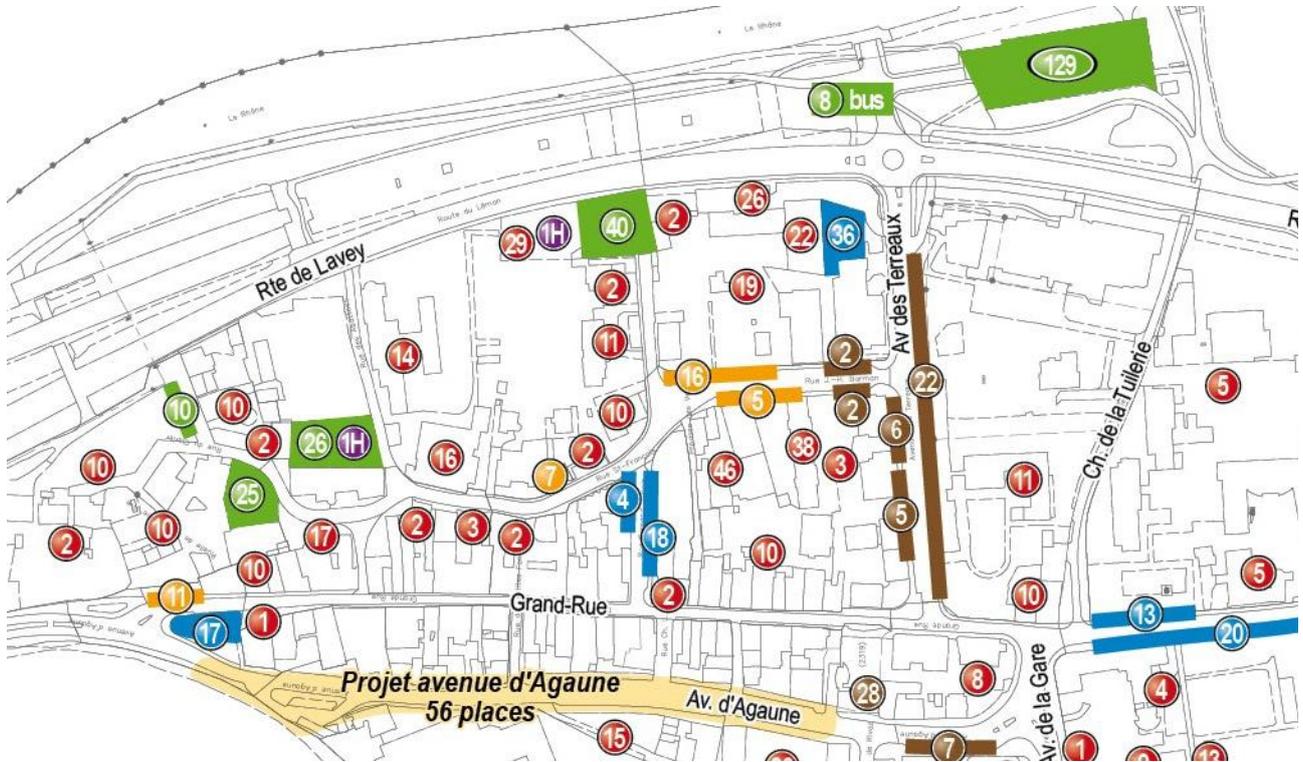


Maître d'ouvrage : Commune de Saint-Maurice



Politique de stationnement

Centre-ville de Saint-Maurice

17 janvier 2013



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
Av. du Rothorn 2
CH-3960 Sierre

Tél +41 (0)27 456 39 24 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Objet du mandat	3
1.2. Périmètre d'étude	3
2. Données de base	4
2.1. Socio-démographiques	4
2.2. Relevé du stationnement actuel	4
3. Diagnostic	6
3.1. Enquêtes de stationnement	6
3.2. Résultats par secteur	8
3.3. Synthèse	28
4. Objectifs	29
4.1. Objectifs généraux	29
4.2. Objectifs sectoriels	31
5. Politique de stationnement	32
5.1. Une gestion différenciée par secteur	32
5.2. Affectations des places de stationnement par secteur	36
5.3. Recommandations et justificatifs	40
5.4. Récupération d'espace public	44
6. Synthèse et recommandations	45
7. Annexes	46
Annexe 1 : Listes des figures et tableaux	47
Annexe 2 : Analyse sociodémographique	49

1. Introduction

1.1. Objet du mandat

La Ville de Saint-Maurice a récemment mis à l'enquête la pose d'horodateurs sur l'avenue d'Agaune actuellement en travaux (réaménagement complet de cette artère, notamment au profit des modes doux). Le paiement du stationnement a suscité de nombreuses oppositions. Partant de cet état de fait et de manière à répondre au mieux aux différentes attentes en terme de stationnement, **la Ville de Saint-Maurice souhaite poser les fondements d'une politique de stationnement à l'échelle du centre-ville ; c'est l'objet du présent mandat.**

1.2. Périmètre d'étude

La présente étude stationnement concerne **l'ensemble du centre-ville de Saint-Maurice** grossièrement délimité par la voie ferrée à l'Ouest, le château au Nord (carrefour entre l'av. d'Agaune et la rte du Chablais), la rte du Léman à l'Est et la rue Cime de l'Est au Sud.

Un périmètre élargi à l'échelle de la commune est considéré pour l'analyse socio-économique notamment (carte emplois et habitants).

2. Données de base

2.1. Socio-démographiques

Une première analyse portant sur les données socio-démographiques permet de dégager quelques chiffres pour l'ensemble de la commune ainsi que pour le périmètre restreint du centre-ville correspondant au périmètre d'étude. L'ensemble des cartes produites sont présentées à l'Annexe 2.

Selon les données de l'office fédéral de la statistique (OFS), **la commune de St-Maurice** comptait environ 4'200 habitants en 2010 et près de 1'800 emplois en 2008. Le registre des immatriculations répertoriait environ 2'500 immatriculations dans la commune soit un ratio de près de 600 véhicules pour 1'000 habitants. Ce chiffre se situe légèrement en dessous de la moyenne cantonale (612 véhicules pour 1'000 habitants en 2011) mais au-dessus de villes voisines (490 véhicules pour 1'000 habitants à Bex et Aigle en 2010).

Le centre-ville représente un tiers du total des habitants (environ 1'750 habitants) de la commune mais deux tiers des emplois communaux (environ 1'200 emplois), le taux de motorisation y est de 480 véhicules pour 1'000 habitants.

Une rapide analyse portant sur **les pendulaires** permet de montrer qu'environ 900 pendulaires par jour (soit près de 820 véhicules) entrent dans la commune de St-Maurice et environ 340 pendulaires (soit près de 310 véhicules) vivent et travaillent dans la commune.

2.2. Relevé du stationnement actuel

Le relevé du stationnement actuel (public et privé) a été mené sur l'ensemble du périmètre d'étude. **Environ 1'600 places ont été recensées dont près de 850 places privées** (un peu plus de la moitié du total). Le détail des places de stationnement est présenté sur la Figure 1 ci-contre.

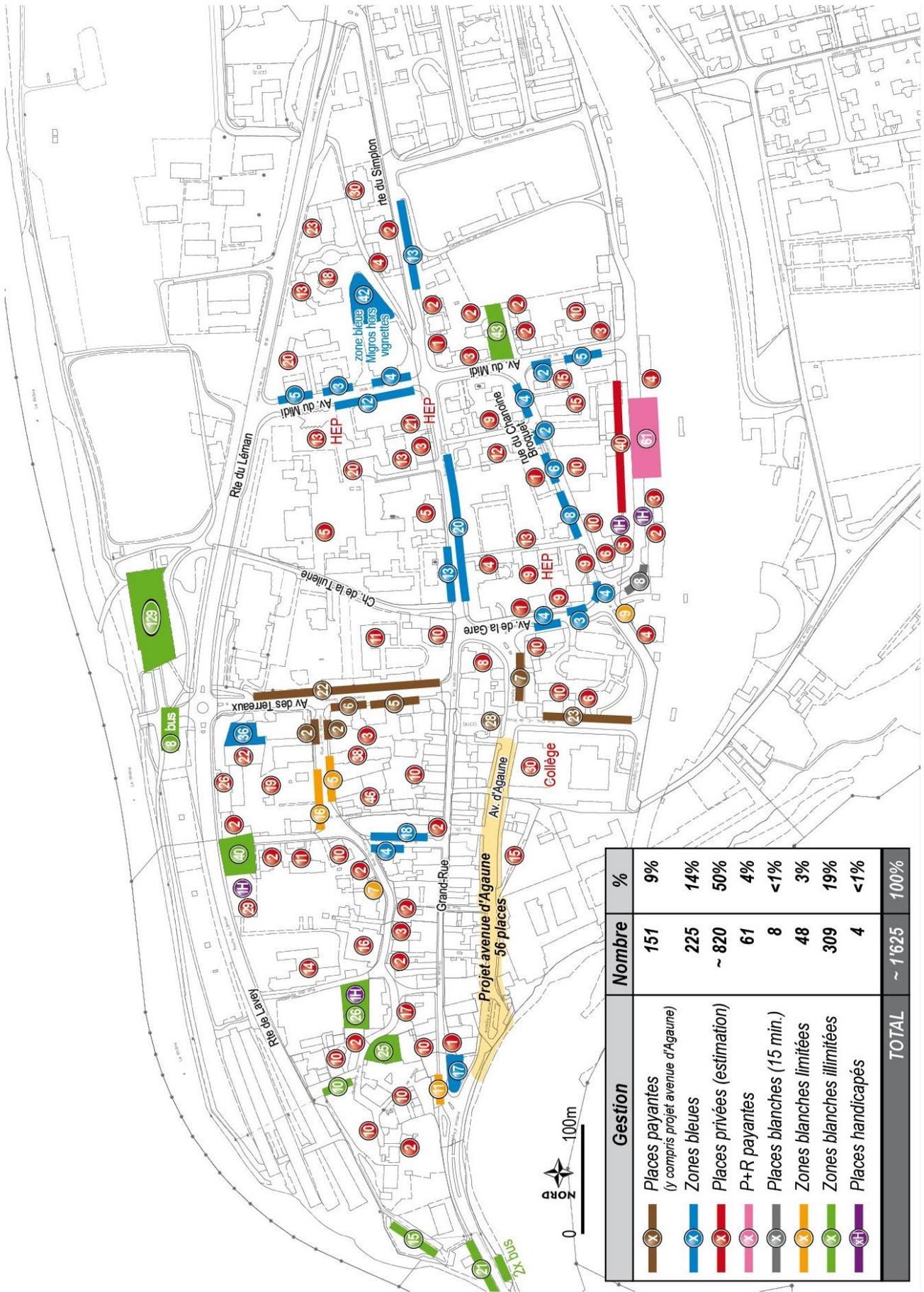


Figure 1 - Relevé du stationnement actuel

3. Diagnostic

3.1. Enquêtes de stationnement

Deux types d'enquêtes de stationnement ont été menées sur les 11 zones d'enquête présentées sur la Figure 2 ci-contre :

- Un relevé de l'**occupation** a été effectué sur **deux jours jugés représentatifs** (mardi 2 et jeudi 4 octobre 2012) de 6h à 21h par pas de 3h. Ce relevé de l'ensemble du nombre de véhicules stationnés sur les parkings publics de la ville de Saint-Maurice, par sous-secteur d'enquête (secteurs A à K) permet de quantifier l'adéquation de l'offre vis-à-vis de la demande pour différentes périodes de la journée, à savoir :
 - le matin à 6h30, correspondant normalement à un taux d'occupation par les habitants (taux nocturne) ;
 - en milieu de matinée (10h30) et d'après-midi (15h30), représentant les deux périodes d'activités de la journée (occupation dominées par pendulaires et clients/visiteurs) ;
 - le relevé à 13h, permettant de visualiser le pic de midi, qui correspond aux allers retours des habitants et des employés pendant leur pause repas ;
 - en fin de journée à 19h, donnant généralement le retour des habitants cumulés avec les activités nocturnes de la zone.
- Un relevé de la **rotation** a également été réalisé le jeudi 4 octobre de 6h à 19h par pas de 30 minutes. Les enquêteurs ont relevé les numéros de plaque des véhicules stationnés sur chacun des secteurs A à I. Ce procédé permet de déterminer la durée de stationnement des véhicules et d'analyser le type de demande dans chacun des secteurs d'étude. Le taux de rotation indique le nombre moyen de véhicules stationnés par place de stationnement pour un secteur donné et sur la durée du relevé (ici la durée représente une journée de 6h à 19h). Deux valeurs sont utilisées pour les analyses :
 - Le taux de rotation selon la capacité du secteur relevé (TrCap)
 - Le taux de rotation selon le taux d'occupation maximal observé (TrOmax)

La combinaison de ces deux valeurs permet d'apprécier les effets induits par le stationnement illicite ou par un taux d'occupation moyen relativement bas.

Deux cas de figure se présentent :

- $TrOmax < TrCap$: Ce cas de figure caractérise une proportion ou une pointe importante d'usagers hors case.
- $TrOmax > TrCap$: Ce cas de figure montre un taux d'occupation moyen nettement plus faible que la capacité.

Le taux de rotation sur les places publiques enquêtées varie selon les zones, leur réglementation et le respect de celle-ci.

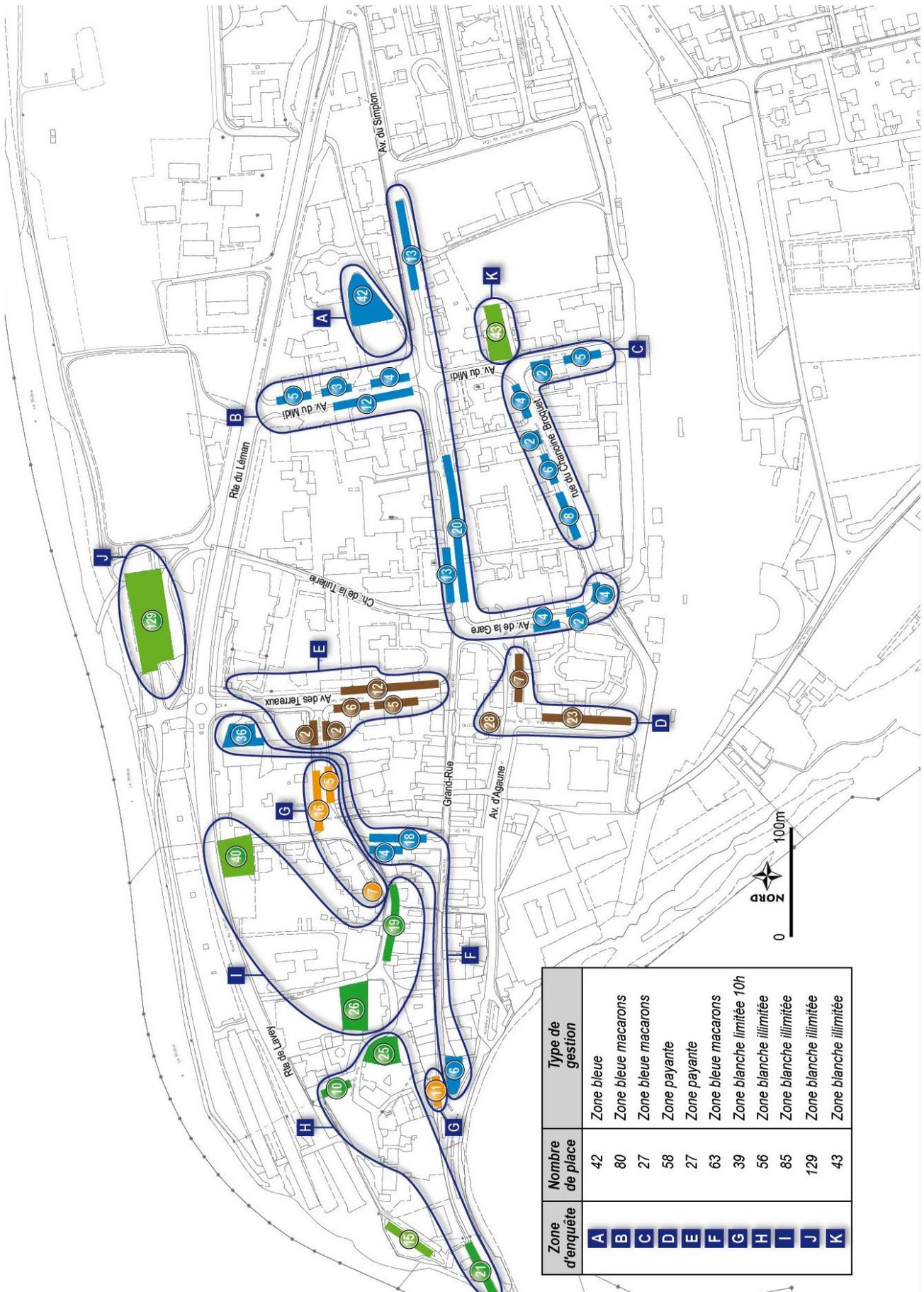


Figure 2 - Zones d'enquêtes

3.2. Résultats par secteur

Secteur A

Ce secteur constitué du parking en zone bleue de la Migros présente la structure typique d'un centre commercial (Figure 3 et Figure 4) :

- Majorité de courtes durées.
- Heures de pointe entre 9-11h et 15-18h30 surtout.
- Pas de ventouse et peu de longues durées.
- Rotation élevée et temps de stationnement moyen court.
- Forte réserve de capacité hormis un pic entre 17h et 18h.

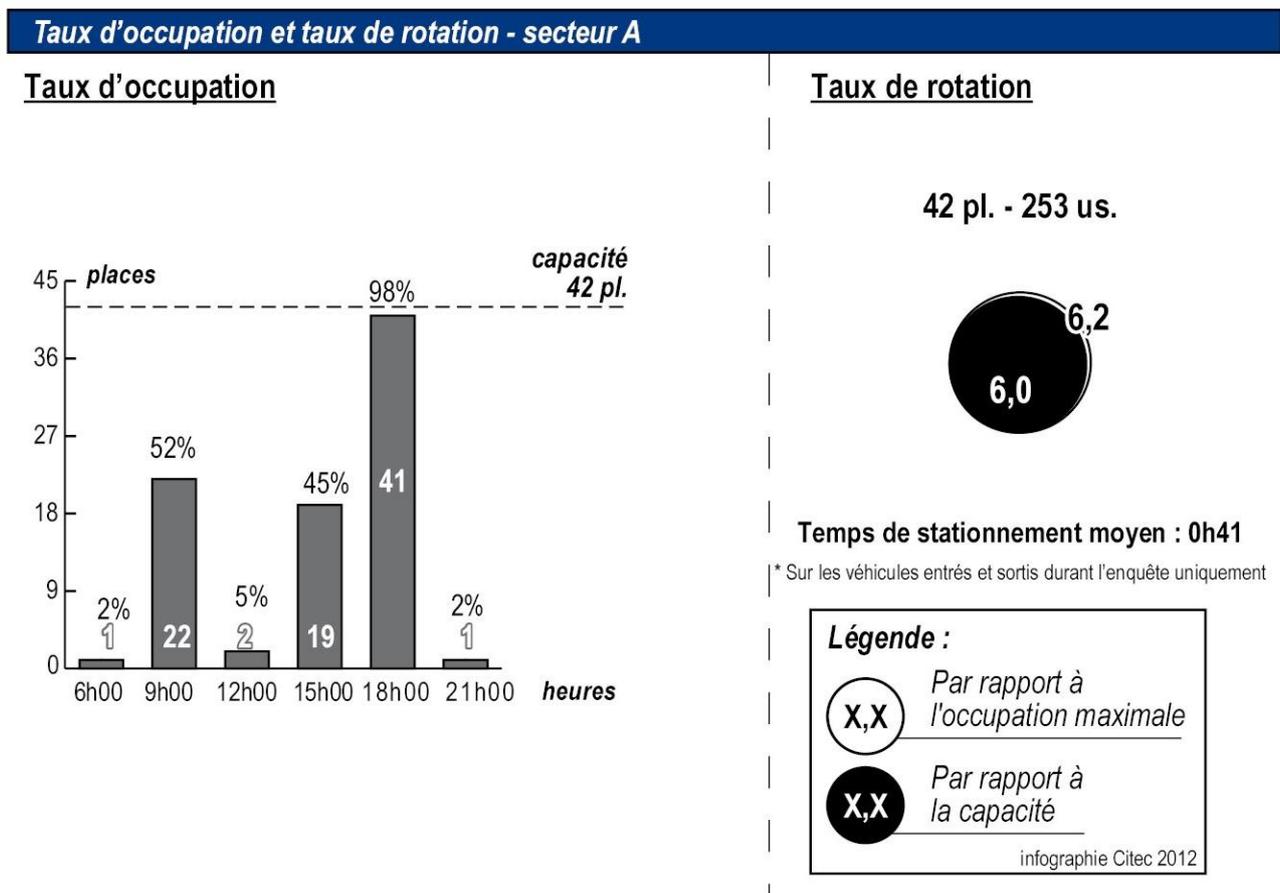
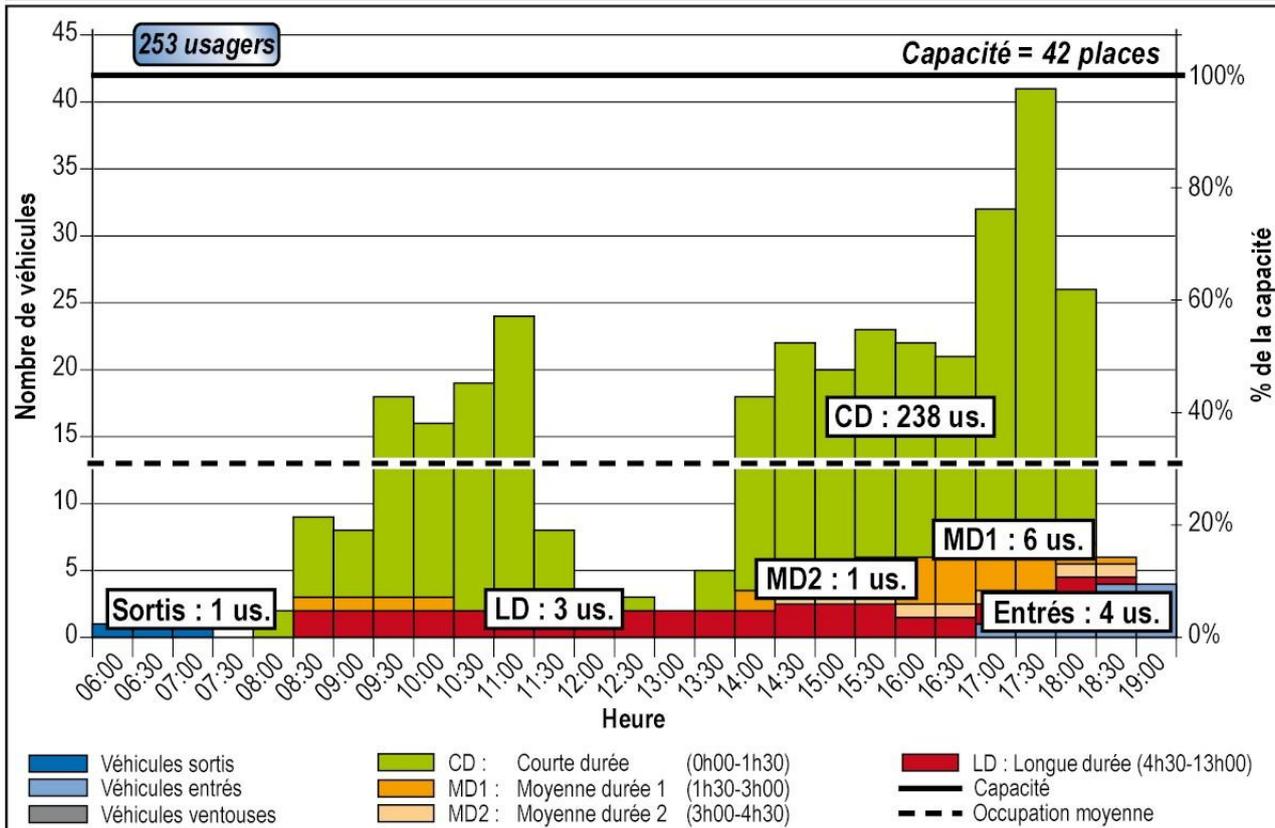


