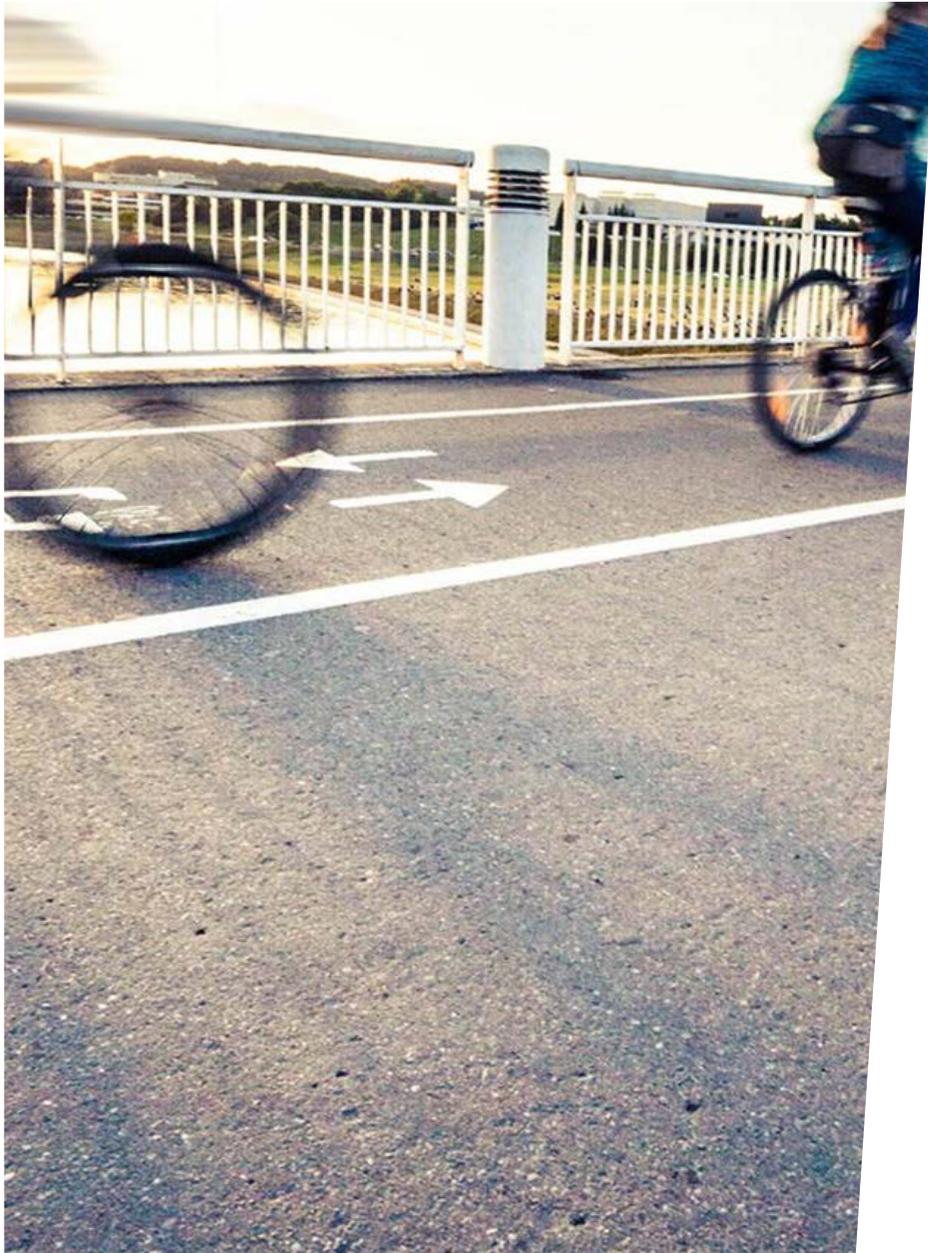




Informations dynamiques sur le stationnement

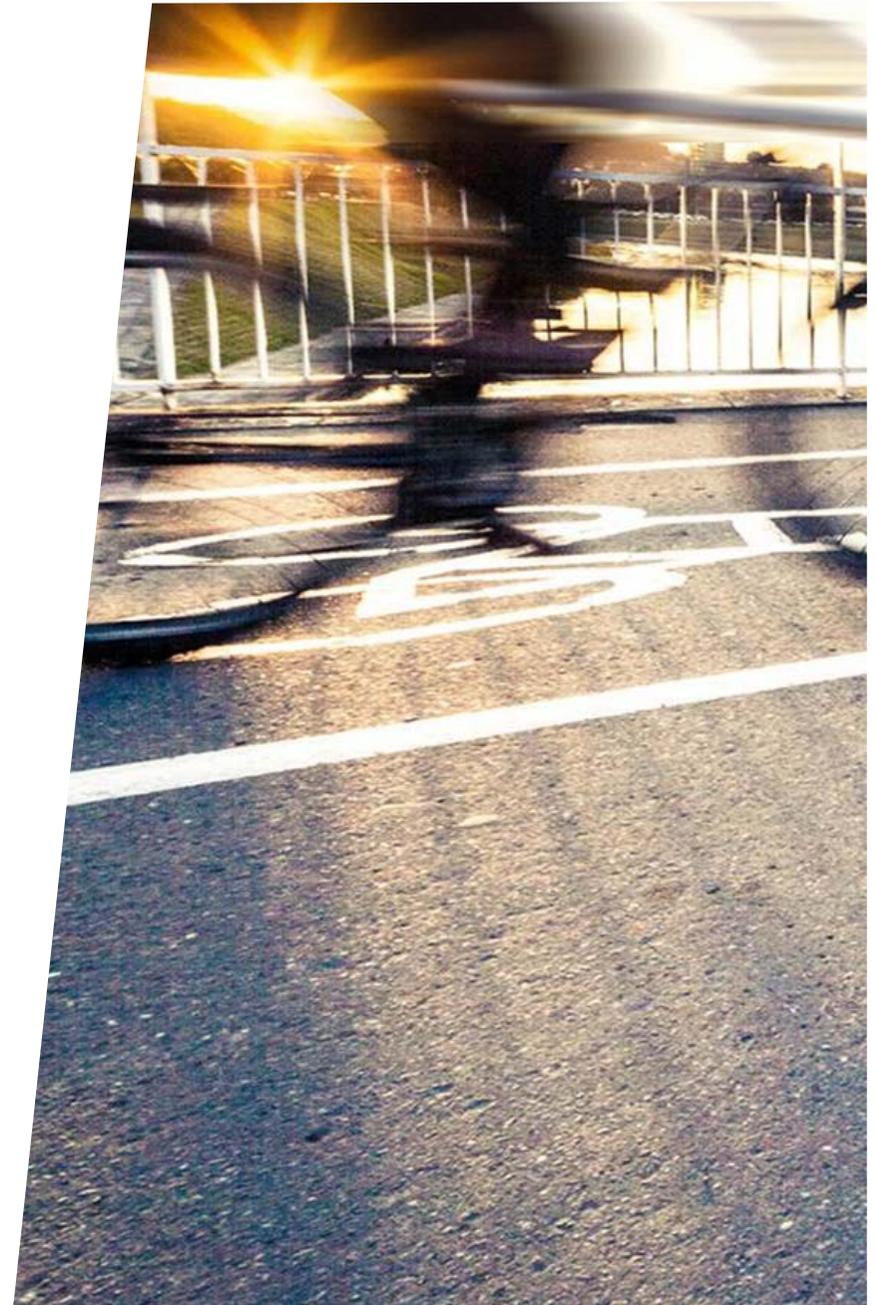
Circulation et stationnement – Quels enjeux – avril 2016



