



Janvier 2012

LE STATIONNEMENT DANS L'AGGLOMÉRATION CAEN LA MER



ê ENQUÊTE
MÉNAGES DÉPLACEMENTS



SOMMAIRE

Introduction	3
La possession de voitures.....	4
L'usage de la voiture	5
L'opinion sur le stationnement	6
Le stationnement résidentiel	8
Le stationnement pendulaire	10
Le stationnement pour achats.....	12
La contrainte de stationnement.....	14
Le stationnement des vélos.....	16
Conclusion.....	18

La maîtrise d'ouvrage de l'Enquête Ménages Déplacements



Les exploitations réalisées dans ce document sont le fait de l'Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole et n'engagent pas la maîtrise d'ouvrage de l'enquête.

Les partenaires de l'Enquêtes Ménages Déplacements





Dans l'agglomération caennaise, on recense 116 536 voitures pour 104 017 ménages. Le taux de motorisation, c'est-à-dire le nombre de voitures par ménage, est donc de 1,12. Au total, tous déplacements confondus sur tout le territoire, 46% des déplacements (372 712 sur 805 427) sont effectués au volant d'une voiture. Chaque conducteur arrivé à destination gare sa voiture ; ainsi, la question du stationnement revêt une importance majeure en termes d'aménagement.

Les préoccupations écologiques et économiques liées à l'usage massif de la voiture nous poussent à reconsidérer la façon dont nous nous déplaçons. Ainsi, la tendance actuelle est au développement des modes de transports doux (vélo, marche à pied, trottinette...) et à la promotion de l'usage des transports en commun dans nos déplacements quotidiens.

La problématique du stationnement est associée à celle de la mobilité en voiture car l'offre de stationnement est l'un des facteurs qui conditionne l'usage de l'automobile. En plus des questions économiques et écologiques se pose la question de la gestion de l'espace dédié au parking des véhicules particuliers. Le stationnement de la voiture est en effet consommateur d'espace public.

On distingue trois grands types de stationnement : le stationnement résidentiel, qui

concerne les habitants d'une zone donnée, le stationnement pendulaire, qui concerne les actifs et étudiants garant leur véhicule sur leur lieu de travail ou d'études, ainsi que le stationnement correspondant à des déplacements plus ponctuels comme les achats, les loisirs...

A l'échelle de l'agglomération, le centre-ville de Caen est le territoire au sein duquel ces trois types de stationnement coexistent. C'est là que se situe l'enjeu majeur pour les décideurs publics de proposer une offre de stationnement prenant en compte les besoins de tous, tout en s'assurant que le centre-ville demeure un espace agréable à vivre. Les politiques de stationnement mises en œuvre visent à faire du centre-ville un endroit attractif, donc à la fois accessible en tous modes de transport mais confortable pour les piétons et cyclistes, tout en apportant des solutions de stationnement pour les résidents et les actifs y travaillant. Pour les habitants du centre-ville de Caen, la problématique du stationnement est la plus importante parmi les problématiques de mobilité.

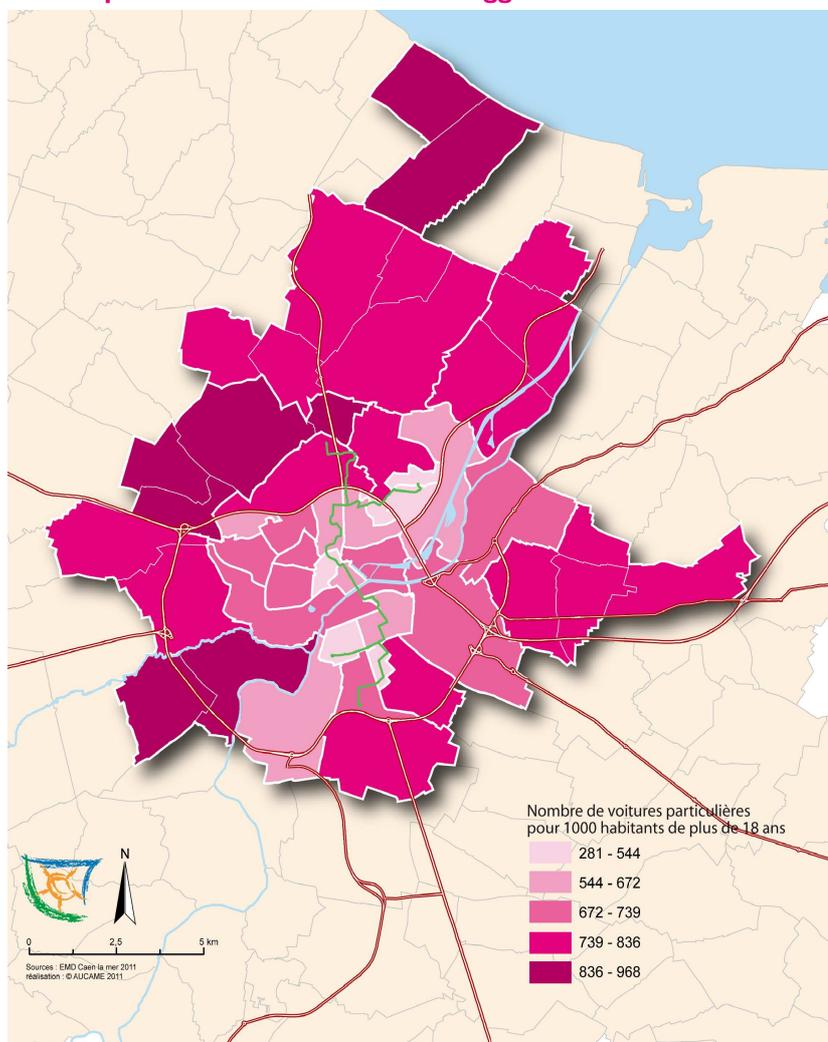
Grâce à la réalisation de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) dans l'agglomération Caen la mer en 2010-2011, il est possible d'accéder à un grand nombre de données concernant la mobilité des habitants de l'agglomération, et ainsi d'obtenir des informations sur les comportements et les opinions de la population vis-à-vis de l'automobile et du stationnement.

LA POSSESSION DE VOITURES

116 500 voitures dans Caen la mer : 557 pour 1 000 habitants

Mises bout à bout, l'ensemble des voitures couvrirait 250 ha, soit 2,5 fois la surface de la prairie !

La possession de voitures dans l'agglomération caennaise



Dans l'agglomération caennaise, on possède en moyenne 557 voitures pour 1 000 habitants, soit environ 700 voitures pour 1000 adultes. Cela représente un parc de plus de 116 500 automobiles (hors taxis, véhicules de fonction, de société...). L'agglomération caennaise est la plus motorisée des grands agglomérations proches.

C'est dans le centre-ville de Caen et dans les villes et quartiers les plus populaires de l'agglomération caennaise que l'on possède le moins de voiture. L'ouest de Caen ainsi que les communes du sud-ouest et celles à proximité du littoral présentent les taux de motorisation les plus élevés de Caen la mer. Cela résulte d'une double dynamique. D'abord, la densité de population et de bâti dans le centre-ville et certains autres quartiers caennais limite fortement à la fois le besoin de posséder une automobile et l'espace disponible pour le stationnement des voitures. Ensuite, plus l'on s'éloigne du centre-ville, en particulier vers le nord et l'ouest de l'agglomération, plus les territoires sont composés de ménages de catégories socioprofessionnelles supérieures présentant un fort taux de motorisation, et moins la contrainte en termes d'espace dédiée au stationnement résidentiel est importante. De plus, ces secteurs sont aussi les moins bien desservis par les transports collectifs.

La connaissance des chiffres relatifs à la possession de la voiture est primordiale pour la compréhension des enjeux du stationnement dans les territoires étudiés. En effet, plus l'on possède de véhicules particuliers, plus il est nécessaire de disposer d'emplacements de stationnement. La façon la plus adéquate de mesurer la possession de voitures consiste à calculer le nombre de véhicules pour mille habitants âgés de 18 ans et plus, donc en âge de posséder le permis de conduire.

