INDIGO GROUP

parcus

CTS

Strasbourg.eu
eurométropole

ADEUS
Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur

MOBILITÉ

OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT

AVRIL 2024

Sommaire

Introduction 2

CONSTATS ET ENJEUX 4

Des voitures de moins en moins utilisées... 4

... et qui prennent de la place ! 4

La voirie : une solution toute trouvée ! . . .6

Les parkings : une place à (re)prendre . . .7

Le stationnement privé : un espace à saisir ! 7

Stationner demain 8

L'OBSERVATOIRE 10

L'offre en stationnement. 10

L'usage 13

Quelle fréquentation de la voirie et des parkings ? 13

Quel fonctionnement de la voirie et des parkings ? 16

En conclusion : quelle capacité d'absorption de la demande de stationnement ? 26

Introduction

L'observatoire en 2023 : évolutions et consolidation d'un "temps 0"

L'ADEUS anime, depuis 2016, un observatoire du stationnement à l'initiative de PARCUS, ainsi que de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg. Depuis 2016, cet observatoire a connu un certain nombre d'évolutions :

- d'une part, l'entrée en vigueur de la dépénalisation et décentralisation du stationnement payant inscrite dans la loi MAPTAM a modifié sensiblement le cadre du stationnement à l'échelle de Strasbourg ;
- d'autre part, la mise en place d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg et l'évolution des modalités de circulation sur la M35 ont fait évoluer le cadre de la mobilité à l'échelle de la Métropole et du territoire du Bas-Rhin plus largement.

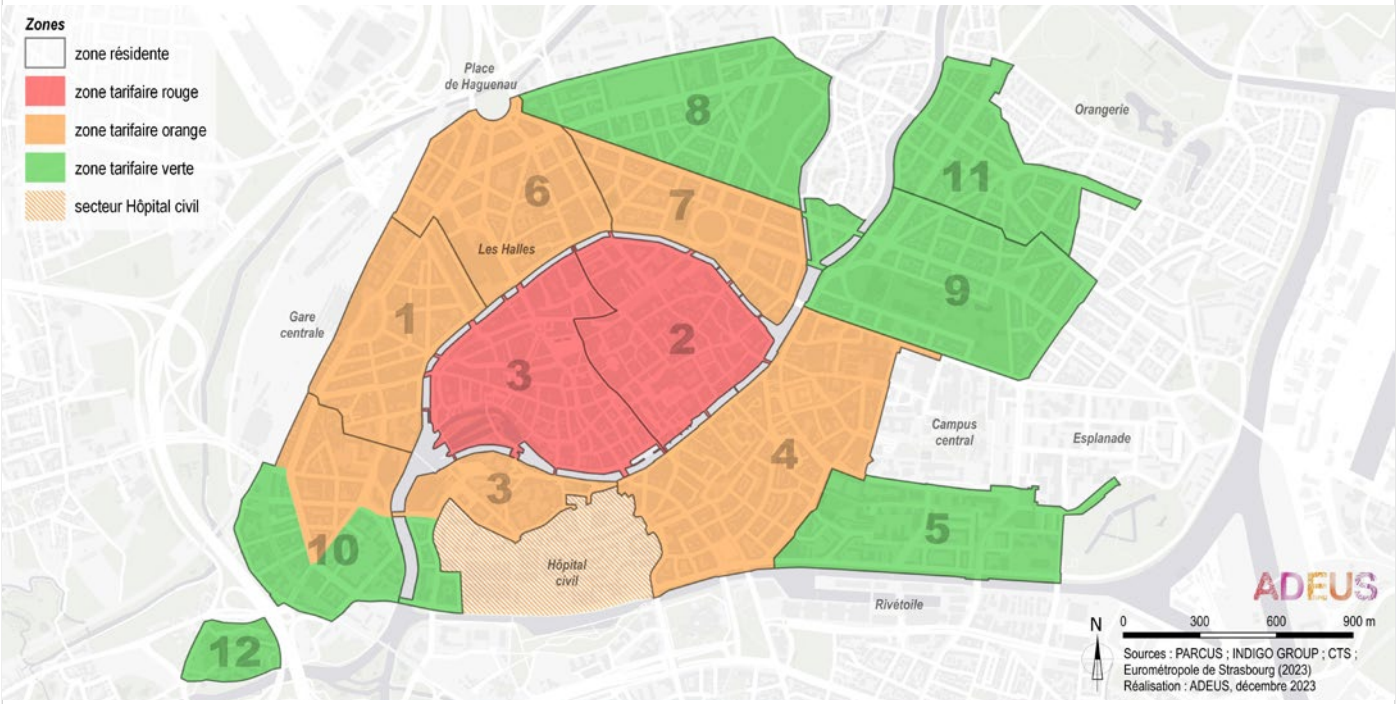
Le tour de table de l'observatoire s'est par ailleurs élargi à deux nouveaux acteurs :

- INDIGO Group, qui assure la gestion du périmètre du stationnement payant sur voirie sur le territoire de la Ville de Strasbourg, ainsi que de plusieurs parkings en ouvrage à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- la CTS, qui assure la gestion de plusieurs parkings relais (P+R) à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg.

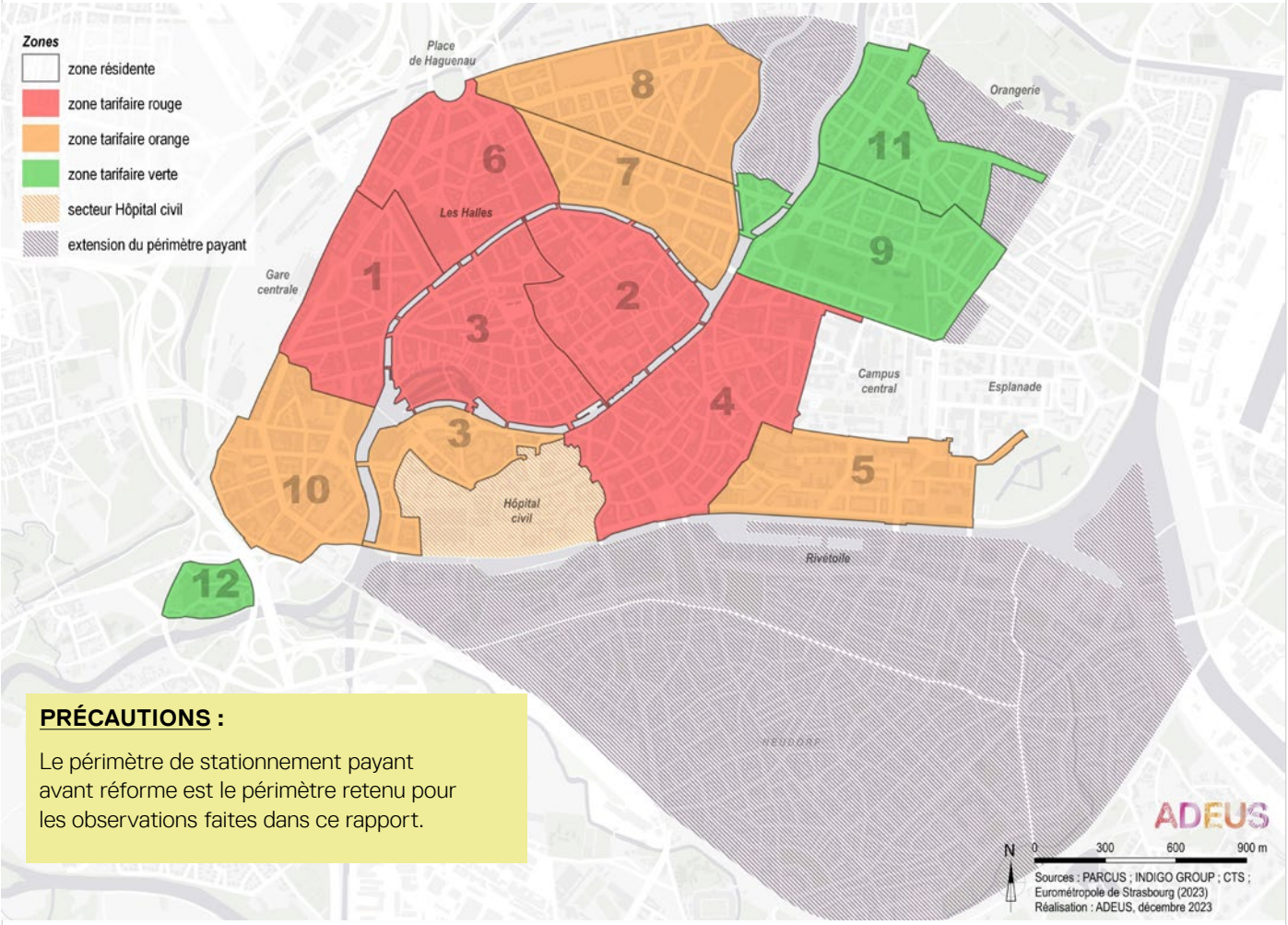
Dans ce contexte, la constitution d'un état des lieux qui tienne compte de l'ensemble de ces évolutions et qui précède la réforme du stationnement payant du printemps 2023 s'avérait particulièrement utile pour le suivi et l'évaluation de la politique de stationnement.

Ainsi, l'observatoire du stationnement, à la fois lieu de rencontre, de partage et d'échanges, s'est appuyé sur quatre années de données recueillies par ses partenaires et sur leurs expertises pour construire cet état des lieux. Les analyses qui en sont tirées sont autant d'éléments qui viennent confirmer le positionnement toujours plus central du stationnement dans les réflexions en matière de fonctionnement territorial, de mobilité, d'attractivité ou encore de partage de l'espace public. Ce nouveau rapport réaffirme en conséquence toute la place de la problématique du stationnement au sein des travaux de l'ADEUS, et notamment de l'observatoire des mobilités.

PÉRIMÈTRE DE STATIONNEMENT PAYANT : ÉTAT 2022 AVANT RÉFORME DU STATIONNEMENT



PÉRIMÈTRE DE STATIONNEMENT PAYANT APRÈS RÉFORME DU STATIONNEMENT DU 03/04/2023



PRÉCAUTIONS :

Le périmètre de stationnement payant avant réforme est le périmètre retenu pour les observations faites dans ce rapport.

Constats et enjeux

DES VOITURES DE MOINS EN MOINS UTILISÉES...

Pour un ménage, posséder au moins une voiture est la norme. Dans l'Eurométropole de Strasbourg, là où les ménages sont les moins motorisés, ils sont 70 % à posséder au moins une voiture. Dans le reste de l'aire métropolitaine, c'est 90 % des ménages qui possèdent au moins une voiture. On compte ainsi plus de 600 000 voitures à l'échelle du territoire.

L'usage de ces voitures a progressivement diminué ces dernières années au profit d'alternatives de plus en plus nombreuses. Ainsi, ce n'est plus que la moitié des déplacements qui sont effectués en voiture en 2019 dans le Bas-Rhin, contre 60 % en 2009 ; à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, ce ne sont plus que 37 % des déplacements qui sont effectués en voiture, contre 46 % en 2009. Et si la voiture est moins utilisée, elle se retrouve mécaniquement, de plus en plus souvent, en stationnement !

... ET QUI PRENNENT DE LA PLACE !

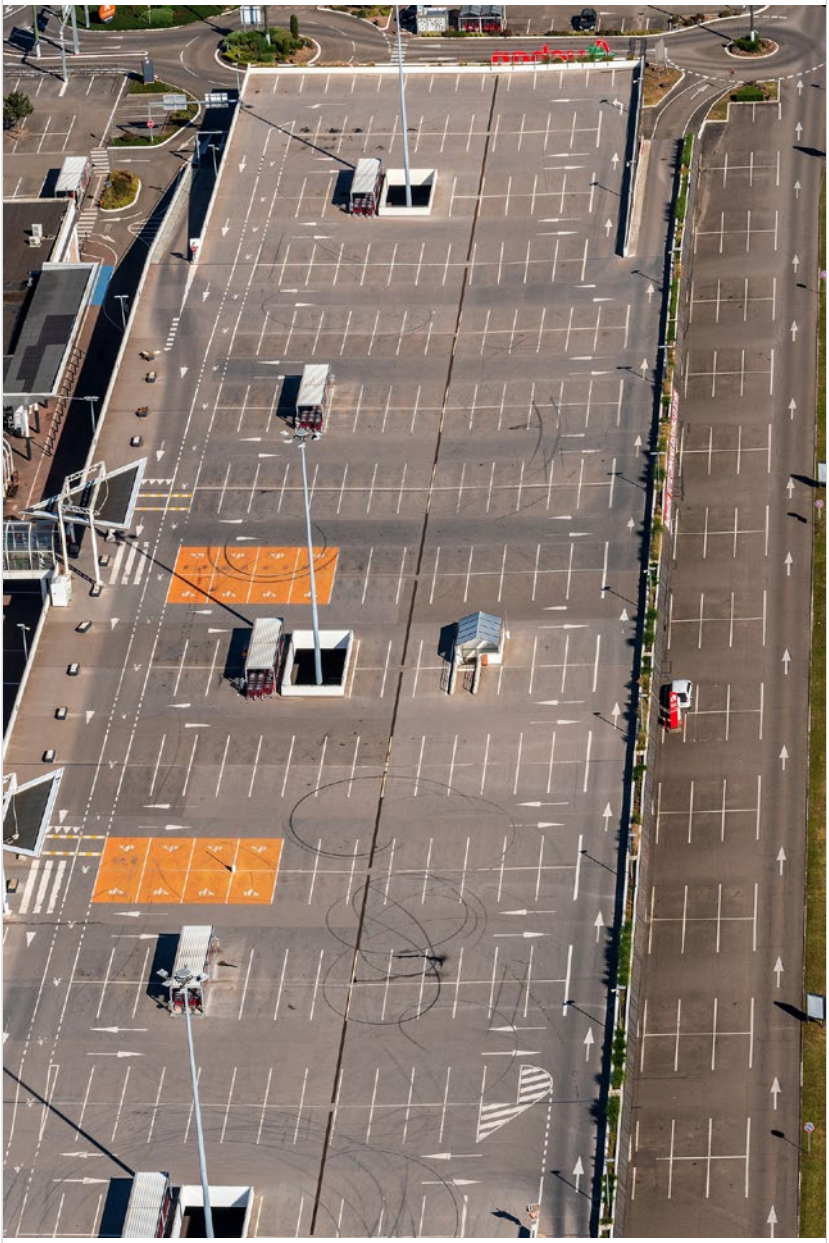
Si l'on mettait côte à côté l'ensemble des voitures du Bas-Rhin, on occuperait l'équivalent de pas moins de 800 stades de foot en matière d'espace ! Mais l'espace dédié à leur stationnement est bien plus important en réalité : c'est l'équivalent de deux à trois places de stationnement qui sont consacrées à chaque voiture, souvent sur le lieu de travail, d'achats, de loisir, etc.

