



Analyse du stationnement

Zone centre ville de Gradignan

Présentation ville de Gradignan

RAPPEL DE LA COMMANDE

- Etude stationnement permettant d'apporter un état initial au projet urbain
 - Enjeux : connaître la réalité de la demande actuelle pour ajuster au mieux les préconisations en matière de stationnement,
 - Temporalité des usages actuels (enquête de stationnement) +
 - Temporalité des usages à venir

Vérification de l'équilibre offre/demande

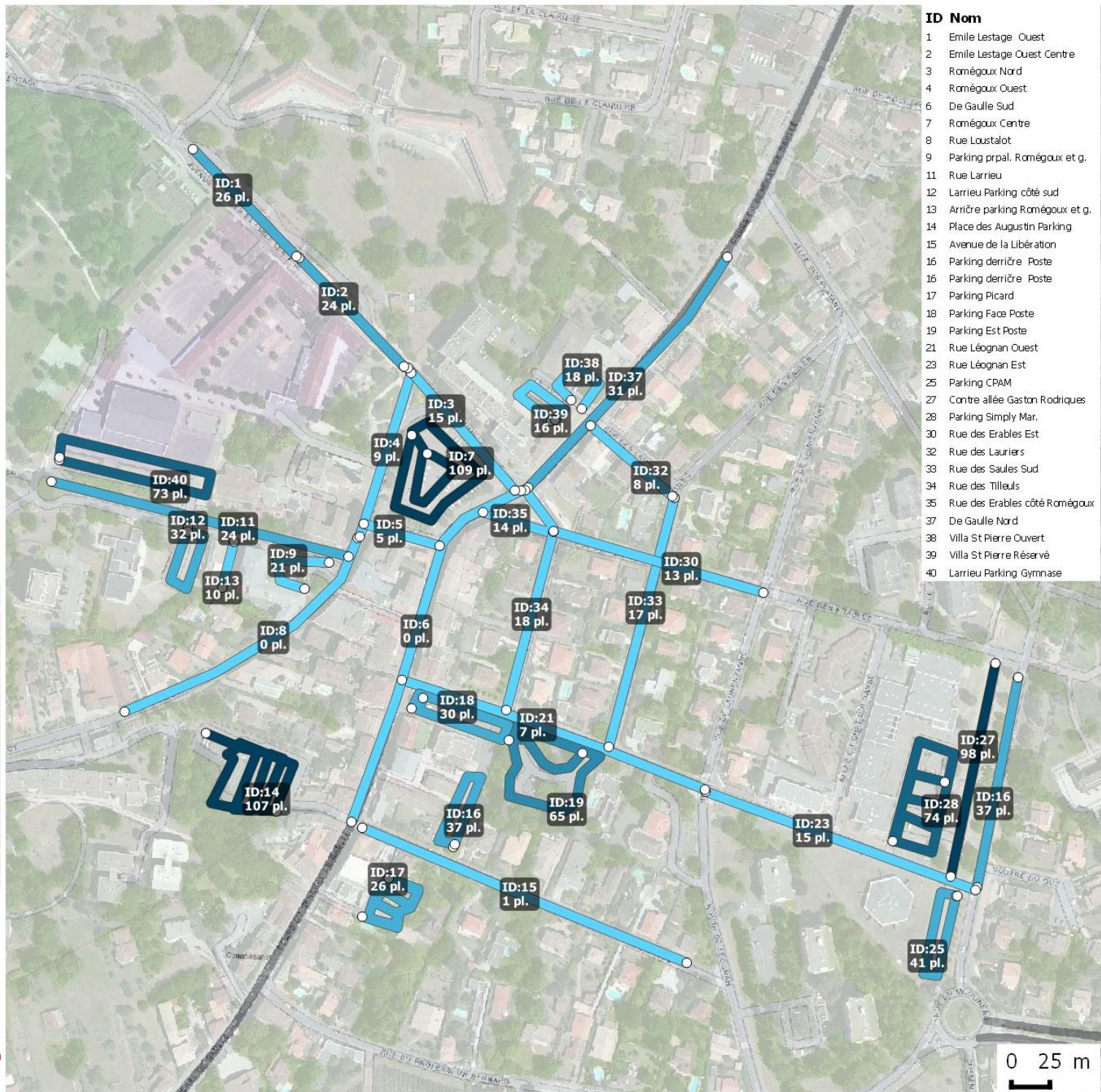


● ORGANISATION DE LA RESTITUTION

- 3 niveaux d'analyse
 - L'analyse globale sur le périmètre d'étude
 - Fiabilité statistique
 - Pas d'analyse géographique
 - Analyse sur sept grands secteurs
 - Présentent des résultats sur des volumes fiables
 - Apportent une distinction des enjeux par secteurs
 - A la rue
 - Présente une information lisible du territoire
 - Volumes par secteur trop faibles pour être totalement fiable

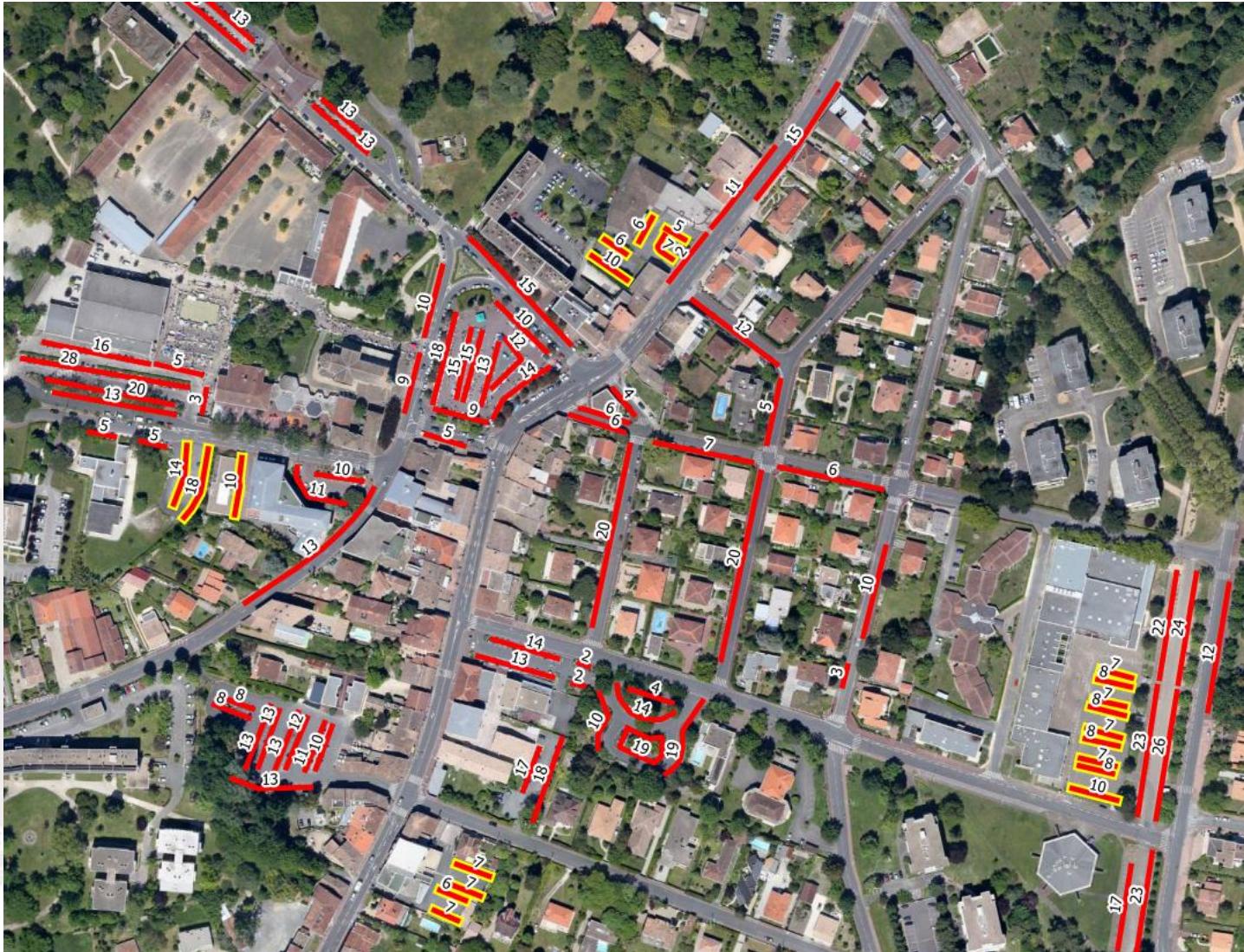
CADRAGE

• Le périmètre



CADRAGE

- La domanialité
 - Les parkings privés sont soulignés en jaune





CADRAGE

- Méthode d'enquête

- Date 14/10/2014 de 7h00 à 19h59
- Etude d'occupation par relevé partiel des plaques minéralogiques des véhicules en stationnement au pas de 1 passage par heure
- Le périmètre d'étude intègre
 - des places sur foncier privé (Roumégoux et Gilles, Shoppy...) avec accord des propriétaires
 - Des emplacements réservés (Places « handicapés », emplacement de livraison...)

CADRAGE

• Définitions

- Taux d'occupation :
 - Nombre de voitures en stationnement / Nombre de places
 $\rightarrow ci\ contre : 8/10 = 80\%$
- Taux d'illicite
 - Nombre de voitures en stationnement illicite sur l'axe / nombre de places de l'axe
 $\rightarrow ci\ contre : 1/10 = 10\%$
- Taux de congestion
 - Nombre de voitures en stationnement licite+illicite / nombre de places
ou
 - Tx d'illicite + Tx d'occupation
 $\rightarrow ci\ contre : 9/10 = 90\%$
- Taux de rotation
 - Nombre de véhicules ayant tourné sur un nombre de places/ nombre de places (sur la durée de l'enquête)

Nota : en dessous d'un taux de occupation de 90% il est généralement considéré qu'il n'y a pas de problématique de stationnement

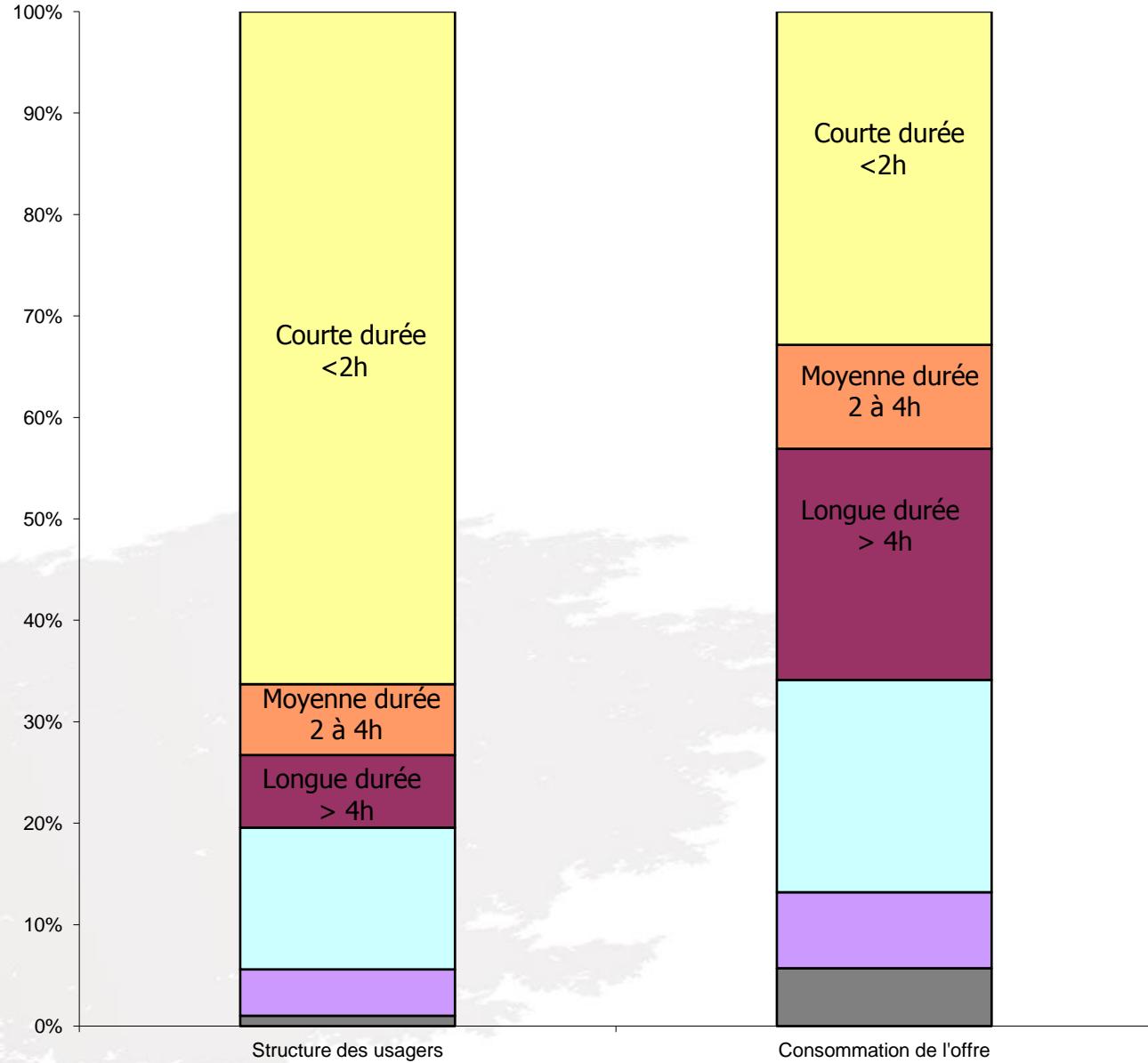


DONNÉES GÉNÉRALES SUR L'ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE



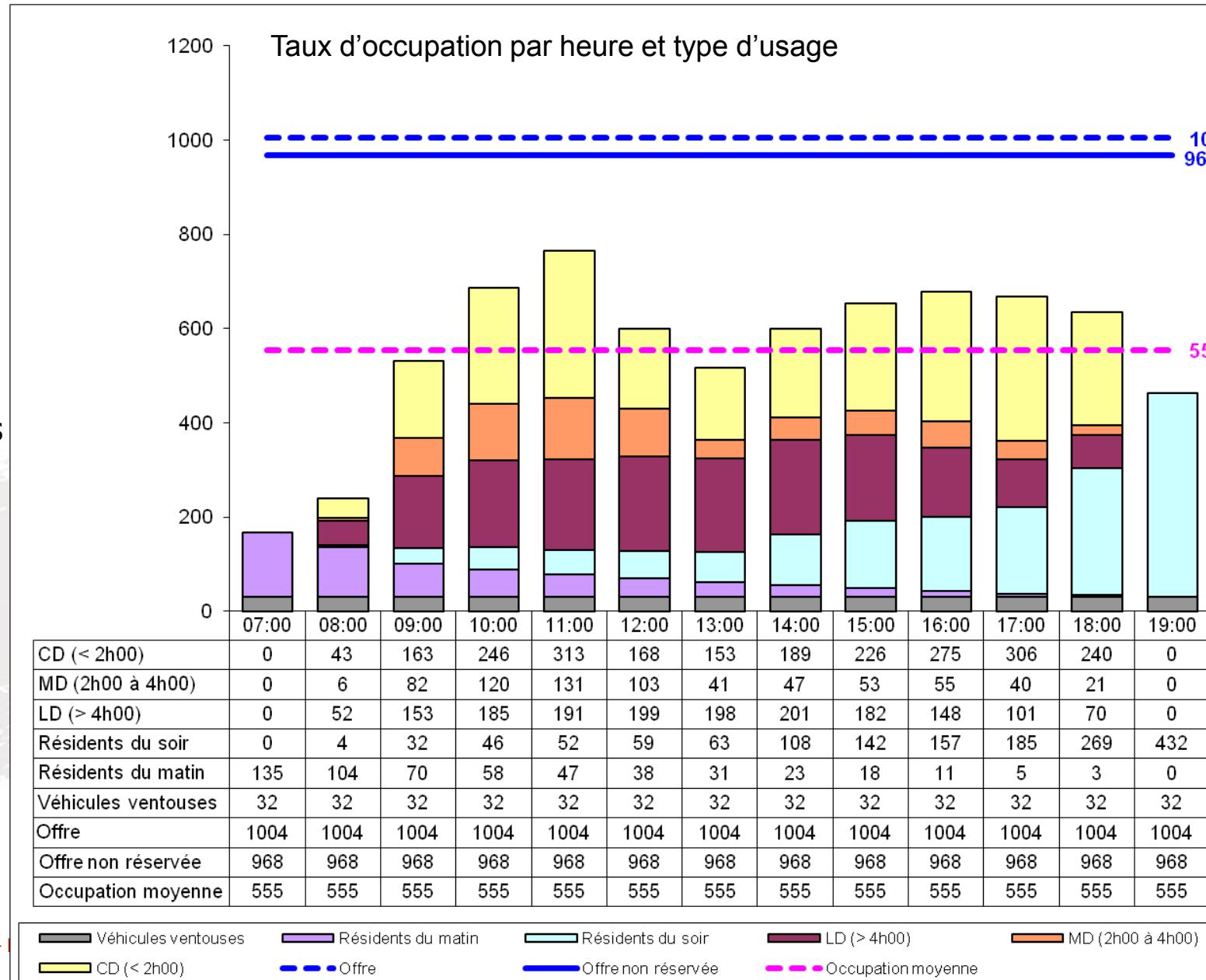
LES USAGES

- Effet de levier :
 - 30% des places génèrent 65% de la fréquentation



RÉSERVE DE CAPACITÉ

- Sur l'ensemble du périmètre
 - En moyenne : 55.5% des places sont occupées. Il y a en plus, 4% de taux de stationnement illicite
 - A l'heure la plus chargée (11h), 76% des places sont occupées (238 places libres)
- La réserve de capacité, globale est donc importante à toute heure. Néanmoins, les analyses fines démontrent que certains sous secteurs sont en saturation**





