

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
PREAMBULE	3
DIAGNOSTIC DES ESPACES DE STATIONNEMENT DU CENTRE BOURG	5
1. LA METHODOLOGIE	6
2. L'INVENTAIRE DES AIRES DE STATIONNEMENT ET DEFINITION DES CAPACITES DE MUTUALISATION.....	8
2.1 La localisation des éléments générant les principaux flux de stationnement	8
2.2 L'inventaire des aires de stationnement existantes	12
3. FONCTIONNEMENT ACTUEL DES AIRES DE STATIONNEMENT.....	34
3.1 Identification des problèmes rencontrés	34
3.2 Identification des stationnements annexes soumis à des réglementations spécifiques.....	37
3.3 Les signalétiques liées aux aires de stationnement	39
3.4 Fréquentation des aires de stationnement.....	44
4. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS.....	45
5. FONCTIONNEMENT FUTUR DES AIRES DE STATIONNEMENT.....	47
5.1 Simulation des besoins lissés sur l'année	47
5.2 Simulation des besoins en période de pointe	48
PISTES D'ACTION	49
1. PISTES D'ACTION	50
1.1 Bilan des propositions issues des divers études ou programmes mis en place.....	50
1.2 Synthèse des leviers d'actions.....	52

PREAMBULE

Dans le cadre de la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Lauzerte engagée par délibération du conseil municipal le 24/10/2011, la commune a souhaité réaliser une étude de stationnement au niveau du centre-bourg et des zones économiques en périphérie.

A noter que l'inventaire des capacités de stationnement du centre-bourg sera analysé selon la structure particulière du centre-bourg, autrement dit entre :

- D'un côté, la ville haute,
- De l'autre, la ville basse.



Carte de localisation des périmètres de l'étude de stationnement
(Source – Urbactis)

Ainsi, cette analyse vient substituer l'inventaire des capacités de stationnement du diagnostic du PLU, instauré par la loi ALUR de mars 2014. Elle viendra à la fois soulever des problématiques relatives aux besoins des usagers de la commune, tant habitants que touristes mais également proposer des pistes d'action afin d'améliorer tant la pratique au quotidien d'un centre-bourg patrimonial que sa découverte par les touristes ou lors de grandes manifestations.

A cet objectif vient s'ajouter une problématique de taille, celle de la piétonnisation du centre-bourg visant à préserver et améliorer le cadre de vie des habitants, limiter les pollutions (notamment sonores) et les risques pour la santé publique, réduire l'insécurité routière afin de rendre plus attractif le centre-bourg) notamment en période estivale où le tourisme est à son apogée, activité qui joue un rôle prépondérant dans la vie économique de la commune. Cependant, la piétonnisation engendre la réduction des déplacements automobiles et le report des espaces de stationnement.

DIAGNOSTIC DES ESPACES DE STATIONNEMENT DU CENTRE BOURG

1. LA METHODOLOGIE

L'étude de stationnement et les cartographies présentées ci-après ont été effectuées à partir d'un travail de photo-interprétation sur la dernière couverture aérienne de 2017. Cette analyse a été complétée par :

- L'usage de l'outil google street view (photos d'août 2013),
- Une campagne sur le terrain en date du 30/08/2017,
- La prise en compte des multiples études précédentes réalisées à savoir :
 - L'analyse des espaces de stationnement réalisée par la mairie en partenariat avec la DDT du Tarn-et-Garonne datant de septembre 2011, listant les problématiques et enjeux concernant les différents usagers dont les commerçants et les touristes, les conséquences sur le trafic, le parc existant, les opportunités et les possibilités d'évolution,
 - L'étude concernant l'opération de revitalisation du centre-bourg du CAUE Tarn-et-Garonne de juin 2016 proposant des pistes de réflexion concernant cinq secteurs privilégiés du centre-bourg à savoir le parking Nord, le parking de l'Eveillé et le parking de la Corniche, le parking de la Brèche et les parkings du Collège, de l'entrée de ville et du cimetière,
 - Le dossier de définition programmatique et financière de l'opération de revitalisation du centre-bourg de Lauzerte – projet de mobilité au quotidien effectué par le bureau d'études Sogexfo, se concentrant sur trois secteurs particuliers (L'Eveillé, Route de Cahors, Route de Moissac),
 - L'étude d'action : plan de dynamisation du commerce du bourg réalisée par la Chambre des Commerces et d'Industrie Montauban et Tarn-et-Garonne datant de mai 2016,
- Un échange avec les services techniques de la ville.

Les éléments cartographiés sont les suivants :

- Le stationnement des deux roues,
- Le stationnement des transports en commun,
- Le stationnement des personnes à mobilité réduite,
- Le stationnement accessible au public pour des véhicules particuliers,
- Le stationnement privé accessible ou non depuis le domaine public,
- Le stationnement à durée limitée (zone bleue),
- Le stationnement informel (toutes les aires de stationnement non formalisées et illégales),
- Le stationnement hybride (sans marquage au sol, non normalisé, ...),
- Les stationnements annexes (taxi, livraison, ambulance),
- Les signalétiques en lien avec le stationnement,
- Les voitures ventouses¹ pouvant se situer sur des stationnements publics ou hybrides,
- Les stationnements de voitures électriques,
- Les éléments générateurs de stationnement (activités touristiques, commerces, équipements et infrastructures publiques).

¹ Les voitures ventouses sont un véhicule qui reste stationné plus de 7 jours sur le même emplacement. On parle également de stationnement abusif. « Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même point de la voie publique ou de ses dépendances, pendant une durée excédant sept jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police. Tout stationnement abusif est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe. » Code de la route, article R-417-12.

Un zoom est effectué sur le centre-bourg médiéval qui concentre une part conséquente des espaces urbains les plus denses, mais également des équipements générateurs de flux de déplacement et de stationnement.

Ce travail sera complété par un échange avec les représentants des commerces du centre-bourg vis-à-vis du stationnement lié à la clientèle et aux livraisons, les instances en lien avec les véhicules de secours mais également les riverains afin d'élaborer un projet issu d'une concertation des différents usagers concernés.

Enfin, il est à préciser que cette étude de stationnement tiendra compte de l'opération de revitalisation du centre-bourg et de son projet de mobilité aux quotidiens entre le centre historique et le bas du village centré autour de trois secteurs nodaux que sont :

- L'Eveillé,
- La route de Cahors,
- Et la Route de Moissac,

dont l'objectif est de redonner la place au maillage de liaisons douces et de lieux de pose dédiés aux piétons à l'ensemble des usagers.

2. L'INVENTAIRE DES AIRES DE STATIONNEMENT ET DEFINITION DES CAPACITES DE MUTUALISATION

Commune d'environ 1482 habitants (INSEE² 2014), Lauzerte renferme **XXX** habitants au sein de son centre-bourg et fait face à une baisse de la taille des ménages, s'élevant à 2,1 personnes par ménage. Selon les données de l'INSEE de 2014, 67% des ménages lauzertins possèdent au moins un emplacement dédié au stationnement et 87% possèdent au moins une voiture (49% des ménages 1 voiture et 38% des ménages 2 voitures).

Ainsi, par déduction, 33% des ménages lauzertins possèdent une voiture mais ne disposent pas d'emplacement privatif pour stationner. Problématique essentiellement rencontrée au sein des centres-villes, les espaces de stationnements publics du centre-bourg de Lauzerte possèdent une multiplicité de fonction que cette étude de stationnement va analyser.

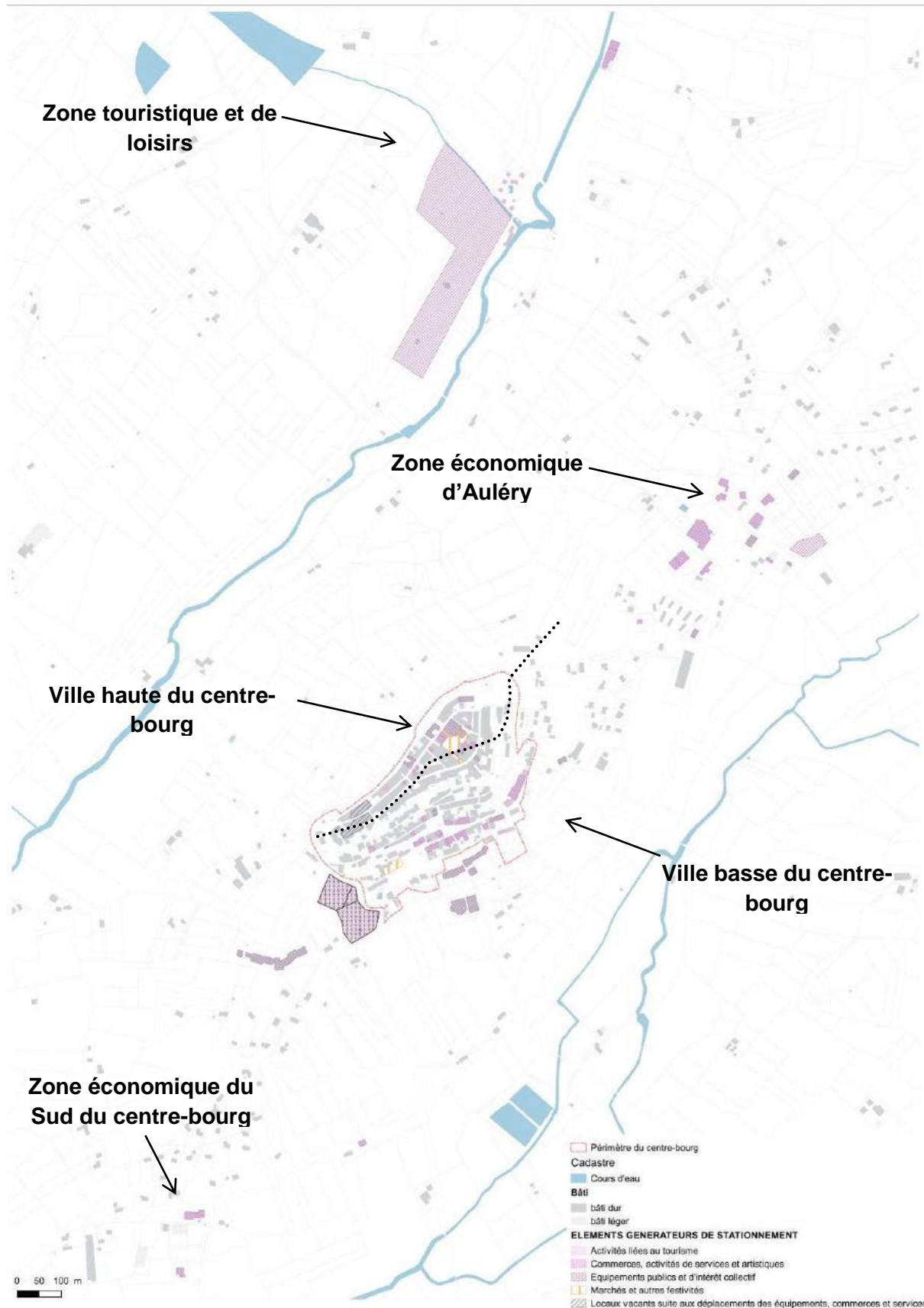
2.1 LA LOCALISATION DES ELEMENTS GENERANT LES PRINCIPAUX FLUX DE STATIONNEMENT

Avant toute chose, stationner constitue l'action de demeurer à un même endroit pour une durée indéterminée, acte inévitablement lié à la présence d'éléments générateurs d'intérêt pour les usagers de la commune pouvant être de l'ordre de l'habitation, de l'activité économique (commerces, entreprises...) voire d'évènements temporaires (marché, festivité...).

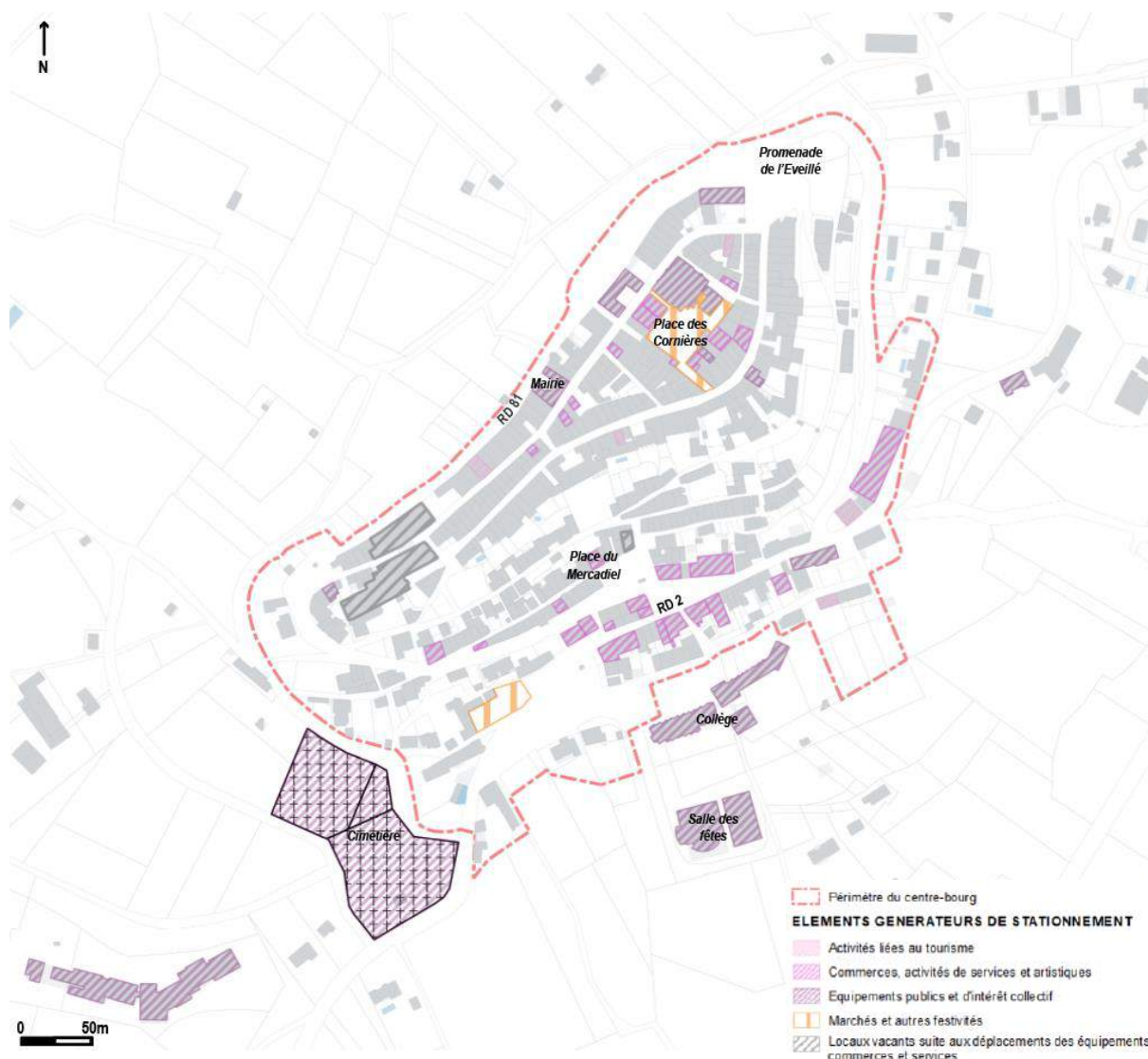
Dans le cas de la commune de Lauzerte, on peut distinguer quatre types d'éléments générateurs des principaux flux de stationnement à savoir :

- Les équipements publics et/ou d'intérêt collectif (bâtiments religieux, gendarmerie, centre de secours, écoles maternelles et primaires, collège, salles des fêtes, mairie, EPHAD, maisons de retraites),
- Les commerces (pharmacie, poste, restaurants, hôtels, grandes surfaces, supermarchés, artisans, trésor public),
- Les activités liées au tourisme (gîtes, chambres d'hôtes, camping),
- Les activités temporaires occupant des espaces publics (marchés, festivités).

² INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques.



Carte de localisation des éléments générateurs de flux de stationnement
(Source – Urbactis)



Carte de localisation des éléments générateurs de flux de stationnement à l'échelle du centre-bourg selon la hiérarchisation actuelle du réseau viaire
(Source – Urbactis)

La cartographie souligne quatre principaux secteurs renfermant des éléments générateurs de flux de stationnement :

- La **zone touristique et de loisirs au Nord** renfermant le stade, le camping, un hôtel restaurant,
- La **zone économique d'Auléry** se composant d'activités commerciales et artisanales de proximité essentiellement (bar-tabac, restaurant, pharmacie, grande surface, centre de secours, déchetterie, boulangerie, commerces de détails...),
- Le **centre-bourg**, composé d'un tissu urbain mixte subdivisé en deux, mais complémentaires :
 - la **ville haute** est un secteur à vocation davantage touristique regroupant des éléments générateurs de flux de stationnement majoritairement tournés vers les équipements publics et/ou d'intérêt collectif le long de la rue du Millial et de la Mairie (l'école, la mairie, l'église Saint Barthélemy, l'Office de Tourisme, des points d'accueil touristiques, restaurants, chambres d'hôtes),

- Tandis que la **ville basse** est un secteur davantage tourné vers les résidents du village, regroupant l'essentiel des activités économiques le long de la départementale D2 (des commerces, des restaurants), et quelques équipements publics et/ou d'intérêt collectif plus au Sud (une église, le collège, la nouvelle maison de retraite, la crèche).
- La **zone économique au Sud du centre-bourg**, plus restreinte que la zone économique au Nord de la commune renfermant essentiellement des activités artisanales.

