ACTION PHARE

ACTION 2-5 DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT AU SERVICE DU REPORT MODAL ET DE L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRALITÉS

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour le report modal. Il est prévu dans le PDU, d'établir une stratégie d'ensemble cohérente (offre de stationnement, équilibre voirie/ouvrages, tarification, normes dans la construction) qui accompagne la volonté de report vers les modes de transport autres que la voiture. Un objectif fort a été déterminé : réallouer au moins 20 % de la surface occupée par du stationnement en surface à d'autres usages (nature en ville, espaces piétons, aménagements cyclables ou réservés aux transports en commun). L'usage des ouvrages doit être optimisé pour le stationnement commun, tandis que les usages prioritaires du stationnement en voirie (PMR, artisans, livraisons, taxis...) doivent être identifiés et préservés.
Les questions de logistique urbaines sont également à traiter dans une optique d'harmonisation des réglementations entre les communes, de façon à « apaiser » les opérations de livraison (meilleur respect des règles, meilleure cohabitation, amélioration des conditions de travail et de la sécurité).

SUIVI DES RÉALISATIONS

Dans les temps

non démarré
en cours
opérationnel/terminé

		Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a	Recenser l'offre de stationnement publique et privée sur les principales centralités de la métropole et proposer une extension de la zone payante	2019-2022	2020-2022 : - recensement partiel effectué dans le cadre d'une étude globale de définition d'une stratégie de stationnement métropolitaine (cf. e. ci-après) : offre payante sur voirie, parkings en ouvrage du centre-ville, P+R, et une partie du stationnement privé liée aux résidences de certains bailleurs.
b	Réaliser une étude de stationnement public et privé sur les corridors des lignes B et C	2019-2022	2019-2020 : - étude du stationnement réalisée dans le cadre des études préliminaires du projet de lignes de bus à haut niveau de services B et C. 2021-2022 : - poursuite de l'étude de l'impact du projet sur le stationnement dans le cadre des phases avant-projet et projet.
c	Supprimer des places de stationnement sur voirie	2019-2022	2022 : - chiffrage du nombre de places payantes en voirie supprimées au travers des différents aménagements en cours ou en projet (entre 1600 et 1800 sur la période 2023-2028) au profit d'autres usages (vélo, marche à pied, bus, vie sociale...)
d	Renforcer le contrôle afin de permettre une meilleure rotation des véhicules	2019-2022	2020-2022 : - Préconisations faites dans le cadre de l'étude de la stratégie de stationnement. Etude en cours d'appropriation par la ville de Clermont-Ferrand.
e	À partir de la vision consolidée de l'offre de stationnement (cf. a), élaborer et mettre en œuvre une stratégie globale de stationnement	2022-2030	2020-2022 : - Réalisation d'une étude de la stratégie de stationnement. Conclusions et préconisations achevées en 2022 et portées à la connaissance de la ville de Clermont-Ferrand pour intégration dans la politique globale de stationnement de la ville.
f	À partir d'un état des lieux des arrêtés réglementaires municipaux, proposer une réglementation du stationnement PL homogène	2022-2030	
g	Mettre en place des normes maximales de stationnement dans le PLUi pour les nouvelles constructions le long des axes TCSP ou autour des gares	2022-2030	2022 : - Rédaction d'une première version du règlement du futur PLUi, avec proposition de normes maximales pour les nouvelles constructions de bureaux, commerces et services (pas de possibilité juridiquement ouverte pour le logement) autour des lignes A, B et C.

