

Stationnement

Exposé CPDT
27/11/12



ICEDD asbl

Institut de Conseil et d'Études en Développement Durable

Siège social : boulevard Frère Orban, 4 à 5000 Namur,

Tél. : 081 25 04 80, Fax : 081 25 04 90

Email : icedd@icedd.be, Internet : www.icedd.be

Le stationnement privé

Part modale de la voiture (travailleurs) en fonction du stationnement

	Stationnement est assuré	Pas de stationnement assuré
Besançon	90%	46%
Grenoble	94%	53%
Toulouse	99%	41%
Berne	95%	13%
Genève	93%	36%
Lausanne	94%	35%

Le stationnement privé

Travailleurs belges : présence d'un parking sur le lieu de travail

Parking privé gratuit	49,3%
Parking privé payant	3,6%
Pas de parking privé	38,6%
<i>Pas de réponse</i>	<i>8,5%</i>

Le stationnement public

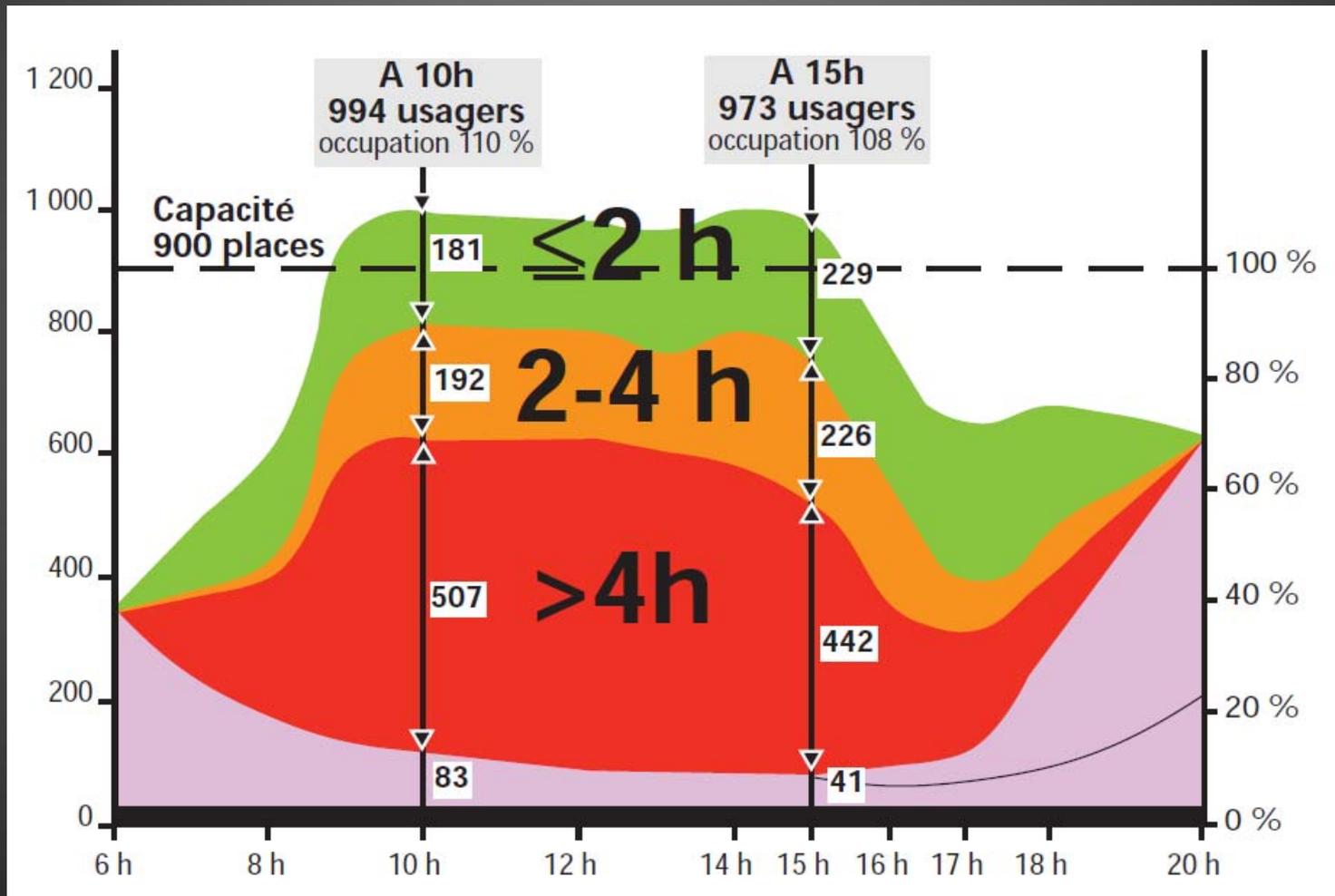


Le stationnement public



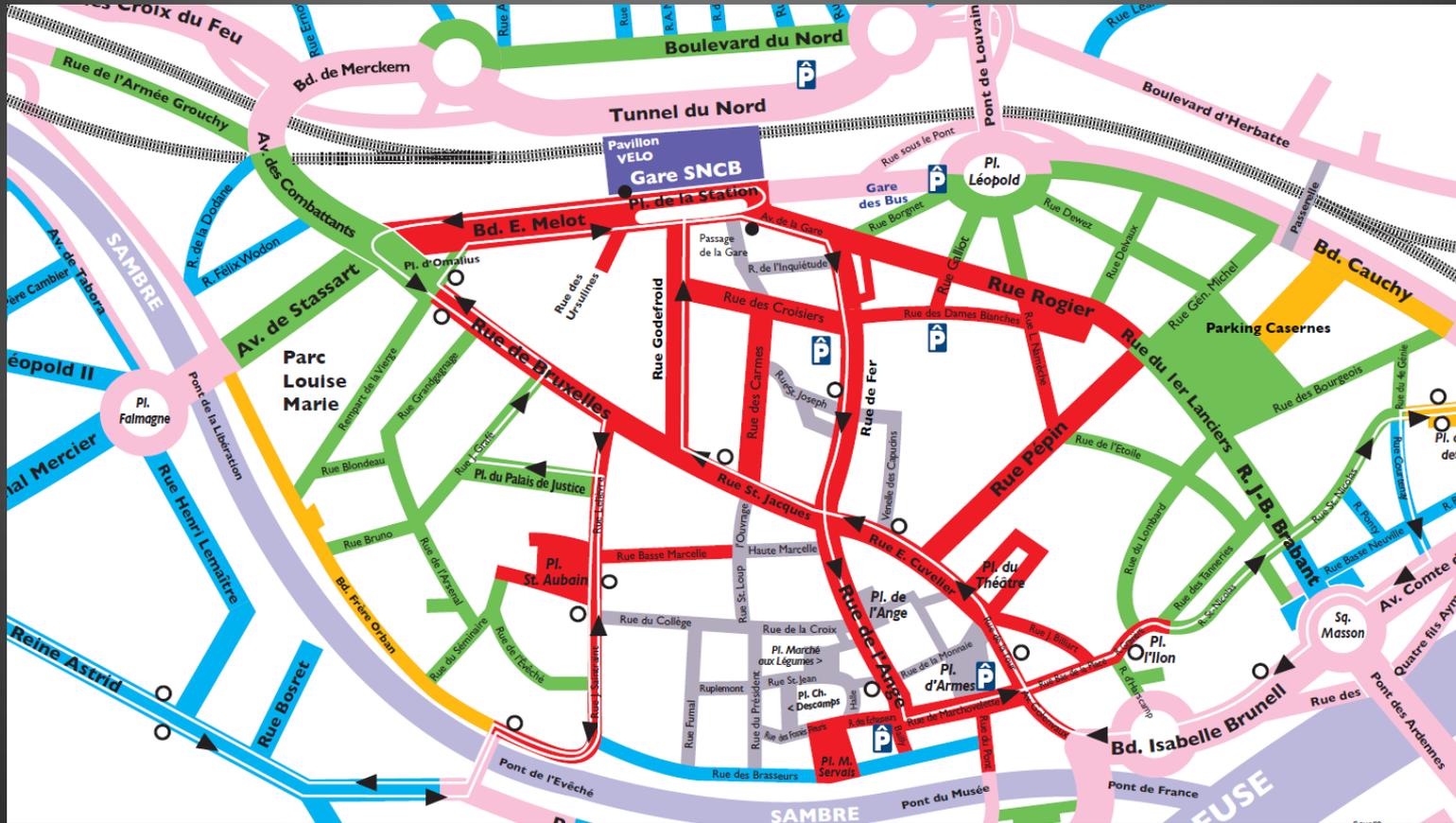
Le stationnement public

Taux d'occupation



Le stationnement public

Plan de stationnement



Le stationnement privé

- **Quels besoins spécifiques ?**
Logement, tertiaire, commerces

- **Quels critères prendre en compte ?**
Densité du bâti, offre de services, desserte en transport public...