ENJEUX :

- ⇒ *Subissant depuis les dix dernières années une fuite des commerces de son centre-bourg vers la périphérie, la commune de Lauzerte souhaite par cette étude participer à la revitalisation du centre-bourg et l'amélioration de l'attractivité des commerces en centre-bourg, soutenue au sein du programme de l'ORCB-DT³, via notamment une estimation et une meilleure organisation des stationnements à destination des activités économiques présentes au sein du centre-bourg.*
- ⇒ *Touchée depuis les années 1950 par une décroissance démographique, au vieillissement de la population et à une diminution de la taille des ménages, la commune participe par cette étude à l'objectif fixé dans le programme de l'ORCB-DT de revitaliser son centre-bourg et d'améliorer l'attractivité en matière d'habitat via notamment une estimation et des propositions de stationnements à destination des habitants actuels et à venir du centre-bourg afin de ne pas davantage engorger le site.*

³ ORCB-DT : Opération de Revitalisation du Centre-Bourg et de Développement du Territoire valant OPAH pour le centre-bourg de Lauzerte et du Pays de Serres en Quercy de 2017 à 2023.

2.2 L'INVENTAIRE DES AIRES DE STATIONNEMENT EXISTANTES

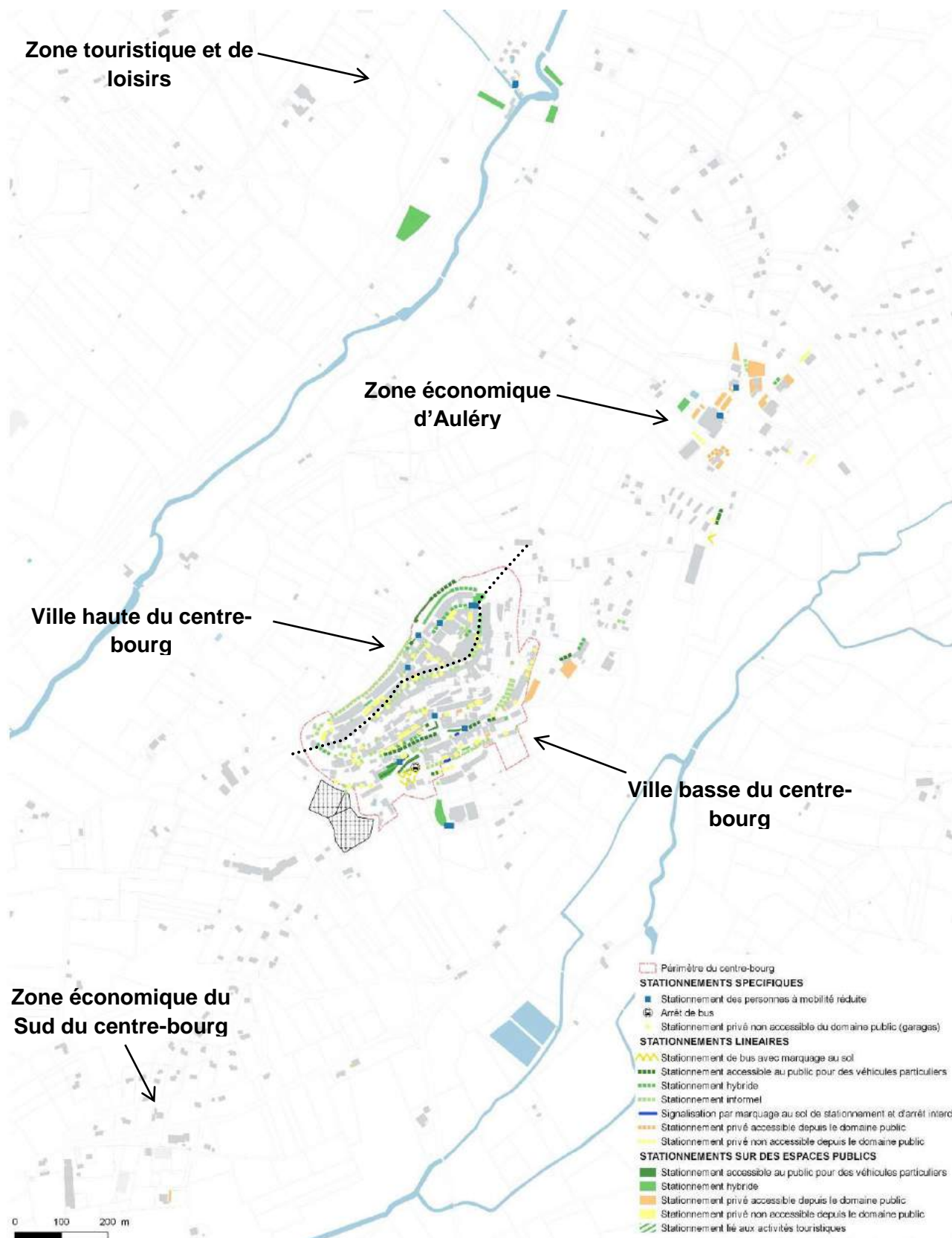
L'inventaire de la capacité de stationnement révèle que la commune de Lauzerte possède 1044 espaces de stationnement, tous confondus et 897 espaces de stationnement, hors stationnements spécifiques ou totalement privés.

De manière plus précise, le travail de recensement des aires de stationnement a été réalisé suivant trois secteurs et quatre sous-secteurs du territoire à savoir :

- En périphérie du centre-bourg – zones économiques Nord et Sud :
 - La zone économique au Sud du centre-bourg,
 - La zone économique d'Auléry,
- En périphérie du centre-bourg – zones touristiques et de loisirs
- En centre-bourg :
 - La ville haute,
 - La ville basse.

L'analyse par secteur met en avant la typologie et les quantités de stationnements à l'aide d'un travail de comptages, de relevés photographiques, d'analyse de photo-aérienne et de l'outil du taux d'occupation. Ce dernier constitue un taux évaluant la capacité des places de stationnements autorisées vis-à-vis du nombre de véhicules stationnant sur le site, tout type de stationnement confondu. Ainsi, si le taux d'évolution est compris :

- Vers 80% et en dessous, le stationnement est facile,
- Vers 90%, l'accès aux places de stationnement commence à devenir problématique,
- A partir de 95%, le stationnement est difficile,
- Au-delà de 100%, les pratiques illicites de stationnement apparaissent.



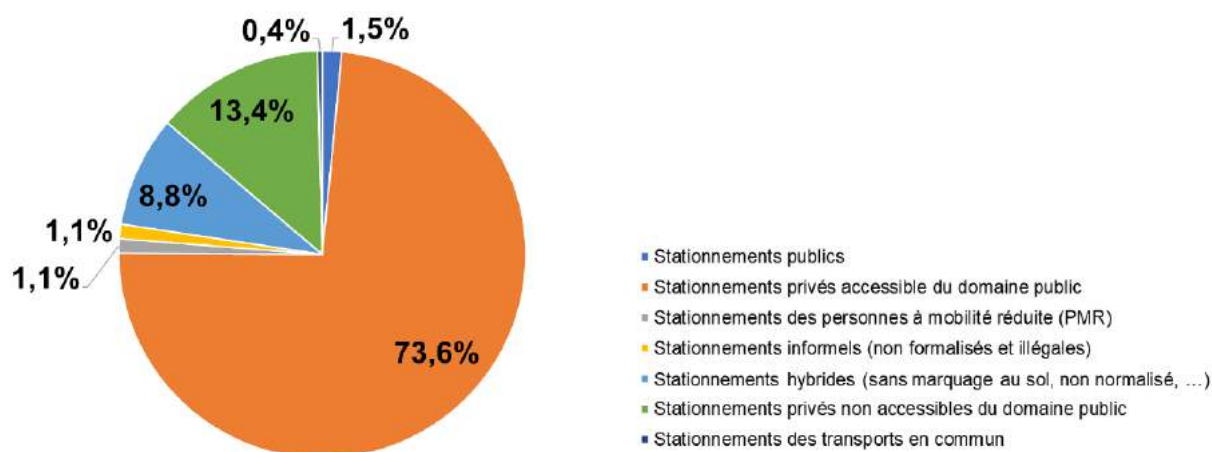
Carte de localisation des espaces de stationnement
(Source – Urbactis)

2.2.1. En périphérie du centre-bourg - zones économiques Nord et Sud

Le diagnostic révèle qu'au sein des **zones économiques** :

- ⇒ 74% du stationnement à disposition constituent du stationnement privé accessible du domaine public,
- ⇒ 13% du stationnement constituent du stationnement privé non accessible du domaine public,
- ⇒ 9% du stationnement constituent du stationnement hybride.

Accessibilité	Typologie	Nombre de places
Pour tout type d'utilisateurs	Stationnements publics	4
	Stationnements privés accessibles du domaine public	192
	Stationnements des personnes à mobilité réduite (PMR)	3
	Stationnements informels (non formalisés et illégaux)	3
	Stationnements hybrides (sans marquage au sol, non normalisé, ...)	23
TOTAL		225
Spécifique à des moyens de locomotion ou totalement privée	Stationnements privés non accessibles du domaine public	35
	Stationnements des deux roues	0
	Stationnements des transports en commun	1
	Stationnements annexes (taxi, livraison, ambulance)	0
	Stationnements des véhicules électriques	0
TOTAL		261



Avec un taux d'occupation de 1%, le stationnement au sein des zones économiques est relativement aisé.

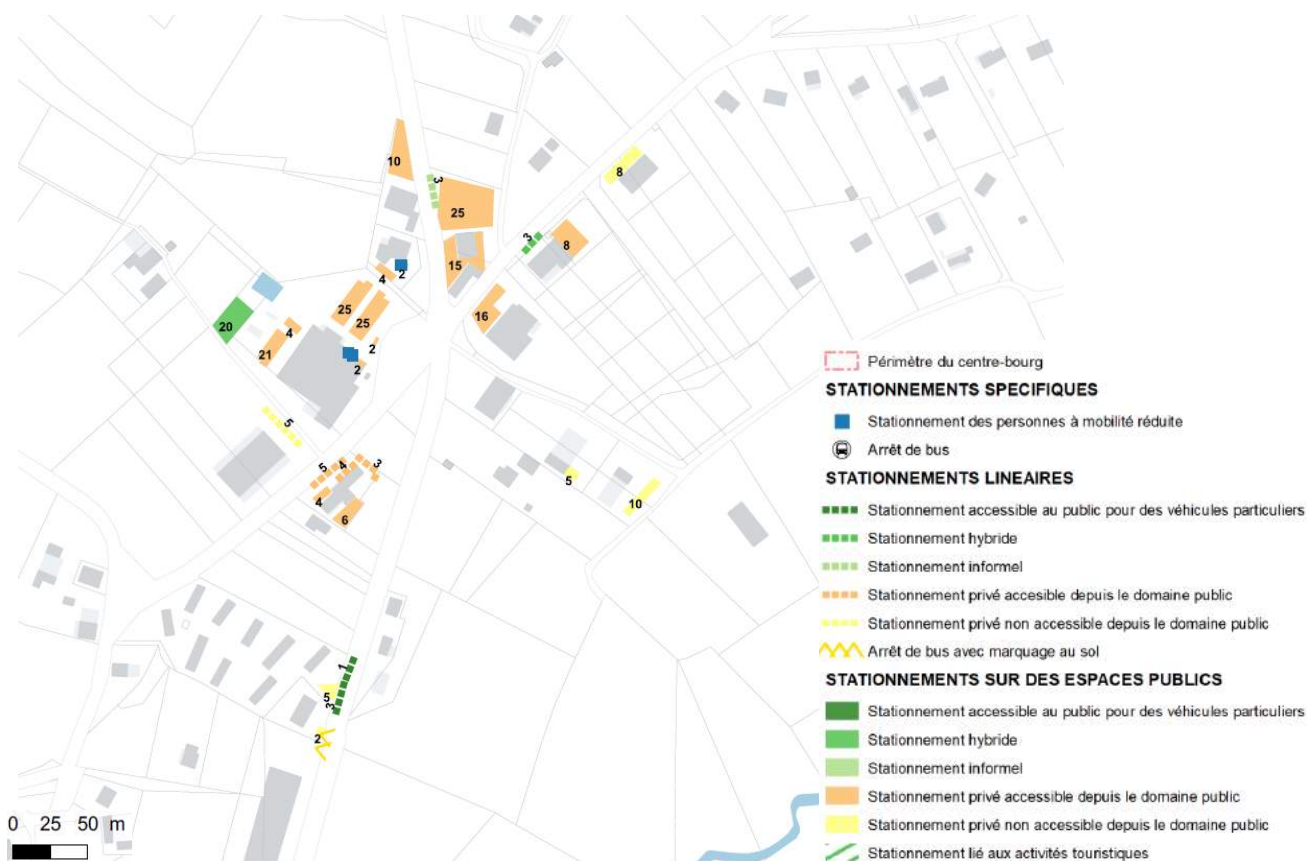


Carte de localisation des espaces de stationnement en périphérie du centre-bourg
(Source – Urbactis)

Le stationnement lié à cette activité artisanale est sans marquage au sol, peu organisé et mal indiqué pour le visiteur.



Stationnement hybride de l'activité artisanale



Carte de localisation des espaces de stationnement en périphérie du centre-bourg
(Source – Urbactis)

Les stationnements privés présent sur la zone économique d’Auléry sont en règle générale hybride sans marquage au sol, hormis pour la grande surface commerciale et la pharmacie. Par ailleurs, certains espaces de stationnement se situant en arrière de l’activité sont peu visibles et non indiqués (stationnement à l’arrière de la banque, du bar-tabac et de la boulangerie).



Stationnement hybride du garage automobile



Stationnement hybride du coiffeur, sandwicherie et du fleuriste



Stationnement hybride de la boulangerie, de la banque et du bar-tabac

Par ailleurs, les stationnements hybrides sont peu valorisés en termes de végétations tandis que les stationnements de l'intermarché et de la pharmacie sont davantage qualitatifs, agrémentés d'espaces végétalisés tentant de limiter l'impact de la surface imperméable, représenté par l'espace de stationnement.



Stationnement de la Pharmacie



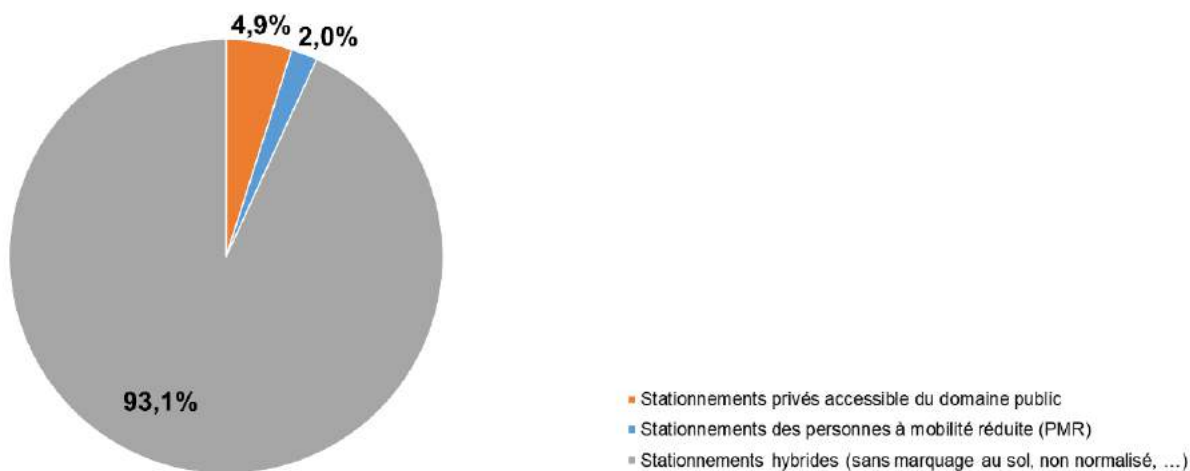
Stationnement de la grande surface commerciale

2.2.2. En périphérie du centre-bourg - zone touristique et de loisirs

Le diagnostic révèle qu’au sein des **zones touristiques et de loisirs** :

- ⇒ 93% du stationnement à disposition constituent du stationnement hybride,
- ⇒ 5% du stationnement constituent du stationnement privé non accessible du domaine public.

