



Etude stationnement Plan-  
Dessus  
résultats du dispositif  
empirique

Bureau Mobil'homme BMH

*Sciences sociales appliquées à l'urbain et à la mobilité*

Equipe mobilisée dans le cadre de l'étude

Dr Marc Antoine Messer, urbaniste, chef de projet

Dr Kamil Hajji, architecte

Yannick Pitton, urbaniste

Dr Stephan Utz, géographe



## Enseignements issus du dispositif méthodologique de terrain

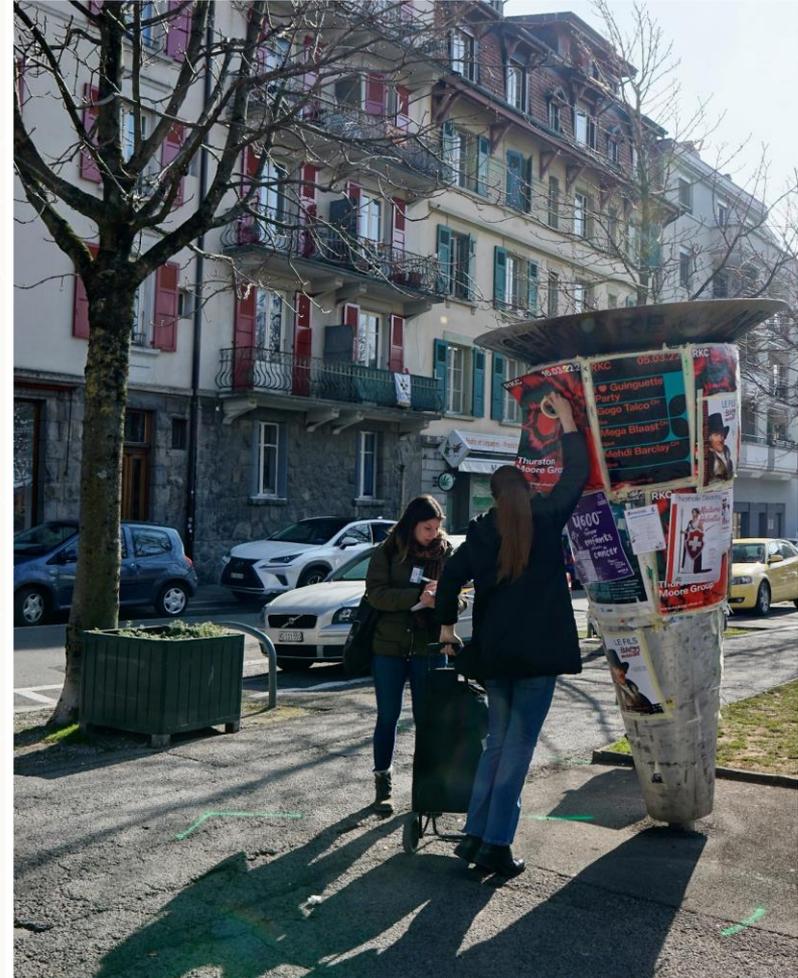
1. Présentation des résultats de l'étude d'usage
2. Présentation des résultats de l'observation systématisée
3. Présentation des résultats de l'analyse par focus-groupe
4. Synthèse et 4 propositions d'action



## 1. Enquête d'usage (enquête quantitative)

Enquête par questionnaire auprès des personnes, 3 jours d'enquête dans le quartier, à 8 enquêtrices et enquêteurs.

→ Offre une photographie précise des pratiques de stationnement sur le terrain



## 2. Observation des usages de l'espace public (campagne d'observation)

Campagne d'observation systématisée, sur 3 jours d'enquête, à 3 chercheurs

- Identification des conflits d'usage : situation, temporalité, nature
- Identification des endroits les plus attractifs dans l'espace public du quartier
- Observation des pratiques de stationnement dans le quartier : tournus, localisation, abus, sous-occupation, autres pratiques



### 3. Approfondissement par focus-groupes (enquête qualitative)

Dispositif de focus-groupes, de 4 groupes entre 7 et 10 participantes et participants chaque.