Il convient d'ailleurs de remarquer qu'entre le centre-ville de Caen et les autres quartiers présentant un faible taux de motorisation, les raisons de cette faible motorisation varient. Pour les habitants du centre-ville, ne pas avoir de voiture peut être le résultat d'un choix considérant la présence d'alternatives en transports, de la localisation à proximité d'un grand nombre de commerces et services, et du coût d'entretien et de stationnement d'une voiture. A l'inverse, dans les quartiers d'habitat social comme la Guérinière ou la Grâce de Dieu, la non-possession de voiture va généralement de pair avec les difficultés économiques qu'engendrent la possession d'un véhicule ou avec la non-possession du permis de conduire. Elle relève plus d'une logique d'enclavement et de manque de moyens que d'un processus délibéré de recours à d'autres modes.

Possession de voitures pour 1 000 habitants

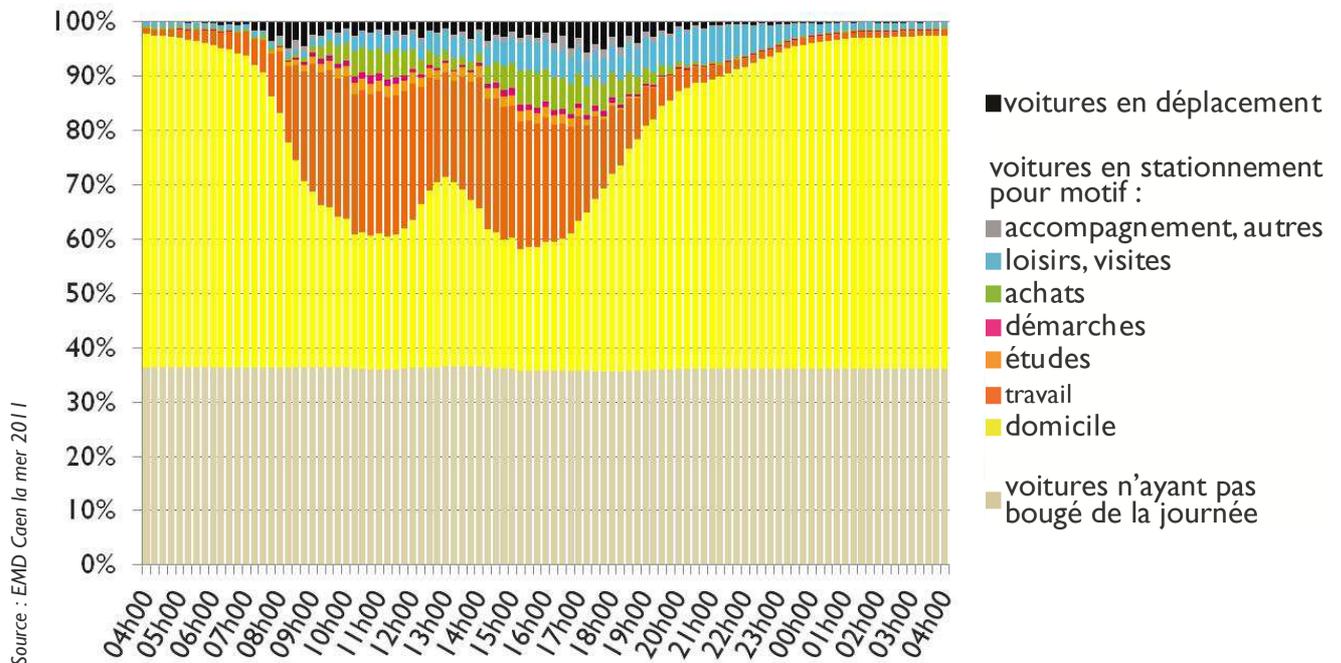


Une voiture passe en moyenne 96% de son temps à l'arrêt.

Au plus fort de la journée, seules 5% des voitures sont en déplacement.

L'USAGE DE LA VOITURE

Localisation des voitures selon leur motif d'usage au fil de la journée



À la connaissance nécessaire des données relatives à la possession de voitures à Caen la mer s'ajoute la connaissance des façons dont les automobilistes utilisent leurs véhicules. Périodicité, motifs, durée et destination des déplacements automobiles (et, par extension, lieux de stationnement)... sont autant d'éléments essentiels à l'appréhension des comportements vis-à-vis de l'automobile.

En moyenne, une voiture est en circulation 50 minutes quotidiennement. Cela signifie qu'elle passe moins de 4 % de son temps chaque jour sur la route, contre un peu de plus de 96 % en stationnement. Le graphique ci-dessus représente la proportion de voitures immobiles, en circulation, et en stationnement pour différents motifs à chaque moment de la journée en semaine, par tranches de 15 minutes à partir de 4 heures du matin et pendant 24 heures.

Dans l'agglomération caennaise, la part de voitures immobiles, c'est-à-dire qui n'effectue aucun déplacement au cours d'un jour de semaine, est importante : plus d'un tiers des voitures sont concernées. Cela signifie qu'environ 40 000 véhicules particuliers restent stationnés quotidiennement au même endroit toute la journée et toute la nuit !

La courbe du stationnement résidentiel (domicile) et pendulaire (travail), en forme de « W », correspond aux horaires d'activité des personnes. On observe un nombre conséquent de voitures stationnées pour le motif achats tout au long de la journée, entre 9 heures et 17 heures, ainsi que l'augmentation du nombre de véhicules stationnés pour des motifs loisirs et visites à partir de la fin de journée et jusqu'à la fin de soirée.

Au final, jamais plus de 5 % des voitures possédées par les ménages de Caen la mer sont en déplacement au même moment de la journée. Cette proportion peut paraître faible, mais il faut garder à l'esprit qu'aux heures de pointe, certains axes concentrent une majorité des voitures en circulation, par exemple le périphérique aux abords du Plateau Nord de Caen, zone d'activités regroupant des industries, du tertiaire, des établissements d'enseignement supérieur, et le CHU.

Si au maximum 5 % des voitures sont en circulation au même moment de la journée, cela signifie qu'il y a toujours au minimum 95 % des véhicules de l'agglomération en stationnement en même temps. Ce constat pose la question de l'occupation de l'espace par ces véhicules et de la nécessité de posséder autant d'automobiles si elles passent si peu de temps sur la route.

L'OPINION SUR LE STATIONNEMENT

Les questions posées et les renseignements demandés aux ménages sondés dans le cadre de l'Enquête Ménages Déplacements sont les mêmes dans toute la France : elles émanent du « standard Certu », qui garantit la précision méthodologique de l'enquête. Aux questions de base peuvent cependant être ajoutées des questions locales, optionnelles, selon les choix du maître d'ouvrage.

Le recueil de ces données permet d'obtenir une image plus subjective des pratiques de mobilité des résidents de Caen la mer et complètent les informations apportées par le recensement « standard » des déplacements. Il apporte un complément de compréhension des besoins des usagers en termes de transports, utile à la prise de décision publique.

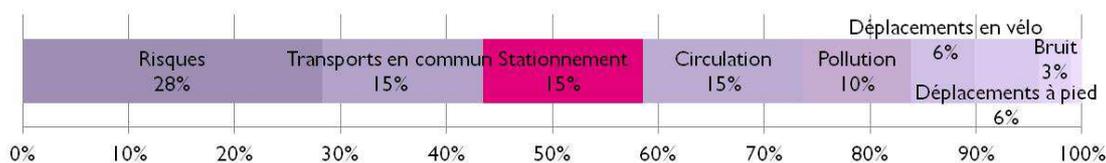
L'EMD réalisée dans le Calvados en 2010-2011 est composée de deux volets. Le premier concerne les déplacements des résidents de l'agglomération et a été effectué en face-à-face auprès des personnes interrogées, alors que le second concerne les déplacements des habitants du reste du département et a été réalisé par téléphone auprès de une ou deux personnes de chaque ménage interrogé. Une enquête complémentaire a été mise en place, par téléphone, auprès de ménages de tout le Calvados, concernant les déplacements du week-end. La présente publication ne traite que des déplacements de semaine des résidents de Caen la mer.

Les questions locales dans l'enquête réalisée dans l'agglomération caennaise comportent un certain nombre d'items sur le stationnement, perçu comme au centre des préoccupations relatives à l'organisation des transports, notamment dans le centre-ville de Caen. Les réponses à ces questions apportent un éclairage supplémentaire sur les opinions des usagers sur cette thématique sensible.