Accessibilité	Typologie	Nombre de places
Pour tout type d'usagers	Stationnements publics	0
	Stationnements privés accessible du domaine public	5
	Stationnements des personnes à mobilité réduite (PMR)	2
	Stationnements informels (non formalisés et illégaux)	0
	Stationnements hybrides (sans marquage au sol, non normalisé, ...)	95
TOTAL		102
Spécifique à des moyens de locomotions ou totalement privée	Stationnements privés non accessibles du domaine public	0
	Stationnements des deux roues	0
	Stationnements des transports en commun	0
	Stationnements annexes (taxi, livraison, ambulance)	0
	Stationnements des véhicules électriques	0
TOTAL		102



Avec un taux d’occupation de 0%, le stationnement au sein de la zone touristique et de loisirs est relativement aisé.



Carte de localisation des espaces de stationnement en périphérie du centre-bourg
(Source – Urbactis)

Les espaces de stationnements comportent peu d'aménagements ni paysagers ni organisationnels ce qui permet aux espaces d'être relativement souples et pouvant accueillir des activités temporaires consommatrices d'espaces (fêtes foraines).



Stationnement de l'hôtel Le Luzerta



Stationnement de l'aire de pique-nique



Stationnement du stade

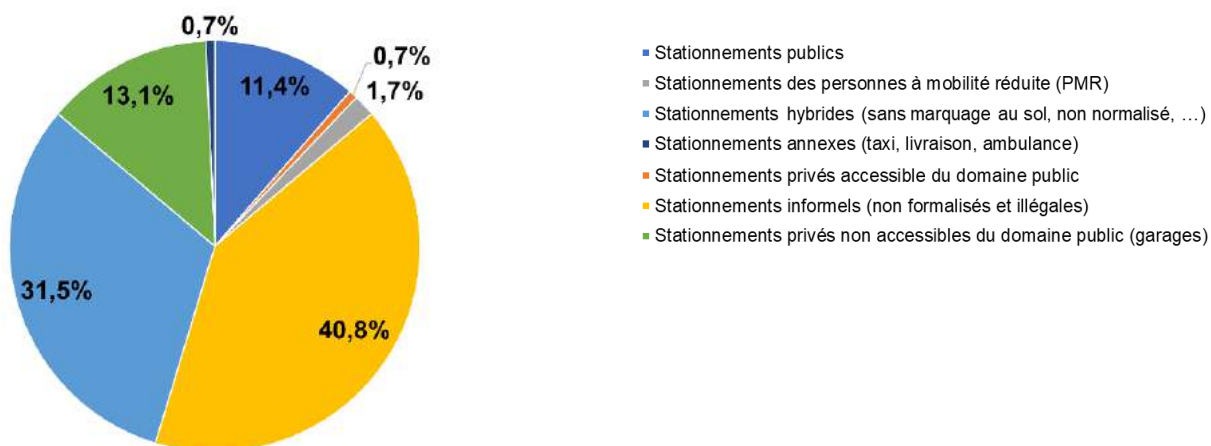
2.2.3. En centre-bourg : la ville haute

Selon l'étude de la Chambre de Commerces et d'Industries (CCI) de mai 2016, concernant les avis des établissements par rapport à l'aménagement urbain, le stationnement en centre-ville apparaît comme une vraie problématique : plus de 63 % des sondés trouvent le stationnement difficile en ville. Pour résoudre ce problème, les sondés semblent être en accord pour rajouter des nouveaux parkings ou organiser une zone bleue.

Accessibilité	Typologie	Nombre de places
Pour tout type d'usagers	Stationnements publics	33
	Stationnements privés accessible du domaine public	2
	Stationnements des personnes à mobilité réduite (PMR)	5
	Stationnements informels (non formalisés et illégaux)	118
	Stationnements hybrides (sans marquage au sol, non normalisé, ...)	91
TOTAL		249
Spécifique à des moyens de locomotions ou totalement privée	Stationnements privés non accessibles du domaine public (garages)	38
	Stationnements des deux roues	0
	Stationnements des transports en commun	0
	Stationnements annexes (taxi, livraison, ambulance)	2
	Stationnements des véhicules électriques	0
TOTAL		289

Le diagnostic révèle qu'au sein de la **ville haute** :

- ⇒ les stationnements informels et hybrides sont omniprésents, représentant à eux seuls 72,5% de l'offre de stationnement (respectivement 41% et 31,5%),
- ⇒ les stationnements privés non accessibles du domaine public représente 13% de l'offre de stationnement,
- ⇒ les stationnements publics représentent seulement 11% de l'offre de stationnement sur la ville haute.



Avec un taux d'occupation de 95%, le stationnement au sein de la ville haute est difficile.



1- La route départementale D73

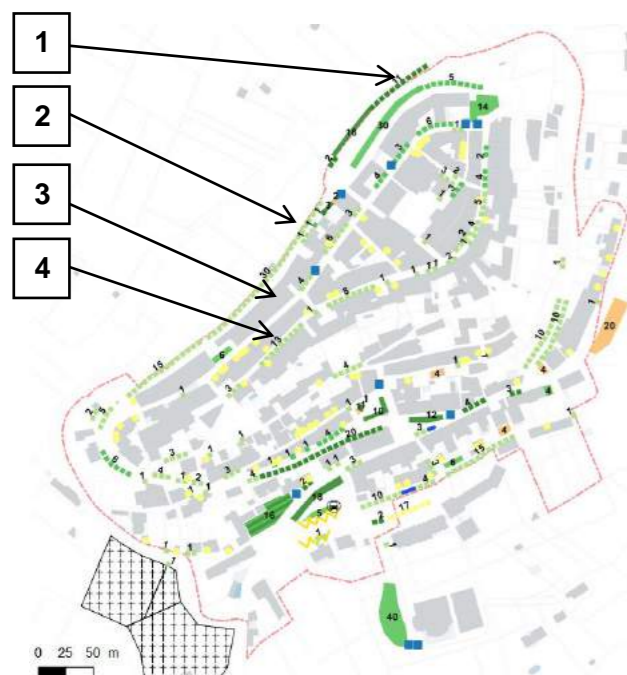
Les uniques stationnements publics avec marquage au sol de la ville haute se situent le long de la route départementale D73, à proximité de l'école, de l'église et des quelques commerces présents sur la ville haute.

Souvent non utilisé entièrement, l'espace de stationnement le long de la RD 73 ne suffit ou ne contente pas les usagers de par la topographie (dénivelé de 25m entre le premier et le dernier stationnement). De plus, aucune liaison douce ne permet d'accéder depuis ces stationnements vers la promenade de l'Eveillée ce qui permettrait de diminuer le trajet afin d'accéder aux équipements de la ville haute.



2- La route départementale D81

La route départementale D81 moins passante et dont l'organisation du stationnement est absente, contrairement à la route de Cahors, fait l'objet de stationnements informels, encombrant par endroit les trottoirs. En effet, la problématique de stationnements informels gênants, engendre une impossibilité de croisement de deux véhicules mais également une impossibilité d'utilisation des garages étant que les voitures garées informellement le long de celle-ci bloque la sortie des garages. On remarque que les principaux stationnements informels se réalisent en amont et en aval de la route, à proximité des équipements publics tel que l'école, la mairie, la poste ou à proximité des habitations individuelles au sein du virage. Rares sont ceux qui s'effectuent entre les deux extrémités étant donné que peu de chemins piétonniers permettent de rejoindre la rue de la Mairie.



3- La rue du Millial et de la Mairie

Même si actuellement cette rue connaît une recrudescence de stationnements informels, la rue de la mairie est moins sujette à ce type de stationnements face aux autres rues de la ville haute. Même si la rue du Millial possède un espace de stationnement hybride peu utilisé, le stationnement informel devant la mairie et sur les trottoirs s'effectue. A noter que ces rues possèdent un nombre de garages légèrement plus importants que les autres rues du centre-bourg.



4- La rue de la Garrigue et la Grande rue

Le long de la rue de la Garrigue et de la Grande rue, les stationnements informels viennent masquer les façades de bâtiments d'intérêt patrimonial et gêner à la circulation et à la promenade au sein de la ville haute. Ce phénomène s'explique en partie par le manque de stationnements privés à destination des habitations de la ville haute. Face au caractère résidentiel de ces rues, le nombre de garages est relativement faible, pouvant expliquer l'omniprésence de véhicules au cœur de ces rues.



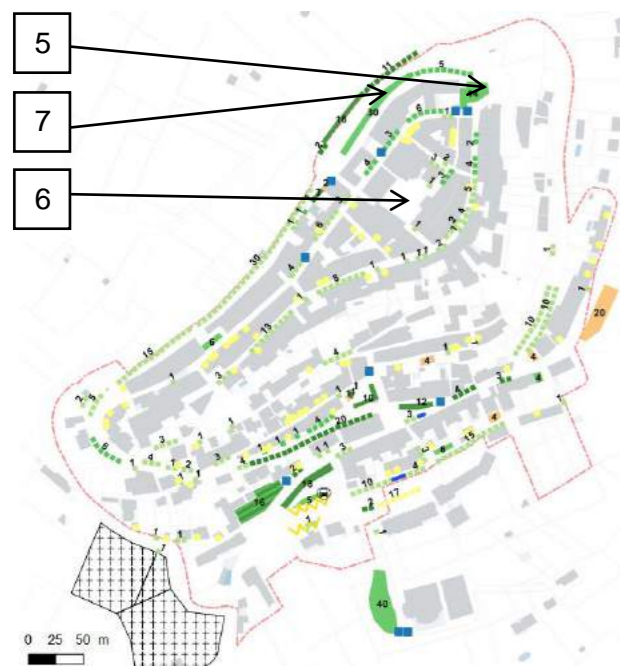
5- La place du Château et la rue du Château

Voisines de l'école, la place du Château et la rue du Château, ne possèdent aucun marquage au sol et autorisent le stationnement sauf le samedi de 6h à 14h en raison du marché en plein air. On remarque que même en dehors des périodes scolaires, ces espaces sont très prisés. Par ailleurs, le stationnement à hauteur de la rue du Château connaît une problématique particulière à savoir le besoin en termes de stationnement pour les véhicules de fonction dédiés à la poste (13 véhicules) et les véhicules personnels des salariés, engendrant la création de stationnement en double fil. Cependant, à noter que fin novembre 2017, la poste a été délocalisée à hauteur de la place du Foirail, à côté du notaire, ce qui a permis de libérer des places dans la ville haute mais sans doute ceci pourra engendrer un report du problème dans la ville basse. Cette même rue fait l'objet d'une seconde problématique liée à l'école qui a des temporalités spécifiques dans la journée, génère des problématiques d'arrêts informels et des soucis de circulation. Dans le prolongement de cette réflexion, la question du stationnement du personnel de la mairie peut également être évoquée afin de laisser les places les plus accessibles aux visiteurs de la mairie le plus près possibles étant donné l'absence de possibilité de stationner dans la rue de la mairie.



6- La place des Cornières, les rues de Syre et du Marché

Totalement piétonne, la place des Cornières se voit pourtant perturbée par la présence de véhicules stationnant le long des habitations ou des entreprises et commerces. Ceci peut s'expliquer du fait que les stationnements publics ou hybrides autorisés en bordure de cet espace attractif sont saturés.



7- la promenade de l'Eveillé

De par sa topographie plane, la **promenade de l'Eveillé** est alors devenue un stationnement hybride, ne mettant pas en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial qui la borde et la soustrayant de sa fonction première de promenade. De plus, la promenade de l'Eveillé connaît une problématique de **squat de camping-cars** sur la promenade de l'Eveillé (7 camping-cars le dimanche non liés à de l'activité touristique).



Vue depuis la promenade de l'Eveillé

Par ailleurs, l'espace en pointe de la promenade met à disposition du promeneur une vue panoramique sur le paysage de la commune, espace aujourd'hui peu accueillant et peu mis en valeur du fait de l'omniprésence automobile.

La problématique du stationnement informel à hauteur de la ville haute se couple avec la problématique du **manque de garages**, de leur sous-utilisation ou de leur utilisation en tant que pièce de vie en rez-de-chaussée ou encore du fait du caractère payant qu'ils peuvent revêtir. Ainsi, ceci fait émerger un stationnement informel sur le domaine public engendrant un souci de partage de l'espace public avec les piétons qui se voient obliger de marcher sur la route en raison de l'utilisation des trottoirs pour le stationnement des voitures.

A hauteur de la ville haute, la combinaison du manque de stationnement et de **l'étroitesse des rues** engendre, malgré une tolérance en termes de stationnements informels potentiellement gênants la circulation notamment concernant les courses, les déménagements, et autres déchargements, une certaine appréhension des habitants.

Ainsi, au-delà de donner le moyen de stationner ailleurs, l'étude de stationnement pose également la question de « comment circuler au sein du centre-bourg ? ». L'organisation de **sens de circulation** semble être alors un potentiel levier à mettre en action afin de participer à l'émergence d'une solution concernant le stationnement au sein du centre-bourg.

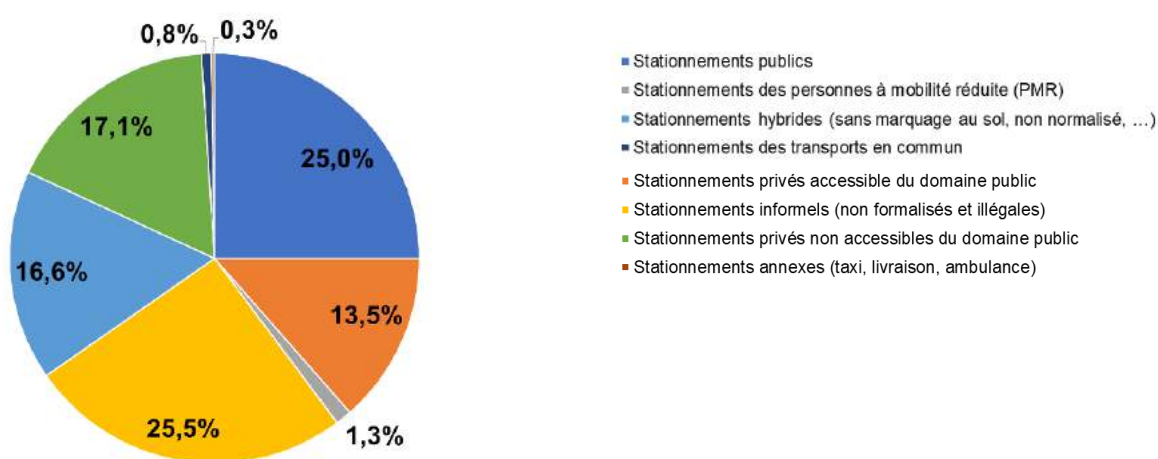
Par ailleurs, la ville haute est sujette à des problématiques de visites par les touristes en voiture, effectuant la boucle suivante : rue de la mairie – rue de la garrigue – grand rue), perturbant la qualité du cadre de vie.

2.2.4. En centre-bourg : la ville basse

Le diagnostic révèle qu’au sein de la **ville basse** :

- ⇒ les stationnements informels et hybrides sont omniprésents, représentant 50,5% de l’offre de stationnement (respectivement 25,5% et 25%),
- ⇒ les stationnements privés non accessibles du domaine public représentent 17% de l’offre de stationnement,
- ⇒ les stationnements publics représentent seulement 17% de l’offre de stationnement sur la ville haute,
- ⇒ les stationnements privés accessibles du domaine public représentent 13,5% de l’offre de stationnement.

Accessibilité	Typologie	Nombre de places
Pour tout type d’usagers	Stationnements publics	98
	Stationnements privés accessible du domaine public	53
	Stationnements des personnes à mobilité réduite (PMR)	5
	Stationnements informels (non formalisés et illégales)	100
	Stationnements hybrides (sans marquage au sol, non normalisé, ...)	65
TOTAL		321
Spécifique à des moyens de locomotions ou totalement privée	Stationnements privés non accessibles du domaine public	67
	<i>dont garages</i>	50
	Stationnements des deux roues	0
	Stationnements des transports en commun	3
	<i>dont arrêt de bus</i>	1
	Stationnements annexes (taxi, livraison, ambulance)	1
TOTAL		392



Avec un taux d’occupation de 46%, le stationnement au sein de la ville basse est relativement aisé.



1- La route de Cahors - entrée Nord du centre-bourg et vue depuis l'espace de stationnement hybride à l'entrée Nord du centre-bourg, devant le local d'artistes

Un espace hybride devant le local de créations d'artistes, au sein d'une ancienne usine du centre-bourg, permettrait de désengorger l'affluence des véhicules au sein du centre-bourg et notamment la rue principale du centre-bourg, rue de Cahors situé à 200m. Par ailleurs, au-delà de l'espace libre, peu fréquent à proximité du centre-bourg, cet espace offre un panorama sur le paysage agricole du territoire.



