

# Ville de Cavalaire-sur-Mer

## Phase 3 : Proposition de plan de stationnement

Décembre 2023



# Sommaire

---

- Bilan du diagnostic et dimensionnement du parking Cœur de ville
- Principaux enjeux du plan de stationnement
- Plan d'actions
  - La réglementation du stationnement
  - La gestion du stationnement
  - Le stationnement vélo et deux-roues motorisés
  - Le jalonnement et la communication
  - La mise à niveau réglementaire
  - L'adaptation des normes PLU
- Phasage
- Annexes

# Phasage

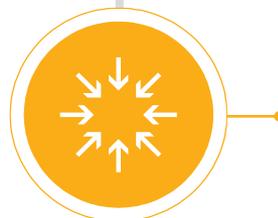
## 1. DIAGNOSTIC



### De mai à aout 2023

Dresser un **état des lieux** des conditions actuelles de stationnement, en moyenne et haute saison, pour aboutir à des pistes de préconisations

## 2. ANALYSE PROSPECTIVE ET DIMENSIONNEMENT D'UN PARKING EN OUVRAGE



### De aout à fin septembre 2023

Appréhender **l'impact des projets urbains Cœur de Ville et Eco Bleu du port** pour évaluer le dimensionnement du futur parking en ouvrage du centre-ville

## 3. PRÉCONISATIONS



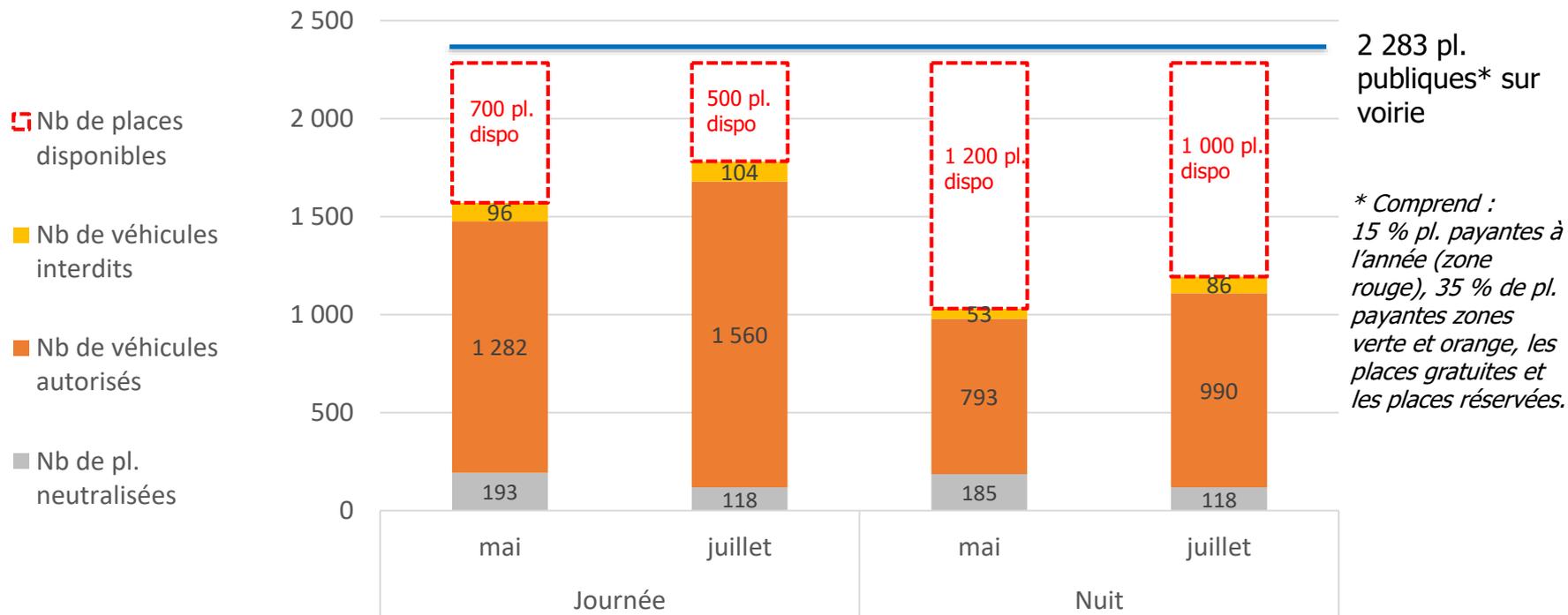
### De octobre à décembre 2023

Définir **la stratégie générale** de l'organisation du stationnement pour établir **un programme d'actions**

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title text. A thin red horizontal line is positioned below the text box.

# Bilan du diagnostic et dimensionnement du parking Cœur de ville

# Bilan du stationnement public dans la zone d'étude (1/2)



zone d'étude	Journée		Nuit	
	mai	juillet	mai	juillet
Taux d'occupation	61%	72%	38%	46%
Taux d'interdit	7%	6%	6%	8%

$$\text{Taux d'occupation} = \frac{\text{Nombre de véhicules autorisés}}{\text{Nombre de places autorisées}}$$

$$\text{Taux d'interdit} = \frac{\text{Nombre de véhicules interdits}}{\text{Nombre de véhicules autorisés et interdits}}$$

Note : places neutralisées prises en compte dans le calcul du taux d'occupation

## Bilan du stationnement public dans la zone d'étude (2/2)



- **En journée** : une voirie publique occupée de 61 % (mai) à 72 % (juillet) avec un taux d'interdit courant de 6 % à 7 %, plus élevé en zone gratuite non règlementée (9% à 11%) ; ce qui traduit un manque de surveillance en dehors des zones payantes en moyenne comme en haute saison.
- **De nuit** : une voirie publique occupée de 38 % (mai) à 46 % (juillet) avec un taux d'interdit s'élevant jusqu'à 8 % en juillet.
- **Le stationnement public n'est pas tendu, il dispose même de réserves de capacité importante : toujours à minima 500 à 700 places disponibles en journée en moyenne comme en haute saison** (bien que cette dernière ne soit pas complètement représentative des autres années - saison estivale plus calme que d'habitude selon la Ville).



- **Une reprise en main de la surveillance de la voirie payante en 2022 s'est traduite par :**
  - Une augmentation des recettes de stationnement
  - Des disponibilités de places en zone payante en journée constatées en juillet



- **Une grille tarifaire à simplifier / harmoniser**

# Bilan du stationnement dans le parc privé



## **D'importantes réserves de capacité de stationnement dans le parc privé résidentiel :**

- des disponibilités importantes constatées même au mois de juillet. Cependant, certaines résidences ont des parkings qui débordent
- Une offre privée en location assez significative en nombre qui traduit des disponibilités à l'année
- La majorité des parkings/places privés de résidences sont sans contrôle d'accès,
- 2 parkings privés de supermarché (300 places libres d'accès et gratuites) sous occupés en journée et de nuit

**=> Ces constats témoignent d'une faible pression sur le stationnement résidentiel de nuit comme de jour, y compris en haute saison**



## **Pour les logements, l'ensemble des zones du PLU ont une norme surdimensionnée par rapport à la demande de stationnement :**

- 2 places/logement VS 1,26 véhicules/ménage en moyenne sur la commune

# Bilan du dimensionnement du parking Cœur de ville

**Projet :** parking souterrain d'une opération mixte composée d'un cœur événementiel (salle de concert de 1 000 pl. max, auditorium, cinéma, etc.), un cœur de vie (médiathèque, pôle mutualisé de services publics, etc.) et un cœur économique (bureaux, commerces de proximité, etc.)

	<b>Places règlementaires PLU</b> (hors équipements événementiels - Estimation AMO)	<b>Scénario 1 : Estimation de la demande mutualisée</b> avec fuite au péage et suppression de places <b>SANS</b> le projet de piétonisation	<b>Scénario 2 : Estimation de la demande mutualisée</b> avec fuite au péage et suppression de places <b>AVEC</b> le projet de piétonisation
<b>Dimensionnement du parking</b>	<b>94 pl.</b>	<b>200 pl.</b>	<b>230 pl.</b>

*Rappel sur les suppressions de places : scénario 1 (220 pl. ; 50 pl. déjà neutralisées) et scénario 2 (110 pl. supplémentaires avec projet de piétonisation). Cf. slide [Annexe 1](#)*

**Les 2 estimations de dimensionnement de la demande de l'opération cœur de ville réalisées par Sareco correspondent avec l'estimation des capacités techniques de l'emprise du parking par l'équipe d'architectes :**

- R-1 : 120 pl. + locaux techniques/exploitation + archives
- R-2 : 150 pl.

**=> Soit une coque pouvant accueillir jusqu'à 270 pl. de stationnement VS une demande estimée entre 200 places et 230 places**

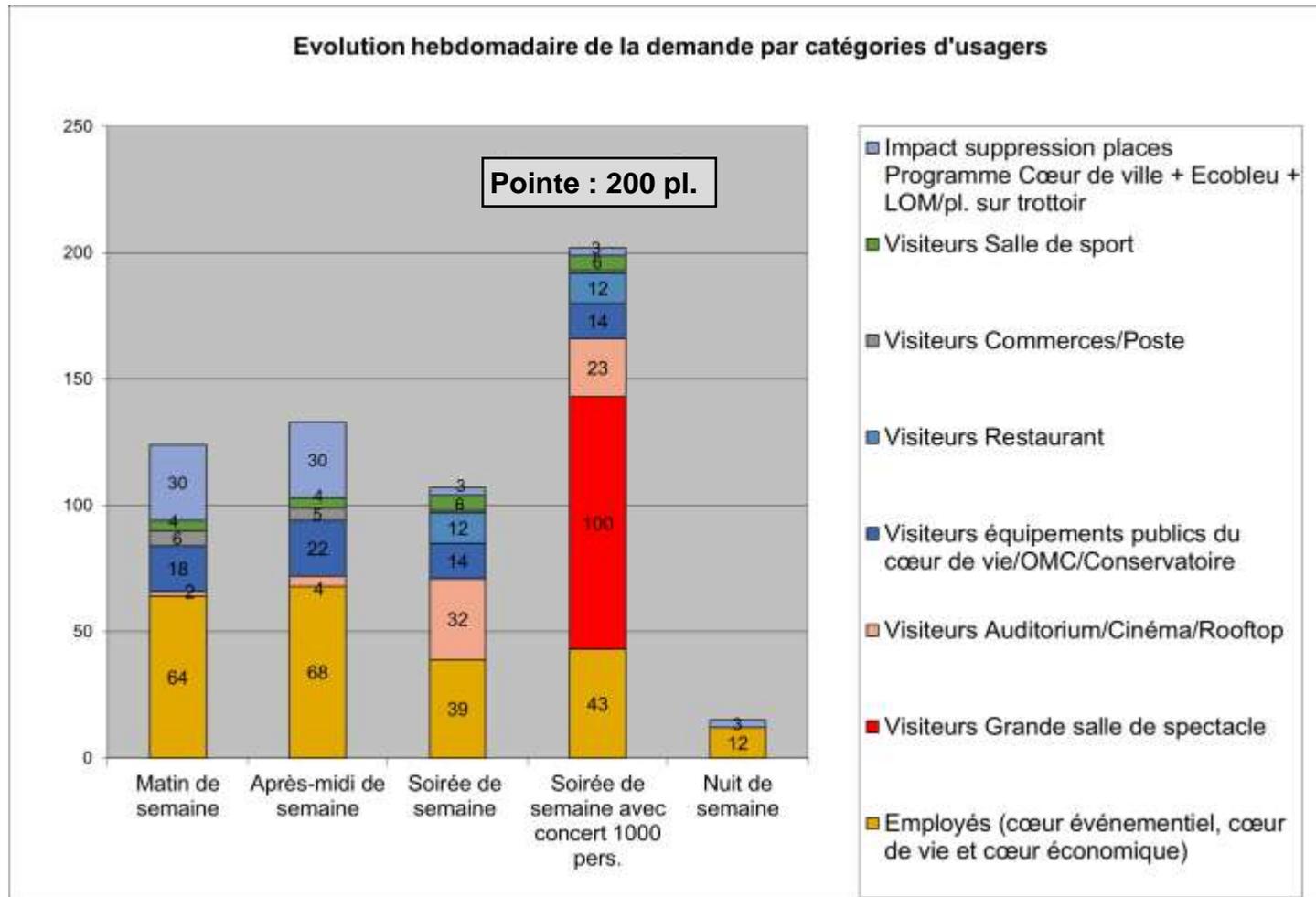
**Dans le cas du scénario 2, les 230 pl. peuvent se répartir de la façon suivante :**

- Rdc : local sécurisé vélo
- R-1 : 100 pl. + 40 places réservées 2RM + locaux technique/exploitations + archives
- R-2 : 130 pl.

# La demande mutualisée avec prise en compte des suppressions de places sans le projet de piétonisation

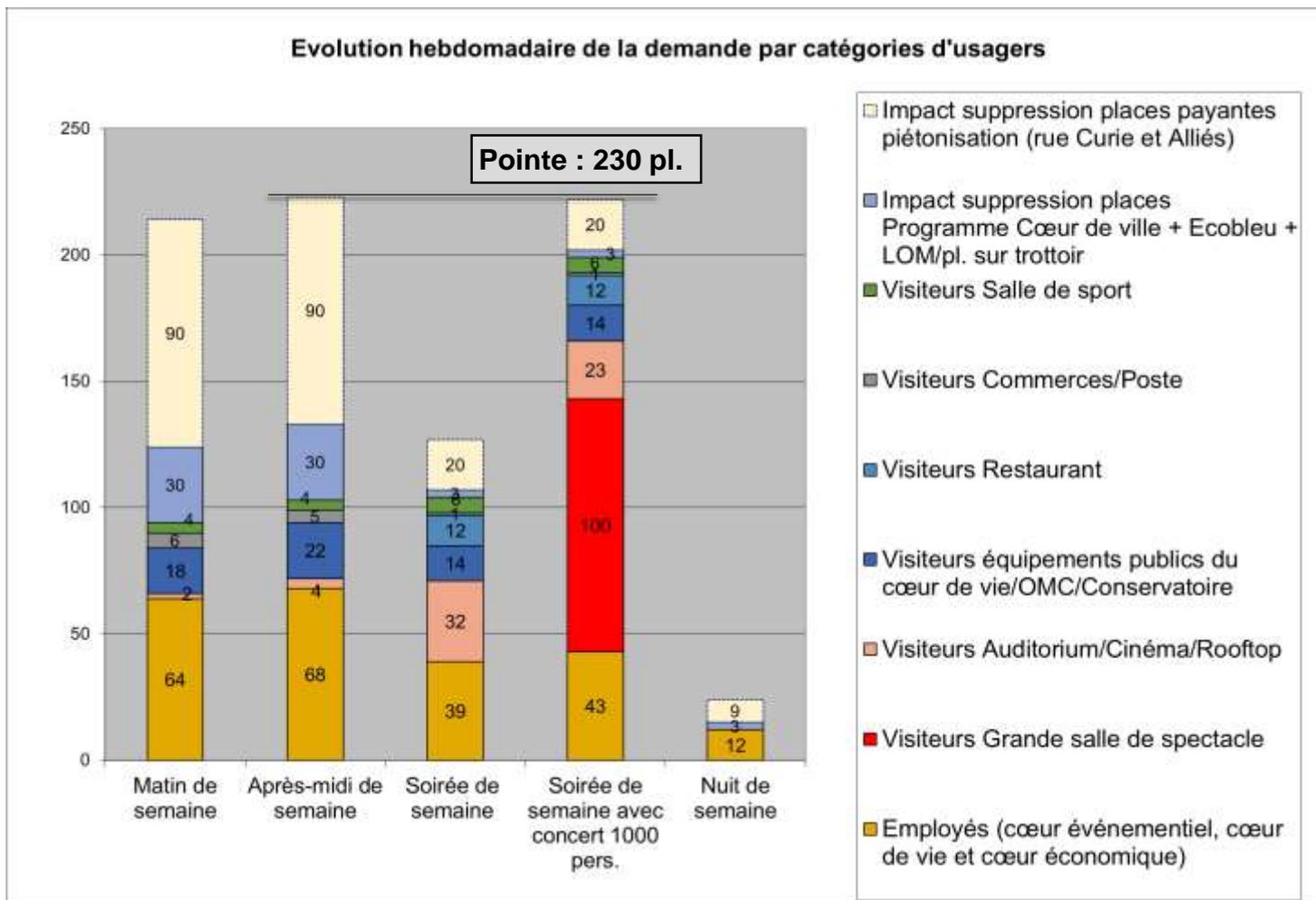
## Scénario 1 :

- 140 places à la pointe de l'après-midi
- 200 pl. à la pointe en soirée de semaine configuration concert



# La demande mutualisée avec prise en compte des suppressions de places du projet de piétonisation

Scénario 2 : 230 pl. à la pointe de l'après-midi et en soirée de semaine avec concert



La suppression de places payantes sur voirie permettra d'attirer les clients horaires en journée dans le parking et d'améliorer les recettes de celui-ci

**=> Objectif : rechercher l'équilibre économique du parking**

# Esquisse de montage économique du parking souterrain

**Principaux coûts économiques du parking selon le scénario, hors augmentation des coûts de la construction depuis 2022**

	<b>Scénario PLU 94 pl. R-1</b>	<b>Scénario 1 parking 200 pl. R-1 &amp; R-2</b>	<b>Scénario 2 Parking 230 pl. R-1 &amp; R-2</b>
Investissement parking HT <sup>1</sup>	Entre 2 800 000 € et 3 700 000 €	Entre 6 000 000 € et 8 000 000 €	Entre 6 900 000 € et 9 200 000 €
Investissement matériel de péage HT (sur 12 ans)	80 000 €	120 000 €	120 000 €
Cout d'exploitation/an (400 €/pl/an)	38 000 €	80 000 €	92 000 €
GER HT/an (Gros Entretien et Renouveaulement : 150€/pl/an)	15 000 €	30 000 €	35 000 €
Moyens humains/an (1 à 2 agents ETP)	40 000 €	80 000 €	80 000 €
<b>Total cout d'exploitation + GER/an</b>	<b>93 000 € HT/ an</b>	<b>190 000 € HT/ an</b>	<b>207 000 € HT/ an</b>

<sup>1</sup>Fourchette entre **25 k€ et 33 k€ HT cout de construction à la place**, tenant compte des incertitudes sur la qualité des sols.