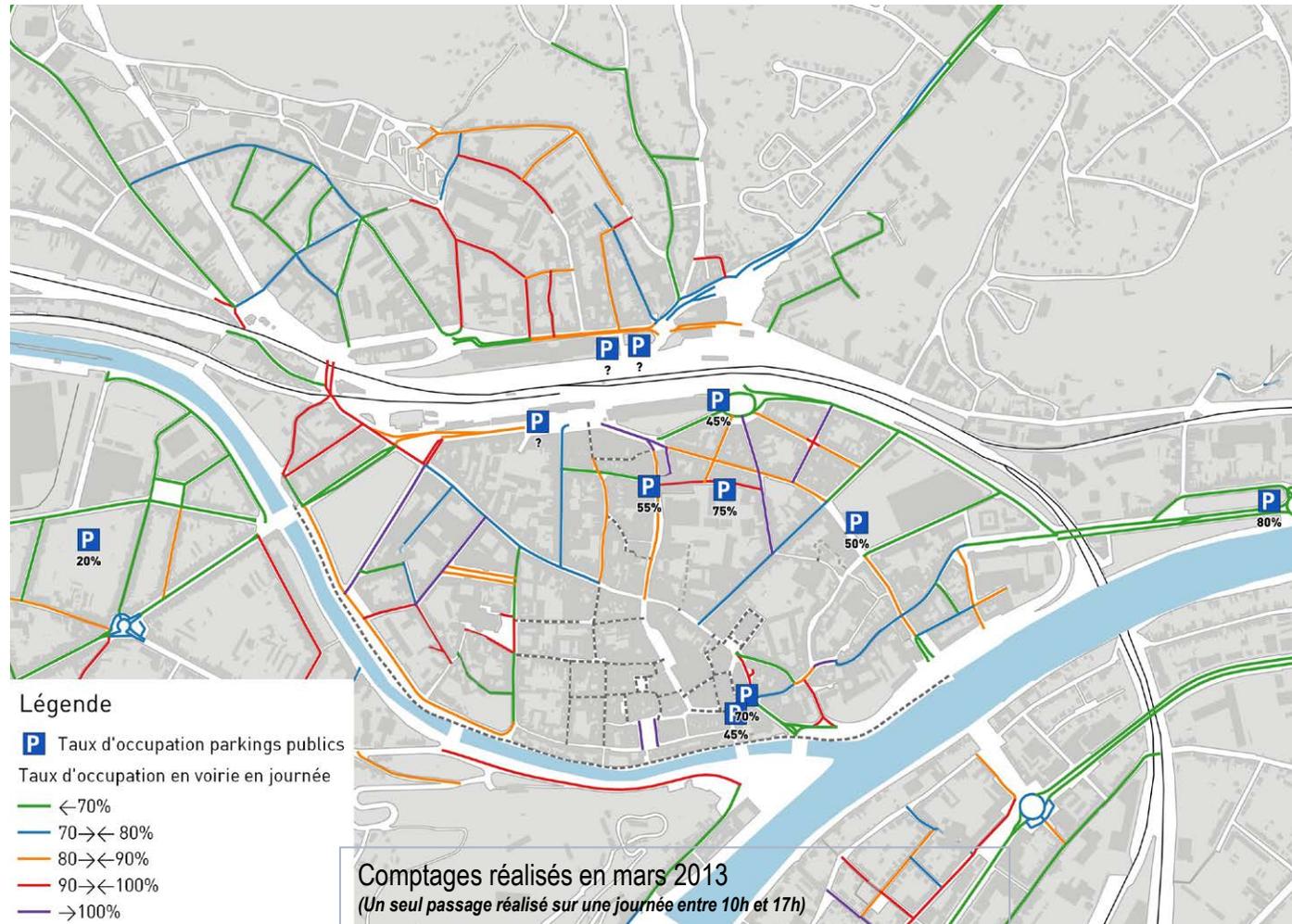


- 1. Les grands enjeux du stationnement
- 2. Le bon usager à la bonne place
- 3. Les informations aux usagers

1. Les grands enjeux du stationnement



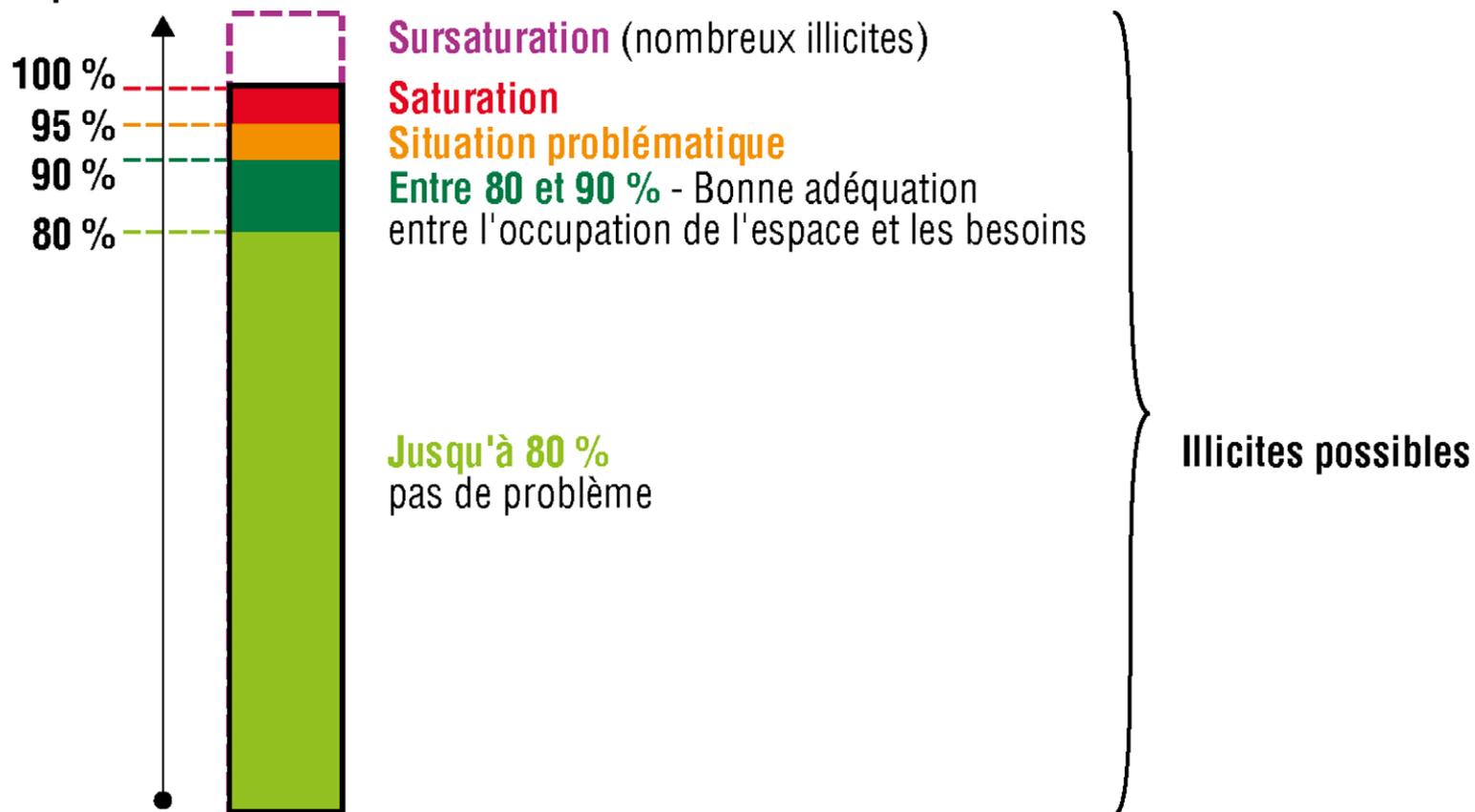
Namur : une ville dynamique sature inévitablement ses parkings



- ➔ fort taux d'occupation de la zone réglementée en centre-ville ;
- ➔ de manière générale, les zones payantes de courte durée (zone rouge) attirent moins les automobilistes au niveau des quartiers périphériques ;
- ➔ le P+R de St Nicolas est bien chargé (>80% en semaine), tandis que le P+R Namur-Expo est en sous-utilisation (<25% d'occupation en semaine) ;
- ➔ les enquêtes de 2005 montraient que contrairement à Liège, les parkings publics en ouvrage du centre-ville étaient occupés à plus de 65%. Le parking de l'hôtel de ville est notamment complet les samedis (comptages 2013).