Figure 3 - Taux d'occupation et de rotation - secteur A

Structure des usagers - secteur A - zone bleue



Structure des usagers et consommation de l'offre - secteur A - zone bleue

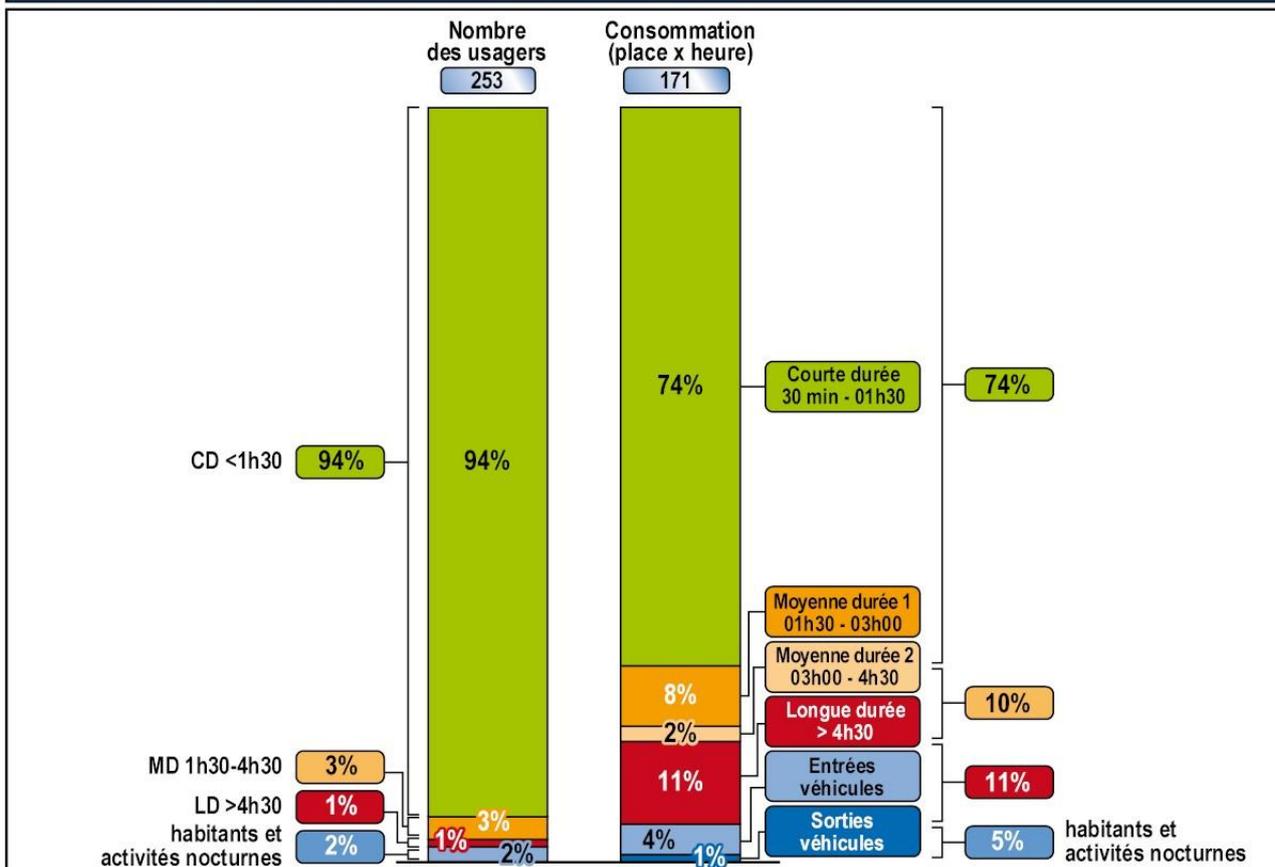


Figure 4 - Structure des usagers - secteur A

Secteur B

Ce secteur constitué des zones bleues situées sur l’avenue du Midi, l’avenue du Simplon et l’avenue de la Gare présente la structure typique d’une zone bleue de centre urbain (Figure 5 et Figure 6) :

- Majorité de courtes durées (65% des usagers).
- Moyenne durée et longue durée (35% des usagers dont 14% d’illicites) qui consomment une bonne partie de l’offre (70% !).
- Heures de pointe entre 9-11h et 15-18h30 (commerces et emplois).
- Réserve de capacité toute la journée (>25%).
- Rotation élevée (entre 4.5 et 6.5), temps de stationnement moyen inférieur à 1h30.
- Seulement 20 usagers macarons (5% des usagers).

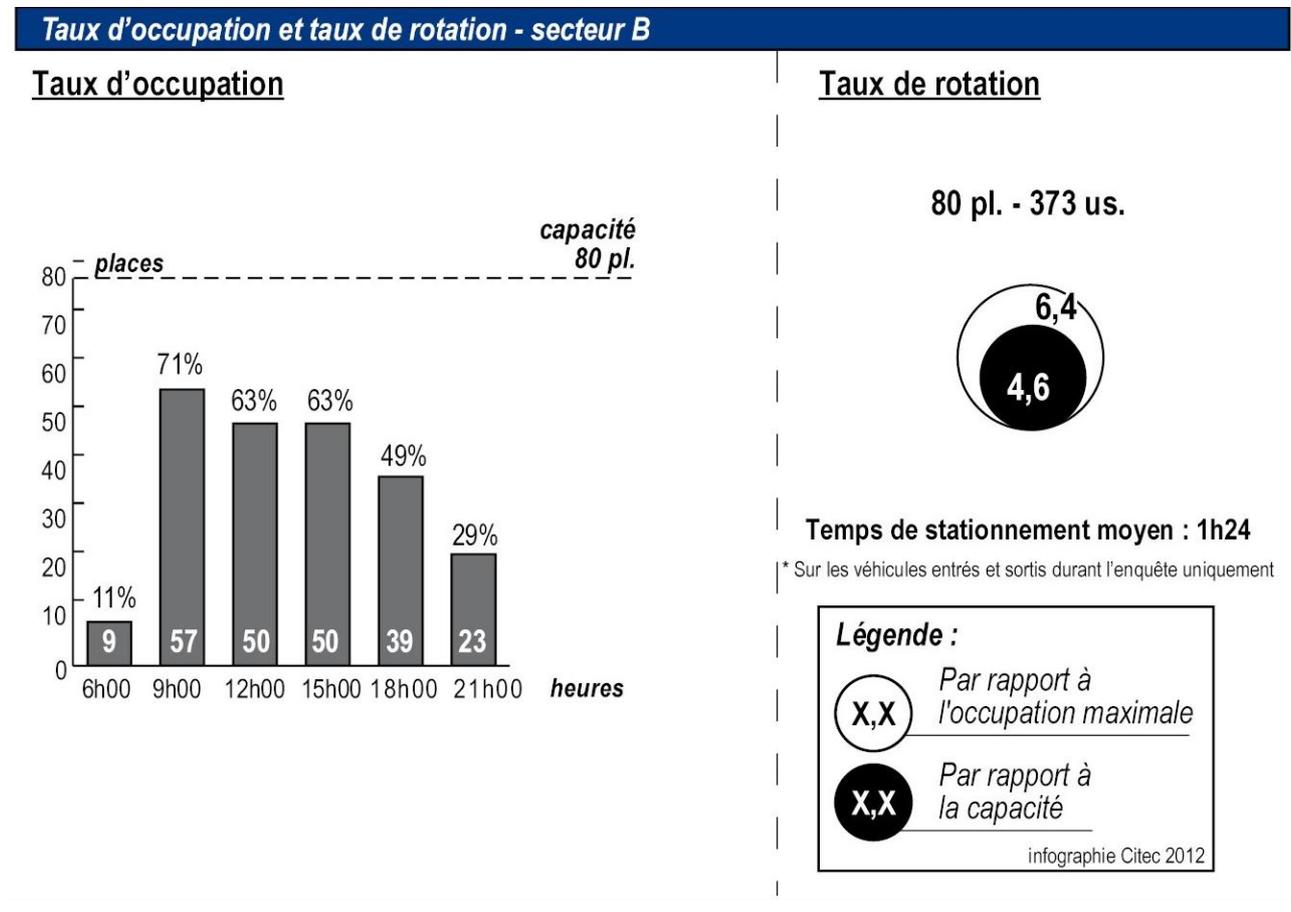
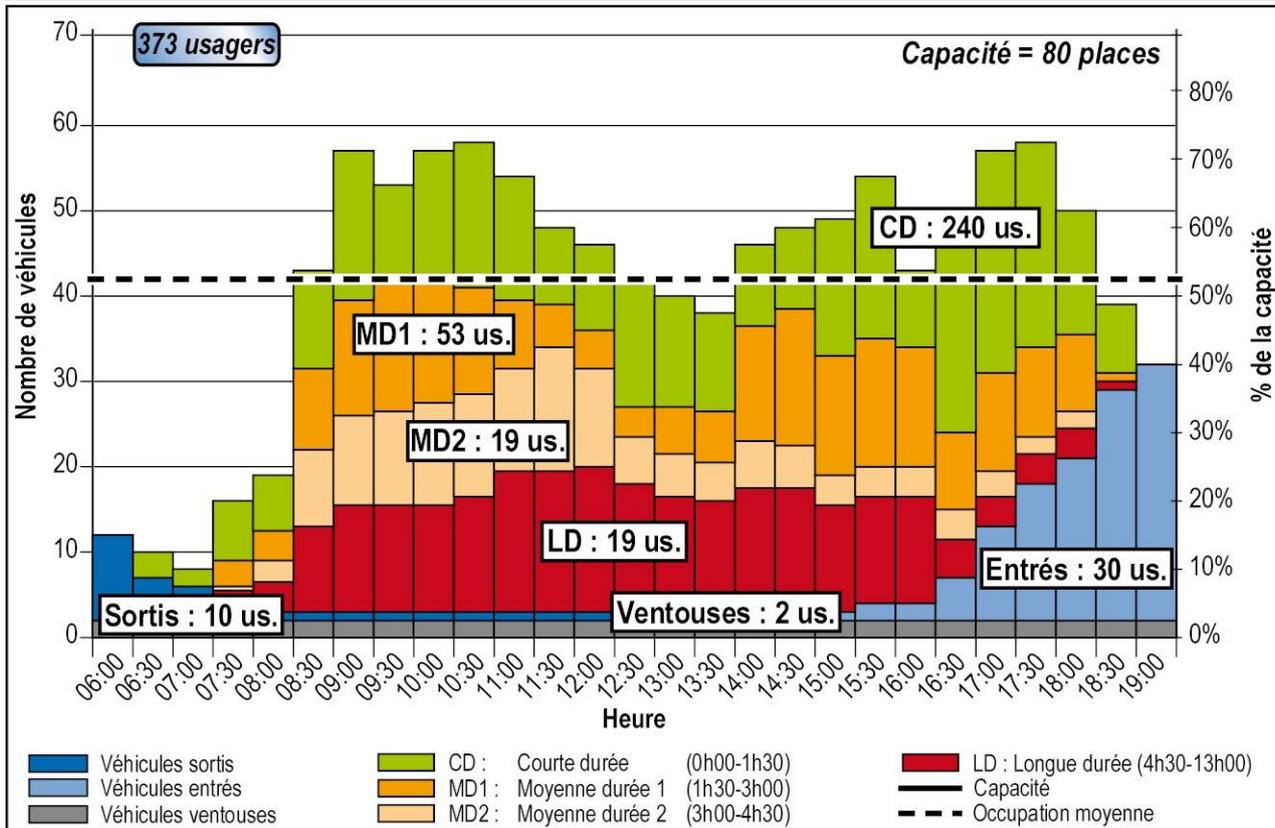


Figure 5 - Taux d'occupation et de rotation - secteur B

Structure des usagers - secteur B - zone bleue



Structure des usagers et consommation de l'offre - secteur B - zone bleue

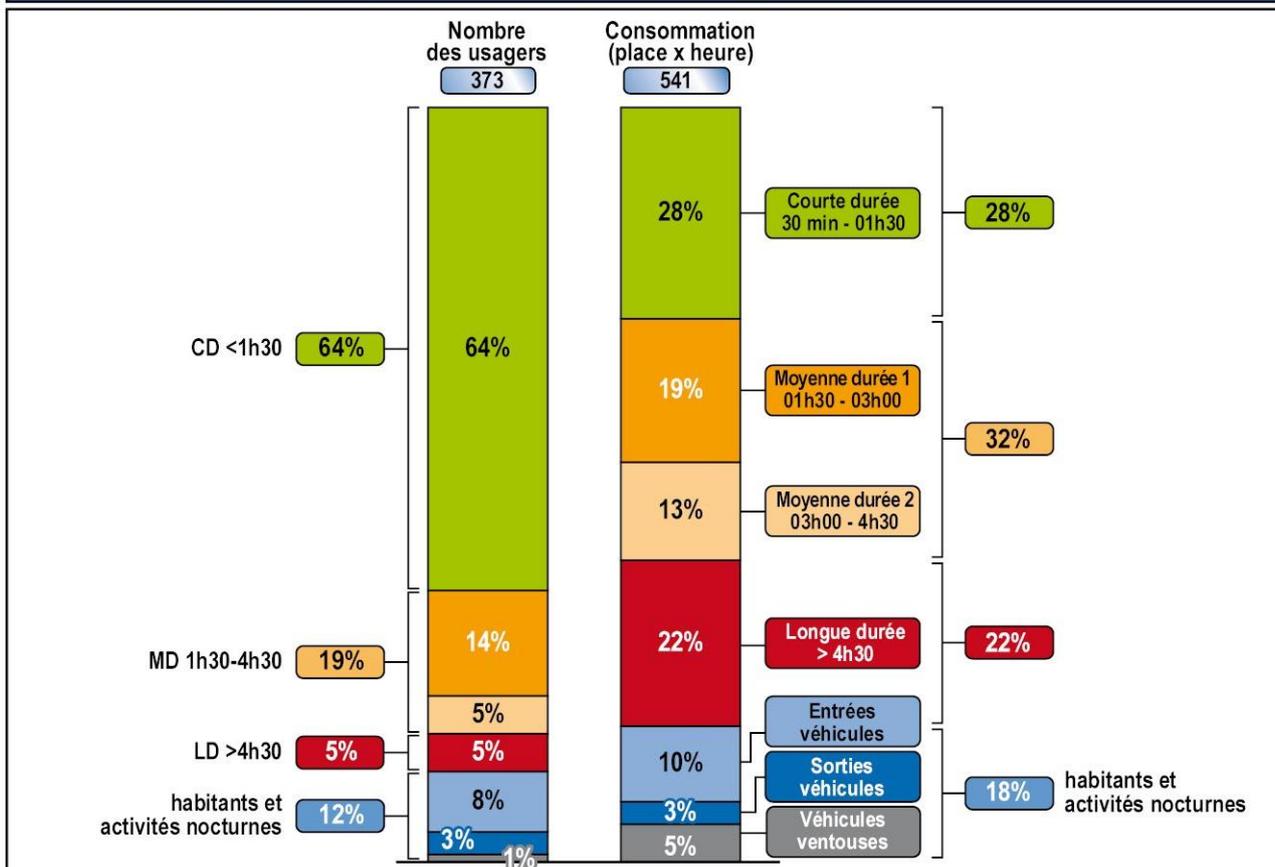


Figure 6 - Structure des usagers - secteur B

Secteur C

Ce secteur composé des zones bleues de la rue du Chanoine Broquet et de l'avenue du Midi présente la structure typique d'une zone bleue résidentielle (Figure 7 et Figure 8) :

- Part importante d'habitants et de longues durées (45% des usagers) qui consomment une bonne partie de l'offre (80%).
- Quelques macarons (10% des usagers) mais le double d'illicites (20% des usagers).
- Rotation faible (2.6 à 4.4) et temps de stationnement moyen élevé (plus de 2h) pour une zone bleue macarons.
- Forte réserve de capacité toute la journée (>50%).

