

# L'observatoire socioéconomique du tramway

La lettre des observatoires de l'ADEUPa  
n°9 - septembre 2009

ACTIVITÉ  
ÉCONOMIQUE

DÉPLACEMENTS

L'IMMOBILIER

CADRE DE VIE  
ESPACE PUBLIC

## définition de l'observatoire

L'observatoire socioéconomique du tramway est prévu par les chartes d'objectifs co-signées par Brest métropole océane (Bmo), la CCI de Brest et CMA 29. Le numéro 9 de l'observatoire a pour objet la description du fonctionnement du stationnement sur voirie le long de la ligne de Tramway avant le début des travaux. Les enquêtes menées en 2006 ont été réalisées dans des conditions dites ordinaires, c'est-à-dire hors périodes de vacances scolaires, un jour de semaine banal (mardi) et deux ans après les modifications de périmètres et tarifs du stationnement payant.

- Une enquête d'occupation par relevé des numéros d'immatriculation entre 6 h du matin et 20 h. À chaque heure, pour chaque place, on a relevé : l'occupation (vide, nouveau véhicule, le même véhicule qu'au tour précédent), le type de véhicule (voiture particulière, voiture particulière en livraison, véhicule utilitaire, poids lourd, car, moto immatriculée), la verbalisation (pour un véhicule stationnant en interdit).
- Une enquête par comptages un samedi ordinaire avec 4 passages à 7 h, 9 h, 10 h 30, 15 h 30.
- Une enquête de fonctionnement du stationnement payant par relevé des montants payés, des dépassements de durée payée, du non paiement et de la verbalisation.

Le périmètre d'analyse n'est que partiel par rapport au tracé du tramway et a été découpé en 5 secteurs. La sectorisation a été établie en fonction des caractéristiques propres de chaque quartier : les espaces de l'hyper centre, disposant de périmètres payants et les secteurs plus résidentiels limitrophes.



Photo : ADEUPa



## STATIONNEMENT

En 2006, l'offre totale de stationnement sur voirie du périmètre étudié (de Dupuy de Lôme à Pen ar Créac'h) représente environ 14 600 places autorisées dont le quart en stationnement payant. Si dans les espaces périphériques que sont Recouvrance Nord ou Strasbourg / Pen ar Créac'h, les problèmes de congestion constatés sont relativement faibles, les réserves de capacité sont limitées en centre-ville en raison d'une augmentation du stationnement de longue durée (résidents et emplois). Le fonctionnement du stationnement payant entre Siam et Jaurès est contrasté : Siam est quasi saturé tant en zone orange (courte durée) qu'en zone verte (longue durée) alors que Jaurès a un fonctionnement optimal.

Le stationnement nocturne essentiellement résidentiel sur voirie est élevé notamment dans

les quartiers d'habitat (plus de 80 % des places) et également en centre-ville (avec 70 % des places). L'augmentation des taux de motorisation des ménages, leur solvabilité, le déficit de stationnement privé sont autant de facteurs explicatifs.

Le stationnement interdit (sur trottoirs, en intersections, sur passages piétons, ...) se développe. Dans les secteurs résidentiels en périphérie comme dans les secteurs gratuits du centre-ville, l'absence de réelle surveillance, et la possibilité pour les résidents de se garer à proximité de leur domicile à titre gratuit induit une certaine anarchie et le non respect des espaces publics (il atteint 15 % de véhicules présents, ce qui est fort). Dans les secteurs payants, il est maîtrisé mais atteint quand même près de 10 % des véhicules présents.

## QUÉLIVERZAN ET STRASBOURG

# STATIONNEMENT GRATUIT : 1 400 PLACES CHACUN

**Près de la moitié des places autorisées est disponible tout au long de la journée.**

Cependant le pourcentage de véhicules en stationnement illicite est très important, plus de 15% en moyenne, des véhicules constatés ; l'absence de contrôle favorise ce type de pratique. Il s'agit principalement de stationnement résidentiel avec des pics d'occupation la nuit, à l'heure de midi et à partir de 19 h.

Dans ces 2 secteurs, la voirie (entre 15 h et 16 h) est occupée pour 25% par du stationnement lié à l'emploi, 10% par des véhicules fixes (résidents) soit du stationnement longue durée. En revanche le secteur Strasbourg, plus commerçant, accueille plus de visiteurs (18% de l'offre contre 9% à Quéleverzan), ce qui fait que le taux global d'occupation de la voirie est légèrement supérieur autour de la place de Strasbourg.