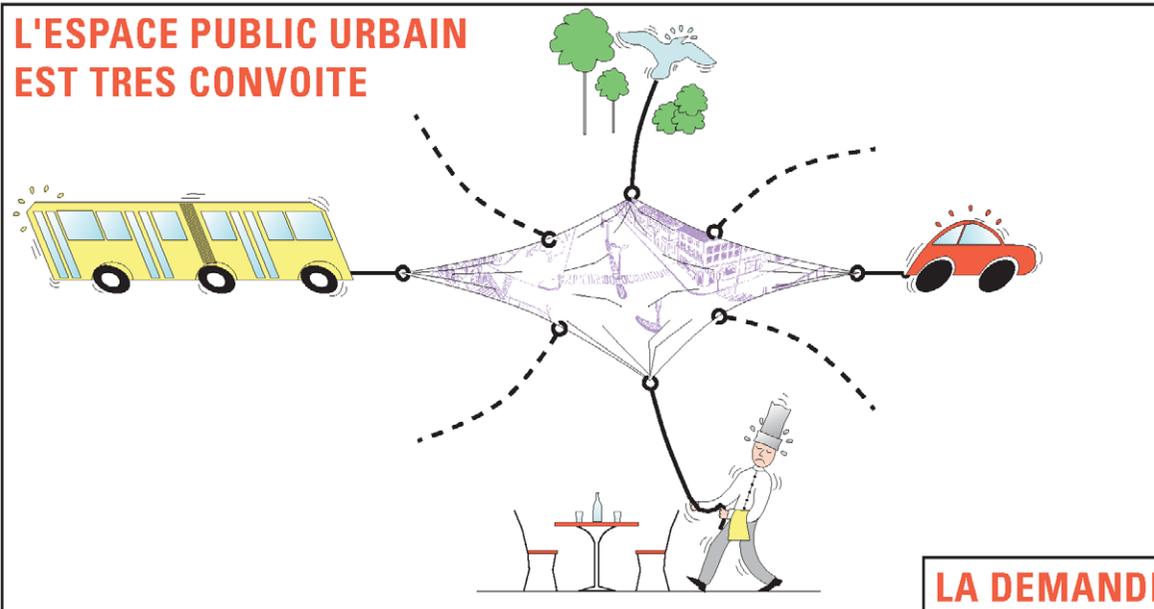
■ Interprétation des ratios de demande : l'occupation

Taux d'occupation

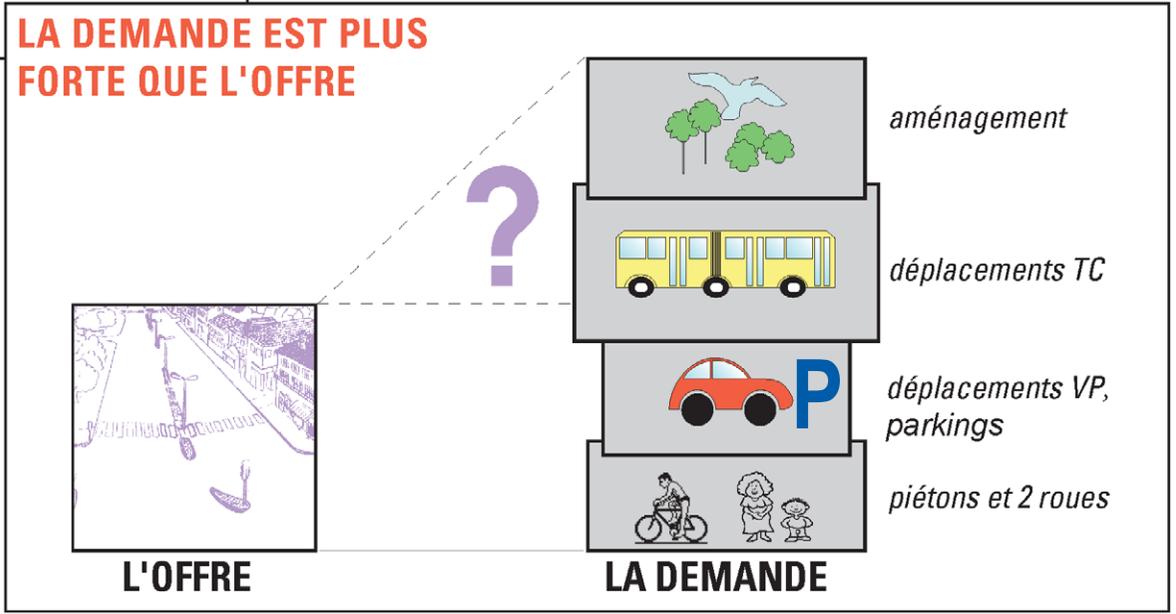


➔ Dans un centre-ville commerçant, viser un taux d'occupation maximum de 90 %, pour éviter le trafic inutile de recherche de places ..., représentant jusqu'à un véhicule sur trois dans les grandes villes !

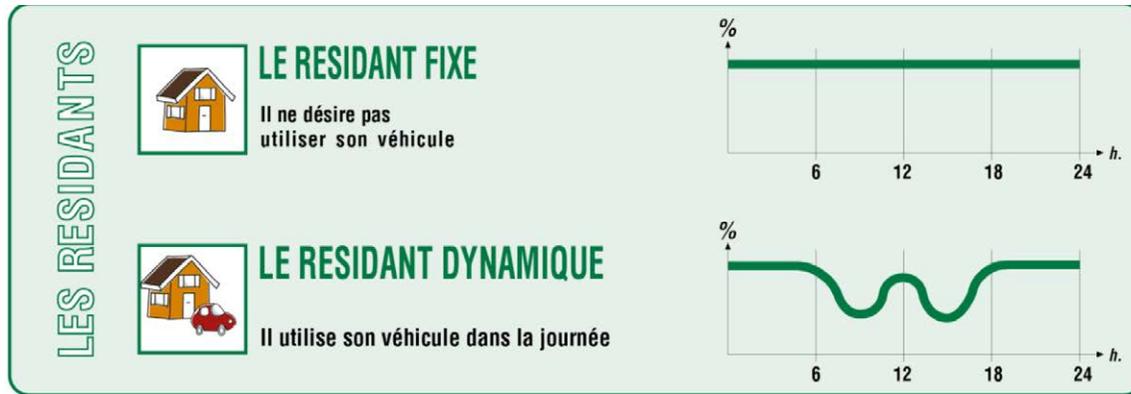
■ Il faut requalifier les espaces publics urbains, parfois au détriment du stationnement



- ➔ après des années de périurbanisation, le retour aux villes est un fait ;
- ➔ pour assurer une qualité de vie adéquate avec une plus grande densité, il est crucial d'améliorer la qualité des espaces publics ;
- ➔ mais cela nécessite des arbitrages...



Quels usagers doit-on privilégier ?



➔ Après des décennies de satisfaction des besoins des habitants :

- une tendance à les réduire (1 Cambio remplace 6 à 8 voitures) ;
- de nouveaux acteurs de parkings mutualisés pour les besoins nocturnes, déterminants.



➔ Des usagers à réduire au strict minimum :

- pour réduire la pression qu'ils imposent sur le stationnement en cœur de ville durant toute la journée ;
- pour minimiser les pics de trafic automobiles aux heures de pointes.



➔ Ce sont les usagers à privilégier pour le stationnement urbain, à réattirer / maintenir dans nos centres-villes, pour en préserver la dynamique économique.

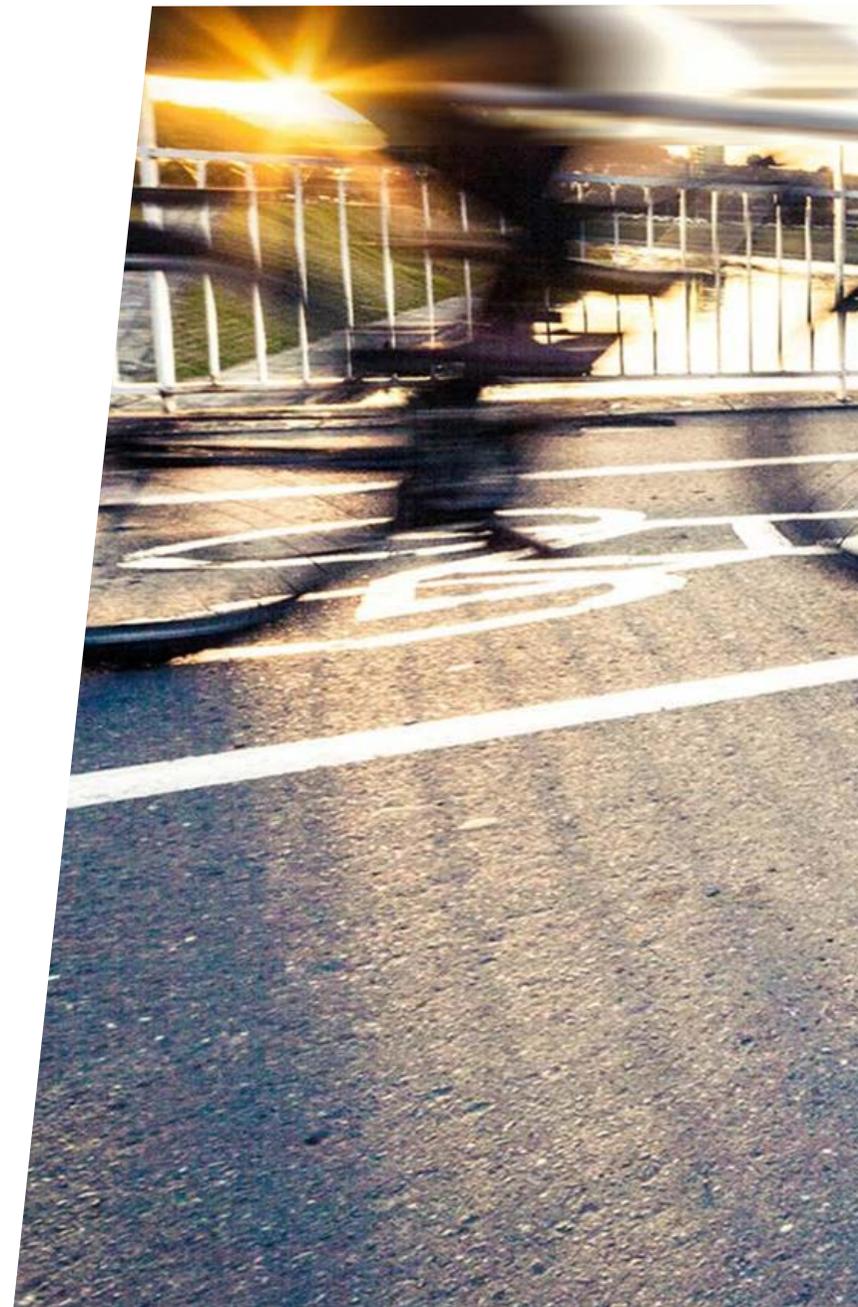
■ Maîtriser le stationnement des navetteurs pour libérer des places