Le stationnement demeure une préoccupation majeure des résidents de Caen la mer. En effet, 15% placent le stationnement comme le point le plus important parmi les problématiques touchant aux transports dans l'agglomération. Il figure ainsi en troisième place par ordre d'importance, après les risques et au même niveau que le réseau de transports en commun et la circulation.

Pour ces enquêtes de semaine, la maîtrise d'ouvrage (composée de Viacités, du syndicat mixte Caen Métropole et du Conseil Général du Calvados) a souhaité inclure des questions locales afin de recueillir l'opinion de la population sur certaines thématiques en relation avec les déplacements et la mobilité, ainsi que de jauger le niveau de connaissance des résidents de chacun des périmètre d'enquête concernant l'offre de transports en commun.

Préoccupation principale des habitants concernant les transports dans Caen la mer



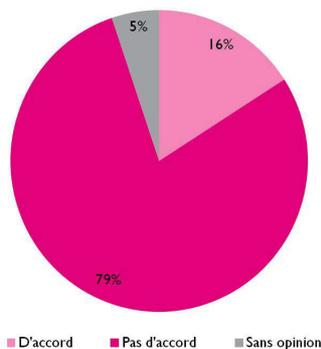
Note méthodologique : chaque personne interrogée renseigne sa préoccupation principale parmi les huit proposées. Ainsi, les risques liés à la circulation sont pour 28 % des personnes interrogées la thématique relative à la mobilité par laquelle elles se sentent le plus concernées.

Source : EMD Caen la mer 2011

Le stationnement est une préoccupation majeure des habitants de Caen la mer, qui sont opposés à la suppression de places de parking mais acceptent qu'il faille payer pour se garer en centre-ville.

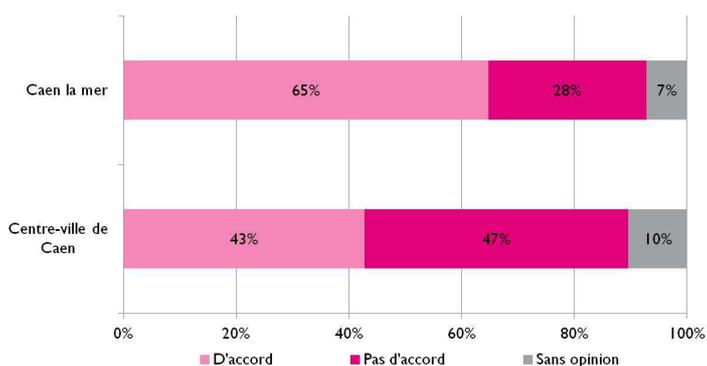
Les opinions sur la tarification du stationnement

On finit toujours par trouver une place de stationnement gratuite près du centre-ville



Source : EMD Caen la mer 2011

En centre ville, une place payante libre de suite, c'est mieux qu'une place gratuite qu'on cherche longtemps



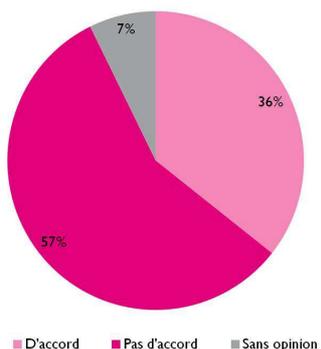
L'opinion selon laquelle il est difficile de se stationner sur un emplacement gratuit dans le centre-ville de Caen est largement partagée par les habitants de l'agglomération, puisque presque 80 % d'entre eux sont de cet avis. Cette opinion reflète le niveau de contrainte de stationnement dans cet espace (voir p. 14). D'ailleurs, l'idée qu'il faille le plus souvent payer pour stationner dans le centre de Caen semble assez acceptée, puisque **65 % des habitants de Caen la mer considèrent qu'il vaut mieux garer sa voiture sur une place payante que l'on trouve immédiatement plutôt que de chercher pendant longtemps une place de stationnement gratuite**. Logiquement, les résidents du centre-ville de Caen sont moins nombreux à penser ainsi, puisqu'un nombre plus important d'entre eux préfère passer du temps à chercher une place gratuite que de se garer rapidement sur une place payante, ce qui s'explique par le fait que le stationnement résiden-

tiel (voir page suivante) est de plus longue durée que le stationnement pour motifs achats ou loisirs et visites, donc plus coûteux s'il est payant.

Les opinions concernant la limitation du nombre de places de stationnement disponibles dans le centre-ville sont plus contrastées. 57 % des habitants de l'agglomération se déclarent être contre cette disposition alors que 37 % y sont favorables. Une proportion égale des résidents de l'agglomération s'oppose ou est en faveur d'une répression sévère du stationnement interdit, avec, ici encore, une proportion nettement plus forte d'habitants du centre-ville de Caen voyant d'un mauvais œil la mise en place de mesures coercitives. Cela est encore une fois à mettre en parallèle avec la préférence de ces personnes de disposer d'un stationnement gratuit, car il s'agit pour eux de stationnement résidentiel et non de chalandise.

Les opinions sur la restriction du stationnement

Il faudrait limiter fortement le stationnement dans le centre-ville de Caen



Source : EMD Caen la mer 2011

Il faut réprimer sévèrement le stationnement interdit



60 % des véhicules du centre-ville ne circulent pas de la journée.

57 % des ménages du centre-ville de Caen garent leur voiture la nuit dans la rue ou dans un parking public.

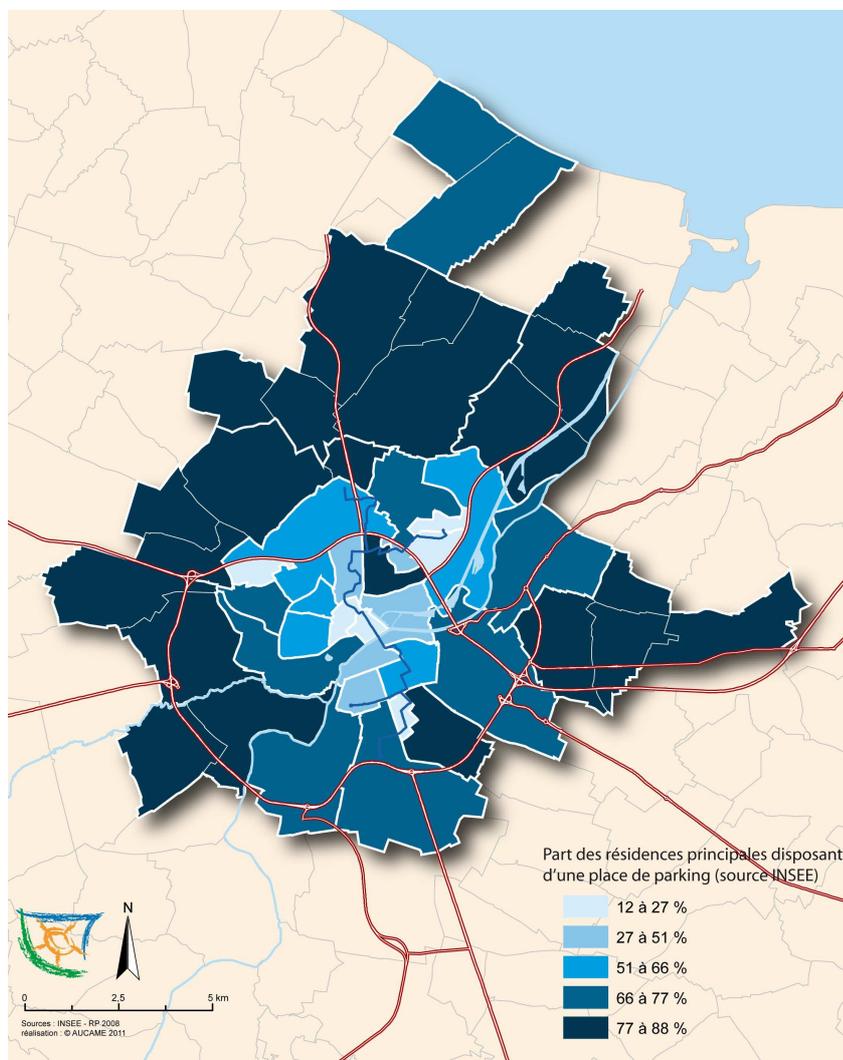
Dans son recensement général de la population, dont l'année de référence la plus récente est 2008, l'Insee pose la question de la possession d'un stationnement privé sur le lieu de résidence principal d'un ménage. Par stationnement privé, on entend la disposition d'un emplacement réservé compris dans le prix du bien à l'achat ou à la location, comme un garage ou une place de parking attitrée.