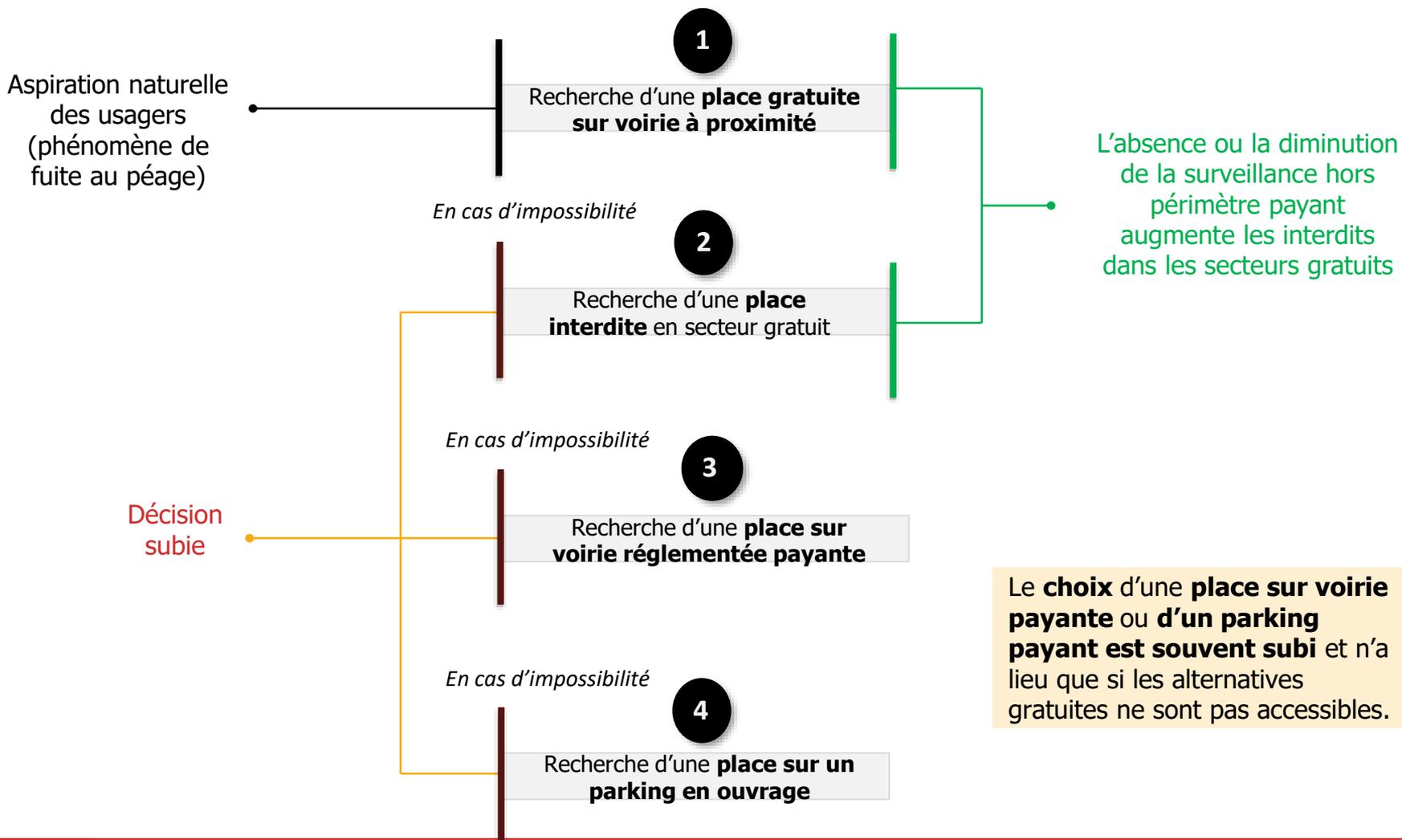
Ces coûts prennent en compte les honoraires MOE / assurances / frais sur opération / taxes / aléas (~20% du prix).

*Pas de prise en compte des 25% d'augmentation en moyenne sur les matières premières depuis 2022, ce qui amènerait à un ratio haut de ~ 40 000 € HT/place*

# Phénomène de « Fuite au péage »

## Evolution des comportements en fonction de la réglementation sur voirie

**Le parking n'est pas un objet isolé** : il s'inscrit obligatoirement dans la politique de stationnement de la ville de Cavalaire en lien avec la voirie payante (zonage, tarif...) et gratuite (concurrence forte)



# Des mesures à prévoir dans le plan de stationnement pour limiter le déficit d'exploitation du parking

## Quels sont les prérequis à la construction d'un parking payant en ouvrage sur Cavalaire ?

Un contexte actuel qui ne remplit pas les conditions :

- Seulement 15% des places sur voirie du centre-ville (périmètre d'étude) sont payantes à l'année (337 pl. en zone rouge sur 2 283 pl. publiques recensées sur voirie)
- Des disponibilités de places importantes



**Si la ville réalise un parking en ouvrage, les mesures suivantes seront obligatoires pour limiter la fuite au péage et assurer des recettes essentielles au bilan économique de l'opération :**

- La **suppression de places sur voirie publique** (validation des projets de piétonisation sur les axes commerçants de la commune)
- **L'extension du stationnement payant** dans le centre-ville : à minima 300 m autour du parking et la suppression de la zone bleue et son remplacement par du stationnement payant
- **La réduction des plages gratuites** en zone payante sur voirie et l'augmentation des amplitudes du payant
- **L'application d'une grille tarifaire plus avantageuse dans le parking** que sur voirie payante pour inciter les usagers à privilégier le parking
- **Un renforcement de la surveillance**
  - ✓ sur la voirie payante et les emplacements de livraison
  - ✓ pour la verbalisation des interdits sur l'ensemble du centre-ville et du secteur gratuit périphérique
- La mise en œuvre d'un **jalonement parking** et un **travail sur le plan de circulation** : « Obliger » les visiteurs à privilégier/se stationner sur parking plutôt que sur voirie
- **L'anticipation** sur la fréquence des **programmations dans la salle de spectacles** à voir avec le programmiste

# Première approche du bilan financier

**Première estimation sur la base des ratios des recettes 2022 de la voirie payante  
Recettes sur 230 places du parking (scénario 2)**

<b>Parking Cœur de ville (scénario 2 : 230 pl.)</b>	<b>Hypothèse recettes</b> Sans évolution de la politique de stationnement	<b>Hypothèse recettes</b> Avec évolution de la politique de stationnement*
Estimation ratio par place et par an**	370 € / pl. / an	800 € / pl. / an
Estimation recettes annuelles	85 000 € TTC	190 000 € TTC
Charges annuelles ( <i>estimation parking 230 places</i> )	250 000 € TTC	250 000 € TTC
Bilan***	<b>- 165 000 € TTC/an</b>	<b>- 60 000 € TTC/an</b>

\* Cf. slide précédente : conditions/mesures à prendre, dans la politique de stationnement de la ville, pour rechercher un équilibre économique d'un parking payant en ouvrage

\*\* Estimation en fonction des recettes 2022 de la voirie payante : 1 097 places payantes pour 410 446 € TTC de recettes = 374 €/pl./an

\*\*\* Dans le cas d'une gestion par barrière, il conviendra de créer un budget annexe. Les recettes et dépenses seront HT, ce qui ne changera pas fondamentalement le bilan financier.



## Principaux enjeux du plan de stationnement

---



Répondre aux besoins de l'ensemble des usagers de la voirie

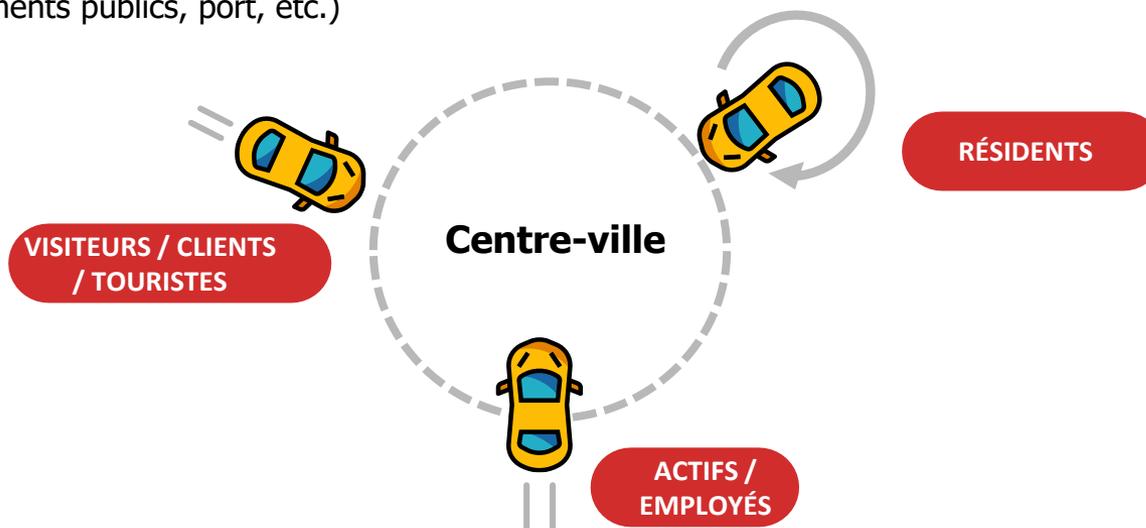
# L'importance des politiques de stationnement dans la dynamique territoriale

Chaque utilisateur souhaite se stationner au **plus proche de sa destination, et à moindre coût** (gratuit).

**Le centre-ville, le port et la plage** concentrent des besoins en stationnement différents et peut faire face à des conflits d'usages en journée entre : les **résidents**, les **actifs/employés** qui travaillent en journée, les **visiteurs/clients** des commerces et les **touristes** du port et de la plage.

## 2 objectifs principaux d'une politique de stationnement :

- Permettre le stationnement des résidents ne disposant pas de garage privé à proximité de chez eux
- Préserver l'accessibilité et le stationnement des visiteurs et touristes (vitalité des commerces, équipements publics, port, etc.)



La question du stationnement constitue un point d'entrée essentiel dans les politiques de mobilité, en particulier dans la commune de Cavalaire, qui présente à la fois un **centre-ville, un port et une plage**

# 4 types d'usagers avec des besoins en stationnement propres

## RÉSIDENTS

Habitent et stationnent leur(s) véhicule(s) au plus près de leur(s) habitation(s),  
On distingue les résidents mobiles et les résidents dits « ventouses », dont la voiture ne bouge pas de la journée



## VISITEURS

Viennent en voiture pour un motif autre que le travail (courses, démarches administratives, visite...). On distingue les visiteurs courte durée (< 2 h) et ceux de longue durée (entre 2 h et 4 h)



## EMPLOYÉS

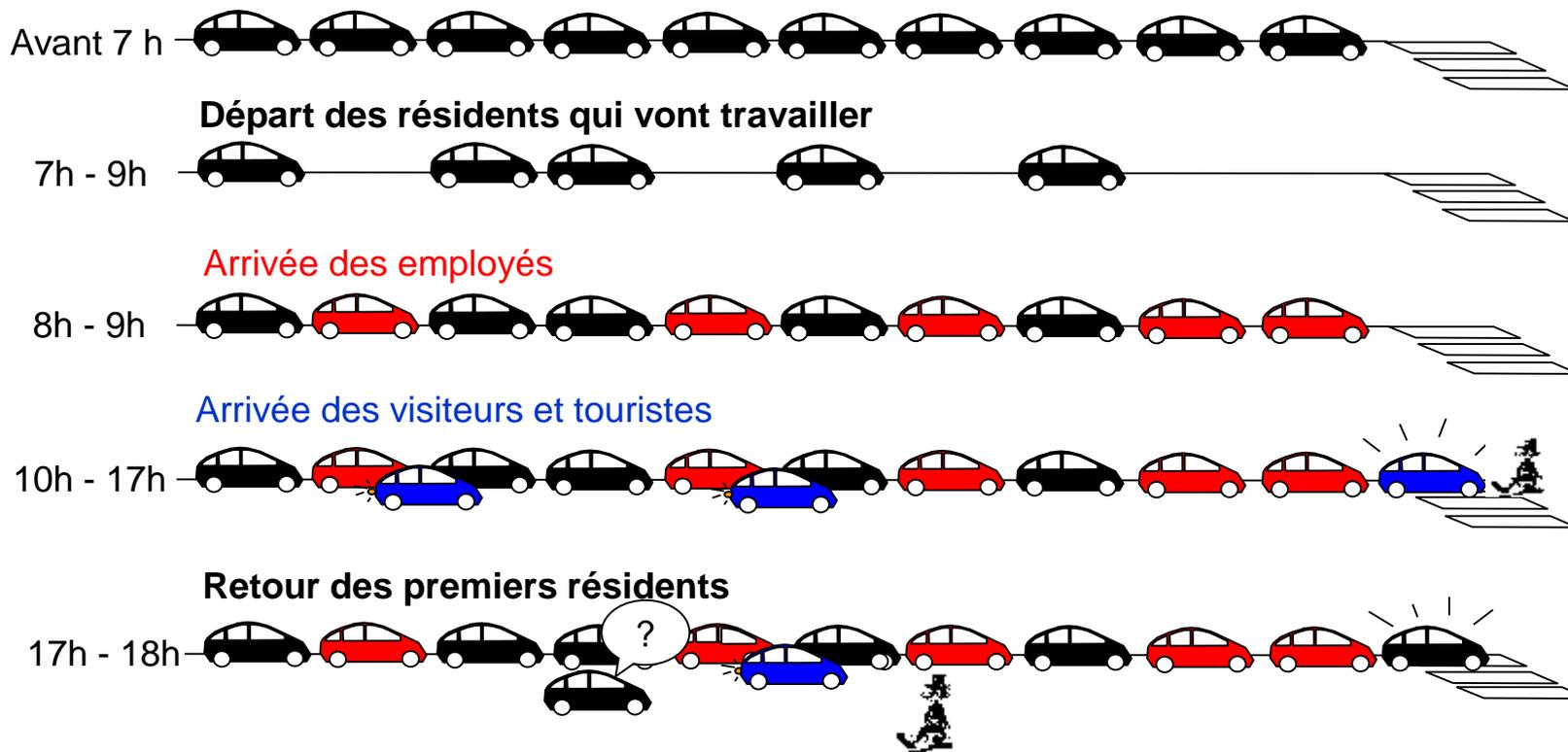
Viennent travailler dans le centre-ville, stationnement à la journée en fonction des horaires des bureaux ou services



## TOURISTES

Viennent en voiture pour le port, les commerces ou la plage. On distingue les touristes à la journée et touristes saisonniers

# En l'absence de stationnement rotatif, les conflits d'usages entre les usagers sont importants...



Simulation des conditions de stationnement sur voirie gratuite non règlementée

# L'impact du stationnement réglementé rotatif sur la voirie

L'impact du stationnement réglementé, **si surveillé et contrôlé**

La rotation permet :

- De créer de la disponibilité sur voirie quand celle-ci est saturée
- D'accueillir plusieurs usagers sur une même place de stationnement