Adapter l'offre en fonction de l'offre en TC

Gare de Gand : 900 logements, 1'100m² de bureaux

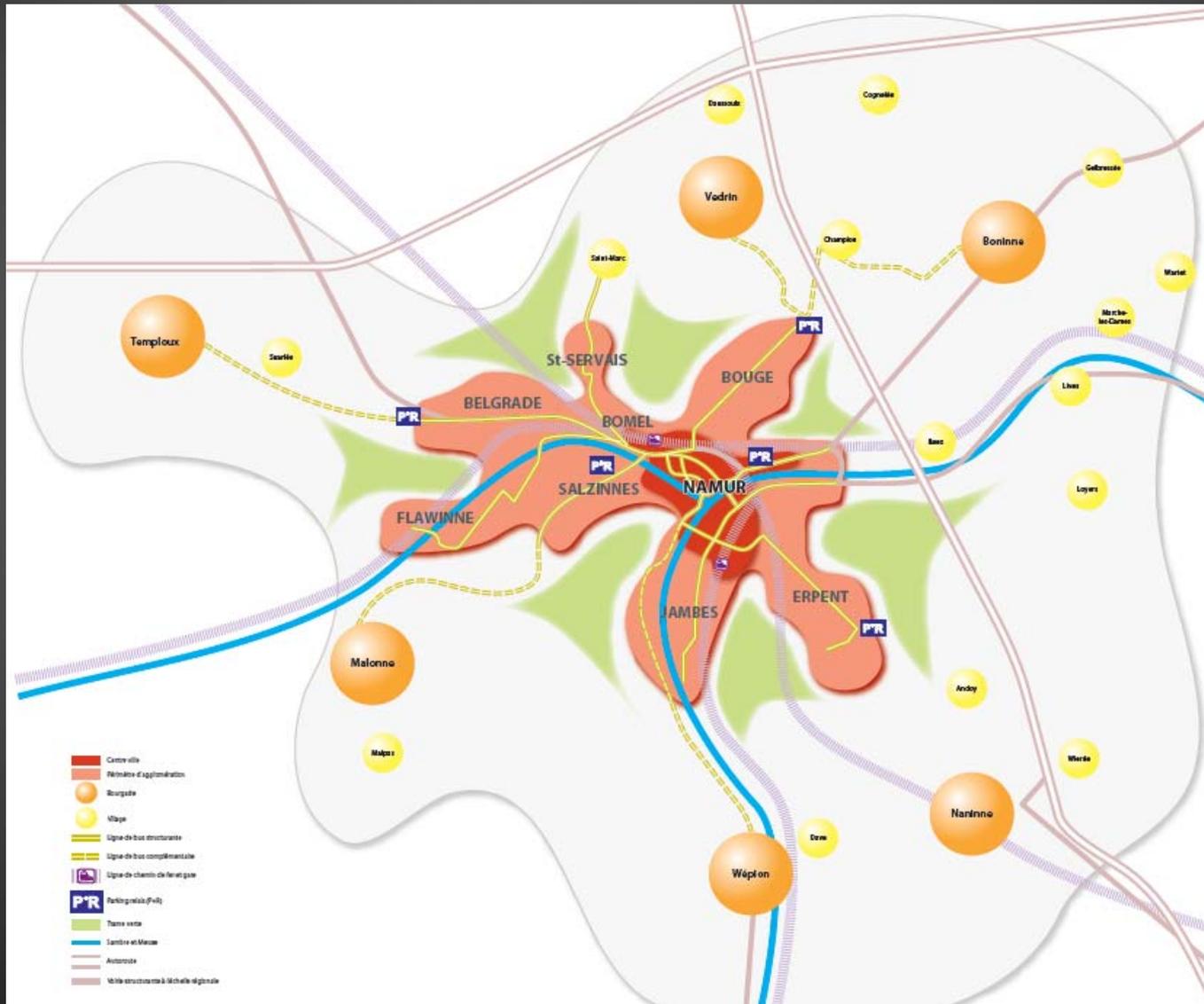
Différents ratios en termes d'offre en stationnement sont appliqués, par rapport à la distance à la gare :