2- La route de Cahors au cœur du village

Route principale de la commune et la plus fréquentée en toute saison, en raison de la présence de commerces et d'activités économiques, la route de Cahors possède des stationnements publics avec marquage au sol mais souffre aux horaires de pointe (tel que midi), des arrêts informels devant les commerces. De plus, la ville basse fait face à un problème de « voitures ventouses » quotidiennement, des commerçants se stationnant toujours aux mêmes endroits, réduisant le nombre de places pour les clients.



3- La place du Mercadiel et la rue des Tanneurs

Cette place permet de desservir les commerces de la route de Cahors ainsi que des équipements à vocation médicale (pharmacie, médecin). Toute comme les stationnements de la route de Cahors, ceux-ci sont rapidement tous occupés, en toute saison. Ainsi, du stationnement informel s'instaure devant les façades des constructions.



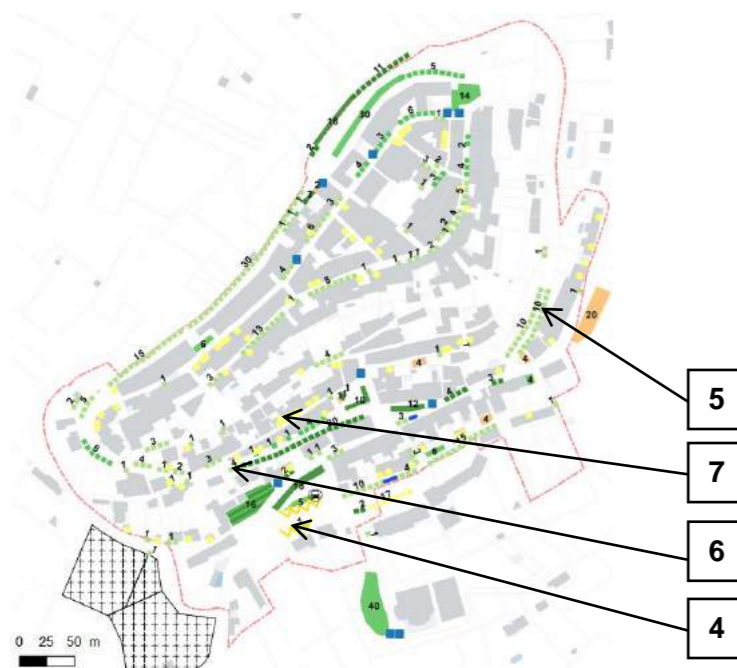
4- La route de Moissac

Située à l'entrée Sud du centre-bourg de la commune, la route de Moissac possède deux espaces de stationnement, à savoir du stationnement longitudinal, de part et d'autre, ainsi que sur la place du faubourg d'Auriac. Cette dernière, faisant office de place de marché les mercredis, induit un report du stationnement vers les espaces de stationnement le long de la route de Moissac pouvant parfois sembler désorganisé côté Ouest, au pied des façades.



5- La Route Neuve

Peu utilisé hors saison, le chemin Route Neuve, desservant uniquement des constructions à usage d'habitation, se voit parasiter par du stationnement informel lors de la saison touristique. En effet, sa position à proximité du centre-bourg incite les visiteurs à se stationner. Les véhicules se garants dans le virage du chemin route neuve créent une situation dangereuse étant donné l'impossibilité de se rabattre. Hors saison, du stationnement informel moindre s'effectue uniquement devant les habitations.



6- La rue d'Auriac et la rue du Millial

Dans le faubourg d'Auriac, les places de parking devant les commerces ne sont pas des arrêts minutes mais des places où le stationnement est permanent. Ainsi, les commerçants et salariés réduisent la part de places de stationnement disponible pour la clientèle. Toutefois, on notera que ces rues sont sujettes à de moins nombreux stationnements informels. Le stationnement le long de la rue du Millial révèle sans doute un besoin des résidents de places de midi⁴.



7- La rue de la Brèche et la rue des Tanneurs

Ces deux rues résidentielles sont ponctuées de stationnements informels effectués par les habitants de celles-ci soit du fait de l'absence de garages sur leur habitation ou en tant que place de midi. Ces deux rues sont faiblement touchées par le stationnement informel du fait d'une bonne proportion entre garage et habitation.

⁴ Stationnement de midi : stationnement temporaire en bordure de voie publique pour accéder à sa propriété.



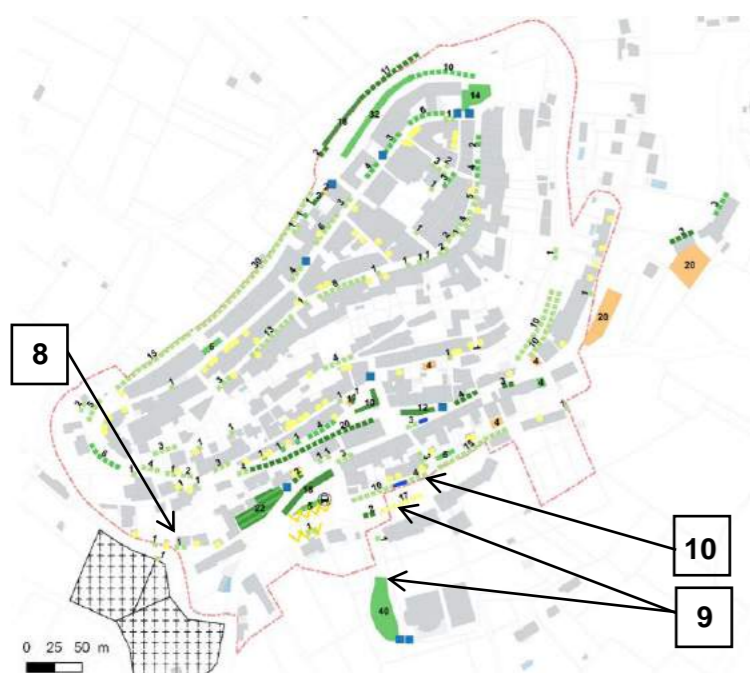
8- Le cimetière et le chemin de Frescatis

Ponctuellement l'entrée du chemin de Frescatis devant le cimetière est parasitée par quelques voitures pour du stationnement lié aux habitations à proximité ou au cimetière. Cependant, ceci représente une moindre encombre étant donné que cette voirie est peu empruntée.



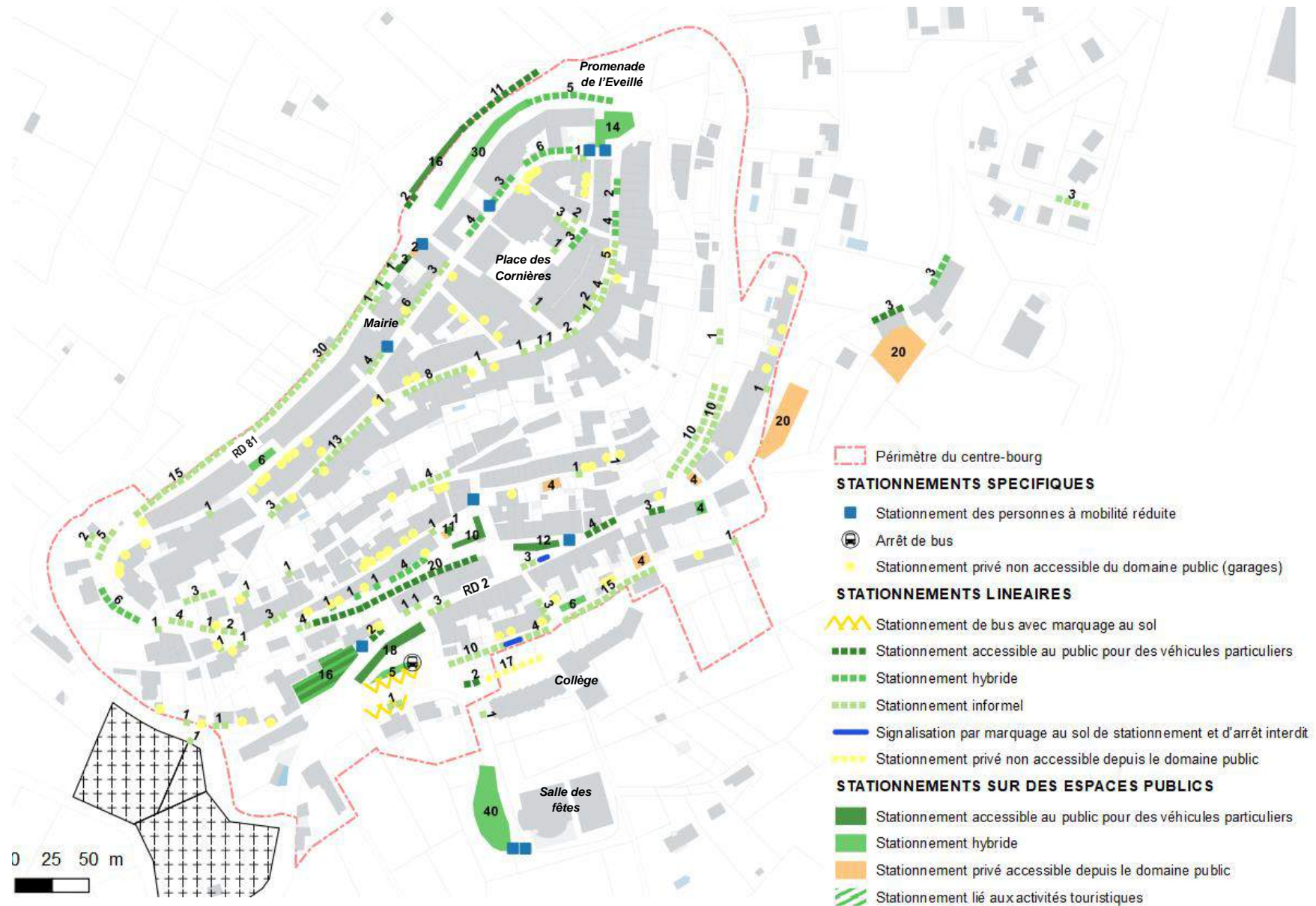
9- Le collège et la salle des fêtes

Des espaces de stationnements privés réservés pour le collège sont inutilisés lors de la saison haute touristique au sein du centre-bourg de Lauzerte tout comme les espaces de stationnements hybrides dédiés à la salle des fêtes, pourtant situés à moins de 200m de la route principale du centre-bourg. Cette inutilisation de ces espaces de stationnements est certainement dû à la topographie du centre-bourg (dénivelé de 30m entre le parking de la salle des fêtes et la route de Cahors).



10- La rue des Carmes

La rue des Carmes possède un espace de stationnement hybride insuffisant vis-à-vis de la demande étant donné qu'il est totalement utilisé. Malgré une meilleure proportion entre garage et habitation, on note que la rue des Carmes se voit tout de même parasitée par du stationnement informel, sans doute dont l'origine provient d'un manque de stationnement de midi pour les habitations. Le stationnement hybride devant l'église semble, par ailleurs inutilisé en dehors des événements religieux.



Carte de localisation des espaces de stationnement en centre-bourg - (Source – Urbactis)

Ainsi, cette analyse met en avant plusieurs éléments :

- ⇒ Un manque de **stationnement de midi**, une importante proportion au stationnement informel d'habitants se garant devant leur garage sur les trottoirs, source d'un conflit d'usage entre les automobilistes sur les trottoirs et piétons sur la chaussée.
- ⇒ Un manque de lisibilité dans les **marquages au sol** lorsqu'ils sont présents,
- ⇒ Un manque de stationnement formalisé par des marquages au sol permettant de prévenir l'usager de la présence d'un stationnement,
- ⇒ Des possibilités de **mutualisation** des aires de stationnement avec certaines structures publiques,
- ⇒ Un encombrement des rues du centre-historique par de nombreux véhicules notamment au niveau des équipements publics, et des commerces,
- ⇒ Un stationnement au sein du centre-bourg de manière non réglementé et non défini, caractérisé par des riverains et des touristes stationnant où ils peuvent, sans soucis de sécurité pour les piétons, ni de quiétude pour le voisinage.
- ⇒ Une **utilisation des espaces publics** telle la promenade de l'Eveillée comme espace de stationnement,
- ⇒ Un manque de **garages personnels** pour les habitants du centre-bourg, créant du stationnement informel le long des rues,
- ⇒ Des **panoramas** depuis le centre-bourg et des espaces publics de repos peu mis en valeur et **souillés par l'omniprésence du stationnement**,
- ⇒ Un stationnement non calibré ni pour les résidents à l'année au sein du centre-bourg et ni pour **l'affluence touristique** de la saison estivale,
- ⇒ Des espaces de **stationnements sous utilisés** en raison de la topographie, de l'absence d'indication et de leur relatif éloignement du centre-bourg (place du Foirail, parking du collège et de la salle des fêtes).

ENJEUX :

- ⇒ *Au regard des problématiques soulevées, il peut s'avérer pertinent d'améliorer la lisibilité des places de stationnements. Un développement des stationnements publics au profit des stationnements hybrides pourrait augmenter et améliorer l'offre de stationnement.*
- ⇒ *Emettre des réglementations en matière d'espaces verts et de plantations en lien avec les espaces de stationnement au sein du règlement permettrait d'améliorer la qualité de ces espaces.*

2.2.5. Les stationnements spécifiques à hauteur du centre-bourg

Concernant les **stationnements dédiés aux deux-roues (motorisés ou non)**, ils se révèlent être absents dans tous les secteurs, tant dans le centre-bourg, que dans les zones économiques et touristiques, de loisirs tandis que la commune souhaite développer des liaisons douces entre ville haute et ville basse notamment. Cependant, cette offre fait l'objet de peu de demande du fait de la topographie du centre-bourg. Seules des possibilités sur la partie basse pourrait être envisageables notamment vers la zone économique d'Auléry. Une liaison douce pourrait être aménagée le long de la RD2 par comblement des fossés.

Concernant les **stationnements dédiés aux PMR**, celui-ci reste en deçà du seuil réglementaire de 2% (à raison d'une place pour 50 places liées aux véhicules particuliers) dans les zones économiques tandis que le centre-bourg et les zones touristiques sont au niveau du seuil ou légèrement au-dessus. En effet, si l'on ne tient pas compte des stationnements hybrides, le pourcentage peut être estimé à hauteur de 14% dans la ville haute, 3% dans la ville basse et 2% dans les zones économiques. Toutefois, lorsqu'on tient compte des stationnements hybrides, les pourcentages estimés sont revus à la baisse respectivement :

- 3% dans la ville haute,
- 2% dans la ville basse,
- 1,5% dans les zones économiques.

Le marquage au sol de certaines places de stationnement, notamment, la place destinée aux PMR devant la mairie, est devenue au fil des années illisible participant à la confusion dans les possibilités de stationnements. Ainsi, la commune de Lauzerte s'attache à garantir la possibilité à tous de pouvoir venir visiter son territoire.

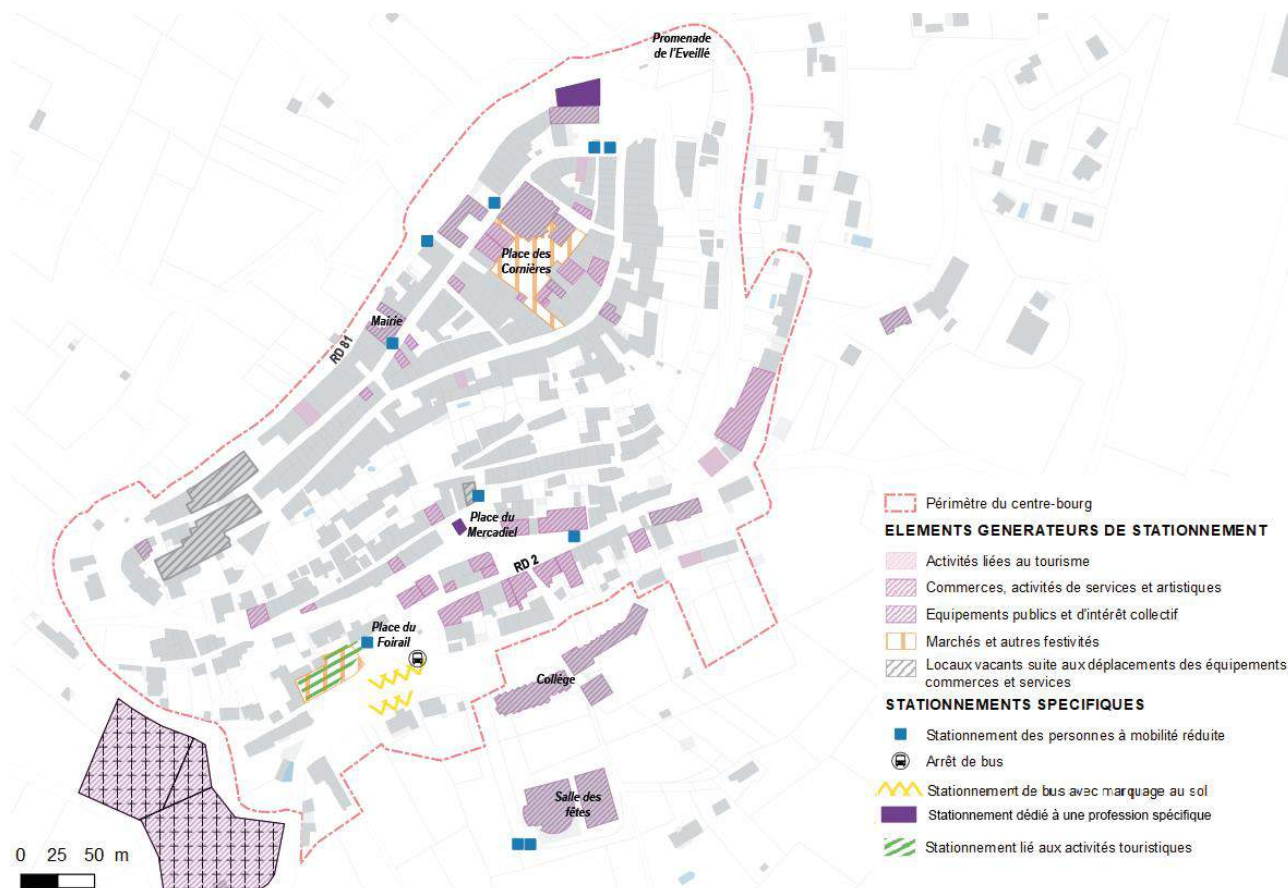
Concernant le **stationnement des transports en commun**, celui-ci se situe légitimement devant le collège accompagné d'un seul arrêt de bus mais également devant la gendarmerie où aucun arrêt de bus n'est proposé. Le stationnement destiné aux transports en commun au niveau de la ville basse est parfois parasité par du stationnement informel.



