

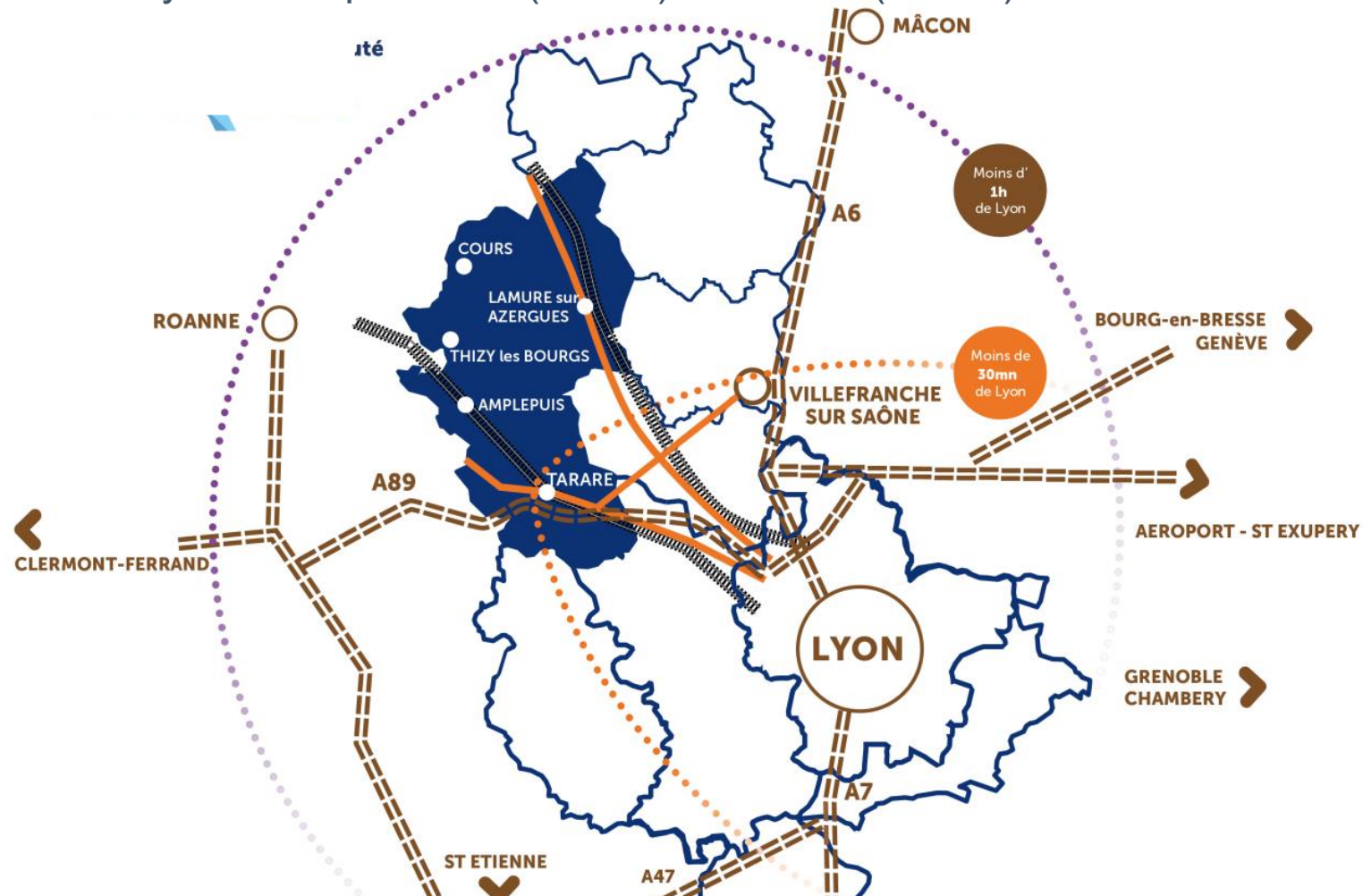
**Le stationnement intelligent
au service de la politique de
revitalisation du centre-ville**



Présentation de Tarare

Principal pôle de centralité de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (31 communes - 50 500 habitants) et du Beaujolais vert

Connecté à l'agglomération lyonnaise par l'A89 (25min) et le train (35min)