- **ZONE A** (< 500 mètres) : 0.7 place/logement
- **ZONE B** (de 500 à 1'000 mètres) : 0.8-0.9 place/logement
- **ZONE C** (de 1'000 à 1'350 mètres) : 1 place/logement



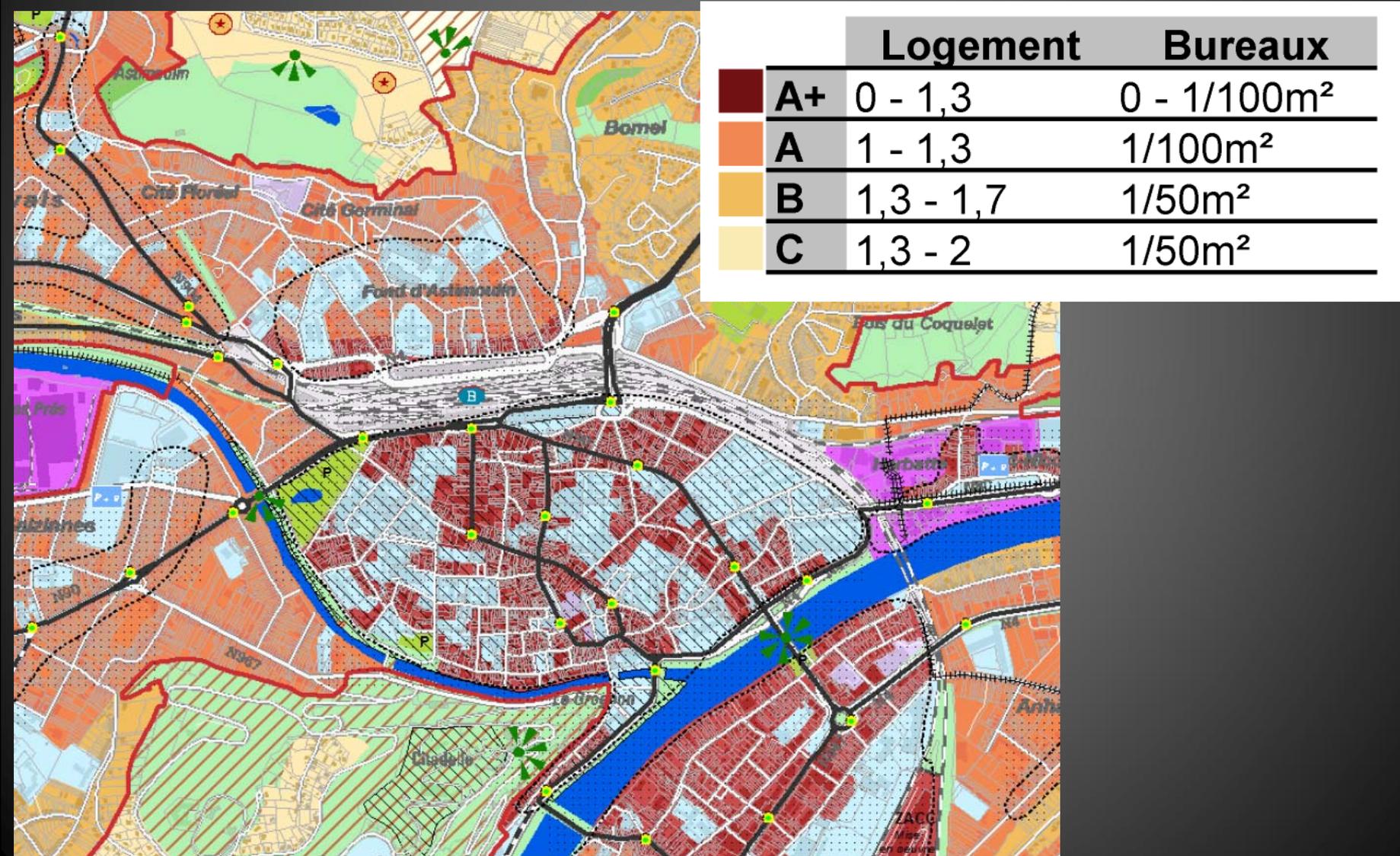
Adapter l'offre en fonction du contexte

Schéma de structure de Namur

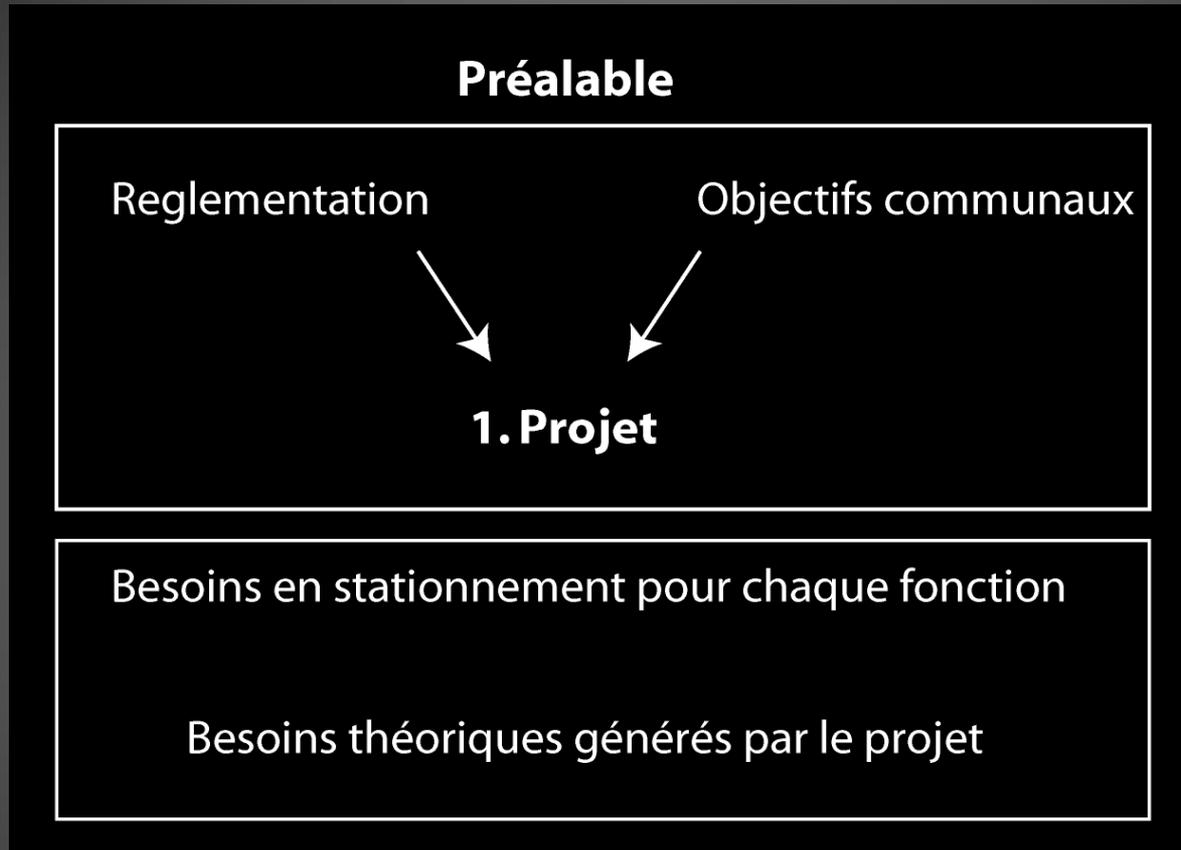


Adapter l'offre en fonction de contexte

Schéma de structure de Namur



Le stationnement privé : comment procéder ?



Logement : de 1,1 et 2,1 places/logement

Bureau : 0,8 à 3 places/100 m² SBP

Commerces : de 2 à 10 places/100m² Surface de vente

Le stationnement privé : comment procéder ?