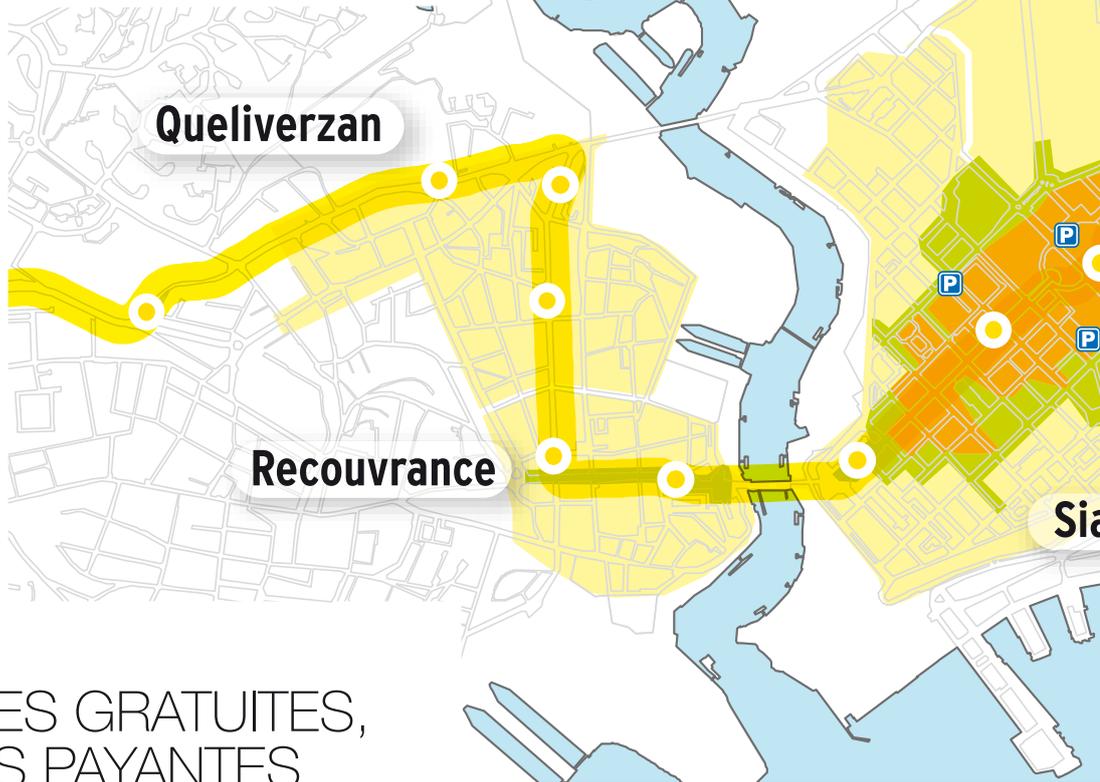
Photo : ADEUPa



## LE STATIONNEMENT A BREST EN 2006



Photo : BMO



## RECOUVRANCE

# 1 200 PLACES GRATUITES, 110 PLACES PAYANTES

Contrairement à Quéleverzan, il ne reste que 25% de places libres tout au long de la journée avec la particularité d'une quasi-saturation du stationnement gratuit, tandis que l'offre payante dispose d'une réserve de places destinée aux visiteurs des commerces limitrophes. L'explication majeure du fonctionnement de la voirie gratuite de ce secteur tient à l'importance du stationnement résidentiel, avec un taux d'occupation de plus de 80% la nuit, et plus du tiers de l'offre neutralisée la journée par des véhicules fixes. En ajoutant le stationnement

lié à l'emploi (également de longue durée), 60% de la capacité du secteur se retrouve monopolisée.

Au fort de la demande, le taux d'occupation de la zone payante atteint 57%. Là encore, le stationnement de longue durée, à travers l'utilisation des tarifs forfaitaires, est prépondérant. La proportion de véhicules sans titre de paiement, en stationnement plutôt de courte durée, peut atteindre jusqu'à 22 % des véhicules en stationnement.