- l'utilisation de la voiture, notamment pour les navetteurs, dépend directement de l'offre en stationnement mise à disposition :

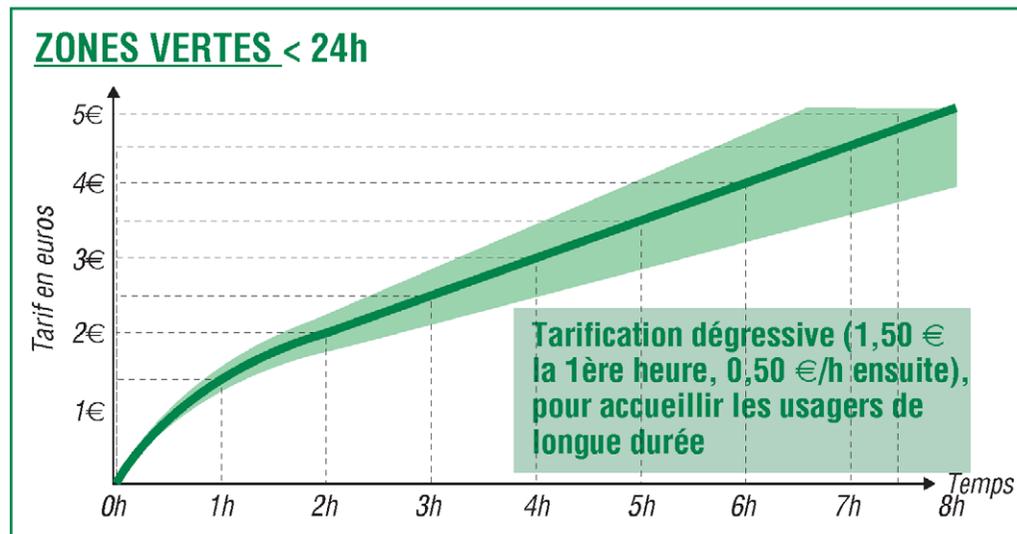
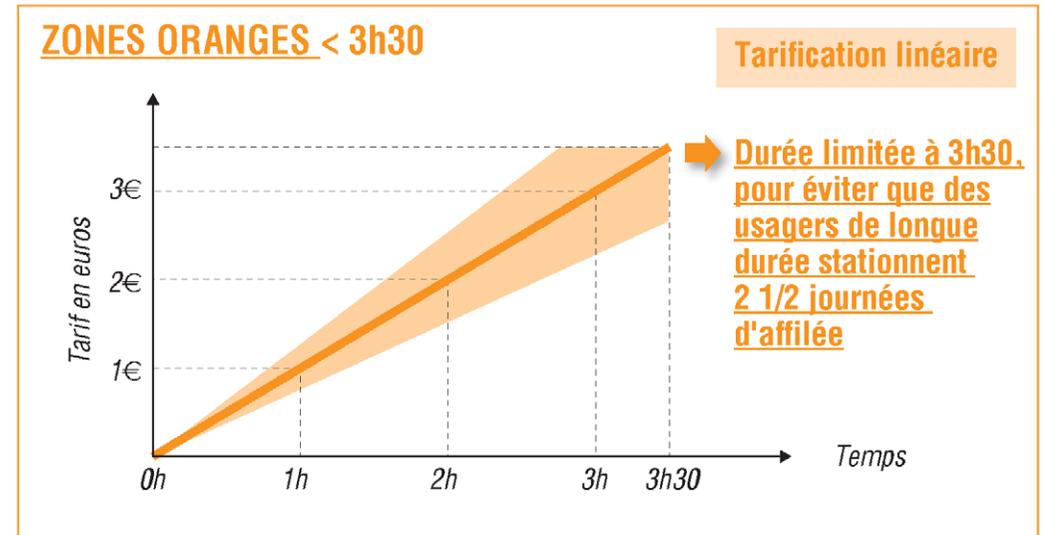
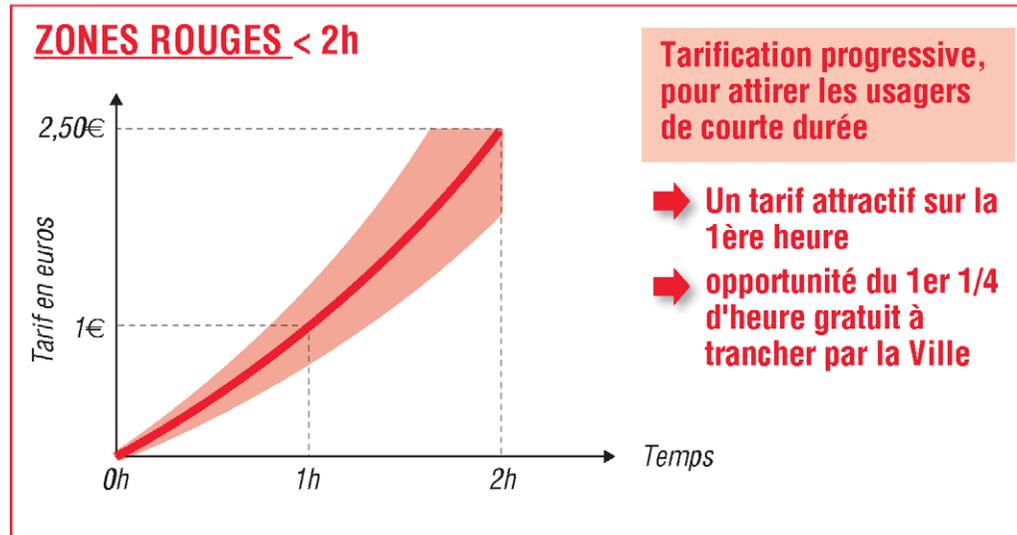
	PART MODALE V.P.	
	Stationnement assuré	Pas de stationnement assuré
Besançon	90%	46%
Grenoble	94%	53%
Toulouse	99%	41%
Berne	95%	13%
Genève	93%	36%
Lausanne	94%	35%

- même dans des villes comme Berne (CH), où la desserte en transports en commun est exceptionnelle, les usagers utilisent leur voiture s'ils disposent d'une place de stationnement assurée.