Stationnement destiné aux transports en commun

A propos du stationnement dédié à une profession spécifique, seuls des stationnements dédiés aux stationnements des médecins sont spécifiés à hauteur de la RD81 et de la rue des Tanneurs. Or, suite à une demande émergente des médecins, il conviendrait d'aménager des places de stationnement réservés à leurs patients.

Concernant le stationnement dédié aux camping-cars, le vacancier, à la recherche d'un endroit pour stationner fait souvent deux à trois fois le tour du village à la recherche d'une place de stationnement. Or, Le tourisme est un facteur de développement économique clé de la vie de la cité. Ainsi, la problématique de stationnements « ventouses » à propos de ce type de véhicule, pose la question « où souhaitons-nous ne pas les voir stationner » et « où pouvons-nous les faire stationner ». En effet, ayant la possibilité de stationner sur une durée de 48h à hauteur de la place du Foirail, les camping-cars ajoutent un nouvel usage à cette place, qui à l'heure actuelle sert aux logements sociaux à proximité ainsi qu'à la poste suite à sa délocalisation. Par ailleurs, vient se greffer à cette problématique, le souci de squat de camping-cars non touristiques à hauteur de la promenade de l'Eveillé.



Carte de localisation des stationnements spécifiques au sein du centre-bourg (Source : Urbactis)

Enfin, l'inventaire des capacités de stationnement révèle que la commune ne dispose d'aucun stationnement à destination des véhicules électriques.

ENJEUX :

- ⇒ *Il peut s'avérer pertinent dans le cadre du règlement écrit du futur PLU de prévoir des prescriptions permettant de parfaire cette situation concernant les stationnements PMR et des établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale.*
- ⇒ *Un développement des stationnements des transports en commun et des arrêts au sein de la périphérie du centre-bourg pourrait être mis en place dans la perspective de l'émergence de navettes, permettant de désengorger le cœur de village des voitures particulières.*
- ⇒ *Il peut s'avérer pertinent de localiser le stationnement des campings cars et de limiter leur accès au centre-bourg.*

2.2.6. La définition des capacités de mutualisation

Ponctuellement, certains espaces de stationnement sont soustraits de leur utilité première afin de servir d'espaces pour les marchés ou les grandes festivités organisés sur la commune.

Le **marché hebdomadaire** se déroule sur la place des Cornières le samedi matin et le faubourg d'Auriac le mercredi matin.

Un marché gourmand s'effectue également tous les jeudis de juillet à août sur la place des Cornières.

Eté

Samedi matin De 8h30 à 12h30	Nombre d'exposants		Nombre de mètres linéaires	
	Producteurs	Revendeurs	Producteurs	Revendeurs
Place des Cornières				
Alimentaire	20	12	59	43
Textile	-	3	-	16
Habillement	-	1	-	2
Culture/Loisirs	-	1	-	2
Divers	1	2	4	8

Hiver

Samedi matin De 8h30 à 12h30	Nombre d'exposants		Nombre de mètres linéaires	
	Producteurs	Revendeurs	Producteurs	Revendeurs
Place des Cornières				
Alimentaire	15	9	47	27
Textile	-	1	-	7
Habillement	-	1	-	4
Divers	-	1	-	4

Nombre d'exposants selon la saisonnalité

(Source : Etude de la CCI – mai 2016)

Le marché sur la **place des Cornières et la rue du marché** (les mardis et samedis matin et tous les jeudis de juillet/août) ne réduit pas l'offre en stationnement étant donné que la place est entièrement piétonne. Cependant, le marché induit un nombre d'utilisateurs plus important présent sur la commune ce qui induit des problématiques de stationnements importants tant du fait de l'augmentation d'utilisateurs du centre-bourg de Lauzerte que des commerçants du marché, utilisant des places pour les usagers et les habitants. De plus, les samedis matin, certains usagers du marché ne peuvent pas sortir leur voiture de leur emplacement étant donné de l'organisation anarchique du stationnement le long de la rue de l'Eveillé et de la proximité trop importante entre les voitures ne respectant pas le marquage au sol existant.

En ce qui concerne le marché faubourg d'Auriac, situé sur la place du Foirail pouvant accueillir 22 véhicules et constituant l'aire de stationnement des camping-cars, celui-ci induit au-delà de l'augmentation d'utilisateurs en demande, une réduction de l'offre de stationnement.

De nombreuses **festivités** se déroulent tout au long de l'année : Place aux Fleurs, Marché gourmand, Nuits de Lauzerte, Festival de cinéma de plein air, Comice agricole, vide-greniers, Fête du Chien, Journée Médiévale, Journée du Patrimoine, Brocante, Journée de l'Arbre et du Bois, Concerts et Expositions se déroulant à hauteur du centre-bourg, sur l'ensemble des rues.

Attirant plus de 500 personnes chaque jeudi d'été sur la place médiévale des Cornières selon les données de la convention de l'ORCB-DT, le **marché gourmand** nécessite de nombreuses places de stationnements, même si du co-voiturage est mis en place. A l'inverse, lors des **nuits de Lauzerte**, (festival avec créations performances artistiques, mise en lumière du village) accueillant en moyenne 3 500 personnes sur 3 nuits, l'organisation du stationnement est tout autre. Des navettes fonctionnent de manière continue. Toute voiture doit être garée à hauteur de la zone économique d'Auléry notamment à hauteur du parking de l'Intermarché.

Ainsi, les pistes d'action en matière d'offre de stationnement devront prendre en compte à la fois l'augmentation des usagers ponctuellement lors des festivités et des évènements présents sur la commune ainsi que la réduction de l'offre de stationnement qu'ils induisent du fait de l'utilisation de ces espaces comme support des festivités.

Ponctuellement, certains espaces de stationnement sont utilisés puisqu'ils dépendent d'un **équipement public et/ou d'intérêt collectif** bien précis tels que le collège et la salle des fêtes. Utilisés durant les périodes scolaires, ceux-ci pourraient être utilisés lors de la saison haute en touristes sur la commune pour désengorger les autres espaces de stationnement de la commune et limiter le stationnement informel sur le pourtour de la ville haute.

ENJEUX :

- ⇒ *De par son statut de cité médiévale touristique du Tarn et Garonne, il serait pertinent de dimensionner l'offre de stationnement selon la saisonnalité et les évènements (journées du patrimoine) de la demande en stationnement du fait que l'activité touristique représente un axe majeur de l'économie de la commune.*

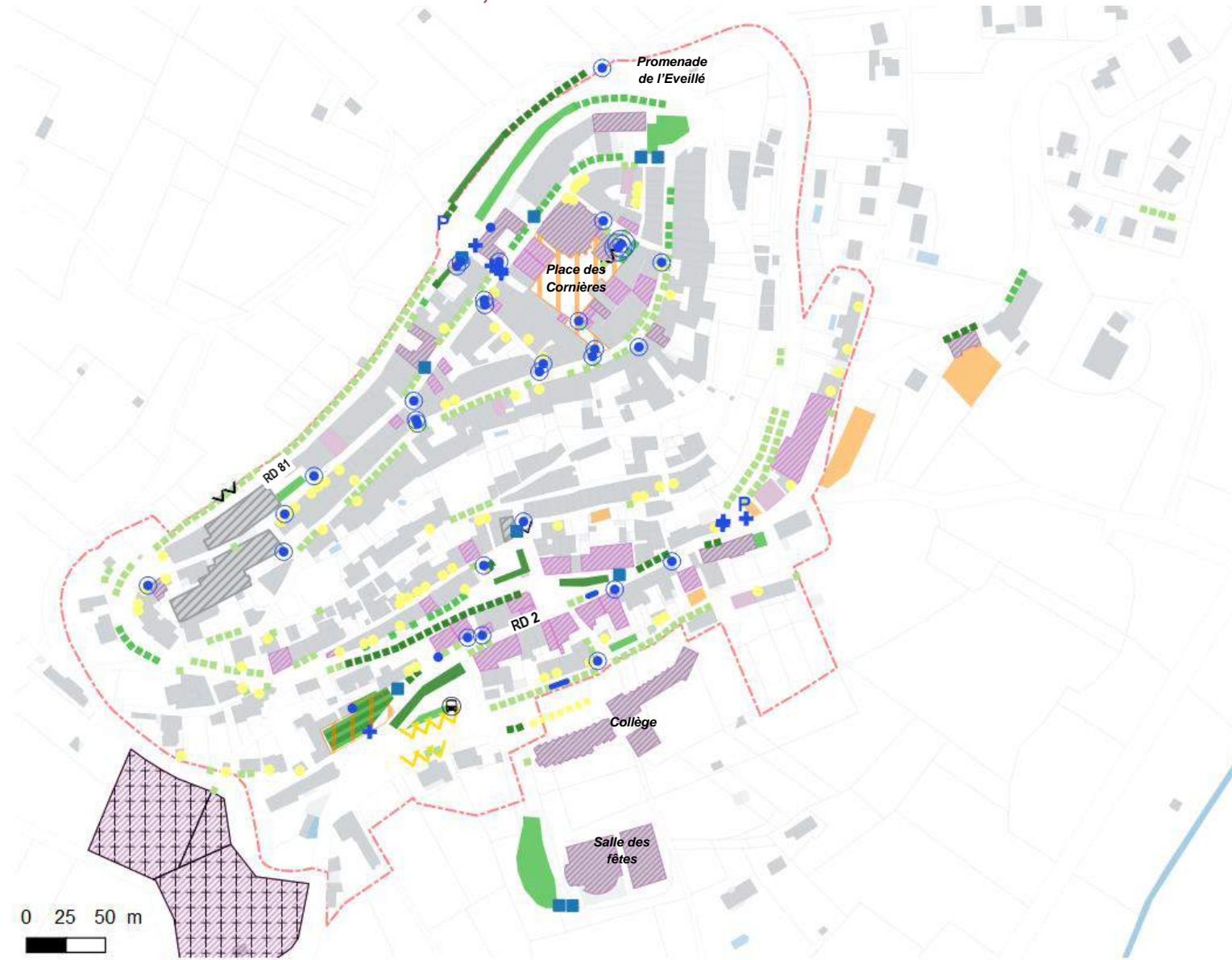
3.FONCTIONNEMENT ACTUEL DES AIRES DE STATIONNEMENT

3.1 IDENTIFICATION DES PROBLEMES RENCONTRES

3.1.1. Les mauvaises habitudes

Au regard de l'inventaire du stationnement précédent, le stationnement au sein du centre-bourg est perturbé par :

- De mauvaises habitudes des commerçants à hauteur de la ville basse et des marchands du marché et du personnel, de la Poste, de la mairie à hauteur de la ville haute, utilisant des places au détriment de leur clientèle,
- Du stationnement informel devant les habitations dû à des problématiques liées aux garages et aux besoins d'un stationnement de midi des habitants sur la ville haute et la ville basse,
- Du stationnement touristique (camping-cars).



Carte récapitulant l'ensemble des problématiques liées aux espaces de stationnement en centre-bourg

(Source – Urbactis)

3.1.2. L'accidentologie des espaces de stationnement⁵

Aucun accident n'a été recensé sur le secteur, hormis quelques petits chocs sans demande d'intervention de la gendarmerie et un accident sans gravité en 2014, dans la partie basse du centre-bourg impliquant la collision entre deux véhicules au carrefour de la route de Moissac et de Cahors. Cette absence d'accident s'explique par l'impossibilité de rouler vite dans le centre-bourg du fait de la forme urbaine.

La gendarmerie de Lauzerte évoque la possibilité de « faire du chiffre » si les gendarmes verbalisaient tous les stationnements interdits. Cependant, ceux-ci étant effectués, pour la plupart, par les habitants (environ 90%), surtout au niveau de la ville haute qui s'avère problématique, d'autant plus à l'heure actuelle où des travaux sont réalisés, le dressement de l'ensemble de ces procès-verbaux nuit à l'image communale et à l'attractivité que souhaite redonner la commune au centre-bourg.

Par ailleurs, lorsque des nouveaux systèmes de stationnements sont organisés sur la commune, les gendarmes procèdent à une phase de prévention durant six mois de manière pédagogique sans verbalisation afin de prévenir les habitants.

Ainsi, les gendarmes procèdent plutôt à de la verbalisation suite à la sollicitation de M. Le Maire ou à de la mise en fourrière de voitures dont ils ont connaissance qu'elles n'appartiennent pas à un habitant.

ENJEUX :

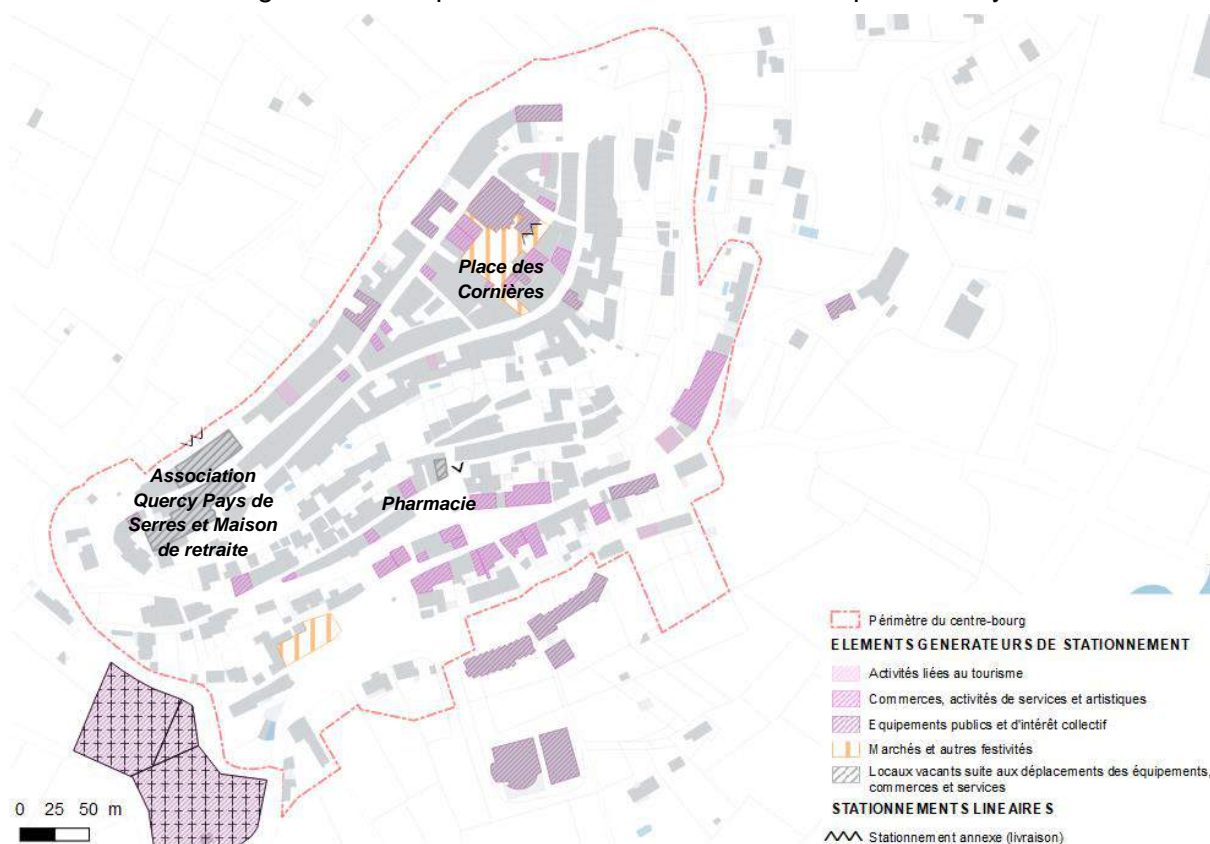
- ⇒ Il apparaît que la commune souffre d'un important problème d'incivilité sur le centre-bourg en matière de stationnement. Il est nécessaire d'avoir des éléments concrets de propositions pour résoudre les stationnements informels et effectuer une politique de communication importante auprès des habitants pour pouvoir ensuite justifier la verbalisation. A ce titre, les élus jouent un rôle important en termes de sécurité publique par la création de *nouveaux espaces pour répondre à la demande croissante*.