■ Une ville industrielle à la campagne

- Un pôle de centralité de 10 500 habitants avec de nombreux services et équipements
- Un centre-ville commerçant dynamique et un marché bihebdomadaire avec une zone de chalandise étendue
- Une histoire de la Ville liée à celle de l'industrie textile florissante du XIXème siècle (la mousseline, le voile...).
- A partir des années 1970 : difficultés de l'industrie textile qui entraîne le déclin et la paupérisation de Tarare



Une stratégie de revitalisation du centre-ville amorcée depuis de nombreuses années

- Des opérations d'envergure réalisées ces dernières années :
 - Rénovation du théâtre (2018)
 - Requalification de la RN7 en entrée de ville Est (2019)
 - Requalification du site des Teintureries (2019)
 - Démolition des barres de la Plata (300 logements – 2019)
 - Et de nombreux projets en cours :
 - Requalification de l'ancienne usine de moulinage JB Martin en entrée de Ville Est (10 000 m² de SDP)
 - Requalification de la friche de l'ancien hôpital
 - Requalification de la zone d'activités Ouest
 - De nouveaux programmes immobiliers en cours de réalisation
- ⇒ Une dynamique positive qui traduit une attractivité nouvelle de la Ville



Requalification de la RN7



Requalification des Teintureries

Tarare, lauréat du programme national Action Cœur de Ville



- 2018 : lauréat du programme national Action Cœur de Ville
- 2018 – 2019 : élaboration d'un plan guide en concertation avec les partenaires ACV afin d'identifier les enjeux et les priorités stratégiques de développement pour la Ville à court, moyen et long terme :
 - Préserver et améliorer les qualités d'une "ville à la campagne" pour offrir un cadre de vie agréable et sain et promouvoir l'attractivité de la ville
 - Organiser les mobilités et les stationnements pour renforcer l'accessibilité du centre-ville et apaiser l'ambiance urbaine afin d'encourager les modes actifs
 - Développer l'attractivité économique, l'offre de loisirs et valoriser les équipements existants
 - Améliorer l'offre d'habitat existante et rendre la ville attractive afin de favoriser la mixité sociale et générationnelle
- Décembre 2019 : lancement de la phase opérationnelle, avec la mise en œuvre d'un programme d'une quarantaines d'actions, dont :
 - La réalisation d'une étude sur l'optimisation des circulations tous modes par le CEREMA
 - La mise en place d'une solution de stationnement intelligent

Elaboration d'une étude sur l'optimisation des circulations tous modes par le CEREMA

- Réalisation par le CEREMA en 2020 et 2021 d'une étude prévoyant :
 - un plan de circulation
 - un plan de stationnement intégrant des solutions de stationnement intelligent
 - un plan de jalonnement piéton et cyclable
- Principes d'aménagement sur 3 secteurs à enjeux de la Ville
- Diagnostic sur le stationnement :
 - Plusieurs parkings de surface répartis dans la ville : environ 1 400 places répertoriées
 - Une offre sur voirie importante : quasiment toute les rues comptent une offre de stationnement
 - Au total : plus de 2 000 places répertoriées sur le centre-ville

■ Quelques chiffres clés sur le stationnement

Une demande journalière en semaine caractérisée par :

- une occupation d'environ 58% en moyenne de 6h à 20h
- Un pic sur le créneau de 10h à 11h
- un nombre de rotation moyenne par rue : 1,48 véhicule
- un nombre de rotation moyen par parking : 1,83 véhicule
- un équilibre dans l'utilisation des parkings, tous situés à proximité du centre ville

⇒ Taux de rotation plutôt faible compte tenu du caractère central de l'aire d'enquête