2. Le bon usager à la bonne place



Charleroi : principes de tarification proposés

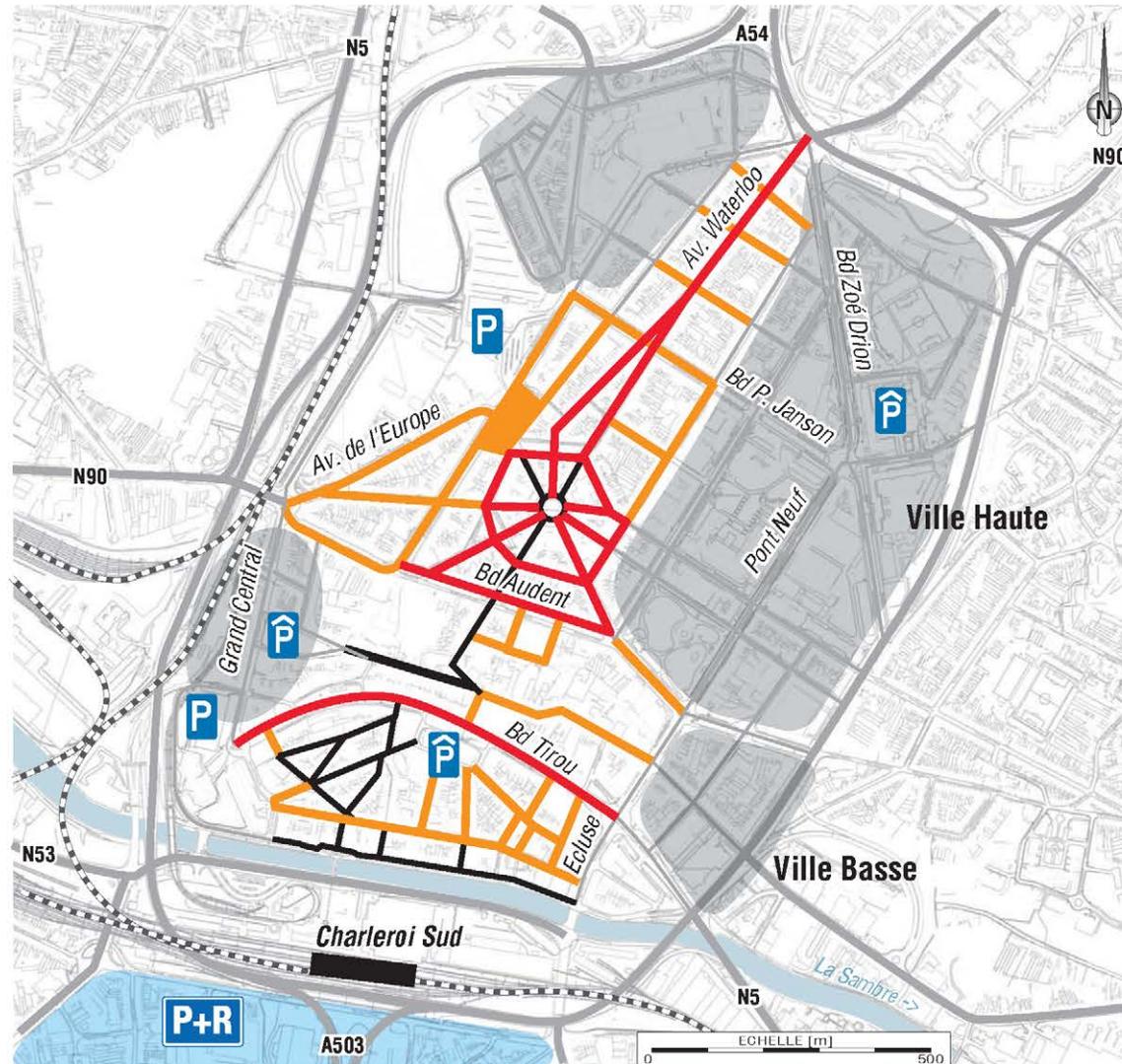


- ➔ Un outil crucial pour réduire la pression automobile en heures de bureaux par rapport à l'occupation du stationnement, ainsi qu'aux heures de pointes quant à la saturation des accès ;
- ➔ Ainsi que pour orienter les «bons» usagers dans les «bons» emplacements...
- ➔ Mais comment en informer les usagers ? Des pistes concrètes de solution sont proposées dans les exposés suivants.

Charleroi : politique du stationnement proposée par le PCM

Le diagnostic montre une saturation du stationnement sur voirie en journée. Une politique de stationnement plus volontariste est nécessaire, pour :

- participer aux objectifs de reports modaux ;
- dégager des marges de manœuvre, pour un aménagement plus qualitatif des espaces publics ;
- valoriser les disponibilités dans les parkings hors voirie.



Sud de la gare :

Eviter l'envahissement de l'espace public par les navetteurs SNCB, peu d'autres enjeux

- ➔ Zone bleue limitée à 4h (gratuit) dès la mise en oeuvre du P+R SNCB

Secteurs commerçants :

Prioriser les usagers de courte durée (clients des commerces et des services)

- ➔ Stationnement payant limité à 2h

Zones tampons autour des secteurs communaux :

Maîtriser les reports depuis les zones de courte durée (effets de bord)

- ➔ Stationnement payant limité à 3h30 au maximum

- Rues piétonnes ou riverains exceptés

Politique à définir dans un deuxième temps

Verviers : plan stationnement version 3 - 2015

ZONE BLEUE

REGLEMENTEE du lundi au vendredi de 09h à 18h et le samedi de 09h à 12h

Temps de stationnement maximum : 30 minutes, 2 heures ou 3 heures selon l'affichage en début de zone

GRATUIT en apposant le disque « zone bleue »

Abonnements : 45 €/3 mois, 80 €/6 mois et 150 €/an

ZONE ORANGE

PAYANT du lundi au vendredi de 09h à 18h et le samedi de 09h à 12h

Temps de stationnement maximum : 4 heures

TARIFS : 0,50 € par demi-heure pour les 3 premières heures, la 4^{ème} heure est à 2 €

Différentes formules d'abonnements sont disponibles. Pour plus d'informations, rendez-vous au Parking shop.

PARKINGS LONGUE DURÉE POSTPAY

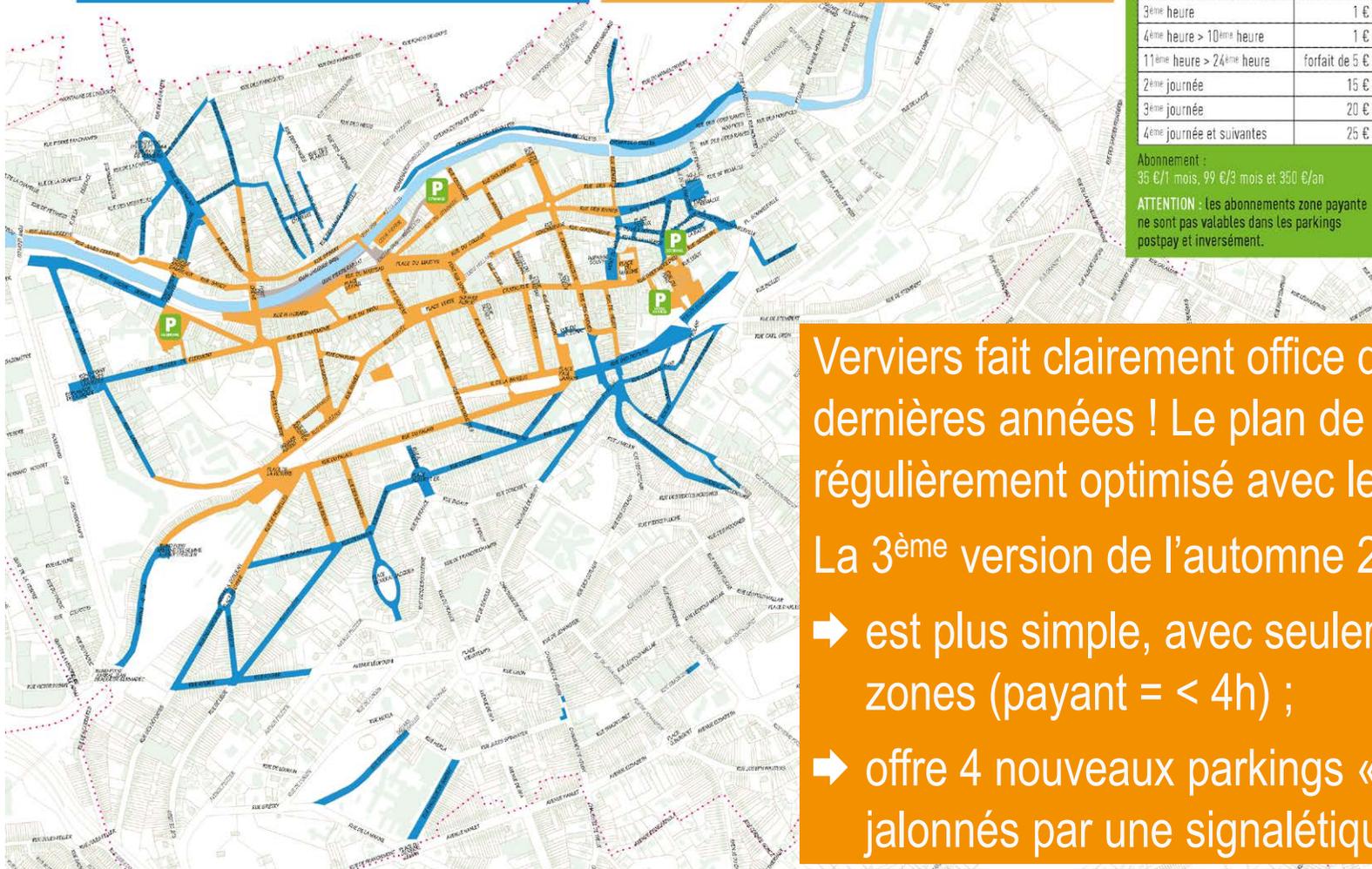
Temps de stationnement : ILLIMITÉ

TARIFS

0 > 60 minutes	2 €
2 ^{ème} heure	1 €
3 ^{ème} heure	1 €
4 ^{ème} heure > 10 ^{ème} heure	1 €
11 ^{ème} heure > 24 ^{ème} heure	forfait de 5 €
2 ^{ème} journée	15 €
3 ^{ème} journée	20 €
4 ^{ème} journée et suivantes	25 €