L'offre de stationnement privé ne peut satisfaire qu'une partie de la demande : à Strasbourg, l'offre privée représente 55 000 places alors que les véhicules des résidents sont deux fois plus nombreux ; la demande en stationnement ne se limite pas aux résidents, mais inclut celles des pendulaires et des visiteurs.

AUTO(MOBILE)

1h20 par jour. C'est en moyenne, la durée d'utilisation d'une voiture dans le Bas-Rhin. Le reste du temps, elle est en stationnement !

LE PARKING D'AUCHAN DE SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER



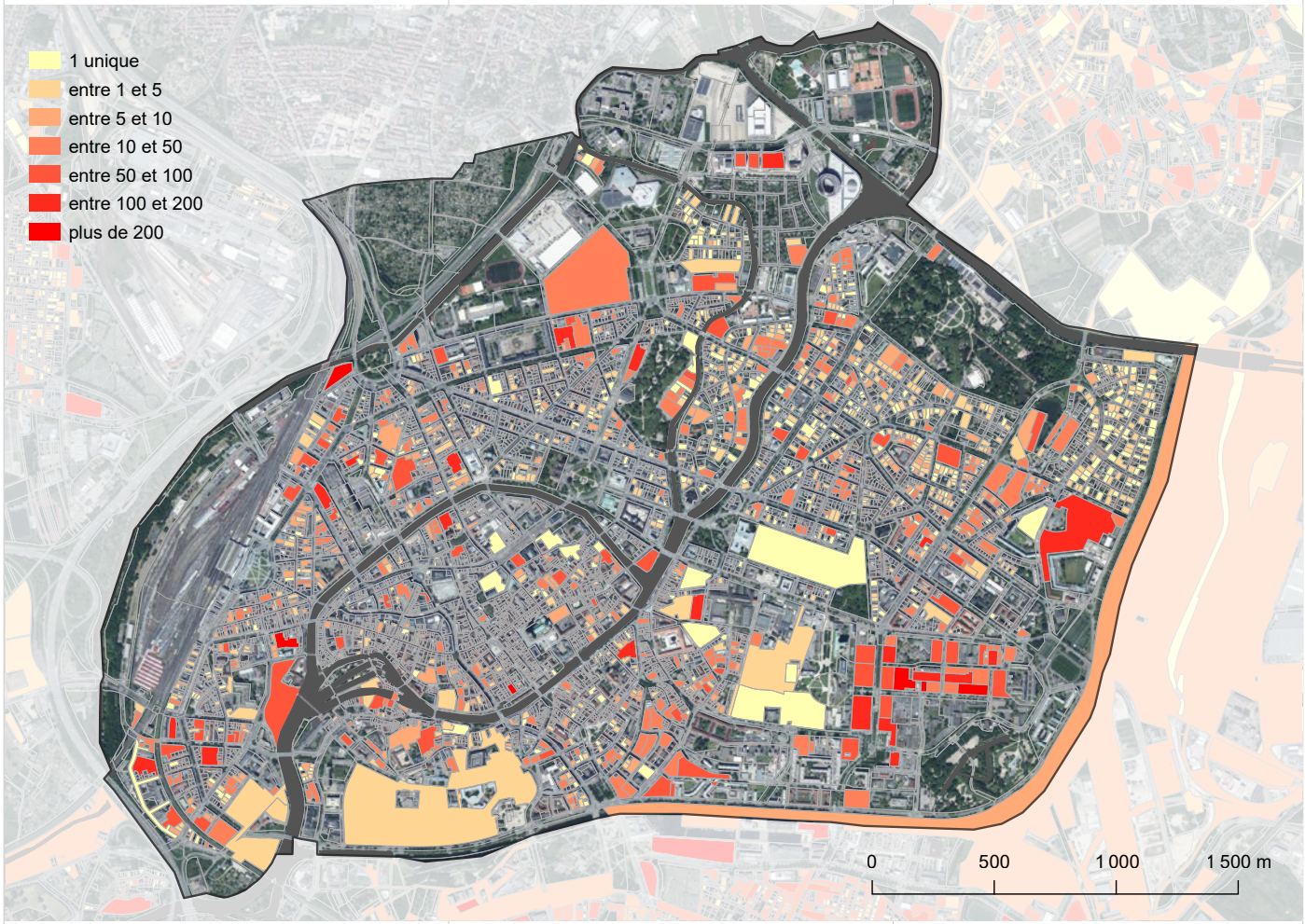
À l'échelle de Strasbourg, l'offre privée de stationnement présente un déficit par rapport à la demande

Cette insuffisance de l'offre privée de stationnement est avant tout structurelle : la ville, dans une majorité de ses quartiers (centre-ville, quartier de faubourgs, etc.), est antérieure à la voiture. Sa densité bâtie, ses formes urbaines, l'architecture de ses bâtiments sont peu propices à l'usage de celle-ci et plus encore à son stationnement.

Il en résulte une offre en stationnement privé qui est aussi inégalement répartie : l'Ellipse ou le quartier de la Neustadt par exemple, comptent peu d'emplacements de stationnement privé alors que d'autres quartiers comme l'Orangerie ou le Conseil des XV en sont davantage pourvus.

À noter que des incertitudes demeurent sur l'évaluation précise du nombre de places de stationnement privé dont les propriétaires sont nombreux (habitants, entreprises, bailleurs, universités, etc., ainsi que sur l'usage réel de ces places, qui peuvent être louées ou utilisées pour d'autres usages.

ÉTAT DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT PRIVÉ



La voirie : une solution toute trouvée !

L'offre publique vient compenser le déficit en offre privée. C'est particulièrement le cas de l'offre en voirie dont la facilité d'accès en fait un espace fortement prisé, non seulement par les résidents, mais aussi par les autres usagers automobiles (pendulaires, visiteurs, etc.). C'est ainsi 80 % de l'espace public qui est dédié à la voiture, alors qu'elle n'est utilisée que 10 % du temps.

Or cet espace n'est ni gratuit, ni extensible : il faut l'aménager et l'entretenir (éclairage, nettoyage, réfection des revêtements, surveillance, etc.), et il est aujourd'hui de plus en plus convoité.

L'occupation automobile s'est faite au détriment d'autres modes (vélo, trottinette, etc.) et d'autres fonctions (marcher, se promener, se récréer, se poser et s'asseoir, etc.), non sans impact sur notre expérience de l'espace public : sécurité des déplacements, bruit, pollution, ilots de chaleur, etc. L'épreuve de la pandémie COVID-19 a contribué à modifier notre perception de cet espace et à en révéler la valeur. En particulier lors de la période de confinement du printemps 2020 : la rue, une fois vidée de son trafic, s'est révélée comme un espace de rencontres et de pratiques ludiques et sportives.

Chaque usager et chaque usage tentent donc aujourd'hui d'y trouver leur place : piétons, cyclistes, espaces végétalisés, espaces de convivialité, animations, etc.

RUE DU NEUFELD, NEUDORF, STRASBOURG

80 % de l'espace publique est dédié à la voiture, espaces de stationnement et espaces de circulation compris.

ÉLECTRIFICATION DU PARC AUTOMOBILE : QUELLES CONSÉQUENCES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT ?

La croissance du parc de véhicules électriques devra s'accompagner d'un déploiement important de systèmes de recharge, qui ne pourra pas être absorbé uniquement par l'offre privée. L'installation de bornes sur l'espace public aura comme conséquence d'élargir encore un peu plus, ou a minima de maintenir, l'emprise de la voiture sur un espace déjà contraint, notamment dans l'Eurométropole de Strasbourg.

ET EN DEHORS DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS...

La question du stationnement se pose avec autant d'acuité dans les cœurs de villes et de villages, ainsi que dans certains quartiers résidentiels comme les quartiers de faubourgs ou de lotissements. Parce que les logements anciens ou rénovés ne sont pas toujours équipés de garage, ou simplement parce que stationner devant chez soi est perçu comme un droit, le stationnement sur l'espace public est un service attendu par beaucoup d'automobilistes. Ainsi la question se retrouve au cœur des programmes "Action cœur de ville" et "Petites villes de demain".

PARKING P3 WILSON (LES HALLES) APRÈS RÉNOVATION (CRÉDIT PARCUS)

Les parkings : une place à (re)prendre

Il existe pourtant des infrastructures conçues pour accueillir les voitures : ce sont les parkings. Qu'ils s'agissent de parkings en surface ou en ouvrage, qu'ils soient proches ou plus éloignés comme les P+R, il existe un panel de possibilités pour stationner son véhicule hors de l'espace public. Les politiques de mobilité et d'aménagement ont un vrai rôle à jouer pour créer de nouveaux équilibres entre les différentes offres publiques, mais aussi en tenant compte de l'offre privée, sans nier la complexité à se saisir de cette dernière.

Dans ce contexte, le rôle et l'usage des parkings sont profondément réinterrogés. Jusqu'ici réservés aux véhicules individuels, les parkings intègrent désormais des espaces de stationnement pour d'autres formes de mobilités (covoiturage, autopartage, vélos, trottinettes, ...). Ils se renouvellent aussi dans leur forme et adoptent une nouvelle esthétique : longtemps perçus comme des non-lieux gris et monotones, ils sont aujourd'hui plus lumineux, plus aérés et se parent de nouvelles couleurs. La récente rénovation du parking P3 Wilson des Halles en témoigne. À terme, se pose aussi la question de leur évolution vers d'autres fonctions au service de la ville et du territoire : logistique urbaine, espace de bureaux, agriculture, etc.

Le stationnement privé : un espace à saisir !

La mutualisation de l'offre privée existante représente un point d'appui pour mettre en œuvre plus facilement des politiques de réduction de l'offre de stationnement sur l'espace public. Les collectivités ont un rôle à jouer pour créer les conditions d'un dialogue gagnant-gagnant avec les différents acteurs (habitants, entreprises, bailleurs, universités, etc.), et pour en faire un outil complémentaire de leurs politiques d'aménagement.

STATIONNER DEMAIN

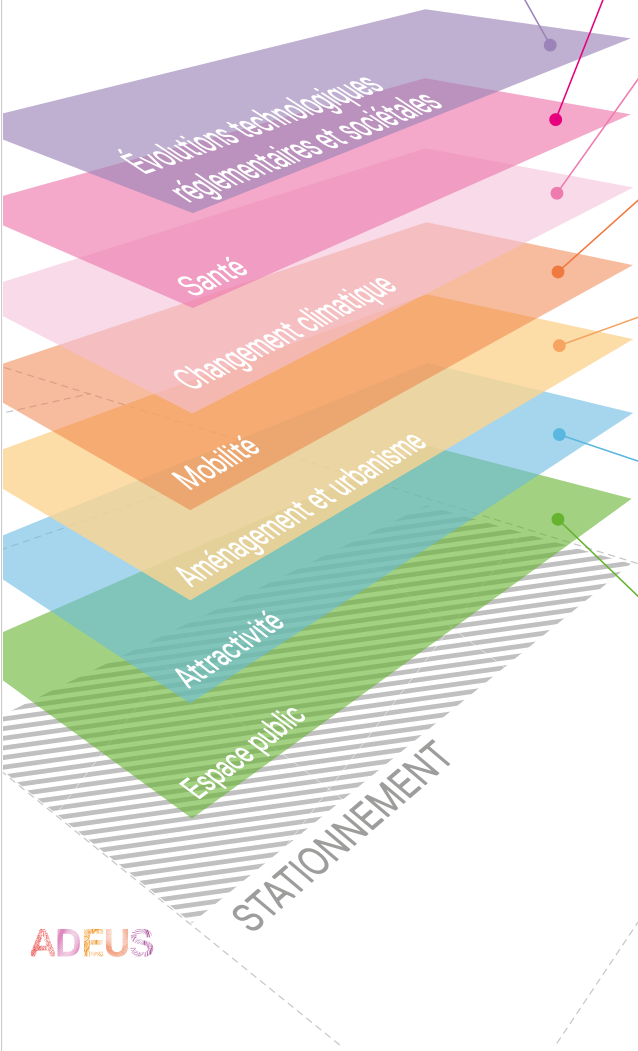
Une multitude de facteurs et d'enjeux sont à prendre en compte dans le devenir du stationnement : mobilité, aménagement et urbanisme, climat, énergie, santé publique, qualité et partage des espaces publics, attractivité, évolutions technologiques et réglementaires, etc.