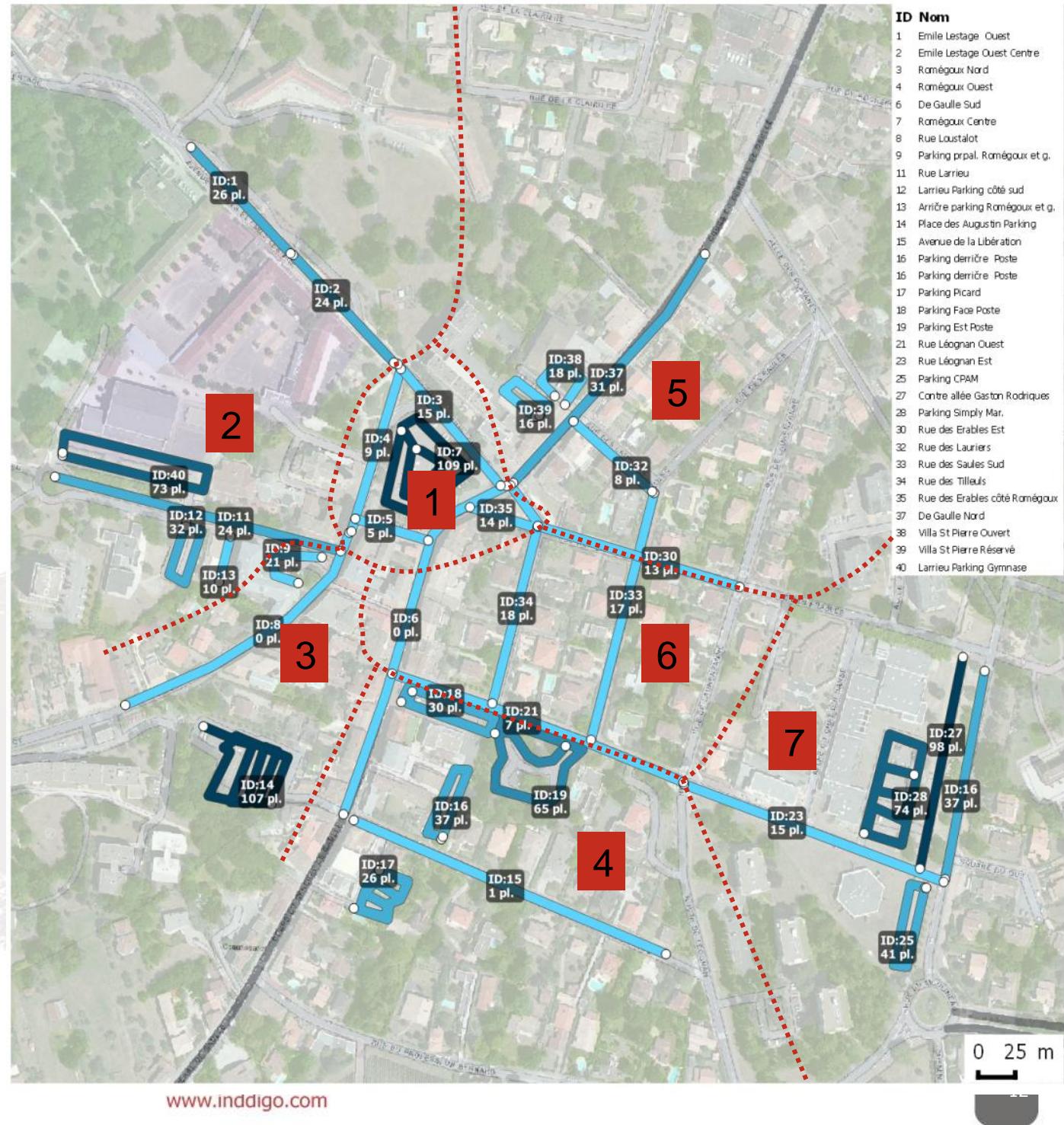
ANALYSE PAR GRANDS SECTEURS



L'analyse par secteurs

L'ANALYSE PAR SECTEURS

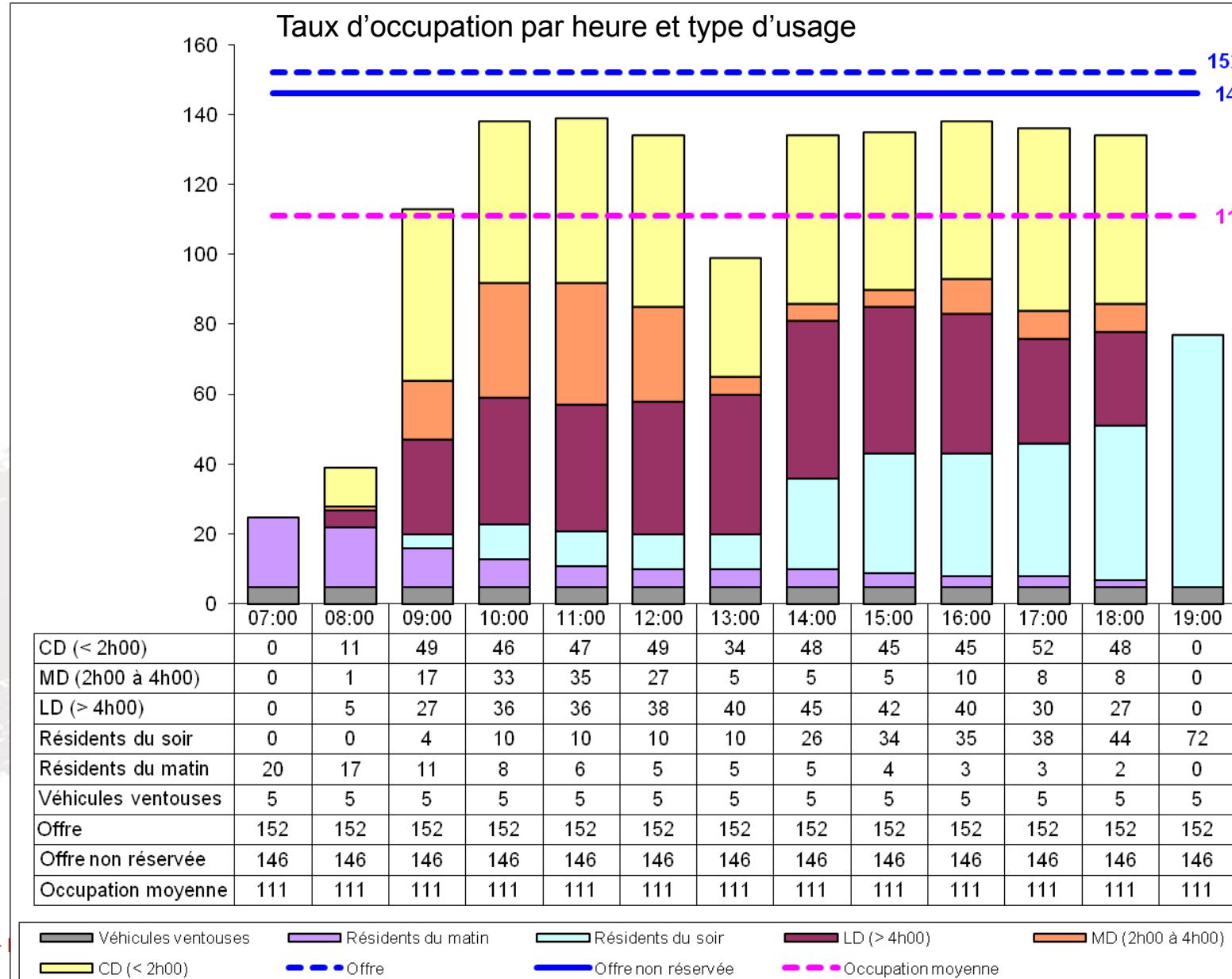
- 7 secteurs définis présentant des typologies de fonctionnement homogène (centralité commercial, péri-centre, résidentiel...)



SECTEUR ROUMÉGOUX

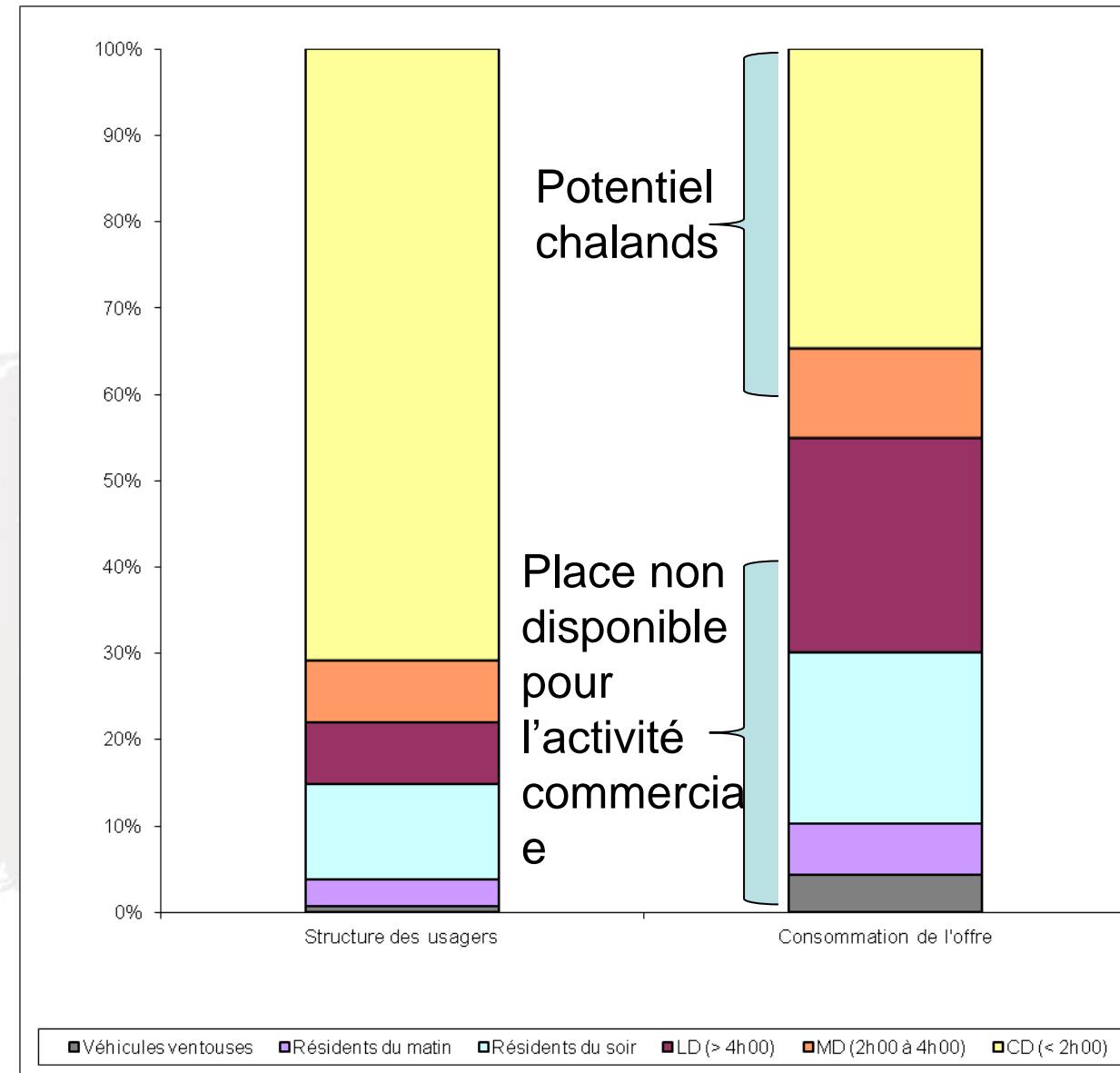


- Secteur Roumégoux
 - En moyenne : 73% des places sont occupées
 - De 10 à 12h et de 14h à 18h, l'occupation est comprise entre 88% et 92% et l'illicite atteint 7% à 11h
 - Les stationnements des actifs (MD+LD) représentent une part importante de l'occupation des places.



SECTEUR ROUMÉGOUX

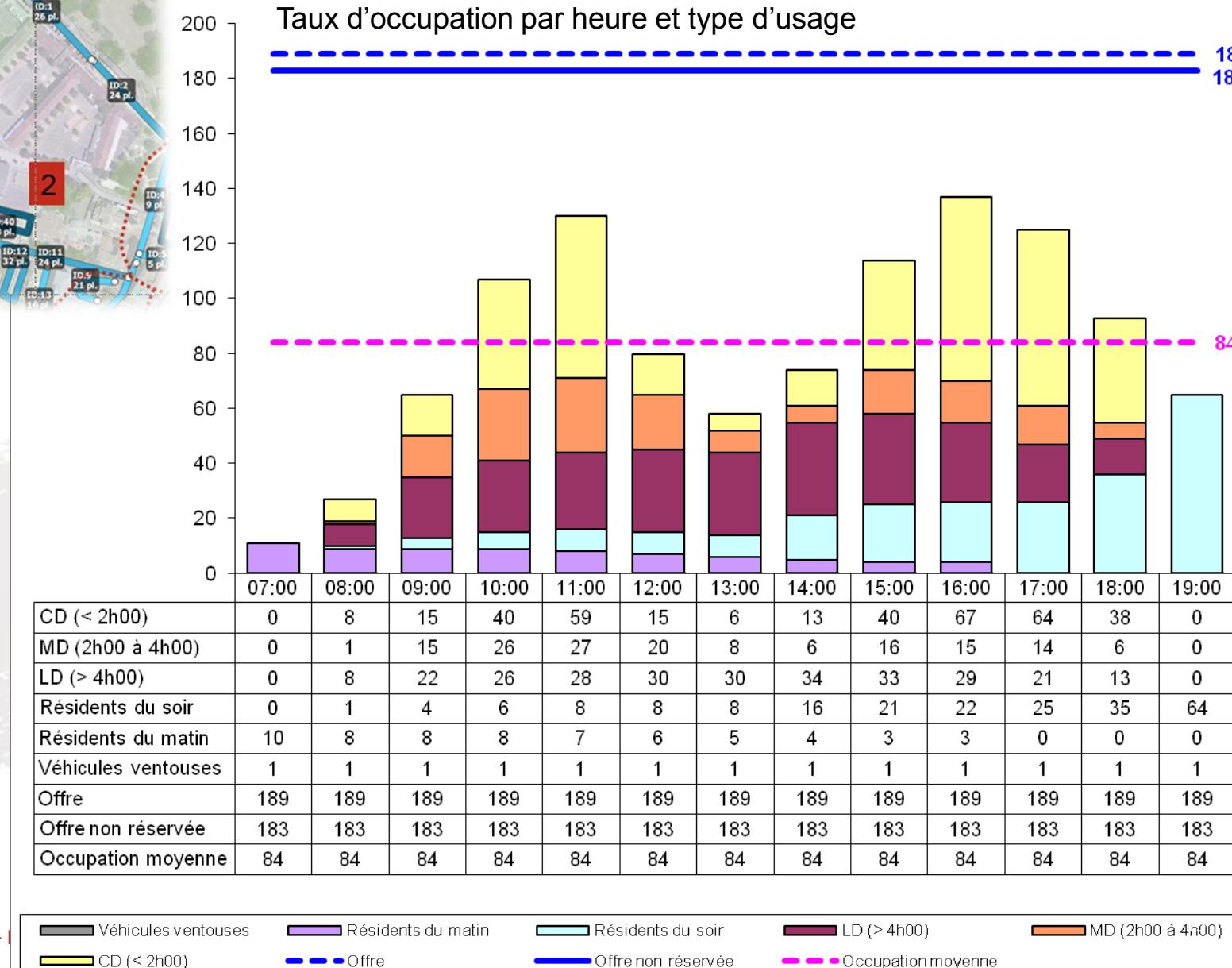
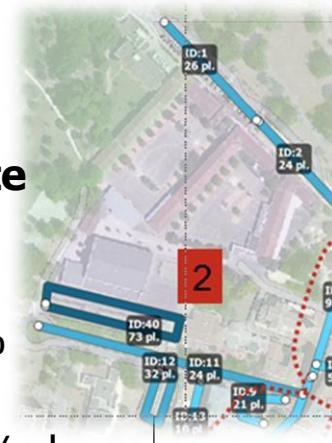
- **→ Le secteur est saturé.**
 - L'accueil des stationnements visiteur se fait sur seulement 40% à 50% des places
 - Les visiteurs en excès se reportent sur Lestage et Larrieu
- **Une perte de clientèle est probablement induite par cette apparente saturation de Roumégoux et ses abords**