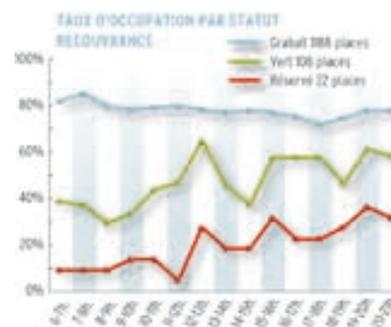
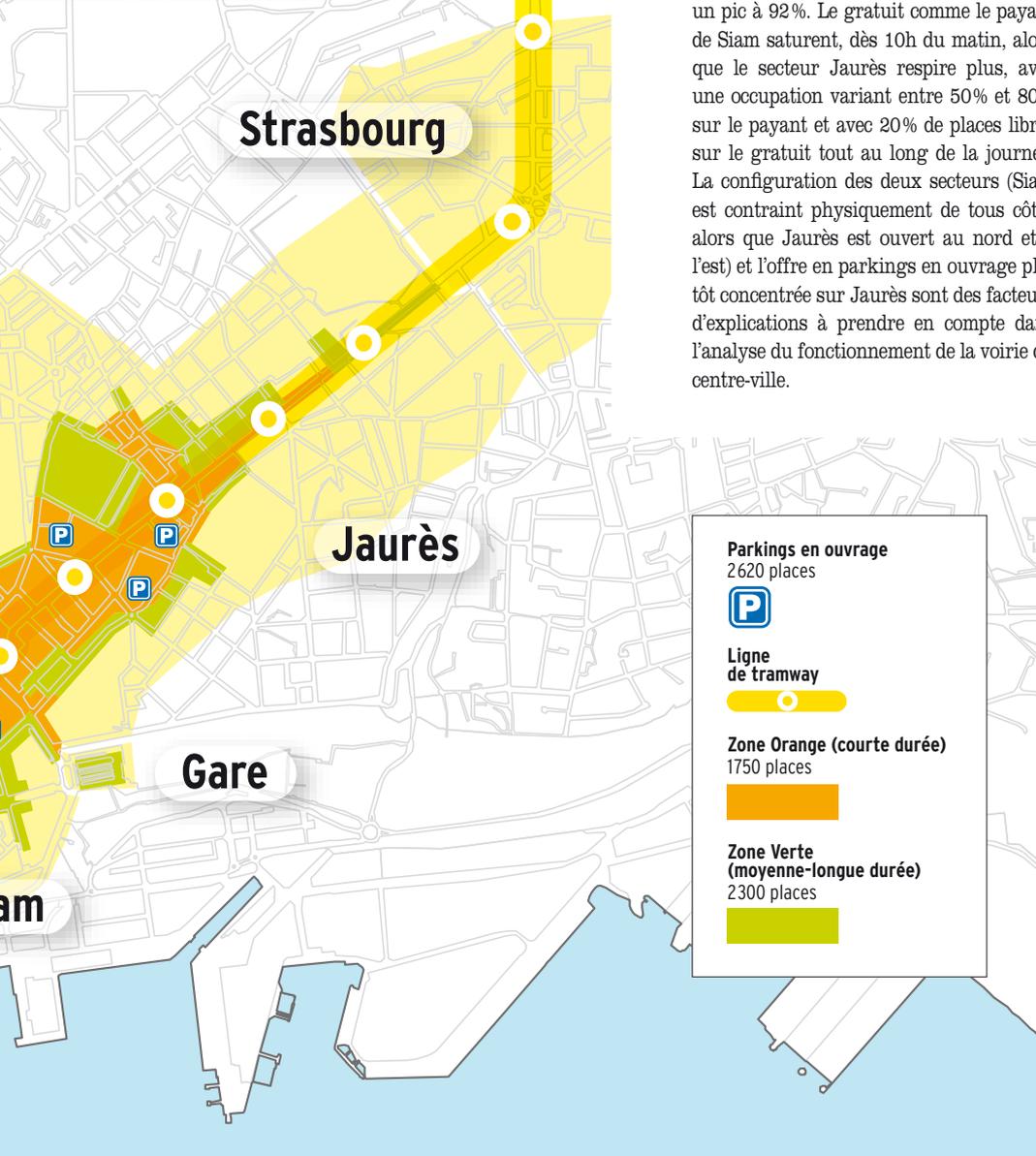