Les politiques de rotation sur voirie et le jalonnement des parkings évitent que les véhicules tournent pour trouver une place et participent à réduire la pollution : un automobiliste passe en moyenne 20 minutes à trouver une place en ville (CEREMA).

Le stationnement doit s'adapter aux évolutions technologiques réglementaires et sociétales : bornes de recharge, technologie de foisonnement, réversibilité, etc.

L'artificialisation et l'imperméabilisation des espaces de stationnement contribuent au phénomène d'îlot de chaleur.

La régulation du stationnement à travers les politiques publiques de mobilité constitue un levier efficace de report modal et de démotorisation des ménages : les usagers qui n'ont pas la garantie de trouver une place de stationnement à l'arrivée se déplacent moins en voiture (CEREMA).



La gestion du stationnement constitue un levier efficace des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme pour définir et affecter des espaces de manière adaptée aux différentes catégories d'usagers, automobilistes ou non : norme de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme, amélioration de la qualité de vie (dimensionnement, qualité de l'air, confort acoustique, confort bioclimatique, etc.).

La réglementation du stationnement participe à l'accessibilité des centralités pour tous et par tous.

En ville, les espaces de stationnement et de circulation occupent 80 % de l'espace public, alors qu'une voiture est utilisée moins de 10 % du temps.

PARKING COUBERTIN, STRASBOURG

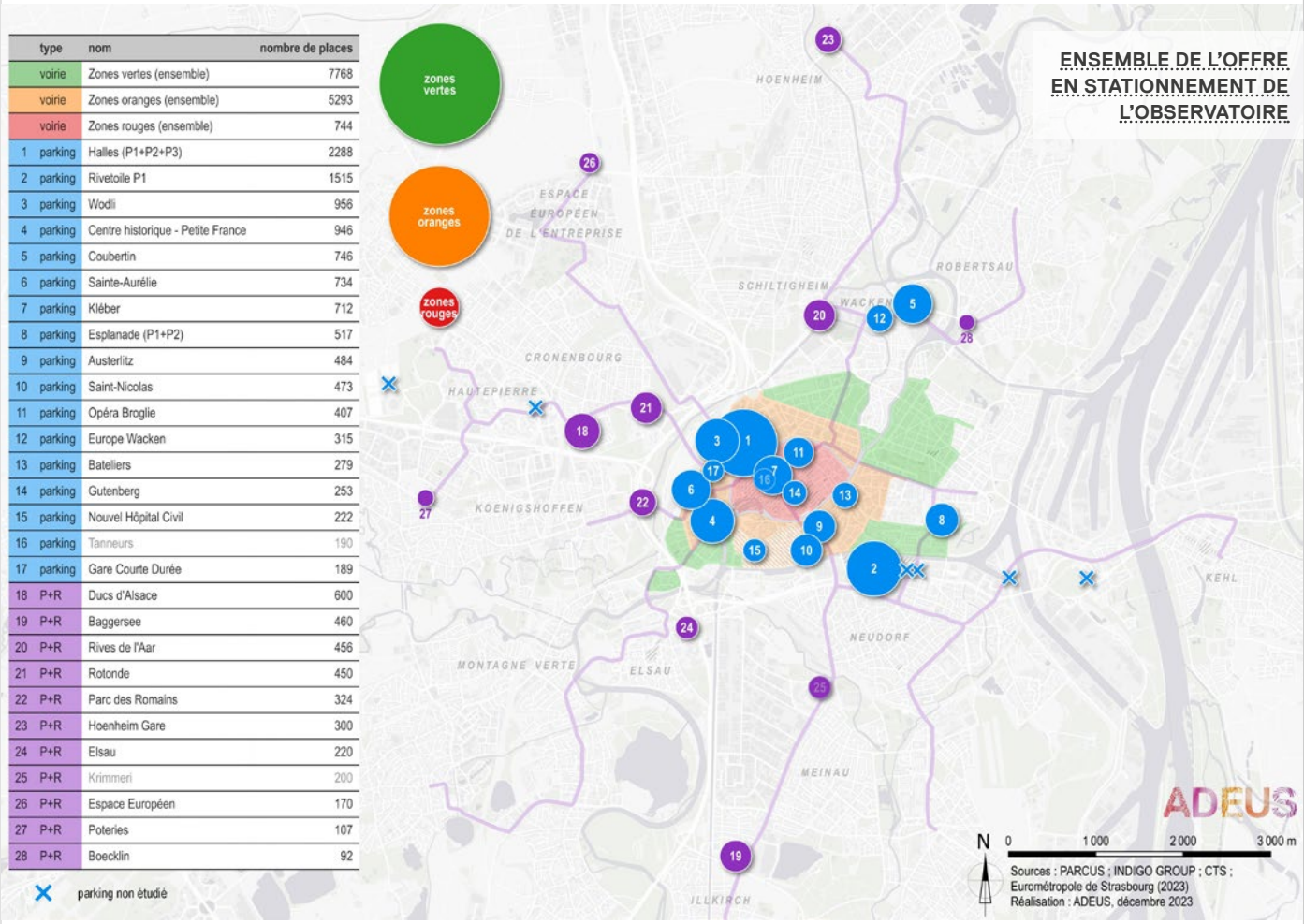
L'observatoire

L'OFFRE EN STATIONNEMENT

L'offre en stationnement conditionne le volume de véhicules qui peut être absorbé par l'espace public ou les parkings publics.

	type	nom	nombre de places
	voirie	Zones vertes (ensemble)	7768
	voirie	Zones oranges (ensemble)	5293
	voirie	Zones rouges (ensemble)	744
1	parking	Halles (P1+P2+P3)	2288
2	parking	Rivetoile P1	1515
3	parking	Wodli	956
4	parking	Centre historique - Petite France	946
5	parking	Coubertin	746
6	parking	Sainte-Aurélie	734
7	parking	Kléber	712
8	parking	Esplanade (P1+P2)	517
9	parking	Austerlitz	484
10	parking	Saint-Nicolas	473
11	parking	Opéra Broglie	407
12	parking	Europe Wacken	315
13	parking	Bateliers	279
14	parking	Gutenberg	253
15	parking	Nouvel Hôpital Civil	222
16	parking	Tanneurs	190
17	parking	Gare Courte Durée	189
18	P+R	Ducs d'Alsace	600
19	P+R	Baggersee	460
20	P+R	Rives de l'Aar	456
21	P+R	Rotonde	450
22	P+R	Parc des Romains	324
23	P+R	Hoenheim Gare	300
24	P+R	Elsau	220
25	P+R	Krimmeri	200
26	P+R	Espace Européen	170
27	P+R	Poteries	107
28	P+R	Boecklin	92

× parking non étudié



L'offre publique est de nature différente, pour s'adapter à la diversité des usages et des contextes urbains.
L'offre publique suivie dans le cadre de l'observatoire du stationnement c'est :

LA VOIRIE PAYANTE :

13 805 PLACES

réparties en trois zones tarifaires : rouge, orange, verte.

LES PARKINGS PUBLICS :

11 226 PLACES

payantes en parkings publics réparties dans 19 parkings en ouvrage et sur la voirie du Nouvel Hôpital Civil.

LES PARKINGS-RELAIS :

3 379 PLACES

(gratuites pour les abonnés CTS), réparties dans 11 P+R

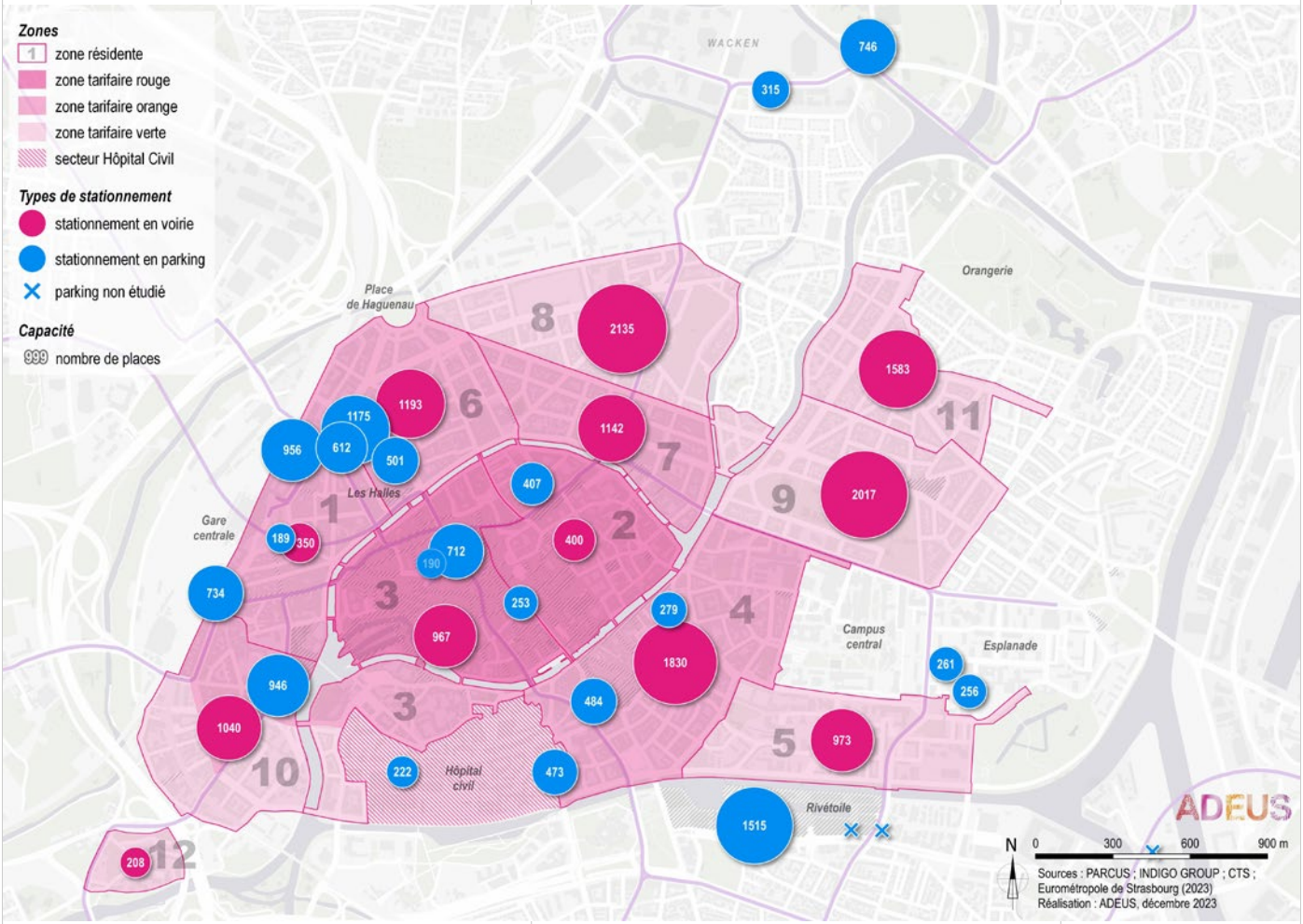
Tous les P+R de l'Eurométropole de Strasbourg sont desservis par le tramway, sauf Espace européen d'entreprises qui est desservi par un bus à haut niveau de service (ligne G).

L'offre n'est pas figée, elle évolue dans le temps au gré :

* de travaux qui peuvent ponctuellement rendre une partie de l'offre inaccessible ; depuis 2019, plusieurs parkings ont subi des rénovations tels que : Centre historique Petite France, Saint-Nicolas, Opéra Broglie, Wodli et Gare ou plus récemment le parkings P3 Wilson des Halles.
* des politiques publiques à l'œuvre (réduction ou élargissement de l'offre) : depuis 2019, les parkings Coubertin et Europe Wacken et le P+R Parcs des Romains sont venus élargir l'offre des parkings publics du territoire avec un total de 1 358 places ; alors que dans le même temps, le P+R Krimmeri et le parking Tanneurs ont été fermés (pour un total de 733 places).

↦ L'offre globale de stationnement du territoire est aussi composée de nombreuses places gratuites sur la voirie (environ 40 000), d'aires et de poches de stationnement sur l'espace public, des garages individuels et de nombreux parkings en ouvrage privés qui ne font pas l'objet d'un suivi régulier.

OFFRE EN STATIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE (HORS P+R)



L'offre en voirie est la plus dimensionnante. La zone verte est la plus grosse pourvoyeuse d'offre ; c'est particulièrement le cas des zones résidentes 8 et 9 qui représentent, à elles seules, près d'un tiers de l'offre de stationnement en voirie.