Abonnement :
35 €/1 mois, 99 €/3 mois et 350 €/an

ATTENTION : les abonnements zone payante ne sont pas valables dans les parkings postpay et inversément.

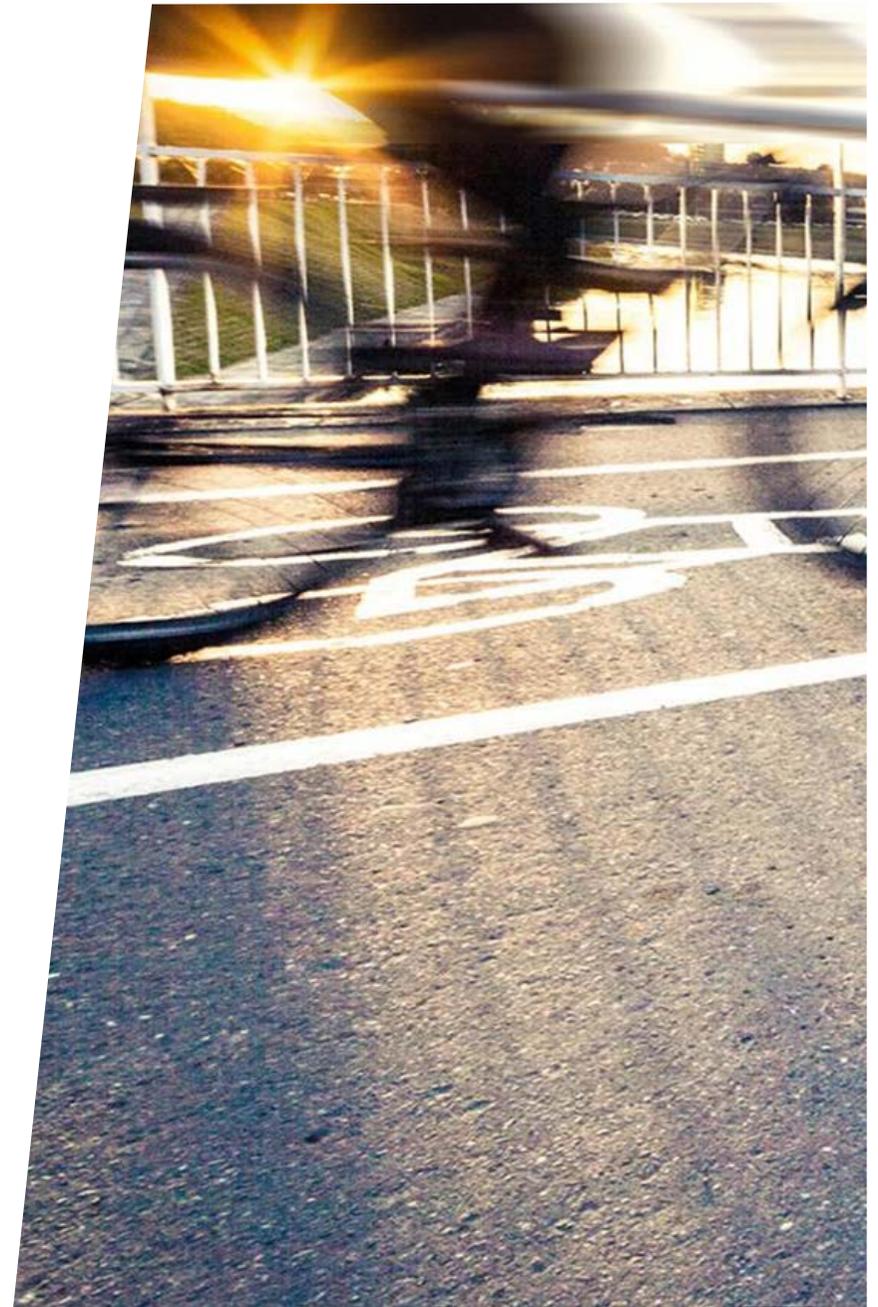


Verviers fait clairement office de pionnière ces 5 dernières années ! Le plan de stationnement est régulièrement optimisé avec les acteurs locaux.

La 3^{ème} version de l'automne 2015 :

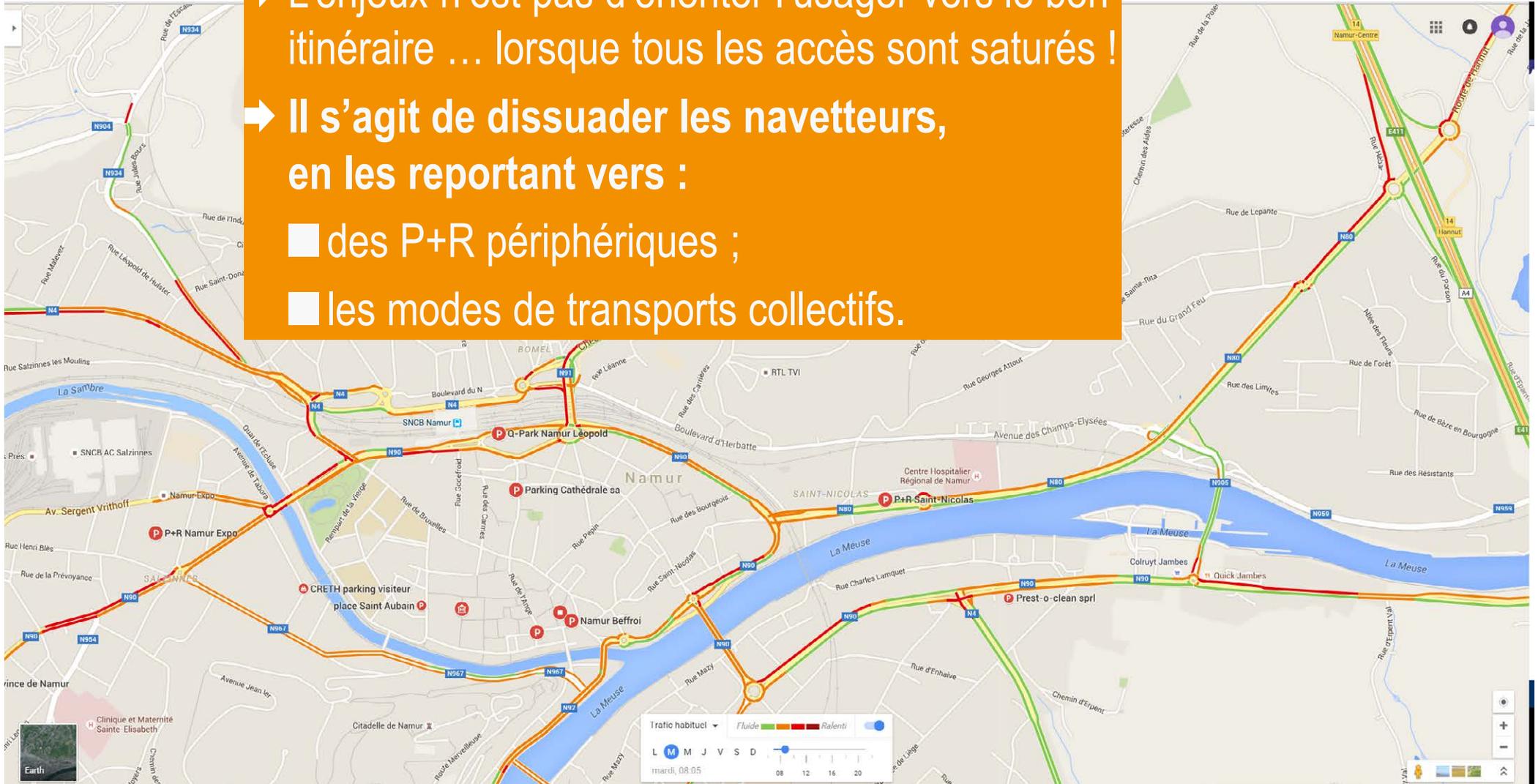
- ➔ est plus simple, avec seulement deux types de zones (payant = < 4h) ;
- ➔ offre 4 nouveaux parkings «post pay», jalonnés par une signalétique dynamique «LED».