La carte représentant la possession d'un tel stationnement montre une surreprésentation des résidences dotées d'un parking privé aux franges de l'agglomération, en particulier à l'ouest et au nord. Le parallèle avec le type de stationnement nocturne représenté dans la carte page ci-contre est évident : ce sont dans les territoires où l'on se gare majoritairement dans des garages que l'on trouve le plus grand nombre de ménages possédant un stationnement privé au domicile.

C'est aussi dans le centre-ville de Caen et à la Guérinière que le nombre de ménages ayant une place de parking privée est le plus réduit : ces quartiers sont aussi parmi ceux ayant un taux de motorisation faible. La carte de possession de voiture (p. 4) est elle aussi assez proche de celle du stationnement des résidences principales.

En centre-ville, le nombre restreint de places de stationnement résidentiel privé, ainsi que la forte demande en stationnement induite par l'attractivité de cet espace, rend cette question du stationnement préoccupante pour les habitants. Leurs avis sur ces questions sont souvent plus tranchés que ceux des habitants du reste de l'agglomération (voir p. 7). Le stationnement est la préoccupation principale relative aux transports pour 24% des habitants de l'hyper-centre, se situant ainsi en première position.

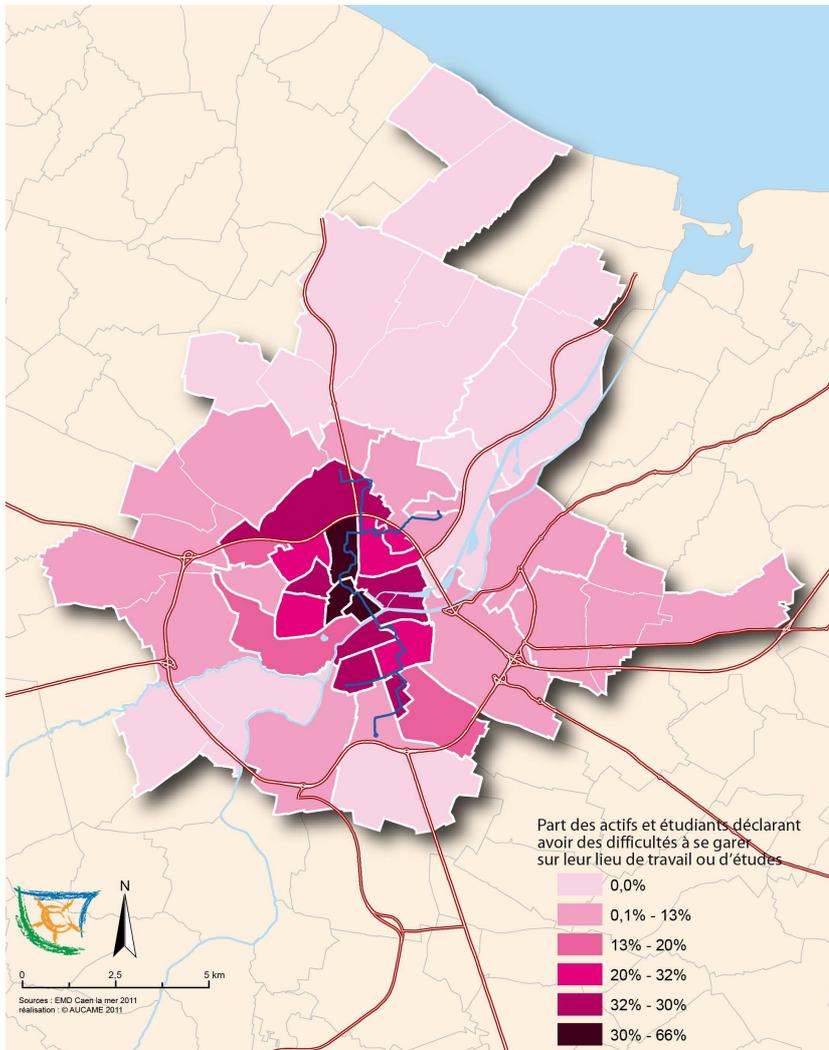
Le stationnement des résidences principales



Le nouveau plan de stationnement mis en place par la mairie de Caen à l'été 2011 a pour but de proposer des solutions pour faciliter le stationnement résidentiel en hyper-centre pour les personnes ne possédant pas de parking privé. Il comprend à ce titre une offre d'abonnement mensuel sur les parkings gérés par la municipalité. Cette offre ayant été mise en place après la conclusion de l'EMD, ses effets n'ont pas pu être mesurés dans le cadre de cette étude.

LE STATIONNEMENT PENDULAIRE

La difficulté de stationnement sur le lieu de travail ou d'étude



ou d'études en voiture ou non, s'ils perçoivent d'éventuels problèmes à se garer à proximité de ou sur leur lieu de travail. La carte ci-contre représente la difficulté de stationnement perçue au lieu de travail ou d'études par les habitants de Caen la mer.

Le centre-ville de Caen concentre de nombreux emplois, et 34% des déplacements ayant pour destination le centre-ville ont pour motif le travail (aucun pour les études). Cela pose la question du stationnement des actifs. Parmi eux, ceux se rendant sur leur lieu de travail en centre-ville en voiture ressentent des difficultés de stationnement, comme le montre la carte ci-contre.

Il se dessine d'autres espaces que le centre-ville de Caen dans lesquels le stationnement est déclaré comme étant problématique par ceux qui y travaillent ou y étudient. Parmi eux, le secteur de l'Université présente, sans surprise, une contrainte forte : le campus I offre un nombre réduit de places, généralement accessibles seulement aux employés de l'Université, et ses abords sont peu pourvus en stationnement en comparaison du nombre d'étudiants. Dans les quartiers Saint-Gilles Clémenceau, Plateau Nord, Jardin des Plantes/Saint-Nicolas, ainsi que Vaucelles/Gare, Guérinière, Grâce de Dieu, plus de 30 %

Le stationnement pendulaire s'entend comme le stationnement d'une voiture pour les motifs travail ou études. Il est le deuxième plus consommateur en temps passé par un véhicule particulier en stationnement, après le stationnement résidentiel. En effet, il est souvent de longue durée et a généralement lieu dans la journée, entre les heures de pointe.

34% des déplacements en voiture des habitants de Caen la mer ont pour motif le travail, et 3% les études. De plus, 67% des déplacements ayant pour motif le travail sont effectués en voiture. Dans l'EMD, on a demandé aux actifs exerçant un emploi et aux étudiants, qu'ils possèdent ou non une voiture et qu'ils se rendent sur leur lieu de travail

des actifs ressentent une difficulté de stationnement. Cela peut être dû au manque de places disponibles, conséquence de la densité de population et d'habitat de ces zones, et/ou d'une forte concentration d'emplois dans ces secteurs (notamment pour le plateau Nord, avec le CHU).

Ici encore, plus l'on s'éloigne du centre-ville de Caen, plus le stationnement pendulaire semble facile, l'espace alloué au stationnement y étant plus important relativement au nombre d'emplois.

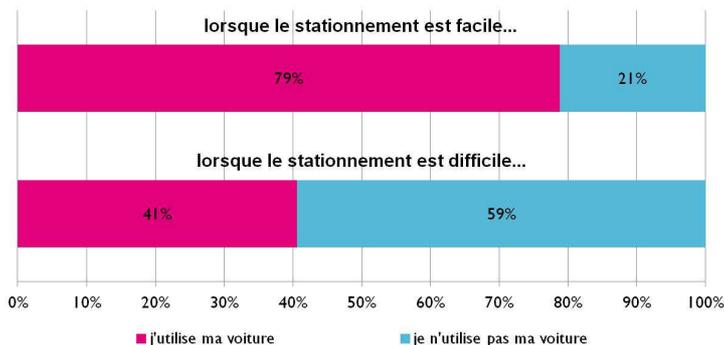
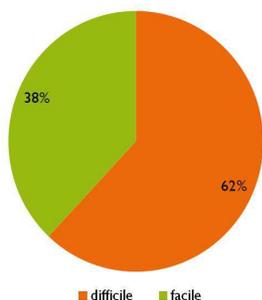
On utilise deux fois moins la voiture pour aller travailler lorsque le stationnement au travail est perçu comme étant difficile.