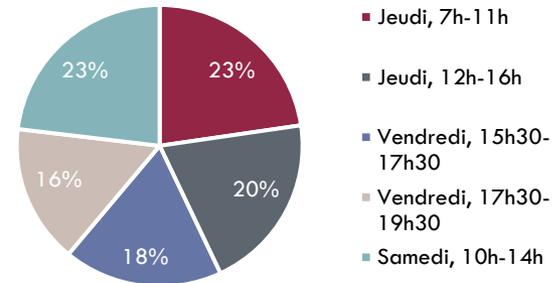
- Comprendre les ressentis, les discours, les besoins exprimés en matière de stationnement et d'espace public dans le quartier
- Discuter de pistes et confronter aux pratiques réelles



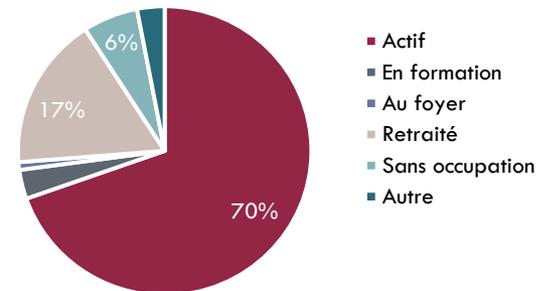
## Composition de l'échantillon

- 472 personnes enquêtées, 274 hommes et 169 femmes
- 70% d'actifs, 17% de retraités
- Sur 472 personnes enquêtées, 323 ont stationné dans le quartier le jour de l'enquête

Répartition des personnes enquêtées par segments temporels



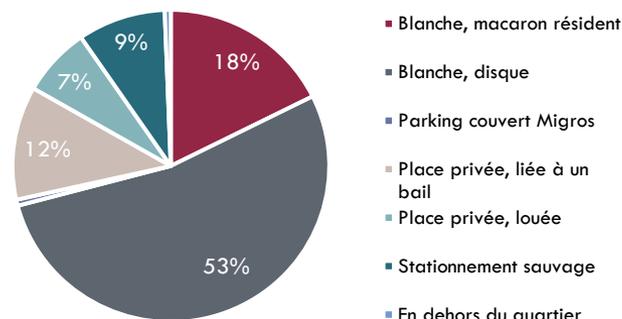
Statut professionnel



## Un usage massif du disque

- Le disque est très dominant comme moyen de stationnement, quelque que soit la période considérée.
  - Le stationnement «sauvage» principalement (79%) pratiqué pour des courtes périodes
  - Légèrement moins de disque le samedi (-15 pt) au profit des places privées et du stationnement sauvage.
- Importance du stationnement sauvage : traduction d'un sentiment d'impunité mais également d'un besoin de stationnement courte durée
- Une nouvelle politique de stationnement devra intégrer le levier majeur du disque

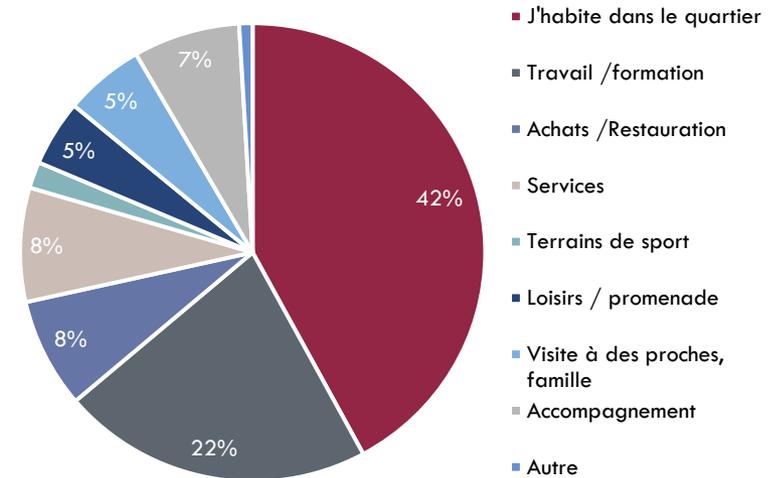
Stationnement par type de place, personnes ayant stationné le jour même