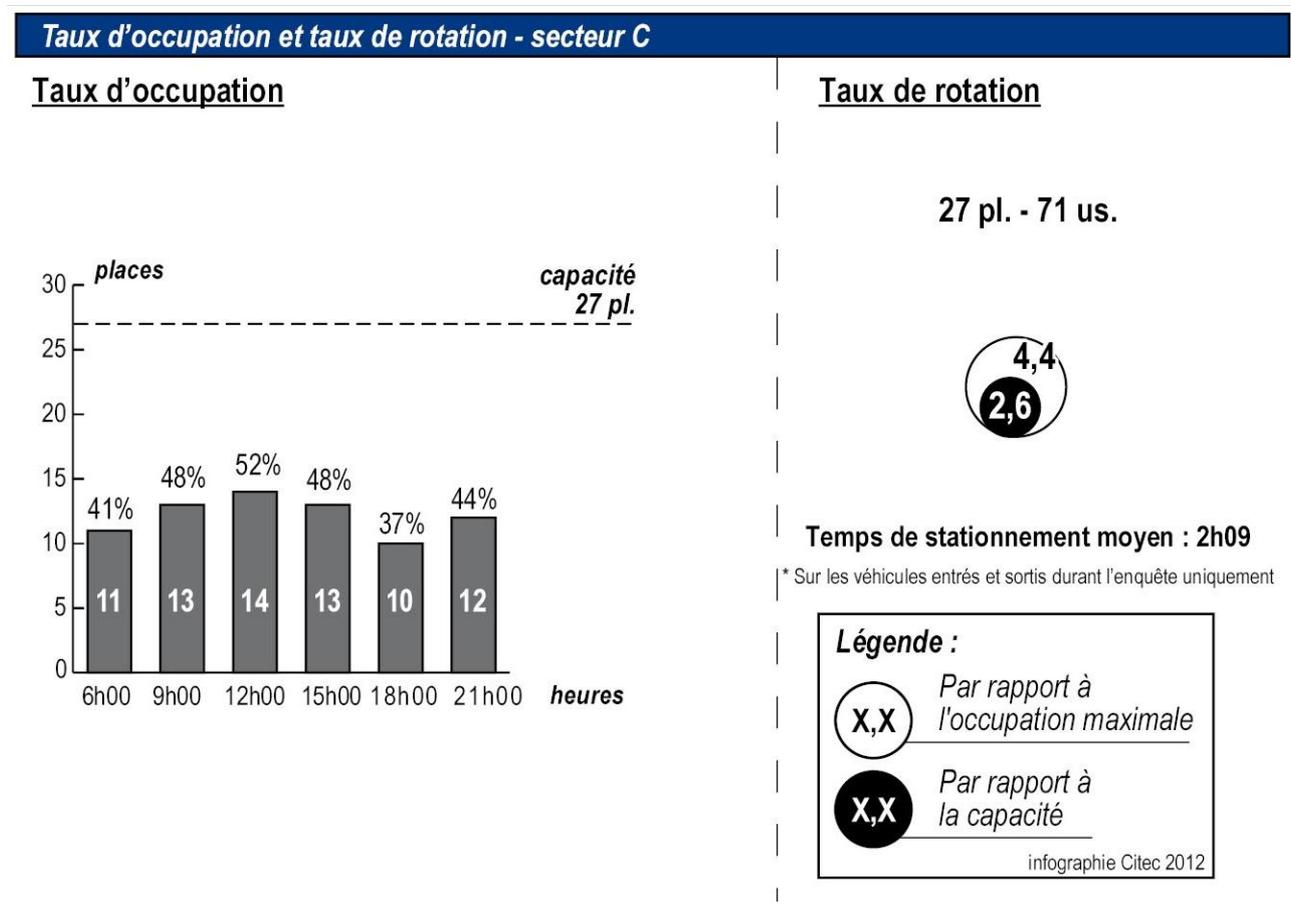


Figure 7 - Taux d'occupation et de rotation - secteur C

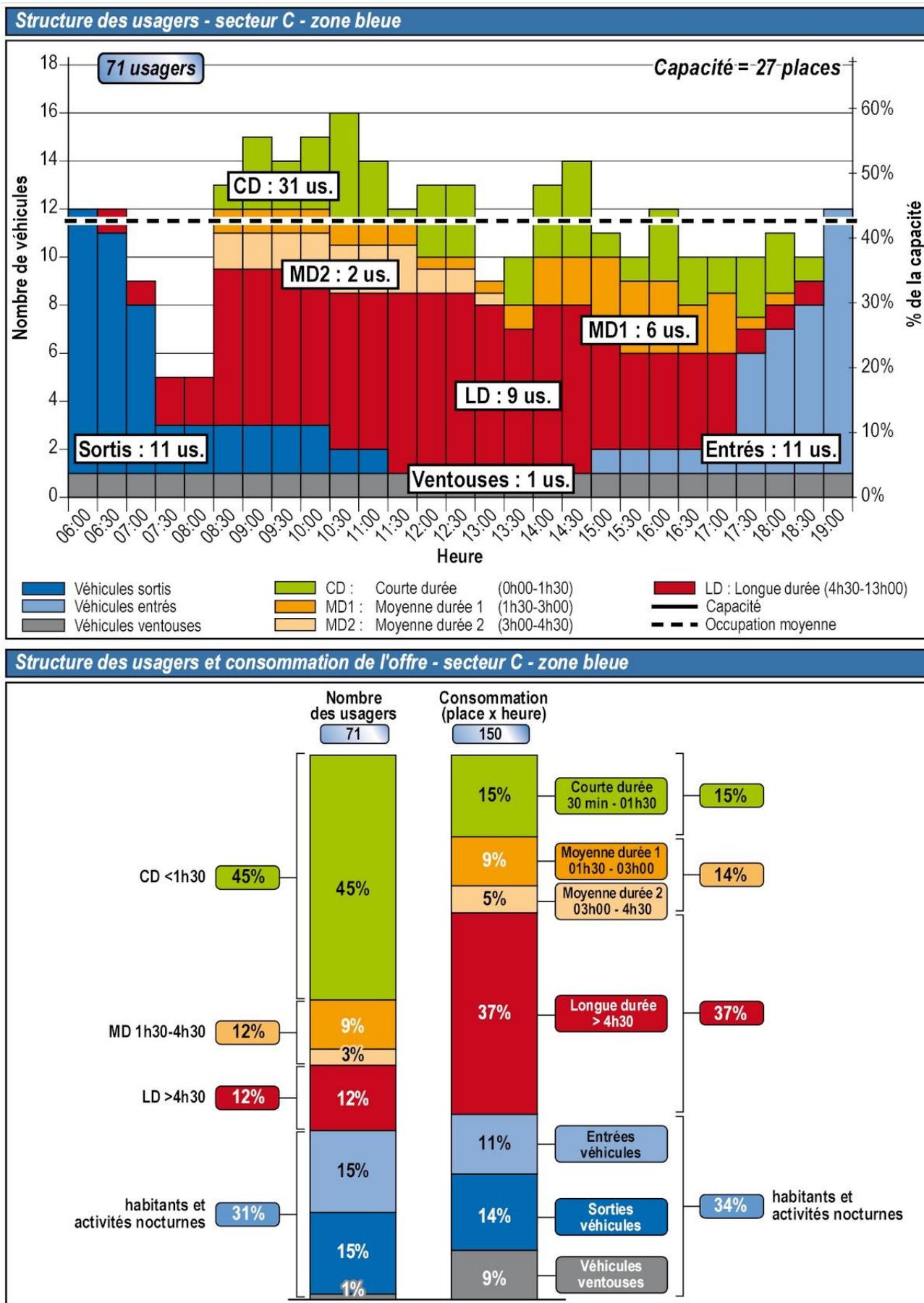


Figure 8 - Structure des usagers - secteur C

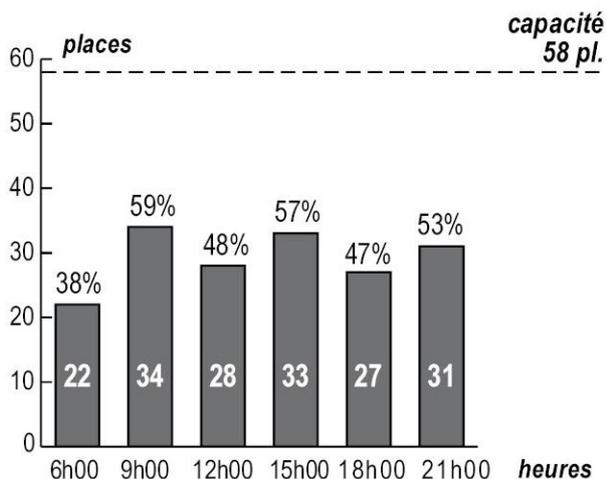
Secteur D

Ce secteur composé des places payantes situées rue Charles-Emmanuel de Rivaz, sous la place Val de Marne et à l'extrémité sud de l'avenue d'Agaune présente la structure typique d'une zone payante sans limite de temps (Figure 9 et Figure 10) :

- Majorité de courtes durées (50% des usagers).
- Heures de pointe entre 9-11h et 15-18h30 (commerces).
- Peu de ventouses et peu de longues durées (quelques habitants et quelques employés).
- Rotation acceptable et temps de stationnement moyen autour d'1h30 (plutôt des caractéristiques de zone bleue).
- Forte réserve de capacité toute la journée (>40%).

Taux d'occupation et taux de rotation - secteur D

Taux d'occupation



Taux de rotation

58 pl. - 188 us.



Temps de stationnement moyen : 1h30

* Sur les véhicules entrés et sortis durant l'enquête uniquement

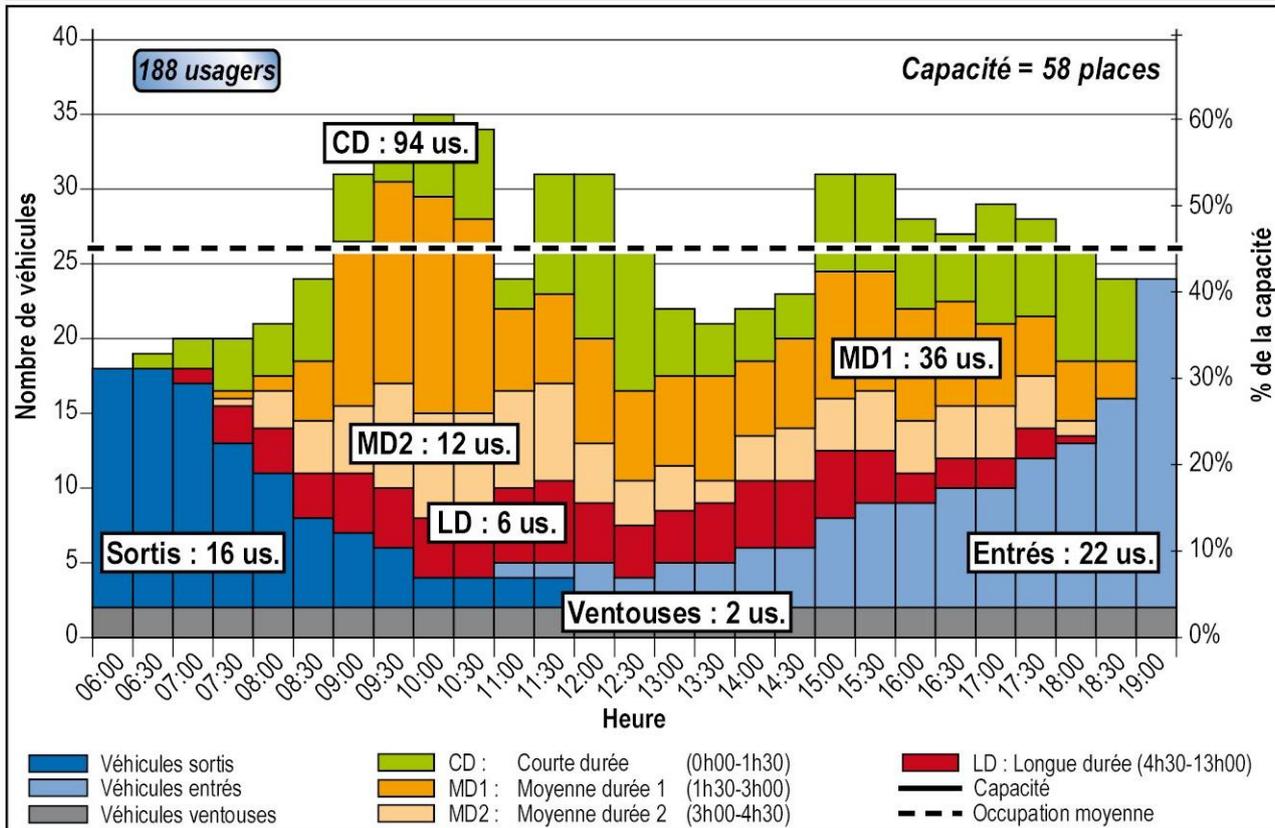
Légende :

- Par rapport à l'occupation maximale
- Par rapport à la capacité

infographie Citec 2012

Figure 9 - Taux d'occupation et de rotation - secteur D

Structure des usagers - secteur D - zone blanche payante



Structure des usagers et consommation de l'offre - secteur D - zone blanche payante

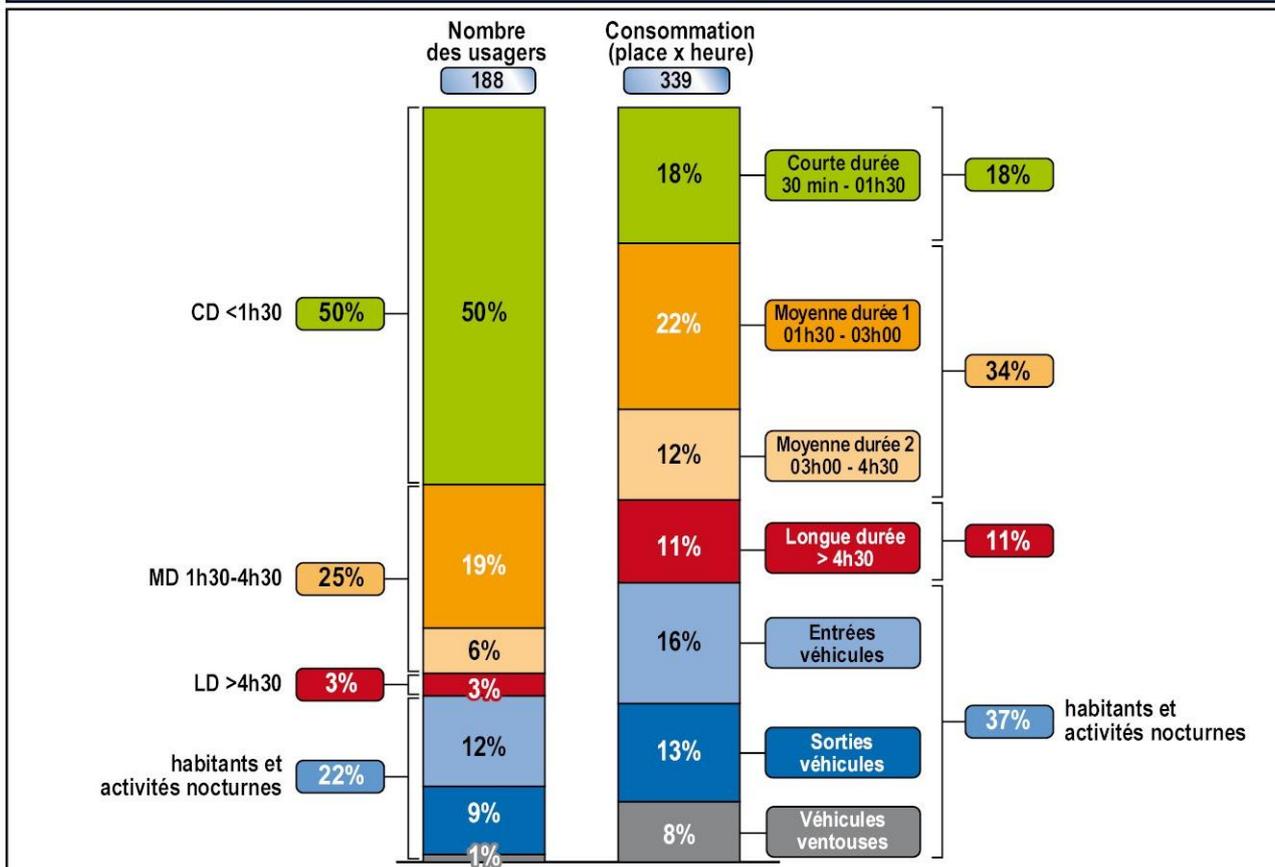


Figure 10 - Structure des usagers - secteur D

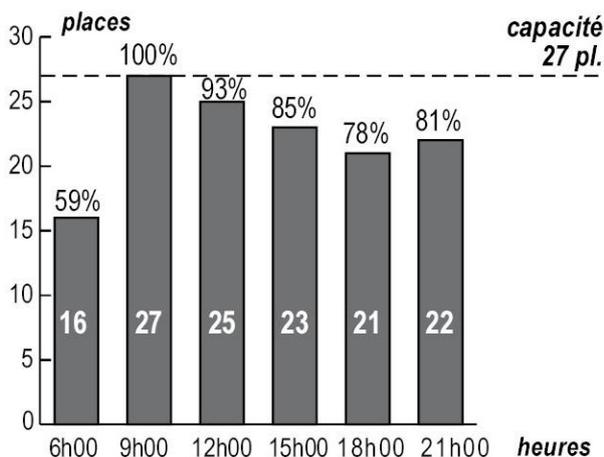
Secteur E

Ce secteur composé des places payantes bordant l'avenue des Terreaux présente la structure typique d'une zone payante (Figure 11 et Figure 12) :

- Majorité de courtes durées (70% des usagers).
- Heures de pointe entre 9-11h et 15-18h30 (commerces).
- Pas de ventouse et peu de longues durées.
- Rotation élevée (8vhc/pl/j) et temps de stationnement moyen autour d'1h.
- Capacité atteinte en matinée et proche de la saturation le reste de la journée (10-20% de réserve).

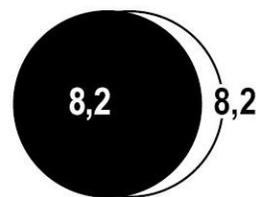
Taux d'occupation et taux de rotation - secteur E

Taux d'occupation



Taux de rotation

27 pl. - 222 us.



Temps de stationnement moyen : 1h08

* Sur les véhicules entrés et sortis durant l'enquête uniquement

Légende :

- Par rapport à l'occupation maximale
- Par rapport à la capacité

infographie Citec 2012

Figure 11 - Taux d'occupation et de rotation - secteur E

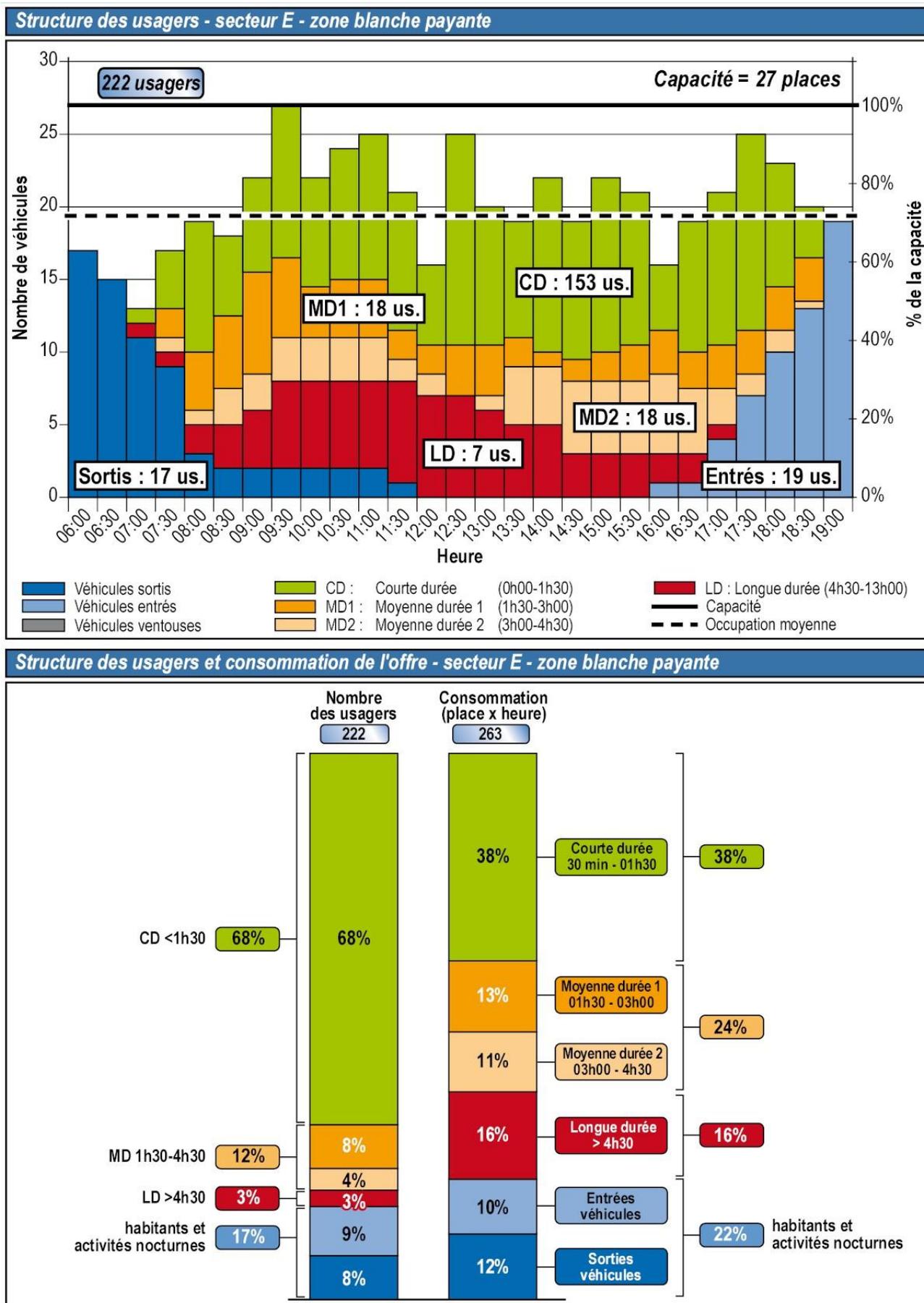


Figure 12 - Structure des usagers - secteur E

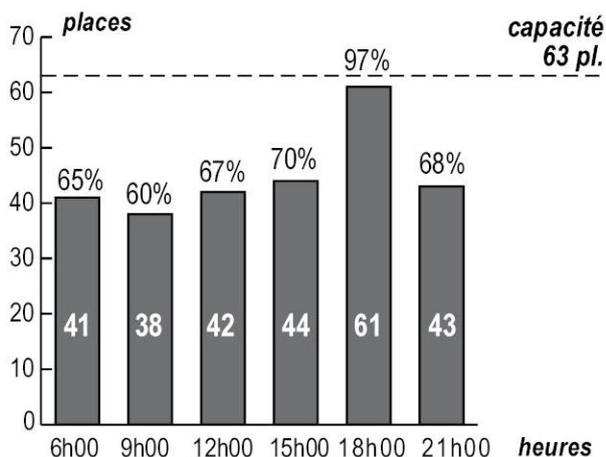
Secteur F

Ce secteur composé des zones bleues situées au nord de la Grand rue, sur la rue Fernand Dubois et derrière le magasin COOP présente la structure typique d'une zone bleue (Figure 13 et Figure 14) :

- 50% d'usagers courte durée qui consomment 25%.
- 50% de moyenne durée et longue durée qui consomment 75% de l'offre ! Seulement 5% de macarons et environ 12% d'illicites!
- Rotation importante (proximité de la COOP) et temps de stationnement moyen faibles (1h).
- Réserve de capacité toute la journée (>20%) sauf en fin d'après-midi / début de soirée, dès 17h (certainement lié à des cours de sport le soir dans le secteur).

