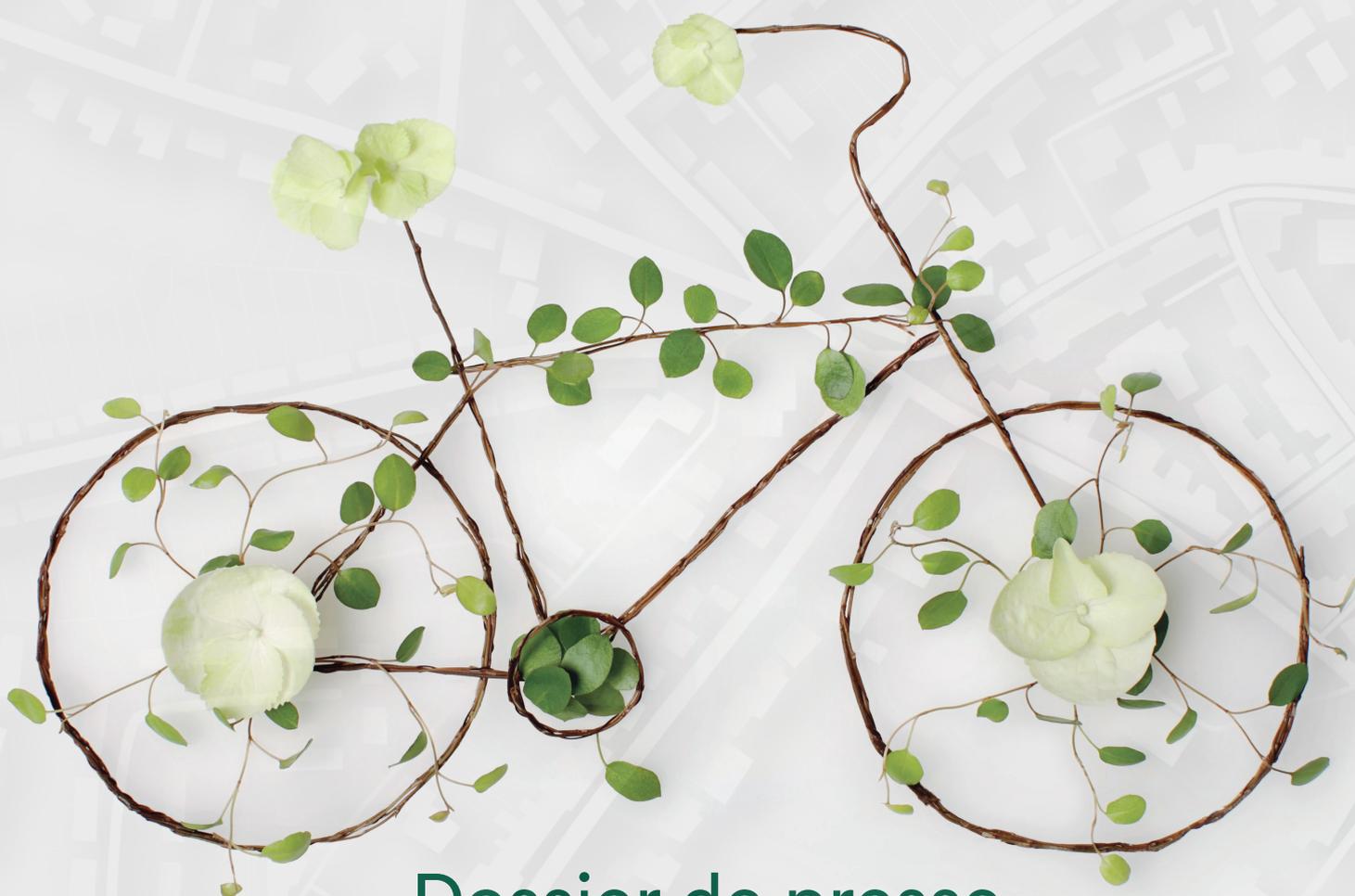


Circulation Stationnement :