Photo : ADEUPa



## SIAM ET JAURÈS

6 700 PLACES GRATUITES

3 800 PLACES PAYANTES

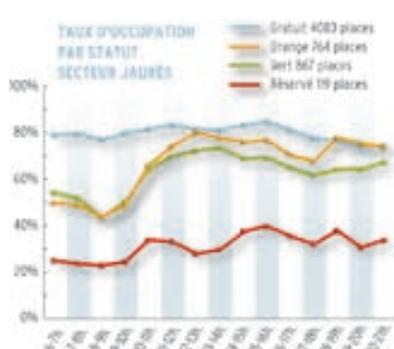
Les 2 secteurs de l'hyper centre-ville présentent de nombreuses similitudes : une offre sur voirie conséquente, la présence de stationnement payant courte durée (orange) et moyenne-longue durée (vert). Les taux d'occupation sont élevés, plus de 80% à l'heure la plus chargée dans le secteur Jaurès, mais Siam se caractérise par un pic à 92%. Le gratuit comme le payant de Siam saturent, dès 10h du matin, alors que le secteur Jaurès respire plus, avec une occupation variant entre 50% et 80% sur le payant et avec 20% de places libres sur le gratuit tout au long de la journée. La configuration des deux secteurs (Siam est contraint physiquement de tous côtés alors que Jaurès est ouvert au nord et à l'est) et l'offre en parkings en ouvrage plutôt concentrée sur Jaurès sont des facteurs d'explications à prendre en compte dans l'analyse du fonctionnement de la voirie du centre-ville.

## L'USAGE

Le stationnement résidentiel sur voirie, entre 6h et 7h du matin, occupe environ 2/3 des places autorisées. Durant la journée, c'est 17% de l'offre qui est neutralisée par les résidents dans l'ensemble du centre-ville. Le stationnement lié à l'emploi différencie Siam et Jaurès, tant en terme de volume qu'en matière de localisation. En effet, les résidents mobiles sont remplacés par les employés, qui viennent saturer rapidement l'offre gratuite de Siam pour ensuite se garer en zone verte. Sur Jaurès en revanche, ils se répartissent de façon plus homogène entre stationnement gratuit et zone payante. En cumulant l'ensemble du stationnement de longue durée, l'offre sur voirie disponible pour les visiteurs est réduite à 50% pour Jaurès et à 40% pour Siam. La modulation tarifaire (mise en place depuis 1993) donne, dans la zone orange, la priorité au stationnement visiteur en favorisant la rotation (stationnement limité à 2 heures), et pour la zone verte assure la mixité des usages en permettant le stationnement longue durée (forfaits demi-journée, jour, semaine, cartes). A la différence de Siam, Jaurès dispose en 2006 des 20% de places libres nécessaires au bon fonctionnement du stationnement. Cela correspond aux limites de capacité du système. Les taux moyens de rotation tant en zone verte (4,5 véhicules par jour et par place de stationnement) qu'en zone orange (6 véh/j/pl) sont satisfaisants au regard des objectifs. Les véhicules garés en illicite ne dépassent jamais les 10% des véhicules constatés à chaque heure, ce qui reste toutefois assez élevé malgré la zone payante surveillée.

## LE RESPECT DU STATIONNEMENT PAYANT

Le samedi, les rythmes d'occupation sont similaires à ceux de la semaine, avec toutefois des volumes légèrement moins importants à la fois sur le gratuit et sur le payant, offrant ainsi des temps de recherche de place moins longs qu'en semaine. Le stationnement lié à l'emploi de la semaine, pénalisant en terme d'occupation car de longue durée, est remplacé en grande partie par les chalands des commerces, tandis que le stationnement des résidents est en léger recul (départs en week-end, retour dans la famille pour les étudiants...).