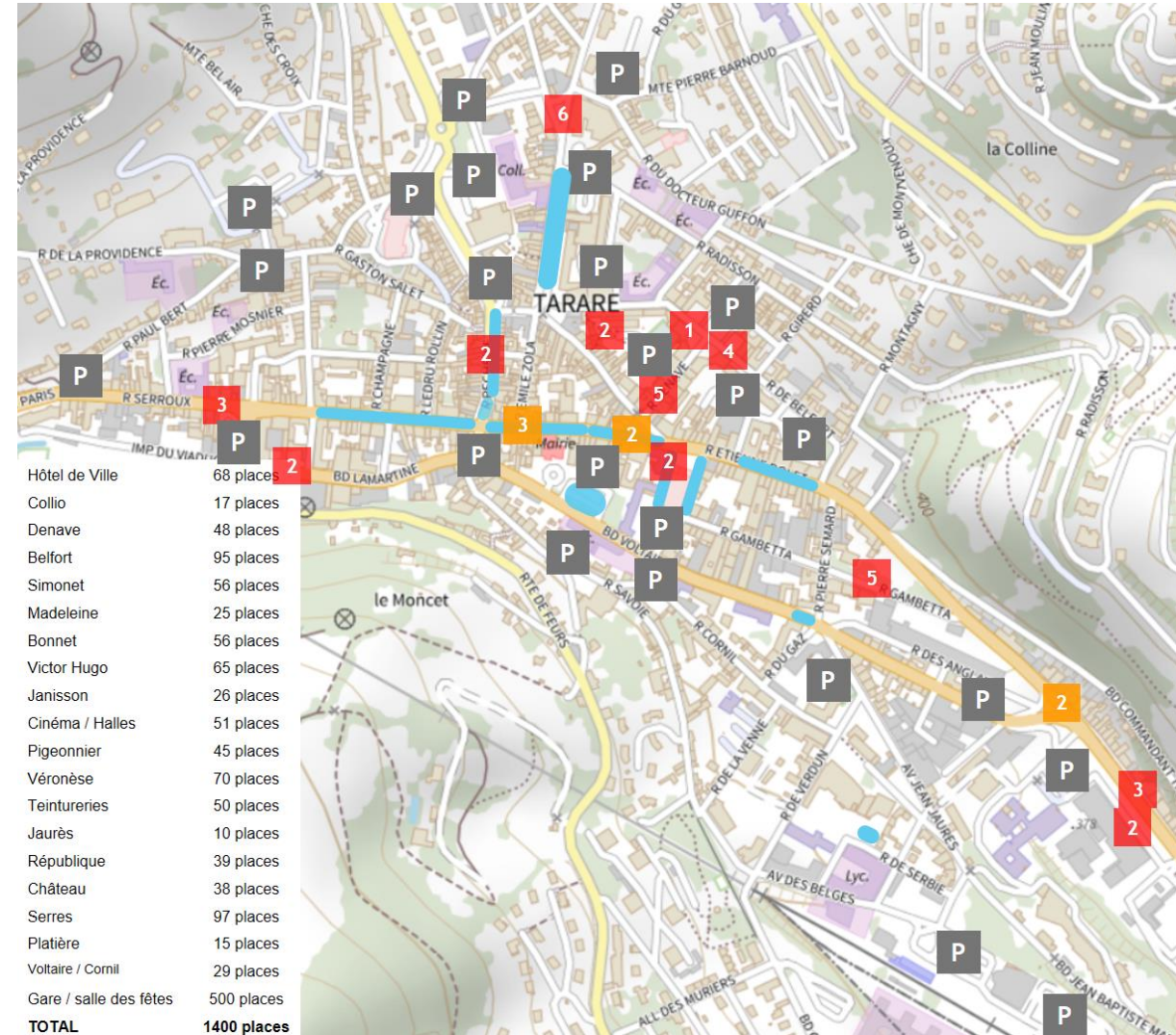
■ En synthèse

- Une offre de stationnement importante sur la commune, suffisante sauf pendant les temps de marché
- Un taux de rotation peu important
- Un nombre de visiteurs important dans les secteurs de l'hypercentre (466 / 460 / 240)*, la Madeleine (320 / 280 / 210) et du Cinéma (170 / 175 / 60), avec un taux de rotation peu important
- Des emplacements de stationnement parfois peu exploités, des places « transformées en parkings »
- Un stationnement résidentiel globalement suffisant, mais avec un espace public consacré à la voiture très important (du fait de l'absence de garage dans le bâti ancien)
 - ⇒ Proposition de jalonner vers les parkings en entrée de ville afin de décongestionner les capacités en centre-ville, puis de guider les usagers « à pied » vers le centre

* (nombre de places autorisées / visiteurs courte durée / résidents) (données issues de l'étude Sormea)