Le fait que chaque personne étudiante ou active interrogée dans le cadre de l'EMD renseigne sa possession d'un véhicule pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études, ainsi que sur la difficulté éprouvée à s'y garer, permet aussi de déterminer

la corrélation entre la proportion d'actifs et d'étudiants utilisant leur voiture pour effectuer des déplacements pendulaires en direction d'un secteur donné et les problèmes ressentis pour stationner dans ce secteur.

Difficulté de stationnement et usage de la voiture dans le centre-ville de Caen

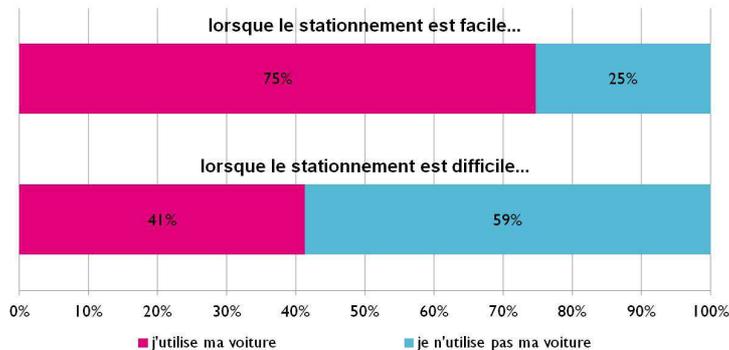
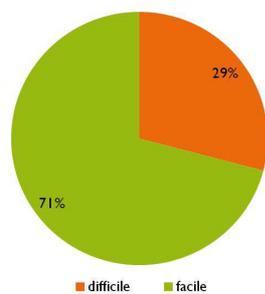
Le stationnement sur mon lieu de travail ou d'études m'est...



Source : EMD Caen la mer 2011

Difficulté de stationnement et usage de la voiture dans Caen la mer

Le stationnement sur mon lieu de travail ou d'études m'est...



Source : EMD Caen la mer 2011

L'usage de la voiture pour se rendre sur son lieu d'emploi est en partie conditionné par l'offre de stationnement proposée à l'arrivée. Ainsi, une comparaison entre le choix du mode de transport pour se rendre sur le lieu de travail ou étude selon que celui-ci se situe en centre-ville de Caen ou ailleurs dans l'agglomération montre que les actifs se rendant dans le centre-ville éprouvent plus de difficultés à se garer.

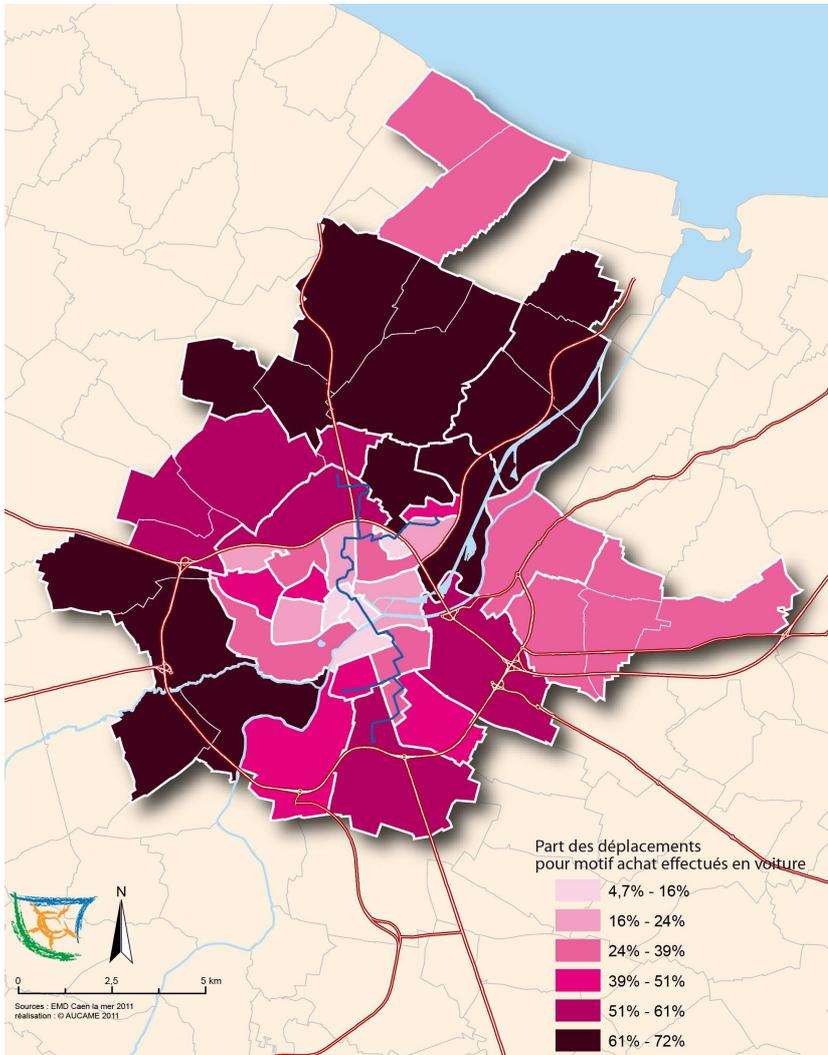
La difficulté de stationnement sur le lieu de travail est l'un des facteurs principaux du report modal, c'est-à-dire le choix d'un moyen de transport alternatif. En effet, quand le stationnement est diffi-

cile, près de deux fois moins d'utilisateurs prennent leur voiture pour aller sur leur lieu de travail que lorsque le stationnement est perçu comme facile.

On observe, en outre, que les proportions de personnes utilisant ou non leur voiture selon le niveau de difficulté éprouvée à stationner sont similaires dans les deux cas (centre-ville et Caen la mer). Environ 3/4 de ceux pour qui le stationnement est facile utilisent leur voiture, contre 2/5 de ceux pour qui le stationnement est considéré comme posant problème.

LE STATIONNEMENT POUR ACHATS

L'usage de la voiture pour faire des achats selon le lieu de destination



Le stationnement pour achats, ou stationnement de chalandise, constitue la troisième grande catégorie de stationnement. Il est un enjeu pour l'accessibilité des commerces, notamment dans le centre des grandes villes. Le stationnement pour achats diffère dans sa nature du stationnement résidentiel et du stationnement pendulaire, en ce qu'il concerne des durées de stationnement plus limitées dans le temps et recouvre une variété d'espaces, de commerces et de types d'achats. Ceci implique une attitude différente des usagers vis-à-vis de la tarification des places de parkings selon que l'on est un chaland plutôt qu'un résident ou un actif.

En semaine, 20% des déplacements en voiture des habitants de Caen la mer ont pour motif les achats, et 43% des déplacements ayant pour motif les achats sont effectués en voiture. Le mode de transport employé varie selon la zone de destination de ces achats : on utilise moins la voiture lorsque l'on fait ses courses dans Caen, et en particulier dans le centre-ville, que dans le reste de l'agglomération.

Dans le centre-ville, la mobilité à pied est facilitée par la proximité des commerces entre eux. Les usagers peuvent ainsi faire plusieurs déplacements pour motifs achats successivement en utilisant des modes actifs. Il est aussi nécessaire de prendre en compte les achats effectués par les actifs travaillant en centre-ville et fréquentant les commerces pendant leur pause déjeuner ou immédiatement après le travail, ainsi que ceux des résidents du centre-ville, plus à même de se déplacer à pied, notamment pour des petites courses.

En périphérie du centre-ville, mais aussi de Caen en général, dans les communes où la densité du bâti est plus faible, le recours à la voiture pour effectuer ses achats est plus systématique. Tout d'abord, c'est souvent en périphérie que se situent les hypermarchés. Conçus pour être le plus possible accessibles en voiture (« *no parking, no business* »), ils sont souvent difficiles d'accès par les autres modes. De tels déplacements de chalandise en voiture peuvent aussi s'expliquer par la propension des actifs à s'arrêter pour faire des courses en chemin depuis leur travail jusqu'à leur domicile.