L'offre en parkings publics est trois fois supérieure à celle des parkings publics P+R. Mis à part la voirie du Nouvel Hôpital Civil, ce sont tous des parkings en ouvrage. La plupart se situent dans le périmètre de stationnement payant et, parmi eux, la majorité sont des parkings centraux. Parmi les parkings publics, les parkings de centres commerciaux sont les plus grands pourvoyeurs d'offre :

* les trois parkings des Halles représentent ainsi un total de près de 2 300 places ;
* le parking Rivétoile P1 Commerces représente à lui seul plus de 1 500 places (400 ne sont pas accessibles au public).

Les parkings liés à la gare centrale sont également de grands pourvoyeurs d'offre : Wodli, Sainte-Aurélie et Gare Courte Durée offrent cumulativement plus de 1 800 places (plus de 150 places sont dédiées à des sociétés de location de véhicules).

Les parkings relais élargissent l'offre de stationnement du cœur de métropole. La plupart de ces parkings offrent un stationnement à ciel ouvert, ce qui les distingue, en plus de leur localisation, des autres parkings publics de l'observatoire. Les P+R Rotonde et Parc des Romains se distinguent toutefois des autres P+R du fait de leur situation proche du centre.

L'USAGE

Quelle fréquentation de la voirie et des parkings ?

DÉFINITION : la fréquentation d'un parking ou de la voirie correspond au nombre d'entrées dans le parking ou au nombre de tickets achetés sur la voirie (entre 9h et 19h uniquement).

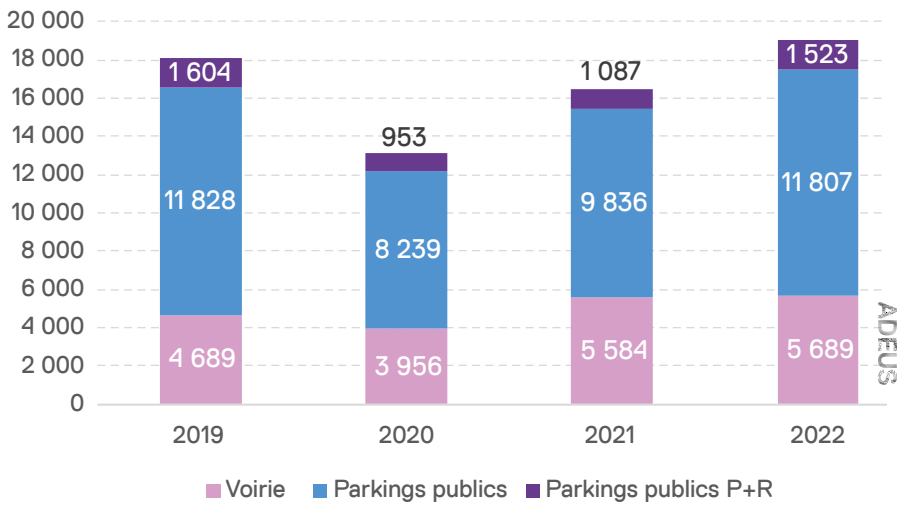
Quelles différences d'une offre à l'autre ?

La reprise de la fréquentation des parkings et de la voirie depuis la pandémie de COVID-19 constitue un indicateur intéressant de l'attractivité des offres de stationnement les unes par rapport aux autres :

- La voirie est celle qui a retrouvé le plus rapidement sa fréquentation d'avant COVID, dès 2021.
- La majorité des parkings publics retrouveront leur fréquentation d'avant COVID en 2022, un an après la voirie.
- Enfin, en 2022, les P+R n'ont pas encore retrouvé leur fréquentation d'avant COVID.

Le stationnement en voirie reste une réponse privilégiée à la recherche d'une place de stationnement : visibles et facilement accessibles, les places en voirie permettent aussi souvent de se garer au plus proche de sa destination. Le choix reste également corrélé au type d'usage (durée, prix, etc.).

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE MOYENNE

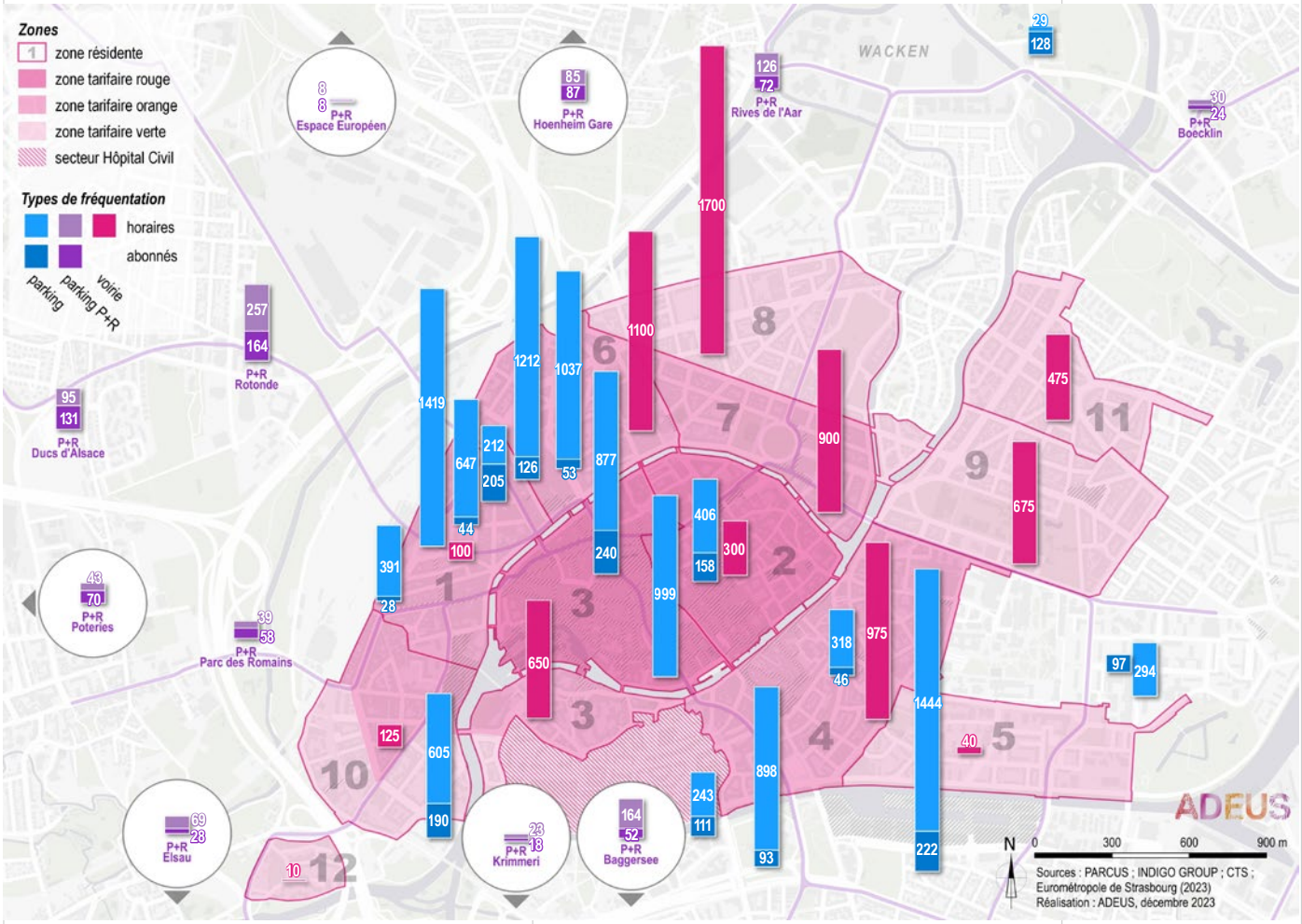


Sur une journée type, hors mois de décembre

↦ En sortie de pandémie de COVID-19, la voirie se révèle plus attractive que les parkings en matière de stationnement automobile.

P+R RIVES DE L'AAR, STRASBOURG

FRÉQUENTATION MOYENNE JOURNALIÈRE EN VOIRIE ET EN PARKING



Sur une journée type, hors mois de décembre

La voirie et les parkings montrent une fréquentation sans commune mesure avec celle que connaissent les parkings relais. Certains parkings comme ceux des Halles ou Rivétoile sont des parkings très fréquentés, notamment en raison de leur importante capacité :

- plus de 2 800 véhicules par jour dans l'ensemble des parkings des Halles en 2022,
- plus de 1 600 véhicules par jour dans le parking Rivétoile en 2022.

De façon générale, les P+R peinent à attirer les automobilistes et à se remplir malgré les capacités qu'ils offrent et des potentiels dont ils disposent : un ticket de 4,20 € la journée permet de circuler sur le réseau CTS avec un titre de transport pour tous les occupants de la voiture (jusqu'à sept personnes), et pour les abonnés CTS*, le stationnement est gratuit et illimité*. Certains peinent à trouver leurs usagers, comme le P+R Espace Européen de l'Entreprises, d'autres cherchent encore leur clientèle comme le récent P+R Parc des Romains.

Rotonde fait figure d'exception parmi les P+R. Avec en moyenne 441 entrées par jour en 2022, sa fréquentation moyenne journalière est deux fois plus importante que le P+R Ducs d'Alsace, qui compte pourtant l'offre la plus importante (600 places) parmi les P+R.

Cette spécificité s'explique par :

- sa localisation : proche du centre-ville (cinq minutes en tramway) et de la gare (deux minutes en tramway).
- sa desserte : avec Baggersee, c'est l'un des seuls P+R à être desservi par deux lignes de tramway (A et D), et à être situé à proximité immédiate d'une sortie d'autoroute.

* *Sauf le P+R Rotonde qui nécessite un abonnement spécifique*

Cette exception se traduit également par une forte mixité d'usages (domicile-travail, gare, achats, loisirs).

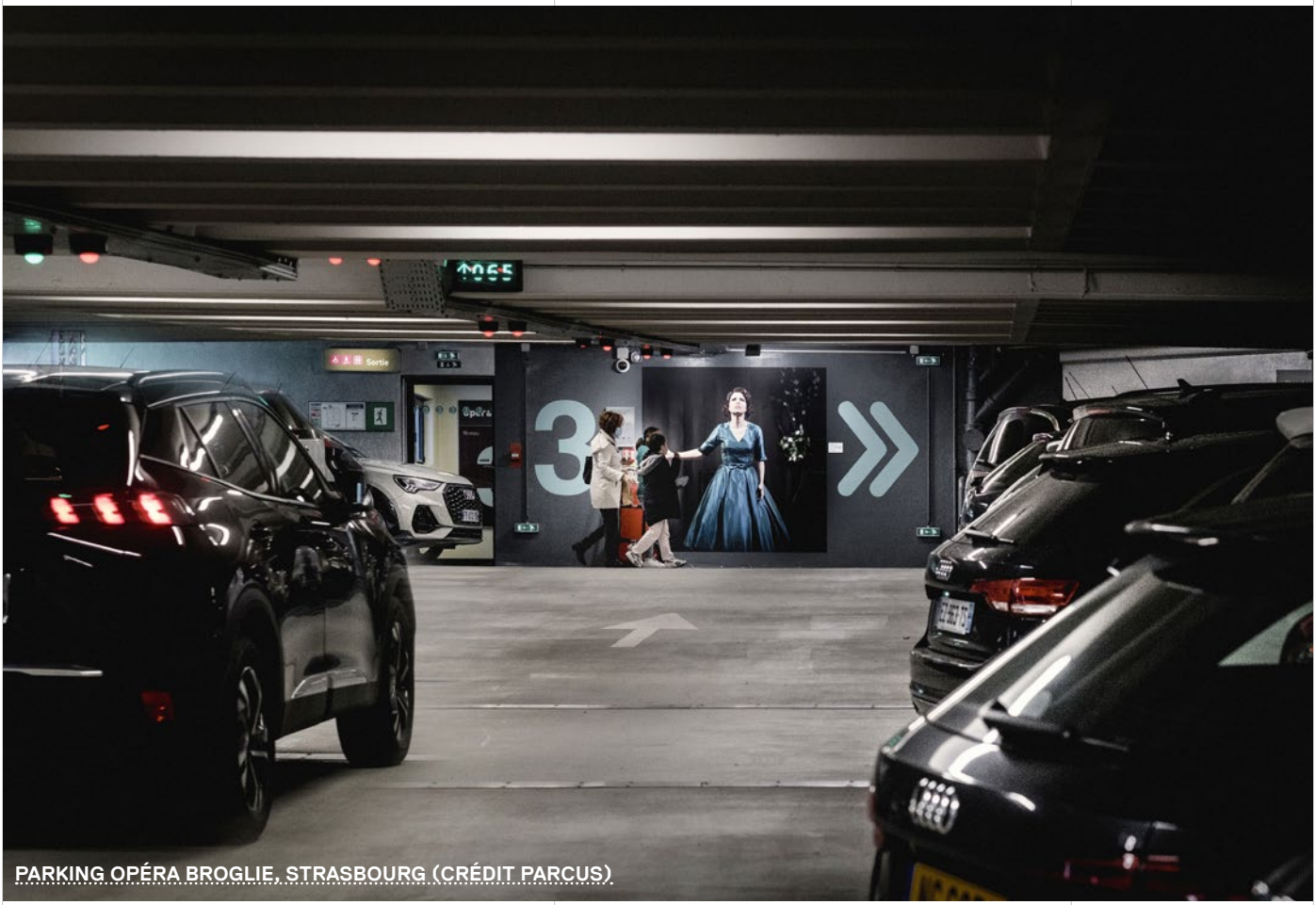
Les P+R connaissent toutefois des pics de fréquentation ponctuels liés à certains évènements strasbourgeois : foires, marché de Noël, évènements culturels ou sportifs, etc. Pendant ces évènements, leur rôle est important pour décharger la voirie et les parkings centraux qui sont souvent déjà saturés. C'est particulièrement le cas du marché de Noël : pendant le mois de décembre, les P+R doublent leur fréquentation moyenne mensuelle, et certains, qui figurent parmi les plus grands P+R, se retrouvent occupés à plus de 80 % comme Rotonde, Ducs d'Alsace, Baggersee ou Elsau.