Taux d'occupation et taux de rotation - secteur F

Taux d'occupation



Taux de rotation

63 pl. - 363 us.



Temps de stationnement moyen : 1h08

* Sur les véhicules entrés et sortis durant l'enquête uniquement

Légende :

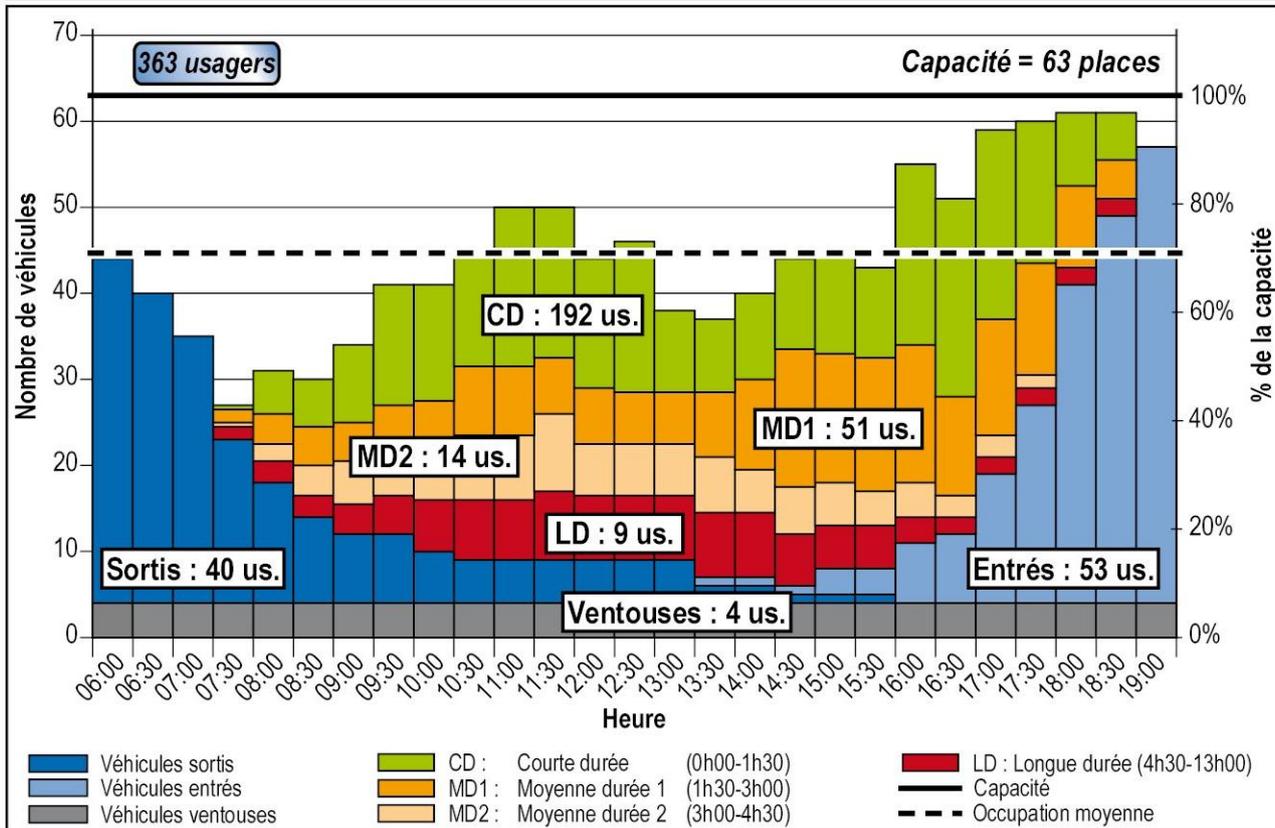
Par rapport à l'occupation maximale

Par rapport à la capacité

infographie Citec 2012

Figure 13 - Taux d'occupation et de rotation - secteur F

Structure des usagers - secteur F - zone bleue



Structure des usagers et consommation de l'offre - secteur F - zone bleue

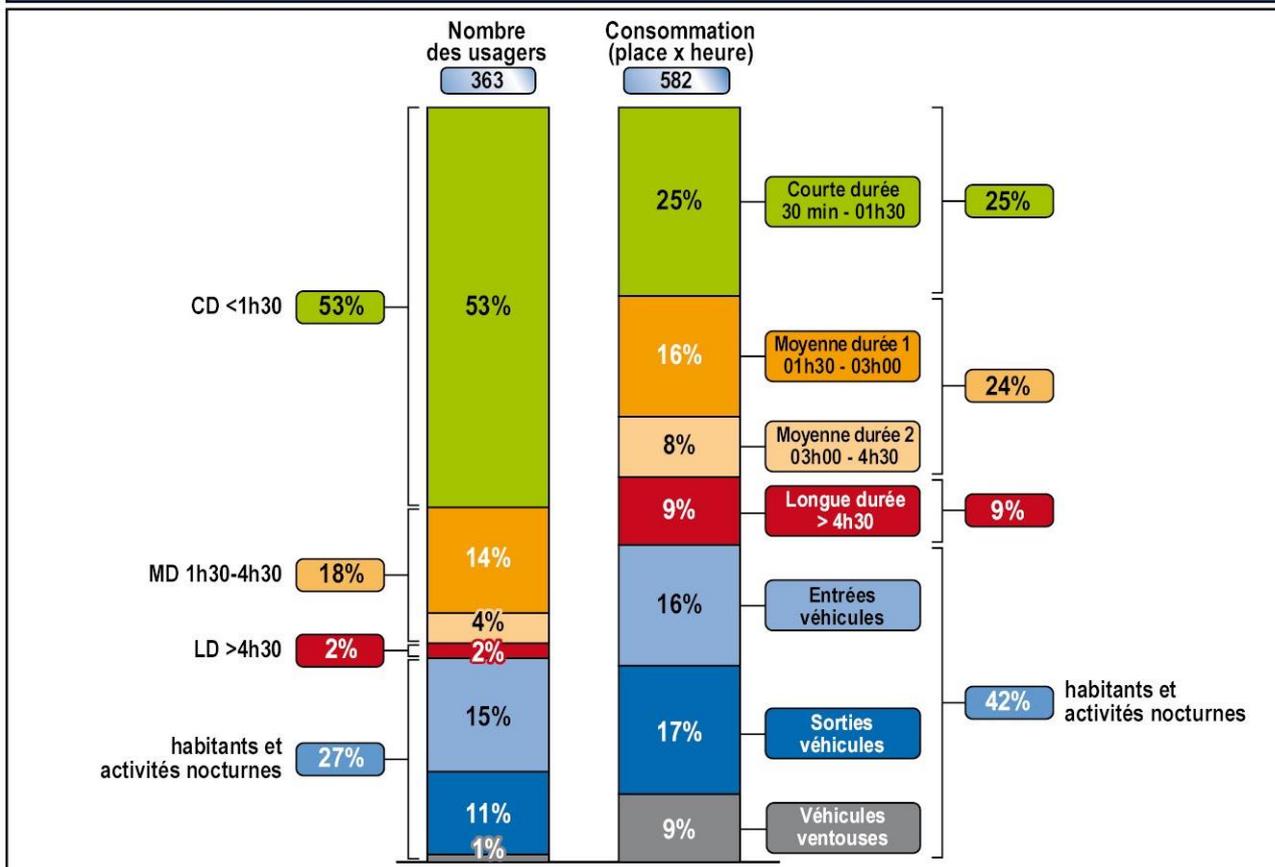


Figure 14 - Structure des usagers - secteur F

Secteur G

Ce secteur composé des zones blanches situées au nord de la Grand rue ainsi que sur les rues St-François et Joseph Hyacinthe Barman présente la structure typique d'une zone blanche limitée (Figure 15 et Figure 16) :

- De nombreux entrés et sortis (habitants) ainsi que des longues durées en journée (employés).
- Rotation et durée de stationnement moyennes.
- Capacité atteinte quasiment toute la journée.
- Quelques hors cases dans le secteur de la Forge (suppressions de places, travaux sur l'av. d'Agaune).

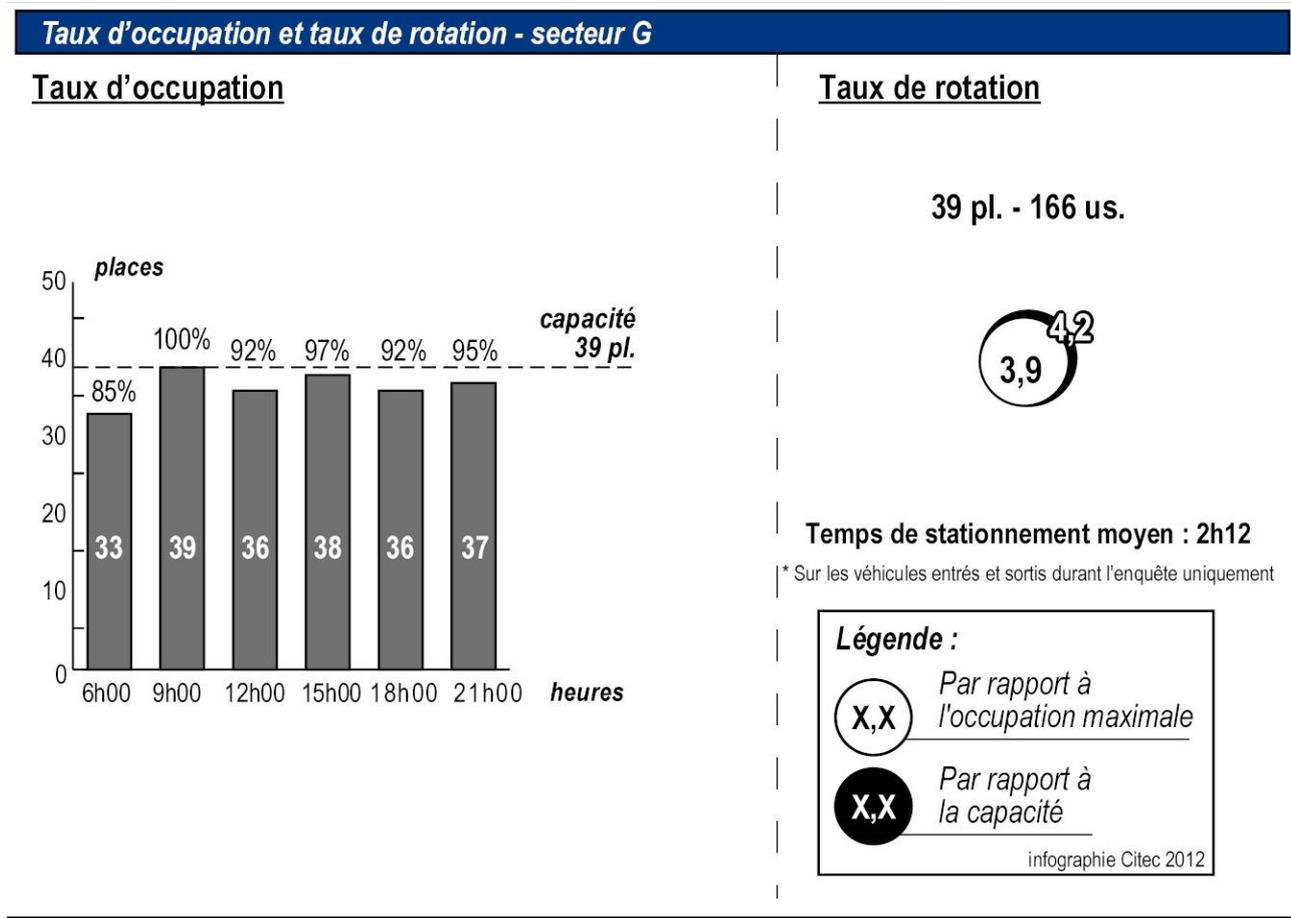


Figure 15 - Taux d'occupation et de rotation - secteur G

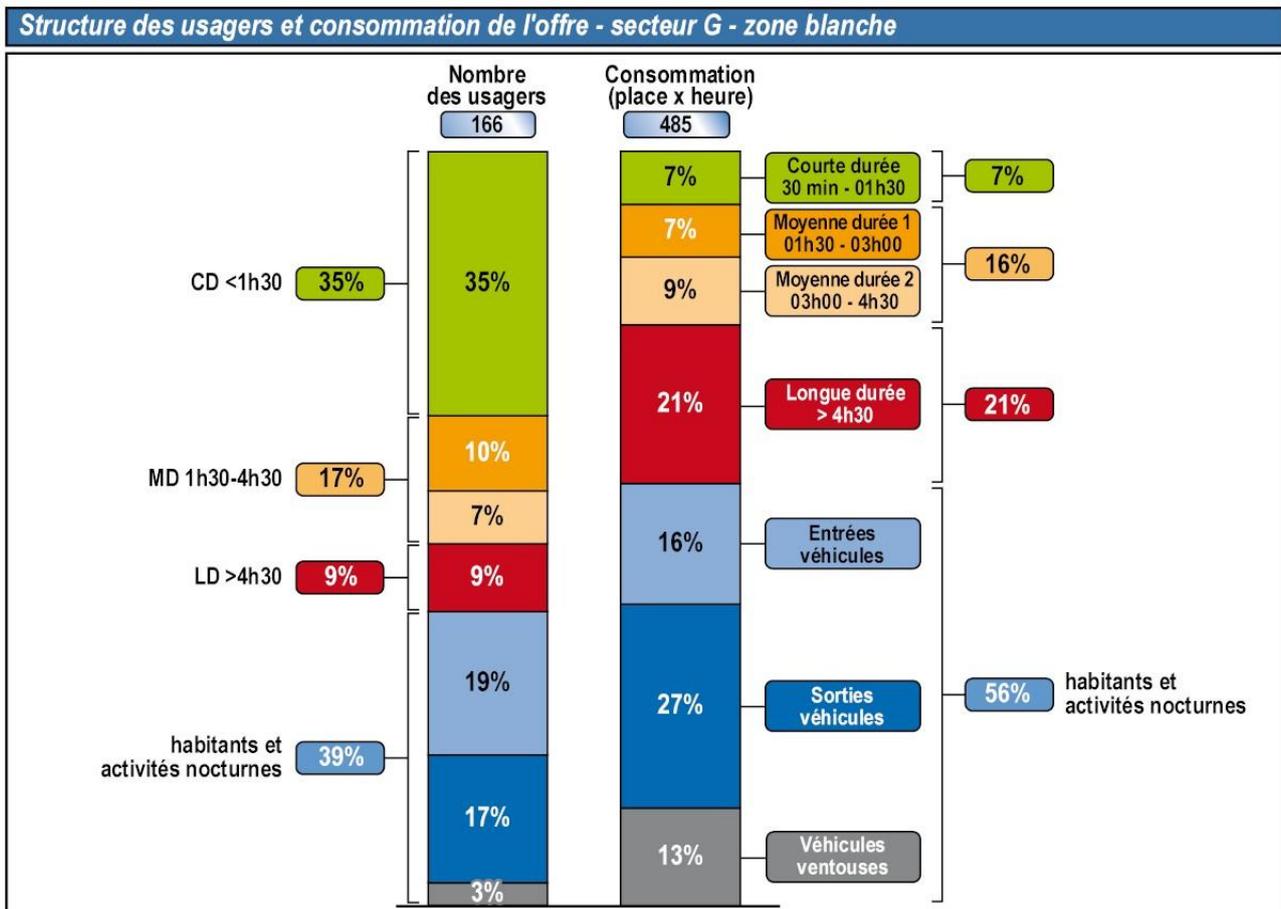
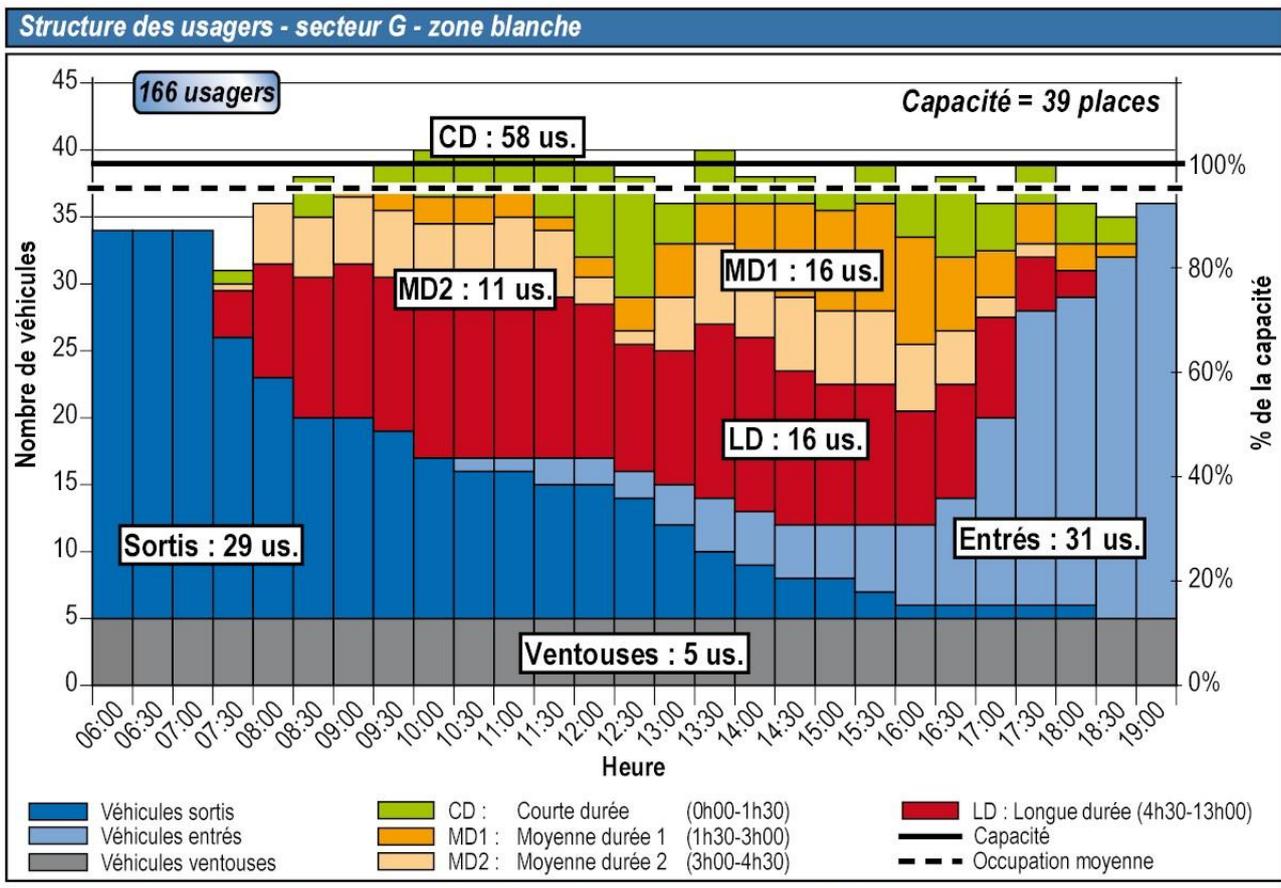


Figure 16 - Structure des usagers - secteur G

Secteur H

Ce secteur qui comprend les zones blanches situées à la rue des Glariers ainsi que celle se trouvant tout au nord de la commune présente la structure typique d'une zone blanche illimitée (Figure 17 et Figure 18) :

- De nombreux entrés et sortis ainsi que des ventouses (habitants).
- Rotation faible et temps de stationnement moyen acceptable (2h).
- Réserve de capacité importante (50%, excepté en soirée).