Les caractéristiques de stationnement des automobiles varient aussi selon le type de commerce fréquenté. Selon la zone dans laquelle on se rend pour faire des achats, on fréquente plus des grands commerces ou des moyens et petits commerces. Ainsi, à Caen, seuls 26% des déplacements pour achats ont pour destination un grand commerce, contre 53% pour le reste de l'agglomération.

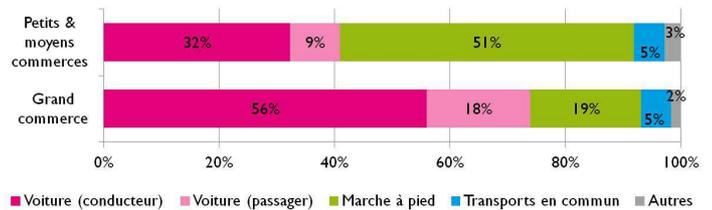
Un déplacement pour motifs achats effectué en voiture vers le centre-ville de Caen est souvent suivi d'une série d'autres achats ou motifs réalisés à pied une fois le véhicule garé.

Les parts modales pour les déplacements de chalandise effectués dans l'agglomération caennaise varient elles aussi fortement selon que la destination d'achat est un petit ou moyen commerce ou un grand commerce. Par nature, l'offre de stationnement proposée par les grands commerces – hormis en centre-ville – est abondante et gratuite. Il n'est dès lors pas étonnant de constater que 97% des conducteurs de voiture stationnent sur un parking pour des achats en grand commerce. Ce n'est le cas que pour 49% de ceux fréquentant les petits et moyens commerces, les 51% restant stationnant dans la rue. Tous types de commerces confondus, on remarque cependant qu'une grande majorité des clients stationnent sur des places gratuites.

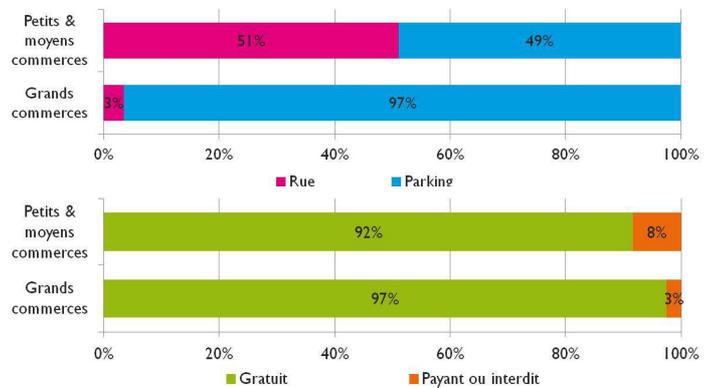
Seuls 14% des déplacements (soit 2 500 sur un total de presque 18 000) pour motif achats effectués en centre-ville de Caen sont le fait de conducteurs de véhicules particuliers, contre 41% en moyenne dans l'agglomération (soit 46 000 déplacements sur 107 000). Le facteur principal qui explique ce phénomène est la densité des commerces proposés en centre-ville, qui permet de réaliser une série d'achats, de démarches, de visites... à pied, une fois arrivé à destination, en voiture ou en transports en commun. Un déplacement unique vers le centre-ville, quel que soit le mode de transport utilisé, génère donc un nomadisme à pied l'intérieur de la zone, justifiant l'importance de la présence d'aménagements publics pour les piétons.

Plus de la moitié des automobilistes faisant leurs courses en centre-ville de Caen se garent dans la rue. Tous types de stationnement confondus, les 3/4 de ces automobilistes stationnent sur un espace payant, ou interdit. Peut-on en déduire que les personnes faisant leurs achats en voiture en centre-ville sont prêtes à payer leur place de parking ? Visiblement, oui, puisque 65% des habitants de l'agglomération considèrent qu'en centre-ville, une place payante libre de suite, c'est mieux qu'une place gratuite que l'on cherche longtemps (voir p. 7).

Parts modales selon le commerce fréquenté dans Caen la mer

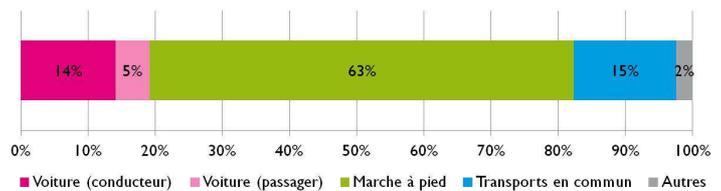


Type et nature du stationnement selon le commerce

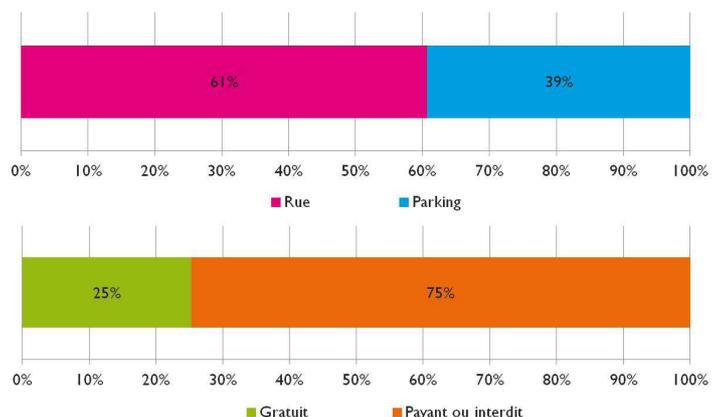


Source : EMD Caen la mer 2011

Parts modales pour achats dans le centre-ville de Caen



Type et nature du stationnement pour achats dans le centre-ville de Caen



Source : EMD Caen la mer 2011

LA CONTRAINTE DE STATIONNEMENT

La contrainte de stationnement dans Caen la mer



Le Certu (Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) a mis au point une méthode mesurant la contrainte de stationnement, c'est-à-dire la difficulté à obtenir une place de parking pour une voiture dans un espace donné. Le calcul de cette contrainte est effectué à partir des six indicateurs suivants, exploitables à partir des données de l'Enquête Ménages Déplacements :

- la proportion de déplacements dont le temps de marche à pied terminal est non nul ;
- la moyenne des temps de marche à pied terminaux pour les personnes en stationnement sur voirie ;

- la proportion de déplacements dont la durée de recherche de stationnement est non nulle ;
- la moyenne des durées de recherche de stationnement pour les personnes en stationnement sur voirie ;
- la proportion de déplacements dont le stationnement à destination est payant ou interdit ;
- la proportion d'actifs, scolaires et étudiants rencontrant en général des problèmes de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études.

Cette méthode de calcul de contrainte est complémentaire des informations collectées dans l'enquête sur le ressenti de la difficulté de stationnement des personnes sur leur lieu de travail (voir p. 10). En effet, elle constitue une objectivation de cette difficulté à partir de données contenues dans les renseignements des trajets empruntés au cours de chaque déplacement. De plus, cette méthode concerne tous les types de stationnement, pas seulement le stationnement pendulaire. Enfin, car elle a été élaborée pour pouvoir être appliquée à toutes les EMD réalisées en France, elle permet d'établir des comparaisons avec d'autres agglomérations. Chaque indicateur est calculé d'une manière précise prenant

en compte une marge d'erreur pour assurer une fiabilité statistique. L'agglomération des six indicateurs pour chaque zone d'étude aboutit à un niveau de contrainte de stationnement.

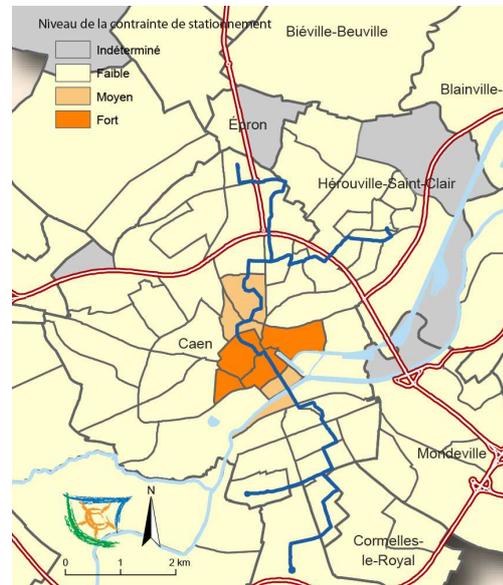
La carte de cette contrainte de stationnement à l'échelle de Caen la mer indique une contrainte forte sur quatre des secteurs de Caen (le centre ancien, la cité Gardin, le nord de la rue Saint Jean, le quartier Saint-Gilles), ainsi qu'une contrainte moyenne sur quatre autres (Saint-Julien, l'Université, le sud de la rue Saint Jean, Vaucelles). Sans surprise, le reste de l'agglomération présente une contrainte de stationnement faible, le stationnement dans ces espaces étant majoritairement résidentiel.