⁵ Source : informations de la gendarmerie.

3.2 IDENTIFICATION DES STATIONNEMENTS ANNEXES SOUMIS A DES REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

La commune dispose de trois aires de stationnements annexes dédiées à la livraison :

- Deux au niveau de la ville haute à savoir :
 - Celle de l'association Quercy Pays de Serres et l'ancienne maison de retraite de la route départementale D81 qui est à l'heure actuelle obsolète,
 - Des commerces et activités de la place des Cornières.
- Et l'une au niveau de la ville basse :
 - Celle de l'ancienne pharmacie de la rue des Tanneurs dont le bâtiment aujourd'hui n'est plus utilisé, ni remplacé par une autre activité, depuis le déménagement de la pharmacie sur la zone économique d'Auléry.



Carte de localisation des stationnements annexes

Source – Urbactis



Rue des Tanneurs



Place des Cornières



Route départementale D81

Au niveau de la rue des Tanneurs et de la place des Cornières, seuls les panneaux de signalisation sont utilisés contrairement à la RD 81 où le marquage au sol est utilisé et est relativement peu lisible. Ainsi, on note que les commerces et activités de la ville basse sur la route de Cahors ne possède aucun espace dédié à la livraison.

De plus, dans certains cas, les riverains, par absence de garage ou de stationnement réservé sur l'espace public à leur destination, choisissent de stationner au niveau des espaces de livraison.

Enfin, l'inventaire des capacités de stationnement révèle que la commune ne dispose d'aucun stationnement à durée limitée (zone bleue), ni d'aucun stationnement payant.

ENJEUX :

- ⇒ *Face à des stationnements sur de longues durées (une journée entière) liés à des commerçants ou à des salariés, la mise en place de systèmes de stationnement de type zone bleue ou stationnement payant afin de valoriser l'attractivité du centre-bourg et d'assurer une rotation des voitures stationnés devant les commerces.*
- ⇒ *Des espaces aujourd'hui non-utilisés tels les espaces de livraisons pourraient être réutilisés.*

3.3 LES SIGNALÉTIQUES LIÉES AUX AIRES DE STATIONNEMENT

Selon l'étude de la CCI de mai 2016, il semble que pour 53,6% des interrogés, la signalétique pose des problématiques au sein de la commune de Lauzerte. La signalétique dédiée aux stationnements de la commune se décompose en trois catégories :

- Les panneaux directionnels,
- Les panneaux d'indications,
- Les panneaux de signalisations, eux-mêmes subdivisés en trois sous-catégories :
 - Les panneaux de signalisation de stationnement et d'arrêt interdit,
 - Les panneaux de signalisation de stationnement interdit (unilatéral ou des deux côtes),
 - Les panneaux de signalisation de stationnement limité pour les camping-cars ou pour le marché.

Chaque catégorie de stationnement possède une typologie bien spécifique de panneaux :

- **Les panneaux directionnels** pouvant être :
 - Soit de la **Signalétique d'Information Locale (SIL)**, sur fond rouge bordeaux avec un pictogramme et des écritures de couleurs différentes (jaune ou blanche), en italique ou droite, pouvant cependant se confondre avec la signalisation indiquant les équipements, les commerces de la commune,
 - Soit relevant du **Code de la Route**, sur fond blanc avec ou sans pictogramme, se confondant avec les panneaux de signalisation à plus grande échelle que le centre-bourg lauzertin,



Rue de l'Eveillé



Route de Cahors



Route de Cahors



Promenade de l'Eveillé



Route de Moissac



Rue de la Mairie

- **Les panneaux d'indications** « artisanaux »,



Route de Cahors

- **Les panneaux de signalisation** possédant une uniformité dans leur forme.



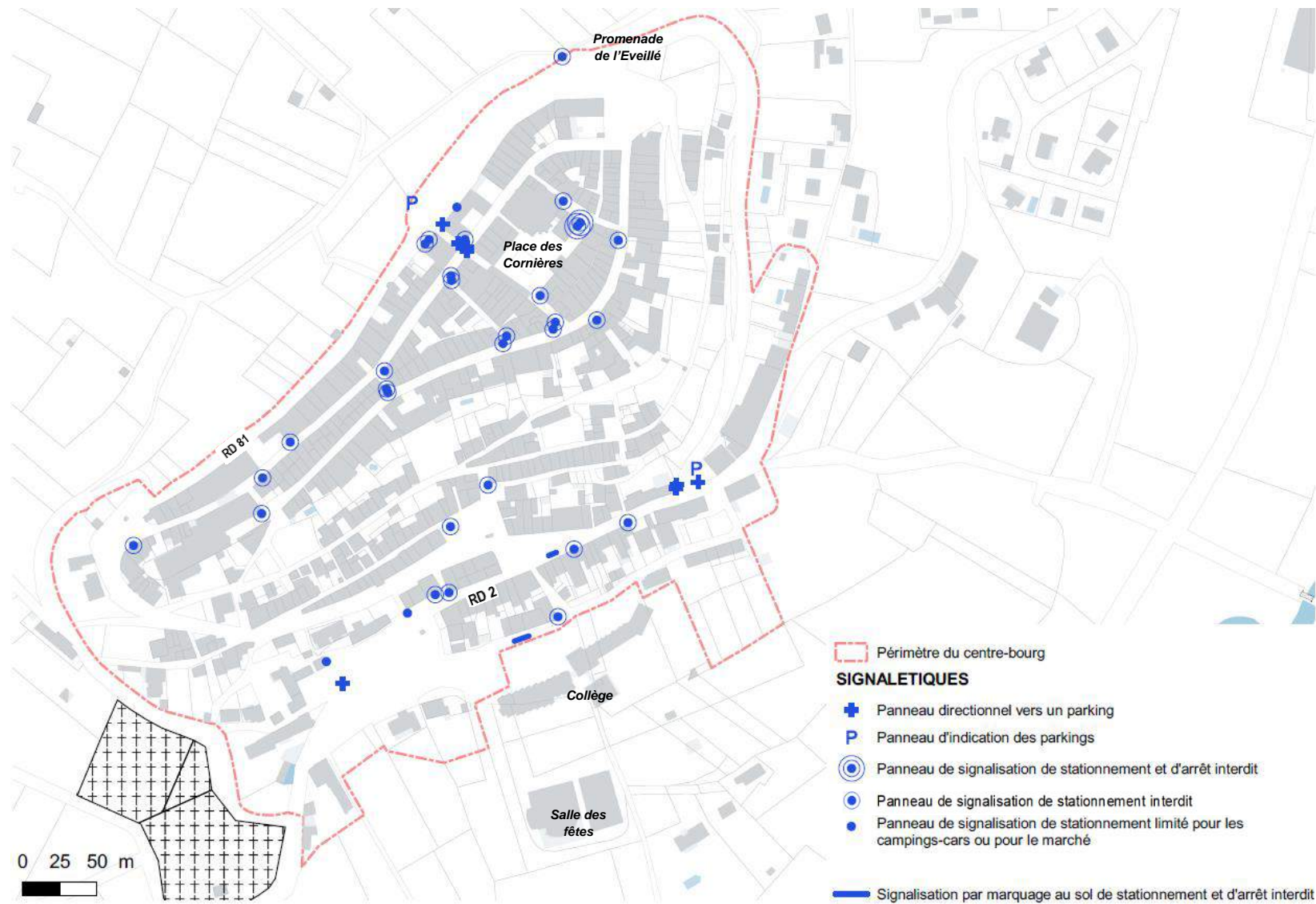
Rue du Château



Route de Moissac



RD81



Carte localisant les différents types de signalétiques liées aux stationnements au niveau du centre-bourg
(Source – Urbactis)

Le travail de recensement des aires de stationnement met en avant la typologie et les quantités suivantes :

- **Ville haute du centre-bourg**

Types de panneaux de signalisations	Nombre de panneaux
Panneau directionnel	7
Panneau d'indication	1
Panneau de signalisation de stationnement et d'arrêt interdit	2
Panneau de signalisation de stationnement interdit	21
Panneau de signalisation de stationnement limité pour les marché et/ou les campings cars	1
TOTAL	32

- **Ville basse du centre-bourg**

Types de panneaux de signalisations	Nombre de panneaux
Panneau directionnel	4
Panneau d'indication	2
Panneau de signalisation de stationnement et d'arrêt interdit	0
Panneau de signalisation de stationnement interdit	7
Panneau de signalisation de stationnement limité pour les marché et/ou les campings cars	2
TOTAL	15

- **Périphérie du centre-bourg**

Types de panneaux de signalisations	Nombre de panneaux
Panneau directionnel	0
Panneau d'indication	3
Panneau de signalisation de stationnement et d'arrêt interdit	0
Panneau de signalisation de stationnement interdit	0
Panneau de signalisation de stationnement limité pour les marché et/ou les campings cars	1
TOTAL	4

On note une absence de panneaux d'indication des parkings dans le centre-bourg hormis celui de la résidence sur la route de Cahors et seuls huit panneaux directionnels pour indiquer les parkings localisés au carrefour du chemin de l'Eveillé et de la rue de la Mairie ou le long de la route départementale D2.

Concernant les panneaux de signalisation en matière d'interdiction de stationnement et/ou d'arrêt, ceux-ci parsèment les rues de la commune tant dans la ville haute que la ville basse.

On notera que le marquage au sol reste peu utilisé en matière d'indication d'interdiction de stationnement ou d'arrêt.

La signalisation semble peu précise n'aidant pas à guider les usagers vers les espaces de stationnement. Ainsi, la signalétique liée aux espaces de stationnement du centre-bourg de Lauzerte est une signalétique non hiérarchisée et peu lisible se confondant avec d'autres indications d'espaces présents sur le centre-bourg.

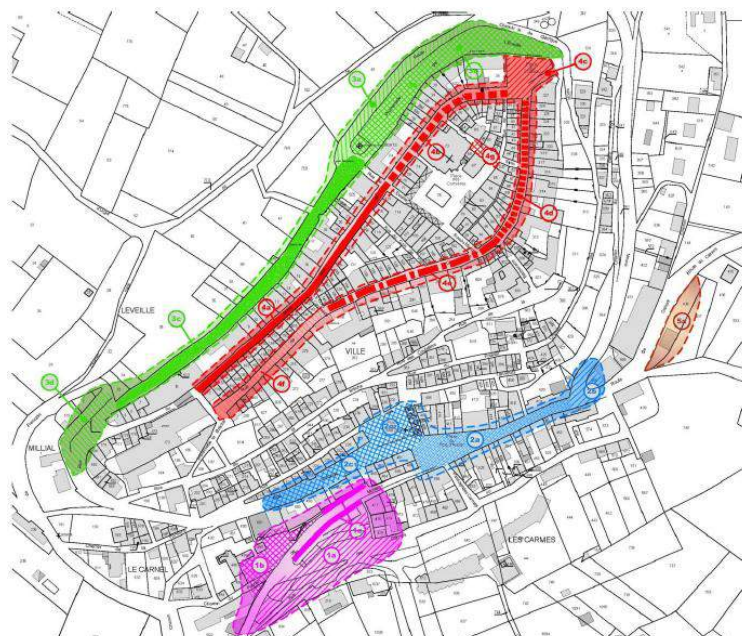
Ainsi, la problématique de la signalétique appelle également à se poser la question des sens de circulation et de l'intérêt de leur positionnement. En effet, sur toutes les rues du centre-bourg, la prédominance de circulations dans le sens du village Nord-Sud, favorisent un certain sens de circulation, au détriment des circulations croisées depuis le bas vers le haut, ou du haut vers le bas.

ENJEUX :

- ⇒ *La signalétique en rapport avec le stationnement, au prisme de l'environnement publicitaire et signalétique présent sur la commune, soulève la problématique de la lisibilité, la multiplicité et de la diversité des moyens utilisés pour informer les espaces de stationnement, tant pour les usagers que les touristes.*
- ⇒ *Cette problématique de la signalétique des aires de stationnement s'intègre au sein d'une problématique plus vaste, à l'échelle du centre-bourg de la commune, de la publicité.*

3.4 FREQUENTATION DES AIRES DE STATIONNEMENT

Des comptages ont été réalisés à des saisonnalités diverses afin de pouvoir estimer les besoins de stationnement selon la fréquentation quotidienne et touristique. Les comptages effectués en mai-juin 2016 révèlent que :



Secteurs	Nombre de voitures		
	Mardi 23/05/16	Samedi 28/05/16	Lundi 06/06/16
Jour de Maché			
1: Route de Moissac			
1a	5	5	3
1b	3	3	3
1c	11 + 1 Camping-Car	9	8 + 1 Camping-Car
2: Faubourg Auriac			
2a	21	24 (Plein)	18
2b	7	5	4
2c1 / 2c2	10-juil	16-juin	18-juin
3: Eveillé			
3a	6 + 7 Poste	30 + 0 Poste	2 + 6 Poste
3b	26	49 (maxi)	16
3c	12 + 2 Poste	21 + 0 Poste	6 + 3 Poste
3d	1	2	2
4: Centre			
4a	2	10 (maxi 12)	0
4b	14	26 (maxi)	18
4c	11	13 (maxi)	10-janv
4d	11	11	15
4e	12	20	12
4f	7	10	10
4g		6	4
4h			
5: Route de Cahors		2 + 1 Camping-Car	1 Car
6: Intermarché / Tabac		95%	2 / 0

(Source : Projet de mobilité au quotidien - Sogexfo)

Les comptages effectués en aout 2017 révèlent deux secteurs majeurs en termes de stationnement les secteurs 3 (Eveillé) et secteur 4 (Centre) et une partie du secteur 1 (promenade de l'Eveillé), illustrant une certaine gradation du stationnement liée aux fonctions du tissu urbain. La partie basse du centre-bourg connaît une problématique de sous-utilisation de certains stationnements tandis que la ville haute connaît une problématique de surutilisation l'espace public comme espace de stationnement.

4. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS

Face à la pression des Plus Beaux Villages de France pour débarrasser les rues du stationnement, notamment pour la Grande Rue de la ville haute, la commune se doit de faire émerger des nouveaux espaces de stationnement. Les problématiques de stationnements sont davantage liées à des temporalités plutôt au quotidien, dans la semaine que le dimanche ou lors de manifestations.

En conséquence, le diagnostic de l'étude de stationnement révèle **différentes problématiques** :

- Une mobilité fortement motorisée avec une proportion élevée de ménages équipés de véhicules (87% des ménages possèdent au moins une voiture),
- Un réseau structurant organisé autour de deux axes parallèles : la RD81 et la RD2,
- Une accidentologie faible et concentrée,
- Une offre de stationnement au quotidien difficile aux problématiques différentes selon la ville haute et la ville basse,
 - Des espaces publics, des aires de stationnements et des rues saturées et des stationnements informels omniprésents au sein de la ville haute
 - Des stationnements spécifiques sous-utilisés et des stationnements saturés épisodiquement dans la ville basse
 - Des garages peu nombreux face aux nombres de logements tant en ville haute qu'en ville basse
- Une offre de stationnement touristique et événementiel complexe,
- Un manque de liaisons douces entre la ville haute et la ville basse,
- Une signalisation liée aux stationnements peu lisible et mal organisée.

Au regard du diagnostic des espaces de stationnements, des objectifs doivent être définis par la commune afin de promouvoir une meilleure attractivité du centre-bourg :

- Développer de nouveaux espaces de stationnement de manière à répondre aux stationnements saturés liés à l'habitat,
- Proposer des espaces de stationnement flexibles en lien avec la saisonnalité de l'activité touristique présente sur la commune,
- Améliorer les liaisons douces entre la ville haute et la ville basse de manière à rentabiliser certains espaces de stationnements sous-utilisés,
- Prendre des mesures pour la réhabilitation des garages existants afin de valoriser le potentiel de stationnement existant,
- Réorganiser les espaces publics, les rues et leurs sens de circulation dans le but de valoriser les espaces publics du centre-bourg et participer à son attractivité,
- Améliorer la lisibilité de la signalisation et de l'indication des espaces de stationnements de manière à structurer l'offre de stationnement,
- Mettre en place une gouvernance efficace à l'aide d'une politique de communication, pour assurer la concertation avec tous les usagers,

Ainsi, la problématique du stationnement et du déplacement de la bastide de Lauzerte nécessite un projet d'aménagement global de revitalisation et d'amélioration de l'attractivité du centre-bourg, à mettre en lien avec la piétonnisation du centre-bourg.