LE DIAGNOSTIC



Dossier de presse

mardi 31 mai 2022

Notre ambition : Améliorer la circulation sur la commune en intégrant les exigences du XXIème siècle

LES OBJECTIFS D'UN NOUVEAU PLAN DES MOBILITÉS

- *Apaiser la circulation et faciliter le stationnement ;*
- *Promouvoir d'autres formes de circulation que la voiture ;*
- *Poursuivre la reconquête du centre-ville en tenant compte du renouvellement urbain (îlot Ste Claire, île aux enfants, Carmel...) et des nouvelles populations escomptées ;*
- *Soutenir la mise en place d'une croissance verte, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la protection des piétons, des cyclistes, des personnes âgées et des scolaires.*

PREMIÈRE ÉTAPE : LE DIAGNOSTIC

➤ **Rôle du diagnostic**

- Faire un état de la situation : les atouts et les inconvénients du système actuel de circulation et de stationnement ;
- Identifier les conditions d'utilisation des modes de déplacement alternatifs ;
- Identifier des perspectives d'évolution.

➤ **Méthode d'élaboration du diagnostic**

Entretiens avec les élus et les agents spécialisés de la ville et de la CCPAP ;
Ateliers de travail avec les partenaires de la société civile (associations, clubs...)
Concertation avec les partenaires : région, département, CCI, SNCF, Aubert&Duval...
Enquête en ligne auprès des Ariégeois : 1115 réponses, en majorité des actifs 36-55 ans ;
- 67% utilisent la voiture comme moyen de déplacement mais seulement 51% des Appaméens ;
- la marche est le 2e moyen de déplacement : 21% ;
- 90% des résidents hors Pamiers ne changent jamais de moyen de locomotion pour venir à Pamiers mais 24% des Appaméens en changent ;
- 65% estiment qu'il y a des embouteillages et 69% aucune difficulté de stationnement.
Enquête auprès des Appaméens au marché
Compilation des enquêtes précédentes faites par le Département, la ville (enquête 2007) et la CCPAP ;
Données de l'INSEE ;
Enquête de terrain.

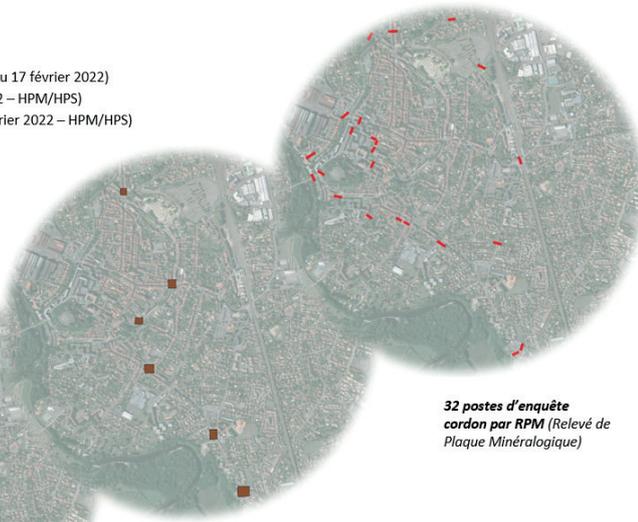
➤ **Enquête de terrain**

Éléments de cadrage, rappel de la logistique et des données d'entrée

Données sources

- Compteurs automatiques (11 février au 17 février 2022)
- Comptages RPM (Jeudi 17 février 2022 – HPM/HPS)
- Comptages directionnels (Jeudi 17 février 2022 – HPM/HPS)