Une offre de stationnement utilisée d'abord par les habitantes et habitants puis pour le motif travail

- Motif majoritaire de stationnement : le fait d'habiter dans le quartier
  - Motif travail est important : 22%
  - Assez faible : Les achats/restauration et les services représentent chacun 8% de l'échantillon
- L'emploi du stationnement est dominé pour motifs « habitat » et « travail »

Motif de stationnement, ensemble de l'échantillon



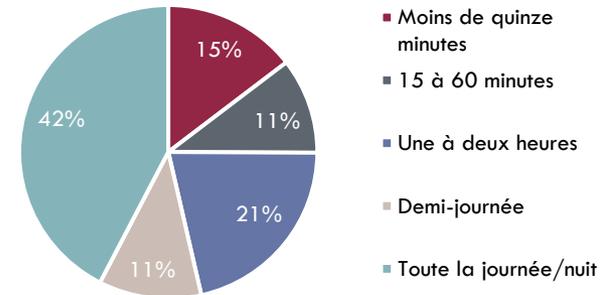
## Un stationnement tendanciuellement long et des usagers et usagères quotidiens

- Un stationnement majoritairement long ! 53% restent au moins une demi-journée, voire plus.
- 15% de stationnement très courte durée, alors qu'il n'y a pas d'offre spécifique pour ce besoin.
- Un paradoxe : le type de stationnement pensé par l'offre disque est peu marqué (1 stationnement sur 5)
- Les usagers du stationnement sont des habitués

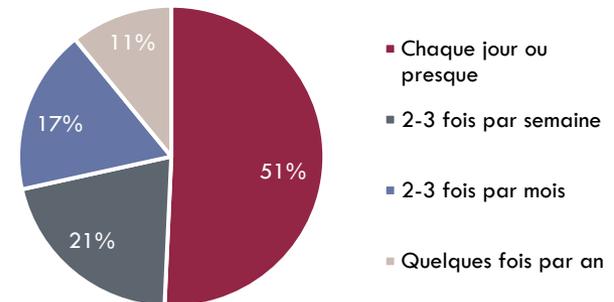
→ L'ampleur du stationnement longue durée est un levier important pour nouvelle politique de stationnement, solution d'un stationnement en bordure de quartier par exemple.

→ Part importante d'usagers réguliers du stationnement : un changement des pratiques de stationnement sur une part réduite de l'échantillon peut déployer des effets significatifs et durables.

Temps de stationnement, échantillon complet



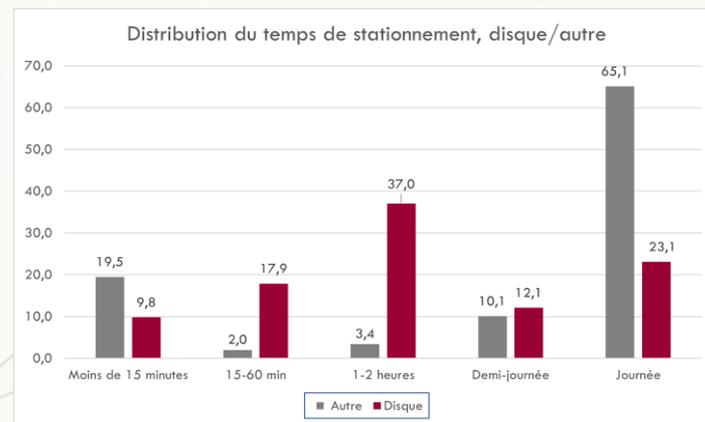
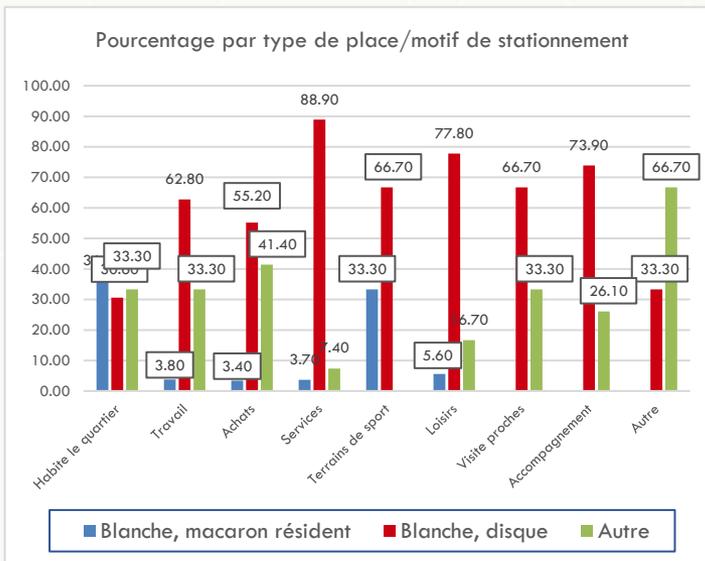
Fréquence d'utilisation des places