**1 à 2 véhicules**  
Sans réglementation

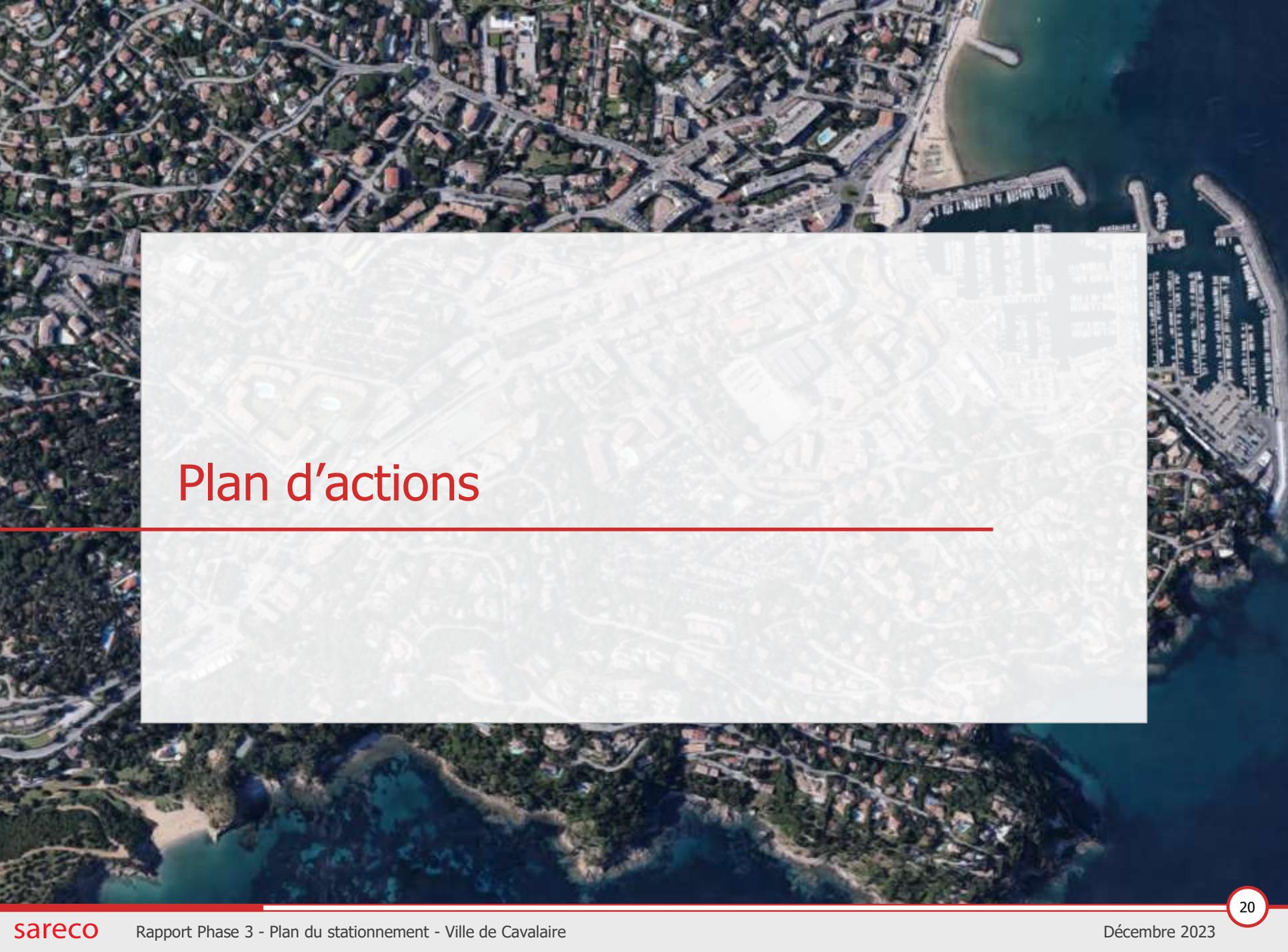


**2 à 4 véhicules**  
Zone à disque bleue ou  
zone payante peu  
surveillée



**5 à 6 véhicules**  
Stationnement payant sur  
voirie et en parc en enclos avec  
réglementation courte durée

Taux de rotation  
sur une journée

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a beach. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title 'Plan d'actions' in red text. A thin red horizontal line is positioned below the white box.

# Plan d'actions

# Pour répondre aux enjeux, quelles actions mettre en œuvre ?

## La réglementation du stationnement

- Action 1 – Définir un nouveau zonage du stationnement
- Action 2 – Mettre en place des parcs en enclos sur le port
- Action 3 – Déterminer une nouvelle politique tarifaire

## La gestion du stationnement

- Action 4 – Renforcer la surveillance du stationnement rotatif
- Action 5 – Définir le mode de gestion du parking en ouvrage Cœur de ville

## Le stationnement vélo et deux-roues motorisés

- Action 6 – Mailler le territoire d'une offre de stationnement vélo qualitative sur voirie
- Action 7 – Développer l'offre de stationnement moto/scooter sur l'espace public

## Le jalonnement et la communication

- Action 8 – Réviser le plan de jalonnement des parkings
- Action 9 – Communiquer sur le nouveau zonage de stationnement

## La mise à niveau réglementaire

- Action 10 – Supprimer les places en lien avec la loi LOM
- Action 11 – Supprimer les places autorisées sur trottoir

## L'adaptation des normes PLU

- Action 12 – Réviser les ratios de places de stationnement du PLU
- Action 13 – Introduire une clause de mutualisation dans le PLU

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a beach. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

# La réglementation du stationnement

---



# Action 1 – Définir un nouveau zonage du stationnement

---

# Proposition d'un nouveau zonage du stationnement payant sur voirie

## • Simplification du zonage actuel avec seulement 2 réglementations payantes

- **Zone rouge (courte durée)** : au contact des commerces et autour du futur parking Cœur de ville  
=> Ce qui implique la mise en payant de :
  - **26 pl.** gratuites non réglementées à proximité du futur parking Cœur de ville (Aubanel, Verdun et P et M Curie)
  - **22 pl.** en zone bleue à proximité également (Lyautey et Por di Mar)
- **Zone verte (longue durée)** : en tampon entre la zone rouge et la voirie gratuite  
=> Ce qui implique la conversion en zone verte :
  - **374 pl.** gratuites non réglementées
  - **62 pl.** en zone bleue (Mistral, Rameil, Alliés et Pasteur)
  - **93 pl.** en zone orange (parking du Rivage) afin d'harmoniser la réglementation actuellement complexe
  - **20 pl.** créées quai Marcel Pagnol (projet Ecobieu)



## Bilan sur voirie : zonage actuel VS nouveau zonage

Règlementation payante	Zonage actuel	Bilan nouveau zonage	Nb d'horodateurs*
<b>Zone rouge</b>	337 pl.	<b>262 pl.</b> Soit - 75 pl.	11
<b>Zone verte</b>	710 pl.	<b>707 pl.</b>	24**
<b>Parc en enclos Revest (réservé plaisanciers)</b>	126 pl.	<b>128 pl.</b>	/
<b>Bilan voirie</b>	<b>1 173 pl.</b>	<b>1 097 pl.</b> Soit - 75 pl.	<b>35</b>

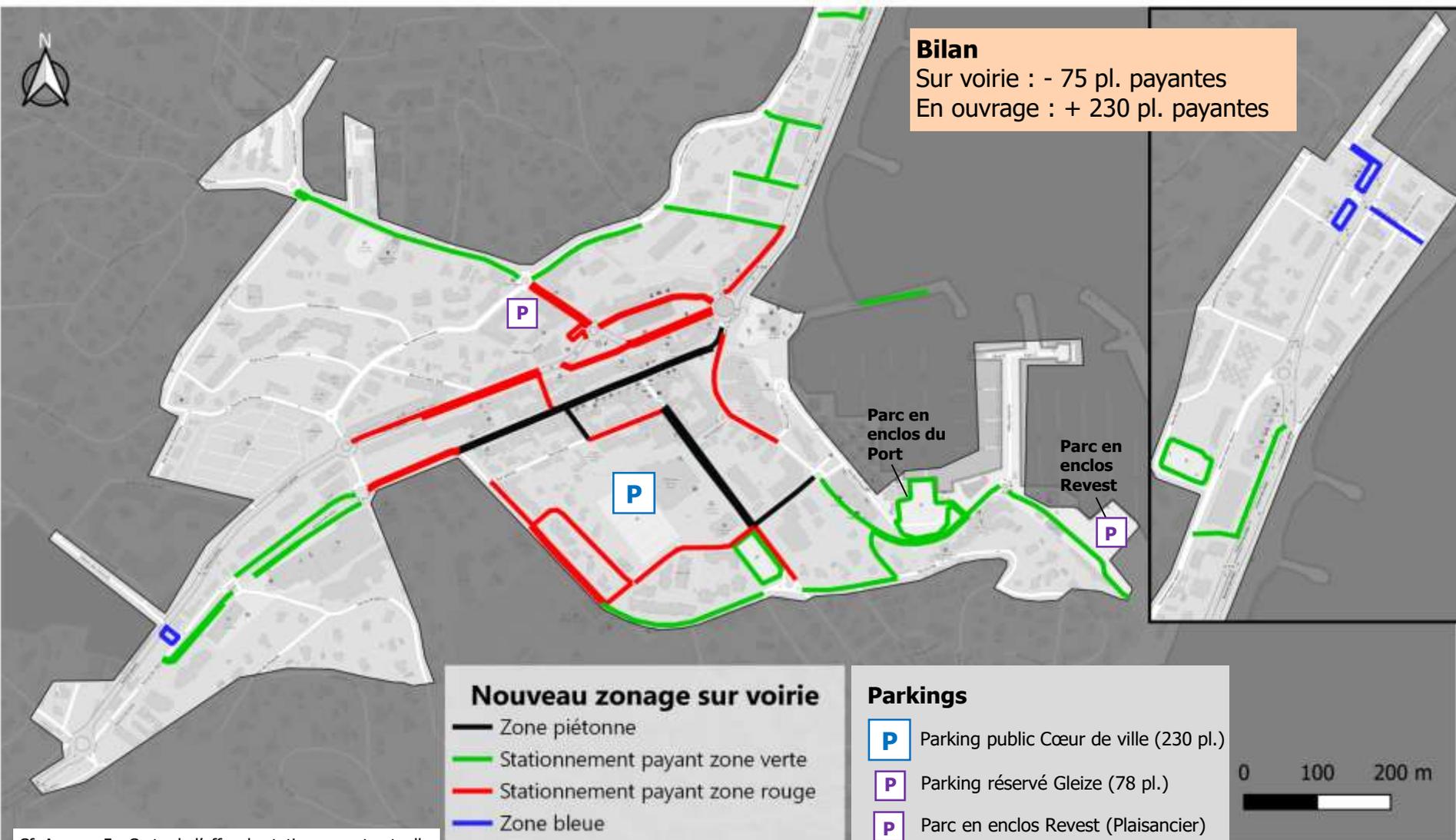
\* 1 horodateur/25 pl.

\*\* Ne prend pas en compte le parc enclos du Port (120 pl.) réglementé zone verte mais géré par caisse automatique

### \* Ce bilan tient compte :

- Des projets pk Cœur de ville, piétonisation et Ecobieu, cf. [Annexe 1](#)
- Proposition de mise en enclos du parking Revest (128 pl.) réservé aux plaisanciers, cf. [Action 2](#)
- Suppression de 21 pl. sur trottoir bvd Pasteur (zone rouge), cf. [Action 11](#)

# Proposition d'un nouveau plan du stationnement payant : voirie et parkings en ouvrage



Cf. Annexe 5 : Carte de l'offre de stationnement actuelle

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a harbor with a marina. A semi-transparent white box is overlaid on the image, containing the text 'Action 2 – Mettre en place des parcs en enclos sur le port'.

## Action 2 – Mettre en place des parcs en enclos sur le port

---

# Parc en enclos : avantages et mesures d'accompagnement

## • Définition

- Parc au sol payant avec barrières et une gestion du paiement par caisse automatique ou horodateur

## • Avantages

- Un parc en enclos permet une rotation plus importante des véhicules qu'une zone payante classique sur voirie et un taux de respect et de paiement de 100%
- Libère les ASVP et permet de renforcer la surveillance du stationnement sur d'autres secteurs (pas d'augmentation des effectifs actuels)
- Possibilité d'offrir une période de gratuité pour les visiteurs
- Possibilité d'abonnements
- Facilités d'aménagement : pose de 2 barrières (1 entrée et 1 sortie) et horodateur ou caisse
- Minimum de 50 places de stationnement

## • Mesures d'accompagnement obligatoires

- Établir un périmètre règlementé (zone payante) autour du parking
- « Obliger » les visiteurs à privilégier le parking en enclos par rapport à la voirie :
  - Mettre en œuvre un jalonnement pour le parking en enclos
  - modification éventuelle du plan de circulation pour diriger les flux vers le parc en enclos
- Pose de mobiliers anti-stationnement (potelets pour sanctuariser les trottoirs, aménagement des passages piétons, végétalisation....)

# Proposition de 2 parcs en enclos sur le port

- **Des conditions favorables : besoin avéré d'une offre de stationnement complémentaire**
  - Suppression d'offre de stationnement sur le port
  - Des moyens humains limités pour le contrôle
  - Une demande qui varie avec la saisonnalité
- **2 parkings sur le port ciblés :**
  - **Parking Revest (128 pl.) :**  
Réservé aux plaisanciers  
=> **tarifs préférentiels / forfaits**
  - **Parking du Port (120 pl.) :**  
Grand public, visiteurs du port  
=> **tarif zone verte (longue durée)**

*A noter : Le dimensionnement des 2 parkings a été proposé par l'AMO du projet Ecobleu.*



*Extrait du Projet Ecobleu – Source : Ville*

## Estimations des coûts d'équipement et d'exploitation

En € HT	Parking Revest Plaisancier (128 places)	Parking du port grand public (120 places)
Investissement matériel de péage (sur 12 ans)	40 000 €	80 000 €
Cout d'exploitation/an (130 à 150 €/pl./an)	16 600 €	18 000 €
GER /an (Gros Entretien et Renouveaulement : 30€/pl/an)	3 800 €	3 600 €

### Détail investissement Parking Revest :

- Gestion des forfaits via le parking cœur de ville (forfaits délivrés via l'accueil du parking cœur de ville et via Internet pour limiter la gestion et les coûts d'exploitation du parking Revest)
- 2 entrées/sorties (2 chenaux d'accès abonnés avec barrières, boucle de détection, bornes de paiement, lecteur de plaque)
- 1 panneau signalétique dynamique (complet, nb places, fermé...)
- 2 caméras
- Inclus : livraison, pose, installation et mise en service

### Détail investissement Parking du port :

- 1 caisse automatique
- 2 entrées/sorties (2 chenaux d'accès avec 4 barrières, sas, boucle de détection, bornes de paiement, lecteur de plaque)
- 2 gabarits
- 1 panneau signalétique dynamique (option : complet, nb places, fermé...)
- 2 caméras min.
- Inclus : livraison, pose, installation et mise en service

# Parking en ouvrage souterrain et en enclos : recettes dans un budget annexe

**Sur voirie**, le Maire est compétent en matière de réglementation du stationnement et notamment pour le stationnement payant par application des dispositions de l'article L.2213-6 du CGCT.

**Hors voirie, les parkings en ouvrage ou de surface barriérés relèvent de** service public industriel et commercial (**SPIC**) :

- Le recours à un budget annexe au budget principal constitue une obligation conformément au CGCT. Mais beaucoup de communes ne la respecte pas.
- Ce budget annexe doit être équilibré.

Dans les faits, de nombreuses villes ne mettent pas en place de budget annexe et intègrent le parking dans le budget général (même si pas conforme au CGCT).



## Action 3 – Déterminer une nouvelle politique tarifaire

---

# Une stratégie tarifaire répondant aux besoins de chaque catégorie d'usagers

## Employés du centre-ville

Disposer de places à une distance raisonnable du centre-ville

**Sur la voirie gratuite ou en réglementation payante longue durée et abonnements en parking**



## Usagers du Port

Disposer de places garanties dans le Port

**Forfaits ou abonnements spécifiques**



## Clients des commerces

Disposer de places faciles d'accès, dans le centre-ville, au plus proche des commerces, pour une courte durée

**Réglementation rotative, tarifs horaires sur voirie et en parking**

## Résidents

Disposer de places à un tarif attractif pour une durée longue, en privilégiant l'utilisation du parking privé à domicile

**Abonnement sur voirie payante longue durée et abonnements spécifiques en parking**



# Une stratégie tarifaire selon le type d'offre

## OFFRE PUBLIQUE EN SURFACE

### **Voirie zone rouge**

- Tarifs horaires uniquement, pour les visiteurs et clients commerces

### **Voirie zone verte**

- Abonnement employés et commerçants du centre-ville et Port sur justificatif (1 abonnement par local commercial)
- Abonnement résident (1 abonnement par foyer, sur justificatif taxe foncière ou bail, sur le périmètre de la zone payante + les quelques rues gratuites au contact de la zone payante si demande)
- Tarifs horaires pour les visiteurs et clients commerces

### **Parc en enclos du Port**

- Tarifs horaires zone verte, pour les visiteurs, clients commerce/restaurant...