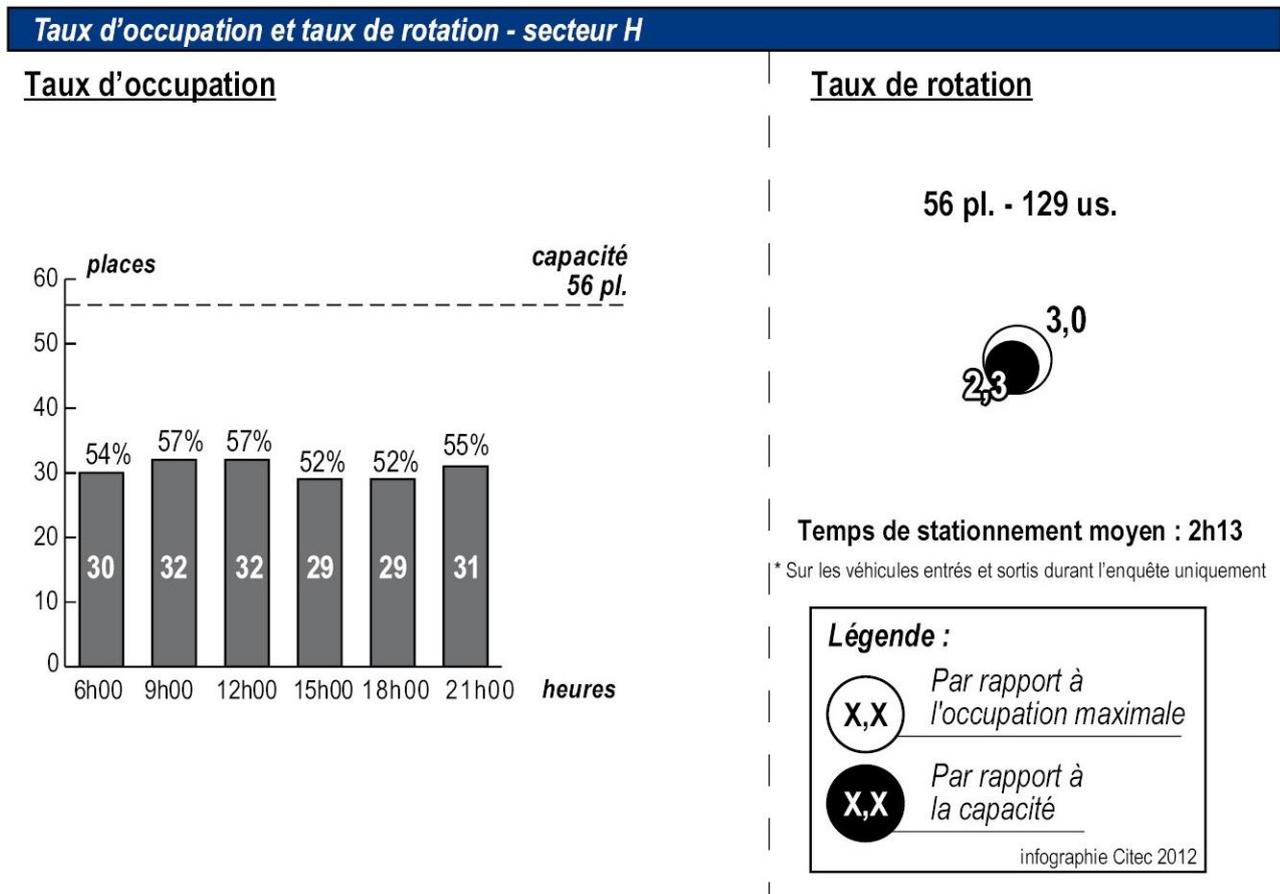
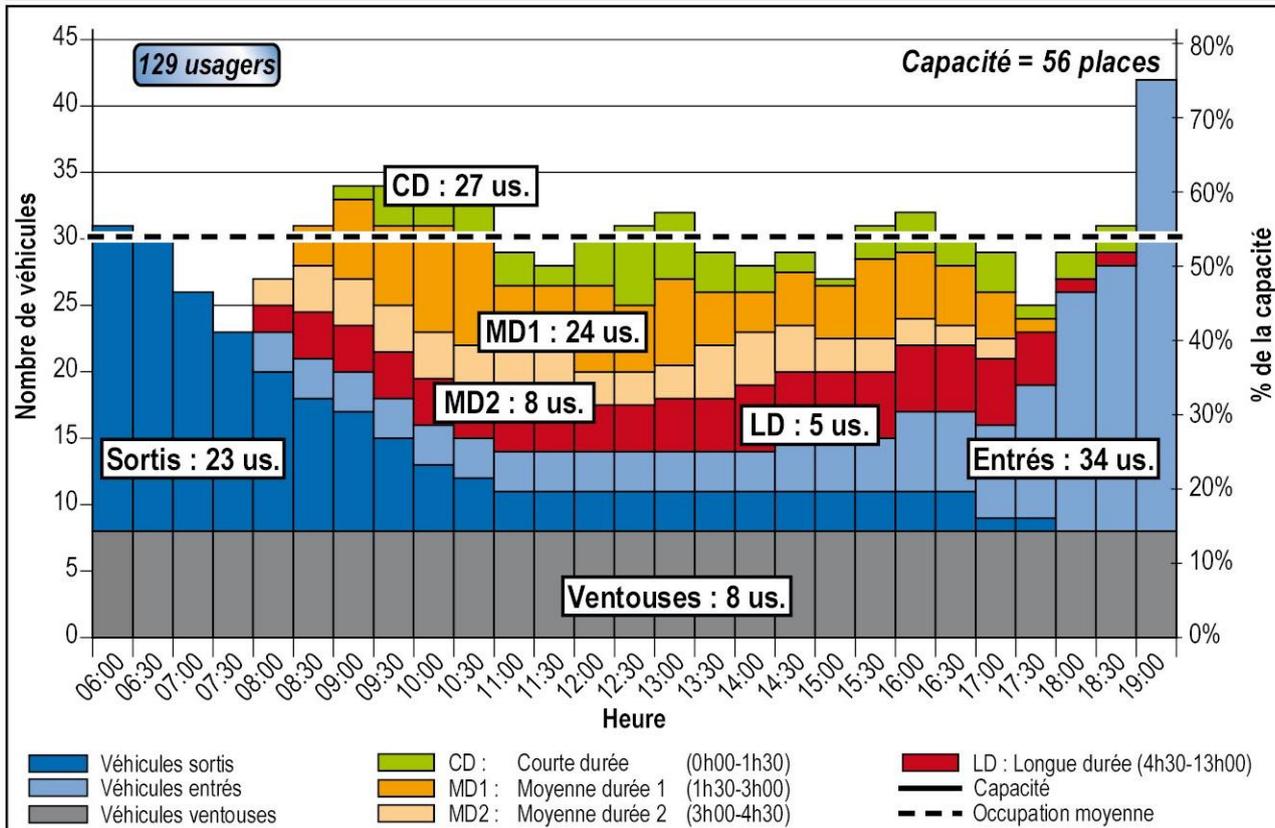


Figure 17 - Taux d'occupation et de rotation - secteur H

Structure des usagers - secteur H - zone blanche illimitée



Structure des usagers et consommation de l'offre - secteur H - zone blanche illimitée

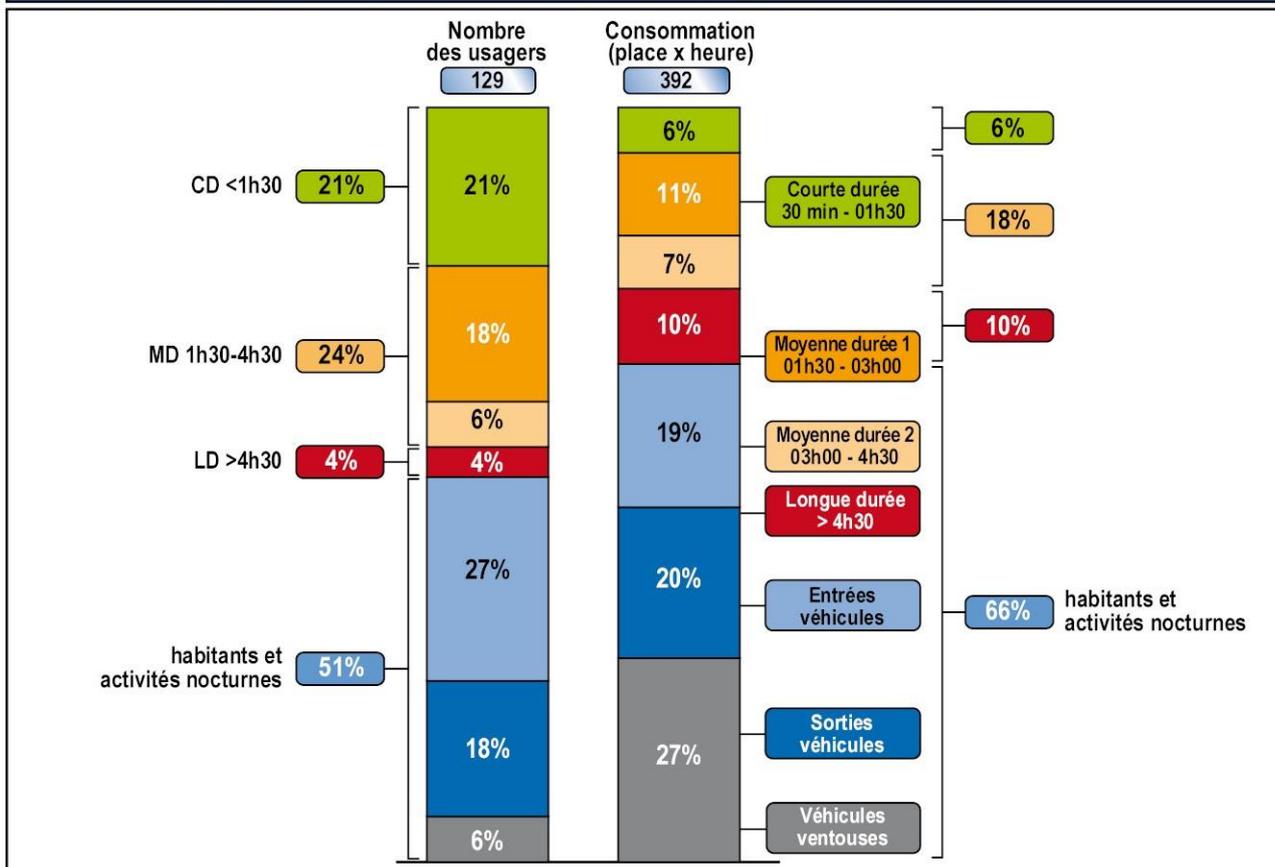


Figure 18 - Structure des usagers - secteur H

Secteur I

Ce secteur comprenant les zones blanches des Condémines, de Quartery et de la rue St-François présente la structure typique d'une zone blanche illimitée (Figure 19 et Figure 20) :

- De nombreux entrés et sortis ainsi que beaucoup de véhicules ventouses (habitants).
- Rotation faible et temps de stationnement moyen très élevé (plus de 3h).
- Très peu de places disponibles pour les courtes durées.
- Capacité atteinte quasiment toute la journée (90-100%).

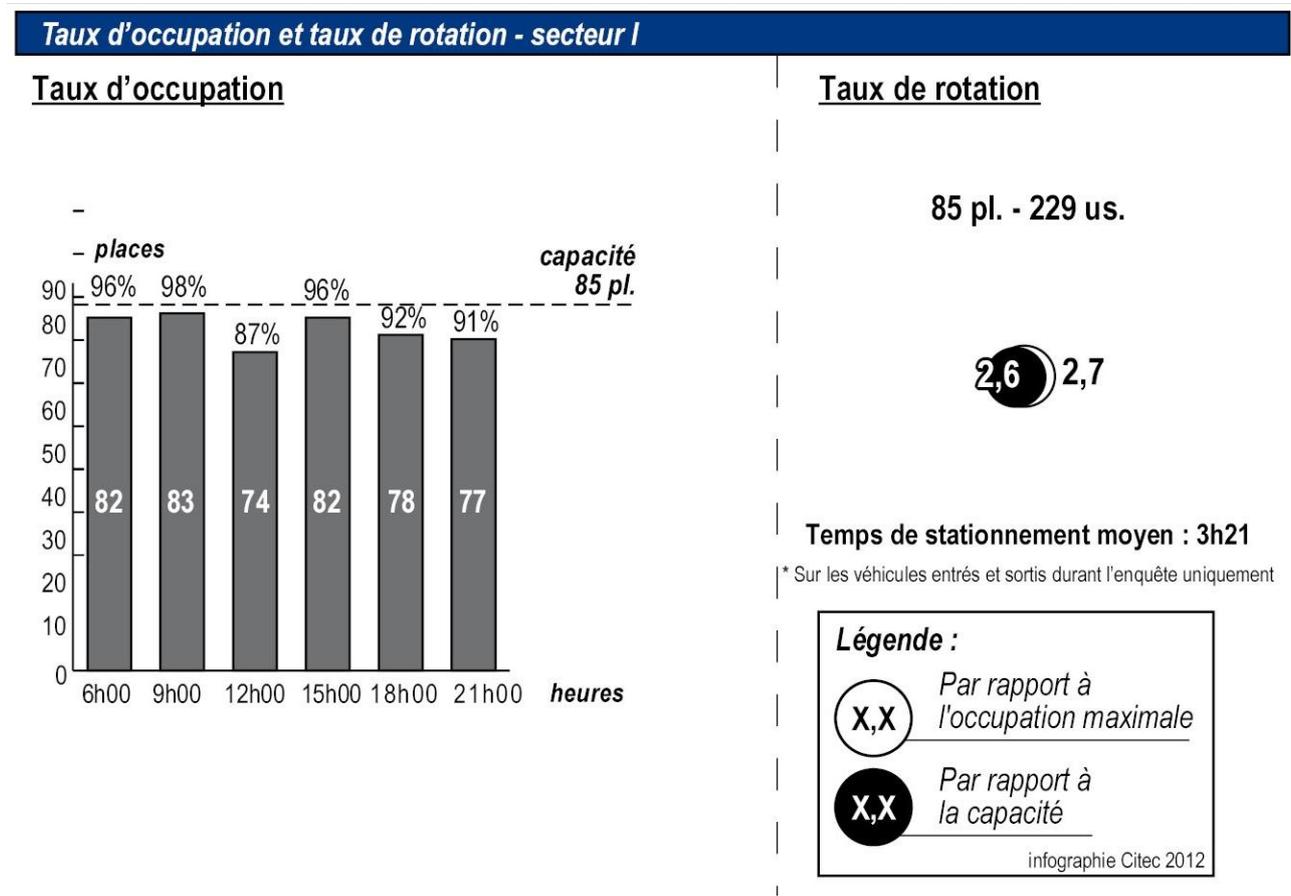


Figure 19 - Taux d'occupation et de rotation - secteur I

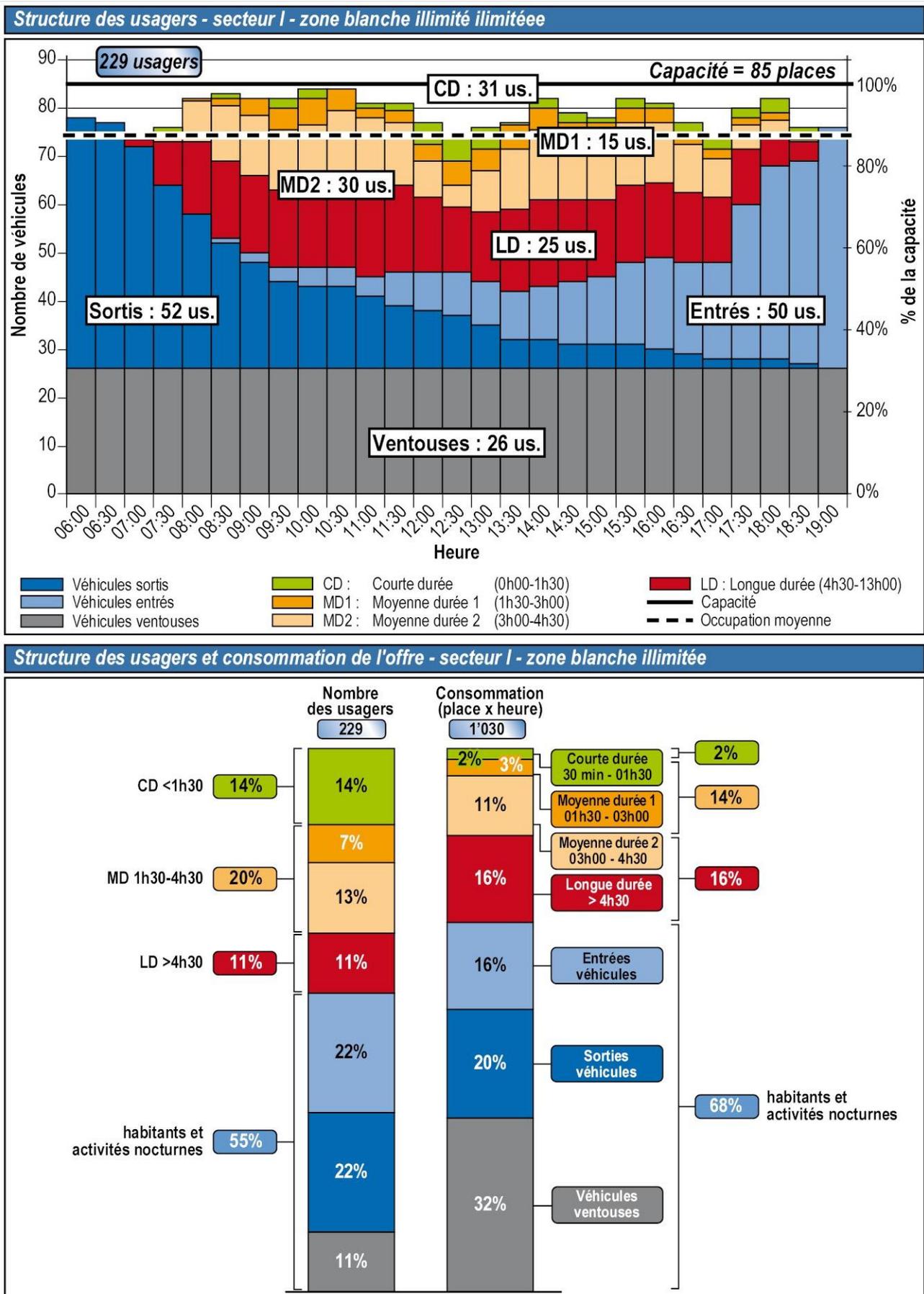


Figure 20 - Structure des usagers - secteur I

Secteur J

Ce secteur comprenant le grand parking à l'est de la commune présente la structure typique d'une zone blanche illimitée en périphérie (Figure 21) :

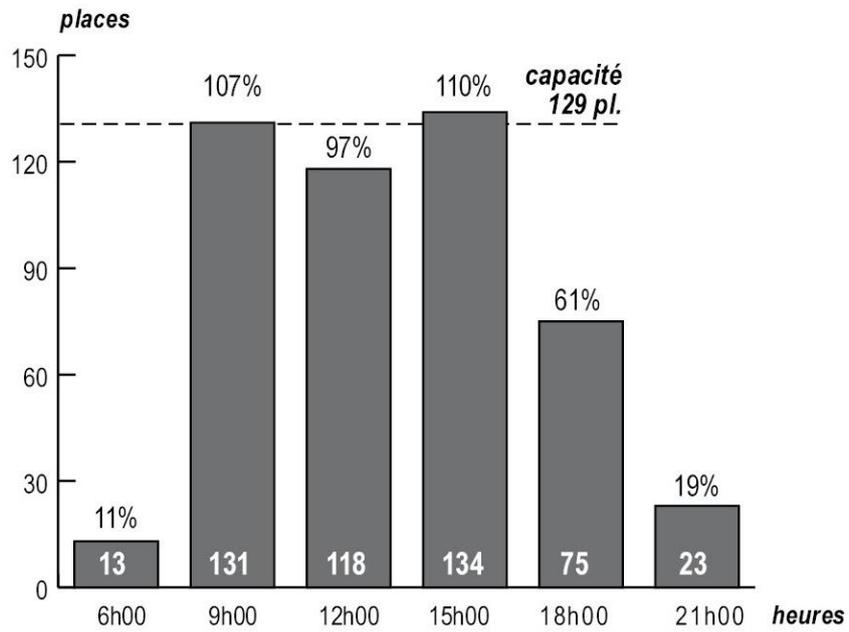
- Forte utilisation durant la journée certainement liée au centre sportif ainsi qu'à la proximité du parking avec le centre-ville.
- Peu ou quasiment pas de véhicules la nuit (absence d'habitant dans ce secteur).

Secteur K

Ce secteur comprenant le parking situé au sud de l'avenue du Midi présente la structure typique d'une zone blanche (Figure 21) :

- Capacité atteinte quasiment toute la journée (80-100%).
- Forte utilisation durant la journée certainement liée aux emplois du centre-ville ainsi qu'à la HEP.
- Forte proportion de véhicules ventouses (plus de 50% sur la durée enquêtée entre 9h30 et 17h).