## Zoom sur le stationnement par disque : un détournement de l'offre

- Une offre prévue pour un stationnement court, pensé pour l'attractivité du quartier
- Plus de 35% y stationnent plus des 2h autorisées, et près de 23% d'entre eux la journée complète.
- Près de 35% des personnes le font «tous les jours ou presque»
- Le disque est important pour tous les motifs : 30 % pour les résidents, 60% pour le travail.
- Les personnes présentent pour le motif travail doivent avoir partiellement recours à la recharge.

→ illustre le besoin d'offrir d'autres solutions (p.ex. places payantes)



## Emprise conséquente du stationnement dans le quartier

- Le stationnement omniprésent contribue à une image d'un quartier très favorable à la voiture
- Contribue à rendre peu visible les vitrines des commerces du quartier et donner une image moins vivante



## Marquage et délimitation des places

- L'absence de délimitation individuelle des places engendre un gaspillage de place conséquent et rend le stationnement plus difficile pour les usagers
- Le manque d'uniformité dans le marquage des places de stationnement contribue à un sentiment d'impunité et de pouvoir stationner partout.
- Le positionnement de nombreuses places à cheval sur les trottoirs renforce le sentiment que le quartier est dédié au stationnement automobile.



## Faible diversité des types de zones stationnement

- L'offre de places de stationnement blanches essentiellement ne permet pas de répondre à tous les types de besoins : p.ex. pour clients de services qui devraient stationner plus de 2h dans le quartier ou pour de la dépose-minute
- Pratiques récurrentes de dépassement des horaires ou de tournage de disque
- Le peu de contrôle des règlementation du stationnement (dépassement horaire, stationnement hors case, utilisation de places de livraison, etc.) contribue au sentiment d'impunité.



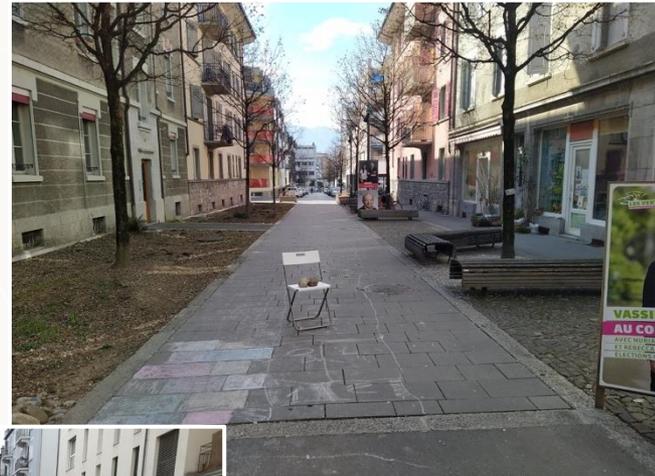
## Offre de stationnement deux roues inexistant

- L'offre d'arceaux pour le stationnement vélo est mal répartie : les arceaux sont sous-occupés ou servent pour des «vélos-poubelle» et contribue au stationnement sauvage des vélos «actifs»
- L'offre de stationnement deux roues motorisés concentrée uniquement sur certains secteurs contribue au stationnement sur les trottoirs ou sur des places dédiées aux vélos.