## OFFRE PUBLIQUE EN OUVRAGE

### **Parking souterrain Cœur de ville**

- gratuité commerciale de 30 min
- tarifs horaires sur le niveau de la zone rouge
- Abonnement 7j/7 et 24h/24 (à destination des employés et commerçants du centre-ville)
- Abonnement résident sur justificatif (taxe foncière ou bail - résidence à max 500 m du parking)
- Forfait semaine pour les vacanciers

## OFFRE RÉSERVÉE

### **Parc en enclos Revest**

- Uniquement forfaits Plaisancier (semaine, mois, année...)

### **Parking Gleizes**

- Abonnement 7j/7 et 24h/24 (à destination des employés et commerçants du centre-ville)
- Abonnement résident sur justificatifs (taxe foncière ou bail, résidence à max 500 m du parking et absence de garage privé)

# Proposition d'une nouvelle réglementation payante



**Simplifier la réglementation actuelle payante sur voirie** (cf. slide [Annexe 4](#))

**Réduire à 2 saisons :**

- Une haute saison qui débute dès le 1er d'avril et se termine le 31 octobre
- Une basse saison, du 1er novembre au 31 mars

=> Ce qui a un impact sur les périodes gratuites qui sont réduites :

- Sur l'année : zone verte payante dès le mois d'avril (haute saison)
- En journée : zones rouge et verte payantes de 9h à 20h dès le mois d'avril (haute saison)

	Zone rouge		Zone verte		Parcs en enclos sur le port		Parking en ouvrage Cœur de ville
Nombre de pl. estimé	260 pl.		770 pl.		250 pl.		230 pl.
Saison	Basse saison (1er novembre au 31 mars)	Haute saison (1er avril au 31 octobre)	Basse saison	Haute saison	Basse saison	Haute saison	Toute l'année
Amplitude hebdomadaire	Lundi au samedi	Lundi au dimanche	Gratuité	Lundi au dimanche	Gratuité	Lundi au dimanche	Lundi au dimanche
Amplitude horaire du payant	9h-13h et 14h à 18h	9h à 20h		9h à 20h		24h/24	24h/24

# Proposition d'une nouvelle grille tarifaire horaire

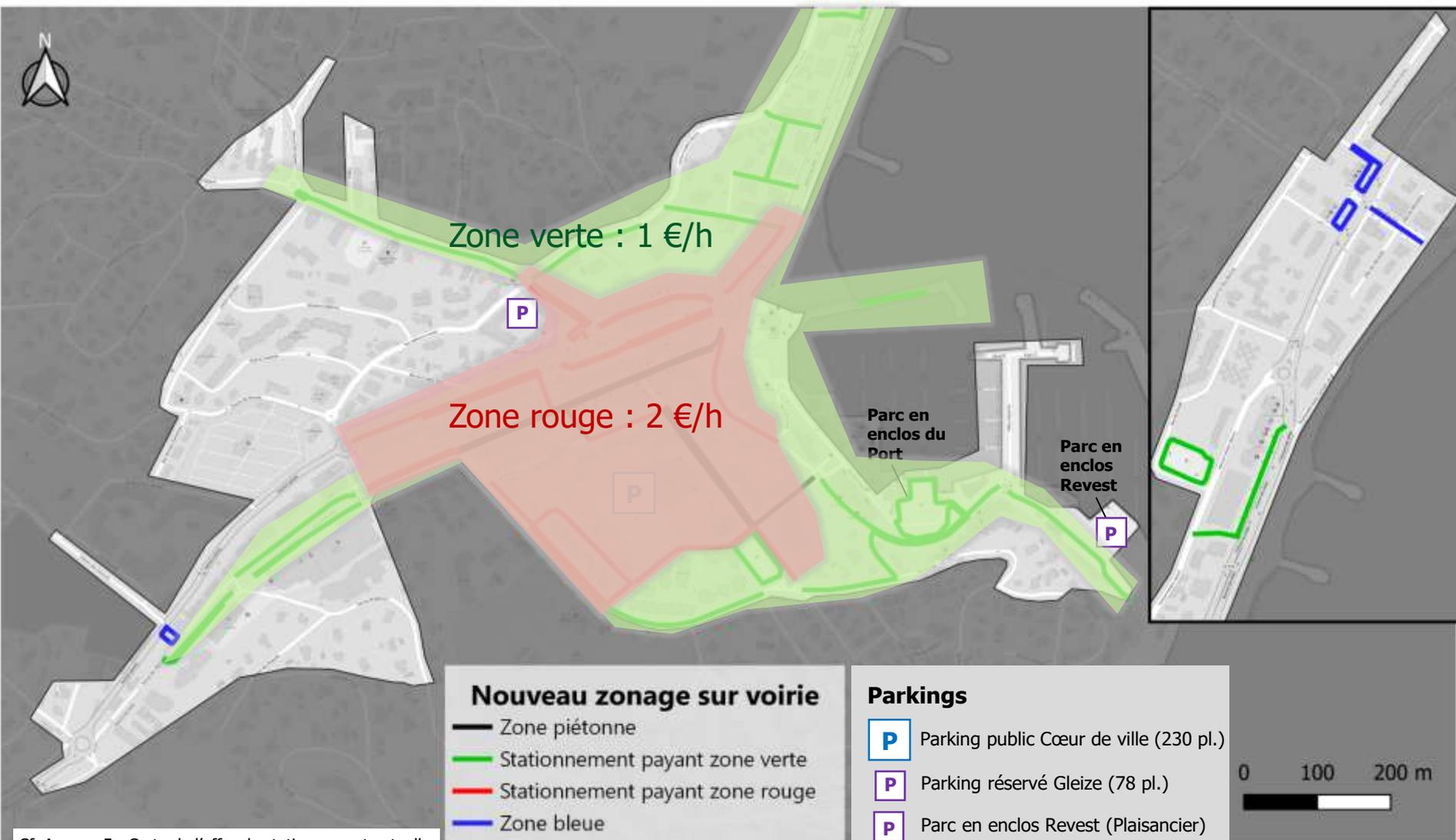
	Voirie					Parking en ouvrage Cœur de ville <b>0,50 € = 15min</b>
	Zone verte incluant le parc en enclos Port (Longue durée)		Zone rouge (Courte durée)			
	Actuelle haute saison	Proposition haute saison 1 € = 1h	Actuelle basse saison	Actuelle haute saison	Proposition À l'année 2 € = 1h	
15 min	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
30 min	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	
45 min	Gratuit	0,75 €	Gratuit	Gratuit	1,5 €	1,5 €
1 h	Gratuit	1 €	Gratuit	Gratuit	2 €	2 €
1 h 30	0,5 €	1,5 €	Gratuit	1,25 €	3 €	3 €
2 h	1 €	2 €	Gratuit	2,5 €	4 €	4 €
2 h 30	1,5	2,5 €	Gratuit	3,75 €	5 €	5 €
3 h	2 €	3 €	Gratuit	5 €	6 €	6 €
4 h	3 €	4 €	0,6 €	7,5 €	8 €	8 €
5 h	4 €	5 €	1,2 €	13 €	10 €	10 €
6 h	5 €	6 €	1,8 €			12 €
7 h	6 €	7 €	2,4 €			14 €
8 h	7 €	8 €	5,40 €			16 €
9 h	8 €	9 €	6,70 €			18 €
10 h	9 €	10 €	6,70 €			20 €
11 h	13 €	11 €				22 €
FPS	23 €	35 €	23 €	23 €	35 €	Ticket perdu 25 €



- Gratuité jusqu'à 30 min, puis tarification progressive
- Zone verte : 1 €/h
- Zone rouge : 2 €/h

- Parking en ouvrage : 0,50 €/15 min, soit 4 €/h
- Relèvement du FPS ? De 30 à 35 €

## 2 zones tarifaires horaires



Cf. Annexe 5 : Carte de l'offre de stationnement actuelle

## Grille tarifaire abonnement sur voirie et parking

Abonnements proposés	Zone verte (7 mois)		Futur parking en ouvrage Cœur de ville			Parking Gleizes		Parc en enclos Revest	
	Mois	Année (sur 7 mois = haute saison)	Semaine	Mois	Année	Mois	Année	Semaine	Mois
Résident	15 €	105 €		80 €	880 €	80 €	880 €		
Résidence secondaire	15 €	105 €		80 €	880 €				
Employés / commerçants	30 €	210 €		100 €	1 100 €	100 €	1 100 €		
<b>Forfaits proposés</b>									
Forfait plaisanciers								30 €	90 €
Forfait touristes			30 €	120 €					
Forfait soirée			4 €						



- Des abonnements plus élevés en parkings en ouvrage que sur voirie, en raison de la qualité de service offerte (places sécurisées, abritées et garanties)
- Dans le parking en ouvrage Cœur de ville, en complément des abonnements pour optimiser les recettes du parking :
  - Des forfaits à destination des touristes : weekend (20€), semaine (30 €), 2 semaines (60€) et mois
  - Un forfait soirée (en lien avec la salle de concert)

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a coastline with greenery and blue water. A semi-transparent white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

# La gestion du stationnement

---



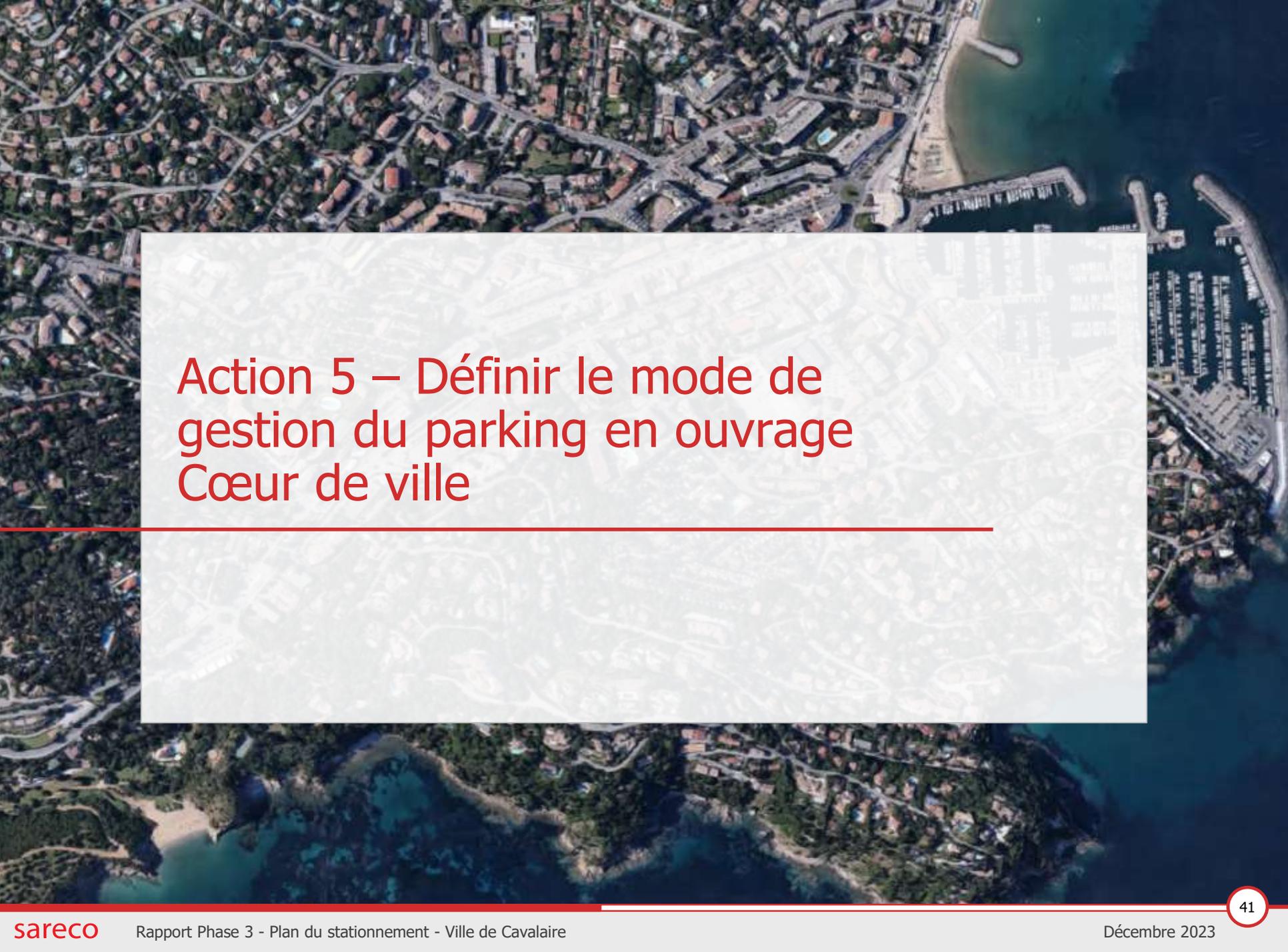
## Action 4 – Renforcer la surveillance du stationnement rotatif

---

# Des mesures à mettre en œuvre pour optimiser la surveillance du stationnement

- **Prévoir le nombre d'agents nécessaire (à moyen technique égal et hors difficultés de recrutement) :**
  - Ratio théorique d'1 Agent ETP/jour pour ~300 places à surveiller
  - Après extension du zonage règlementé :
    - Basse saison (amplitude 5 mois, 6j/7, 8h) : **260 pl. en zone rouge => 1 ASVP ETP** pour la surveillance
    - Haute saison (amplitude 7 mois, 7j/7, 11h) : **850 pl. zones rouge et verte** (hors pk du Port) => **4 ASVP ETP**

*A noter que les 250 pl. du port sous forme de parc en enclos permettent l'économie de 1 ASVP ETP*
- **Définir des priorités pour la surveillance de la zone payante**
  - Un passage par jour sur la zone verte du lundi à samedi
  - 2 passages sur la zone rouge lundi à samedi /dimanche suivant la saison (matin et après-midi) à des horaires différents
- **Concernant les attributions des missions des agents de la surveillance du stationnement :**
  - Aménager les horaires de travail pour qu'ils coïncident avec les horaires de règlementation (9h-20h en haute saison, soit 11h de règlementation = 2 équipes matin et après-midi)
  - Éviter que la participation des agents à des tâches autres que le stationnement se fasse au détriment de la surveillance => fixer clairement la rotation des tâches le cas échéant
  - Fixer les consignes de verbalisation en lien avec l'occupation de la voirie et limiter la tolérance à 10 mn, pas plus.
- **Envisager l'acquisition de moyen de déplacement supplémentaire : vélo**

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a coastline with greenery and blue water. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

## Action 5 – Définir le mode de gestion du parking en ouvrage Cœur de ville

---

# Une attention particulière nécessaire à la qualité de service

**Un parking en ouvrage nécessite une attention plus importante que des parcs au sol pour éviter des dérives :**

- Carence d'entretien / nettoyage
- « Squattage »
- Voitures ventouses et épaves
- ...



# Amplitude d'ouverture et modalité de gestion des accès

Il sera préférable de **fermer le parking la nuit** (en dehors des horaires de présence du personnel) pour éviter les intrusions et problème de sécurité. **Le parking sera toujours accessible pour les usagers ayant une voiture garée (sortie libre)**

## Proposition d'amplitude d'ouverture du parking souterrain :

- **Hors saison** (novembre à mars) :
  - Parking ouvert de 7h à 21h (avec sortie possible après 21h), sauf en cas d'évènement en lien avec le pôle culturel (salle de concert / auditorium...)
  - Possibilité de fermer une partie ou l'ensemble du niveau -2, suivant le remplissage du parking, pour réduire les charges d'exploitations. Ouverture complète du niveau -2 en lien avec les concerts...
- **Haute saison** (avril à octobre compris)
  - Parking ouvert de 6h à 00h00 (avec sortie possible après minuit)

## Réflexion sur le mode de gestion en lien avec le pôle évènementiel qui peut comprendre :

- L'accueil d'abonnés avec places garanties sauf 10 jours par an, prévenus un peu en avance, lors des spectacles très dimensionnants dans la salle de concert
- Une information à ceux qui prennent une place de spectacle du type : « pour vous garer, réservez votre place de stationnement dans le parking Cœur de ville dès maintenant au tarif de X € la soirée, nombre de places limité ! »
- Un parking fermé aux visiteurs au-delà d'une certaine jauge (100 places disponibles, jauge définie par le nombre de réservations parking des spectateurs) quelques heures avant le spectacle, sauf pour ceux qui disposent d'un ticket de spectacle et parking

# Missions et compétences en lien avec l'exploitation d'un parking en ouvrage

En cas de gestion en régie, il est nécessaire de vérifier l'existence des compétences en interne nécessaires pour gérer le stationnement en parking souterrain. Nous indiquons **en gras celles qui sont spécifiques ou différentes par rapport aux compétences voirie** :

- Accueillir et informer les clients, gestion des abonnements
- **Gestion des affichages** : complet, libre, fermé
- Assurer la surveillance et la sécurité des personnes et des installations (surveillance y compris **vidéosurveillance**)
- Maintenir l'ensemble des équipements (paiement, sécurité...), **entretien technique, petite compétence en électro-mécanique**
- La réalisation d'activités d'**entretien** et de **nettoyage d'un parking en ouvrage**,
- Gérer les paiements et la collecte de fonds en toute sécurité,
- L'établissement de tous documents administratifs utiles : **règlement intérieur du parking, contrat d'abonnements, ...**
- Gestion de la problématique de **sécurité incendie** : Responsable Unitaire de Sécurité – Commission de Sécurité
- Recrutement et **gestion des sous-traitants d'un parking en ouvrage**
- **Veille réglementaire** et **stratégie commerciale**, communication, contact clientèle
- **Des formations obligatoires** : SSIAP niv 1 et 2, SST, Habilitations Électriques...