SECTEUR LESTAGE + LARRIEU

- Réserve de capacité importante toute la journée**
- En moyenne, 44% d'occupation + 3% d'illicite
- Au max (16h), 72% des places sont occupées + 7% d'illicite
- Le secteur est peu demandé par les visiteurs courte durée aux heures où Roumégoux présente des réserves de capacité
- ➔ **Secteur sans difficulté faisant office de réserve de capacité de la centralité Roumégoux**

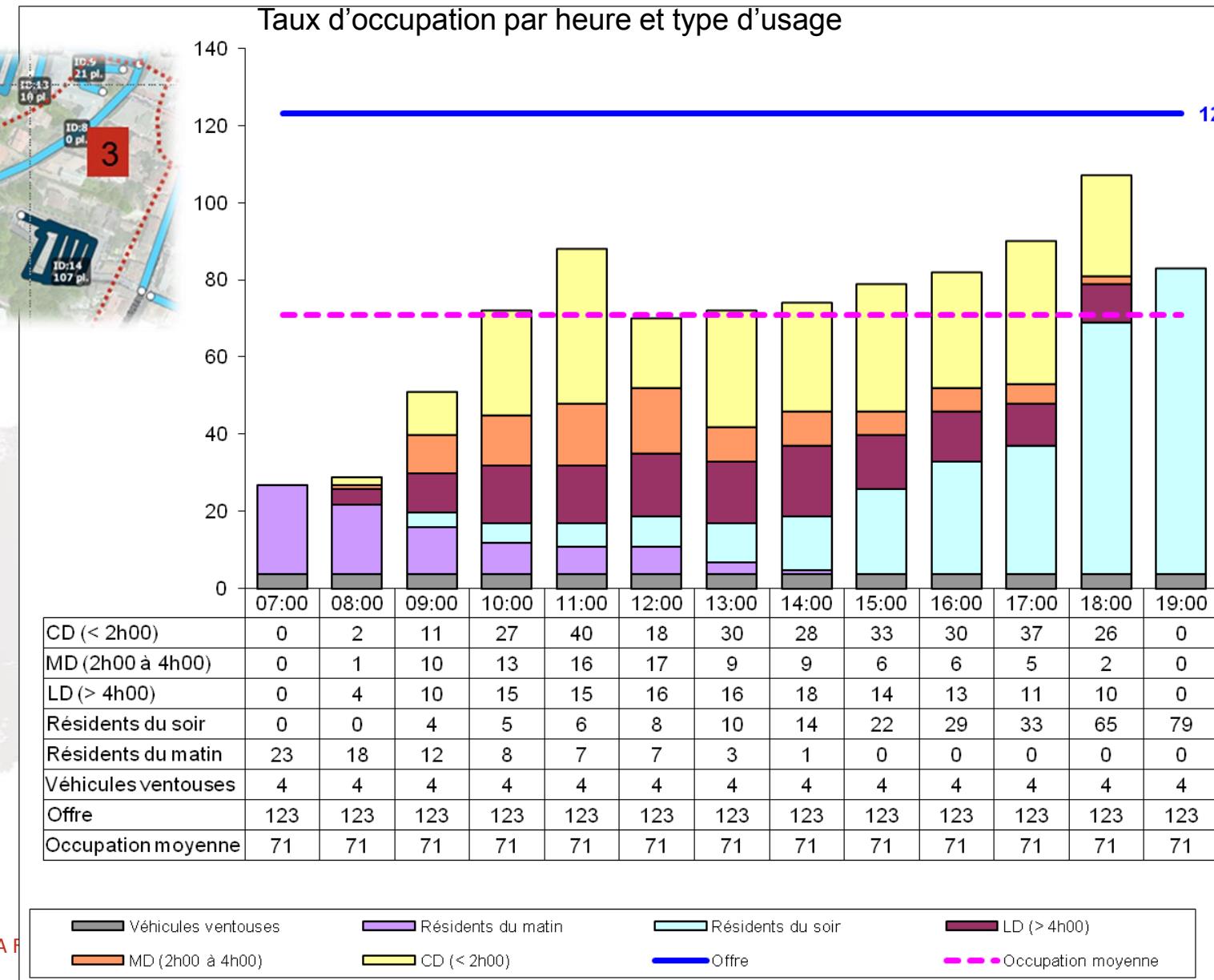




SECTEUR LOUSTALOT, ROUMÉGOUX & GILLES, AUGUSTINS

- Réserve de capacité importante**, hausse de la demande en fin de journée (résidents + visiteurs)
- En moyenne 58% d'occupation +8% d'illicite
- Au max (18h), 87% des places sont occupées + 9% d'illicite
- Taux d'illicite élevé (14 véh. en moyenne en partie sur rue de Loustalot)

→ **Secteur sans difficulté sauf localement en fin de journée. Le stationnement illicite est banalisé sur rue de Loustalot ce qui limite la saturation à 18h**





SECTEUR LA POSTE, LIBÉRATION, RTE DE LÉOGNAN

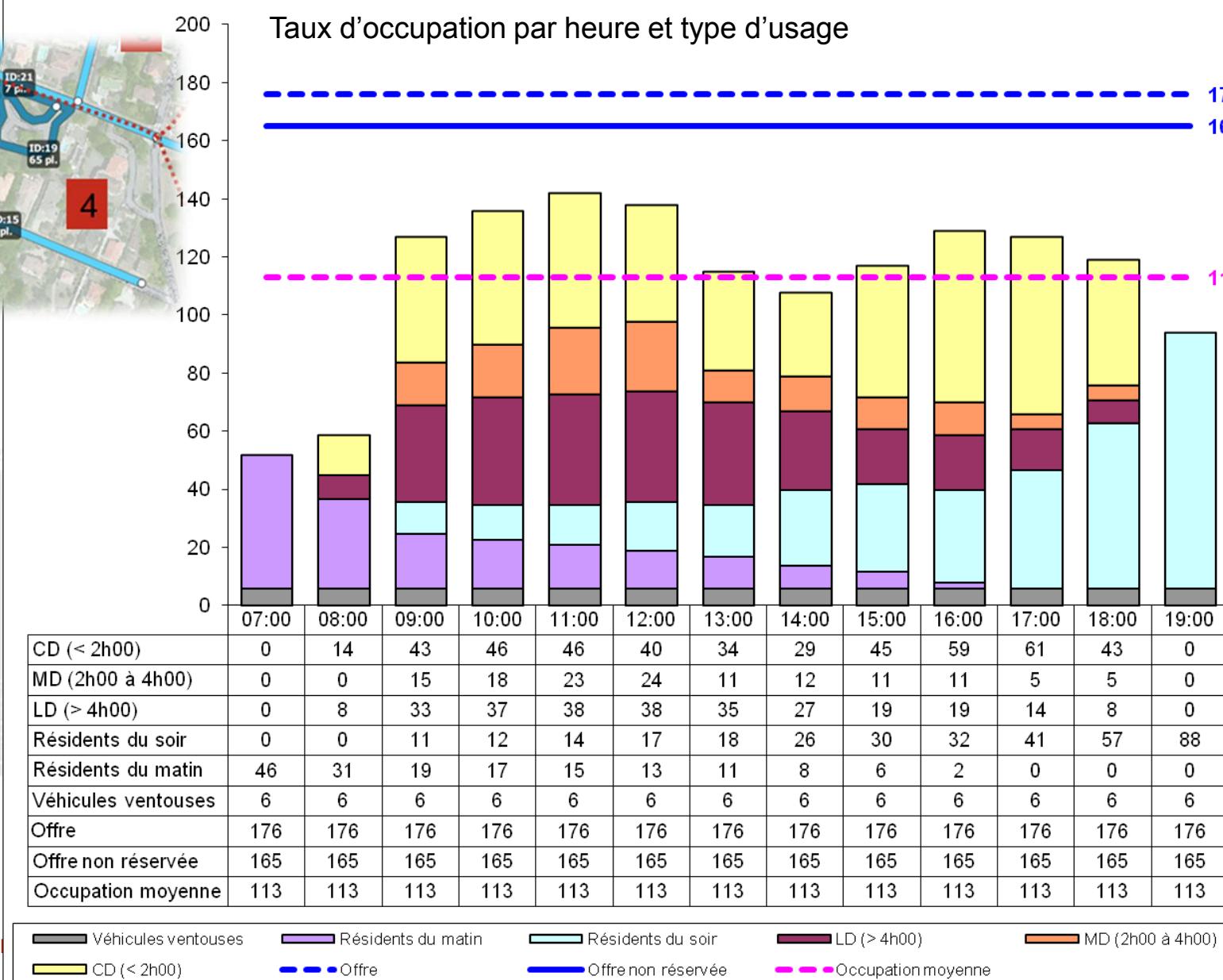
- Réserve de capacité en journée**

- En moyenne 63%
- Nombre de mouvement faible
- Au max (11h), 80% des places sont occupées + 7% d'illicite
- En moyenne 10 véhicules en illicite (6%)

→ **Pas de difficulté, pratique d'illicite « par confort » normalisée**



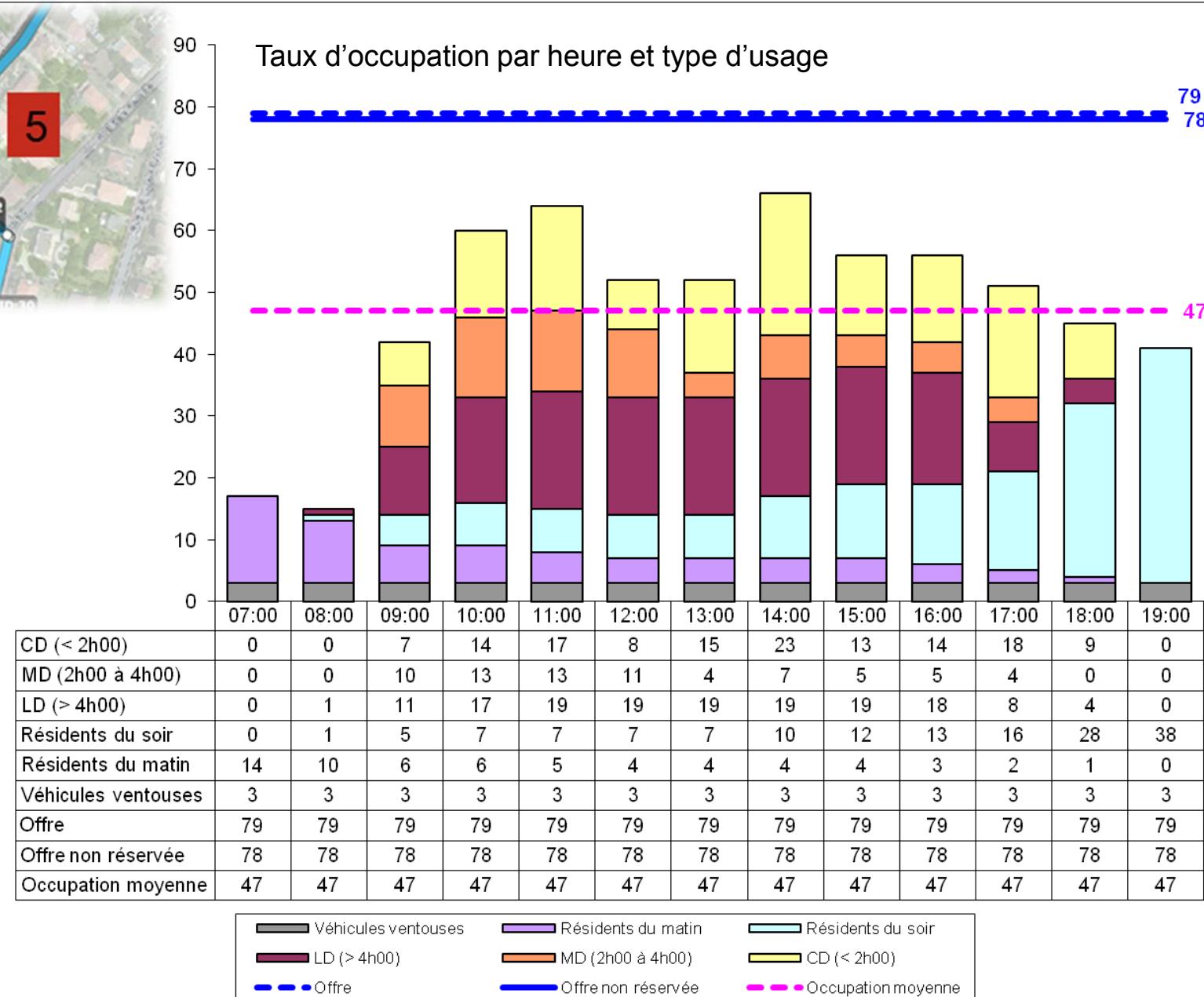
Taux d'occupation par heure et type d'usage





SECTEUR DE GAULE, LAURIERS, ERABLE

- **Réserve de capacité en journée,**
- En moyenne : 59% des places sont occupées
- Au max (18h), 83% des places sont occupées (4 véhicules en stationnement illicite)
- Taux d'illicite faible (essentiellement du courte durée)
- → **Pas de difficulté, pratique d'illicite «arrêt minute »**