23 compteurs automatiques



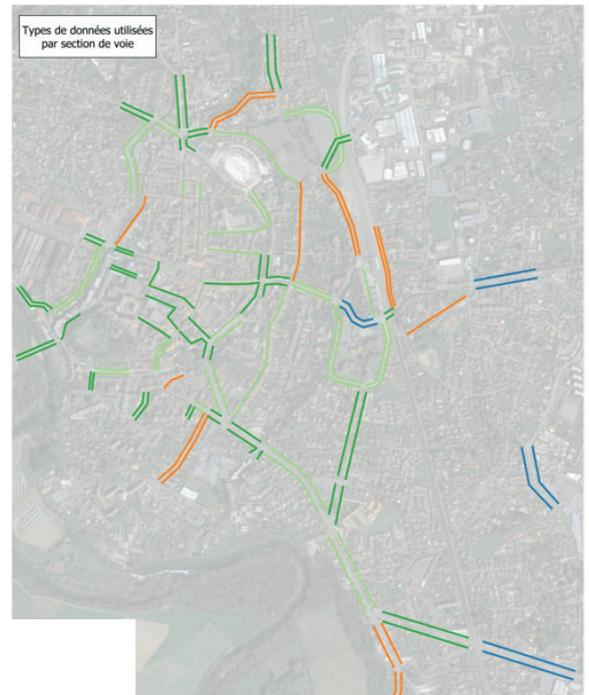
32 postes d'enquête
cordon par RPM (Relevé de
Plaque Minéralogique)

6 carrefours en comptages
directionnels

Synthèse de la structuration des flux

Données sources

- Données de comptages du CD09 et de la Ville. Les données trop anciennes ou trop partielles n'ont pas été retenues.
- Données de comptages automatiques réalisés sur la semaine du vendredi 11 février au jeudi 17 février 2022.
- Données de comptages Origine-Destination réalisés le jeudi 17 février 2022
- Données de comptages directionnels réalisés le jeudi 17 février 2022
- Données de comptages automatiques réalisés en septembre/octobre 2018 par CPEV dans le cadre d'une étude de circulation pour l'aménagement d'une Bretelle d'accès à la N20 pour désengorger la ZAC de la Bouriette. Les données en heures de pointe ne sont pas directement utilisées car elles ciblait des périodes différentes de notre analyse, à savoir les hyperpointes liées à la zone commerciale (vendredi soir et samedi matin) et non les heures de pointe en JOB (mardi/jeudi).
- Données de comptages de l'étude ACC-S (Optimisation du fonctionnement du carrefour de la Gare) réalisés en directionnel le jeudi 17 février 2022 et en section du 6 au 20 février 2022.

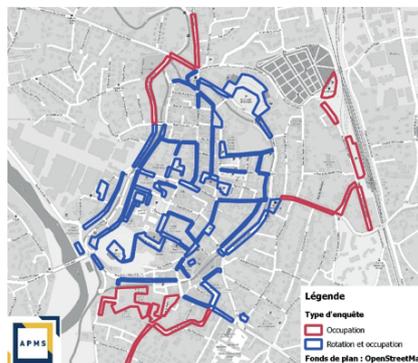


LA DEMANDE EN VOIRIE

Méthodologie

- Pour apprécier la demande de stationnement en voirie, nous nous appuyons sur des enquêtes réalisées les mardi 15 et jeudi 17 février 2022 :

- **Une enquête de rotation** qui consiste en un relevé partiel des plaques d'immatriculation (5 premiers caractères) de l'ensemble des véhicules stationnés, selon un cadencement horaire, de 6h à 20h, soit 14 passages. L'enquête de rotation s'est concentrée sur le centre-ville (voir carte ci-contre). L'enquête de rotation permet d'identifier les véhicules en stationnement et partant, de déterminer :
 - La loi d'arrivée et de départ des véhicules,
 - Leurs durées de stationnement,
 - Les types d'usages du stationnement (résidentiel, pendulaire, visites, ventouses...)
 - Les taux d'interdit,
 - Le taux d'occupation,
 - Les déficits ou excédents de places,
 - Le taux de rotation (nombre de véhicules stationnant sur une place de 9h à 19h).



- **Une enquête d'occupation** qui consiste en un décompte des véhicules en stationnement à différents moments de la journée (6h, 10h, 14h et 19h). L'enquête d'occupation concerne l'ensemble du centre-ville élargi aux secteurs de la gare, de l'hôpital et de l'avenue de Toulouse .