3. Les informations aux usagers



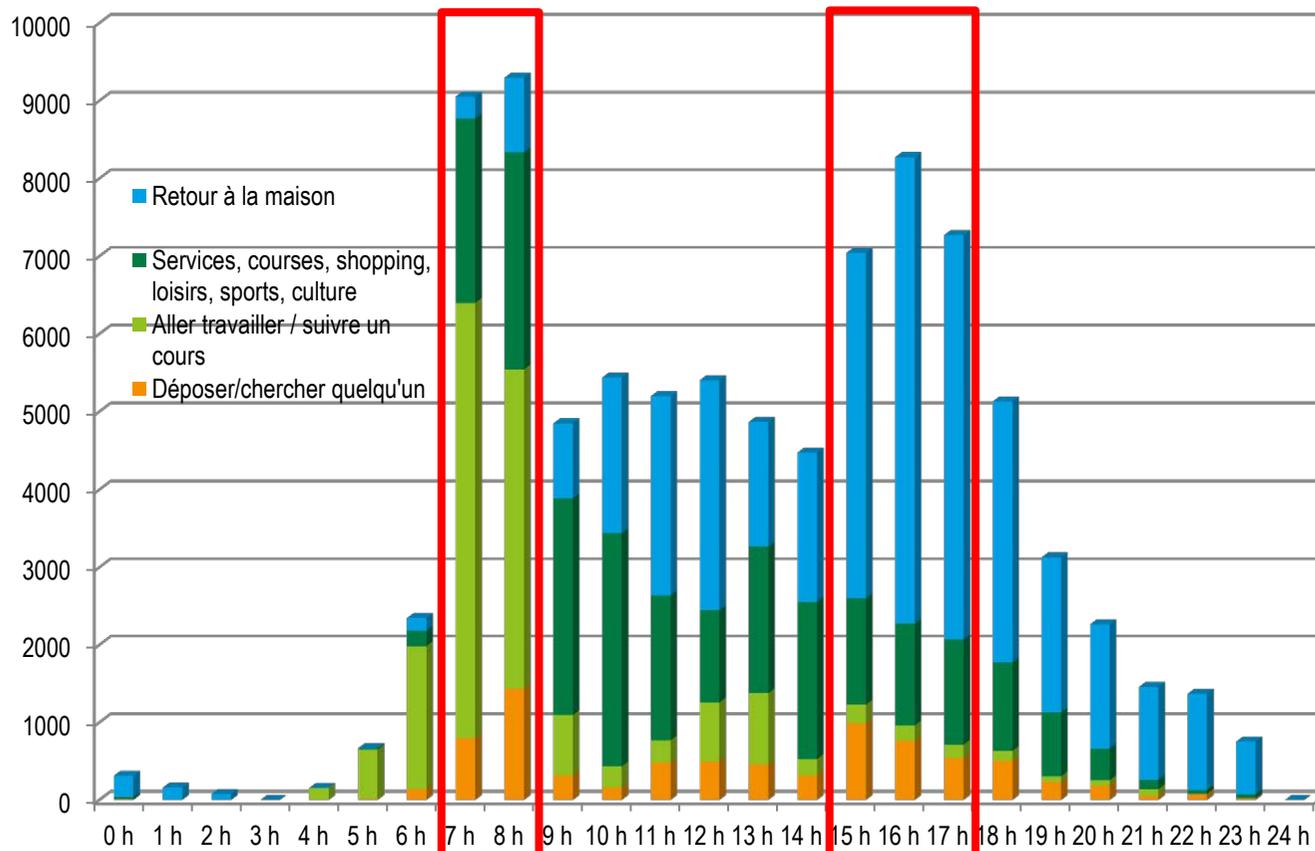
■ Accès aux centres-villes – à l'heure de pointe du matin

- ➔ L'enjeu n'est pas d'orienter l'utilisateur vers le bon itinéraire ... lorsque tous les accès sont saturés !
- ➔ Il s'agit de dissuader les navetteurs, en les reportant vers :
 - des P+R périphériques ;
 - les modes de transports collectifs.



Source : Google Maps - conditions de circulation d'un jour ouvrable à 08h05

■ Priorisation des usages automobiles – en termes de flux

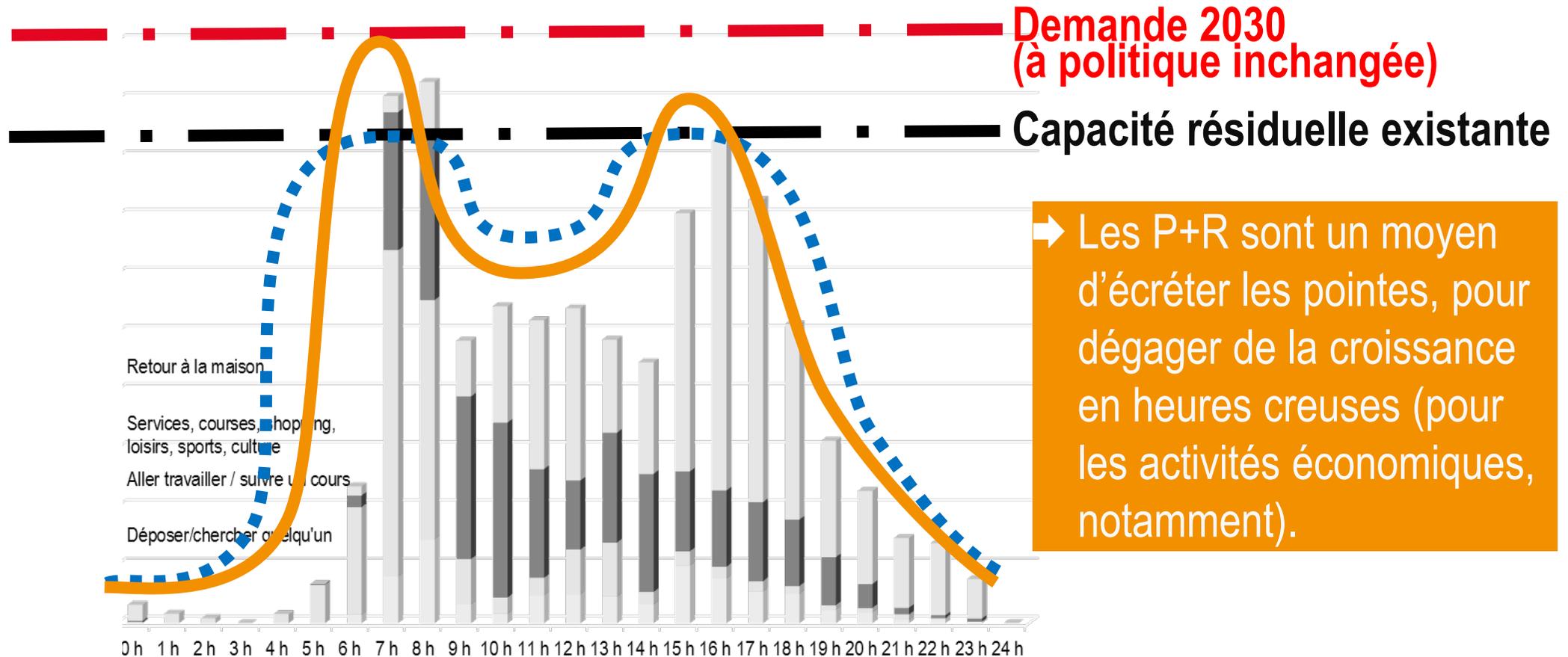


➔ Il est crucial pour préserver les capacités d'accès et de développements économiques de nos centres-villes de réduire le nombre de navetteurs «autosolistes» :

- y entrant à l'heure de pointe du matin ;
- ... et en ressortant à l'heure de pointe du soir.