Taux d'occupation - secteur J



Taux d'occupation - secteur K

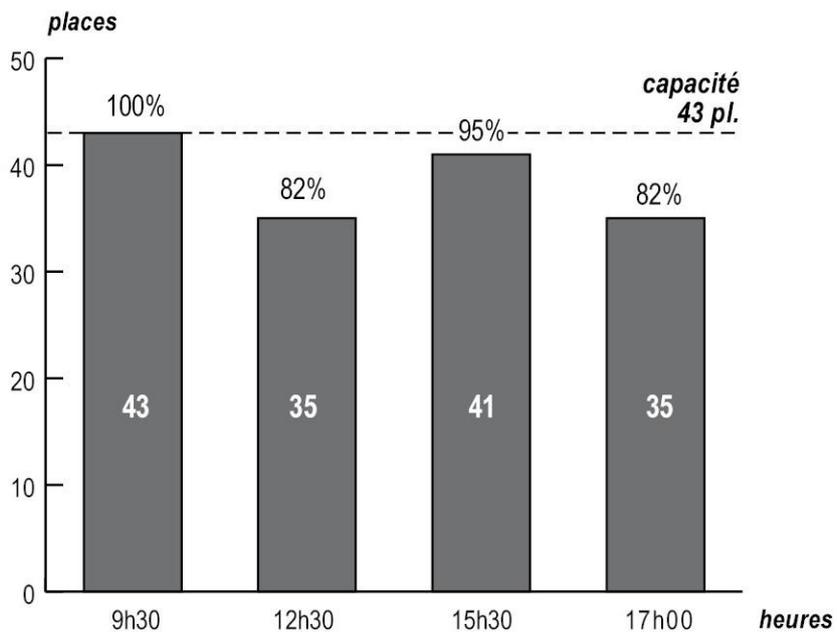


Figure 21 - Taux d'occupation - secteurs J et K

3.3. Synthèse

L'ensemble des points présentés précédemment peuvent être résumés comme suit :

- Sur l'ensemble des quelques 600 places publiques étudiées, **globalement** (et quel que soit le moment du jour ou de la nuit) **minimum 20% de réserve de capacité, sans compter les travaux actuels** (56 places sur l'avenue d'Agaune et 11 places sur la l'avenue des Terreaux). Il n'y a donc à l'heure actuelle pas de problème d'offre de stationnement insuffisant dans le centre-ville de la commune de Saint-Maurice, comme montré sur la Figure 22 ci-dessous.
- Globalement, **fonctionnement du stationnement en adéquation avec la gestion actuelle**, soit peu d'illicites sur l'ensemble des zones et des périodes de la journée.
- Saturation quasiment atteinte dans les secteurs dans certains secteurs du centre-ville (av. des Terreaux, ch. des Condémines et rue J.-H. Barman).
- Quelques **zones blanches limitées à 10h au centre-ville !**
- **Report d'environ 200-250 véhicules d'habitants sur le stationnement public.** La vente de macarons pour les externes permet aujourd'hui aux employés d'accéder au stationnement public du centre-ville de façon illimitée. Selon les statistiques de la police, **moins de 30 abonnements externes vendus annuellement** depuis 2005.
- **Faible stationnement illicite** (hors temps) observé dans les zones bleues (env. 1 usager sur 10).

TOTAL

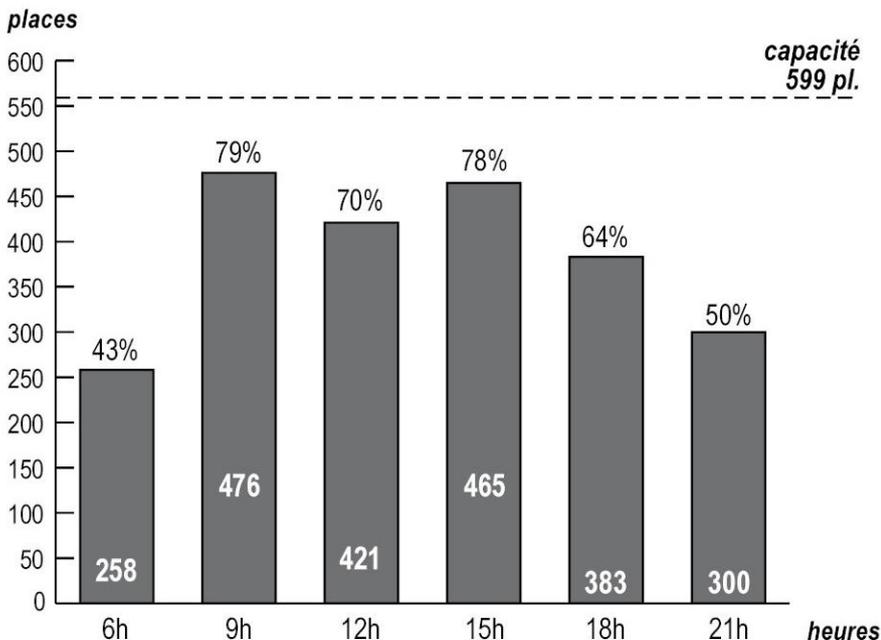


Figure 22 - Occupation sur l'ensemble des places de stationnement

4. Objectifs

4.1. Objectifs généraux

Simplification et réorganisation de la gestion actuelle

Le diagnostic mené précédemment montre que la commune de Saint-Maurice ne connaît actuellement **pas de problèmes d'offre**. Il n'est aujourd'hui pas nécessaire de créer de nouvelles places (d'autant plus que le diagnostic ne considère pas les places supplémentaires prochainement disponibles sur l'avenue d'Agaune et aux Terreaux; environ 65 places bloquées pour le moment par les travaux), **les enjeux se situent plutôt et surtout dans le besoin de simplifier et ainsi que de réorganiser la gestion actuelle des places**.

Ainsi, **une augmentation de l'offre ne se justifierait qu'en remplacement d'autres places supprimées** (par exemple pour des objectifs d'embellissement et de convivialité au centre-ville) **ou en cas d'une augmentation « substantielle » de la demande** de tel ou tel usager (pour le Tribunal par exemple).

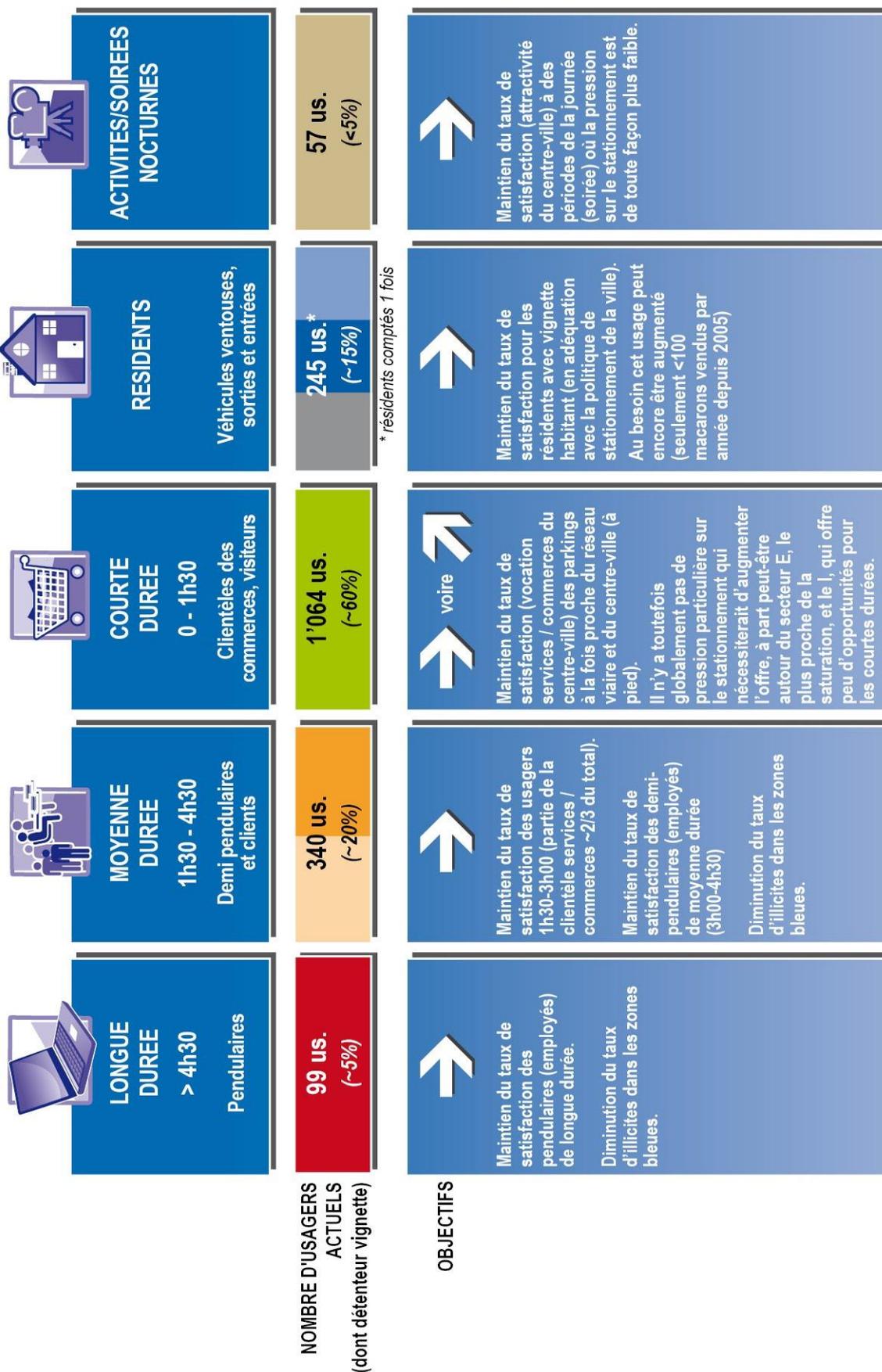
Maintien du taux de satisfaction des catégories d'usagers

Etant donné le fonctionnement actuel globalement bon du stationnement sur l'ensemble de la commune de Saint-Maurice, **le maintien du taux de satisfaction de toutes les catégories d'usagers est également un objectif général**.

Les légers dysfonctionnements observés lors des enquêtes poussent à proposer **la diminution du taux d'illicites dans les zones bleues** autant pour les pendulaires de longue durée que pour les demi-pendulaires de moyenne durée.

Les visiteurs de courte durée pourraient bénéficier d'une légère augmentation de leur taux de satisfaction étant donné le léger manque de disponibilité de places de courte durée à certains moments de la journée (en milieu de matinée et en fin d'après-midi). Enfin si le besoin s'en fait sentir **la vente de macarons pour résident pourrait encore être augmentée**.

L'ensemble de ces considérations sont repris sur la Figure 23 ci-après qui détaillent les objectifs par type d'usagers.



* résidents comptés 1 fois

Figure 23 - Objectifs généraux par type d'usagers

4.2. Objectifs sectoriels

Une fois les objectifs généraux pris en considération, des **objectifs sectoriels** doivent être définis en fonction du territoire communal. Ils sont détaillés dans Tableau 1 ci-après selon un découpage du périmètre d'étude en quatre secteurs homogènes :

- Centre-ville et rues commerçantes
- Quartier d'habitation
- Périphérie proche
- Zones touristiques

Tableau 1 - Objectifs sectoriels

SECTEUR	OBJECTIFS SECTORIELS
Centre-ville et rues commerçantes	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le stationnement de courte durée (client, visiteurs du centre-ville). • Empêcher le stationnement de moyenne-longue durée (pendulaires surtout, voire les habitants en journée).
Quartier d'habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Concilier (tout en le régulant) le stationnement longue durée habitants (en journée surtout) avec le stationnement courte durée des clients/visiteurs des quelques générateurs de ces zones. • Empêcher/dissuader le stationnement moyenne-longue durée des pendulaires et scolaires.
Périphérie proche	<ul style="list-style-type: none"> • Reporter le stationnement de moyenne-longue durée (essentiellement les pendulaires et scolaires) dans des secteurs sans enjeux particuliers mais proches du centre-ville à pied. • Autoriser également une alternative gratuite (ou financièrement très attractive) au stationnement payant du centre-ville pour la courte-moyenne durée.
Zones touristiques	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver une offre de stationnement gratuite pour les générateurs touristiques (moyenne durée). • Éviter le "squat" de ce stationnement pour de la longue durée (habitants, voire pendulaires qui trouveraient ici une alternative gratuite au système de macarons).

Ces objectifs ont été présentés et validés en réunion du 14 décembre 2012. Ils constituent la base de travail sur laquelle fonder une politique de stationnement claire pour Saint-Maurice.

5. Politique de stationnement

Une fois les objectifs généraux et sectoriels définis, il convient de mettre en forme la politique de stationnement à proprement parler. Ce chapitre présente l'étude de variantes qui a permis de :

- Tout d'abord définir un type de gestion différenciée dans les quatre secteurs (paragraphe 5.1).
- Ensuite définir quelles places de stationnement (ou groupe de places) du centre-ville se rattachent à quel secteur (paragraphe 5.2).

5.1. Une gestion différenciée par secteur

Chacun des quatre secteurs (centre-ville et rues commerçantes, quartier d'habitation, périphérie proche et zones touristiques) précédemment définis est caractérisé par différentes propriétés qui forment ensemble le type de gestion. Ces propriétés sont le marquage au sol, la durée de stationnement autorisée, la tarification et la possibilité de se procurer un macaron ou non.

Variantes proposées

- Concernant le **centre-ville** et rues commerçantes, le principe de **stationnement payant est conservé**. Un **tarif exponentiel** est préconisé afin de **favoriser les courtes durées** et de permettre des taux de rotation élevés dans les zones concernées. La **suppression des macarons employés** au centre-ville (c'est-à-dire des usagers moyenne à longue durée) permet de désengorger les zones centrales et de libérer plus de capacité pour les visiteurs des commerces.
- La **zone bleue à macarons habitants est préconisée dans les quartiers d'habitation**. Elle permet de **supprimer le stationnement des pendulaires** et de libérer de la capacité pour les habitants ne disposant pas de places privées par l'intermédiaire de l'achat d'un macaron habitant. **Les visiteurs des commerces et générateurs alentours** profitent également de ce type de gestion (stationnement gratuit, limité à 1h30 avec pose du disque).
- Les parkings situés en **périphérie proche disposent de places blanches illimitées dans le temps mais le stationnement est rendu payant** (hormis les deux premières heures gratuites). Ce nouveau mode de tarification permet de faire prendre conscience que le **stationnement à un coût pour la collectivité** tout en offrant une **alternative gratuite (les deux premières heures) pour les visiteurs** des commerces et générateurs alentours qui sont prêts à faire l'effort de marcher cinq minutes pour rejoindre le centre-ville. Des **abonnements employés** sont également vendus à des prix raisonnables pour favoriser le report du stationnement des pendulaires hors de l'hypercentre.
- Les **parkings de zone touristique restent gratuits** mais une **limite de temps fixée à 5 heures** est instaurée afin de supprimer les éventuels véhicules ventouses.

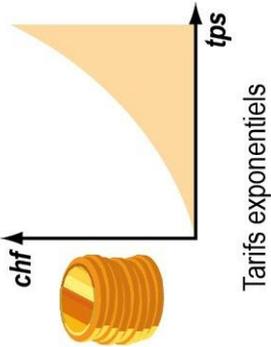
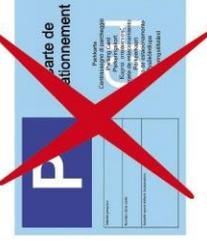
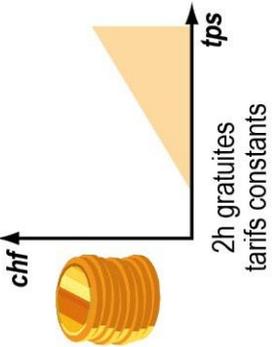
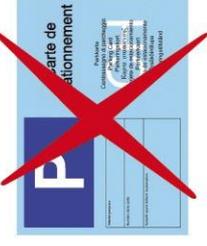
SECTEUR	MARQUAGE	DUREE	TARIFICATION	MACARON/ABONNEMENT
Centre-ville et rues commerçantes		 Illimité	 Tarifs exponentiels	
Quartier d'habitation		 1h30		 Habitants uniquement (réglementation)
Périphérie proche		 Illimité	 2h gratuites tarifs constants	 Employés uniquement (réglementation)
Zones touristiques		 5h00		

Figure 24 - Variantes de gestion proposées

Variantes rejetées

Concernant **le centre-ville** et rues commerçantes, l'éventualité de **l'introduction d'une limitation de temps a été jugée possible mais non recommandée**. Cette mesure est jugée **disproportionnée** en regard du fonctionnement actuel (sans limitation de temps) déjà très satisfaisant dans la plupart des cas.

Le **maintien du stationnement gratuit et illimité dans le temps en périphérie proche est quant à lui rejeté**. Ce type de gestion est **inégal vis-à-vis des habitants** qui doivent acquérir un macaron pour stationner dans les zones bleues. De plus ce type de gestion n'offre **aucune incitation au report modal** et **aucune prise de conscience du coût du stationnement pour la collectivité**. C'est pour cela que le principe de « l'utilisateur payeur » a été retenu.

L'éventualité d'un **stationnement gratuit mais limité à 2 heures en périphérie proche** a également été étudiée. Cette variante est jugée **possible mais non recommandée**. En effet, le **caractère dissuasif de la limitation de temps est moindre que celui de la tarification** (risque de présence de demi-pendulaires illicites) et impliquerait un **contrôle accru** pour garantir son application. De plus, **la légalité de son application n'est pas certaine**, contradiction importante entre stationnement gratuit et vente d'abonnements pour les employés.

SECTEUR	MARQUAGE	DUREE	TARIFICATION	MACARON / ABONNEMENT
Centre-ville et rues commerçantes		2h00	Tarifs constants	 Possible <ul style="list-style-type: none"> Malgré que les objectifs soient atteints, jugé très contraignant par rapport à aujourd'hui (vu le fonctionnement acceptable de la zone payante).
Périphérie proche		Illimité		 Rejetée <ul style="list-style-type: none"> Le stationnement a un coût pour la collectivité (principe utilisateur/payeur). Pas cohérent avec le système de macaron habitants. Pas d'incitation possible par rapport à l'usage de la voiture.
Périphérie proche		2h00		 Employés uniquement (réglementation) <ul style="list-style-type: none"> Impliquerait un contrôle accru. Risque important d'illicite "temps" (surtout les demi-pendulaires). Légal ? (stationnement gratuit mais abonnement payant).

Figure 25 - Variantes de gestion rejetées

5.2. Affectations des places de stationnement par secteur

Deux scénarii contrastés

Deux scénarii ont été étudiés en vue d'affecter les places de stationnement à chacun des secteurs décrits précédemment.

- Le **scénario 1** nommé « **restrictif** » prévoit un secteur centre-ville et rues commerçantes plus étendu ayant pour conséquence une **extension de la zone blanche payante au centre-ville**.
- Le **scénario 2** nommé « **adaptatif** » est moins radical que le premier et **ne prévoit pas d'extension du secteur centre-ville** et rues commerçantes. Il prône une adaptation plus en douceur du mode de gestion actuel en transformant passablement de zones blanches gratuites et illimitées en zones bleues à macarons résidents.

Les Figure 27 et Figure 27 ci-après présentent secteur par secteur le détail de l'affectation des places selon les deux scénarii décrits précédemment. Les couleurs retenues correspondent au type de gestion alors que les types de surface (pleine ou striée) présentent les secteurs qui disposent déjà de la gestion en question à l'heure actuelle (surfaces pleines) ou qui en disposeront à l'état futur (changement du type de gestion par rapport à l'état actuel représenté pas les surfaces striées).

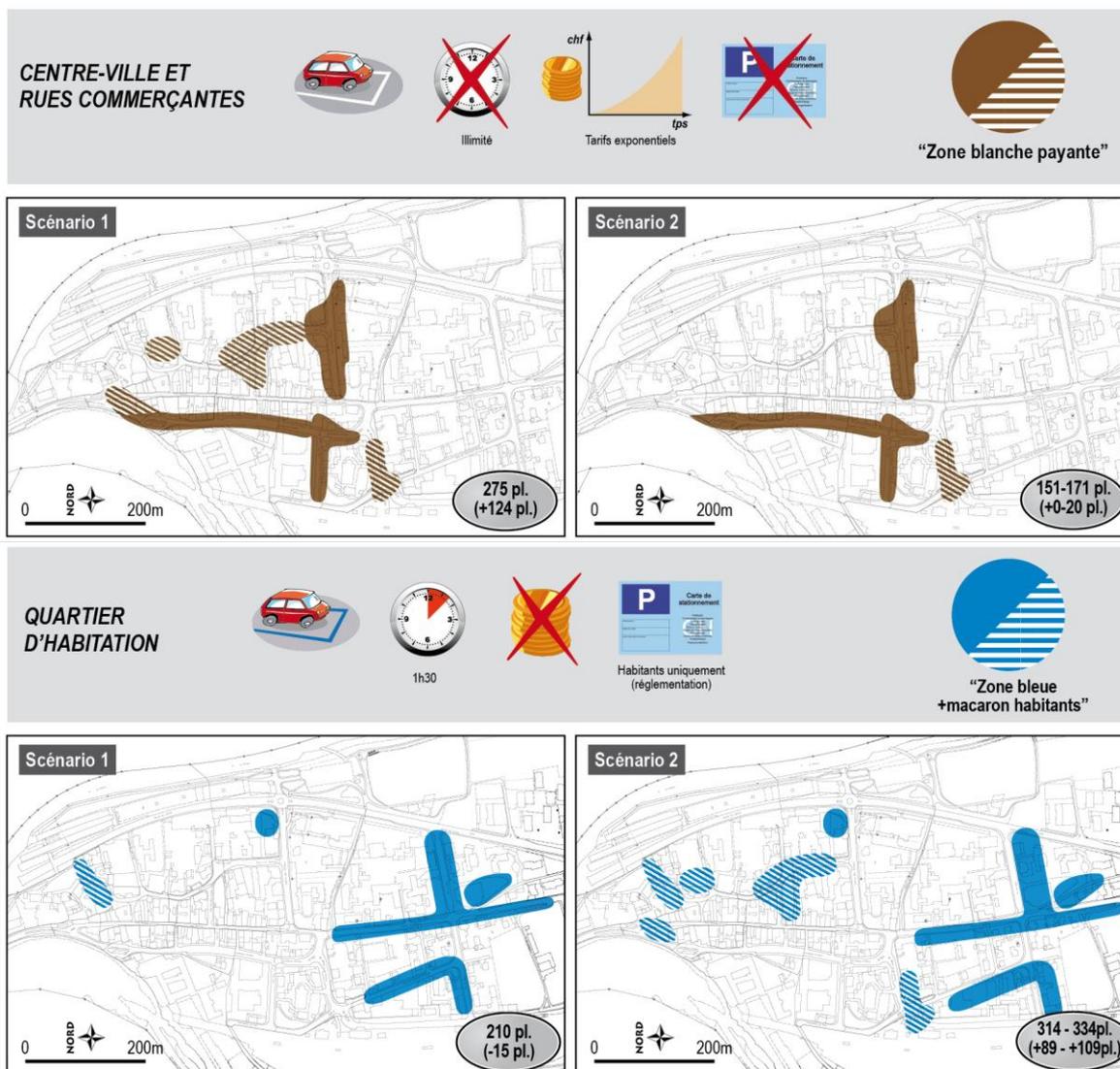


Figure 26 - Comparaison des scénarii pour les secteurs centre-ville et quartier d'habitation

Dans les deux cas, les secteurs de périphérie proche et la zone touristique sont traités de façon similaire, à savoir une **zone blanche payante** (2 premières heures gratuites) avec **macarons employés** pour la **périphérie proche** et une **zone blanche limitée à 5 heures** pour la zone touristique.