**Directions et services municipaux concernés** : technique (voirie, bâtiment, stationnement...), juridique, gestion et comptabilité, communication...

# Plusieurs modes de gestion sont envisageables

**Pour gérer l'activité de service public de stationnement dans le parking en ouvrage, la Ville peut avoir recours aux montages contractuels suivants :**

- **La régie directe** : elle correspond au **mode de gestion actuel du stationnement sur voirie**. Elle est accompagnée d'un maillage contractuel pour certaines prestations (marchés publics passés pour l'achat et maintenance du matériel de péage, le nettoyage, sécurité de nuit...) ; les autres activités restant en régie (gestion des abonnements, collecte des recettes, maintenance de niveau 1 des caisses et barrières, accueil, petit travaux, ...)
- **Les montages classiques de la commande publique** :
  - **Marché public de service** (gestion de l'ensemble du parking en ouvrage par un exploitant privé) : L'exploitant est rémunéré pour gérer le parking dans sa globalité et reverse la totalité des recettes à la collectivité.
  - **Délégation de service public « classique »** : Le gestionnaire gère le parking, récupère la totalité des recettes et finance tout ou partie des investissements. *Ce montage ne paraît pas cohérent avec le contexte (opportun uniquement en cas de prise en charge de l'investissement de la construction du parking avec risque assumé par le titulaire et rentabilité du projet).*
- **Les montages contractuels impliquant un partenariat** mais ils sont peu opportuns ici et nécessiterait quoiqu'il en soit une réflexion plus globale à l'échelle du stationnement de l'ensemble de la ville :
  - Partenariat public-public dans le cadre d'une Société publique locale (SPL) à laquelle est attribuée une délégation de service public (ou marché public) sans publicité ni mise en concurrence préalables
  - Partenariat public-privé dans le cadre d'une Société d'économie mixte (SEM) ou une Société d'économie mixte à opération unique (SEMOp)

# Le choix d'une externalisation du mode de gestion du stationnement ?

## Il dépend des enjeux pour la Ville. Une série de questions pour les identifier :

- La Ville a-t-elle les **compétences en interne** pour gérer le stationnement, avec les extensions projetées et le projet de parking en ouvrage ?
- La Ville souhaite-t-elle conserver une certaine **maîtrise de la politique de stationnement** ?
- La Collectivité souhaite-t-elle :
  - Assumer les couts d'investissements (parking en ouvrage et matériel de péage) ?
  - Assumer le risque financier ou faire assumer risque par un titulaire, dans la limite du bouleversement de l'économie du contrat ?
  - Conserver la gestion actuelle de l'exploitation des horodateurs ?
- Quelles **synergies** à conserver entre la surveillance du payant et la surveillance du gênant ?
- Quelles **synergies** entre la voirie et le parking en ouvrage ?
- Quel **degré de maîtrise** (gestion quotidienne en régie ou attribution de marché + pouvoir de sanction) ?
- Quel **périmètre du contrat de DSP** : surveillance de la voirie payante, gestion RAPO, gestion des abonnements résidents, exploitation du parking public, exploitation des parkings en enclos ?

# Proposition de mode de gestion du parking en ouvrage Cœur de ville

La Ville a-t-elle les compétences technique et les moyens humains en interne dans l'exploitation de parking public en ouvrage ?

**Il nous paraît difficile dans un premier temps, une exploitation d'un parking en ouvrage en régie.**

## Proposition de Sareco :

- **Une période transitoire avec un contrat d'exploitation** (marché de service de 5 à 7 ans) **avec un exploitant privé**. Cela permettrait :
  - La prise en charge de l'investissement sur le matériel de péage du parking en ouvrage et parc en enclos (caisse, barrière...)
  - La mise en place d'une stratégie commerciale offensive pour optimiser/ générer les recettes du parking (forfaits pour les hôtels, chèque commerçant, forfaits plaisancier/saisonnier...)
  - L'ajustement de la gestion (horaire d'ouverture, optimisation du service entre parkings, gestion et foisonnement des abonnements...)
  - Une synergie entre la mise en œuvre des parcs en enclos du port et le parking en ouvrage
  - Pour la Ville, un laps de temps pour appréhender l'exploitation auprès du privé

**=> À l'issue du contrat, la Ville pourrait récupérer la gestion en régie, avec des compétences acquises pendant 5-7 ans, un matériel de péage quasiment neuf et une stratégie commerciale éprouvée par le prestataire**

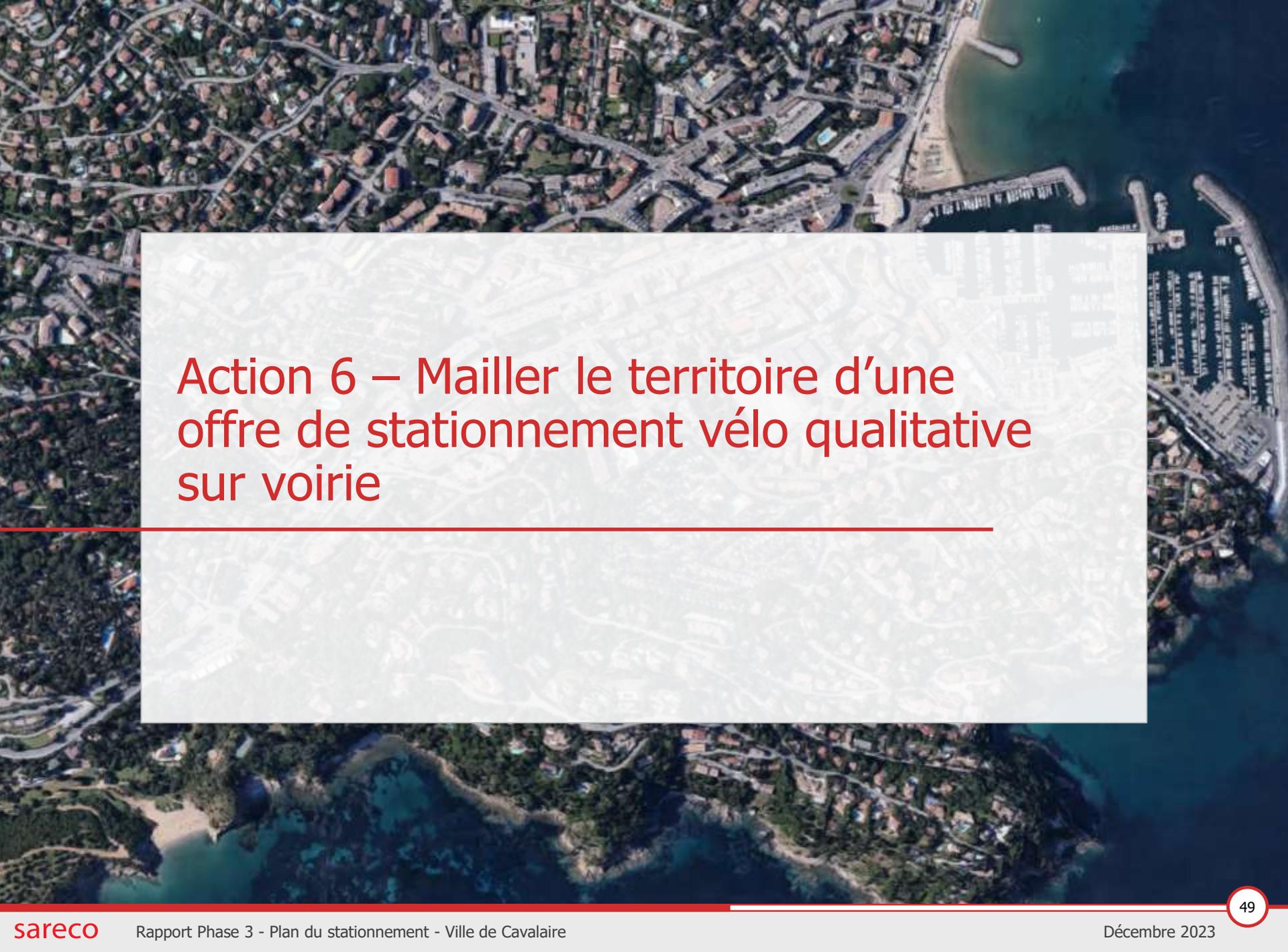
## Néanmoins, 2 questions se posent :

- Opportunité d'associer dans un même contrat l'exploitation du parking ouvrage et les parcs en enclos du port ?
- Opportunité d'intégrer la gestion/surveillance de voirie payante pour faire des économies d'échelle ? Peu pertinent à ce stade, compte tenu du faible nombre de pl. payantes à l'année et de recettes voirie insuffisantes.

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a beach. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

# Le stationnement vélo et deux-roues motorisés

---

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a beach area. The image is used as a background for the slide.

## Action 6 – Mailler le territoire d'une offre de stationnement vélo qualitative sur voirie

---

# Mailler le territoire d'une offre de stationnement vélo qualitative sur voirie

## Actuellement :

- Une offre de 200 pl. vélos très largement sous-occupée en moyenne comme en haute saison
- Absence de connexion cyclable en cœur de ville
- Principalement des aménagements peu qualitatifs pincés-roues et manquant de visibilité, notamment dans les secteurs du Port (esplanade du port, parking St Pierre, parking Revest, Quai 27) et de la plage (promenade de la mer)
- Quelques nouveaux arceaux en U qualitatifs en cours de déploiement (exemple Promenade de la mer)



Arceaux en U, Promenade de la mer – Sareco juillet 2023

## Propositions de Sareco :

- Sur une démarche incitative, poursuivre le maillage d'arceaux vélo en U sur voirie et sur l'ensemble du territoire communal en suivant **les recommandations techniques de mobilier, de dimensionnement et de maillage** (cf. slides suivantes)
- Suppression des stationnements en pincés-roues sur voirie
- Suppression progressive des stationnements sur trottoir pour les positionner sur voirie
- Planter une consigne vélos dans le futur parking en ouvrage Cœur de ville. Offre à jalonner à l'extérieur du parking, sur voirie.



Pincés-roues, Esplanade du Port, cachés derrière une haie – Sareco juillet 2023

# Les usagers cibles : des attentes et des exigences différentes

**Les résidents** : stationnement dans ou à côté de leur résidence

=> Durée : une nuit à plusieurs jours

**Les pendulaires** (employés) : stationnement à côté de leur lieu habituel de travail ou de leur gare

=> Durée : 1/2 journée à la journée

**Les visiteurs** : stationnement à l'occasion d'une course à motif professionnel (professions libérales, livraisons, rendez-vous professionnels), personnel (clients de commerces, loisirs, administrations, équipements publics, famille, amis...), ou touristique (lieux touristiques dont les hôtels, campings, restaurants...)

=> Durée : de l'ordre de la minute (achat express) à plusieurs heures (un spectacle, un repas, une visite, etc.), voire à une nuit (hébergement touristique)

**Chacun, selon les moments et les endroits, peut appartenir à l'une ou l'autre de ces catégories.**

Usagers	Équipements	Mobilier vélo
Pendulaires	Projet Cœur de ville	Parking sécurisé
	Bureaux	Local sécurisé ou arceaux sur la parcelle de l'établissement
Résidents	Logements	Local sécurisé ou à défaut voirie
Visiteurs	Manifestations éphémères	Arceaux sur voirie et/ou racks amovibles temporaires
	Administrations publiques	Arceaux sur voirie
	Commerces / restaurants	Arceaux sur voirie
	Équipements culturels / sportifs	Arceaux sur voirie ou sur la parcelle de l'équipement
	Sites touristiques (musée...)	Arceaux sur voirie ou sur la parcelle de l'équipement
Hébergements touristiques	Local sécurisé ou arceaux sur la parcelle de l'établissement	
Livreurs/ artisans	Logements/bureaux	Espace de livraison, local sécurisé, arceaux sur voirie

# Recommandations techniques : le mobilier (1/2)

Chaque cycliste a des besoins en stationnement différents suivant les moments de la journée et suivant ses activités. **La complémentarité est primordiale entre l'offre sur voirie en libre accès (arceaux) et le stationnement sécurisé.**

## Principe d'implantation générale :

- Privilégier la voirie (4 à 5 arceaux sur une place de stationnement voiture)
- Proscrire les arceaux sur les trottoirs et espaces publics : petit à petit remplacer ces arceaux par des arceaux sur voirie
- Privilégier quand c'est possible, l'enceinte des équipements publics
- Privilégier la proximité avec un éclairage public et un lieu de passage
- Privilégier la proximité avec les portes d'entrées des bâtiments (contrôle social et visuel)

**Un mobilier urbain à harmoniser sur l'ensemble du territoire**, de préférence un arceau ancré solidement au sol ayant vocation à permettre de :

- Appuyer et stabiliser par le cadre les vélos non équipés de béquille
- La pose d'un ou de plusieurs antivols (roues et cadre).



**Proscrire absolument les arceaux de type pince roue**



**Préconiser les arceaux en U avec une barre centrale proposant une option d'attache en plus**



# Arceaux vélos : cout et exemples

Cout par ratio en € HT		
Arceau sur voirie	Investissement + pose	100 à 300 €/arceau

Un arceau = dispositif fixe permettant de :

- Stabiliser le vélo
- Fixer chaque vélo par le cadre et les deux roues (roue avant et roue arrière)



Arceaux vélo Lille Europe



Arceaux vélo en gare (région Aura)



Arceaux vélo Grand Lyon en acier galvanisé

# Recommandations techniques : dimensionnement et maillage sur voirie (2/2)

## Dimensionnement de l'offre vélo sur voirie

- Privilégier **les implantations de 4 à 5 arceaux** réparties sur l'ensemble du territoire plutôt que quelques grandes poches de stationnement => **chercher la proximité de la destination**
- **Massifier l'offre sur les gros générateurs** : cinéma, gymnase, salle de concert, port... (20 arceaux minimum)

## Maillage de l'offre sur voirie

1

- **1er maillage réglementaire via la Loi LOM** qui s'impose aux collectivités (cf. slide suivante)
- **Un maillage méthodologique sur l'ensemble du territoire :**
  - Les **polarités commerciales** (à partir de 3 commerces de proximité) et **les rues commerçantes** (tous les 50 m environ suivant la densité commerciale) sur l'ensemble du territoire
  - Autour de **la zone piétonne**
  - **Les équipements publics** : gymnase, piscine, administration recevant du public, parc, bibliothèque, bureau de poste, place du marché, complexe sportif, espace culturel, mairie annexe, centre social...
  - **Les lieux d'études** : collège, lycée (si aucune offre en interne)
  - **Les grands générateurs** : enseignement supérieur, stade, cinéma, centre commercial, etc.