Plus de 75% des automobilistes paient le stationnement entre 15 et 16 heures, ce qui est un bon respect du stationnement payant, un quart d'entre-eux ne payant que le minimum de perception de 20 centimes d'euros (11 min en zone orange ou 15 min en zone verte, tarifs 2006), ou dans la majorité des cas ne paient pas du tout (90%). Le non-respect

du stationnement payant s'explique essentiellement pour 2 raisons : la proximité des heures non payantes, où l'usager espère qu'il n'y aura pas de surveillance durant cette période, le stationnement très courte durée, le refus de paiement n'étant pas à exclure. La verbalisation touche en moyenne 6% des véhicules en situation irrégulière pour non-paiement



Photo : BMO

## Les livraisons et véhicules utilitaires

Entre 6h et 21h, 1755 véhicules identifiés en livraisons ont été comptabilisés : environ 3% de la fréquentation globale du périmètre étudié (3% de poids lourds, 3% de voiture particulière en livraison, 94% de petits utilitaires)

Sur le secteur Siam, un peu plus de 7% des véhicules stationnés de manière illicite sont des véhicules de livraison (8,5% sur le secteur Jaurès), alors qu'ils ne représentent que 2,7% du total des véhicules stationnés dans le secteur tout au long de la journée (3,5% sur le secteur Jaurès).

La surreprésentation des véhicules de livraison en stationnement interdit montre que les livraisons se font plus souvent en interdit du fait d'une recherche par rapport au commerce livré. En conséquence les durées de livraisons sont assez courtes. Les aires de livraisons sont utilisées ponctuellement.

Ce type de stationnement pose peu de problèmes en dehors des concentrations liées aux différentes halles (Saint-Louis, Saint-Martin).

## Lexique

**Places réservées :** places réservées aux personnes à mobilité réduite, aux taxis, aires de livraisons, convoyeurs de fond...

**Zone orange :** stationnement payant de courte durée (limité à 2 heures) - 1,15 € / heure (tarif 2006)

**Zone verte :** stationnement payant de moyenne et longue durée - 0,90 € / heure (tarif 2006)

**Le taux d'occupation :** le rapport du nombre de véhicules stationnés par le nombre de places offertes (selon la zone considérée)

**Le taux de congestion :** le rapport du nombre de véhicules garés en stationnement autorisé et interdit par le nombre de places licites (il peut dépasser les 100%). Au-delà des 80% de taux d'occupation, le temps de recherche devient gênant.

**Le taux d'illicite :** le nombre de véhicules en stationnement interdit par rapport au nombre total de véhicules stationnés

**Le taux de rotation :** le rapport entre le nombre moyen de véhicule stationnés et le nombre de places occupées au moins une fois entre 6 h et 21 h

**Les résidents :** les véhicules particuliers présents en début d'enquête (6h du matin).

- **Les résidents fixes :** véhicules vus à chacun des relevés,
- **Les résidents actifs :** véhicules absents entre 8h et 17h,
- **Les résidents mobiles :** véhicules présents au moins une fois entre 8h et 17h

**Les emplois :** les véhicules particuliers présents à des horaires de travail (8h -12h, 14h -18h)

- **Les emplois « longue durée » :** véhicules présents au moins entre 8h et 17h ou 9h et 18h,
- **Les emplois « moyenne durée » :** véhicules présents au moins 3 heures

**Les visiteurs :** les autres véhicules particuliers

- **Les visiteurs « moyenne durée » :** véhicules absents à 8h, à 9h, et à 14h mais présents au moins 3 heures,
- **Les visiteurs « courte durée » :** véhicules arrivés avant 19h et présents moins de 3 heures.
- **Les visiteurs nocturnes :** véhicules arrivés à partir de 19 heures

**Les particuliers en livraison :** véhicules particuliers identifiés comme exerçant une activité de livraison.

Les autres usagers : sont des véhicules utilitaires, poids lourds, cars, motos stationnant sur une place. Les véhicules considérés en livraison sont :

- **les véhicules particuliers identifiés comme exerçant une activité de livraison,** soit par macaron apposé sur le véhicule, soit parce que le conducteur a été vu en train de livrer ou charger.
- **les poids lourds**



**L'observatoire socioéconomique du tramway**

**Directrice de la publication :** Claire Guihéneuf

**Réalisation :** François Rivoal -

Anne Cuiat-Guerraz - Léonard Vassord

**Maquette et mise en page :** Dynamo+ Brest

**Contact :** ADEUPa - 24 rue de Coat ar Gueven - 29200 Brest - Tél. 02 98 33 51 81

francois.rivoal@adeupa-brest.fr - www.adeupa-brest.fr

Tirage : 1 500 exemplaires

ISSN : en cours - Réf. ???