1

LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC : LA CIRCULATION

➤ Les particularités

Développement de l'habitat dans les communes périphériques avec les emplois dans la ville-centre ;
Le premier employeur privé de l'Ariège en hypercentre, engendrant un fort trafic salariés et marchandises en centre-ville ;
22 établissements scolaires avec environ 5000 élèves dont 10 établissements secondaires et supérieurs ;
Une offre commerciale très dispersée entre le centre-ville et sa périphérie ;
Un réseau routier structurant important : 1 nationale, 2 départementales pénétrantes venant du Nord + 1 Est-centre-ville ;
Les rues sont étroites rendant le plan de circulation compliqué en raison des sens uniques.

➤ Les points chauds

Croisement route de Mirepoix-Tournissa ;
Croisement Tournissa-9e RCP ;
2 passages à niveau sur des axes très fréquentés (9e RCP et de Foix).
Les pratiques aggravantes :
Effets de boucle autour des établissements scolaires et le stationnement des cars scolaires ;
Des livraisons aux horaires anarchiques.

➤ Les conclusions

- **Sur le trafic général**

- **des déplacements très courts**

beaucoup de déplacements domicile-travail sur de très courtes distances : 3500/j à l'intérieur de Pamiers, 1000/j avec La Tour du Crieu et St Jean du Falga sur moins de 5 km ;

- **intensité du trafic**

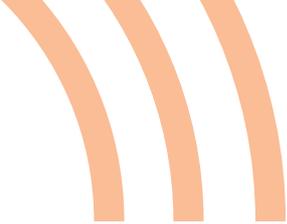
Un axe majeur au sud (Route de Foix/Route de Mirepoix/Avenue de Foix) qui supporte entre 8 600 et 11 200 véhicules/jour les deux sens confondus, au contact du giratoire. Au-delà, la route de Mirepoix supporte environ 17 000 véhicules/jour, les deux sens confondus ;

En entrant en ville, le trafic se ventile progressivement :

Un peu moins de 10 000 véhicules/jour sur l'avenue I.Cros après la bifurcation de l'avenue de la Paix. Environ 5 500 véhicules/jour dans les deux sens confondus sur le Bd Delcassé.

- L'entrée Est de la ville par l'avenue du 9ème RCP supporte entre 8 500 et 10 500 véhicules/jour en fonction de la section.

- L'entrée Nord affiche des volumes plus modérés : environ 7 500 véhicules/jour et un poids de l'heure de pointe plus marquée.



Les boulevards sont plus utilisés à l'Est (environ 7 500 véhicules/jour) qu'à l'Ouest et au Sud (entre 3 500 et 4 500 véhicules/jour).

Environ 3 300 véhicules/jour sont comptabilisés sur la rue de la République.

- Vitesse :

Seule la route de Bénagues affiche des vitesses moyennes supérieures à 50km/h ; les autres voies où les vitesses sont supérieures à 30 km/h sont le boulevard des Maquisards Nord, l'axe Tassigny-Ourgaud, la route de Foix.

- **Sur l'heure de pointe du matin (7h30-8h30)**

4286 véhicules :

-1571 en transit dont 94% par l'Est de la ville ;

-1250 entrants, 972 sortants. Sur ces 2222 entrants sortants, 31% passent par l'avenue du 9e RCP, 34% par les routes de Mirepoix et de Foix, 8% par l'avenue de Toulouse ;

-493 internes à la commune.

- **Sur l'heure de pointe du soir (17h-18h)**

4200 véhicules :

-1443 en transit, 91% des véhicules par l'Est de la ville.

-1096 entrants, 1322 sortants, soit 58% de la circulation. Les entrants-sortants sont les travailleurs à la journée, les visiteurs mais aussi les clients des commerces qui n'apparaissent pas le matin. Sur les 2418 véhicules, 740 utilisent l'avenue du 9e RCP, 830 les routes de Mirepoix et de Foix, 450 l'avenue de Toulouse.