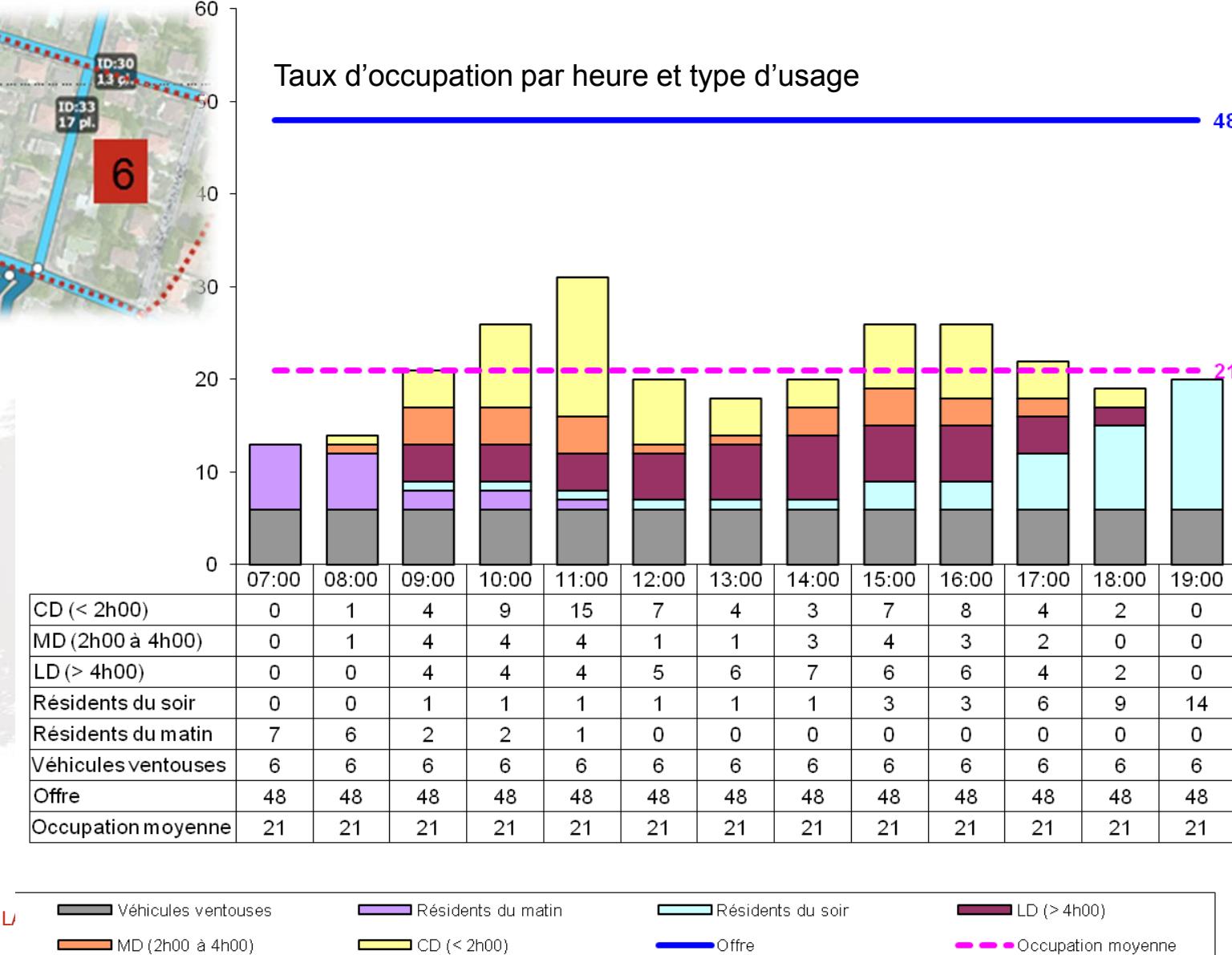


SECTEUR ERABLES, TILLEULS, SAULES, RTE DE LÉOGNAN NORD



- Réserve de capacité en journée, mais une pratique de l'illicite importante**
- En moyenne 44% d'occupation
- Au max 64% d'occupation licite +33% d'illicite
- Nombre de mouvement faible
- ➔ Pas de difficulté + marge importante**

Taux d'occupation par heure et type d'usage





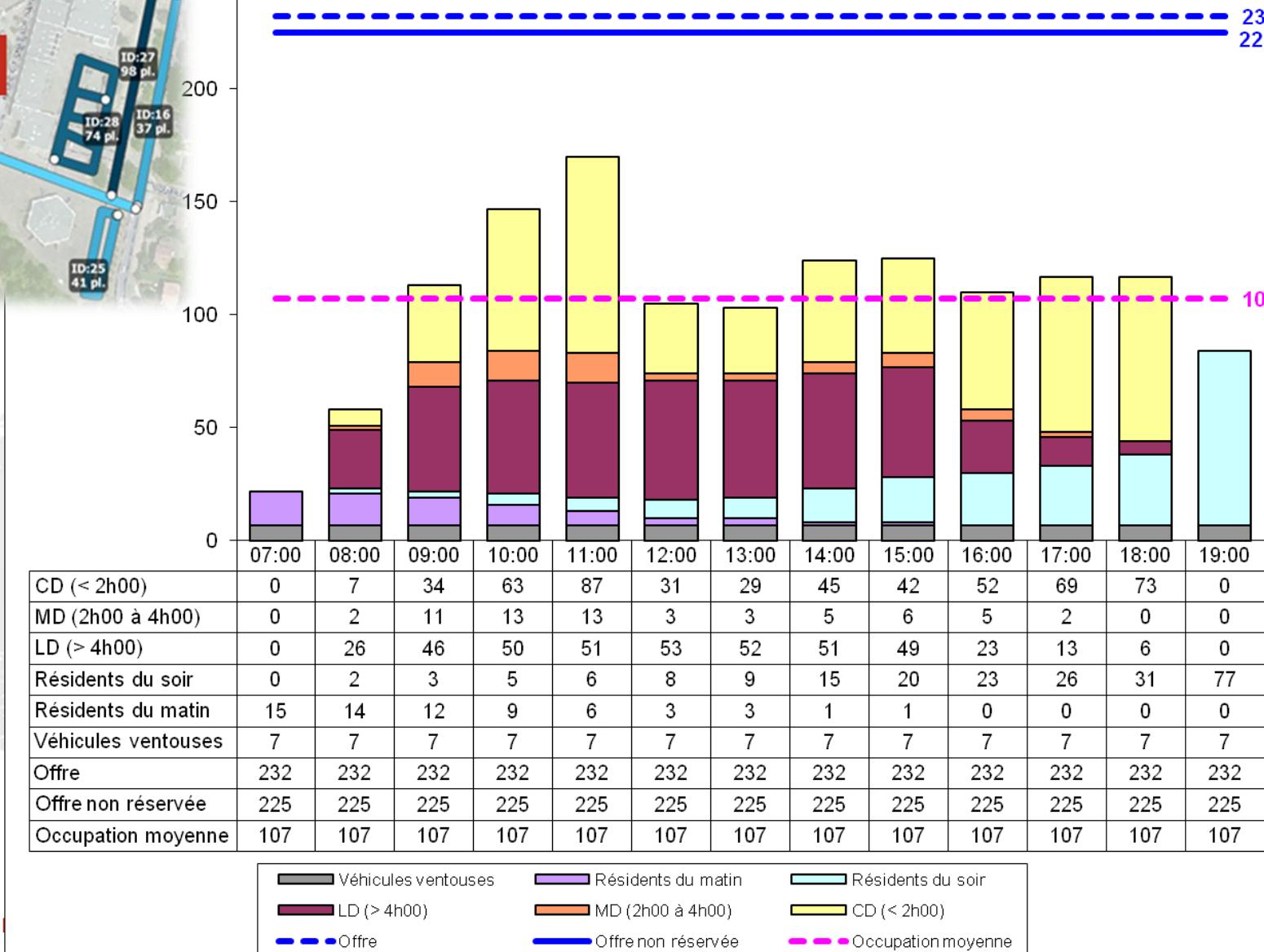
SECTEUR MAIRIE, GASTON RODRIGUES & SIMPY

- Réserve de capacité importante**



- Peu d'usage résidentiel
- En moyenne 46% d'occupation
- Au max 73% d'occupation licite +33% d'illite
- Peu d'illicite
- ➔ **Pas de difficulté en semaine + marge importante**

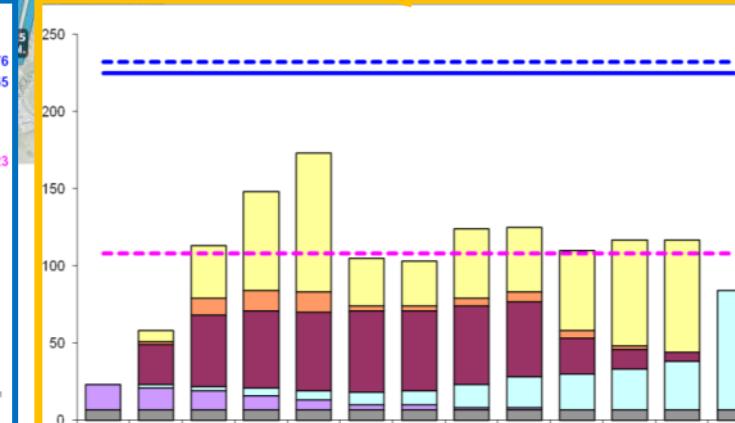
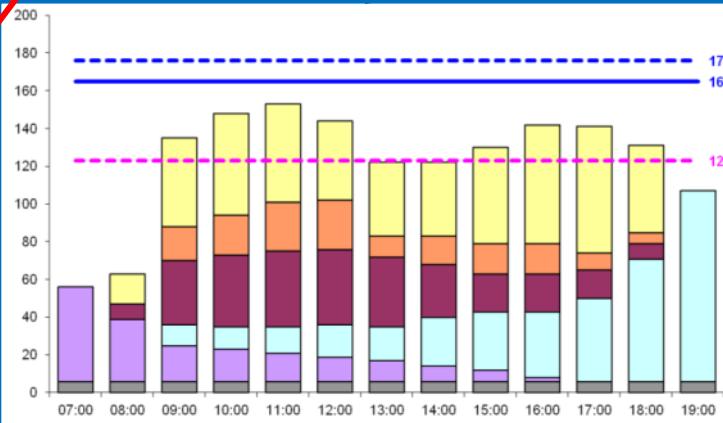
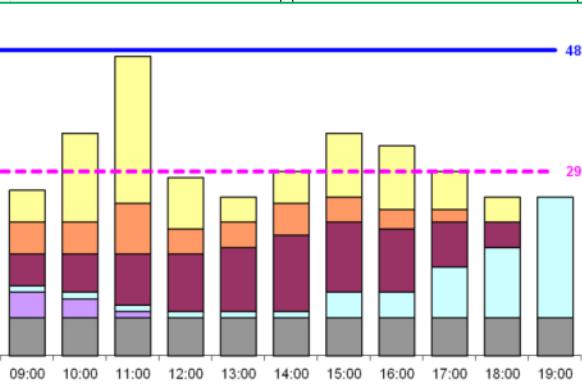
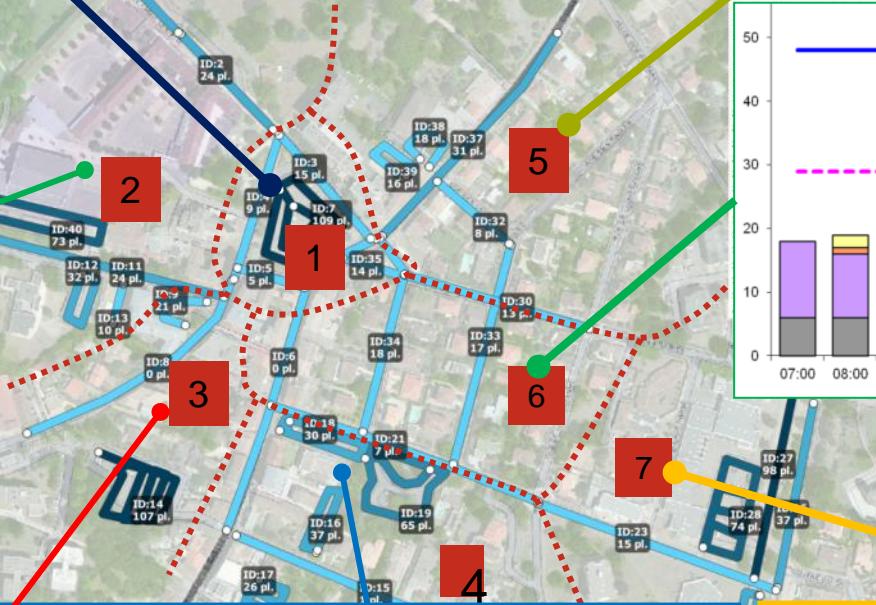
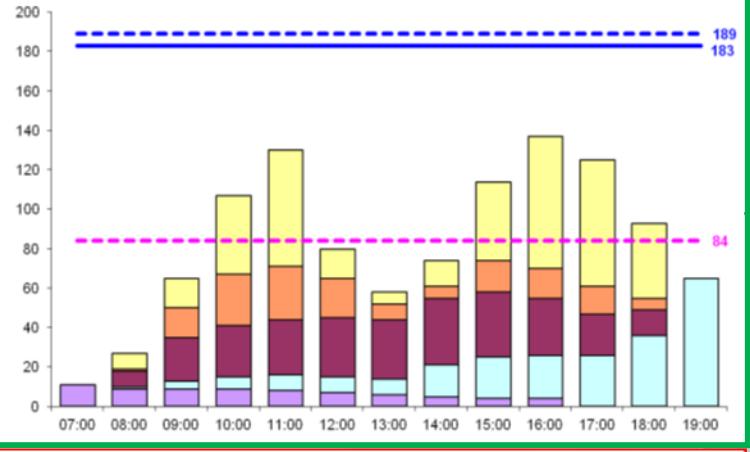
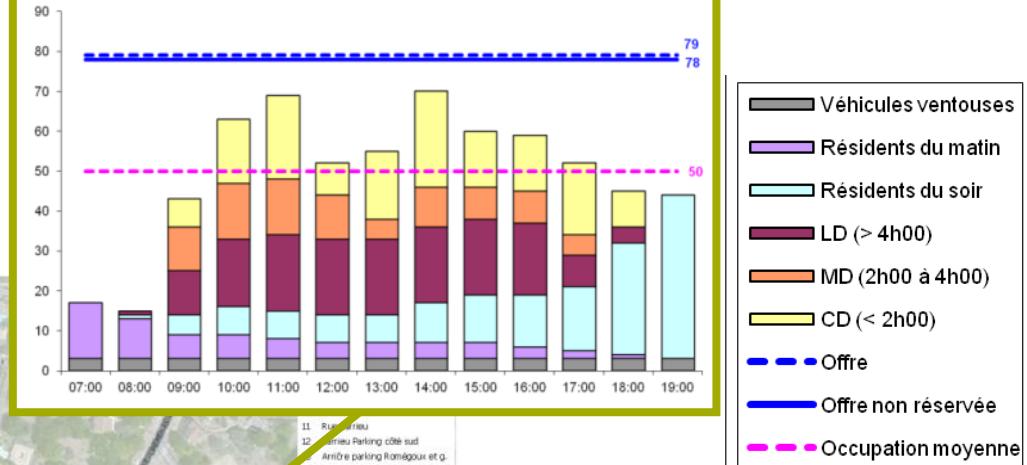
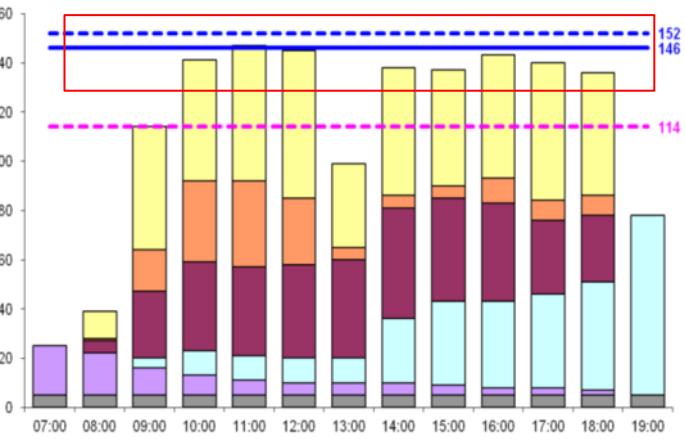
Taux d'occupation par heure et type d'usage