ÉVALUATION/CONSTATS

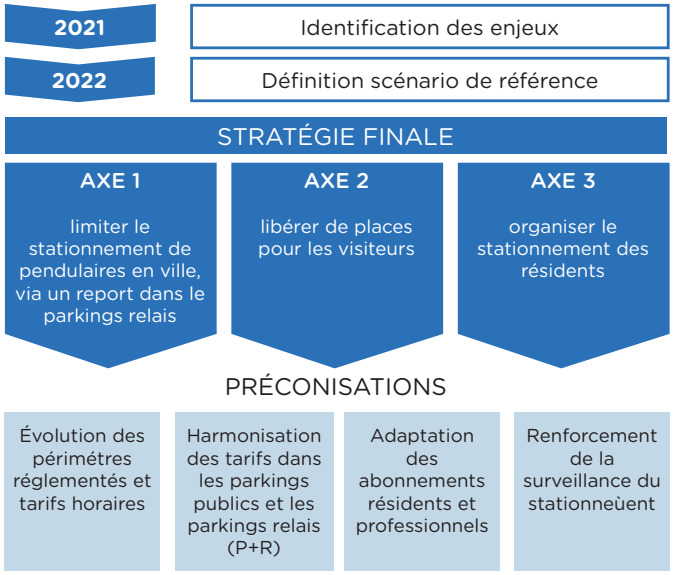
Une stratégie métropolitaine en matière de stationnement

Clermont Auvergne Métropole a lancé au printemps 2020 une étude stratégique comprenant la révision du schéma de voirie, la définition d'un schéma global de circulation et d'une stratégie de stationnement *(cf. fiche action 1-1 Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial).* Etant donné l'avancement en parallèle du projet InspiRe (cf. fiche action 4-1 Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes), cette étude devait également prendre en compte les incidences et les nécessités liées à la création de deux nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

Le groupement retenu (EXPLAIN pour le volet circulation, et SARECO pour le volet stationnement) a produit un diagnostic au 1er semestre 2021. Les constats, fragilisés en raison de la crise COVID et des profondes modifications de comportements qui l'ont accompagnée, ont du être confortés par des investigations complémentaires.
Cette stratégie de stationnement n'est à ce jour pas complètement validée : les préconisations de l'étude métropolitaine ont été portées à la connaissance de la Ville de Clermont Ferrand, qui les intègre actuellement dans une approche globale de sa politique de stationnement.

Stationnement : les constats principaux

Le diagnostic a mis en évidence **l'abondance de l'offre de stationnement payant en voirie** sur la commune de Clermont-Ferrand (10 343 places), l'insuffisance de l'offre pour les motos et vélos, et **l'hétérogénéité et l'incohérence des tarifications** du stationnement entre voirie et ouvrages. Il relève également l'existence de **réserves de capacité dans les parkings en ouvrage** du centre-ville (environ 500 places), et d'un taux de vacance significatif dans le privé (850 places disponibles dans les seules résidences OPHIS et Logidôme). Enfin, le **dispositif de contrôle est jugé insuffisant** au regard de cette offre de stationnement à la fois trop abondante et complexe.



Déroulement et principes de la stratégie métropolitaine de stationnement

En outre, si l'étude comprend bien un état des lieux de l'offre de stationnement, les données chiffrées restent partielles et ne concernent que le stationnement payant sur voirie, dans les parkings en ouvrage du centre-ville, ainsi que l'offre au sein des parkings relais et une partie du stationnement privé liée aux résidences des bailleurs (seuls Logidôme et Ophis ont été interrogés). Ce recensement mériterait donc largement d'être complété par chaque commune dans le cadre de diagnostics plus fins par quartiers, zones d'activités…

Intégration de l'objectif de réduction du stationnement dans les projets d'aménagement

La trajectoire de réduction du stationnement disponible en voirie inscrite dans le PDU passe également par une attention constante « à l'opportunité » au gré des chantiers, que ce soit dans le cadre de l'amélioration de la visibilité aux passages piétons, ou via les différents projets d'aménagement de l'espace public : création de nouvelles zones piétonnes, aménagements cyclables réalisés dans le cadre du schéma directeur, réaménagement façade à façade des voies empruntées par les futures lignes de bus à haut niveau de service et aménagements de voiries prévus pour le réseau de bus restructuré *(cf. fiche action 4-1 Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes)*, projets de requalification urbaine (Regensburg, place Dellile, place des Carmes…).