La politique actuelle du stationnement

- Un stationnement gratuit
- 2 types de zones de stationnement à durée limitée :
 - une zone rouge de type « arrêt minute » :
 - limitée à 15 min de stationnement maximum de 7h à 19h
 - qui représente 47 places de stationnement disséminées dans la Ville devant les commerces
 - une zone bleue :
 - limitée à 1h30 maximum de stationnement de 9h à 18h
 - qui représente 200 places de stationnement
- Du lundi au samedi, hors jours fériés et mois d'août

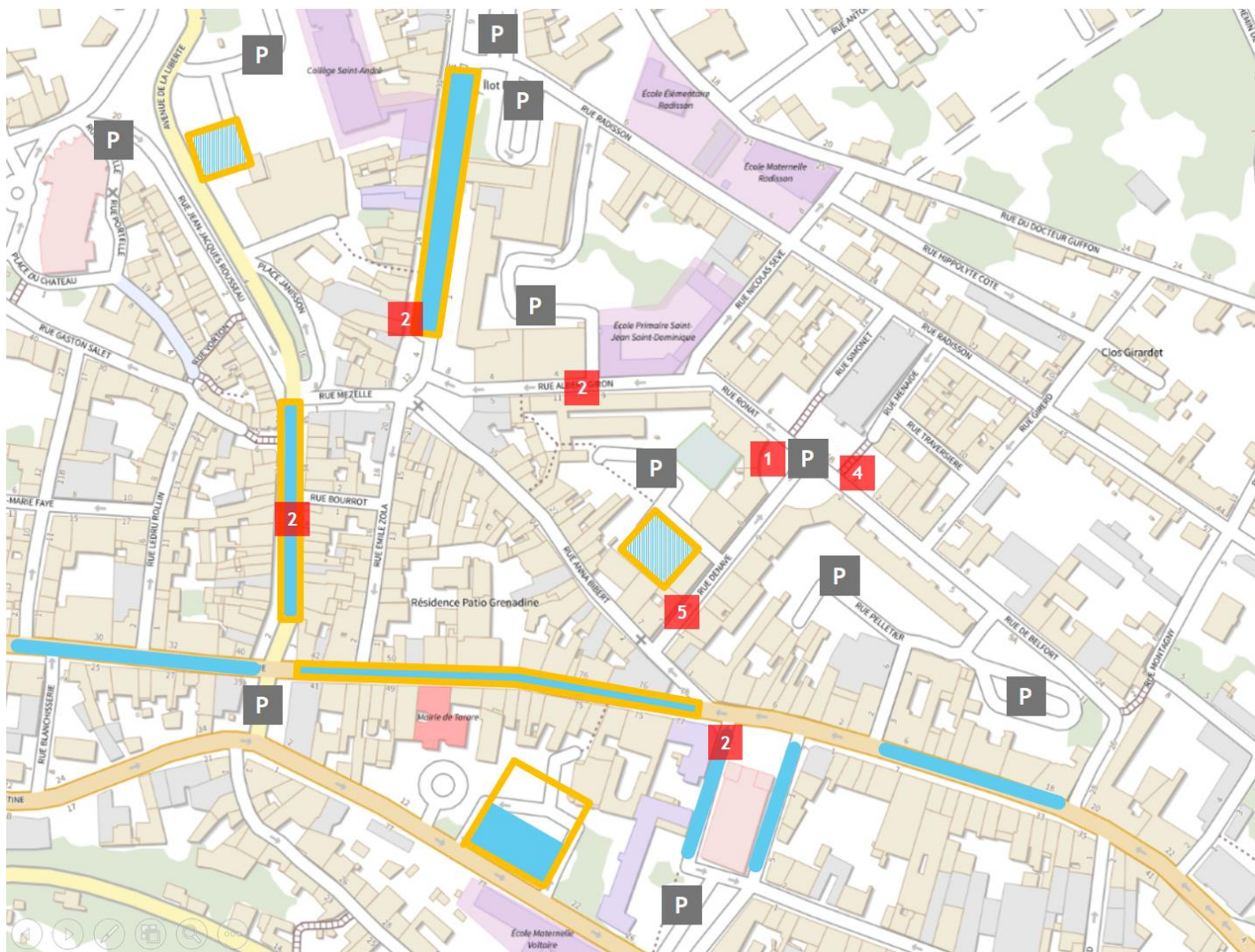


Mise en œuvre du jalonnement dynamique

- Objectif : augmenter la disponibilité et le taux de rotation dans les secteurs tendus :
 - en jalonnant vers les parkings en entrée de ville afin de décongestionner les capacités en centre-ville, puis en guidant les usagers « à pied » vers le centre
 - en étendant les zones de stationnement réglementées (zones rouge et bleue) et en s'assurant de leur respect (contrôle-sanction)
- Les principes du jalonnement dynamique :
 - Guider vers les places de stationnement libres (à partir de la signalisation d'information dynamique)
 - Désengorger le trafic en réduisant le temps de recherche d'une place de stationnement (et donc limiter la pollution de l'air)
 - Contrôler le respect de la durée autorisée en cas de stationnement réglementé