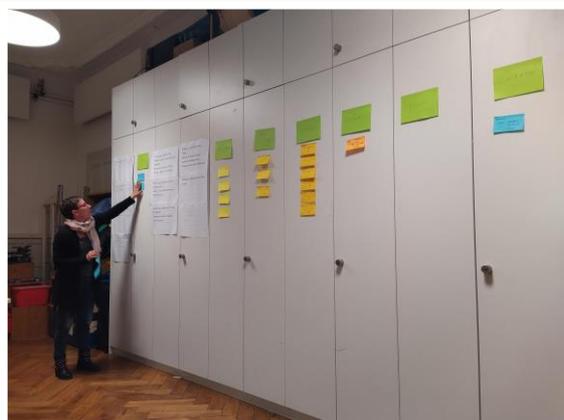
## Des signes de tentatives d'appropriation de l'espace public

→ Reflète l'aspiration de certains habitants ou commerçants du quartier à certains réaménagements de l'espace public du quartier



### Présentation en trois parties

- Pratiques du stationnement dans le quartier et appréhension de ces conditions cadres
- Pratiques et ressentis en matière d'usages de l'espace public
- Pistes d'évolution, critiques et opportunités



Un besoin fort pour du stationnement **hors des heures de bureau, le soir, le weekend, les jours fériés**

Un besoin exprimé pour du **stationnement en journée, pendant les heures de bureau et jours ouvrés**

- Une très forte pression ressentie sur le stationnement soir, surtout aux moments où il se superpose avec du stationnement «diurne», aux heures de fin d'après-midi (17h-18) ;
- La concurrence exercée à ces heures de bascule jour – soir engendre des comportements inappropriés ;
- En journée, sur les mêmes places plusieurs types de stationnement : habitants non-pendulaires (macaron ou disque); visiteurs à la journée, particulièrement pour le motif de travail (disque) ou d'achats et services ; visiteurs courte durée ;
- Des habitants évoquent un sentiment d'injustice, de manque de priorisation pour leurs besoins propres ;
- Existence de discours paradoxal : très difficile de se stationner comme habitant, facile de se stationner pour les visiteurs et le quartier absorbe les surplus des autres quartiers de la ville.

« A une certaine heure, surtout le soir quand les gens rentrent du travail, je pense à deux fois avant de prendre la voiture pour pas perdre ma place»

« L'heure où les gens arrivent du travail c'est compliqué, parfois on la met sur une place transitoire et on la déplace le lendemain »

« Les gens qui ne peuvent pas se parquer en ville viennent ici, après les gens avec macaron n'ont plus de places»

### Le constat d'un besoin non-résolu pour du **stationnement de longue durée (plus de 24 heures continues)**

- Le constat partagé par des automobilistes et par des habitants non automobilistes que beaucoup de voitures sont statiques pour de longues durées dans les rues.
- Des récits d'habitants possédant une voiture mais ne l'utilisant pas quotidiennement – la voiture comme moyen de transport pour les loisirs et les excursions du weekend et immobilisant des places en bas des immeubles ;
- Pour les visiteurs externes, par exemple les vacances de la famille issue de l'étranger, aucune offre prévue pour laisser des voitures longtemps ;
- Le fait de posséder un macaron induit une tendance à l'immobilisation d'une voiture ou en tous cas ne remet pas en question ces emprises très longue durée sur les places à disposition.

Un besoin non-résolu pour du **stationnement de (très) courte durée** et de pratiques problématiques engendrant insatisfaction et danger

- Les places pour déposer les achats ou le transport de marchandises seraient très pratiques, mais n'existent pas ou plus.
- Un sentiment de manque général de civilité et de contrôle qui fait que les places courte durée sont toutes détournées : récit des places visiteurs «squattées» par des habitants qui se les attribuent, disparition progressive systématique de l'offre visiteurs dans les immeubles (rôle des régies), places livraisons occupées par les collaborateurs de l'enseigne;
- Insatisfaction forte des habitants face aux stationnements temporaires de (très) courte durée sur l'espace public, particulièrement sur les trottoirs devant les commerces et restaurants;
- Insatisfaction d'une généralisation des incivilités à l'heure de fermeture de crèches et des écoles, avec des stationnements en double-file et sur les trottoirs en warning, qui créent insécurité et limitent les cheminements.