En 2022, une estimation du nombre de places en voirie qui pourraient être ainsi supprimées entre 2023 et 2028 aboutit à un chiffre compris entre 1600 et 1800 places, soit environ 17 % de l'offre payante, ce qui reste à ce stade inférieur à l'objectif du PDU (réallocation de 20 % de l'espace de stationnement

à d'autres usages, en accentuant la contrainte sur les secteurs les mieux desservis, le centre de Clermont-Ferrand et les centre bourgs). Néanmoins certains aménagements n'ont pas nécessairement été précisément inclus dans cette estimation (notamment aménagements cyclables). En revanche, la Métropole s'organise actuellement pour être en capacité de suivre annuellement l'objectif de redistribution de l'espace occupé par le stationnement en voirie. Un premier bilan pourra être tiré fin 2023.

Les premières réalisations donnant lieu à cette redistribution plus équitable de l'espace public verront le jour en 2023 (requalification des boulevards sud et de l'avenue d'Italie, phase 2 de l'aménagement du secteur des Carmes, réaménagement des espaces publics du quartier Regensburg).

Au registre des projets contribuant indirectement à cet objectif, les impacts du projet de création de deux lignes de bus à haut niveau de service (lignes B et C) ont été étudiés dès 2019, au stade des études préliminaires. La réduction de la place dédiée au stationnement le long des axes qui seront empruntés par les ligne est en effet nécessaire non seulement pour ménager des espaces pour l'insertion de sites propres (voies réservées bus), mais aussi pour pouvoir réaliser des aménagements cyclables et des trottoirs confortables (au minimum larges d'1 m 40), et végétaliser davantage la ville.
La poursuite des études en 2021 et 2022 (avant projet) confirme que la cible de réduction de l'offre de stationnement public en voirie de 20 % sera atteinte et même dépassée au droit des 2 lignes. Ce chiffre important est cependant tempéré par un niveau variable de la demande de stationnement selon le secteur et l'heure de la journée. Au final, les villes de Cournon-d'Auvergne et de Clermont-Ferrand (secteurs centre-ville, gare et rue de l'Oradou) porteront, pour tous, les efforts les plus importants, au bénéfice de la réussite du projet.

En parallèle, l'application de la Loi d'Orientation des Mobilités impose maintenant de supprimer les places de stationnement qui masquent la visibilité des passages piétons. Les espaces ainsi libérés peuvent bénéficier au ré-équilibrage avec les autres modes de déplacement (création de stationnement pour les cycles par exemple) ou encore à la nature en ville (potentiel de re-végétalisation). Il s'agit cependant d'un travail de longue haleine qui va nécessiter l'établissement par la Métropole d'une programmation priorisée et de propositions techniques d'aménagement pour chaque cas de figure. Ce travail reste à conduire d'ici à début 2024.

Préparer l'activation des leviers d'action complémentaires

Vis-à-vis du renforcement en matière de contrôle, la compétence de police du stationnement a été conservée par les communes. Associées pendant le travail d'élaboration, les communes, et en particulier Clermont-Ferrand, conservent donc la responsabilité de faire respecter les interdictions de stationnement et l'acquittement des redevances en zone payante. À ce stade, la Ville de Clermont-Ferrand travaille donc à intégrer la stratégie métropolitaine, et notamment ses préconisations en matière de contrôle, en tant que composante de sa politique de stationnement. L'idée portée dans la stratégie est qu'un renforcement du contrôle n'est pas forcément synonyme d'augmentation des effectifs de police : la rationalisation des secteurs payants et la réduction du nombre de places en voirie d'une part, et la définition de tarifs plus simples et cohérents d'autre part peut conduire à faciliter le contrôle et in fine maintenir le niveau des recettes pour la commune.