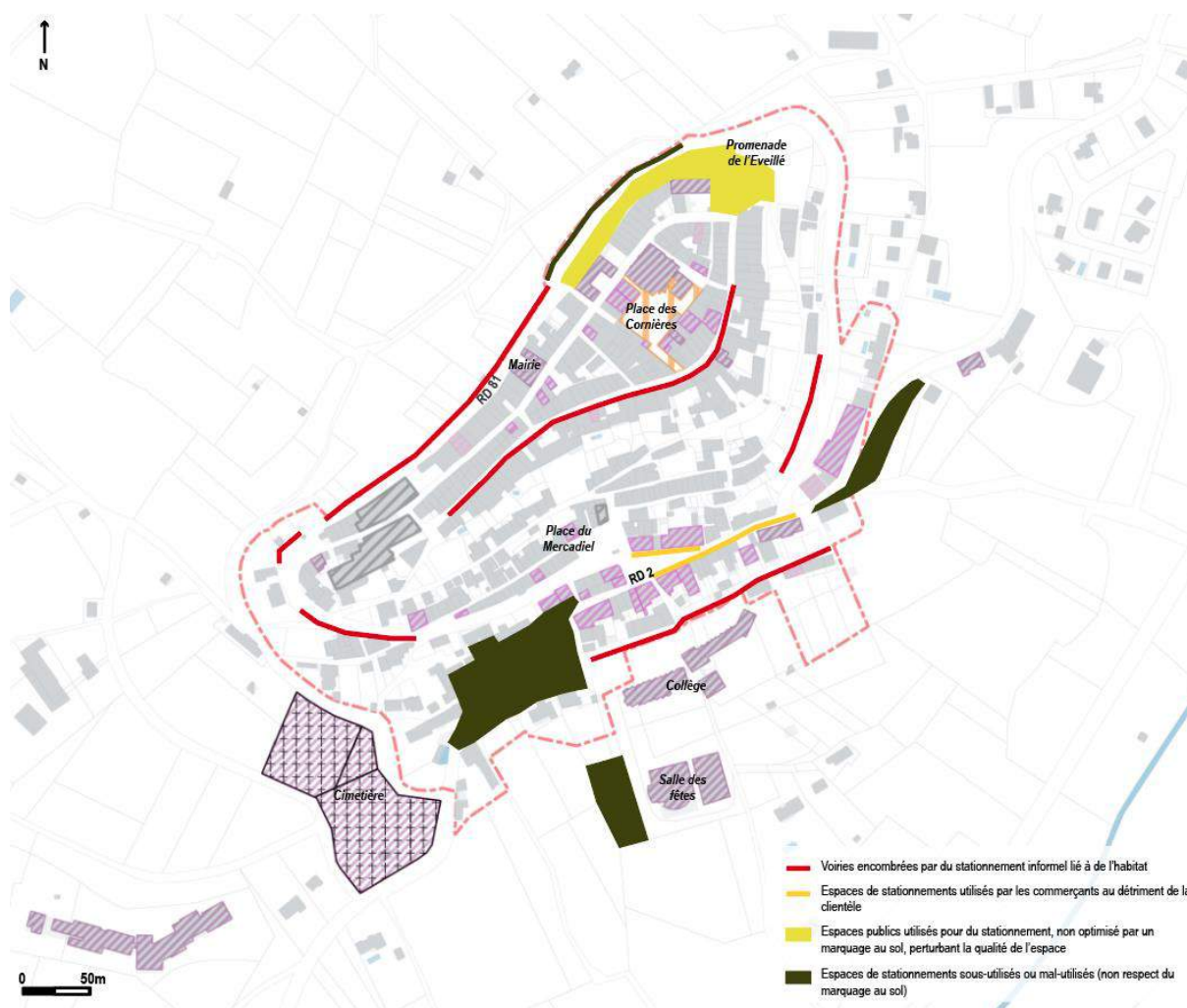


Schéma récapitulatif l'ensemble des enjeux liés aux stationnements - (Source – Urbactis)

5. FONCTIONNEMENT FUTUR DES AIRES DE STATIONNEMENT

5.1 SIMULATION DES BESOINS LISSES SUR L'ANNEE

Selon l'étude du CAUE de mai 2016, les besoins en stationnement en centre bourg et abords du bourg ont été évalués approximativement par la commune à une centaine de places pour les résidents, y compris celles existants, dont la répartition souhaitée serait dans la partie historique du village et dans la partie faubourg.

Au regard du diagnostic et des enjeux soulevés et face à la réhabilitation de logements vacants indiqués au sein du PADD du PLU et vis-à-vis du programme de l'ORCB-DT, il est nécessaire d'actualiser cette estimation des besoins lissés sur l'année en matière de stationnement.

Tout d'abord, la méthodologie d'estimation des besoins de l'offre en stationnement s'est basée sur les données suivantes :

- 2,1 personnes par ménage,
- 1 voiture par ménage au minimum (49% des ménages ont au moins une voiture et 38% des ménages ont au moins deux voitures selon les données du recensement de 2014 de l'INSEE),
- 30 logements à sortir de la vacance dans les 10 prochaines années à venir selon les orientations du PADD du PLU dont la moitié se situe en ville haute et l'autre en ville basse,
- 1 place de stationnement pour 50m² de surface de plancher avec une moyenne de 80m² de surface de plancher pour les commerces du centre-bourg,
- 1 place de stationnements pour 40m² de surface de plancher avec une moyenne de 80m² de surface de plancher pour les restaurants du centre-bourg,
- 1 place de stationnements pour 10 employés pour les équipements de service public ou d'intérêt collectif, en sachant qu'au sein de la ville haute 7 équipements publics ont été recensés (écoles, office du tourisme, mairie, église, maison de service, médiathèque) et 4 équipements publics au sein de la ville basse (salle des fêtes, collège, la poste et ces 13 véhicules de fonction et du personnel, église)
- 1 place par chambre pour les hébergements touristiques avec une moyenne de deux chambres pour les hébergements touristiques du centre-bourg.

Renfermant actuellement **XX** logements et **XX** habitants dans le centre-bourg et ayant pour objectif de réhabiliter 30 logements vacants dans les 10 prochaines années à venir selon les orientations du PADD du PLU, les besoins en matière de stationnements au sein de la ville haute s'élèvent à 259 places de stationnements supplémentaires à destination des résidents du centre-bourg et des activités quotidiennes du centre-bourg.

	VILLE HAUTE	VILLE BASSE	TOTAL
Nombre de places réelles (PMR inclus)	131	221	352
Nombre de places nécessaires hors stationnements touristiques et événementiels	259	166	425
<i>dont stationnements informels nécessaires à l'heure actuelle pour les résidents</i>	118	100	218
<i>dont stationnements nécessaires suite à la réhabilitation de logements vacants (1 voiture par ménage)</i>	15	15	30
<i>dont stationnements nécessaires lors des marchés</i>	96	0	96
<i>dont stationnements nécessaires aux commerçants</i>	27	38	65
<i>dont stationnements nécessaires aux services publics</i>	3	13	16

Tableau récapitulatif de l'ensemble des besoins en stationnement au quotidien (Source – Urbactis)

5.2 SIMULATION DES BESOINS EN PERIODE DE POINTE

Selon l'étude du CAUE de mai 2016, les besoins en stationnement en centre bourg et abords du bourg ont été évalués approximativement par la commune une centaine de places pour les touristes dont la répartition souhaitée serait dans la partie historique du village et dans la partie faubourg.

Au regard du diagnostic et des enjeux soulevés, il est nécessaire d'actualiser cette estimation des besoins lissés sur l'année en matière de stationnement.

Tout d'abord, la méthodologie d'estimation des besoins de l'offre en stationnement s'est basée sur les données suivantes :

- 143 touristes par jour en 3 mois selon les estimations réalisées entre le 22/06/2015 et le 15/09/2015 (12143 touristes au total) soit 68 ménages par jour soit 68 voitures en plus à stationner sur le centre-bourg,
- 30 exposants en moyenne pour le marché hebdomadaire de la place des Cornières soit 30 véhicules en plus à stationner sur le centre-bourg et 500 usagers du marché d'été chaque jeudi d'été sur la place médiévale des Cornières de Lauzerte⁶ soit 238 ménages soit 238 voitures en plus à stationner sur le centre-bourg.

Cité médiévale touristique du Tarn et Garonne, accueillant environ 12000 touristes en trois mois sur l'année 2015 et de nombreux événements (marchés, nuits de Lauzerte...), les besoins en matière de stationnements au sein de la ville haute s'élèvent à 272 places de stationnements à destination des activités touristiques et des événements du centre-bourg.

	VILLE HAUTE	VILLE BASSE	TOTAL
Nombre de places réelles (PMR inclus)	131	221	352
Nombre de places nécessaires pour les besoins liés aux stationnements touristiques et événementiels	272	34	306
<i>dont stationnements nécessaires lors des périodes touristiques</i>	34	34	68
<i>dont stationnements nécessaires lors des événements (marchés gourmands)</i>	238	0	238

Tableau récapitulatif de l'ensemble des besoins en stationnement en période de pointe (Source – Urbactis)

⁶ Convention de l'ORCB-DT Revitalisation Centre-bourg Lauzerte,

PISTES D'ACTION

1. PISTES D'ACTION

1.1 BILAN DES PROPOSITIONS ISSUES DES DIVERS ETUDES OU PROGRAMMES MIS EN PLACE

Selon le projet de mobilité au quotidien dans le cadre de la **convention ORCB-DT**, il est à noter que trois projets d'aménagement d'espaces publics créant 106 places de stationnement sont déterminés à hauteur de :

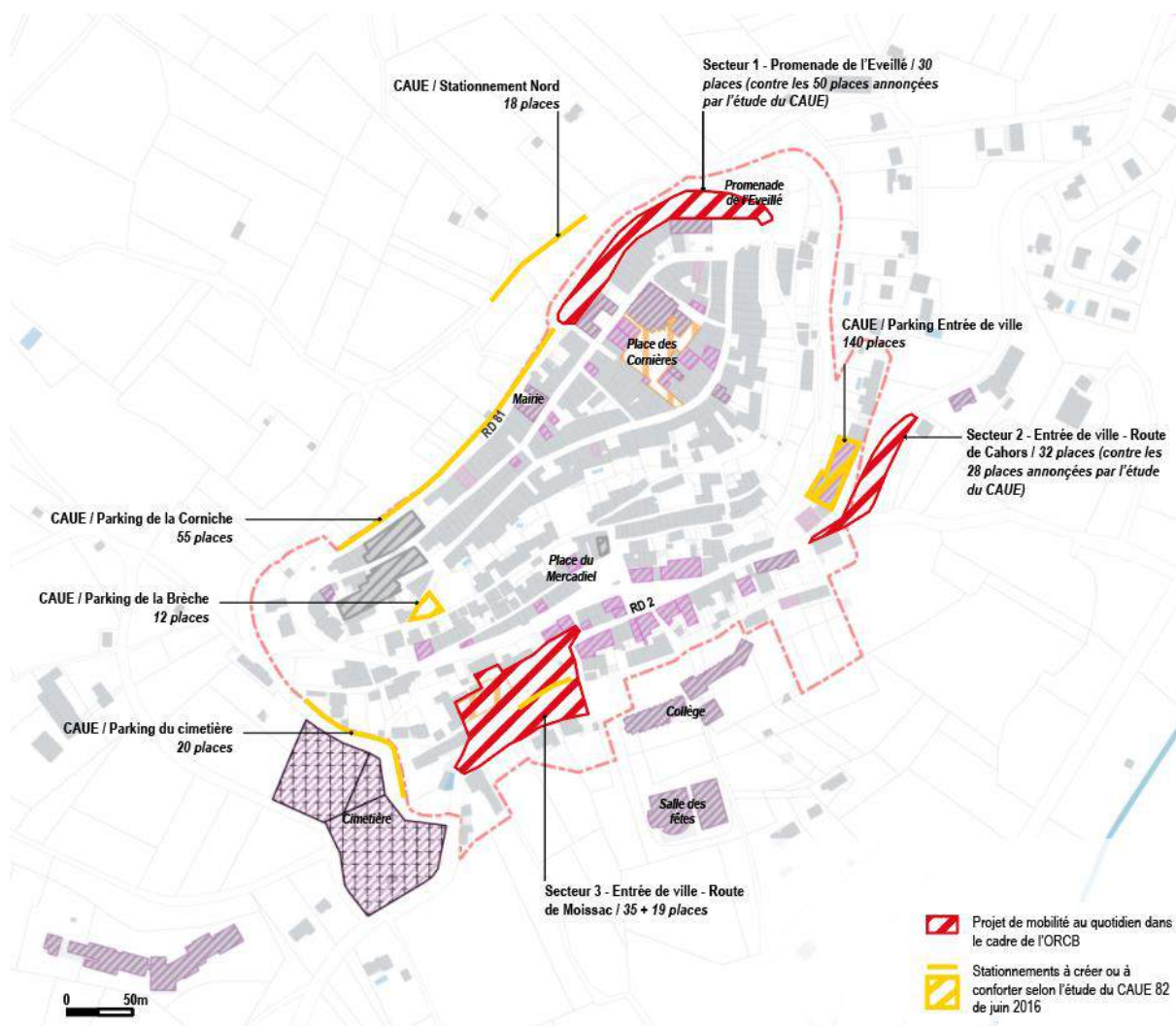
- De la promenade de l'Eveillé,
- De l'entrée de ville – Route de Cahors,
- De l'entrée de ville – Route de Moissac.

A cela s'ajoute les propositions du **CAUE 82** de l'étude concernant l'opération de revitalisation du centre-bourg de juin 2016 sur huit secteurs dont certains sont transversaux avec ceux établis au sein du projet de mobilité créant 243 places de stationnement :

- Stationnement au Nord sur la RD 81,
- Stationnement à hauteur du parking de l'Eveillé,
- Parking d'entrée de ville Nord à hauteur de l'ancienne usine sur la RD2,
- Parking d'entrée de ville Nord à hauteur de l'espace public en face de l'ancienne usine sur la RD2,
- Parking à côté du collège,
- Parking du cimetière,
- Parking de la Brèche,
- Parking de la Corniche.

Enfin, deux propositions ont été faites à la commune par des **aménageurs** :

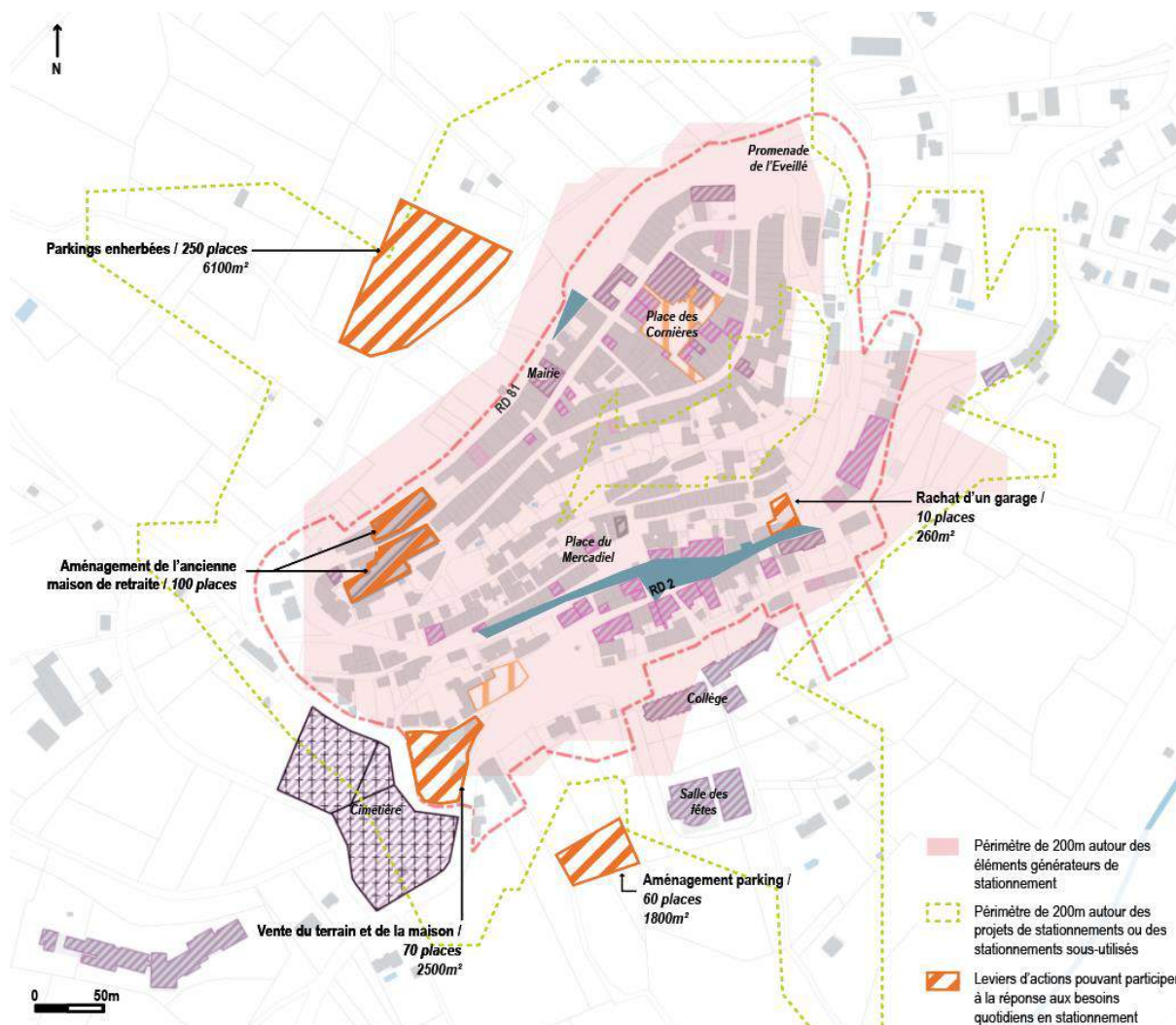
- L'un pour la réalisation d'un parking souterrain à hauteur de la promenade de l'Eveillé sur un ou deux étages mais coûtant une somme relativement élevée,
- L'autre pour la réalisation d'un parking sur deux étages, avec un étage dédié à de l'activité économique, de service (bureau de l'intercommunalité) ou touristique (gîte de luxe) au niveau de l'ancienne maison de retraite sur 4000m² environ.