2. Adaptation des besoins

Desserte en transports

Niveau de service



Optimisation des besoins

3. Organisation selon le contexte local

Stationnement sur
espace public

Organisation spatiale



**Nombre de places à réaliser sur le
domaine privé**

Adapter les besoins en fonction de l'offre en transports

Caractériser l'accessibilité

- * Accessibilité **optimale** : si la distance du projet est :
 - < 700 m d'une gare de chemin de fer
 - < 500 m d'une station de métro, de tram ou de bus à haut niveau de service (BHNS)
 - < 300 m d'un arrêt de bus

- ** Accessibilité **moyenne** : si la distance du projet se situe :
 - Entre 700 m et 1 km d'une gare de chemin de fer
 - Entre 500 m et 750 m d'une station de métro, de tram ou de BHNS
 - Entre 300 et 500 m d'un arrêt de bus

- *** Accessibilité **faible** : si la distance du projet se situe :
 - Entre 1 km et 1,3 km d'une gare de chemin de fer
 - Entre 750 m et 1 km d'une station de métro, de tram ou de BHNS
 - Entre 500 m et 800 m d'un arrêt de bus

Adapter les besoins en fonction du niveau de service

Caractériser le niveau de service

Influence sur le taux de motorisation si min 8 services différents sont présents

- Supérette
- Ecole maternelle/primaire
- Pharmacie
- Boulangerie
- Services communaux
- Tabacs-journaux
- Horeca
- Banque – Distributeur de billets
- Centre sportif
- Crèche

Distances ?

500 m pour les centres importants

300 m pour les noyaux villageois

Adapter les besoins en fonction de l'offre en transports

Caractériser la fréquence (logements)

Nombre d'emplacements / logement (niveau de service élevé)						
Fréquence transport en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.1 - 1.3	1.2 - 1.4	1.3 - 1.5	1.4 - 1.6	1.5 - 1.7
Accessibilité moyenne		1.2 - 1.4	1.3 - 1.5	1.4 - 1.6	1.5 - 1.7	1.5 - 1.7
Accessibilité faible		1.3 - 1.5	1.4 - 1.6	1.5 - 1.7	1.5 - 1.7	1.5 - 1.7

Nombre d'emplacements / logement (niveau de service faible)						
Fréquence transport en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.5 - 1.7	1.6 - 1.8	1.7 - 1.9	1.8 - 2	1.9 - 2.1
Accessibilité moyenne		1.6 - 1.8	1.7 - 1.9	1.8 - 2	1.9 - 2.1	1.9 - 2.1
Accessibilité faible		1.7 - 1.9	1.8 - 2	1.9 - 2.1	1.9 - 2.1	1.9 - 2.1

Adapter les besoins en fonction de l'offre en transports

Caractériser la fréquence (bureaux)

Nombre d'emplacements / 100 m2 SBP (niveau de service élevé)						
Fréquence transport en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		0,8	1,2	1,6	2	2,4
Accessibilité moyenne		1,2	1,6	2,0	2,4	2,4
Accessibilité faible		1,6	2,0	2,4	2,4	2,4

Nombre d'emplacements / 100 m2 SBP (niveau de service faible)						
Fréquence transport en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1,6	2,0	2,4	2,7	3
Accessibilité moyenne		2,0	2,4	2,7	3	3
Accessibilité faible		2,4	2,7	3	3	3

Mixité des usages : mutualisation ?

Projets mixtes

Types de besoins simultanés à satisfaire	Le jour en semaine	Le soir	La nuit	Le samedi après-midi
Habitat	45 à 55 %	80 à 90 %	95 à 100 %	60 à 70 %
Emploi	70 à 90 %	10 à 20 %	0 %	0 %
Commerces	50 à 75 %	10 à 30 %	0 %	100 %

Exemple : 60 logements + 1 200 m² de bureaux

- Si les besoins pour le logement sont estimés à 1,2 places/logement
- La construction de 60 logements = 72 places
- Si 40 % des véhicules des résidents sont absents en journée: ~ 30 places sont disponibles
- Si les besoins pour l'emploi – activités tertiaire sont estimés à 1 place /100 m²
- La construction de 1200 m² de bureaux nécessite 12 places pour le personnel
- Il n'y a pas lieu de construire les 12 places nécessaires pour les besoins des bureaux !

Le stationnement privé : comment procéder ?

Equilibre espace privé / public