La contrainte de stationnement dans Caen la mer est fortement limitée dans l'espace, et se révèle être faible en comparaison avec d'autres agglomérations.

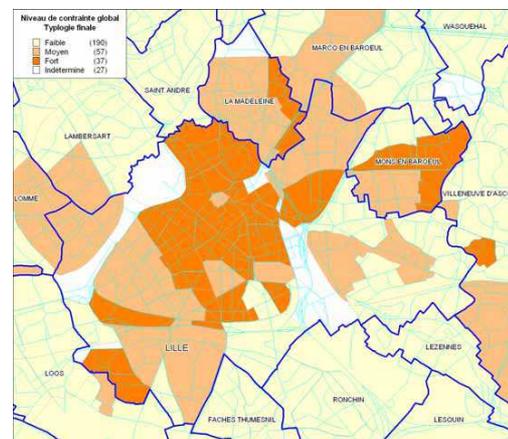
Le zoom sur la ville de Caen permet d'appréhender les limites des huit zones dans lesquelles la contrainte de stationnement apparaît comme forte ou moyenne. Ces zones sont concentrées dans le centre et ses alentours, là où la densité est la plus forte, en termes de population et d'activités. On observe en effet que ce sont les mêmes zones dans lesquelles la difficulté ressentie de stationnement sur le lieu de travail ou d'étude est la plus forte (voir p. 10), ou dans lesquelles les résidents se garent majoritairement dans la rue ou dans/sur un parking (voir p. 8).

Le même calcul de la contrainte de stationnement a été effectué dans l'agglomération de Montpellier avec les résultats de l'EMD de 2003 et dans l'agglomération lilloise avec les résultats de l'EMD de 2006. La démarche entreprise est comparable, même si les territoires étudiés ne le sont pas forcément. Ces deux exemples montrent cependant qu'il est normal d'observer une forte contrainte dans les centralités urbaines, et que Caen a finalement un espace contraint assez restreint. La localisation de la contrainte à Caen la mer est plus semblable au cas de Montpellier, où la contrainte est concentrée dans le centre de la capitale, qu'à celui de Lille, où la contrainte est plus étalée dans l'espace.

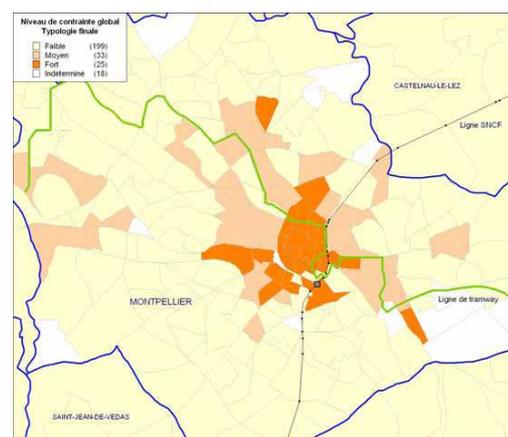
La contrainte de stationnement à Caen en 2011



La contrainte de stationnement à Lille en 2006



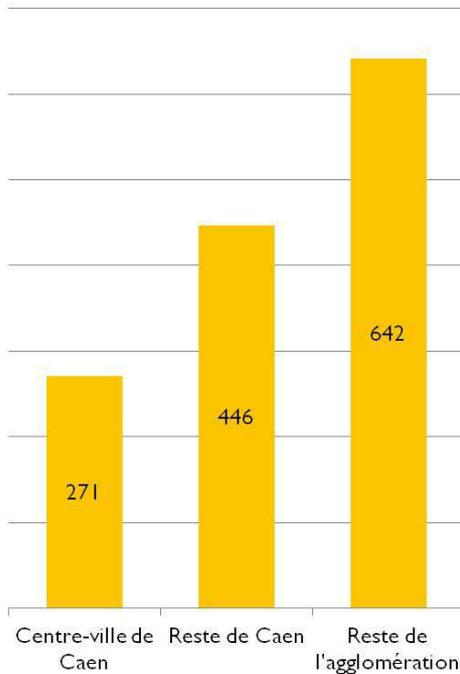
La contrainte de stationnement à Montpellier en 2003



Source : Certu, "Contraintes de stationnement et pratiques modales. Méthodologie des cas de Lille, Lyon et Montpellier", février 2009

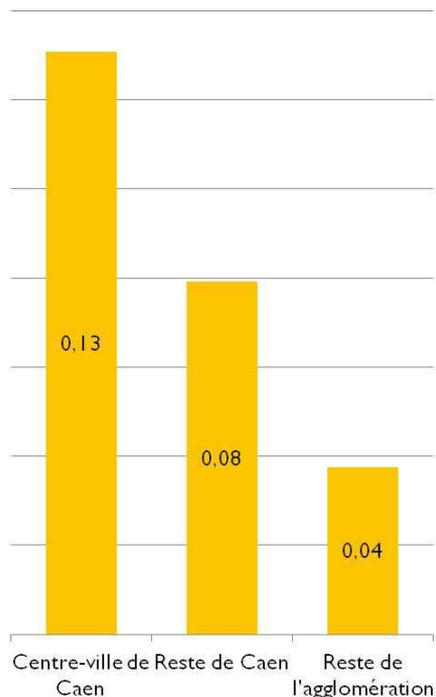
LE STATIONNEMENT DES VELOS

La possession de vélos pour 1 000 habitants



Source : EMD Caen la mer 2011

La mobilité en vélo des 5 ans et plus



Source : EMD Caen la mer 2011

A l'heure où l'on cherche à encourager les déplacements en mode doux pour participer à la construction d'une ville durable se pose la question du stationnement des vélos. Autant que l'offre de vélos en libre service ou l'aménagement de voies cyclables, la politique de stationnement des bicyclettes mise en œuvre par les communes et agglomérations participe de l'accessibilité à la pratique du vélo pour les citoyens.

Plus l'on s'éloigne du centre-ville de la capitale régionale, plus la possession de vélos par habitant augmente. Ainsi, dans le centre-ville de Caen, on possède 271 cycles pour 1 000 habitants, contre presque 450 dans le reste de Caen et plus de 640 dans le reste de l'agglomération.

Cela peut sembler paradoxal puisque ce sont les Caennais qui ont la mobilité en vélo la plus élevée de l'agglomération. La mobilité (nombre moyen de déplacements par personne par jour) en vélo d'un résident du centre-ville est en effet de 0,13, contre 0,08 dans le reste de Caen et 0,04 dans les autres communes de Caen la mer. Il n'existe pas de corrélation entre la possession du vélo et son usage. Les ménages en périphérie disposent *a priori* de plus de place pour entreposer les vélos, ce qui explique un taux de possession en cycles plus élevé.

En revanche, la contrainte de stationnement résidentiel des vélos semble telle en centre-ville de Caen que seuls les utilisateurs réguliers possèdent une bicyclette. La possession d'un stationnement vélo au domicile peut concerner, dans certains quartiers du centre-ville de Caen, seulement la moitié des ménages, comme le montre la carte page ci-contre.

Le manque de stationnement cyclable privé au domicile, en particulier en centre-ville de Caen, constitue un frein au développement de l'usage du vélo comme mode de transport.