Quelles différences d'un secteur à un autre ?

Certains secteurs concentrent les flux automobiles. La fréquentation moyenne journalière du stationnement en voirie et en parkings rend compte de leur attractivité. C'est notamment le cas :

- du secteur Gare/Halles/Homme de Fer : en 2022, près de 10 000 véhicules vont stationner sur la voirie et les parkings de ce secteur à l'échelle d'une journée,
- de l'axe qui relie la Place de l'Étoile au centre-ville : en 2022, plus de 3 000 véhicules vont y stationner, en particulier dans les parkings qui longent cet axe (Rivétoile, Saint-Nicolas, Austerlitz, Gutenberg),
- du secteur Kablé : en 2022, c'est le secteur sur voirie le plus fréquenté avec près de 2 000 véhicules par jour. Il dispose en outre de l'offre de stationnement la plus importante sur voirie.

↦ La fréquentation n'est pas répartie de façon homogène sur le territoire et se concentre davantage dans certains secteurs.



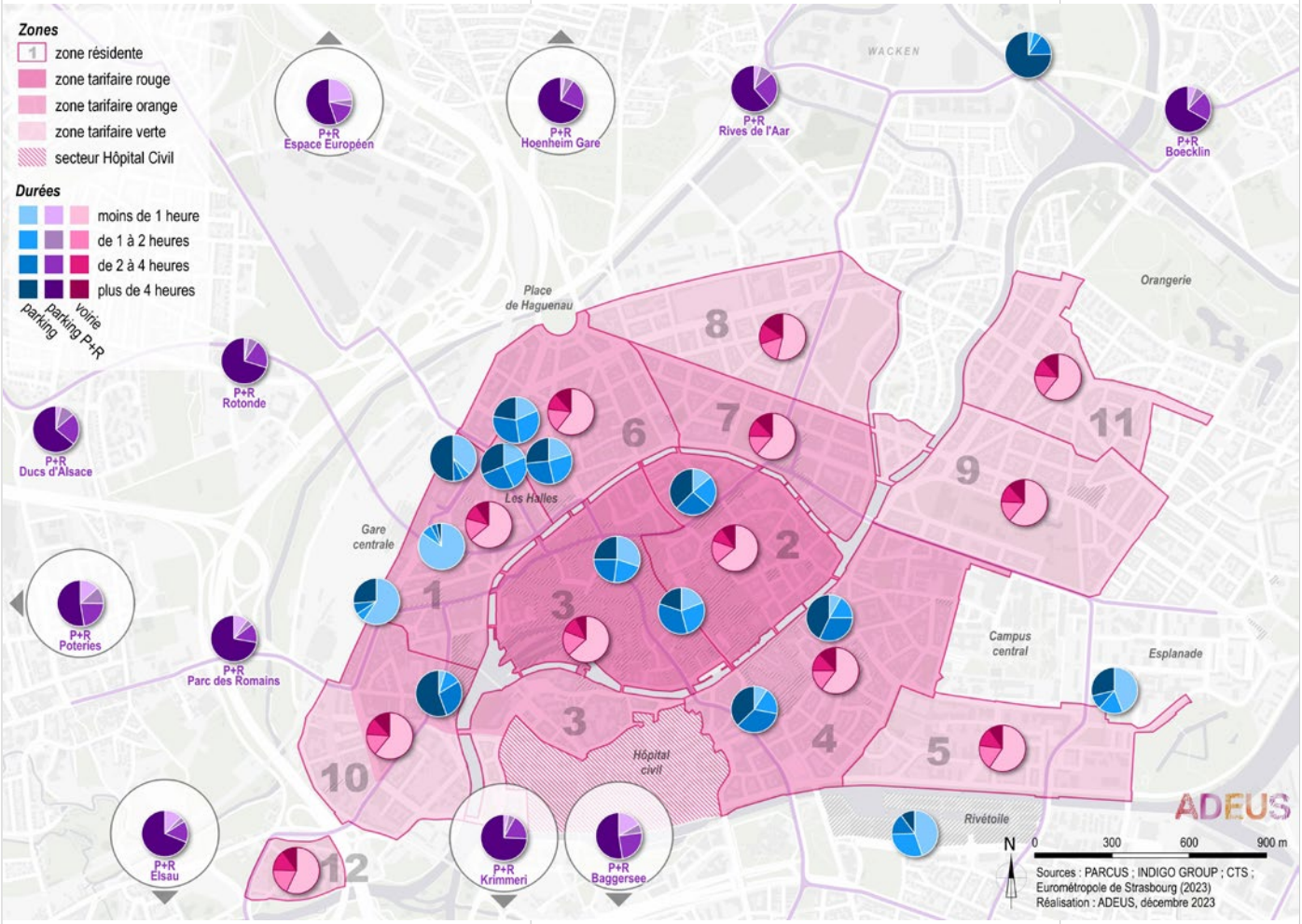
PARKING OPÉRA BROGLIE, STRASBOURG (CRÉDIT PARCUS)

Quel fonctionnement de la voirie et des parkings ?

Types d'usagers et types d'usages

La typologie des usagers et les durées de stationnement sont intimement liées au type de stationnement et à sa localisation dans la ville.

DURÉES DE STATIONNEMENT EN VOIRIE ET PARKING



Sur une journée type, hors mois de décembre

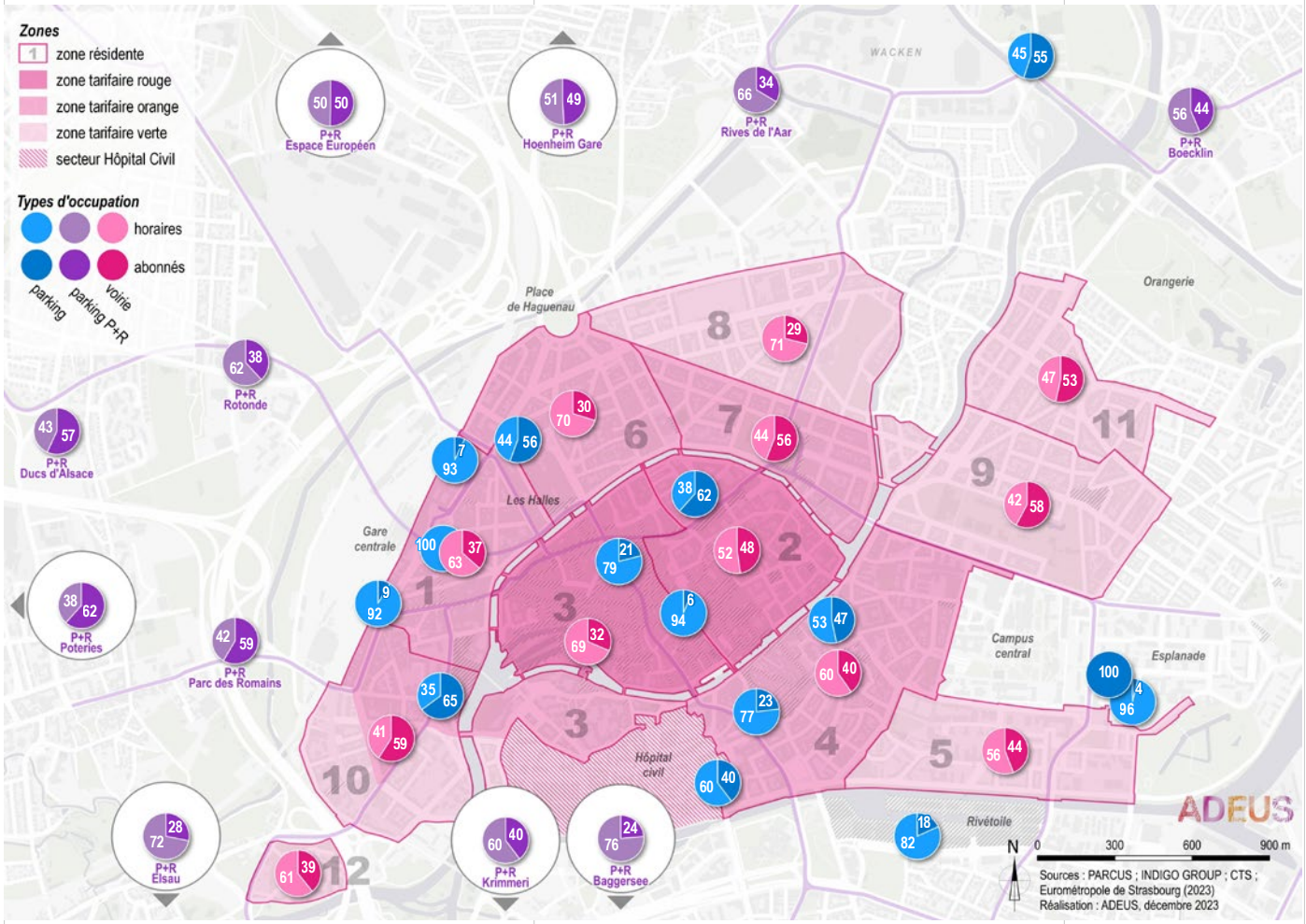
- La voirie accueille majoritairement du stationnement « occasionnel » avec des durées essentiellement inférieures à une ou deux heures qui facilitent la rotation des véhicules grâce à la politique tarifaire. Les formules d'abonnements sont réservées aux résidents du périmètre de stationnement payant : on compte environ 10 000 abonnements en 2022. Près de la moitié des abonnés habitent dans les zones 7, 8, 9 et 11.

- Les parkings publics en ouvrage de centre-ville, de centres commerciaux ou de gares sont majoritairement fréquentés par des usagers occasionnels. Des exceptions existent cependant du fait de dynamiques « résidentielles » ou de dynamiques « domicile-travail » :

  - c'est par exemple le cas du parking Esplanade P2 qui est entièrement dédié aux abonnés,

  - c'est également le cas des parkings Centre historique Petite France et Opéra Broglie qui accueillent plus d'usagers abonnés qu'occasionnels, ou encore des parkings des Halles qui connaissent un double usage, à la fois commercial et de quartier.

USAGERS DU STATIONNEMENT EN PARKING



Sur une journée type, hors mois de décembre

- Les parkings publics en ouvrage les plus éloignés du centre-ville sont majoritairement des parkings d'abonnés : c'est notamment le cas des récents parkings Coubertin et Europe Wacken.

- Les usagers occasionnels sont les principaux usagers des P+R. Pour autant, les P+R Poteries, Ducs d'Alsace et Parc des Romains se distinguent avec un profil incluant une importante proportion d'abonnés. De leur côté, Espace Européen de l'Entreprise, Boecklin et Hœnheim Gare comptent autant d'usagers occasionnels que d'usagers abonnés.

Les parkings ont vocation à accueillir des usagers qui stationnent sur des durées plus longues qu'en voirie. Pour autant, certains parkings se distinguent :

- Rivétoile et Esplanade P1 ont des durées de stationnement très courtes, étant donné leur unique fonction de parkings de centres commerciaux.
- Gare Courte Durée, comme son nom l'indique, a vocation à accueillir du stationnement très courte durée, essentiellement de la dépose minute.

Les P+R, plus encore que les autres parkings, accueillent du stationnement de longue, voire de très longue durée. Seuls Baggersee, Poteries et Espace Européen de l'Entreprise, qui ont aussi une fonction de parkings de proximité, accueillent une part importante d'usagers de courte durée.

En dehors de ces particularités, la plupart des parkings ont des mixités d'usages (résidentiel, pendulaire, achats, loisirs) qui se traduisent par une diversité des durées de stationnement. C'est notamment le cas des parkings de gare Sainte-Aurélie et Wodli qui sont à la fois des parkings de stationnement très longue durée et de stationnement très courte durée (dépose-minute). C'est également le cas des parkings centraux.

↦ Globalement, la répartition du stationnement courte et longue (voire très longue) durées, entre l'offre payante sur voirie et l'offre en parking répond aux objectifs de la politique de stationnement. On observe ainsi davantage des pratiques de courte durée sur voirie (moins d'une heure), et un usage des parkings pour du stationnement de plus longue durée.