Taux de congestion

SYNTHESE



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB



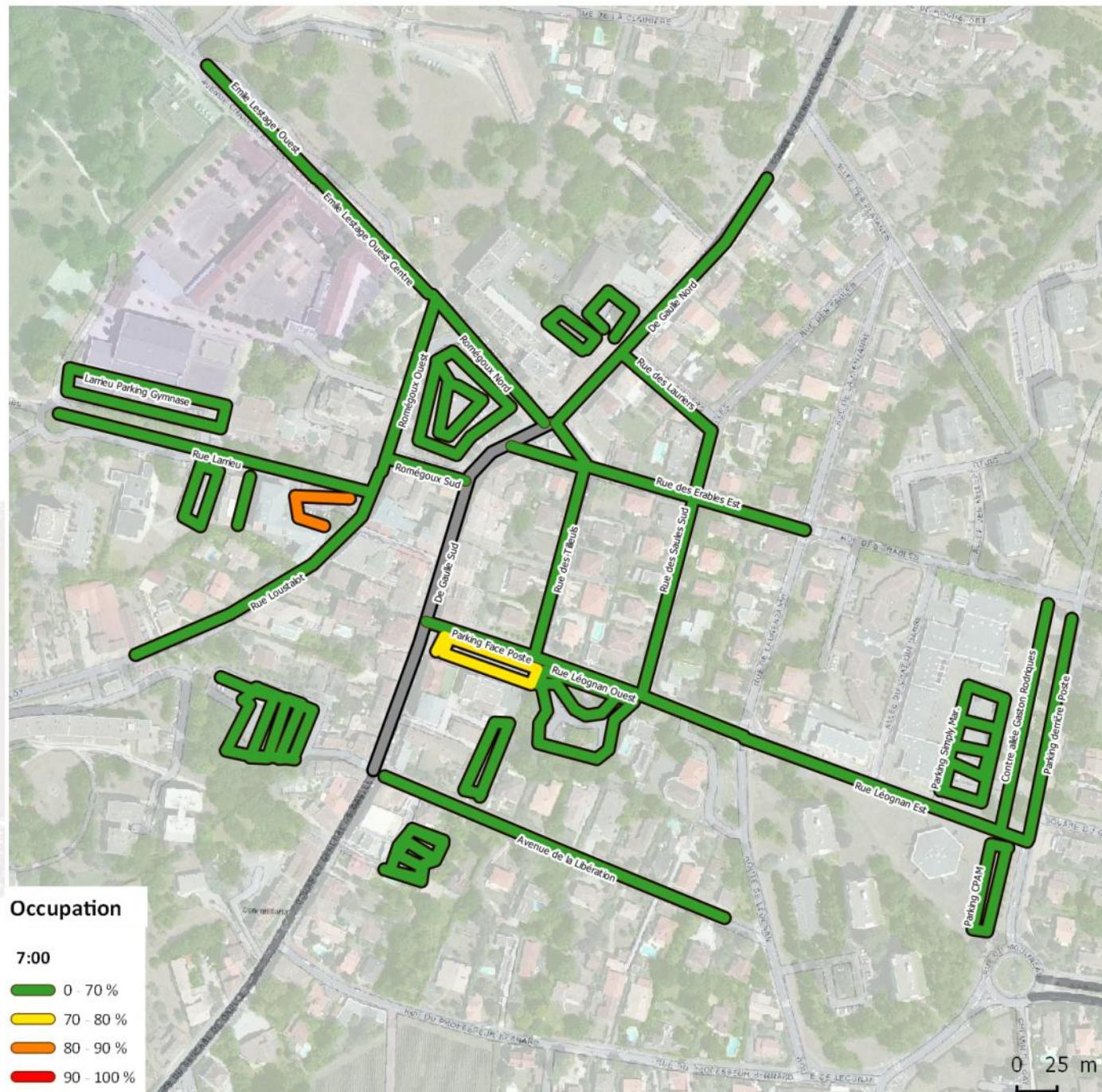


ANALYSE PAR RUES

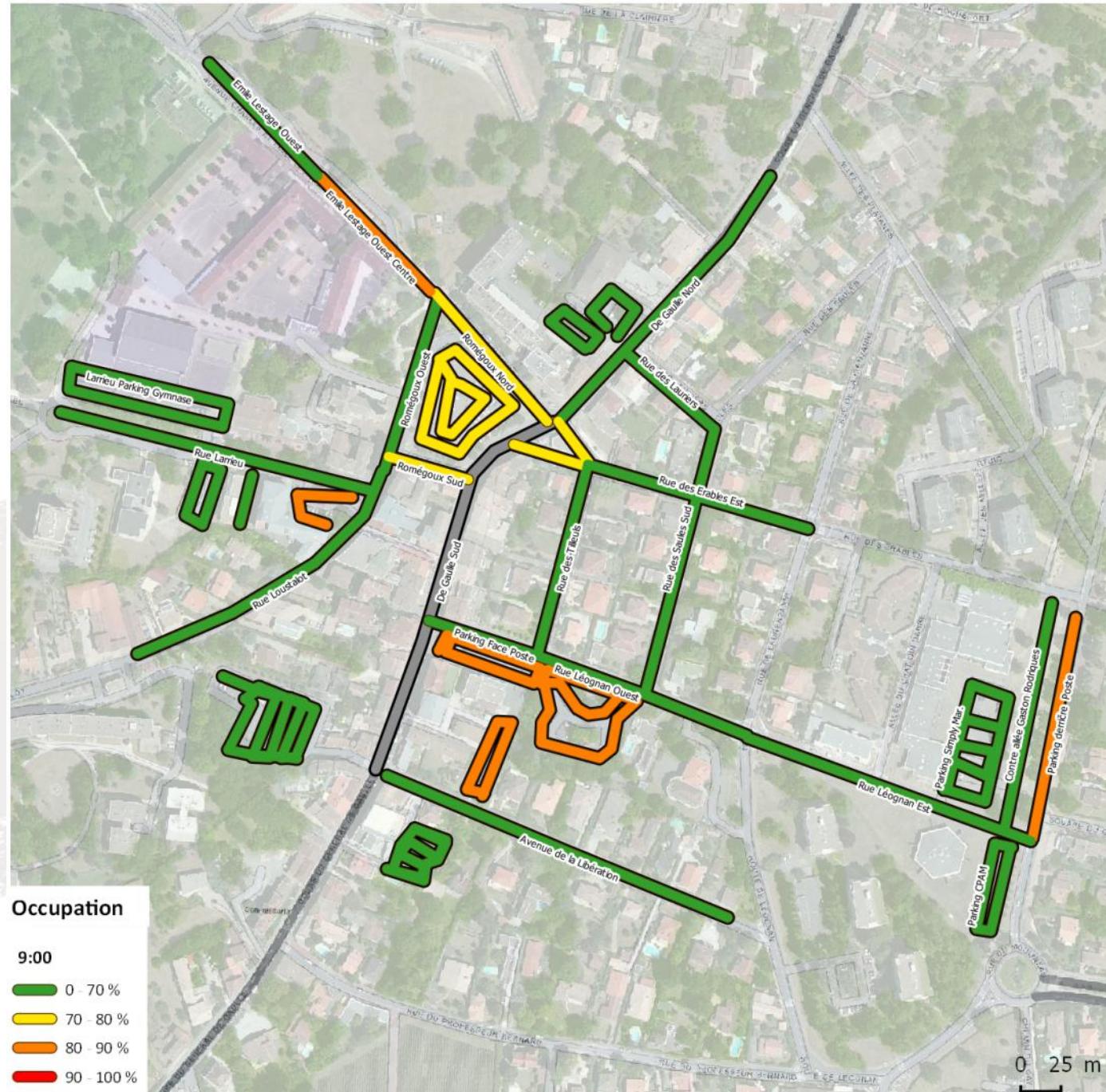


OCCUPATION

- Occupation par rue toutes les deux heures



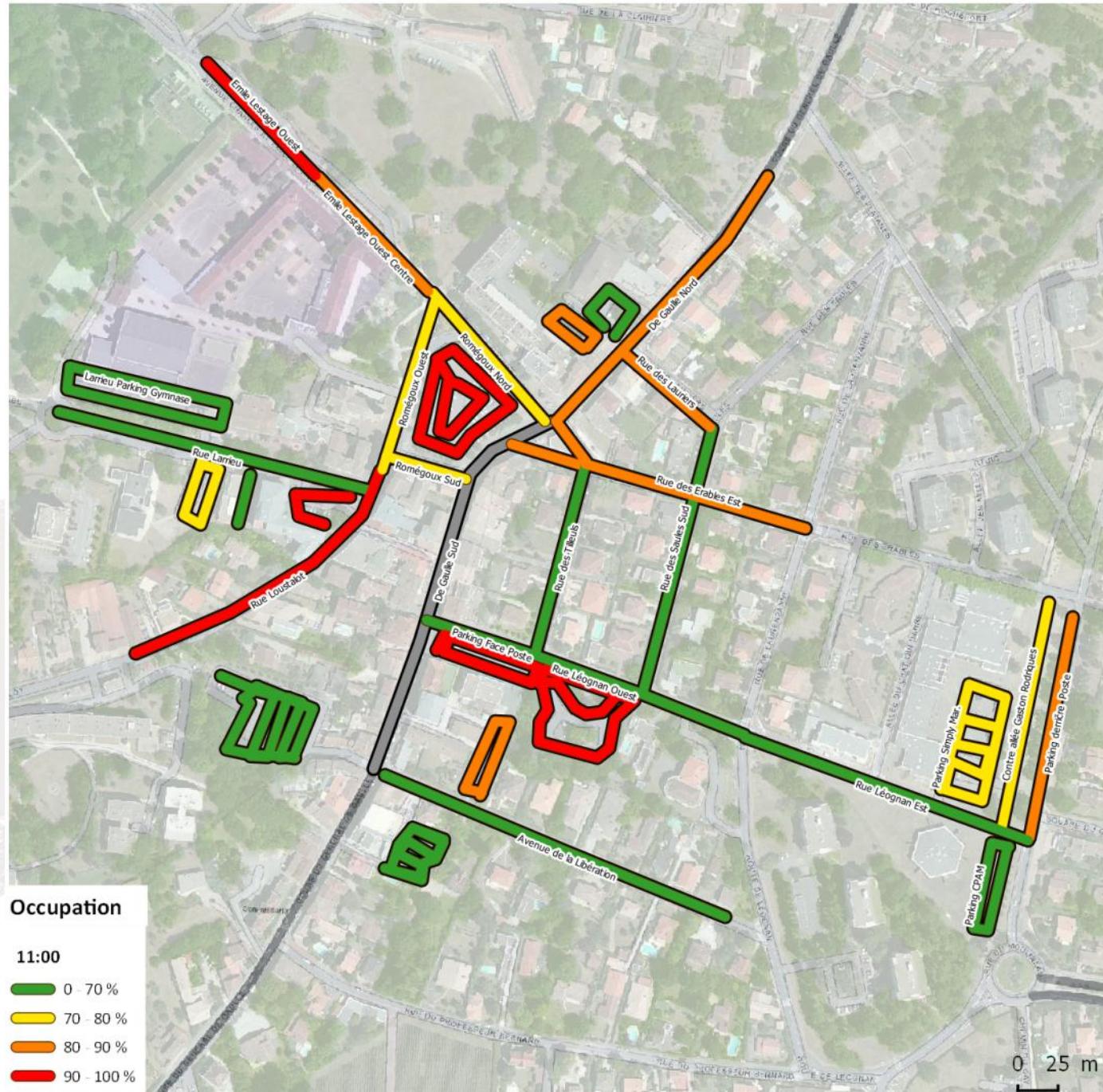
L'analyse par rue



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

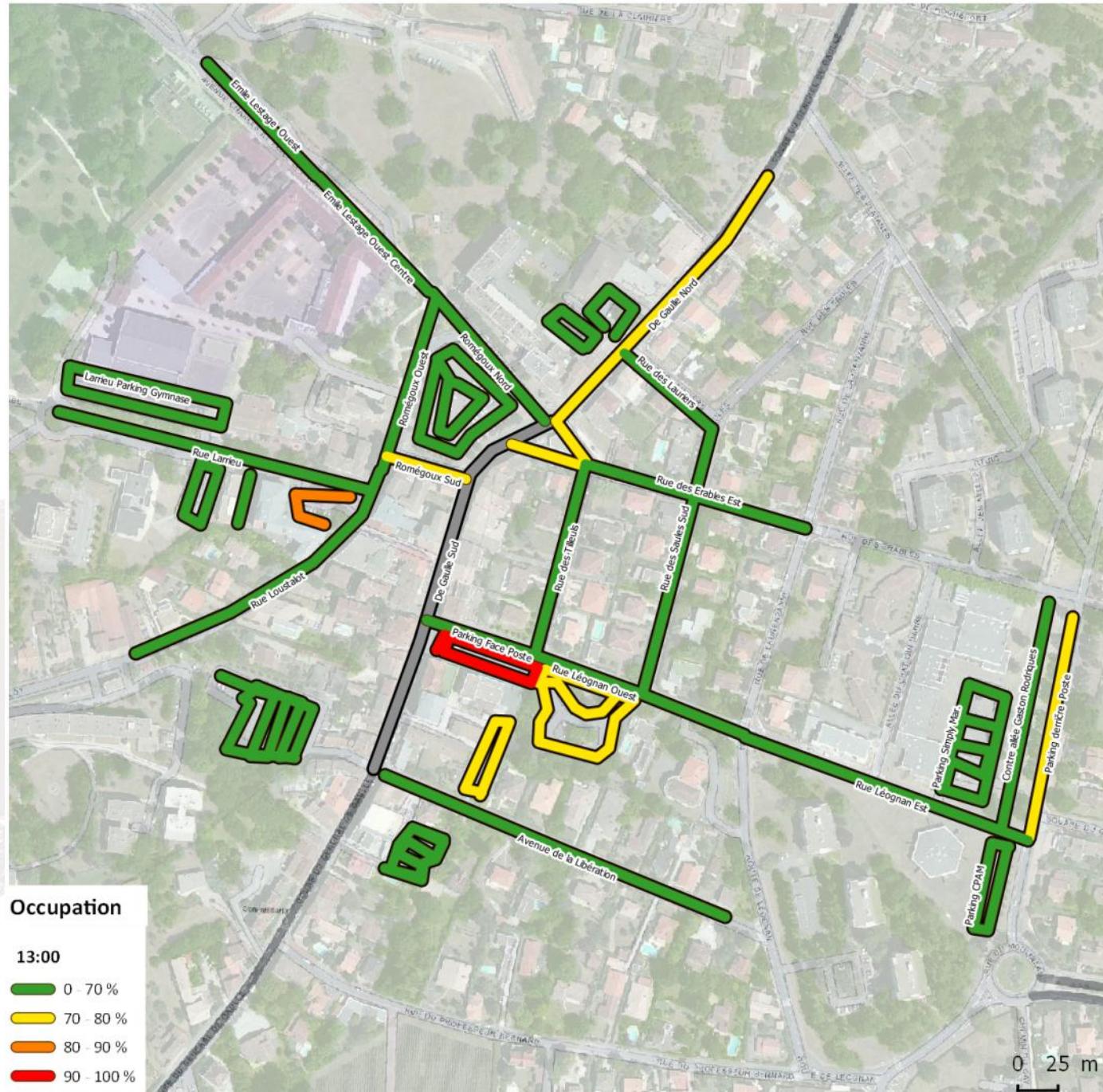
L'analyse par rue



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

L'analyse par rue

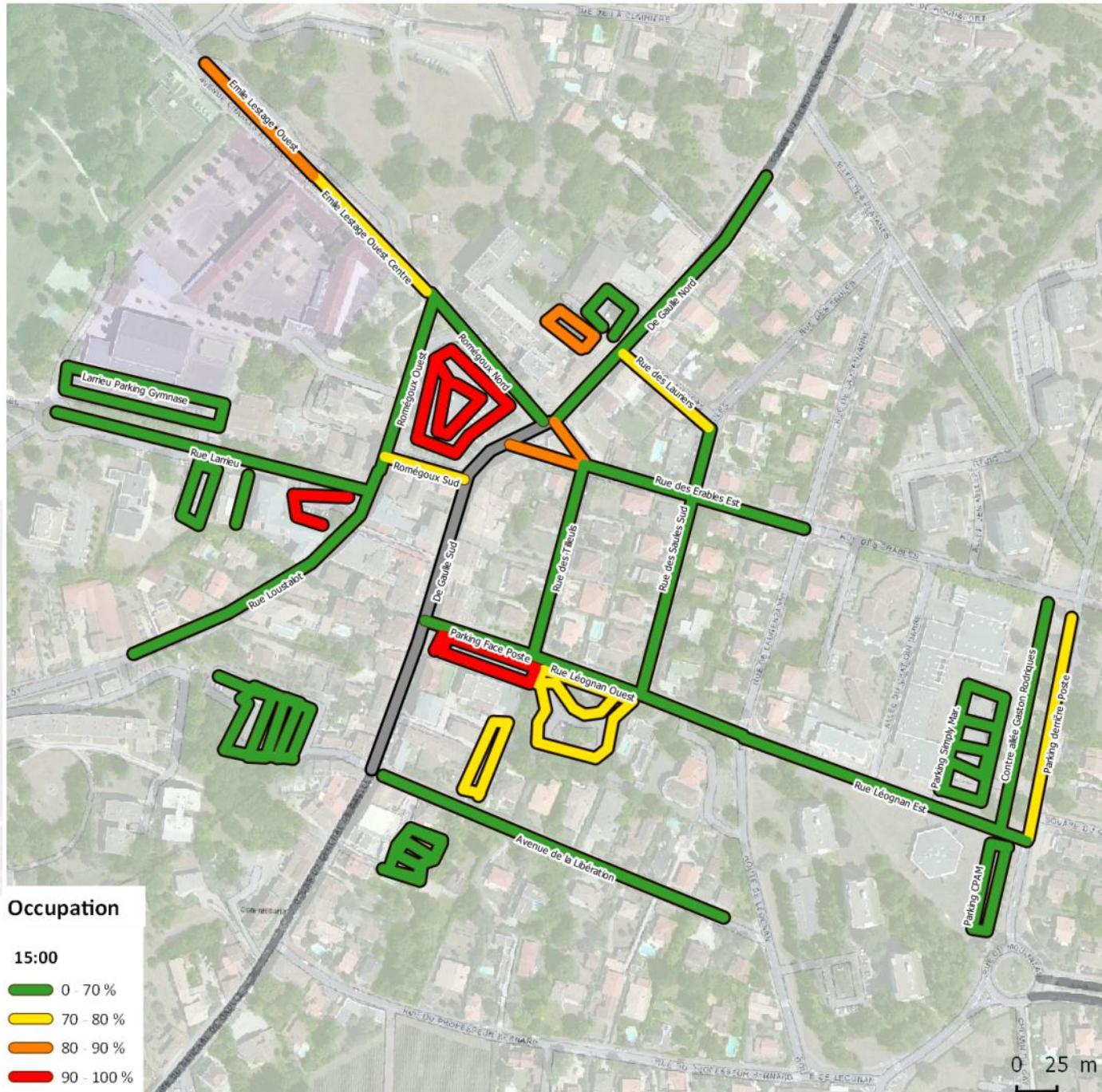


26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

L'analyse par rue

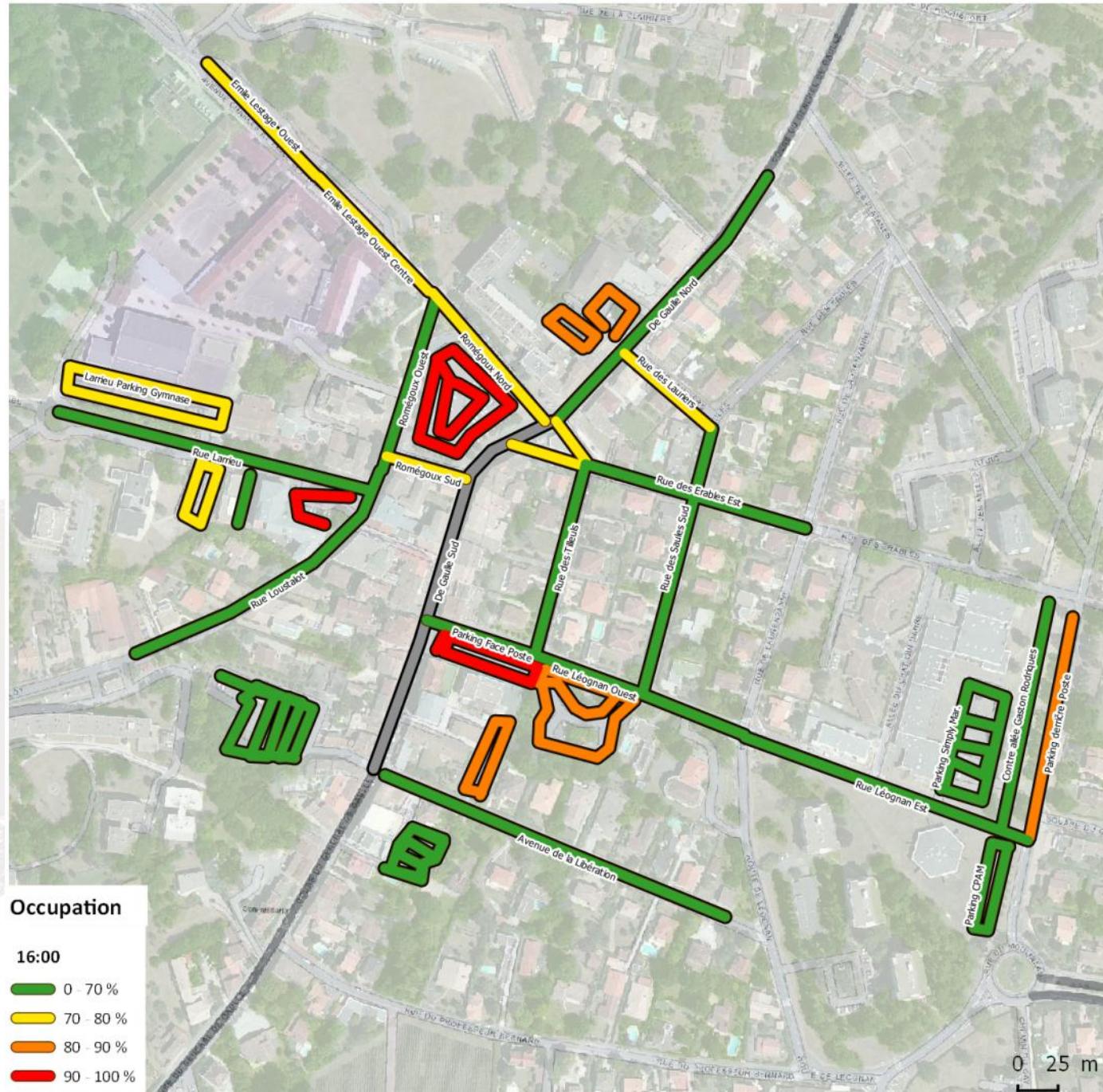
L'analyse par rue



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

