 3. Ce tarif très avantageux peut entraîner une baisse de la rotation des véhicules. En effet, dans certains secteurs résidents, le nombre de macarons résidents en circulation dépasse le nombre de places disponibles. Même si la Ville de Clermont-Ferrand a mis en place des zones tampons en limite de secteur, cette situation dégrade la rotation des secteurs hypercentraux, comme cela apparaît dans la zone violette (cf. tableau n°3 : baisse de 41 % du taux de rotation).

La fréquentation des places en stationnement payant est en nette hausse entre 2002 et 2007 comme le montre la rotation qui passe de 2 à 2,9 véhicules par place par



jour pour l'ensemble du secteur payant. La rotation a surtout été améliorée pour la zone verte (+ 83 %) et dans une moindre mesure pour les zones orange (+ 18 %) et rouge (+ 9 %). Cette augmentation de la rotation améliore la disponibilité des places de stationnement payant et permet donc de renforcer l'attractivité du centre ville.

Stationnement payant sur voirie et en parkings dans le centre ville à proximité de la ligne A en 2008.



Stationnement payant sur voirie	
Zone rouge	288 places / 1h=1,2€ (2h max)
Zone violette	772 places / 1h=1,5€ (2h max)
Zone orange	2288 places / 1h=0,9€ (3h max)
Zone verte	919 places / 1h=0,9€ (10h max)
Zone azur	486 places / 1h=0,9€ (10h max)
Parkings en ouvrage	
Ligne A de tramway	

Carte n°2 : Zones de stationnement payant et parkings en ouvrage en 2008 sur le corridor de la ligne A (source : Ville de Clermont-Ferrand)



### Stationnement dans les parkings en ouvrage : une offre qui a peu évolué pour une fréquentation en baisse.

La capacité totale des parkings en ouvrage est passée de 3 900 à 3 700 entre 2002 et 2008, soit une baisse de 5 %. Cette baisse s'explique essentiellement par la fermeture au public du parking de l'Hôtel du Département qui comptait 189 places. La capacité des autres parkings a très peu évolué comme le montre le tableau n°4. La baisse du nombre de places observée pour le parking Jaude Vercingétorix est due à la mise en service d'un ascenseur.

Concernant les tarifs, ils sont relativement homogènes en 2008 (entre 1,2 et 1,3 €) et ont tous augmenté entre 2002 et 2008. Mais l'importance des hausses est très variable d'un parking à l'autre : elles vont de 2% à 20 %, avec une moyenne de 16%.

Parking	Capacité 2002	Capacité 2008	Evolution capacité 2002/2008	Tarif 1 <sup>ère</sup> h 2002	Tarif 1 <sup>ère</sup> h 2008	Evolution tarifs 2002/2008
Centre Commercial Jaude	780	780	0%	1.2	1.3	+8%
Gambetta	490	490	0%	1.1	1.3	+18%
Blaise Pascal	472	470	0%	1	1.2	+20%
Poterne Cathédrale	310	310	0%	1	1.2	+20%
Jaude Vercingétorix	306	293	-4%	1.2	1.3	+8%
Fiat Bonnabaud	250	250		1.2	1.3	+8%
Bonnabaud	250	257	-3%	Abonnés	Abonnés	/
Fontgiève	193	193	0%	Abonnés	Abonnés	/
St Pierre	183	183	0%	1.1	1.2	+9%
Carmes Delille	146	146	0%	Abonnés	Abonnés	/
Allagnat	110	110	0%	Abonnés	Abonnés	/
Hôtel du département (Desaix)	189	/	/	0.75	/	/
Carré Jaude	220	220	0%	1.22	1.25	+2%
<b>TOTAL / MOY.</b>	<b>3 899</b>	<b>3 702</b>	<b>- 5%</b>	<b>1.09</b>	<b>1.26</b>	<b>+16%</b>

**Tableau n° 4 :** Evolution 2002-2008 de l'offre des parkings en ouvrage dans l'hypercentre clermontois (source : gestionnaires des parkings)

En termes de fréquentation annuelle, on observe une baisse de l'ordre de 30 % entre 2002 et 2007 dans les principaux parkings du centre ville (Jaude, Vercingétorix, Poterne et Saint Pierre). Ces parkings fonctionnent essentiellement avec une clientèle horaire liée aux commerces du centre ville. La fréquentation annuelle de ces parkings est en baisse depuis 2001 mais elle s'est accentuée pendant les travaux liés à la ligne A de tramway. La tendance s'est infléchiée à partir de 2006 mais sur l'ensemble de la période 2002-2007, la baisse observée est importante. Elle s'explique probablement en partie par la hausse concomitante des usagers horaires sur voirie (cf. tableau n°3).



## Synthèse

Conformément aux préconisations du Plan de Déplacements Urbains, on observe une extension du stationnement payant sur voirie entre 2002 et 2007 (+ 41 % du nombre de places) et une stabilité des tarifs. Seul le tarif résident a été divisé par 3. Cette évolution de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation de la fréquentation (passage de 2 à 2,9 véhicules/place/jour), ce qui renforce l'attractivité du centre ville.

L'offre concernant les parkings en ouvrage a peu évolué mais la fréquentation des principaux parkings du centre ville est en baisse depuis plusieurs années.