 - Accroître la rotation du stationnement et redynamiser les rues commerçantes
 - Recueillir des statistiques sur le taux d'occupation et de disponibilité des places de stationnement
 - Augmenter la disponibilité des places pour les riverains en fin de journée lorsqu'ils reviennent de leur lieu de travail

En résumé : permettre aux petites et moyennes villes sans parkings dédiés de disposer d'un outil moderne habituellement réservé aux métropoles et grandes villes pour leurs parkings.

Périmètre du stationnement intelligent



Zone bleue - 1h30 max
141 places – de 9h à 18h

Rue Pêcherie	18 places
Rue République (de Madeleine à Collio)	18 places
Hôtel de Ville	23 places
Avenue De Gaulle	82 places

Périmètre du stationnement intelligent
260 places

Extension possible de la zone bleue après analyse des données
+ 119 places maximum

Parking Denave	30 places
Halles	21 places
Hôtel de Ville	68 places

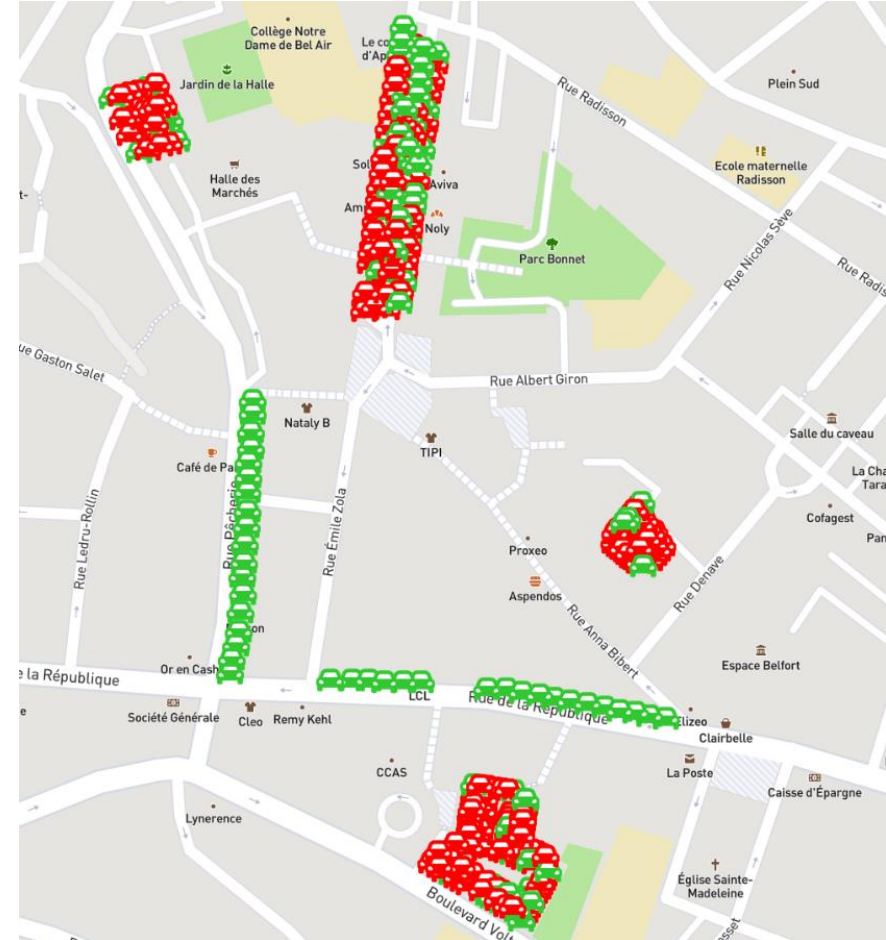
Mise en œuvre du jalonnement dynamique

- Mise en place d'un partenariat avec Orange Business Services en tant que site pilote
- Installation de **36 capteurs** sur 2 rues commerçantes et de **15 caméras** sur 3 parkings et l'avenue De Gaulle qui indiquent en temps réel la durée de stationnement des véhicules et le nombre de places disponibles.
 - ⇒ pour un montant total de 119 000 € HT