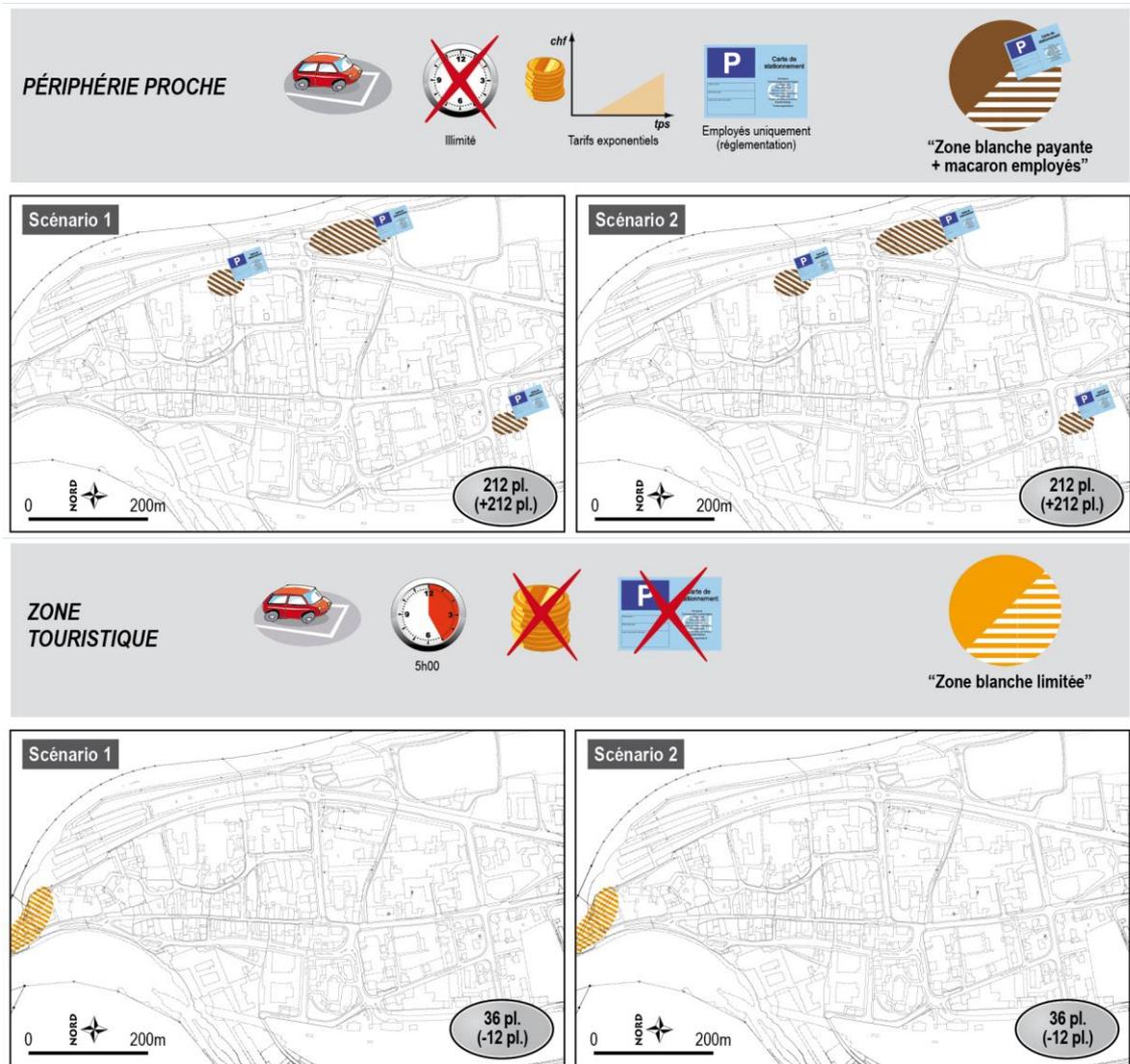


Figure 27 - Comparaison des scénarii pour les secteurs centre-ville, quartier d'habitation, périphérie proche et zone touristique

Les Figure 28 et Figure 29 résument l'ensemble de l'affectation des places suivant les quatre secteurs pour le scénario 1 « restrictif » et le scénario 2 « adaptatif ».

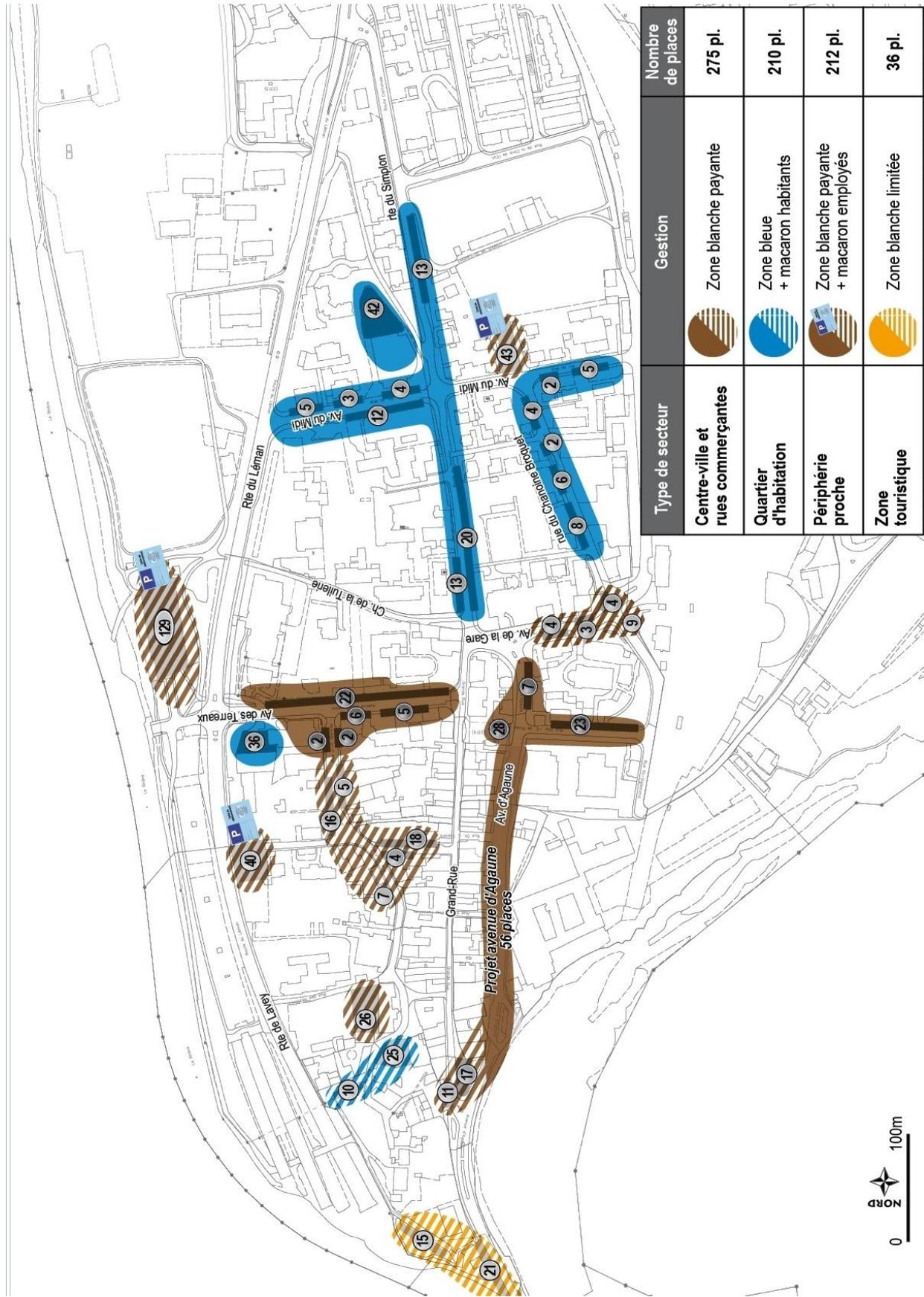


Figure 28 - Scénario 1 "restrictif"

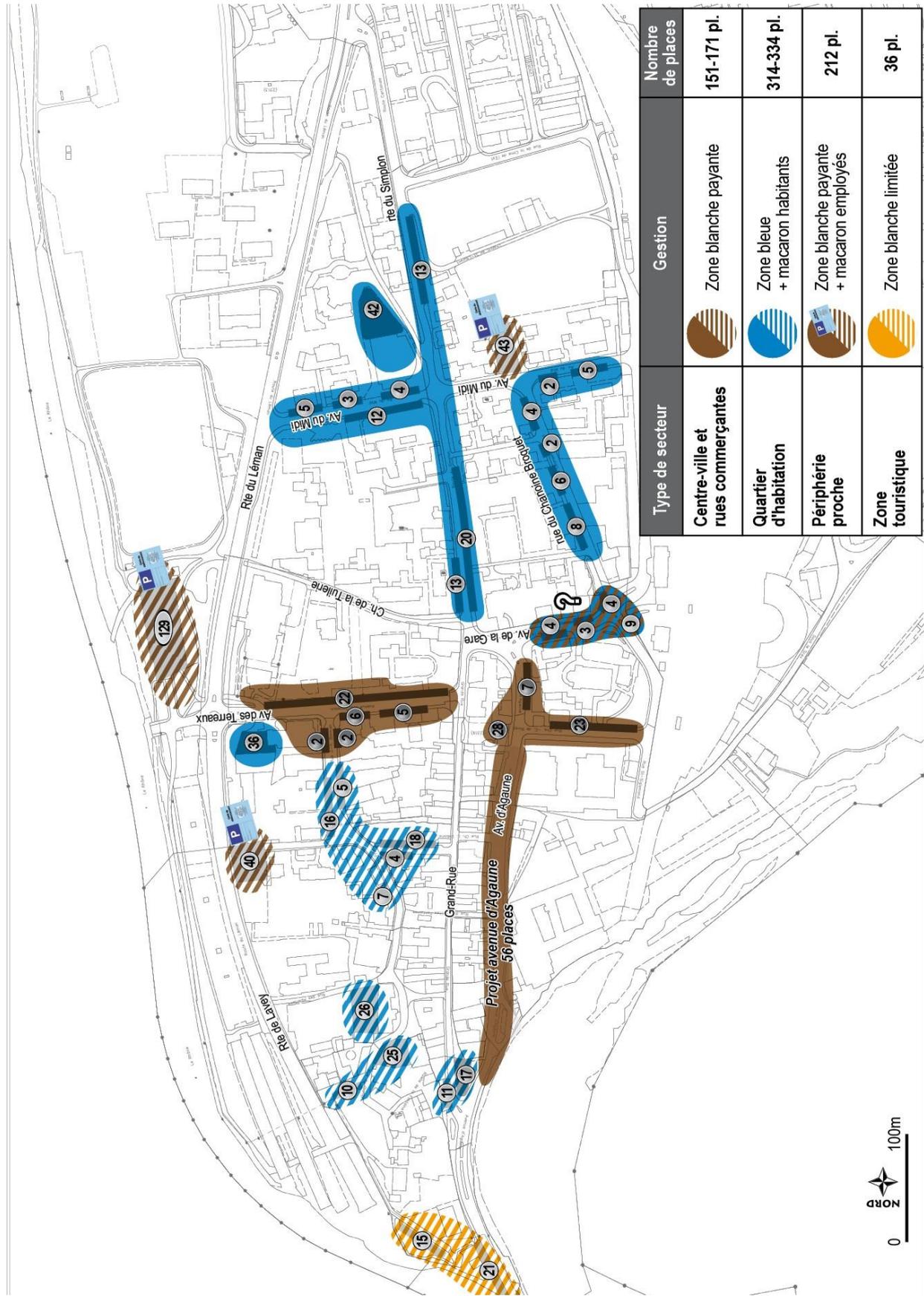


Figure 29 - Scénario 2 "adaptatif"

5.3. Recommandations et justificatifs

Place Keller et rues F. Dubois, St-François et J-H. Barman

Concernant la nouvelle affectation des zones mises en évidence sur la Figure 30, **les zones bleues sont préférées.**

En effet, la structure des usagers de ce périmètre, telle que présentée sur la Figure 31, montre une demande actuelle forte des habitants sur ces zones aujourd'hui partiellement bleues avec macarons et blanc illimitées. Le scénario 2 permet avantagement de continuer à satisfaire à cette demande tout en **supprimant le stationnement de longue durée dans ces secteurs jugés « centraux ».**

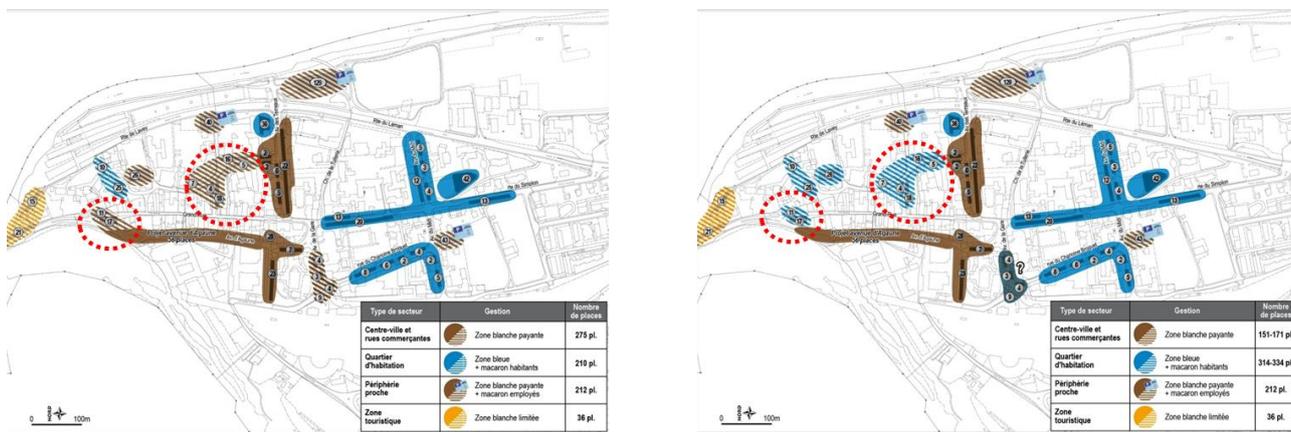


Figure 30 - Comparaison des scénarii pour la place Keller et les rues F. Dubois, St-François et J-H. Barman

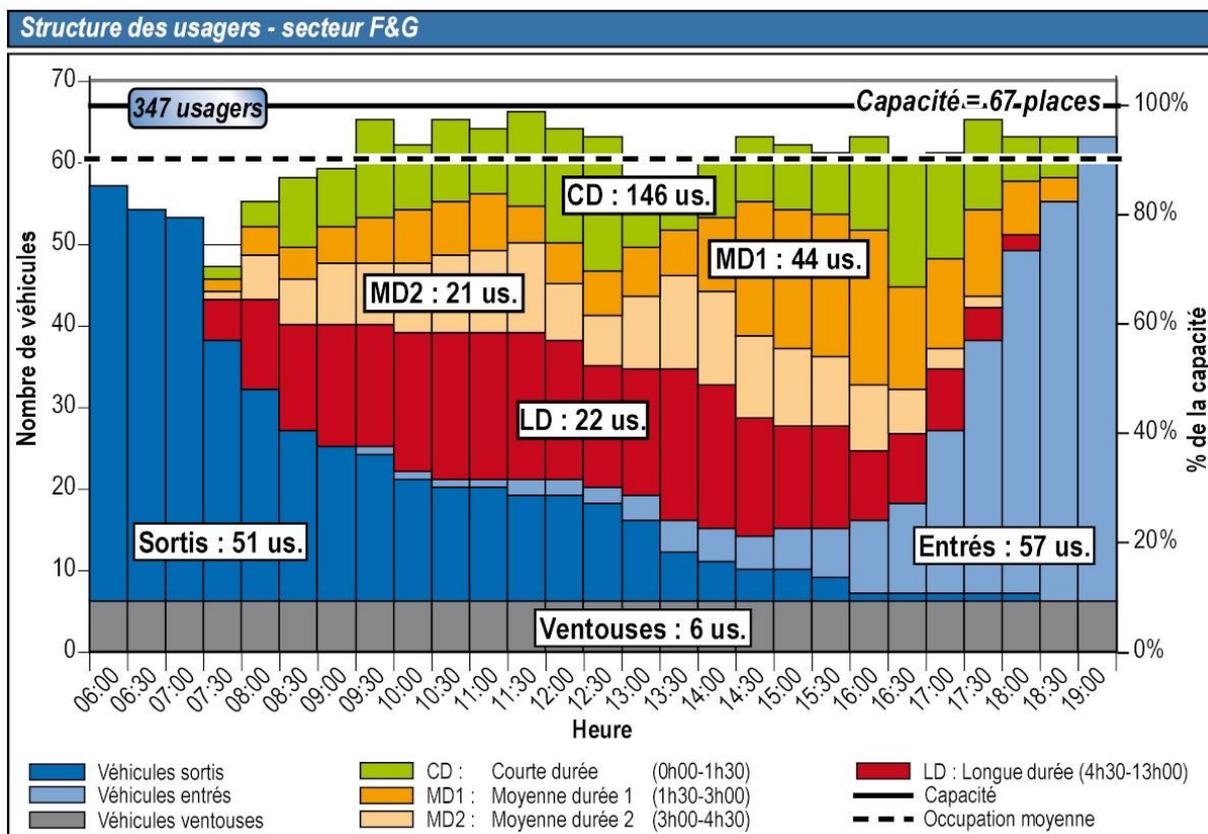


Figure 31 - Structure des usagers des zones F et G

Parking de Quarry

Enfin, le stationnement en zone bleue à macarons est préféré au stationnement payant pour le parking de Quarry (Figure 32). En effet, la structure des usagers de ce parking, telle que présentée sur la Figure 33, montre une demande actuelle forte des habitants sur cette zone aujourd'hui blanche illimitée. La transition vers une zone bleue à macarons sera plus facilement acceptée de la population. La zone payante présente un risque trop important de report des usagers dans les zones bleues alentours aux Glariers par exemple. La gratuité fixée à 1h30 suffira à satisfaire les visiteurs du futur Tribunal. Les employés du secteur pourront se reporter dans le parking payant à macarons employés des Condémines situé à moins de 5 minutes à pieds de Quarry.