À plus long terme, le PLU intercommunal de la Métropole constitue un levier pour modifier les pratiques en matière de stationnement dans la construction de la ville. Son volet stratégique, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), élaboré et débattu en 2021, a fixé un objectif de réduction forte de la présence automobile au sein des espaces urbains. Plus précisément, c'est la diminution de la place du stationnement sur l'espace public (au bénéfice d'une ré-affectation à d'autres usages) et l'incitation au stationnement en ouvrage qui sont recherchées. Mais il s'agit également de faire en sorte que les stationnements au sein des espaces privés soient adaptés aux différents contextes dans une logique visant à ne pas encourager la motorisation d'une part, et d'autre part réduire la concurrence de la voiture par rapport aux transports collectifs et autres mobilités durables.

Le volet réglementaire du PLUi (règlement et documents graphiques de zonage associés), dont l'élaboration a débuté en 2022, constitue un premier outil mobilisable. Il permettra d'établir des règles relatives à la desserte des terrains (création d'accès ou de voiries) ainsi que des normes quantitatives et qualitatives de stationnement, pour les véhicules mais aussi pour les vélos. Il est également possible d'introduire, conformément aux engagements du PDU, une norme maximale pour les constructions de bureaux, commerces ou services (« plafonnement » du nombre de places de stationnement).
Des dispositions particulières s'appliqueront aux terrains situés en tout ou partie au sein des « périmètres des aires d'influence des transports en commun », délimités aux documents graphiques autour des gares et haltes ferroviaires et des arrêts des lignes structurantes (tramway A, lignes de bus à haut niveau de service B et C).
À l'inverse, le projet de PLUi prévoit d'introduire de façon systématique des obligations quantitatives en matière de stationnement vélo, assorties de règles qualitatives de façon à garantir la praticité et la sécurité des stationnements au sein des projets.

POUR LA SUITE...

- **Clarifier les intentions vis-à-vis de l'inventaire de l'offre de stationnement :** au-delà de ce qui a été répertorié dans le diagnostic de l'étude stratégie de stationnement, l'inventaire des places gratuites en voirie, et des places en ouvrages privés reste à faire pour parfaire la connaissance de l'offre et sa répartition géographique. Un tel outil pourrait être utile pour accompagner la réduction du stationnement en voirie et pour mettre en place des dispositifs d'optimisation du stationnement public/privé tels que ceux existant dans certaines métropoles françaises.

- **Mettre en œuvre les premiers projets contribuant à la réduction de l'offre de stationnement en voirie et quantifier les places supprimées au fil des réalisations :** en 2023, plusieurs chantiers sont programmés (ré-aménagement de la place des Carmes – phase 2 –, aménagements pour le réseau de bus de substitution en vue du chantier des lignes B et C, aménagement cyclable avenue d'Italie...) et conduiront à la réduction du stationnement sur les secteurs concernés au profit d'autres usages (circulation des vélos, des transports en commun, végétalisation...).

- **Mettre en place un suivi centralisé des places de stationnement ré-allouées à d'autres usages :** de manière à mesurer les progrès accomplis, la Métropole s'organise pour pouvoir suivre annuellement le nombre de places qui sont supprimées et ré-affectées à d'autres usages dans l'optique d'un meilleur partage de l'espace public. Un premier bilan pourra être tiré à l'issue de l'année 2023.

- **Finaliser le règlement et le zonage du PLUi en intégrant des dispositions pratiques conformes au PDU et déclinant les objectifs inscrits au PADD,** notamment en matière de normes de stationnement au droit des lignes structurantes du réseau de transports en commun.

- **Intégrer dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation « construire demain »** les éléments déclinant les objectifs du PADD en matière de stationnement.

COÛTS

clermont auvergne métropole

275 000 € d'études pour la stratégie de circulation et de stationnement (étude conjointe avec celle de l'action 1-1)

INDICATEURS

Estimation du nombre de places de stationnement en voirie réallouées à d'autres usages dans certains aménagements

- le long des lignes BHNS B et C

Estimation au stade études préliminaires	Estimation au stade étude d'avant-projet
927	952

La réalisation des deux lignes de BHNS conduira à la suppression d'environ 950 places de stationnement en voirie, contribuant ainsi pour environ 50 % au nombre total estimé de places payantes en voirie supprimées d'ici à la fin 2028.