Mise en œuvre du jalonnement dynamique

- Calendrier :
 - 2ème semestre 2022 : définition du périmètre d'intervention
 - Janvier 2023 : organisation de 2 réunions publiques auprès des commerçants et des habitants
 - Printemps 2023 : installation des capteurs (par les services techniques de la Ville) et des caméras (par notre prestataire)
 - Été 2023 : paramétrage du logiciel
 - Septembre 2023 : mise en application du dispositif et premiers retours
- Prochaines étapes d'ici la fin de l'année :
 - Extension de la zone bleue
 - Installation de panneaux en entrée de ville pour indiquer en temps réel le nombre de places disponibles



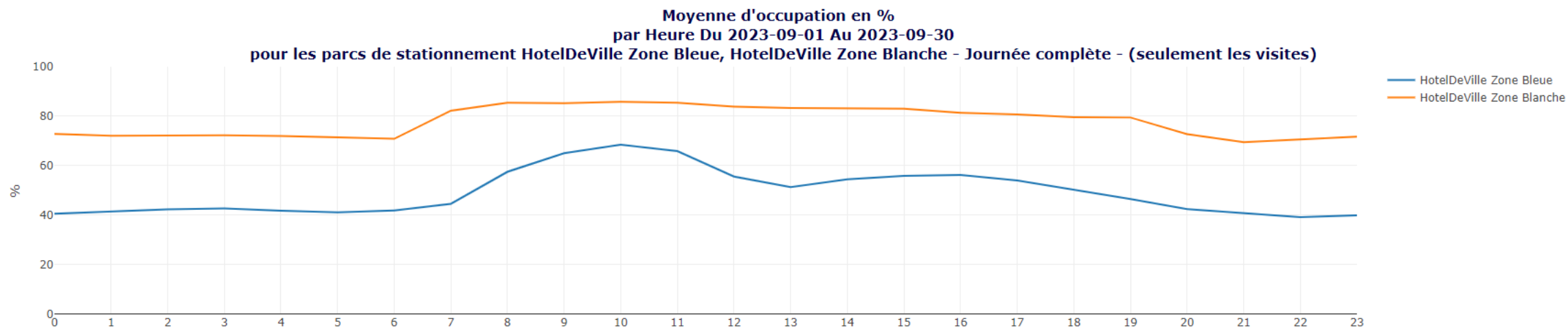
■ Premiers retours d'expérience

- **Les capteurs ont un effet dissuasif** : leur seule installation, sans même une mise en fonctionnement, provoque une prise de conscience des usagers.
- **Des statistiques conformes à nos attentes** : la zone bleue présente un taux de rotation plus élevé que la zone blanche témoin ET il y a toujours, a minima, une vingtaine de places de stationnement disponibles en cœur de ville sur les 150 places « connectées » en zones bleues.
- **Pas d'effet politique négatif et le ressenti d'une grande acceptabilité sociale** : la Ville a communiqué en amont sur une opération « gagnant-gagnant », sans stigmatiser l'usage des véhicules. Il n'y a pas eu de changement dans les habitudes, juste une numérisation du dispositif actuel qui, a périmètre constant, a prouvé qu'une meilleure discipline individuelle (faire quelques pas de plus et respecter le temps de stationnement) pouvait améliorer grandement la situation pour l'ensemble de la population.
- **Des questionnements sur le jalonnement dynamique encore en suspend** : pas de choix arrêté sur le « nombre de places » à indiquer en entrée de ville sur les panneaux lumineux (total des places libres en zone bleue ou place libres par zone...)

Premiers retours d'expérience

Groupements

Comparer les données récoltées pour les différentes entités



Groupements

Comparer les données récoltées pour les différentes entités