-339 internes.

- **Sur la congestion du trafic**

-Le matin, le réseau n'est globalement pas congestionné.

Seuls les deux axes principaux (avenue du 9e RCP et avenue de Foix-route de Mirepoix) présentent un certain niveau de saturation ou de contrainte d'écoulement, pouvant approcher les 80% de la capacité des voies.

Une à deux hyperpointes de 10/15 minutes participent au sentiment de congestion, qui n'est pas réel sur l'heure de pointe dans son ensemble.

-Le soir, le réseau est plus contraint que le matin en raison du cumul des usages (sorties du travail, des écoles et des commerces au même moment).

Aux deux axes principaux qui présentent un certain niveau de saturation ou de contrainte d'écoulement pouvant approcher les 80% de la capacité des voies, s'ajoutent plusieurs sections : I.Cros, Av. de Toulouse, Bd Delcassé, Bd A.Lorraine, République, Mgr de Caulet. Une hyperpointe entre 17h15 et 17h25, cumulant sortie du travail et sortie scolaire (décalées le matin) participe au sentiment de congestion général.

-Matin et soir, le système de circulation est bloqué dès qu'un train se trouve sur la commune.

2

LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC : LE STATIONNEMENT

➤ L'état des lieux

2183 places de stationnement au total : 254 payantes, 1882 gratuites, 41 gratuites à durée limitée + 8 occasionnelles (obsèques) place du Camp.
963 places dans la ville intra-canaux.

Dans les villes semblables à Pamiers : 2 fois plus de places payantes ; un coût de stationnement supérieur de 15cts€/h ; des amendes supérieures de 6€.

317 garages privés pour 1874 foyers en centre ancien où 72% des résidents possèdent au moins une voiture. Environ 1000 véhicules du centre ancien dépendent de l'offre publique pour se garer.
Le taux d'occupation du parking Jean-Jaurès n'est que de 40%.

➤ Les particularités

-Les résidents représentent près de la moitié de la demande de stationnement (42%), les « pendulaires » (actifs à la journée) 32%, les visiteurs 22%. La part des visiteurs a chuté de 26% depuis 2007. Dans les villes semblables : résidents 25%, pendulaires 29%, visiteurs 46%.

-La durée moyenne de stationnement est exceptionnellement longue : plus de 5h pour les 2/3 des véhicules (contre 4h21 pour la moitié des véhicules lors de l'enquête précédente en 2007).

-Le taux de rotation est donc exceptionnellement faible : 3,33 véhicules différents/place/jour (6,15 dans les villes semblables).

-Le taux de stationnement interdit est exceptionnellement élevé : 10% en moyenne contre 2,03% dans les villes semblables.

-Il n'y a pas d'offre de stationnement pour les vélos.

-La dépose scolaire se fait très majoritairement en voiture individuelle sur de très courtes distances.

43 cars scolaires entrent et stationnent dans la ville.

➤ Les conclusions

- 5469 véhicules différents ont stationné sur les rues du centre-ville en une journée, dont 2430 sur le cœur de ville.

Forte tension du stationnement en milieu de matinée et en début d'après-midi. Les taux de congestion moyens atteignent 102% à 10h et à 97% à 14h. Compte-tenu des nombreux véhicules en stationnement interdit, des places restent néanmoins disponibles : le taux d'occupation des places atteint ainsi 90% à 10h (226 places libres) et 86% à 14h (306 places libres).