2

- Parallèlement ou dans un second temps, **le maillage doit être affiné et coconstruit avec les associations d'usagers cyclistes du territoire** : recensement des demandes existantes non pourvues en lien avec les secteurs plus résidentiels et bureaux, renforcement des densités d'arceaux sur les secteurs en manque d'offre

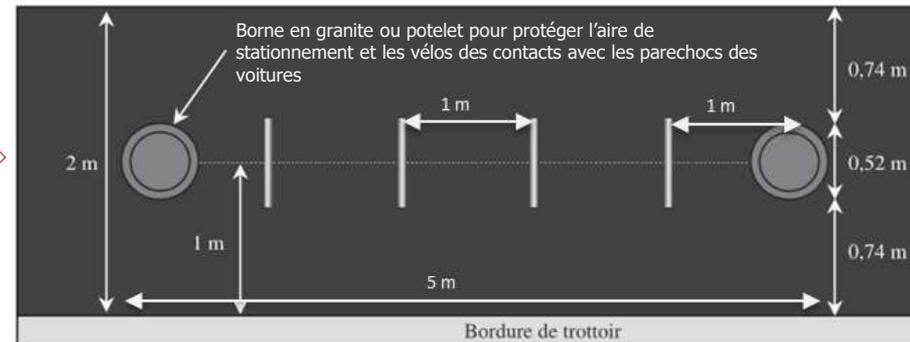
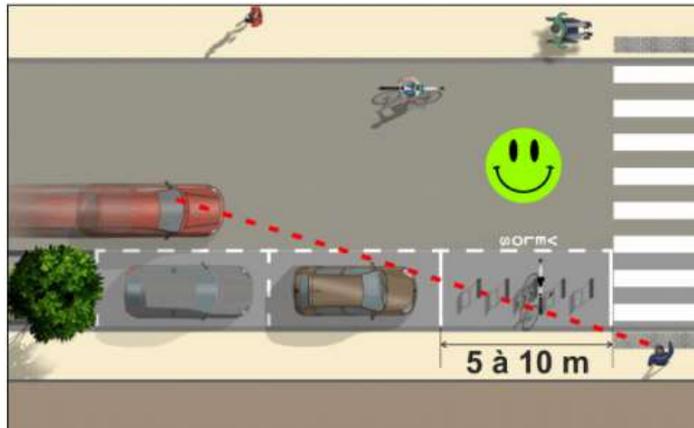
# Les exigences de la loi LOM

## Principes d'implantation spécifiques sur voirie :

Profiter de la Loi LOM pour sanctuariser / sécuriser les passages piétons tout en maillant le territoire d'une offre de stationnements vélos

Nous recommandons de privilégier la distance de **minimum 100 cm (1m) entre chaque arceau**, plus conforme à la place nécessaire pour garer 2 vélos côte à côte  
**=> 1 place voiture (5m) = 4 arceaux = 8 places vélos**

*Principe d'implantation des arceaux présenté dans le schéma ci-dessous :*





## Action 7 – Développer l'offre de stationnement moto/scooter sur l'espace public

---

# Développer l'offre de stationnement moto/scooter sur l'espace public

## Actuellement :

- Une offre de 300 pl. globalement sous-occupées, mais avec un taux d'interdit élevé, notamment en juillet (interdits concentrés en centre-ville et dans le secteur du Port)
- Des aménagements sous différentes formes à harmoniser :



Espace de stationnement délimité



Emplacement matérialisé en épi pour chaque moto



Zone de stationnement avec marquage large



## Propositions de Sareco :

- Un maillage de l'offre à compléter et à homogénéiser avec du stationnement en épi, en suivant **les recommandations techniques d'aménagement et d'implantation** (cf. slides suivantes)
- Créer un parking dédié aux deux-roues motorisés ~ 40 pl. dans le futur parking en ouvrage Cœur de ville
- Créer des places en lien avec le réaménagement du port
- Offre à jalonner à l'extérieur et l'intérieur des parkings

# Recommandations techniques : aménagement (1/2)

## Principes d'implantations spécifiques sur voirie :

- Implantation sur une place de stationnement voiture :  
**1 voiture (5m) = 4 motos**
- **Marquage au sol obligatoire en épi** afin de prendre en compte la longueur de certaines motos par rapport à la largeur de la place de stationnement (2m)
- La pose d'un mobilier urbain spécifique n'est pas nécessaire : verbalisation si les places sont utilisées par les voitures
- **Implantation impossible à moins de 5 m d'un passage piéton (exigence loi LOM)**



Source : Sareco



Source : Sareco

## Recommandations techniques : implantation (2/2)

**Privilégier dans un 1<sup>er</sup> temps, une implantation ponctuelle en fonction de la demande :**

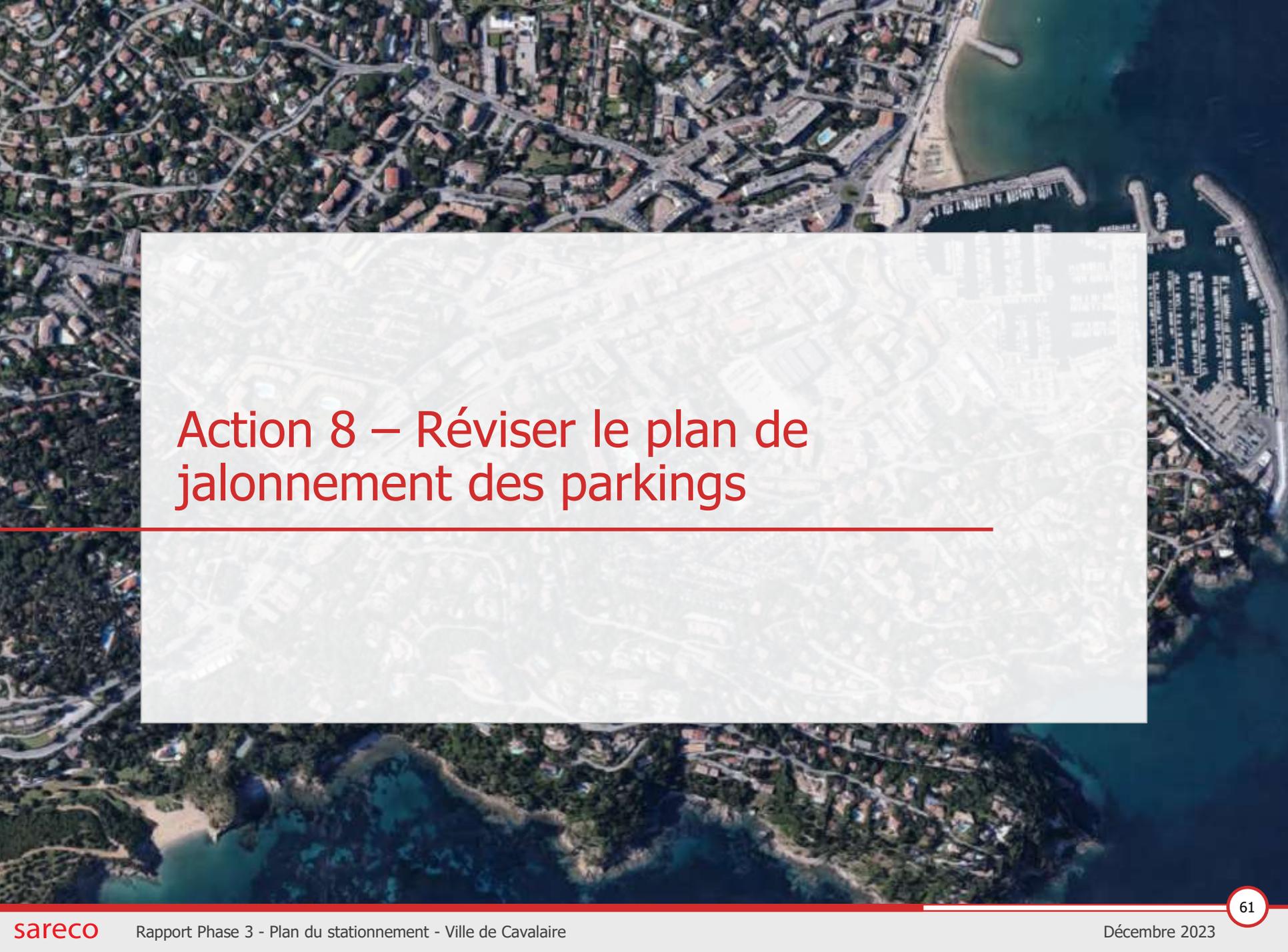
- **Les polarités commerciales et les rues commerçantes**, les quartiers générateurs d'emplois (bureaux, administration...)
- **Les équipements publics et grands générateurs** : gymnase, piscine, administration publique, bibliothèque, bureau de poste, place du marché, enseignement supérieur, complexe sportif, espace culturel, etc..
- **Pour les besoins en centre-ville et secteurs fortement fréquentés** (saison touristique, évènements, etc.) : envisager des parkings motos dédiés temporaire



Stationnement moto en épi à proximité des commerces, Place de la gare

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title text. A thin red horizontal line is positioned below the text box.

# Le jalonnement et la communication

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text 'Action 8 – Réviser le plan de jalonnement des parkings'.

## Action 8 – Réviser le plan de jalonnement des parkings

---

# Réviser le plan de jalonnement des parkings

Dans l'ensemble, **le jalonnement est cohérent**, il vise à diriger les usagers vers les 2 poches principales sans passer par les rues du centre-ville (Lyautey et Alliés)

## Quelques dysfonctionnements :

- 2 affichages dynamiques des parkings à l'arrêt : rondpoint d'Arménie et promenade de la mer (voir photo)
- Un panneau directionnel des parkings du centre-ville est masqué par une signalisation de police rue du Port (voir photo). Or, ce panneau permet justement de guider les usagers en les empêchant de passer par la rue des Alliés
- Discontinuité dans le jalonnement du parking du centre-ville Bd Pasteur

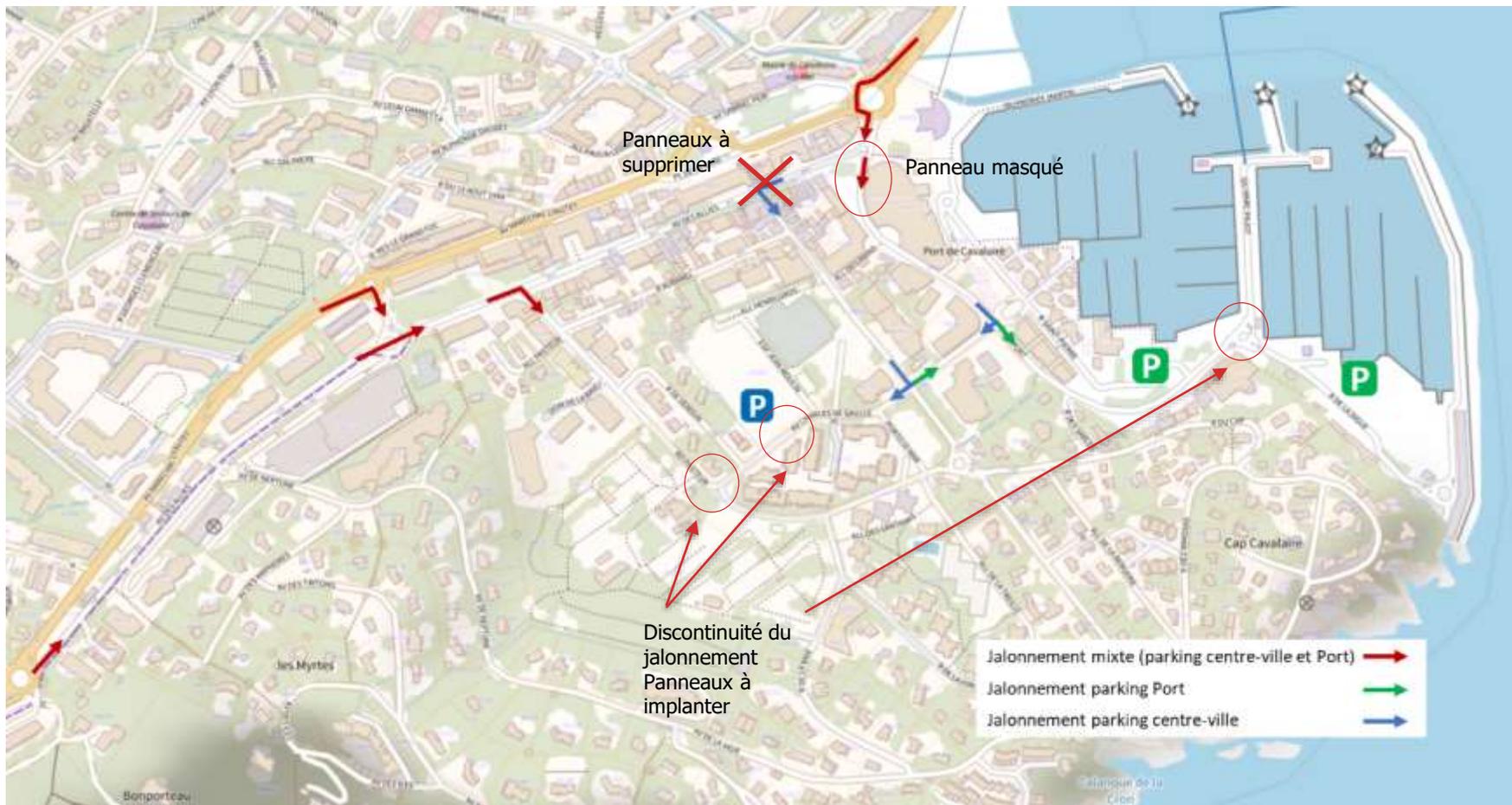


## Propositions de Sareco :

- Vérifier le fonctionnement des panneaux d'affichage dynamique
- Corriger la visibilité de la signalisation des parkings si besoin, à l'entrée rue du Port notamment
- Compléter le plan de jalonnement, cf. piste de réflexion sur le jalonnement des parkings slide suivante, à approfondir avec un BE circulation



# Pistes pour le jalonnement des parkings (Cœur de Ville et port)



An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title text. A thin red horizontal line is positioned below the text box.

## Action 9 – Communiquer sur le nouveau zonage de stationnement

# Le stationnement nécessite une communication ciblée



1. Campagne d'affichage RATP (Île-de-France)
2. Sensibilisation aux nuisances induites aux piétons (Région Wallonie)
3. Campagne d'affichage (Ville de Lyon)

# Communiquer sur le nouveau plan de stationnement

- Une brochure de communication du type « flyer » à destination des usagers pour présenter de manière pédagogique le nouveau plan de stationnement :

- Les réglementations en vigueur sur voirie : les zones rouge et verte, les rues piétonnisées, etc.
- Le mode de paiement
- La localisation, la capacité et la cible (type d'usagers acceptés) des 3 parkings stratégiques du centre-ville et du port

- Supports :

- Sites internet : ville de Cavalaire, salle de concert, cinéma, ...
- Mise à disposition en Mairie
- Distribution par la police municipale (flyers sur parebrise)
- Presse écrite locale



Exemple de campagne de communication pour un projet.  
Réalisation ville d'Oullins



Cout communication : ~ 15 000 à 20 000 € HT

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a coastline with greenery and blue water. A semi-transparent white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

# La mise à niveau réglementaire

---

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text 'Action 10 – Supprimer les places en lien avec la loi LOM'.

## Action 10 – Supprimer les places en lien avec la loi LOM

---

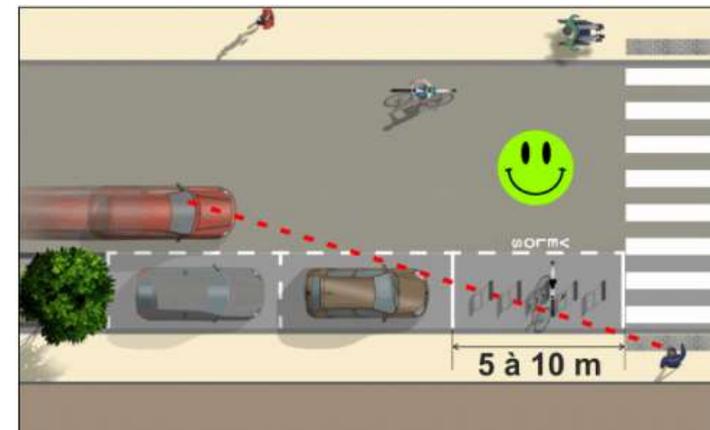
# Supprimer les places en lien avec la loi LOM

## Principes de la Loi LOM :

- La Loi LOM réaffirme les principes d'implantations préconisés depuis plusieurs années par le CEREMA à savoir : **la neutralisation des places de stationnement voiture à 5 m en amont des passages piétons** pour le positionnement d'arceaux vélos ou espace pour trottinette (applicable au 31 décembre 2026)
- Les véhicules stationnés aux abords des passages piétons qui obstruent la visibilité sont une cause d'accidentologie élevée parmi les piétons.

➔ **Centre-ville de Cavalaire : 10 places voitures et 14 places motos concernées par la Loi LOM**  
(cf. liste en [Annexe 2](#) et zoom bvd Pasteur [Annexe 3](#))

*Principe d'implantation CEREMA des arceaux vélo présentés dans le schéma ci-dessous :*



An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a beach. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing the title text.

## Action 11 – Supprimer les places autorisées sur trottoir

---

# Supprimer les places autorisées sur trottoir

**Le stationnement d'une voiture sur un trottoir est strictement interdit par la législation française.** Cependant, il peut être autorisé par arrêté municipal eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement.