Carte récapitulant l'ensemble des projets ou des pistes d'action en centre-bourg
(Source – Urbactis)

1.2 SYNTHESE DES LEVIERS D' ACTIONS

Au regard des estimations des besoins en matière de stationnement ainsi que des pistes d'actions ou projets en élaboration, une étude des périmètres de 200 à 250m⁷ autour de chaque aire de stationnement actuel et des projets proposés a été effectuée afin d'analyser leur pertinence et afin de faire émerger de nouveaux espaces potentiellement mobilisables. Au regard de la topographie du territoire et des espaces en friche, la carte ci-après met en avant des zones de stationnement potentielles pouvant être aménagés et permettant à l'occasion d'améliorer les entrées de ville Nord et Sud du centre-bourg ou d'utiliser des friches urbaines gâchant le paysage urbain du centre-bourg.



Carte mettant en évidence les espaces potentiellement mobilisables pour de l'aménagement d'espaces de stationnement
(Source – Urbactis)

A noter que la méthodologie d'estimation des besoins de l'offre en stationnement s'est basée sur le critère suivant : 1 place de stationnement pour un véhicule particulier équivaut à 25m² de superficie nécessaire contre 40m² pour les camping-cars et 30% d'espaces publics nécessaires au fonctionnement et à la qualité de l'espace de stationnement.

⁷ En termes de méthodologie, cette distance de 200 à 250m correspond à la distance moyenne optimale de déplacement d'un piéton.

Ainsi, en conjuguant les projets de l'ORCB-DT en cours, les propositions du CAUE (en veillant à supprimer les espaces de projets transversaux à ceux de l'ORCB-DT) et les espaces déterminés par l'analyse du périmètre de 200 à 250m² autour des éléments générateurs de stationnement, ceci permettrait de créer :

- En ville haute :
 - 168 places de stationnements répondant à des usages du quotidien,
 - 250 places de stationnements répondant à des usages touristiques ou événementiels,
- En ville basse :
 - 187 places de stationnements répondant à des usages du quotidien.

	VILLE HAUTE	VILLE BASSE	TOTAL
Nombre de places réelles (PMR inclus)	131	221	352
Nombre de places créées par les projets inscrits à l'ORCB-DT	30	86	116
<i>dont stationnements hybrides déjà actuels</i>	35	59	94
Nombre de places créées par l'ensemble des pistes d'actions et des projets inscrits à l'ORCB-DT pour des usages QUOTIDIENS	168	187	355
Nombre de places créées par les pistes d'actions pour des usages TOURISTIQUES ET/OU EVENEMENTIELS	250	0	250
Nombre de places globales créées par l'ensemble des pistes d'actions et des projets inscrits à l'ORCB-DT	418	187	605

Tableau récapitulatif de l'ensemble des capacités en stationnement nouvellement créées par les pistes d'action (Source – Urbactis)

Toutefois, ces pistes d'action ne permettent pas d'enrayer totalement la problématique de stationnement qui reste relativement complexe au sein des centre-bourgs médiévaux touristiques. En effet, au regard des besoins calculés au sein du diagnostic précédemment, on révèle que :

- Dans la ville haute :
 - 91 places de stationnements restent manquantes concernant les besoins d'usages quotidiens,
 - 22 places de stationnements restent manquantes concernant les besoins d'usages touristiques ou événementiels,
- Dans la ville basse :
 - 21 places de stationnements supplémentaires seraient proposées concernant les besoins d'usages quotidiens,
 - 34 places de stationnements restent manquantes concernant les besoins d'usages touristiques ou événementiels.

Ecart entre les besoins aux quotidiens et les projets de créations d'espaces de stationnements pour des usages QUOTIDIENS	-91	21	-70
Ecart entre les besoins aux quotidiens et les projets de créations d'espaces de stationnements pour des usages TOURISTIQUES ET/OU EVENEMENTIELS	-22	-34	-56
Ecart entre les besoins globaux et les projets de créations d'espaces de stationnements	-113	-13	-126

Tableau récapitulatif des quantités de stationnement manquantes pour une réponse globale à la problématique de stationnement du centre-bourg (Source – Urbactis)

Les leviers d'actions en réponse à la problématique du stationnement du centre-ville de Lauzerte s'organisent selon quatre axes complémentaires sans hiérarchisation :

- **REPENDRE A UNE AFFLUENCE EPISODIQUE (MARCHES) :**
 - Proposition d'acquisition foncière de terrains enherbés au Nord-Est de la commune (6100m²) et à hauteur du chemin de Castinet pouvant accueillir environ une vingtaine de places de stationnement longitudinales (emplacement réservé sur le règlement graphique du PLU),
 - Proposition de mise en place de navettes entre les espaces de stationnement de la zone économique d'Auléry et le centre-bourg, (essai sur une ou deux journées),
 - Proposition d'un système de parking payant pour les camping-cars,
 - Proposition d'interdiction du stationnement des camping-cars au sein du centre-bourg par le biais du règlement écrit du PLU et par le biais de la mise en place d'un arrêté afin d'interdire l'accès des camping-cars au centre-bourg par la route de Cahors et par la route de l'Eveillé,
 - Proposition de terrains spécifiques en bordure du centre-bourg à destination des camping-cars (emplacement réservé sur le règlement graphique du PLU).

- **REPENDRE A DES ESPACES DE STATIONNEMENT SATURES EN LIEN AVEC L'HABITAT :**
 - Proposition de réviser le sens de circulation à hauteur de la RD81 et du tour de la bastide historique afin de dégager une largeur de voie et d'organiser le stationnement pour les riverains (sur la route département n°81),
 - Proposition de réaménager certains espaces publics afin d'optimiser l'utilisation de l'espace (marquage au sol),
 - Proposition de créer des cheminements piétons facilement repérables et facilitant les déplacements depuis le bas vers le haut pour résoudre les contraintes dues à une topographie difficile et d'enrayer la sous-utilisation de certains espaces de stationnement de la ville basse au profit de la saturation subie au sein de la ville haute,
 - Proposition d'acquisition foncière telle que la maison de retraite (4000m²) ou une maison en vente à l'entrée Sud du centre-bourg (2500m²) créant respectivement potentiellement environ 100 et 70 places de stationnement, afin de réutiliser des espaces en friche ou voués à le devenir (emplacement réservé sur le règlement graphique du PLU).

- **REPENDRE A DES ESPACES DE STATIONNEMENT SATURES EN LIEN AVEC L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET DES EQUIPEMENTS PUBLICS :**
 - Proposition d'acquisition foncière à hauteur d'une construction à l'entrée de ville Sud du centre-bourg, dédiée auparavant à de la vente de motoculteur, actuellement en vente, d'acquisition foncière à hauteur du garage en face de l'hôtel restaurant du Quercy et à hauteur de la salle des fêtes.
 - Proposition de mise en place d'arrêts minutes ou de zones bleues en signalant la durée du temps limite devant les activités économiques et les équipements publics du centre-bourg, en appliquant la réglementation (papillon de courtoisie puis verbalisation).

• **REpondre a un manque de lisibilité de la signalétique :**

- Mettre en place une politique en matière de signalisation relative à l'offre de stationnement afin de guider et d'informer les automobilistes de la présence de zone de parkings à proximité, de type Signalétique d'Information Local et Relais d'Information Service possédant une même charte graphique et d'un plan de signalisation de l'ensemble des parkings sur le centre bourg situé à des endroits stratégiques d'intersection ou sur des places publiques du centre-bourg, (ceci sera à mettre en cohérence avec les dispositions réglementaires du SPR (AVAP)⁸ qui prescrit des règles à propos des enseignes à hauteur du centre-bourg).



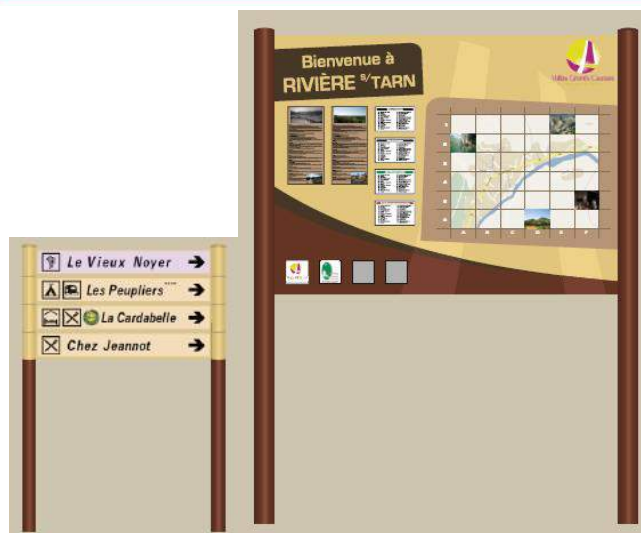
La Signalisation d'Information Locale (ou S.I.L. ou signalétique) :

Connue jusqu'alors sous le vocable de "signalétique", composée souvent de "barrettes" cette signalisation fait maintenant l'objet d'une réglementation. Il appartient à chaque commune de faire des choix pour éviter les profusions de panneaux que l'on pouvait déplorer par le passé. Pour cela, on peut sérier les pôles locaux par importance : ceux qui sont très utiles aux touristes (voir les listes de la S.I.L.) et ceux qui le sont moins. Les premiers apparaîtront sur le réseau structurant et les seconds uniquement à proximité immédiate du pôle si nécessaire.



Les Relais d'Information Service (ou R.I.S.)

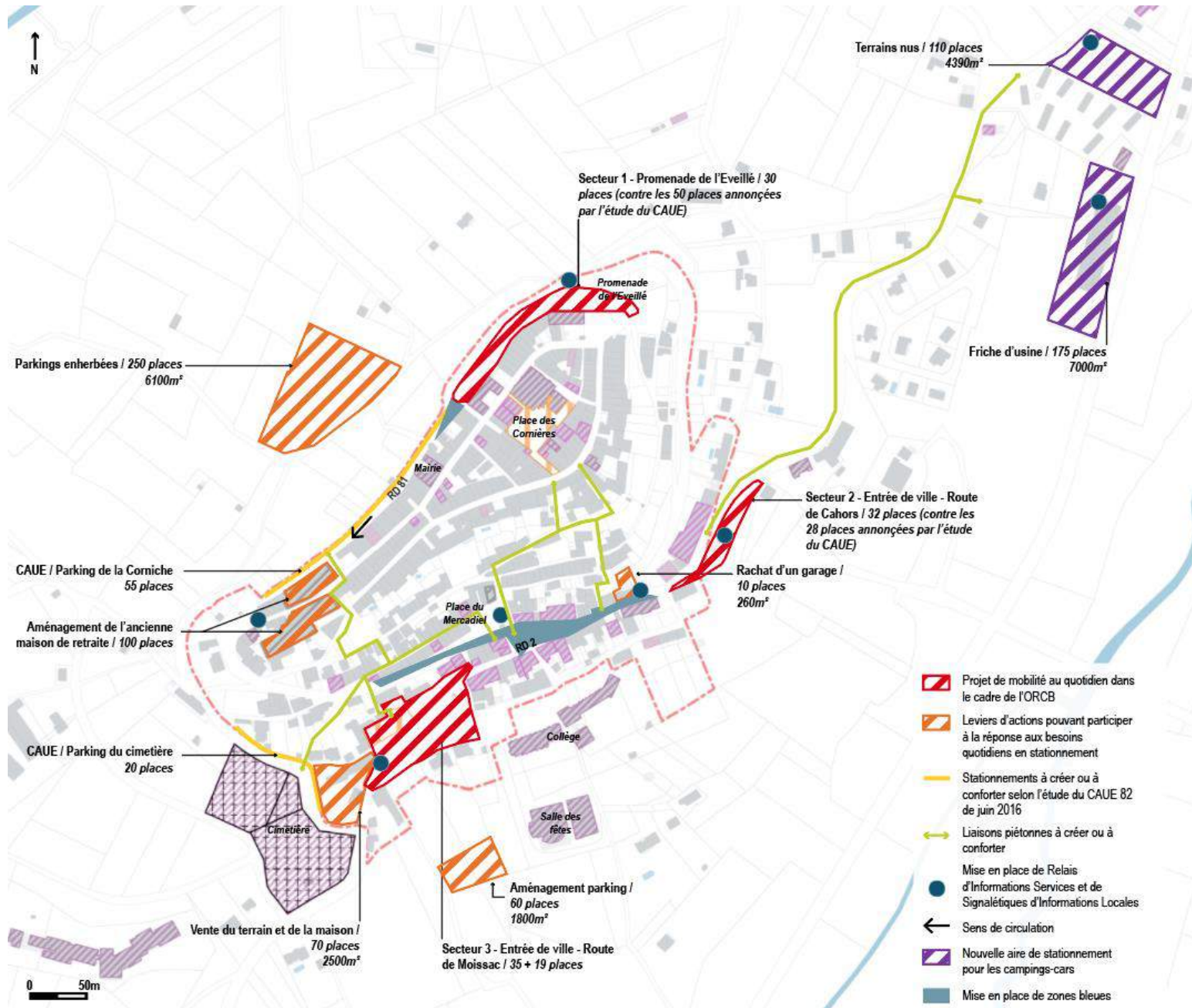
Après que l'utilisateur se soit garé, on peut lui donner une information plus importante et surtout plus ciblée. Les R.I.S. de communes sont des plans de ville mais ils peuvent également développer une thématique précise (patrimoine, caveaux viticoles, campings, activités de pleine nature, agence de location de meublés, etc.)



Exemple de SIL et de RIS issu de la Charte de signalisation de la communauté de communes de Millau Grands Causses

Enfin, suite à la mise en place de certaines pistes d'actions proposées, il sera nécessaire de mettre en place une pédagogie et une politique de communication relative aux modifications de l'offre de stationnement afin que les usagers du centre-bourg de Lauzerte s'approprient les nouvelles réglementations.

⁸ Site patrimonial remarquable (Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine)



Carte synthétisant les leviers d'actions en réponse à la problématique de stationnement (Source – Urbactis)

En conclusion, l'étude de stationnement a permis de s'interroger sur les moyens de limiter l'usage du véhicule motorisé nécessitant des aires de stationnement conséquentes dans un centre-bourg patrimonial caractérisé par une forte topographie. Face aux problématiques urbaines du centre-bourg et à l'impossibilité de pouvoir absorber dans sa globalité les besoins en stationnement, aucune réglementation en termes quantité de stationnements dans le règlement écrit du PLU ne pourra être imposée dans les deux zones urbaines du centre-bourg.

Cependant, les pistes d'actions proposées permettront d'entamer :

- Une baisse du nombre de voiture au sein du centre-bourg,
- Des aires de stationnements utiles et pleinement utilisées,
- Une attention portée aux stationnements des touristes, des commerces et de leur clientèle.

L'aménagement d'interconnexions piétonnes entre la ville haute et la ville basse constitue également une piste d'amélioration en la matière.