Niveau de pression de la voirie

TAUX D'OCCUPATION PAR ZONE ET PAR TRANCHE HORAIRE EN 2022

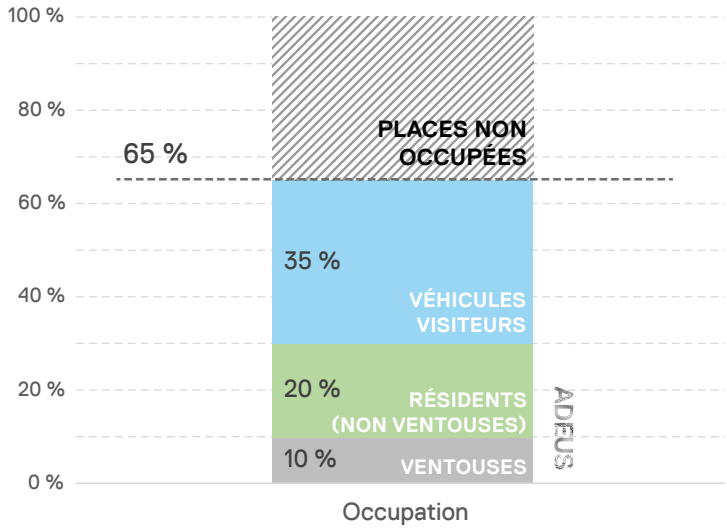
	ROUGE	ORANGE	VERT
9h-12h	93 %	68 %	68 %
12h-14h	73 %	65 %	57 %
14h-17h	69 %	66 %	57 %
17h-19h	55 %	54 %	48 %

Entre 9h00 et 19h00 sur une journée type, hors mois de décembre

Globalement, c'est le matin que la pression sur la voirie est la plus forte. Les taux d'occupation sur voirie diminuent progressivement au cours de la journée. Ils remontent probablement après 19h et durant la nuit, dès lors que la voirie devient gratuite.

Des différences se lisent toutefois par zones résidentes. À l'Est du périmètre de stationnement payant, la voirie est encore fortement occupée après 17h dans les zones 4, 5 et 9, notamment le samedi. Probablement en lien avec la proximité des activités nocturnes pour les secteurs Esplanade et Krutenau. C'est également le cas de la zone 10 sur les différents soirs de la semaine, probablement en lien avec l'activité culturelle de la Laiterie. Certaines zones montrent également peu de variation d'occupation durant la journée : c'est le cas des zones 6, 7 et 10, c'est-à-dire du secteur Kablé et de la Neustadt, ainsi que du secteur Laiterie.

OCCUPATION DE LA VOIRIE (CAS DU MOIS DE MARS 2022)



Entre 9h00 et 19h00

En moyenne, la voirie montre un taux d'occupation de 65 %. Ce taux varie selon les zones :

- la zone rouge, qui correspond à l'Ellipse, a le taux d'occupation moyen le plus élevé : près de 80 %,

- les zones orange et verte montrent des taux d'occupation moyen qui se situent autour de 60 %.

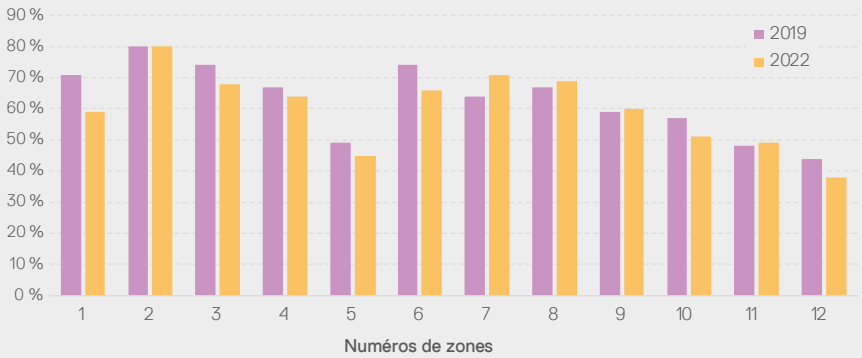
La voirie est essentiellement occupée par des véhicules visiteurs : plus de la moitié des véhicules stationnés en voirie sont des véhicules visiteurs ; ils représentent 35 % de l'occupation de la voirie. Un tiers des véhicules en voirie sont des véhicules résidents qui vont être amenés à bouger au cours de la journée ; ils représentent 20 % de l'occupation de la voirie. Enfin, un peu plus de 15 % des véhicules stationnés en voirie sont des véhicules ventouses ; ils représentent 10 % de l'occupation de la voirie.

La grande majorité des véhicules visiteurs sont des véhicules qui stationnent occasionnellement sur la voirie. Ce qui signifie que les visiteurs venant régulièrement à Strasbourg optent majoritairement pour du stationnement en parking, mis à part dans le secteur Esplanade ou les automobilistes réguliers sont plus nombreux.

QUELLE ÉVOLUTION DE LA VOIRIE ENTRE 2019 ET 2022 ?

En 2019, les zones rouges 2 et 3, c'est-à-dire l'Ellipse, ainsi que les zones 6 et 1, c'est-à-dire les secteurs Gare et Kablé, étaient celles qui montraient les plus forts taux d'occupation moyens. En 2022, les taux d'occupation moyens des zones 1 et 6 ont diminué, en lien avec les travaux du secteur Gare. Il en est de même pour la zone 3. L'occupation en zone 2 est restée stable. Elle conserve ainsi son statut de zone ayant la plus forte occupation. En 2022, la zone 7, qui correspond à la Neustadt, est devenue la deuxième zone la plus occupée du périmètre de stationnement payant, après la zone 2.

ÉVOLUTION DES TAUX D'OCCUPATION MOYENS ENTRE 2019 ET 2022 PAR ZONE RÉSIDENTE



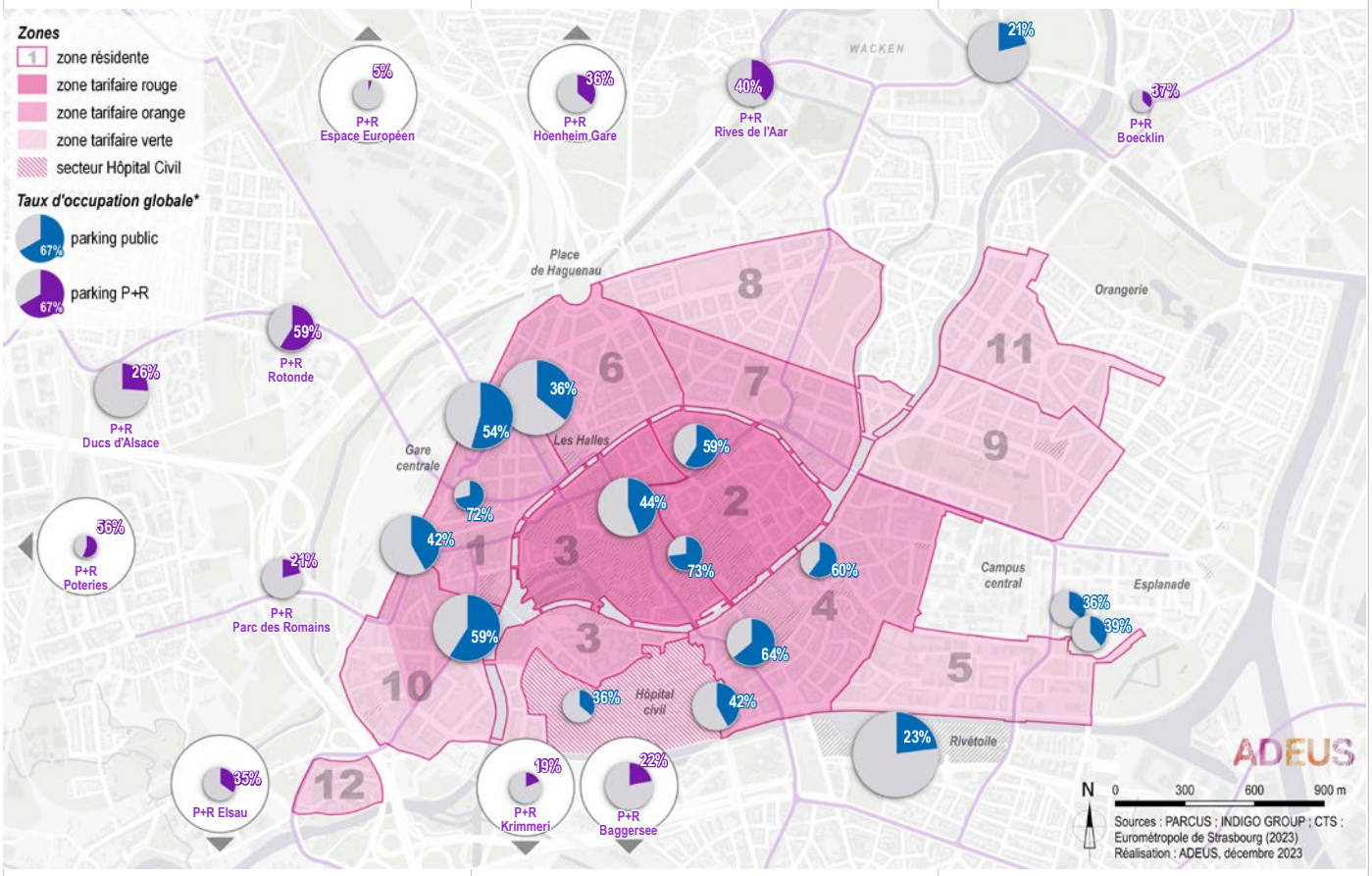
Entre 9h00 et 19h00 sur une journée type, hors mois de décembre

L'usage de la voirie par les visiteurs semble être de plus en plus occasionnel. Les automobilistes qui stationnent régulièrement sur la voirie restent nombreux dans le secteur Esplanade. En revanche, leur proportion a considérablement diminué entre 2019 et 2022 dans le secteur Gare, passant de 17 % à 11 %.

L'occupation de la voirie par les résidents est restée relativement stable. Quant à la proportion de véhicules ventouses, elle a augmenté de 10 % dans les quartiers de la Krutenau et de la Neustadt, mais aussi, dans une moindre proportion, dans les quartiers Laiterie et Montagne Verte.

Niveau de pression des parkings

TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES PARKINGS ENTRE 9H ET 21H



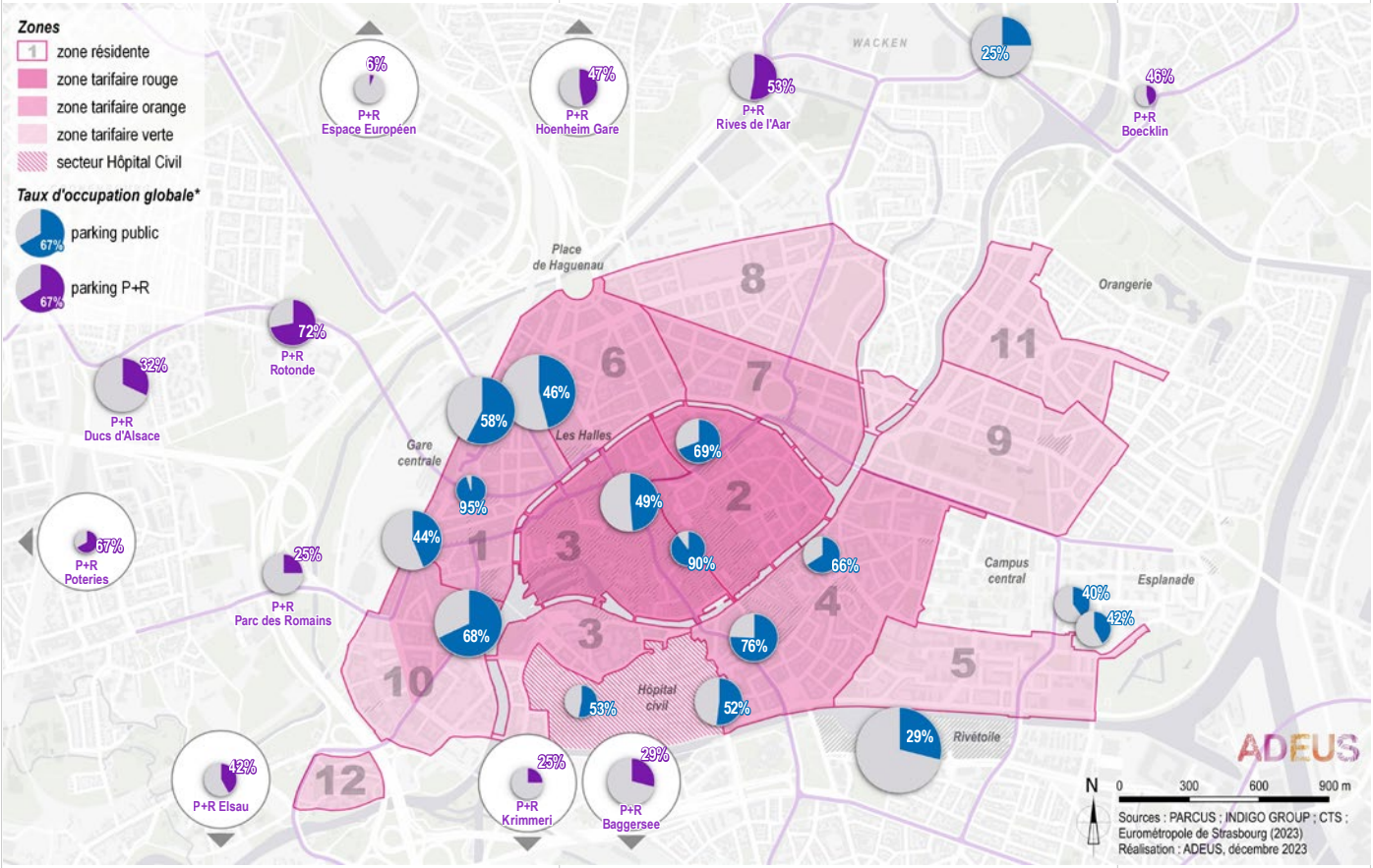
Sur une journée type, hors mois de décembre
** Usagers abonnés et horaires*

Hors mois de décembre, les P+R ont des taux d'occupation moyens relativement faibles. Au centre-ville, les taux d'occupation moyens des parkings vacillent entre 40 % et 70 % sur une période comprise entre 9h et 21h. Cette occupation moyenne peut donner l'impression que beaucoup de places de stationnement ne sont pas toujours occupées… mais l'occupation d'un parking fluctue selon les heures de la journée, le jour de la semaine, et les différents moments de l'année.