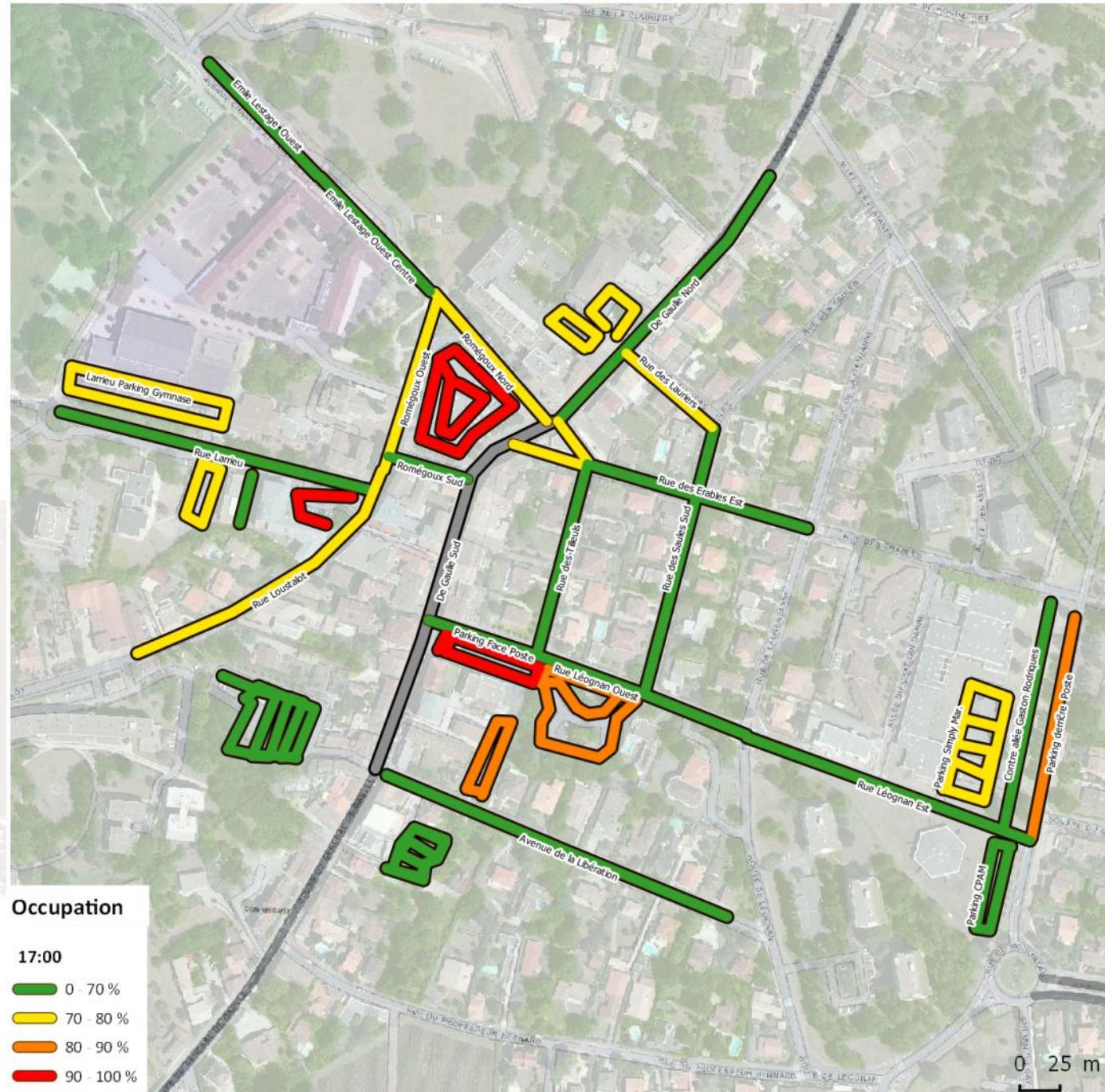
L'analyse par rue



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

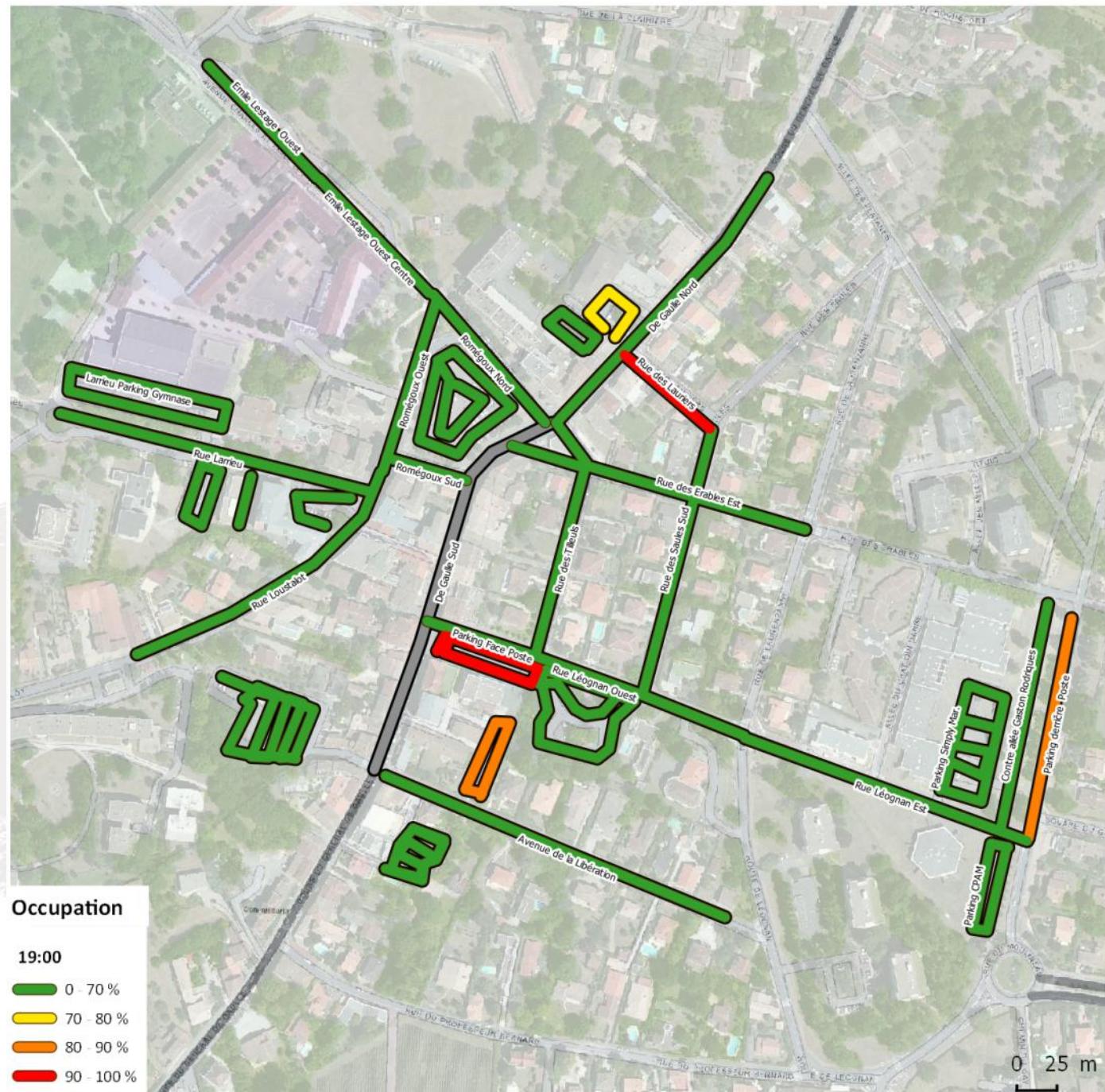
L'analyse par rue



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

L'analyse par rue



26 mai 2015

Etude urbaine de Gradignan, volet stationnement – LA FAB

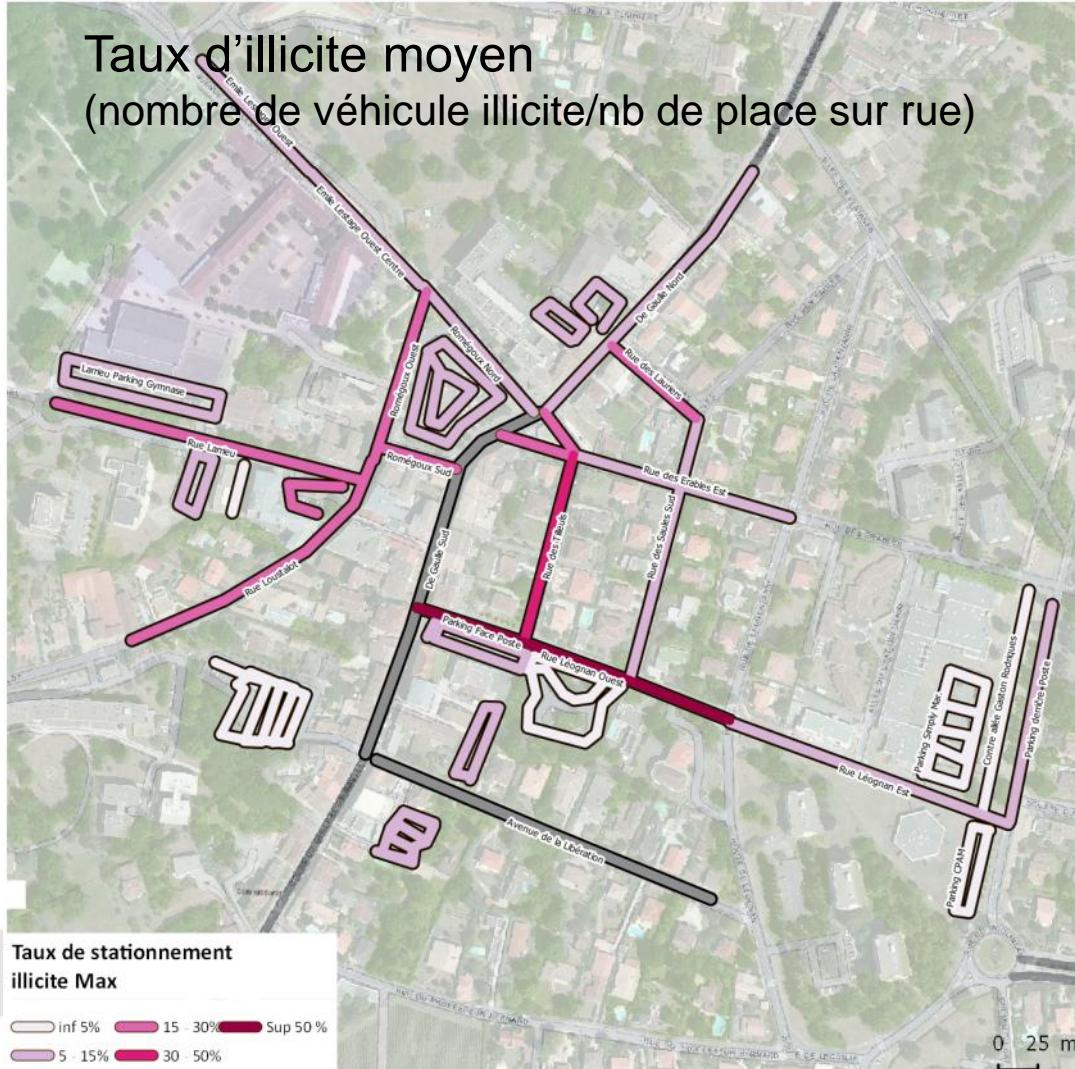
L'analyse par rue

ILLICITE PAR RUE

- Les pratiques du stationnement illicite sont importantes sur les axes proches de la poste, de Roumégoux et sur la rue Loustalot
Nb: la rue de Loustalot et de la Libération ne disposent pas de « taux » de rotation car le nombre de places de stationnement autorisé est nul (division par 0)