Toutefois, **un passage suffisant** d'une largeur minimale de 1,40 mètre ou de 1,20 mètre en l'absence de mur doit être réservé **pour les piétons, notamment pour les personnes à mobilité réduite.**

Dans les cas présentés ci-dessous, le cheminement des piétons, n'est pas possible. Les places doivent donc être supprimées :

- Boulevard Pasteur : 4 pl. moto, 21 pl. voitures zone rouge, 3 pl. PMR et 1 pl. arrêt minute (cf. [Annexe 2](#) et [Annexe 3](#))
- Chemin des Canissons : 5 pl. gratuites à cheval sur trottoir
- Avenue des Alliés (garage Renault) : 3 pl. privées visiteurs

**Au total : 33 places voitures/PMR/minute à supprimer des trottoirs et 4 places motos sur l'ensemble du périmètre de l'étude**



Boulevard Pasteur



Chemin des Canissons

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the title text. A thin red horizontal line is positioned below the text box.

# L'adaptation des normes PLU

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs and a marina with several boats. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text 'Action 12 – Réviser les ratios de places de stationnement du PLU'.

## Action 12 – Réviser les ratios de places de stationnement du PLU

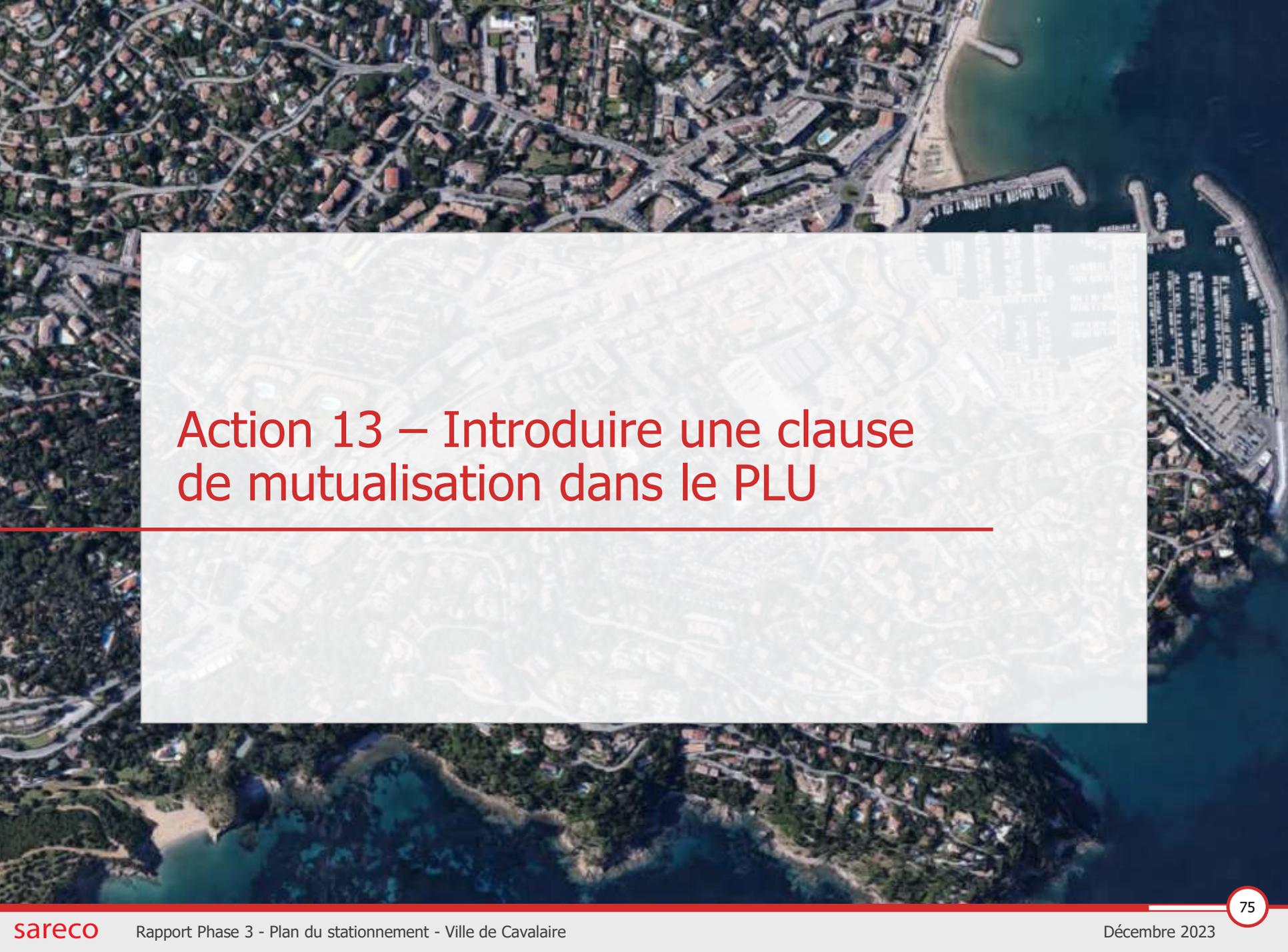
# Proposition de nouvelles normes stationnement PLU

	Zone U	Zone AUD	Zone A	Zone N
<b>Logement collectif</b>	2 places/logement 1 place/logement	2 places/logement 1 place/logt social ou BRS/PSLA 1 place/logement (libre, social ou BRS/PSLA)	2 places / logement	2 places /logement
<b>Logement individuel</b>	2 places/logement	2 places/logement 1 place/logt social ou BRS/PSLA		
<b>Bureaux, artisanat, commerce de proximité</b>	1 place par tranche de 40 m <sup>2</sup> <del>Min. de 3 places par établissement</del> Min. de 2 pl. par établissement <del>UC : 1 place par tranche de 20 m<sup>2</sup> pour surface supérieure à 200 m<sup>2</sup></del> 1 place par tranche de 40 m <sup>2</sup>	1 place par tranche de 40 m <sup>2</sup> <del>Min. de 3 places par établissement</del> Min. de 2 pl. par établissement		<del>1 place par tranche de 15 m<sup>2</sup></del> 1 place par tranche de 40 m <sup>2</sup>
<b>Hôtel</b>	UA : 1 place pour 2 chambres <del>UB et UC : 1 place pour 1 ch.</del> UB et UC : 0,8 place pour 1 chambre			
<b>Restaurants</b>	1 place par tranche de 10 m <sup>2</sup>			
<b>ERP</b>			1 place pour 5 pers. pouvant être accueillies	

En rouge : propositions de Sareco

Source : PLU arrêté par DCM du 20/10/2022

- **Réduire la norme des logements collectifs** pour tendre vers un ratio proche de la motorisation actuelle sur la commune (1,26 véhicules/ménage en moyenne, INSEE 2019)
- **Réduire la norme des hôtels en zone UB et UC** : 0,5 pl./ch. à 0,8 pl./ch. Suffisant
- **Réduire les normes bureaux/artisanat/commerces surdimensionnées (1 pl/20m<sup>2</sup> et 1 pl/15m<sup>2</sup>) à 1 pl/40 m<sup>2</sup>**, ce qui équivaut à un taux de venue en voiture de 76 % (taux de venue en voiture actuel à Cavalaire de 68%)



## Action 13 – Introduire une clause de mutualisation dans le PLU

---

# La clause de mutualisation : qu'est-ce que c'est ?

## Définition

C'est une clause ajoutée dans le Règlement PLU pour donner la possibilité au pétitionnaire de **réduire le nombre de places** prévu par application des normes plancher tout en répondant aux besoins d'une opération mixte (logements, bureaux, commerces, etc.) grâce au **partage des places entre les différents usagers**, qui ne sont pas tous présents en même temps (c'est ce qu'on appelle le **foisonnement**).

## Exemple

Dans le cadre d'un projet mixte logements/bureaux, on obtient schématiquement l'occupation suivante aux différentes périodes de la journée :

- **En journée** : une partie des résidents part travailler en voiture et libère des places qui pourront être utilisées par des employés de bureaux.
- **A l'inverse, en soirée** : les employés de bureaux partent et libèrent des places à nouveau utilisables par les résidents ou comme dans votre projet, par des visiteurs de la salle de spectacle.

=> **Les places ne sont donc pas nominatives, mais mutualisées entre plusieurs usagers** (c'est le fonctionnement classique des parkings publics).

## Que dit le Code de l'Urbanisme ?

**L'article R151-45 du CU** donne la possibilité d'introduire cette clause pour déroger aux normes initiales :

- « Lorsque le règlement comporte des obligations de réalisation d'aires de stationnement, il peut :
- 1° En préciser le type ainsi que les principales caractéristiques ;
- 2° Minorer ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement ;
- 3° Dans les conditions définies par la loi, fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés dans des secteurs qu'il délimite. »

# Introduire une clause de mutualisation dans le PLU

Pour pouvoir appliquer la mutualisation dans les projets urbains, il est nécessaire de prévoir la clause de mutualisation **sur toutes les zones du PLU**.

En termes de rédaction, préciser que l'application de la clause doit être **justifiée par le demandeur** et que le nombre de places à réaliser doit **répondre aux besoins**.

## Exemple de rédaction :

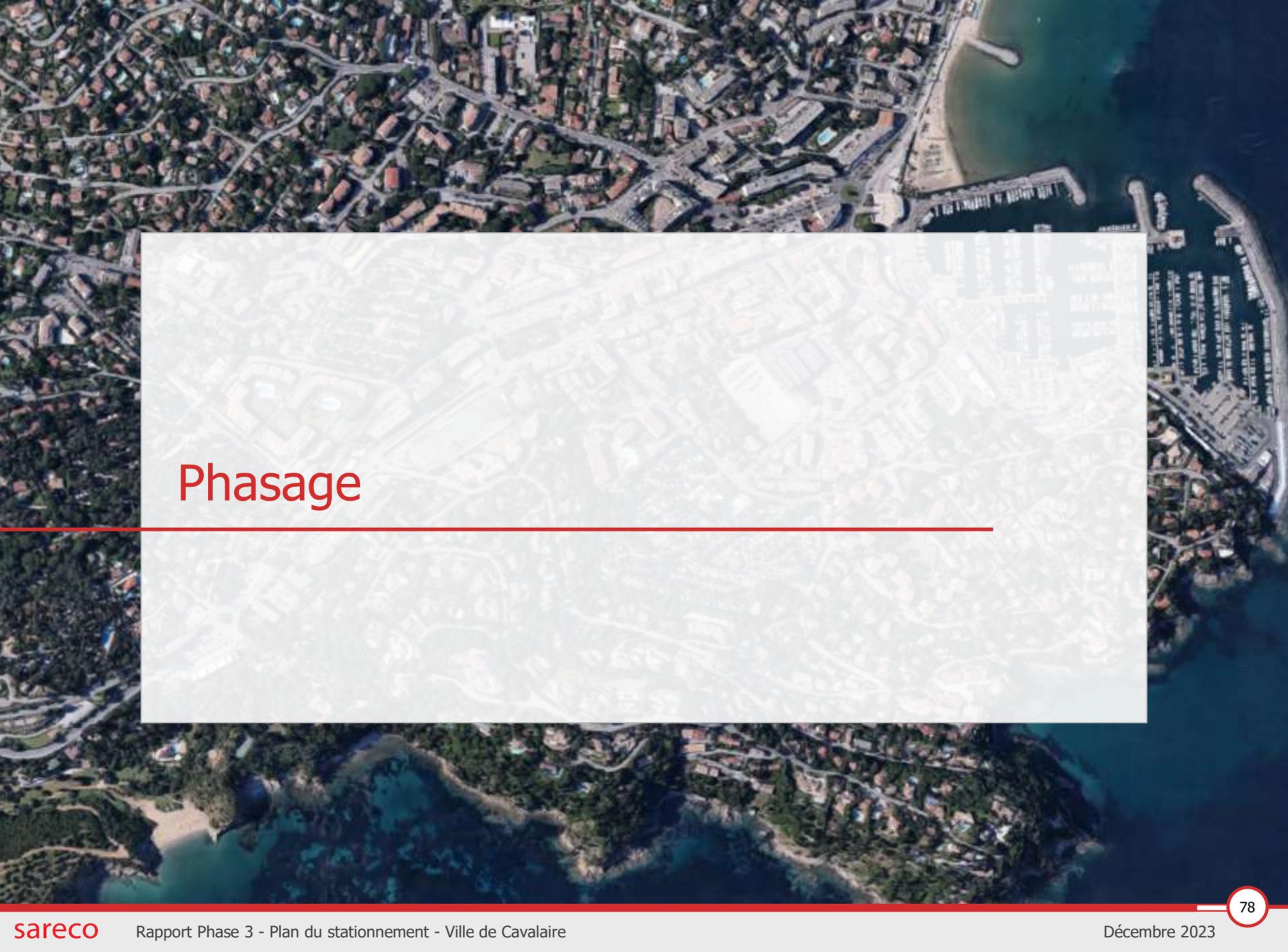
*PLU Eurométropole de Strasbourg, approuvé en juin 2021, dispositions applicables à toutes les zones*

### 2.3. Dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble :

- Les places de stationnement peuvent être réalisées de manière groupée à l'intérieur du périmètre et selon les phases de l'opération.
- Les normes précitées peuvent être réduites si les places de stationnement correspondent à des occupations alternatives. La réduction sera déterminée sur la base du gain de places obtenu grâce au foisonnement des usages, ce gain devant être préalablement estimé et justifié par le demandeur.

Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être au moins égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement suivant la norme définie ci-dessus.

- Dans tous les cas, l'opération d'aménagement d'ensemble doit pouvoir disposer d'un nombre d'aires de stationnement lui permettant de répondre aux besoins nécessaires à son bon fonctionnement.



# Phasage

---

# Phasage des actions à mettre en œuvre

## 1. COURT TERME

### Les actions prioritaires :

- Mettre à plat la réglementation : simplification avec 2 zones payantes, revoir l'amplitude du stationnement sur l'année (2 saisons), et la tarification
- Mise à niveau réglementaire (Loi LOM et places sur trottoir...), PLU
- Renforcer la surveillance du stationnement rotatif en haute et basse saison
- Travailler à la définition du mode de gestion du parking en ouvrage Cœur de ville
- Développement des places vélos et motos/scooters
- Travailler sur le plan de jalonnement et circulation

## 2. PROJET CŒUR DE VILLE

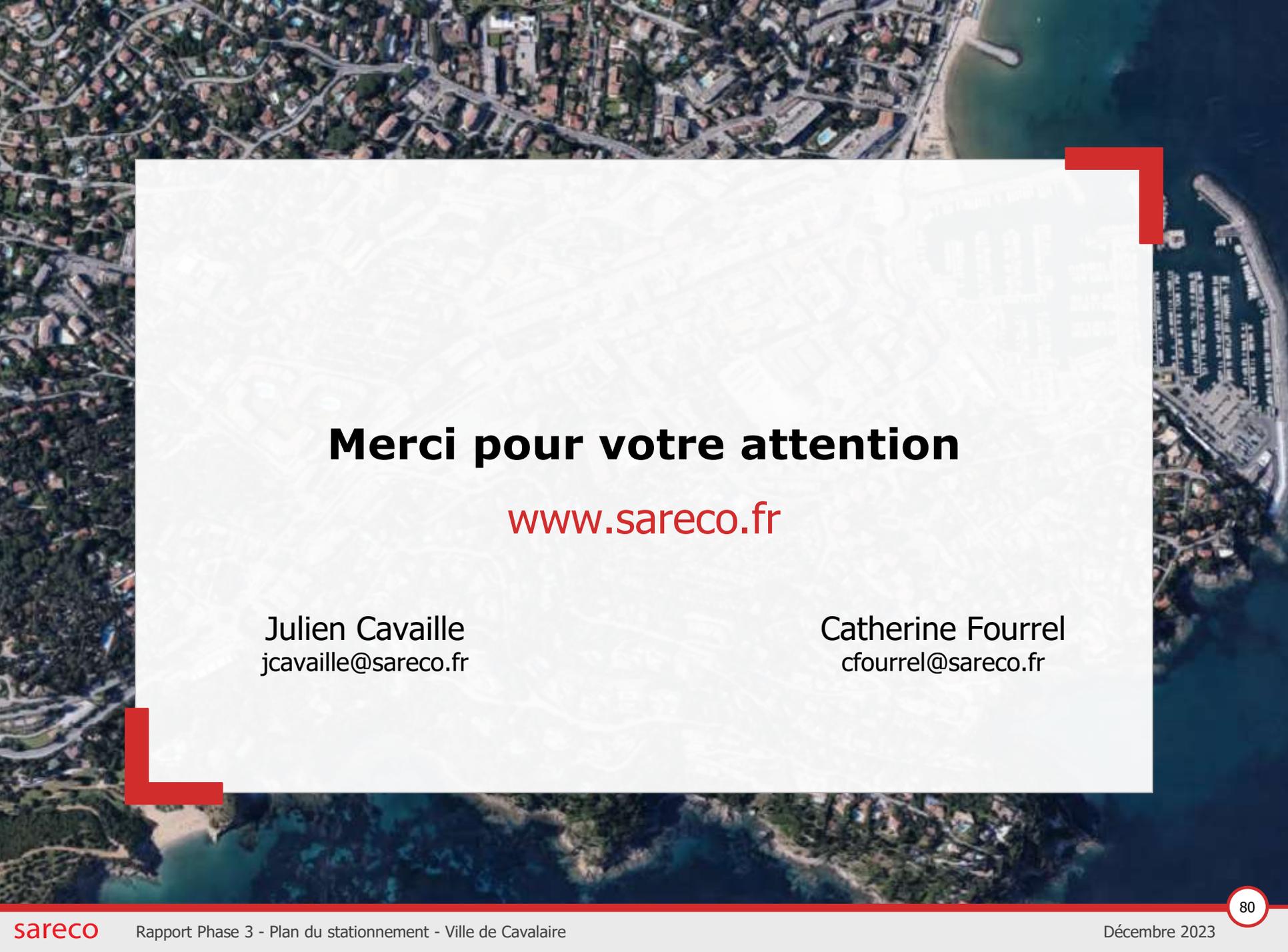
### En lien avec la livraison du parking en ouvrage Cœur de ville :