Du fait de la gratuité de la voirie, la nuit et le dimanche correspondent au moment où les parkings sont les moins occupés.

La semaine, les parkings qui ont une dynamique « domicile-travail » se remplissent rapidement le matin. C'est par exemple le cas de Wodli et Sainte-Aurélie, Opéra Broglie, Nouvel Hôpital Civil, Saint-Nicolas, Esplanade P2, mais aussi des parkings Coubertin et Europe Wacken. C'est aussi le cas des P+R Rotonde, Hoenheim Gare, Parc des Romains, Poteries, Rives de l'Aar ou Boecklin. Les autres parkings se remplissent plus tard dans la matinée. En fin de journée, l'occupation des parkings tend à diminuer progressivement à l'exception des parkings de gare et des parkings centraux du fait de la proximité des bars, restaurants et établissements de nuit. C'est notamment le cas des parkings Austerlitz ou Gutenberg qui bénéficient de tarifs spécifiques en soirée.

TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES PARKINGS ENTRE 14H ET 16H



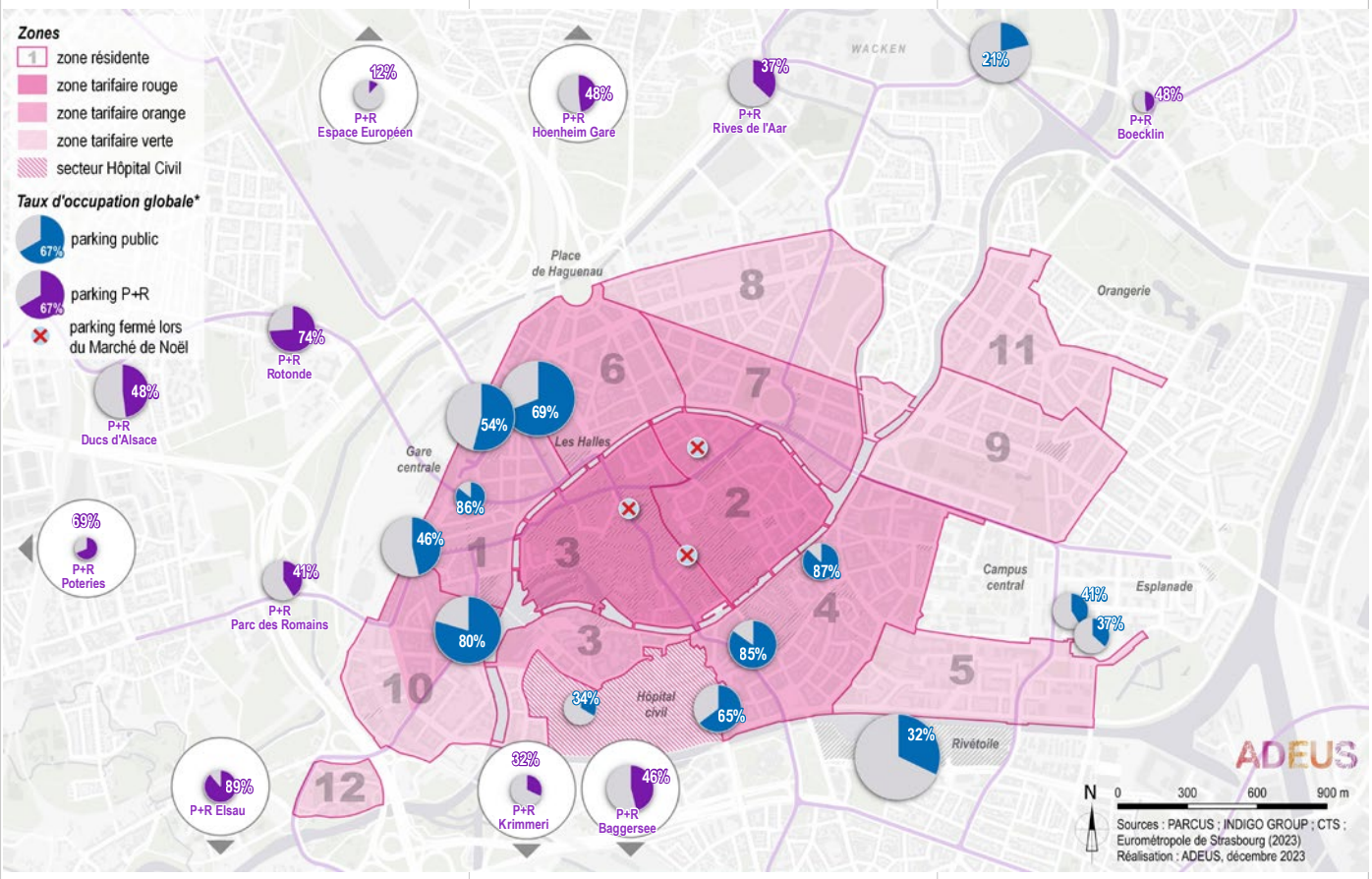
Sur une journée type, hors mois de décembre
** Usagers abonnés et horaires*

Les parkings connaissent leur plus forte occupation l'après-midi, et, pour la plupart, les samedis. C'est particulièrement le cas des parkings Gare courte durée, Gutenberg, Austerlitz, Bateliers ou Centre historique Petite France qui arrivent très vite proches de la saturation l'après-midi, notamment entre 14h et 16h. Du côté des P+R, c'est aussi le cas de Rotonde dont le fonctionnement se rapproche de celui d'un parking de centre-ville.

De façon plus ponctuelle, d'autres parkings se retrouvent aussi proches de la saturation lors d'évènements particuliers. C'est par exemple le cas des P+R Krimmeri et Baggersee, lors des jours de matchs au stade de la Meinau. C'est aussi le cas du P+R Rives de l'Aar lors des jours de la Foire européenne de Strasbourg.

« Parking complet » : le cas du marché de Noël

TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES PARKINGS ENTRE 9H ET 21H PENDANT LE MOIS DE DÉCEMBRE



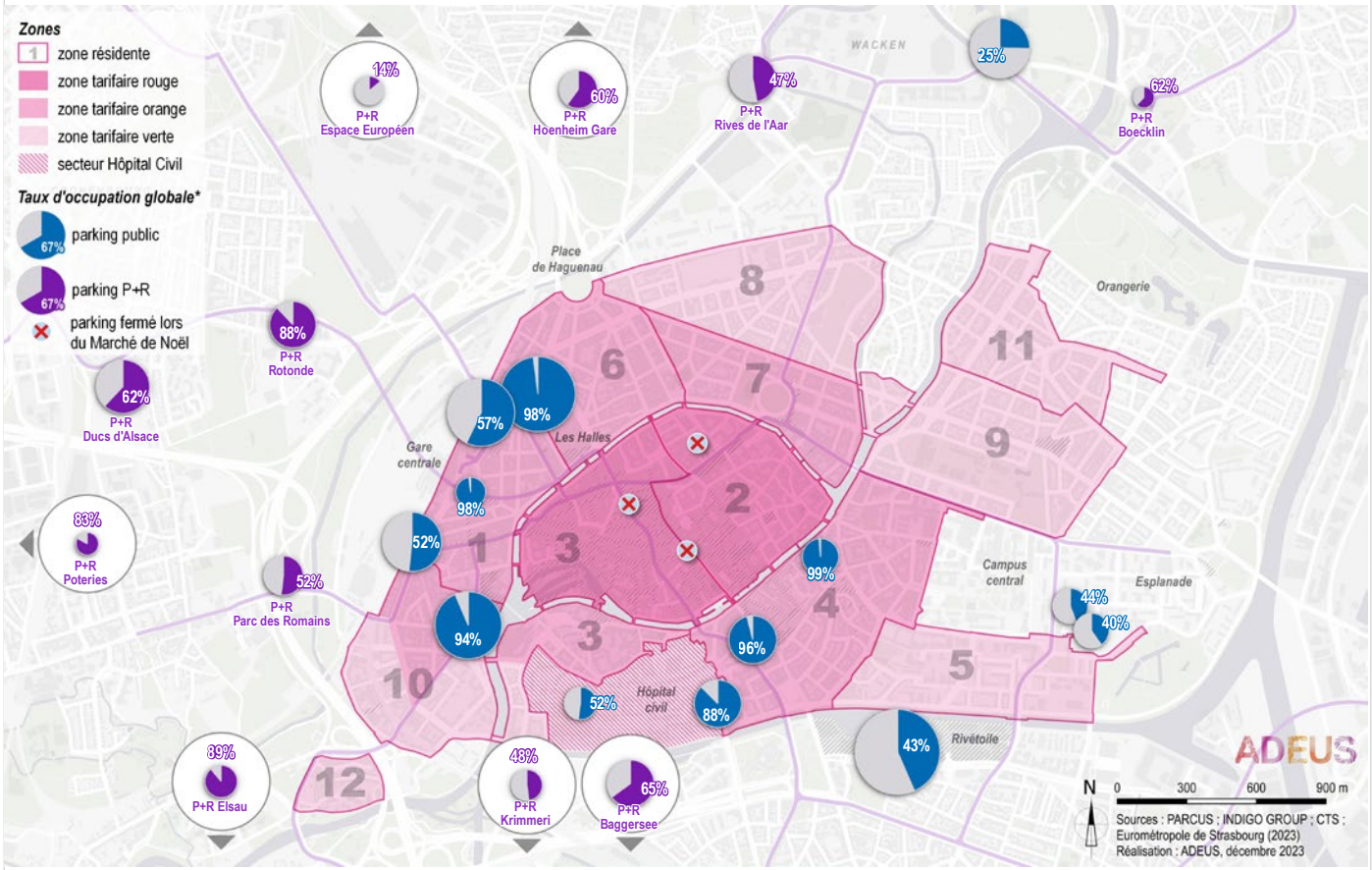
Sur une journée type
** Usagers abonnés et horaires*

Le marché de Noël est l'un des évènements strasbourgeois les plus emblématiques. Pendant tout le mois de décembre, la pression qui s'exerce sur les parkings est forte.

Durant cette période, les parkings du centre-ville, qui sont déjà très utilisés le reste de l'année, sont largement soutenus par les P+R pour répondre au besoin de stationnement des visiteurs du marché de Noël. Pour autant, des réserves de capacités existent dans certains parkings comme les parkings de gare ou le parking Rivétoile P1 Commerces ; et surtout dans un certain nombre de P+R, notamment Espace Européen de l'Entreprise, Parc des Romains et Rives de l'Aar.

↦ Les P+R sont le corollaire indispensable à des contraintes de stationnement dans le centre-ville lors d'évènements particuliers tels que le marché de Noël.

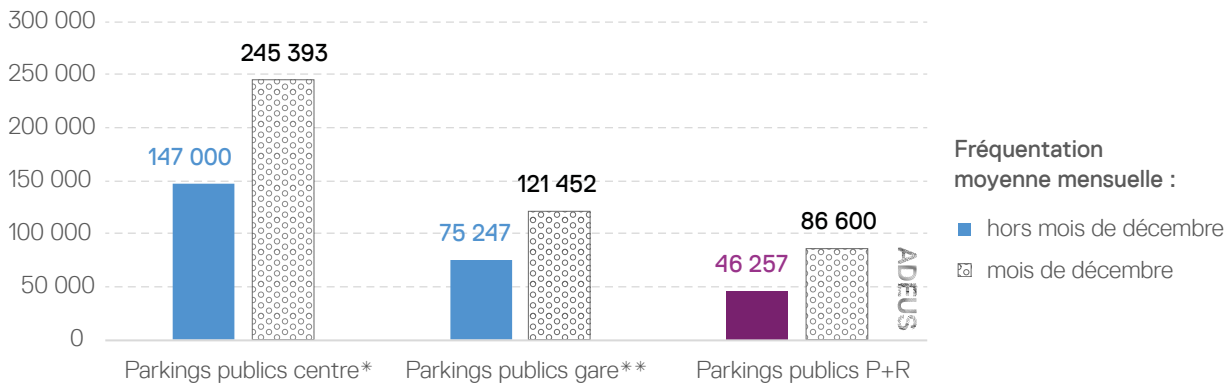
TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES PARKINGS ENTRE 14H ET 16H PENDANT LE MOIS DE DÉCEMBRE



Sur une journée type

** Usagers abonnés et horaires*

FRÉQUENTATION MENSUELLE MOYENNE : COMPARAISON DÉCEMBRE/HORS DÉCEMBRE EN 2022



** Centre historique Petite France, Les Halles, Austerlitz, Bateliers, Saint-Nicolas, Rivétoile P1 Commerces*

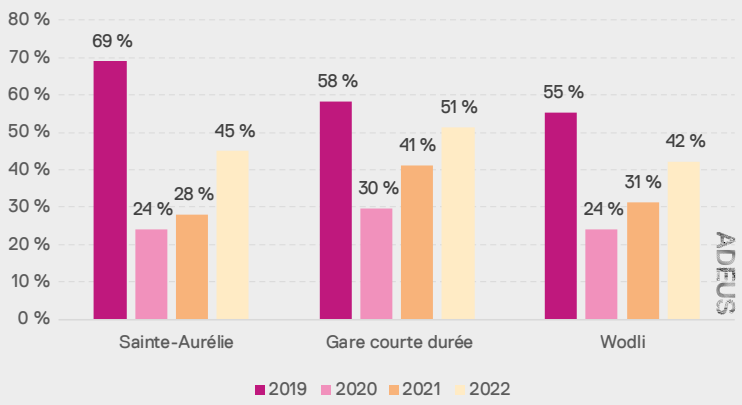
*** Wodli, Sainte-Aurélie, Gare Courte-Durée*

QUELLE ÉVOLUTION DES PARKINGS DEPUIS LA PANDÉMIE COVID-19 ?