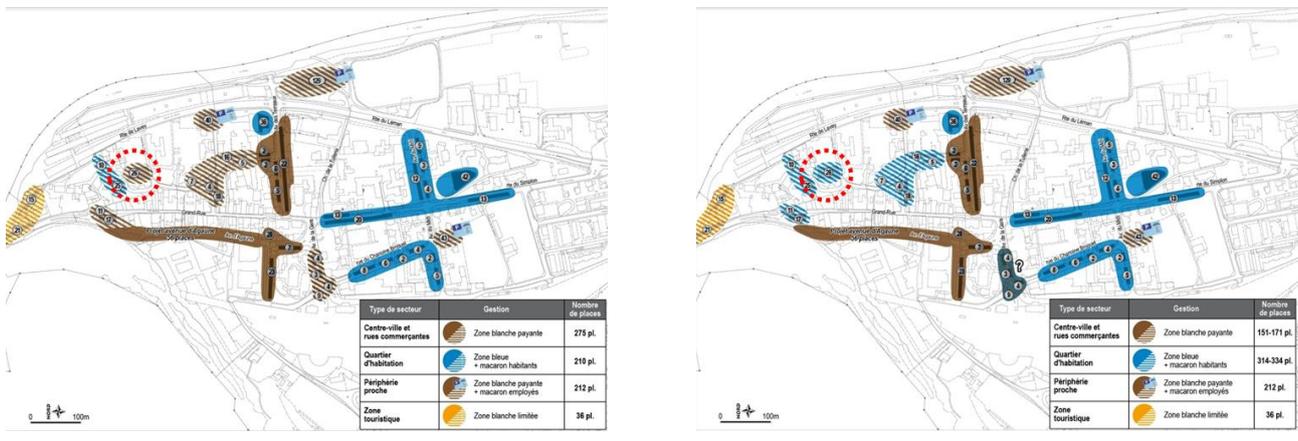


Figure 32 - Comparaison des scénarii pour le parking de Quarry

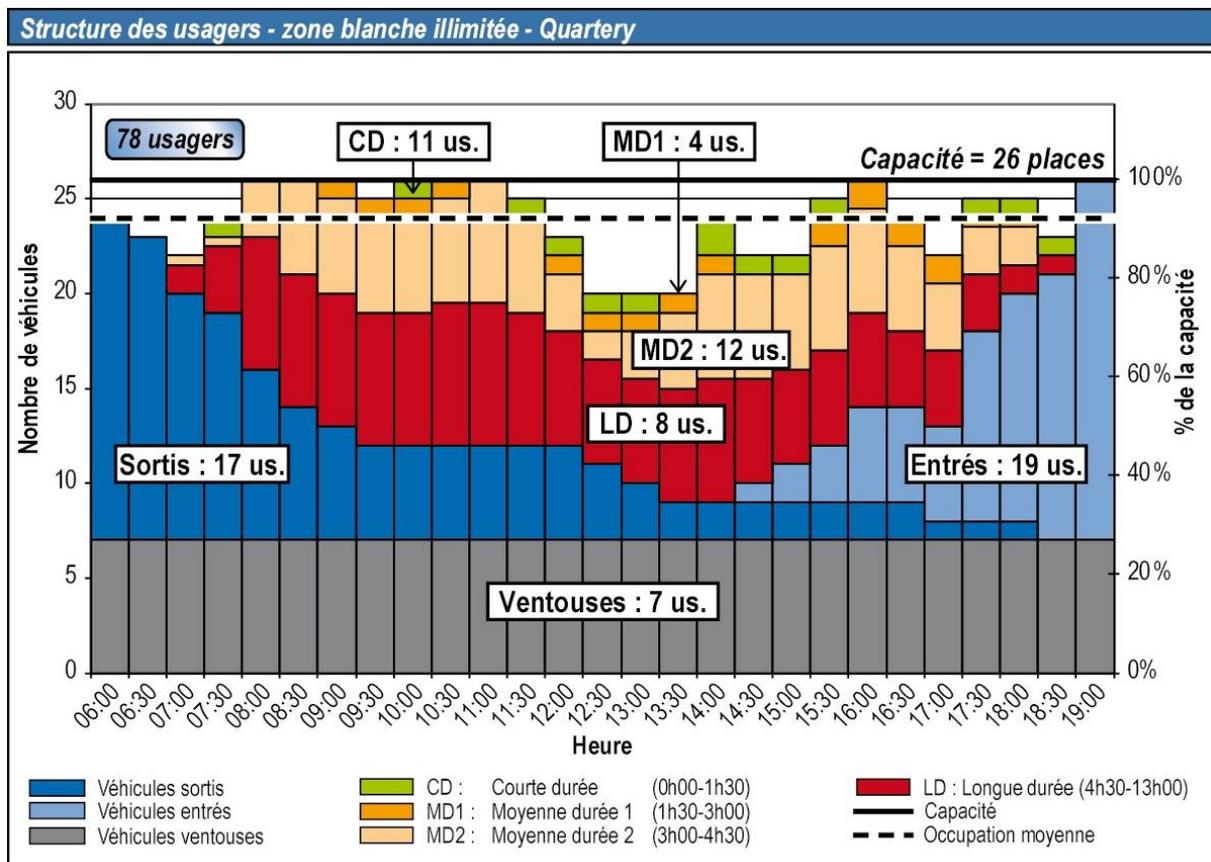


Figure 33 - Structure des usagers parking de Quarry

Avenue de la gare

Le stationnement payant est recommandé pour les places situées sur l'avenue de la Gare (Figure 34). En effet, les nombreux générateurs tels que café, restaurant, pharmacie et gare présents sur cette rue lui confèrent un caractère central qui conduisent à la classer de préférence dans le secteur centre-ville et rues commerçantes.



Figure 34 - Comparaison des scénarii pour l'avenue de la gare

La Figure 35 ci-contre présente l'ensemble des recommandations faites pour la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement au centre-ville de Saint-Maurice.

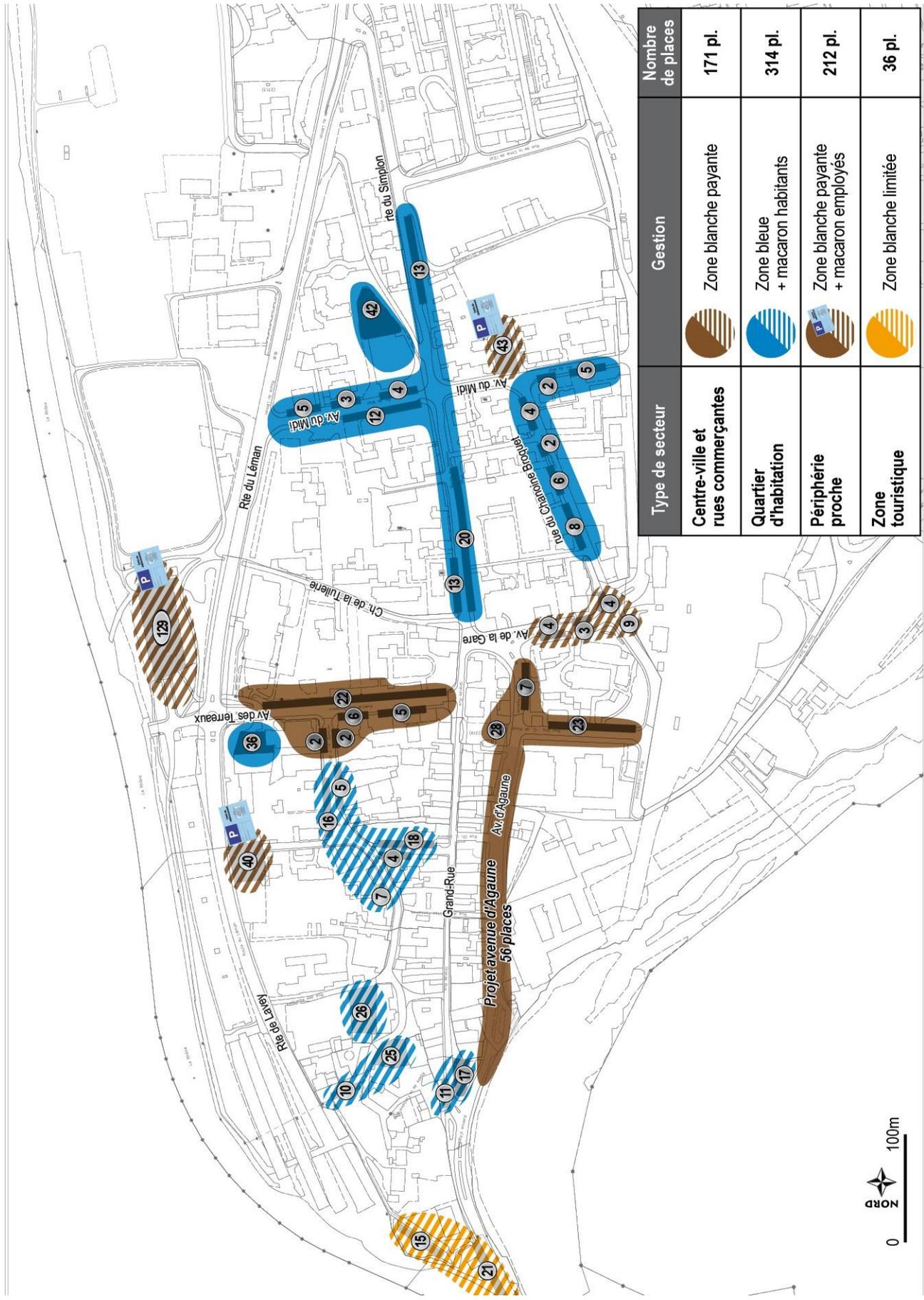


Figure 35 - Synthèse des recommandations

5.4. Récupération d'espace public

Le diagnostic de la situation actuelle a conclu sur des **places en suffisance** aujourd'hui (donc sans les 65 places supplémentaires en travaux au moment des enquêtes de stationnement).

De plus, la nouvelle politique de stationnement proposée va libérer le centre-ville de certains usagers actuels de type « moyenne-longue durée » qui seront reportés en périphérie, soit une **capacité future supplémentaire**.

Partant de là, il serait judicieux, pour certains tronçons particuliers seulement, de reconsidérer leur aménagement et d'envisager ainsi de supprimer certains linéaires de stationnement au profit d'une **meilleure convivialité** : trottoirs plus larges, terrasses, etc.

L'avenue des Terreaux serait à notre avis une rue concernée par ce propos (par exemple, suppression des 11 places du côté nord, réaffectation de la bande de stationnement située sur la partie de droite de la Figure 36 ci-dessous).



Figure 36 - Avenue des Terreaux - état actuel

6. Synthèse et recommandations

La nouvelle politique de stationnement définie par la présente étude est, en conclusion, jugée :

- **Cohérente** puisqu'elle satisfait aux objectifs structurants définis précédemment :
 - Stationnement courte durée au centre-ville (taux de rotation élevé) pour favoriser les visiteurs / clients.
 - Stationnement moyenne-longue durée en périphérie de ville (5min à pied – « P+M ») à destination des employés (abonnement à prix attractif mais non nul!).
 - Stationnement sur voirie (publique) permis pour les habitants ne bénéficiant pas de places de stationnement sur fond privé (macaron).
- **Plus simple et lisible** avec plus que trois types de gestion :
 - Zone blanche payante pour le centre-ville (sans abonnement) ou en périphérie (avec abonnements employés)
 - Zone blanche limitée pour la zone touristique
 - Zone bleue (avec macarons habitants) pour les quartiers d'habitations
 - Tout en conservant des cas particuliers tels que : P+R, Kiss & Ride, bus, handicapés, livraisons, etc.
- Un semblant **volontariste** avec quelques mesures ponctuelles jugées raisonnables :
 - Suppression des macarons employés au centre-ville.
 - Suppression des places gratuites et sans limite de temps afin de faire prendre conscience que le stationnement à un coût pour la collectivité.
 - Proposition d'alternatives gratuites pour les clients/visiteurs du centre-ville (2h gratuites en périphérie).

7. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1 : Listes des figures et tableaux	47
A 1.1. Liste des figures	47
A 1.2. Liste des tableaux	47
Annexe 2 : Analyse sociodémographique	49
A 2.1. Habitants par hectare, valeurs 2010	50
A 2.2. Habitants par hectare 2010, zoom sur le centre-ville	51
A 2.3. Emplois par hectare, valeurs 2008	52
A 2.4. Emplois par hectare 2008, zoom sur le centre-ville	53
A 2.5. Immatriculations à l'adresse, valeurs 2012	54
A 2.6. Immatriculations 2012, zoom sur le centre-ville	55
A 2.7. Pendulaires entrants, valeurs 2000	56
A 2.8. Pendulaires sortants, valeurs 2000	57

Annexe 1 : Listes des figures et tableaux

A 1.1. Liste des figures

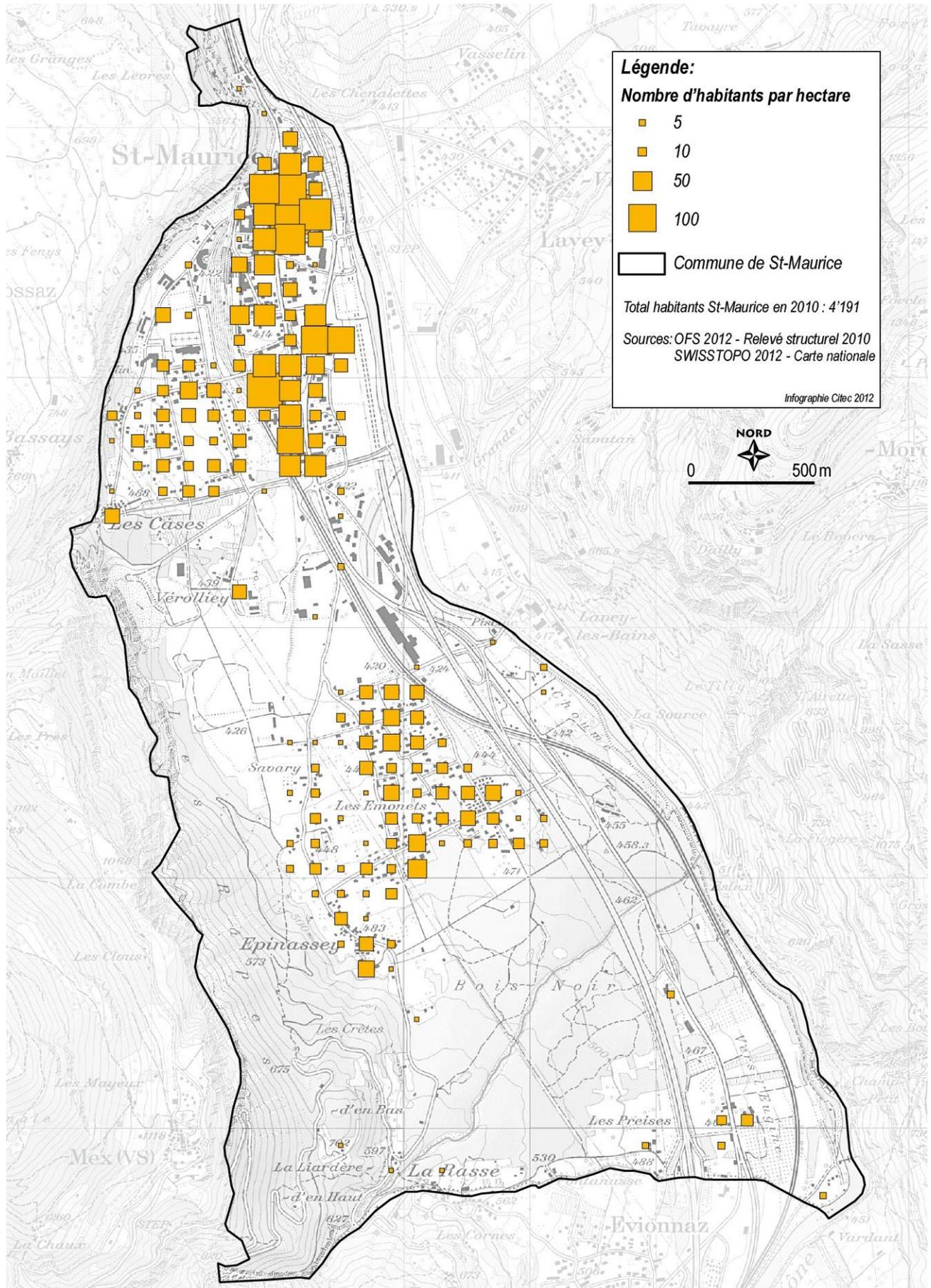
Figure 1 - Relevé du stationnement actuel	5
Figure 2 - Zones d'enquêtes	7
Figure 3 - Taux d'occupation et de rotation - secteur A	8
Figure 4 - Structure des usagers - secteur A	9
Figure 5 - Taux d'occupation et de rotation - secteur B	10
Figure 6 - Structure des usagers - secteur B	11
Figure 7 - Taux d'occupation et de rotation - secteur C	12
Figure 8 - Structure des usagers - secteur C	13
Figure 9 - Taux d'occupation et de rotation - secteur D	14
Figure 10 - Structure des usagers - secteur D	15
Figure 11 - Taux d'occupation et de rotation - secteur E	16
Figure 12 - Structure des usagers - secteur E	17
Figure 13 - Taux d'occupation et de rotation - secteur F	18
Figure 14 - Structure des usagers - secteur F	19
Figure 15 - Taux d'occupation et de rotation - secteur G	20
Figure 16 - Structure des usagers - secteur G	21
Figure 17 - Taux d'occupation et de rotation - secteur H	22
Figure 18 - Structure des usagers - secteur H	23
Figure 19 - Taux d'occupation et de rotation - secteur I	24
Figure 20 - Structure des usagers - secteur I	25
Figure 21 - Taux d'occupation - secteurs J et K	27
Figure 22 - Occupation sur l'ensemble des places de stationnement	28
Figure 23 - Objectifs généraux par type d'usagers	30
Figure 24 - Variantes de gestion proposées	33
Figure 25 - Variantes de gestion rejetées	35
Figure 26 - Comparaison des scénarii pour les secteurs centre-ville et quartier d'habitation	36
Figure 27 - Comparaison des scénarii pour les secteurs centre-ville, quartier d'habitation, périphérie proche et zone touristique	37
Figure 28 - Scénario 1 "restrictif"	38
Figure 29 - Scénario 2 "adaptatif"	39
Figure 30 - Comparaison des scénarii pour la place Keller et les rues F. Dubois, St-François et J-H. Barman	40
Figure 31 - Structure des usagers des zones F et G	40
Figure 32 - Comparaison des scénarii pour le parking de Quartery	41
Figure 33 - Structure des usagers parking de Quartery	41
Figure 34 - Comparaison des scénarii pour l'avenue de la gare	42
Figure 35 - Synthèse des recommandations	43
Figure 36 - Avenue des Terreaux - état actuel	44

A 1.2. Liste des tableaux

Tableau 1 - Objectifs sectoriels	31
--	----

Annexe 2 : Analyse sociodémographique

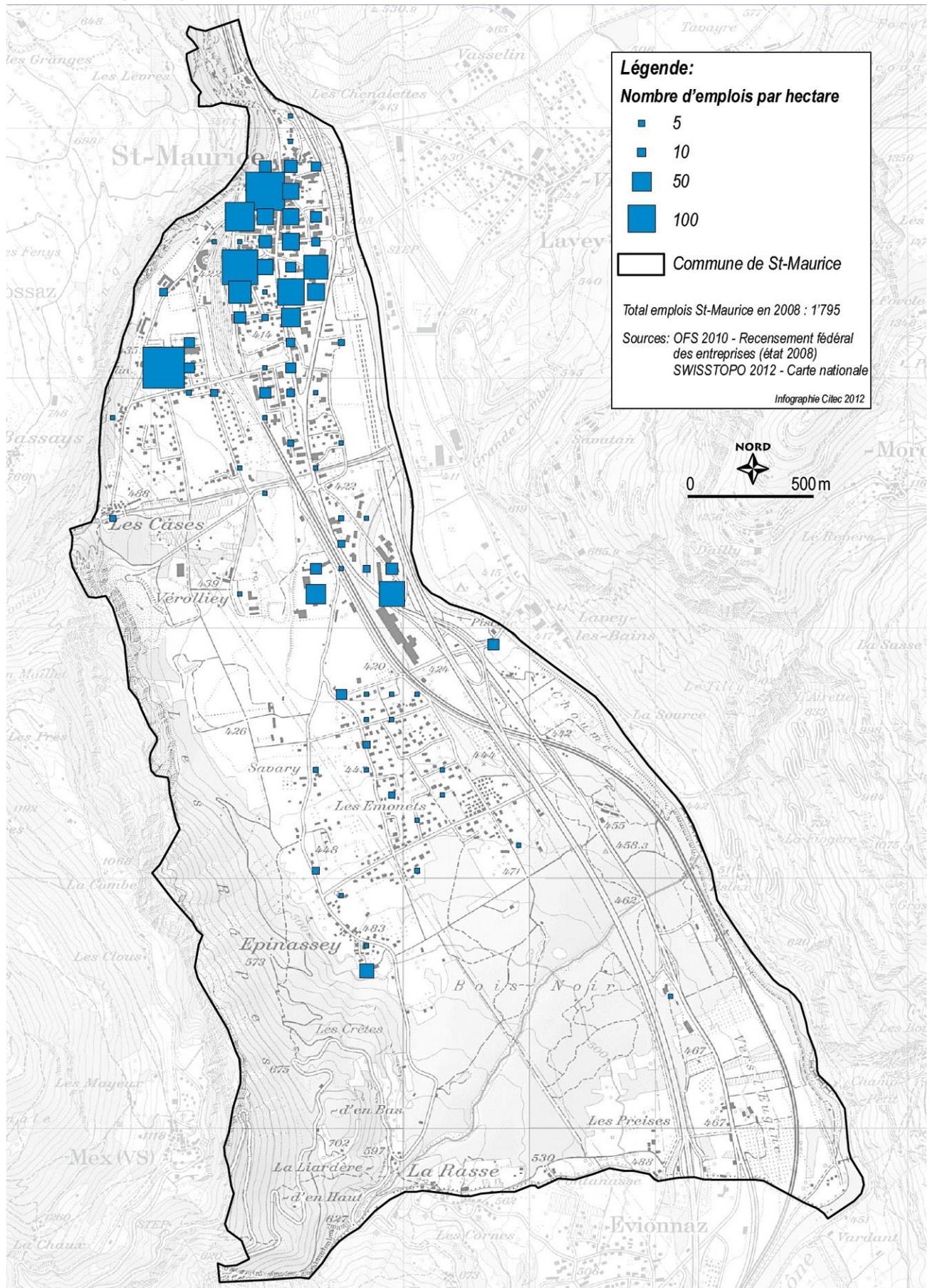
A 2.1. Habitants par hectare, valeurs 2010



A 2.2. Habitants par hectare 2010, zoom sur le centre-ville



A 2.3. Emplois par hectare, valeurs 2008



A 2.4. Emplois par hectare 2008, zoom sur le centre-ville



A 2.5. Immatriculations à l'adresse, valeurs 2012