**Le disque considéré comme alternative pratique au macaron** et permet aux pendulaires de stationner sans être vus.

- Le recours au disque lorsque l'on est habitant offre la possibilité d'économiser le coût du macaron ou de ne pas avoir besoin de prendre un bail pour la place en sous-sol dans l'immeuble ;
- Ce recours au macaron se fait au prix d'une généralisation assumée et normalisée de la recharge systématique du disque, pourtant illégale, même avec des mécanismes adaptés (des disques à pile par exemple)
- Le disque permet aux pendulaires de venir travailler en voiture à Plan-Dessus.

« et ils veulent enlever le temps de midi, mais moi je vois dans le quartier; les gens qui travaillent dans le quartier, ils vont tourner toutes les heures ».

«Le macaron c'est utile, ça permet de ne pas aller tourner le disque »

« On avait demandé le macaron, on l'a pas eu, mais comme on était en télétravail, c'était facile d'aller tourner le disque ».

« Je descends tourner le disque 2-3 fois max dans la journée ».

### La possibilité de **sous-location** et l'obligation locative engendrent des effets négatifs

- Des habitants et habitantes repoussés en parking en surface avec macaron parce que les parkings de leurs immeubles sont occupés par des pendulaires extérieurs ;
- Ces habitants et habitantes se reportent soit vers le macaron soit vers le disque, selon la possibilité de le recharger la journée.
- L'impression que ces sous-locations engendrent des flux de voiture supplémentaire dans le quartier ;
- L'obligation de location de places de stationnement mentionnées par des habitants ne possédant pas de voiture représentent une charge financière et engendre la mise sur le marché de places en sous-location ;

« Moi je vois, dans mon immeuble, un tiers des places sont sous-louées la journée »

### La mobilité des ménages sans voitures s'articule principalement **autour du vélo**

- Un recours systématique au vélo, quelques vélos à assistance électrique, des vélos cargo pour déplacer les enfants à l'école ;
- Chaque cycliste organise lui-même le dépôt du vélo, en sous-sol, voire dans l'appartement, car aucune possibilité de le laisser sécurisé à l'extérieur ;
- Même pour les abonnés TP (pendulaires vers Lausanne par ex.), presque pas de recours aux TP locaux ;
- Beaucoup d'abonnement à Mobility, mais finalement pas beaucoup d'usages ou alors très ponctuels ;
- Les ménages sans voitures ont des pratiques de consommation dans le quartier ou aux environs immédiats.

### La très forte présence des voitures (stationnement et circulation) génère un **sentiment d'insécurité**

- Sentiment d'insécurité ressenti pour les piétons dû à la forte présence des voitures qui tournent pour chercher des places ;
- Critiques récurrentes contre le non-respect du 30 km/h et la vitesse de circulation dans les rues ;
- Récit d'une incompréhension du maintien des rues en double sens, qui pose des questions de circulation mais engendre surtout un sentiment de danger
- L'insécurité découle aussi des voitures stationnées, notamment dans les croisements, sur les trottoirs, qui limitent la visibilité et rendent les cheminements piétons difficiles dans le quartier, particulièrement pour les enfants qui sont à la hauteur des voitures.

« comme il n'y a rien pour freiner, les voitures foncent dans les rues. Les panneaux 30 ils sont très loin, il n'y en a aucun dans le quartier ».

« avec toutes ces voitures parkées, il n'y a aucune visibilité, quand je vais à la place Robin avec ma fille je dois être hyper vigilante alors que c'est une zone 30 ».

La forte présence des voitures favorise l'utilisation de la voiture et **limite les autres modes**

- Récit d'une tendance à accompagner des enfants en voiture ou à ne pas les laisser aller tous seuls à l'école à cause de la forte présence des voitures et de la dangerosité dans le quartier ;
- Récits d'une interdiction de l'utilisation du vélo par les enfants ;
- Les déplacements en vélo des adultes sont limités par le manque d'infrastructure et les conditions de circulation routière ;
- L'impression que les mobilités douces ne sont pas du tout soutenues par la ville et que tout est fait pour la voiture.

« Il y a un grand besoin de parking mais en même temps c'est un quartier qui se prête à la mobilité douce »

« Les gens qui sont à Plan-Dessus moi je pense qu'ils sont plus ouverts qu'ailleurs à faire sans voiture »

« je sais pas vous, mais moi j'ai la mauvaise habitude de circuler sur les trottoirs, particulièrement la nuit, les gens sont bourrés au volant, ils sont super dangereux »

« Il faudrait des parkings publics sécurisés pour les vélos, ça paraît quand même assez évident en 2022 »

### Une impression que la voiture **occupe tout l'espace** et une demande **pour un nouveau partage**

- Un sentiment que le quartier est enlaidi par toutes les voitures ;
- Les espaces publics les plus beaux sont encadrés ou limités par la voiture, par exemple à la Place Robin
- Des envies de requalification des rues, mise en place d'arbres, suppression de certaines places de parc ;
- L'impression que certains sujets sont abordés depuis longtemps, notamment la Place Robin, mais que rien ne bouge ;
- L'impression que supprimer des places sans rien faire à la place, c'est contre-productif.

« On donne tellement de places aux voitures, franchement, quand on regarde les rues ici, c'est quand même pas très joli, on pourrait faire un peu plus d'efforts pour les vélos »

« on va pas supprimer les voitures du jour au lendemain, ça c'est certain, mais si on continue à faire du bla bla vert, bon, mais faut être un peu logique »

« A la Rue du Jura, ils ont fait des gros travaux, ils ont supprimé quelques places et ils ont mis des arbres, c'est très chouette, suis super content ».

« Faut pas supprimer de places dans le quartier, si c'est pour mettre ces caisses en bois sur les places, y'a rien dedans »

## Impression générale

La politique du stationnement à Plan-dessus **est inefficace** et ne produit que des insatisfaits :

- Les habitants et habitantes (automobilistes ou non) doivent accepter le sacrifice de l'espace public aux voitures;
- Et ceux qui veulent se stationner ont quand même de la peine à trouver des places !

La mauvaise performance de l'offre de stationnement et donc l'inefficacité de la politique de stationnement **découlent de choix publics** aux effets rebonds mal anticipés et mal gérés

Une amélioration de l'efficacité de l'offre de stationnement à Plan-Dessus repose sur une refonte de la politique de stationnement. Cette refonte doit viser **simultanément** une amélioration de la performance – et donc **répondre aux problèmes du stationnement – et abaisser l'emprise de la voiture sur l'espace public.**

*Moins de places pour de meilleures places !*



## Enseignement et piste n.1

### **Le système du stationnement dysfonctionne et cela génère de fort effets rebonds négatifs**

Une dominante de l'usage du stationnement par disque (53%)

- Un fort détournement d'usage
- Capte des résidents et résidentes qui devraient soit être locataires de places intérieures soit usagers du macaron ;
- Capte des travailleurs et travailleuses pendulaires.

#### **Conséquences**

- Transfère sur le DP les automobilistes qui devraient être sur le domaine privé ;
- Capte les places pour ceux qui en auraient vraiment besoin (habitants macaron) ;
- Limite l'offre de stationnement pour les visites ponctuelles et courtes (objectif initial du disque) et réduit l'attractivité du quartier pour les achats ou les services ;
- Libère des places dans le privé qui sont sous-louées à des pendulaires ; réduit donc l'incitation au report modal; crée un flux automobile et une sous-couverture des TP ;

## Enseignement et piste n.1

### Actions

#### Baisser le temps de validité du disque

Contrôler et réguler de manière plus systématique l'utilisation du disque

Diversifier les types de stationnement

### Effets

Améliorera la performance globale du stationnement

Renverra les usages actuels détournés vers :

- Places privées dans les immeubles (et limitera indirectement la sous-location)
- Macaron habitants
- Macaron pendulaires
- Report modal

Effet de baisse directe sur la pression induite sur le stationnement en voirie à Plan-Dessus

## Enseignement et piste n.2

### **La faible qualité des espaces et le contrôle faible engendrent un deuxième cercle vicieux**

Un quartier ayant dévolu une partie considérable de son espace public au stationnement

Des espaces dévolus au stationnement de piètre qualité, dégradés, qui donnent l'impression d'une zone où le droit est peu appliqué.