Partout en France, les parkings publics ont été très impactés par la crise sanitaire. Du fait de la réduction de la circulation et de la gratuité du stationnement en voirie[1], les parkings ont vu leur fréquentation et leur occupation chuter. En 2022, à Strasbourg comme ailleurs, les parkings de centres commerciaux n'avaient pas encore retrouvé leur taux d'occupation d'avant COVID. En revanche, alors que les parkings de gare ont partout ailleurs retrouvé leur fréquentation et leur occupation d'avant COVID, ceux du Grand Est ont été très impactés par les changements de modes de travail (télétravail, visioconférence, etc.). À Strasbourg, les parkings Wodli, Sainte-Aurélie et Gare courte durée ne font pas exception.

1. Uniquement lors du 1er confinement en 2020.

ÉVOLUTION DU TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES PARKINGS DE GARE



Quoi de neuf dans les nouveaux parkings ?

Depuis 2019, les parkings Coubertin, Europe Wacken et le P+R Parc des Romains sont venus élargir l'offre en stationnement.

Le parking Coubertin a ouvert en 2019, avant la pandémie de COVID-19, et en a ainsi subi les impacts, avec une difficulté à trouver sa clientèle avant 2022. Il s'est construit un profil pendulaire marqué.

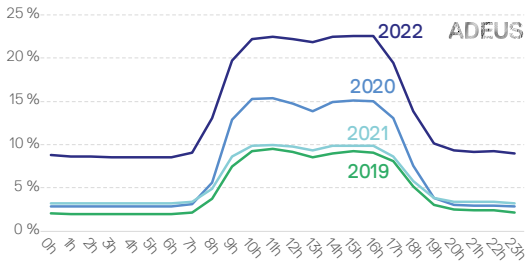
Le P+R Parc des Romains a ouvert pendant l'année 2020. Il se construit progressivement une clientèle de centre-ville et pendulaire.

Le parking Europe Wacken est le plus récent. Il a ouvert ses portes à l'été 2022, dans le quartier d'affaires du Wacken. Il semble déjà se dessiner un profil de parking abonnés et pendulaires.

ÉVOLUTION DU TAUX D'OCCUPATION SUR 24 HEURES ENTRE 2019 ET 2022

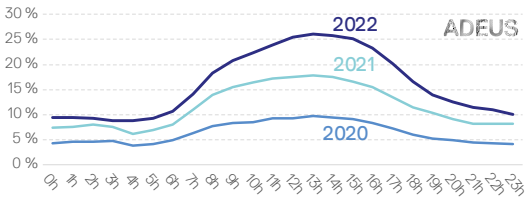
PARKING COUBERTIN

Ouverture en 2019



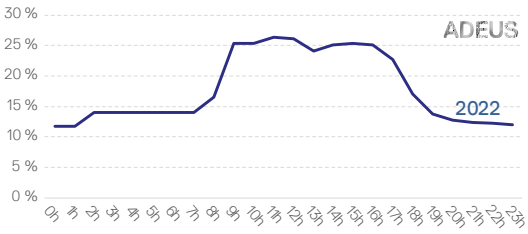
P+R PARC DES ROMAINS

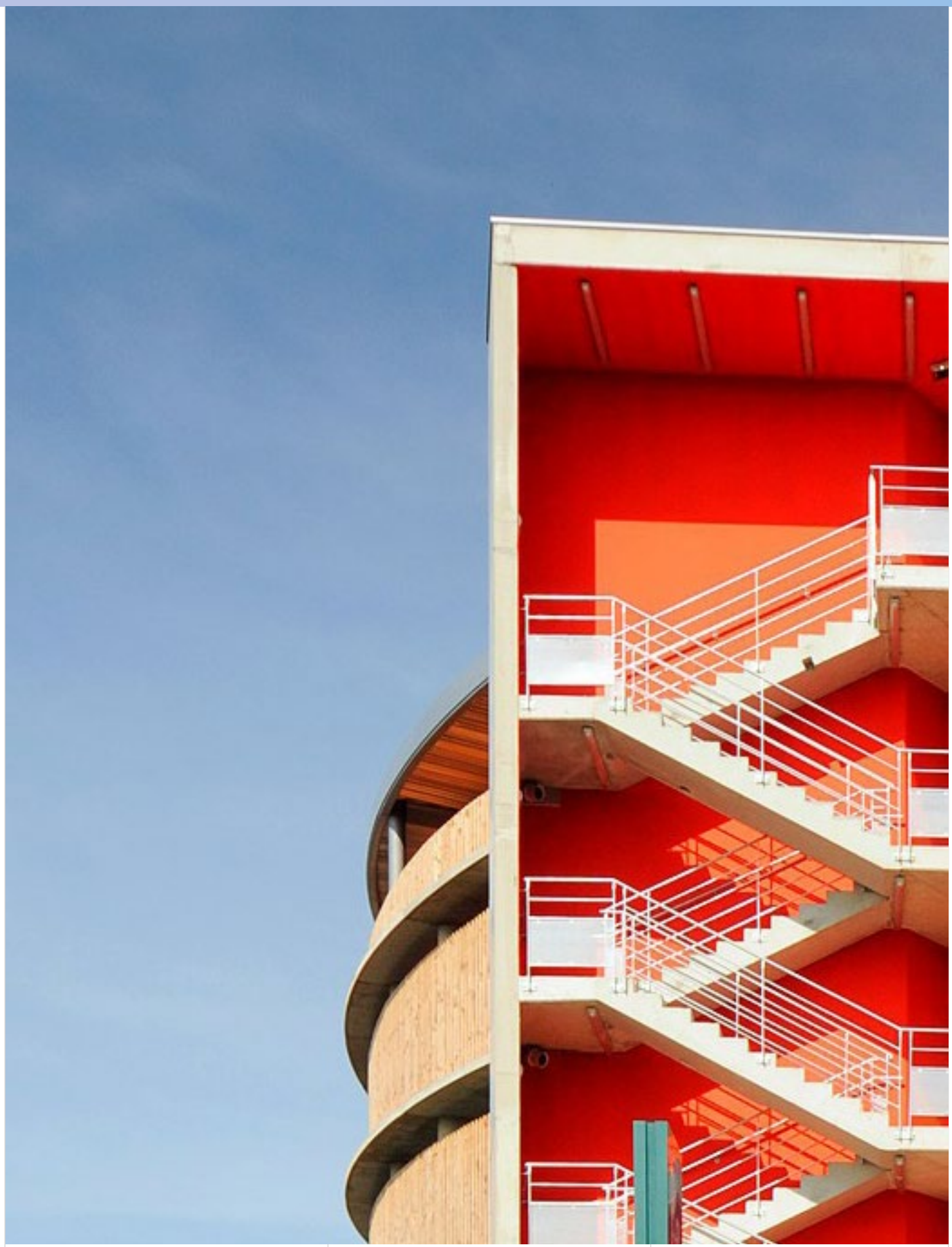
Ouverture en 2020



PARKING EUROPE WACKEN

Ouverture en 2022





En conclusion : **quelle capacité d'absorption de la demande de stationnement ?**

De façon générale, la voirie est fortement sollicitée par les automobilistes en quête de stationnement. C'est aussi le cas de certains parkings. Ainsi, certains secteurs rencontrent des contraintes de stationnement importantes, c'est particulièrement le cas :

- de la voirie de l'Ellipse insulaire ainsi que des parkings Gutenberg et Opéra Broglie,
- de la voirie du quartier de la Krutenau ainsi que des parkings Austerlitz et Bateliers,
- de la voirie des quartiers autour de l'avenue des Vosges (Kablé, Neustadt, Quartier des XV et Orangerie) où il n'existe pas de parking.

C'est aussi le cas des parkings situés à proximité du centre-ville et de la gare : les parkings Centre historique Petite France et Wodli, mais aussi le P+R Rotonde.

Les parkings relais présentent en revanche des marges de manœuvre importantes à proximité du centre-ville. Peu occupés la majeure partie de l'année (sauf Rotonde), ils sont utilisés comme alternative aux parkings centraux lorsque ceux-ci sont saturés, comme c'est le cas lors d'évènements particuliers, notamment lors du marché de Noël. Si ce rôle est loin d'être négligeable, les P+R pourraient venir plus régulièrement en appui des parkings centraux.

La politique publique de stationnement, et les politiques publiques de mobilité et d'aménagement ont un vrai rôle à jouer pour équilibrer la demande en stationnement sur les différentes offres.

La capacité d'absorption de la demande en stationnement varie au cours de la journée :

- Le matin, la demande en stationnement au centre-ville est diversifiée : véhicules immobiles des résidents, véhicules des pendulaires venus travailler et des visiteurs de passage. La pression qui s'exerce sur la voirie est alors forte. Les secteurs disposant d'une offre de stationnement réduite et d'une attractivité diversifiée (emplois, commerces, administrations) sont ceux qui vont rencontrer les plus grandes contraintes en stationnement. C'est par exemple le cas de l'ellipse insulaire, du secteur gare ou de la Krutenau. Les secteurs avec une forte pression de stationnement résidentiel connaissent eux aussi des contraintes importantes le matin. C'est par exemple le cas des secteurs Kablé, de la Neustadt, du Quartier des XV et de l'Orangerie qui sont également très largement pourvus en emplois libéraux (médecins, avocats, etc.) et qui sont par ailleurs des secteurs dépourvus de parking. Les parkings sont globalement moins contraints le matin ; des exceptions existent cependant pour les parkings qui présentent une dynamique « domicile-travail », comme c'est le cas en centre-ville des parkings liés

à la Gare et du parking Opéra Broglie. C'est également le cas des parkings Esplanade P2, Europe Wacken ou Coubertin. Enfin, c'est le cas d'un certain nombre de P+R : Rotonde, Boecklin, Poteries, Hoenheim Gare, Ducs d'Alsace et Parc des Romains.

- En fin de matinée, les parkings commencent à se charger de véhicules visiteurs pour progressivement atteindre leur pic d'occupation l'après-midi entre 14h et 16h. Certains parkings comme Gutenberg, Austerlitz, Bateliers ou Centre historique Petite France sont alors proches de la saturation. C'est également le cas du parkings Gare courte durée. À l'inverse des parkings, la voirie se décharge à partir de midi et tout au long de l'après-midi, sauf dans les secteurs Laiterie, Gare, Kablé et le quartier de la Neustadt où la pression se maintient.

- En soirée, la pression va se concentrer dans les secteurs (ellipse insulaire et ses environs) rencontrant une importante demande de stationnement résidents et avec une forte attraction liée aux activités nocturnes (restaurants/bars, spectacles, etc.). C'est par exemple le cas de la voirie des secteurs de l'Ellipse, Krutenau ou Esplanade et des parkings Gutenberg, Austerlitz et Bateliers. C'est également le cas du secteur Laiterie et du parking Centre historique Petite France.

- Ponctuellement, la pression peut se renforcer sur certains secteurs. Entre 12h et 14h notamment, les secteurs disposant d'une offre de restauration importante, dans et autour du centre-ville principalement, voient leur niveau de pression se maintenir.

Ces résultats sont structurels et s'ils varient en intensité selon les années, cette répartition des usages du stationnement au cours de la journée reste globalement inchangée. Depuis 2019, les évolutions les plus importantes reposent sur la reprise progressive des usages de stationnement sur voirie et en parking après COVID, avec des différences marquées entre les offres. Avec l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement au printemps 2023, des évolutions des pratiques sont encore attendues ces prochaines années, notamment jusqu'à l'extension prévue au printemps 2024.

Cette année de reconfiguration de l'observatoire a permis la consolidation d'une base de connaissance commune qui puisse être utile au suivi et à l'évaluation de la politique de stationnement, au-delà des ressentis et des impressions.

Agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, Directeur général**
Responsable éditorial : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Équipe projet : **Jessica Thomann,** (cheffe de projet), **Hyacinthe Blaise, Pierre De Cadenet, Eddy Moubogha, Maxime Partout, Nicolas Prachazal, Jean-Yves Sauter, Benoît Vimbert**
PTP 2023 - N° projet : **4.1.1.1**
Photos : **Jean Isenmann** (sauf mentions)
Mise en page : **Sophie Weimar-Monnin**
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org