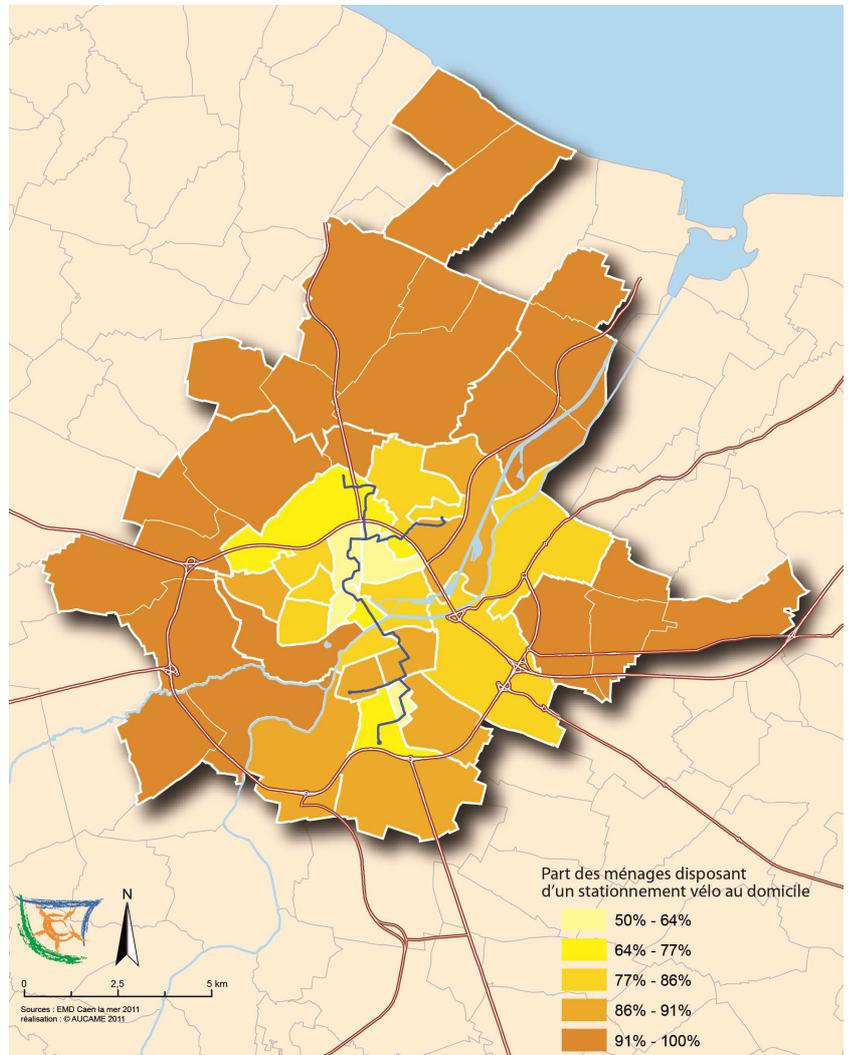
A Caen, la densité de l'habitat, des commerces et des activités induit une facilité accrue à se déplacer en vélo, mais moins de possibilités de stationnement du vélo à domicile. Hors Caen, on tendra à privilégier le cycle dans un cadre de loisir plutôt que le considérer comme un mode de déplacement à part entière, ce qui explique un usage moins fréquent.

Parmi les habitants de l'agglomération qui sont des pratiquants réguliers du vélo (effectuant grâce à ce mode de transports au moins deux déplacements par mois), 14 % ont déjà été victimes d'un vol de vélo. Cette proportion monte à 30 % pour les résidents du centre-ville de Caen, contre 18 % pour ceux du reste de la ville et 8 % pour ceux des autres communes de Caen la mer. 44 % de ces vols ont eu lieu alors que le cycle se situait dans la rue ou dans un espace public.

Le fait que le vol d'un vélo arrive plus fréquemment dans les secteurs où le stationnement au domicile est le plus rare pose la question de l'offre de stationnement résidentiel des cycles hors domicile. Ce problème de stationnement résidentiel des vélos constitue l'un des freins majeurs au développement de la pratique de ce mode doux dans certains quartiers.

60 % des actifs résidants à Caen la mer ont à disposition un stationnement vélo (abrité ou non) sur leur lieu de travail, et 8 % à proximité. Malgré cela, la grande majorité des déplacements pendulaires sont effectués en voiture, en partie car les distances à effectuer sont souvent plus longues que pour les autres motifs de déplacement comme les achats ou les loisirs et visites.

Le stationnement résidentiel des vélos



CONCLUSION



L'essor de l'automobile durant les Trente Glorieuses s'est accompagné de la création d'un nouvel urbanisme, rendu possible par la mobilité automobile et adapté à celle-ci. S'il a fallu, dans un premier temps, créer les infrastructures nouvelles pour permettre aux voitures de circuler, rapidement s'est posée la question des espaces pour permettre aux voitures de s'arrêter.

À Caen la mer, particulièrement, les données de l'Enquête Ménages Déplacements donnent l'image d'une agglomération faisant la part belle à l'automobile, comme le traduit un taux de motorisation ou une part modale de la voiture plus élevés que dans de nombreuses agglomérations comparables. Le réseau routier très dense et l'étalement urbain fort en sont à la fois la cause et la conséquence. Inéluctablement, la question du stationnement revêt dans l'agglomération caennaise une importance toute particulière, d'autant plus que chaque voiture passe en moyenne plus de 23 heures par jour à l'arrêt !

Mais la problématique du stationnement mérite d'aller au-delà de ces grands chiffres. Tout d'abord, l'Enquête Ménages Déplacements permet d'appréhender différentes catégories de stationnement,

selon les motifs de destination des déplacements effectués en automobile (stationnement résidentiel, stationnement pendulaire, stationnement pour achats), ainsi que différents types de stationnement (parking, voirie, garage). Selon que l'on aille au travail, faire des courses ou que l'on rentre chez soi, nos besoins en stationnement ne sont pas les mêmes ; la complexité réside donc dans le fait de gérer, à la fois sur un même territoire et pour les mêmes personnes, des besoins de stationnement variés et parfois contradictoires.

D'autre part, il ressort de cette étude la confirmation que le centre-ville de Caen constitue bien un territoire à part lorsque l'on parle de stationnement. Lieu par excellence de la mixité urbaine et de la densité, il est aussi celui où les contraintes qui s'exercent sur toutes les formes de stationnement sont les plus importantes. Dans cet espace densément urbanisé, le stationnement, malgré la segmentation parfois induite par les politiques tarifaires, peut être tour à tour résidentiel, pendulaire ou de chalandise. Il est donc naturel, et les réponses aux questions d'opinion contenues dans l'EMD le confirment, que cette contrainte soit ressentie de manière importante par les habitants du centre-ville, même si la comparaison sur des critères objectifs avec d'autres agglomérations permet de

relativiser l'ampleur des secteurs contraints (voir le chapitre sur la contrainte de stationnement). La facilité à se déplacer à pied à l'intérieur du centre-ville et l'accessibilité de ce dernier au moyen des transports collectifs depuis l'ensemble de l'agglomération viennent compenser, quand il s'agit de l'attractivité de ce secteur, les difficultés de stationnement ressenties par les automobilistes.

Les politiques de stationnement se trouvent aujourd'hui au cœur d'un double enjeu. Le premier d'entre eux est celui du rééquilibrage de l'usage de la voiture au profit des transports collectifs et des modes de déplacement actifs. Ainsi, la politique de stationnement s'avère être un puissant outil en faveur du report modal lorsqu'une offre alternative existe. Comme les résultats de l'EMD le montrent, lorsque le stationnement apparaît comme difficile plutôt que facile, près de trois fois moins d'usagers prennent leurs voitures pour se rendre sur leur lieu de travail (voir p. 11). Finalement, c'est bien la possibilité de disposer d'une offre alternative à l'automobile sur le lieu de départ et une contrainte de stationnement sur le lieu d'arrivée qui rend plus vraisemblable un report modal de la part des usagers de la voiture.

Le second enjeu est celui de la maîtrise de l'espace, correspondant à l'ambition de retrouver de l'espace urbain dans les villes ainsi qu'à celle de limiter la consommation foncière à l'extérieur. En effet, le stationnement est l'un des usages les plus consommateurs d'espace en ville. Par exemple, sur le Plateau Nord de Caen l'un des secteurs stratégiques de l'agglomération, la part de l'espace consacré au stationnement y atteint 30%, selon les données du mode d'occupation du sol réalisé par l'Aucame en 2011 ! Et dans les secteurs plus centraux, l'espace occupé par le stationnement sur voirie entre en concurrence avec d'autres usages possibles de l'espace public.

La bonne compréhension du fonctionnement du stationnement sur un grand territoire tel que l'agglomération caennaise est donc primordiale pour mettre en œuvre une politique de gestion globale du stationnement répondant à ces deux impératifs de report modal et de maîtrise de l'espace urbain, tout en préservant l'accessibilité de chacun des communes et quartiers de Caen la mer.



Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation & Mise en page : ©AUCAME 2012



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr