

MESURE GM2.1	AGGLOMERATION / GESTION COORDONNEE DU STATIONNEMENT PUBLIC	
Thématique(s) GM2 - Politique de stationnement	Priorité : A	
Territoire concerné : Agglomération Maitre d'ouvrage : Chaque commune concernée		
<p>Mesure du PA2 en relation : (6266.2.030) S1 - Aménagement de parkings d'échange en connexion avec le réseau de transports publics d'agglomération (6266.2.031) S2 - Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion GM4 - Elaboration d'un concept de stationnement d'agglomération GM5 - Nouvelle réglementation coordonnée du stationnement sur domaine public</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée : M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1 M3.2 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2 GM2.2 - Adaptation des règlements des constructions pour le stationnement privé</p> <p>Autres coordinations : -</p>		
INTENTION		
<p>Etat actuel</p> <p>Aujourd'hui, le stationnement public, qu'il soit sur domaine public ou sur domaine privé, est géré par chaque commune individuellement sans coordination avec les autres communes de l'agglomération.</p> <p>Dans le cadre de la révision de sa politique de stationnement sur fonds publics, la Ville de Sion met en place une offre coordonnée de stationnement visant à inciter les reports modaux. Il paraît opportun d'élargir la réflexion à l'ensemble de l'agglomération pour répondre aux enjeux du projet. De plus la mise en place du réseau de bus d'agglomération constitue une opportunité pour revoir la politique de stationnement et éventuellement créer des parkings d'échange le cas échéant.</p> <p>On notera qu'à Sion, la révision de l'art. 40 du RCCZ régissant le stationnement est en cours. Idem pour la révision globale de la politique de stationnement sur fond public. La ville a également avancé sur la question des parkings d'échanges au sens large, en aménageant des abris à vélos sécurisés sur les parkings des Potences et des Echutes en 2015, ainsi qu'en réaménageant le parking des Echutes en 2016. Il est prévu pour 2017 - 2018 une augmentation de la capacité de ce parking qui fait aujourd'hui 50 places, dans l'idée de créer des synergies avec le réseau de bus d'agglomération.</p> <p>A Conthey, la révision de la politique de stationnement public est également en cours. La commune de Miège dispose du parking de la Faverge à côté d'un arrêt de transports publics, pour y faire du P+R. Idem pour la commune de Chippis et son parking à la rue Bellerive (rive gauche du Rhône).</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD - Inciter les reports modaux - Diminuer l'emprise du stationnement sur l'espace public <p>Description de la mesure</p> <p>Le nombre de places publiques de stationnement est réévalué sur la base d'une analyse spécifique dans les différents secteurs de l'agglomération.</p> <p>La localisation des places est optimisée de manière à réduire les trajets du trafic cherchant à accéder à ces places. Le trafic "tournant" à la recherche d'une place de stationnement doit être plus particulièrement examiné.</p> <p>La tarification du stationnement est adaptée en fonction des secteurs de manière à favoriser l'utilisation des places publiques par les usagers auxquels elles sont destinées (les visiteurs et les clients).</p> <p>L'attribution des vignettes de stationnement aux habitants et aux actifs est réexaminée de manière à ne pas contourner la réglementation du stationnement privé (mesure GM2.2). Le principe d'offrir une place de stationnement dans le secteur de travail ou de domicile n'est plus la règle. Les places de stationnement de remplacement sont mises à disposition en périphérie de l'agglomération.</p> <p>Les places publiques ainsi libérées au centre-ville et dans les centres secondaires sont supprimées et réaffectées à l'espace public. La localisation du stationnement en souterrain est privilégiée.</p>		

EVALUATION

Opportunité

L'offre en stationnement est un élément déterminant quant à l'attractivité des transports individuels. Il est donc pertinent, dans l'agglomération, de réduire au maximum l'offre en stationnement public. Il y aura cependant lieu de s'assurer de la viabilité économique de l'agglomération.

La réduction du nombre de vignettes de stationnement offertes aux habitants et aux actifs à proximité immédiate de leur lieu d'habitat ou d'activité contribuera à encourager l'utilisation des transports publics. Elle permettra également de restituer de l'espace public à la ville.

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

- en réduisant l'attractivité du trafic automobile pour les déplacements quotidiens, cette mesure contribue à l'amélioration des conditions de circulations des TP et de la MD.

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

- en réduisant le nombre de places de stationnement sur domaine public, permet de revaloriser l'espace public urbain. De plus la diminution du trafic automobile liée à cette mesure permet une requalification des espaces publics favorisant ainsi l'habitat dans l'agglomération.

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

- améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part modale TIM.

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile via l'incitation à la multimodalité

Degré de maturité : mesure non concernée

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : mesure non concernée

REALISATION

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022
Date prévue de la mise en service : 2024

Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

Coûts

Coûts estimés : -

Financement

Part fédérale : 0%
Solde : agglomération