Des taux de stationnement incivile qui sont étonnamment hauts.

Leur réplication participe d'une baisse de confiance dans l'autorité et renforce l'impression d'une application légère du droit et justifie la génération des comportements incivils.

#### **Actions**

**Réorganiser la circulation dans le quartier** (sens unique, fermetures de certains tronçons)

**Requalifier certains espaces publics**, supprimer les places de stationnement mal situées

Communiquer et punir les comportements incivils, notamment la dépose-minute sur les trottoirs, en double-file etc.

Diversifier les types de stationnement en prévoyant des places dépose-minute régulées et respectées.

#### **Effets**

Inversement du cercle vicieux à un cercle vertueux d'usages apaisés et d'une généralisation des meilleures pratiques

## Enseignement et piste n.3

### **La politique locale du stationnement doit tirer profit du fait que celui-ci est extrêmement statique et non pas le subir**

4 stationnements sur 10 sont immobilisés plus de 12 heures (chiffres biaisés par l'étude d'usage et fortement sous-estimées)

Observation de voitures « ventouses » qui ne bougent pas plusieurs jours durant ;

Récits d'habitants automobilistes n'utilisant leur voiture que pour le weekend, voire les vacances et sports d'hiver et pour lesquels le macaron est la clé de l'immobilisation longue durée.

Une mauvaise localisation du stationnement, aucun besoin légitime à ce que ces voitures immobiles occupent les meilleurs emplacements, par rapport aux voitures en mouvement et aux autres usages

### **Actions**

**Relocaliser le stationnement long** (nuit, week-end, vacances) **dans des parkings dédiés en bordure de quartier**. Etudier aussi en complément les mutualisations d'usage (parking migros)

Réserver ces parkings aux porteurs de macaron.

### **Effets**

Une facilité de stationnement pour les habitants le soir, une réduction totale du temps de recherche de place et de la circulation induite, une baisse de la pression sur les places au centre du quartier, la libération d'un quota de places pour d'autres usages, une réduction de la pollution et de la circulation dans le quartier.

## Enseignement et piste n.4

### **L'offre de stationnement est aveugle et ne répond pas aux différents besoins**

En plus des habitants et habitantes légitimes sur l'espace public, répondre aux visites temporaires

Répondre aux besoins de la dépose des achats en bas des immeubles, de l'attente d'une personne dépendante, etc.

Permettre l'accessibilité aussi automobile des quelques commerces existants, aujourd'hui inaccessibles en voiture, à part de manière illégale.

Donner une place aux modes non automobiles ou non exclusifs (vélos, cargo, voitures partagées, carsharing, etc.)

### **Actions**

**Diversifier les fonctions du stationnement** en répartissant dans chaque segment de rue différentes places

Utiliser la baisse du besoin en stationnement habitants (parkings centralisés) et disques (les 4 solutions) pour prévoir aussi du stationnement carsharing, deux-roues et des mutations d'espace.

Mieux communiquer sur les offres existantes et nouvelles

### **Effets**

Une déprise progressive de la place du stationnement dans le quartier

Une amélioration de l'attractivité aussi automobile

Une réponse aux besoins réels des habitants et habitantes et des visiteurs et visiteuses

Merci de votre attention

## Provenance

- Pour les personnes venant pour le motif travail stationner dans le quartier proviennent très largement de communes de la Riviera. Les communes de l'agglomération lausannoise représente 14% des provenances et 12% de personnes proviennent de communes de la Broye ou du Gros-de-Vaud.

→ Illustre un potentiel de report modal non-négligeable en particulier pour les travailleurs en provenance des communes de la Riviera