- Les secteurs les plus saturés la nuit :

La rue des Abattoirs et la rue du Four Viguiier : 175% de congestion

La rue du Marché aux bœufs : 162% de congestion

La rue de la Papeterie : 155 % de congestion
La rue Jean Durroux (gratuite) et l'avenue de Terrassa : 133% de congestion
La place du Marché au bois : 130% de congestion
La rue Montlouis : 122% de congestion
La place du Camp : 118% de congestion
La place Albert Tournier : 117% de congestion
La place des Cordeliers : 115% de congestion
La place des Augustins : 112% de congestion
La rue de Loumet : 110% de congestion
La rue Lakanal : 109% de congestion

- **Les secteurs sous-occupés la nuit :**

La place du Castella : 0% de congestion
Le parking du Pont Neuf : 12% de congestion
Le parking de l'hôpital : 29% de congestion
La place du Mercadal : 34% de congestion
Le parking de la Gare : 48% de congestion

- **Les secteurs les plus saturés de jour :**

La place du Mercadal : 114% de congestion
Le parking de l'hôpital : 112% de congestion
L'allée du plateau du Castella : 106% de congestion
L'esplanade de Milliane : 104% de congestion
Le parking des 3 Pigeons, le parking de la Brasserie : 100% de congestion

- **Les secteurs les moins saturés de jour :**

La rue Gabriel Péri (sud) : 71% de congestion
Le Cours Joseph Rambaud : 80% de congestion
L'avenue de Toulouse : 82% de congestion
La rue de Loumet : 85% de congestion
La place des Augustins : 88% de congestion

- **En zone payante**

Il reste toujours en moyenne :

20% de places disponibles,
49% en zone bleue.

40% des places payantes sont occupées par les résidents, 21% par les actifs à la journée, 31% par les visiteurs.

La durée moyenne de stationnement en secteur payant est passée de moins de 2 heures en 2007 à plus de 5h aujourd'hui.

Il y a des différences très marquées entre les secteurs :

Des secteurs où la demande pendulaire domine : Plateau du Castella (72%), Jaurès-Mercadal (46%), Milliane (44%) et Saint-Vincent Loumet (43%).

Des secteurs marqués par le stationnement résidentiel : périphérie du cœur de ville (Maquisards , Libération) (52%), V.Hugo, Jacobins (46%).

Un seul secteur où la demande des visiteurs est dominante : G.Péri, Sainte-Ursule (44%).

En conclusion, le cœur de ville de Pamiers est confronté à une situation d'ankylose du stationnement avec une offre monopolisée par les résidents et, dans une moindre mesure, les pendulaires qui laissent peu de places aux visiteurs qui font vivre les commerces de centre-ville. Toutefois l'offre payante, malgré une gratuité d'une heure et demie, n'est jamais embolisée.

3

LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC : LES MODES ALTERNATIFS

L'état des lieux

Les parkings et la signalisation en centre-ville pour les vélos sont insuffisants ;
La cohabitation avec les voitures est dangereuse dans les rues étroites du centre-ville ;
Le long de l'Ariège n'est pas accessible aux piétons et aux vélos ;
Les établissements scolaires ne sont pas suffisamment desservis par les pistes cyclables et les cheminements piétons ne sont pas suffisamment aménagés ;
Les intersections et les passages piétons ne sont pas suffisamment éclairés ;
L'hypercentre n'est pas adapté aux PMR (personnes à mobilité réduite) ;
Le circuit des navettes urbaines est inadapté et les informations horaires inexistantes. Seule la ligne 5 vers le cœur de ville, avec 71 voyages/jour, est vraiment utilisée.

68% des personnes utilisant aujourd'hui leur voiture se disent prêtes à changer de mode de déplacement. Ce sont presque uniquement des habitants de Pamiers. Seuls 9% des habitants de la CCPAP et 1% des habitants du reste de l'Ariège seraient disposés à ne plus utiliser leur voiture. Parmi ceux qui accepteraient de changer, 45% se disent prêtes à utiliser les transports en commun, 31% le vélo, 15% la marche à pied.

Et pourtant : une accessibilité étonnante

8400 personnes sont situées à moins de 15' à pied du centre-ville, 15 700 personnes à moins de 15' à vélo.

L'aire d'accès à vélo en moins de 15 mn est très importante sur l'aire urbaine de Pamiers et dépasse largement les limites communales pour atteindre une grande partie de St Jean du Falga et approchant le tissu bâti de la Tour du Crieu.