- une heure de pointe plus élevée et plus concentrée le matin que le soir
- l'heure de pointe du matin concentre les flux domicile-travail et scolaires
- à l'heure de pointe du soir, les flux sont plus diffus, mais ils engendrent des «conflits d'intérêts» entre plusieurs motifs de déplacements

■ Développer des P+Rail / P+Bus d'agglomération



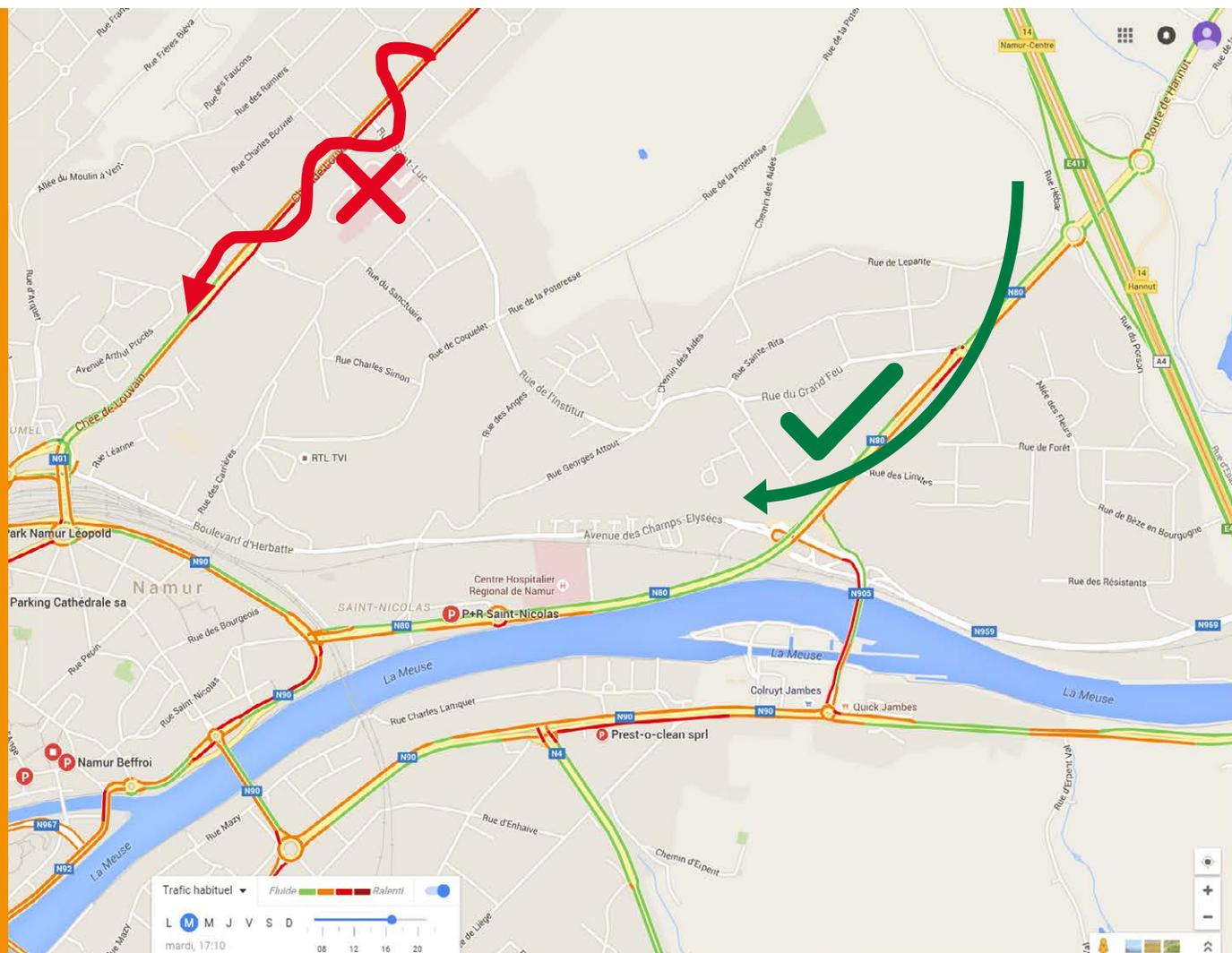
- ➔ hormis Namur, 5 à 10 fois moins de places de P+R que pour des villes françaises comparables ;
- ➔ or, les P+R doivent capter 10 à 15 % de part de marché sur le trafic d'entrée / sortie de ville en pointes ;
- ➔ et ils permettent de soulager les parkings en cœur de ville, en offrant une alternative aux navetteurs.

■ Accès aux centres-villes – en période commerçante

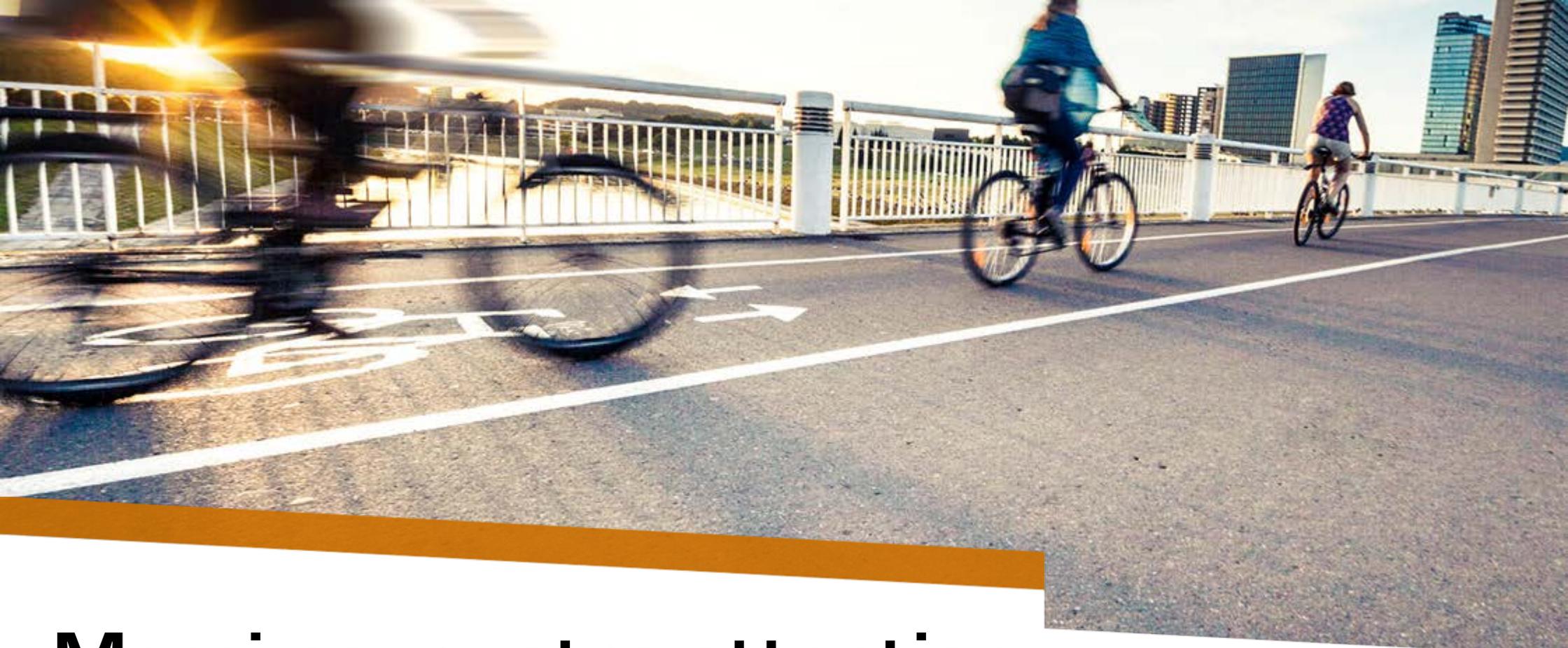
➔ En heures creuses et le soir, déterminantes pour l'accès des commerces et services :

- orienter les clients et visiteurs sur les entrées les moins chargées ;
- respectivement sur les parkings où des emplacements de stationnement sont disponibles ;

➔ ... dans une logique de services, de plus-values offertes par la ville.



Source : Google Maps - conditions de circulation d'un jour ouvrable à 17h10



Merci pour votre attention

Transitec Ingénieurs-Conseils

3, boulevard Frère Orban

B-5000 Namur

Tél.: 0032 (0) 81 22 45 66

www.transitec.net

Pierre Tacheron