- Piétonniser les rues Curie, Alliés...
- Étendre le zonage du stationnement payant zones verte et rouge
- Communiquer sur le nouveau plan de stationnement

## 3. PROJET ECOBLEU

### En lien avec la livraison du projet Port Ecobleu :

- Mise en œuvre des parcs en enclos et tarification spécifique sur Revest pour les plaisanciers
- Communiquer sur le nouveau plan de stationnement

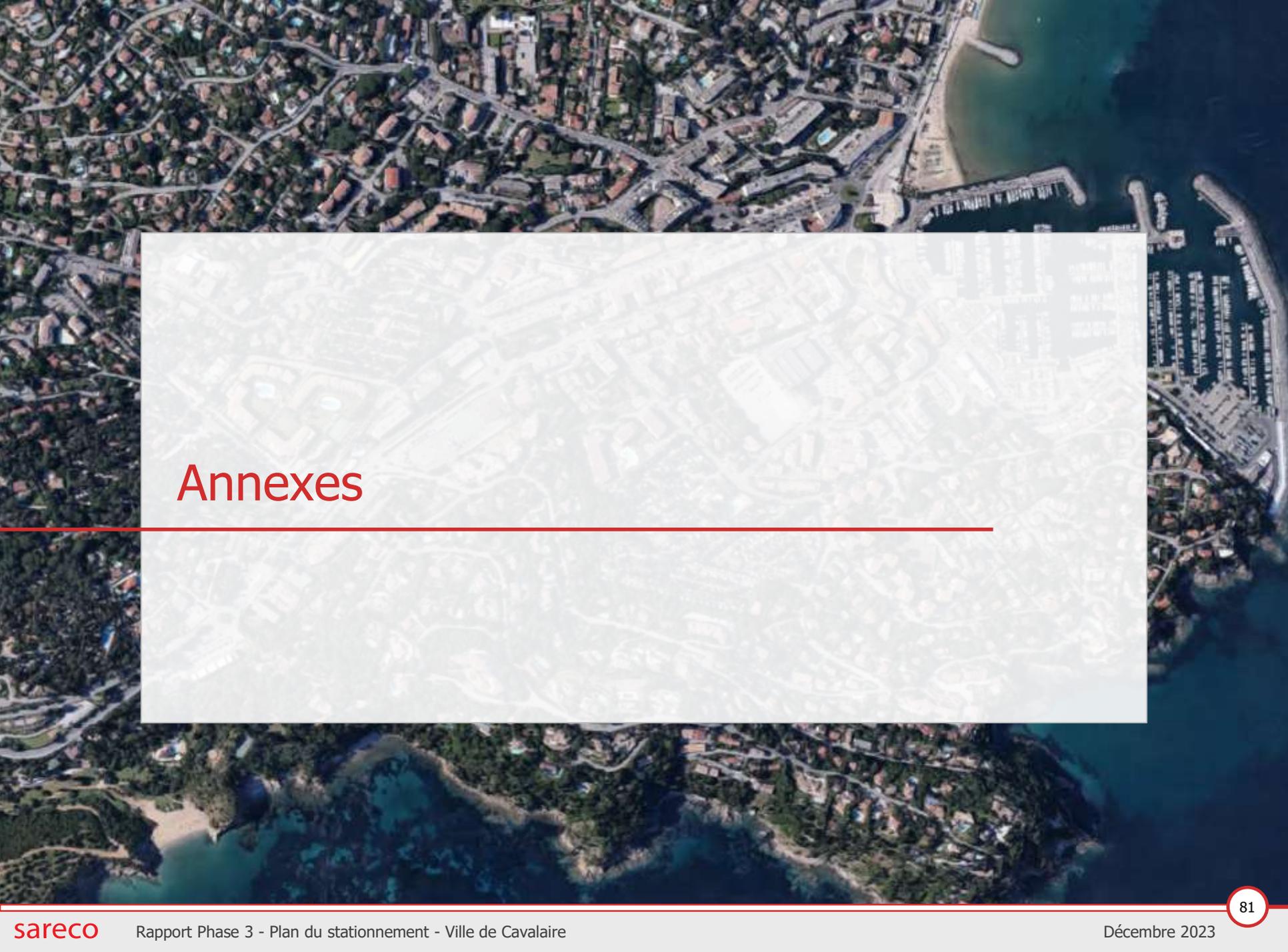
An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing buildings, roads, and a harbor. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing text. The box has red L-shaped corner accents in the top-right and bottom-left corners.

**Merci pour votre attention**

[www.sareco.fr](http://www.sareco.fr)

Julien Cavaille  
jcavaille@sareco.fr

Catherine Fourrel  
cfourrel@sareco.fr

An aerial photograph of a coastal town, likely Cavalaire, showing a dense residential area with red-tiled roofs, a harbor with a marina, and a coastline with greenery and blue water. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the word 'Annexes' in red text. A thin red horizontal line is positioned below the white box.

# Annexes

# Annexe 1 – Bilan des projets impactant l'offre règlementée sur voirie

## • **Projet de parking en ouvrage Cœur de ville**

- Création d'un parking de 230 pl.

=> Ce qui implique la suppression sur la parcelle du projet : parking centre-ville (250 pl. zone verte, dont 50 pl. neutralisées) et Place du Marché (22 pl. zone bleue)

Suppression de places	
Zone verte	Zone bleue
250 pl.	22 pl.

## • **Projet de piétonnisation Cœur de ville**

- Rues impactées : Av. Pierre et Marie Curie (41 pl.) ; Av. des Alliés (58 pl.) ; Av Charles de Gaulle entre le Port et Marie Curie (10 pl.) ; Rue Roumanille (3 pl.)

=> Soit la suppression de 102 pl. zone rouge et 10 pl. zone verte

Suppression de places	
Zone verte	Zone rouge
10 pl.	102 pl.

## • **Projet Ecoblu dans le secteur du port**

- Offre supprimée en zone verte :
  - 48 pl. rue saint Pierre
  - 28 pl. rue Saint Pierre
  - 3 pl. rue Saint Pierre
  - 87 pl. quai Marc Pajots
- Offre créée en zone verte :
  - 20 pl. Quai Patrice Martin

Suppression de places	
Zone verte	
166 pl.	

Création de places	
Zone verte	
20 pl.	

## Annexe 2 – Places à supprimer Loi LOM

Nom rue	Nombre de places impactées	Type d'offre impactée
Promenade de la mer	2	voiture
Rue des Cigales	4	moto
Rue des Oliviers	1	voiture
Avenue des Alliés	5	moto
Av. Maréchal Lyautey	1	voiture
Avenue des Alliés	5	moto
Boulevard Pasteur	4	voiture
ZB Avenue des Alliés	1	voiture
Avenue Frédéric Mistral	1	voiture
<b>TOTAUX</b>	<b>10</b>	<b>voiture</b>
	<b>14</b>	<b>moto</b>

## Annexe 3 – Zoom Bvd Pasteur : places à supprimer sur trottoir et loi LOM



### Places sur trottoir :

- pl. voitures en Zone rouge (21)
  - pl. PMR (3)
  - pl. arrêt minute (1)
  - pl. motos (4)
- => **25 pl. voitures et 4 pl. motos** à supprimer sur trottoir

### Places LOM :

- pl. voitures (4)
  - pl. voitures/PMR supprimées sur trottoir (3)
- => **4 pl. voitures** à supprimer loi LOM

## Annexe 4 – Une grille tarifaire actuelle complexe

SAISONS	ZONE VERTE	ZONE ORANGE (PARKING DU RIVAGE)	ZONE ROUGE	ZONE BLEUE
<b>BASSE SAISON</b> 1 <sup>ER</sup> NOVEMBRE - 31 MARS	Gratuit	Gratuit	Lundi - vendredi 9h00 - 13h / 14h - 20h00 3h gratuites Puis 0,60 €/h 8 <sup>ème</sup> heure 5,40 € 9 <sup>ème</sup> et 10 <sup>ème</sup> heure 6,70 € FPS* 23 €	Zone à disque Gratuit Stationnement limité à 1h30
<b>MOYENNE SAISON</b> 1 <sup>ER</sup> AVRIL - 31 MAI 1 <sup>ER</sup> - 31 OCTOBRE			Lundi - dimanche 9h00 - 13h / 14h - 20h00 2h gratuites Puis 1,20 €/h 9 <sup>ème</sup> et 10 <sup>ème</sup> heure 6,70 € FPS* 23 €	
<b>HAUTE SAISON</b> 1 <sup>ER</sup> JUIN - 30 SEPTEMBRE	Lundi - dimanche 9h00 - 20h00 1h gratuite puis 1 €/h 11 <sup>ème</sup> heure 13 € / FPS* 23 € Durée maximum : 11 heures	Lundi - dimanche 9h00 - 20h00 Gratuit entre 12h30 à 14h30 1h gratuite puis 2,5 €/h 5 <sup>ème</sup> heure 13 € / FPS* 23 € Durée maximum : 5 heures	Lundi - dimanche 9h00 - 20h00 1h gratuite Puis 2,5 €/h 5 <sup>ème</sup> heure 13 € / FPS* 23 € Durée maximum : 5 heures	

\*FPS = Forfait Post Stationnement : Il s'applique en cas de non paiement ou dépassement du délai de stationnement.

Heures gratuites fractionnables par tranches de 30 min.

### ABONNEMENTS

Afin de satisfaire au mieux les besoins de ses usagers, la commune a mis en place plusieurs solutions d'abonnement.

**Zone verte**  
**ACTIFS, COMMERÇANTS ET PROFESSIONNELS DU NAUTISME**

Du 1<sup>er</sup> Juin au 30 septembre  
30€ / mois

**Zone orange**  
**COMMERÇANTS**

Du 1<sup>er</sup> Juin au 30 septembre  
45€ / mois

**PLAISANCIERS**

35 euros / semaine  
55 euros / 15 jours  
90 euros / mois

### PARDIGON

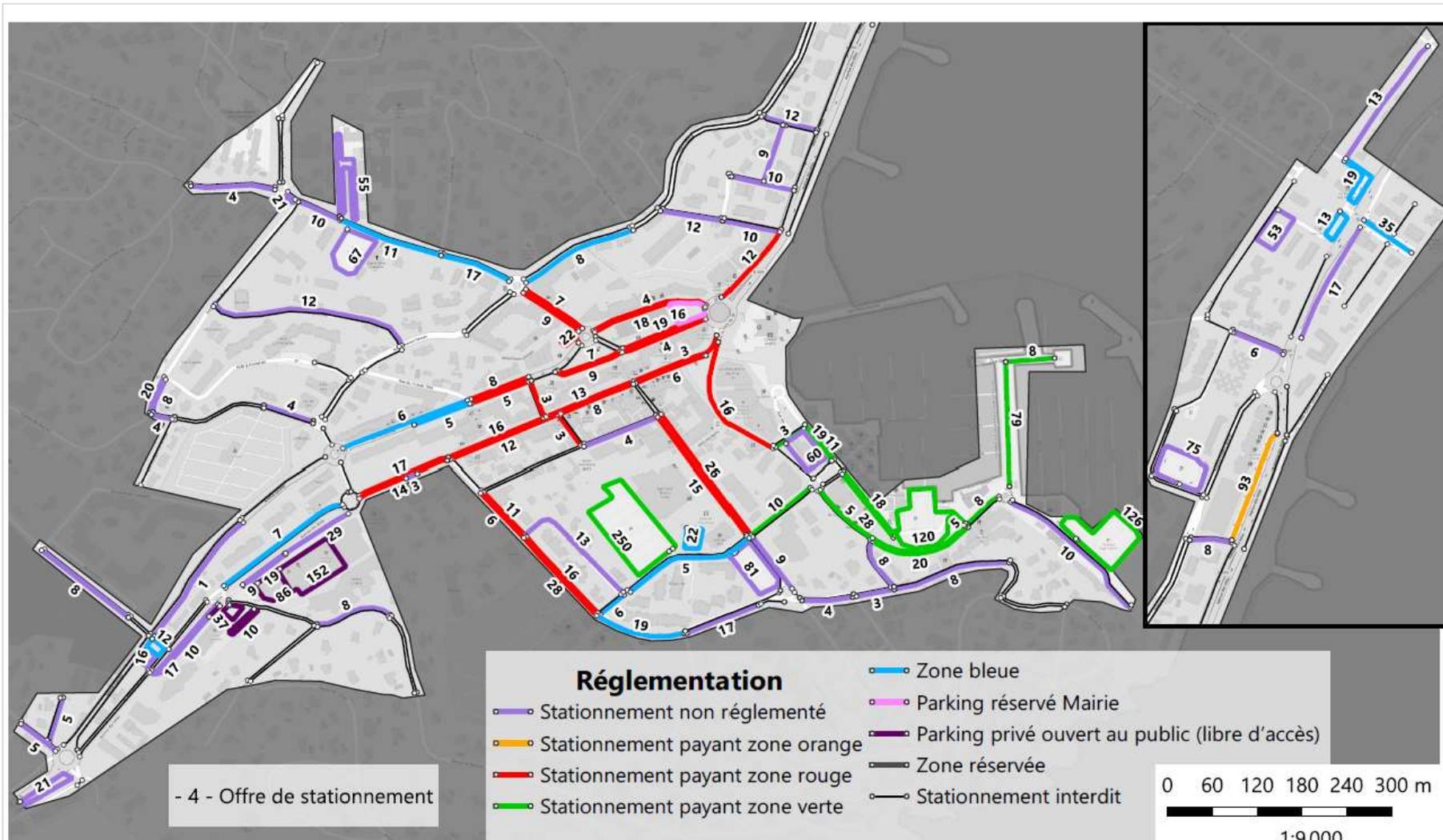
Du 15 Juin au 15 septembre  
De 9h à 17h : 5€  
À partir de 13h : 3€



#### Actuellement :

- **4 zones de stationnement** pour une offre totale de 1 325 places
- **3 saisons avec des variations de réglementation** (zones verte et orange) **et d'amplitude horaire en fonction de la saison** (zone rouge)
- **Des abonnements sur voirie qui peuvent varier selon le type de zone pour les commerçants**

# Annexe 5 – Carte de l'offre de stationnement actuelle



# Annexe 6 - avantages inconvénients zone bleue / zone payante



## Zone bleue

### Avantages :

- Une réglementation peu « agressive » gratuite (sans paiement direct) pour l'utilisateur, ce qui peut être mieux perçu
- Avec le disque européen, la zone à disque offre une souplesse supplémentaire en adaptant la durée de stationnement facilement

### Inconvénients :

- Les usagers peuvent aisément « frauder » en jouant sur l'heure d'arrivée
- Les frais de personnel de surveillance ne sont pas couverts par les recettes
- Places gratuites qui concurrencent le parking en ouvrage à proximité immédiate => zones bleues sont à proscrire



## Stationnement payant

### Avantages :

- Le stationnement payant permet de moduler facilement les durées et par conséquent de définir un zonage cohérent avec le tissu urbain
- En faisant payer le stationnement sur voirie, on pousse les usagers à faire un arbitrage entre plusieurs offres (dont le parking en ouvrage) en fonction du tarif, de la durée autorisée
- Les recettes générées permettent d'équilibrer l'exploitation, en particulier les frais de personnel de surveillance

### Inconvénients :

- Le paiement du stationnement peut être perçu négativement par les usagers et en particulier les résidents sans garage privé
- Suivant les contextes, la fuite au péage du payant peut amener à des reports en périphérie de la zone payante