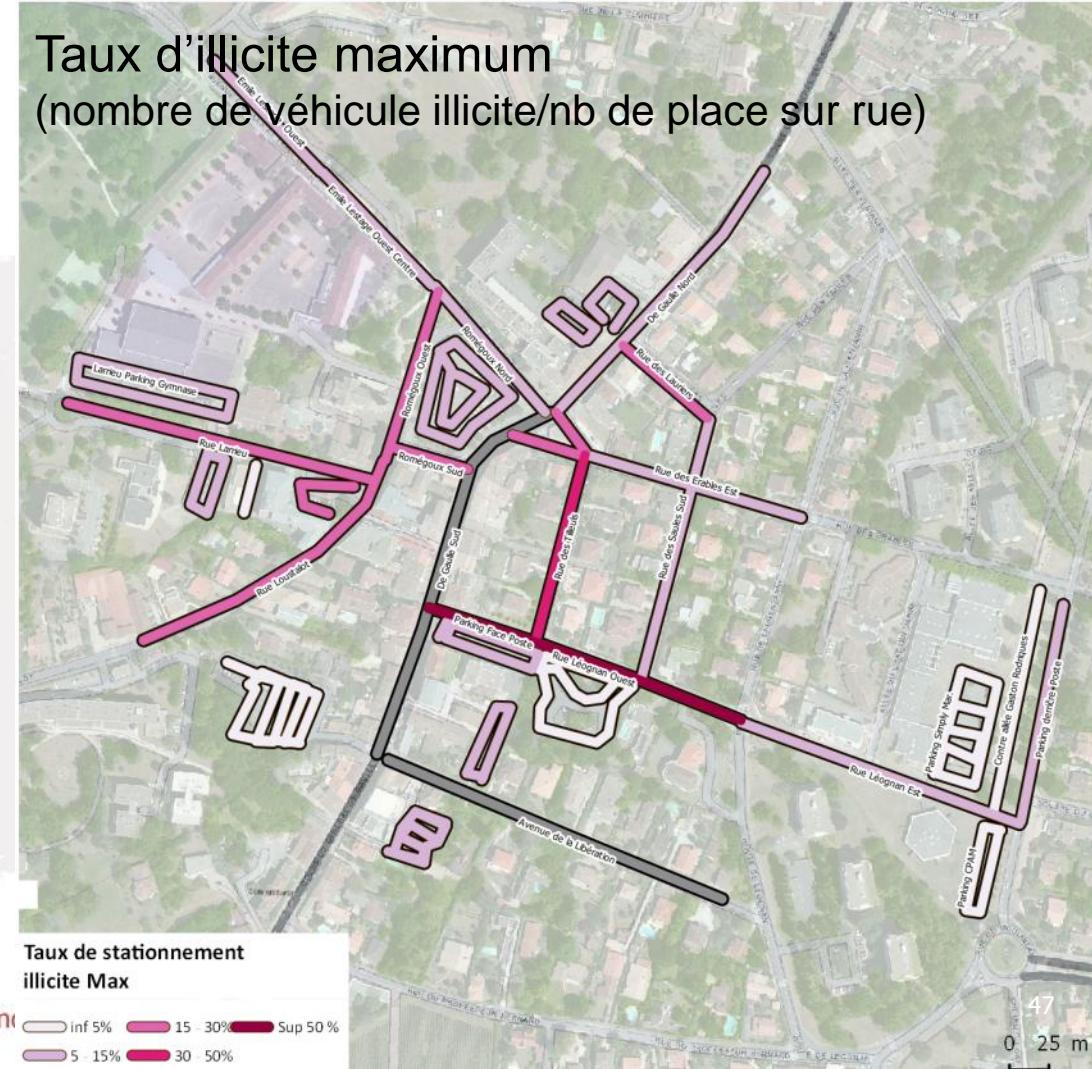
Taux d'illicite moyen

(nombre de véhicule illicite/nb de place sur rue)



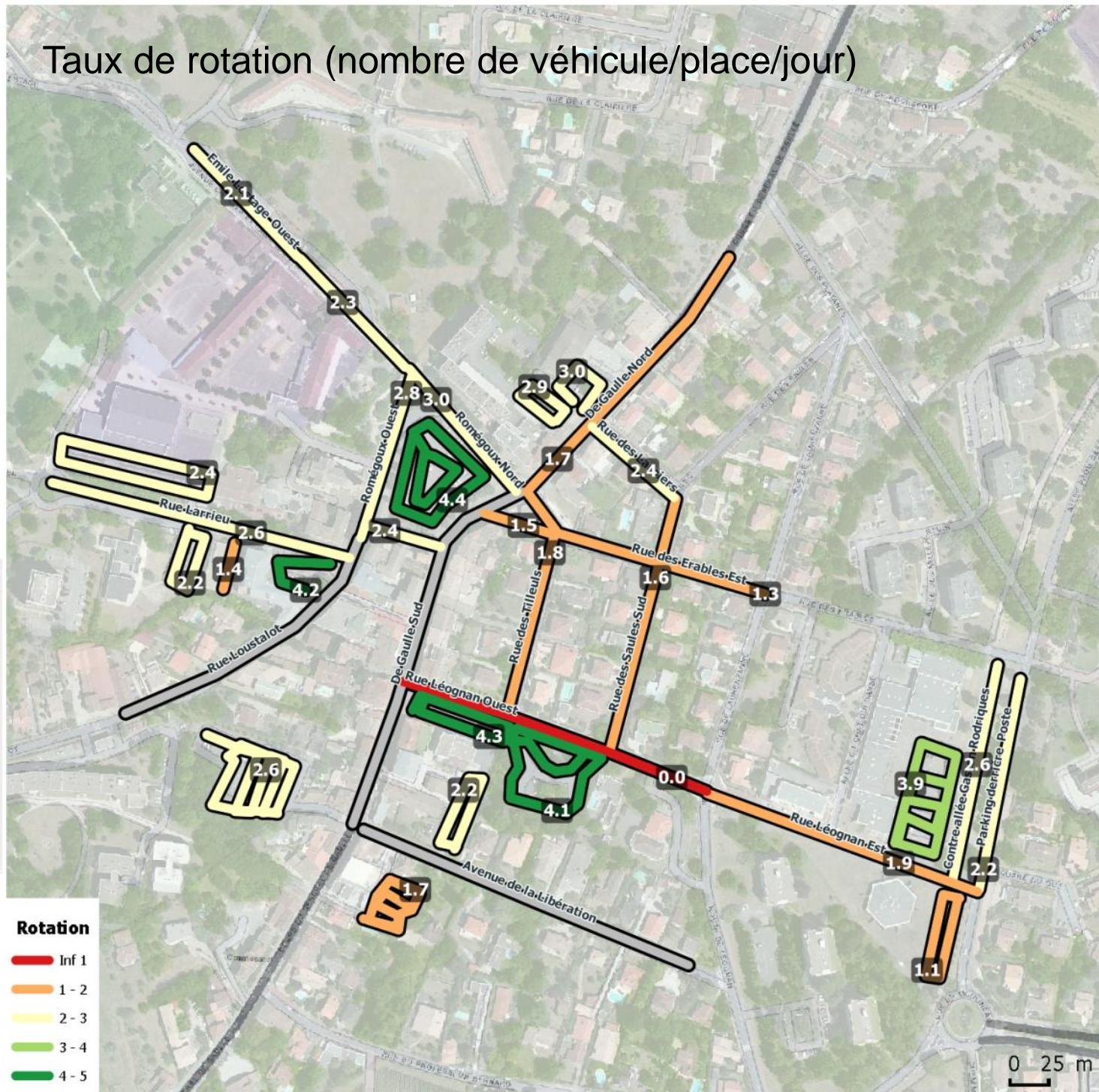
Taux d'illicite maximum

(nombre de véhicule illicite/nb de place sur rue)



ROTATION PAR PLACE

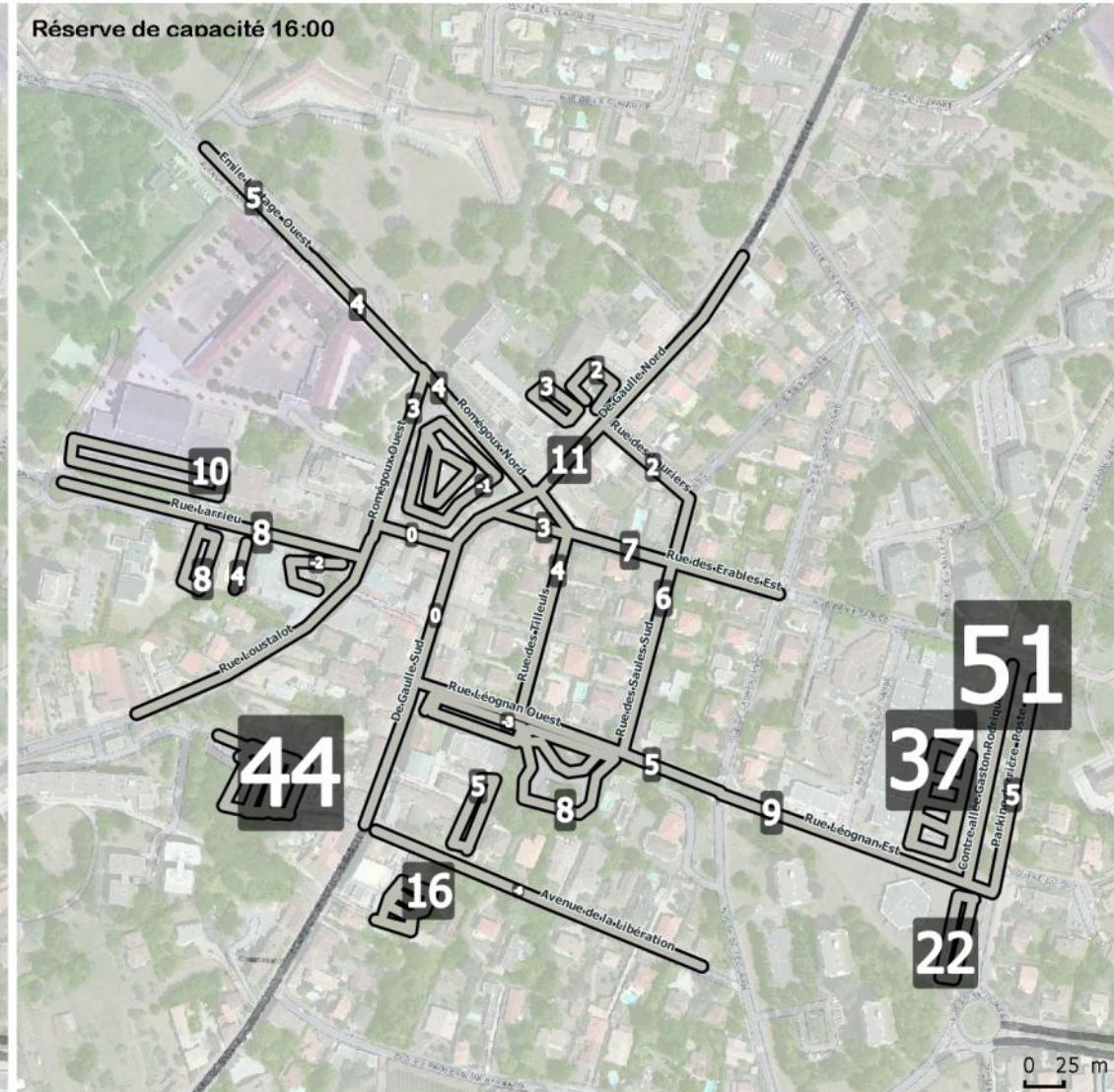
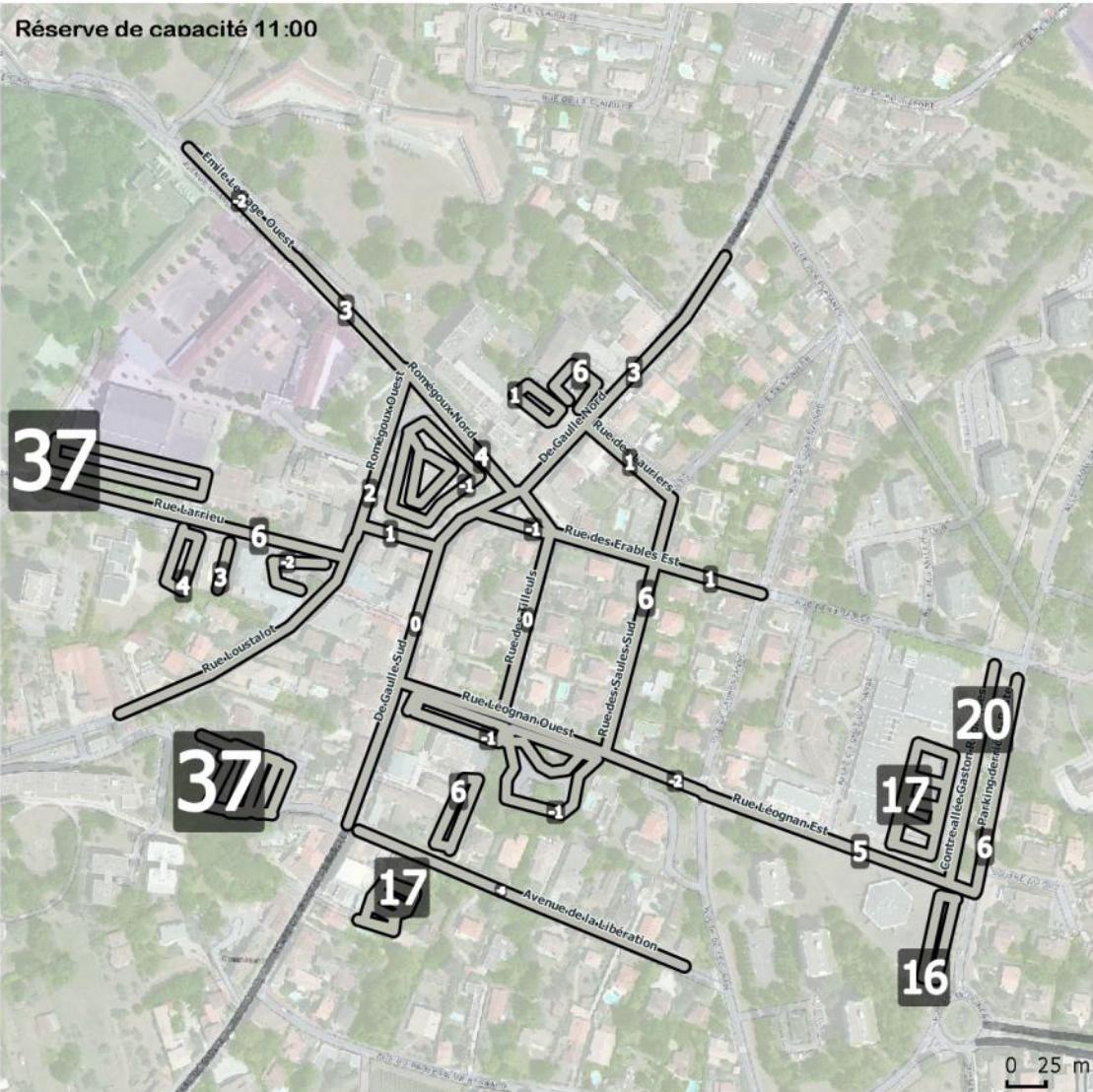
- Les taux de rotations observés sur la centralité Roumégoux sont relativement élevés pour des secteurs non réglementés





RÉPARTITION DES RÉSERVES DE CAPACITÉ

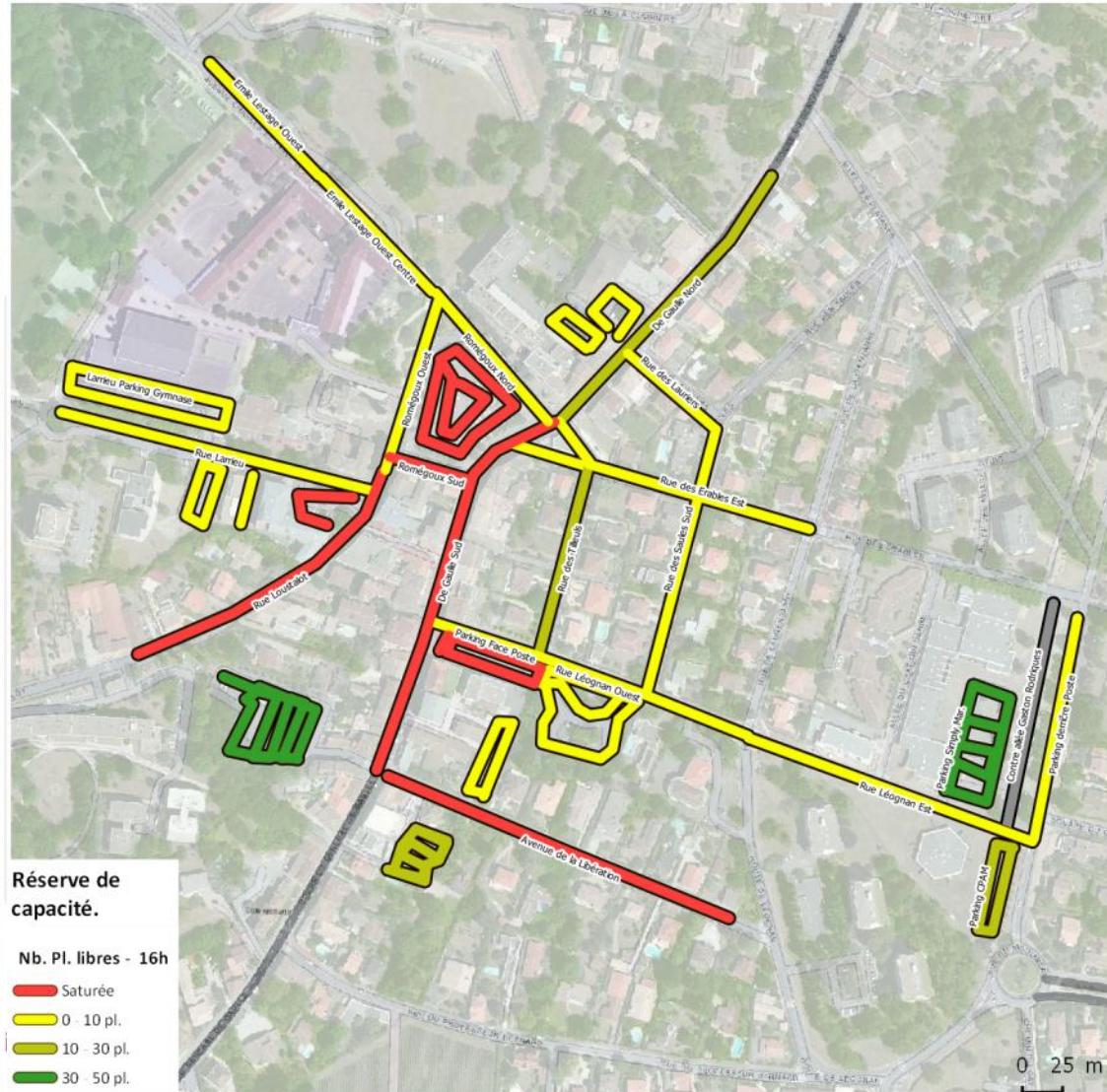
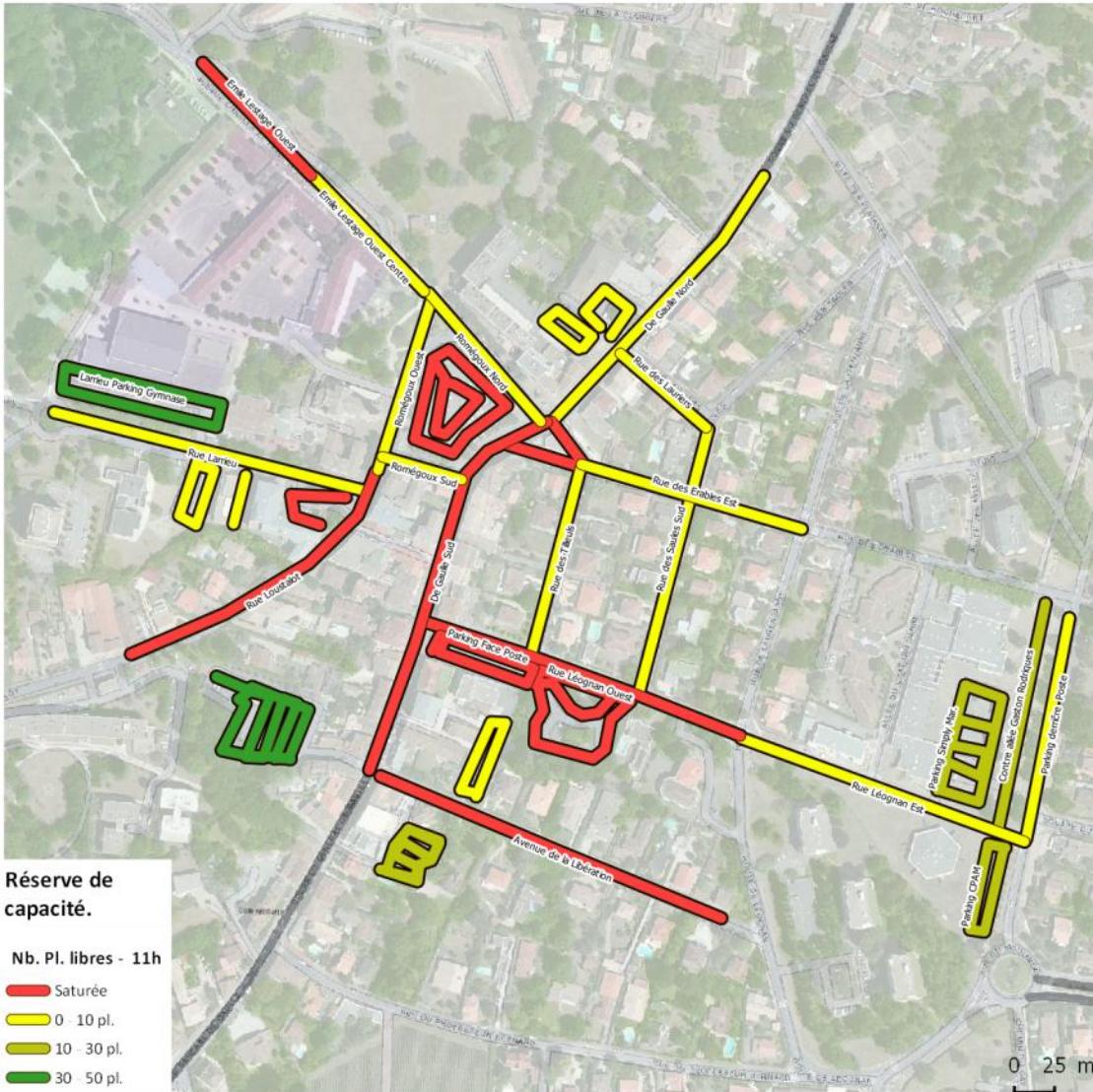
- Les cartes ci après représentent les réserves de capacité aux deux heures les plus chargées





RÉPARTITION DES RÉSERVES DE CAPACITÉ

- Les cartes ci après représentent les réserves de capacité aux deux heures les plus chargées





- Taux d'illicite max

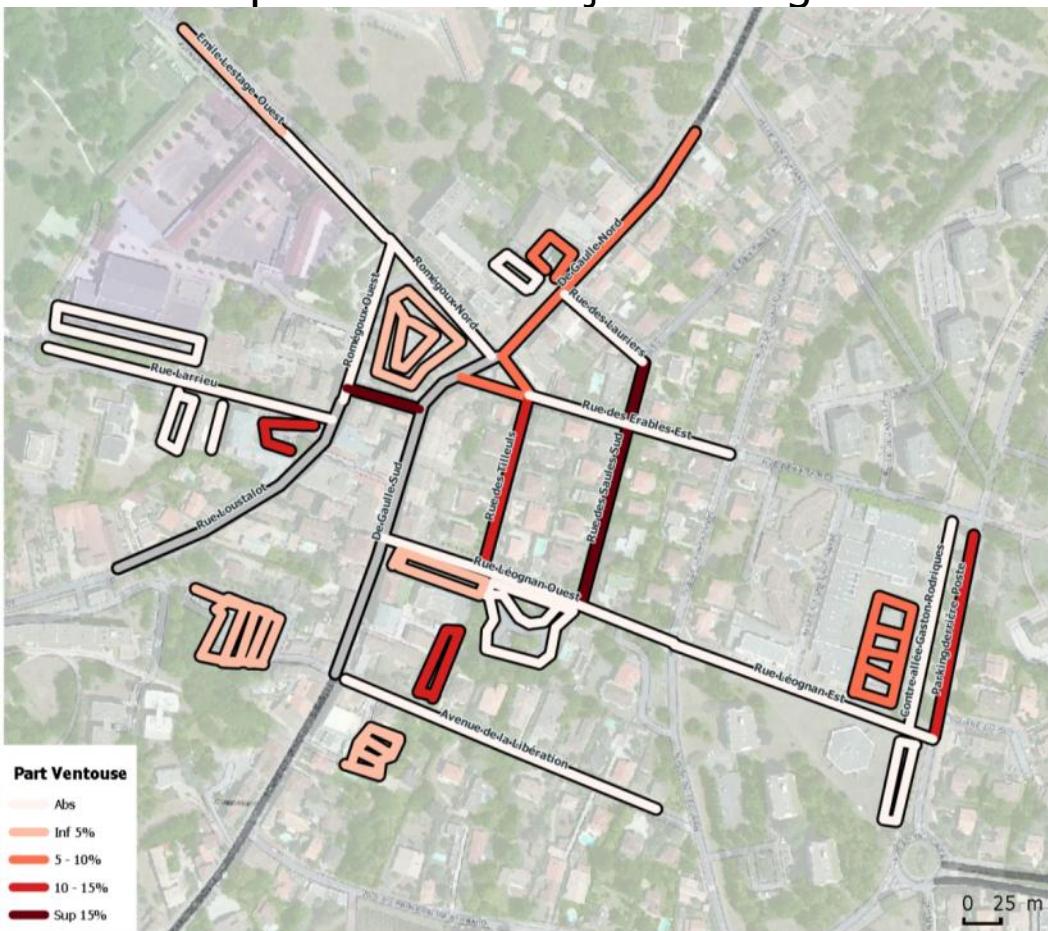




VÉHICULES VENTOUSES ET STATIONNEMENT COURTE DURÉE

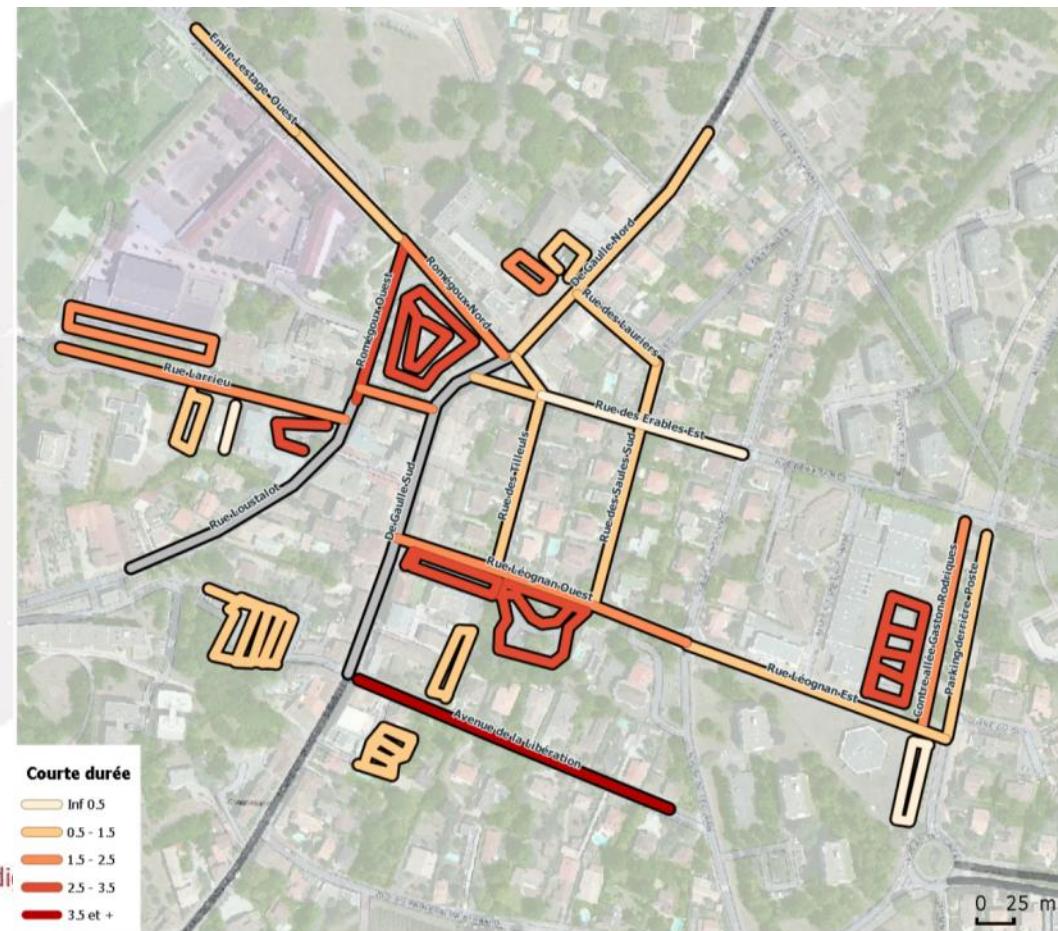
- Véhicules ventouses

- L'absence de réglementation génère une répartition des véhicules ventouse sur tout le périmètre de façon homogène



- Courte durée (<2h)

- Les centralités commerciales sont naturellement les secteurs à stationnement de courte durée



● ENSEIGNEMENTS

- La zone présente une marge importante en terme de stationnement. Seul le secteur Roumégoux est réellement congestionné
- La non gestion du stationnement génère un phénomène de « premier arrivé premier servi » sur la centralité Roumégoux. En conséquence, les actifs (*qui arrivent généralement plus tôt que les autres usagers*) accaparent les places à forte valeur commerciale et les visiteurs (*qui arrivent plus tard*) doivent pour une partie s'excenter pour stationner
- Le secteur commerçant Larrieu/Roumégoux/Lestages présente dans son ensemble une sur-capacité importante (70 à 100 places)



Merci de votre attention

Votre interlocuteur: Nom : AGUTTES Pierre
 Fonction : Consultant mobilité
 Mail : p.aguttes@inddigo.com
 Tél. : 05 61 43 68 71