



CENTRALITÉS ET COMMERCE

FORMATION CPDT

TABLE RONDE DU 04/05/2021

Espaces-Mobilités est un bureau d'étude indépendant belge qui conseille depuis plus de 20 ans les pouvoirs publics, les opérateurs de transport et les entreprises en matière d'espace public et de mobilité.

Sa spécificité réside dans sa capacité à développer des stratégies de mobilité globales et multimodales et à les décliner par des aménagements cohérents pour améliorer la qualité de l'espace public. Le bureau dispose d'une expertise reconnue au travers de missions variées et entretient des relations étroites avec l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'espace public.

L'équipe partage la vision d'une mobilité intégrant l'aménagement du territoire et la complémentarité de tous les modes de déplacement en vue de réduire les impacts environnementaux, d'améliorer le cadre de vie, de renforcer la cohésion sociale et de soutenir le développement économique.

La pluridisciplinarité des collaborateurs nous permet de proposer des actions réalistes et d'intégrer en amont les effets d'une réorganisation des déplacements sur l'environnement urbain.



S'il joue un rôle dans l'amélioration de la qualité de vie des habitants, il participe aussi au développement environnemental, social et économique de la ville.

Notons cependant qu'il s'agit d'une **notion complexe** qui est à considérer suivant **3 échelles différentes** :

- la ville avec une notion de sphère d'influence (image de marque, accessibilité, polarité, offre en service etc ...);
- le logement avec une notion de confort (loyer, chauffage, ...);
- le vécu quotidien dans sa notion de fonctionnalité (accessibilité aux commerces et aux services, propreté de la ville, proximité des espaces verts, ...).

Dès lors, la qualité du cadre de vie est difficile à mesurer et doit se faire par l'adéquation de **3 attributs** :

- fonctionnel, soit l'accessibilité aux services de proximité ;
- social, soit le cadre de vie comme support d'identité, du statut et des relations sociales ;
- subjectif, soit l'appréciation sensitive de l'architecture et des espaces créant les ambiances urbaines.

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ

AXES STRATÉGIQUES À MOBILISER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

- Envisager la ville comme habitat pour demain
- Mener des actions sur le logement pour favoriser les choix résidentiels des ménages en ville
- Induire un sentiment de sécurité dans les quartiers urbains
- Améliorer les espaces publics et le cadre de vie
- Améliorer la mobilité des habitants et l'accessibilité des villes
- Organiser la concertation et la cohésion sociale

- Envisager la ville comme habitat pour demain
- Mener des actions sur le logement pour favoriser les choix résidentiels des ménages en ville
- Induire un sentiment de sécurité dans les quartiers urbains
- **Améliorer les espaces publics et le cadre de vie**
- **Améliorer la mobilité des habitants et l'accessibilité des villes**
- Organiser la concertation et la cohésion sociale

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ

AXES STRATÉGIQUES À MOBILISER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE



VILLE DE NIVELLES



DURBUY



MARCHE-EN-FAMENNE



NAMUR

CONTEXTE TERRITORIAL

DÉMOGRAPHIE, SOCIO-ÉCONOMIE, POLARITÉ,...

VISION

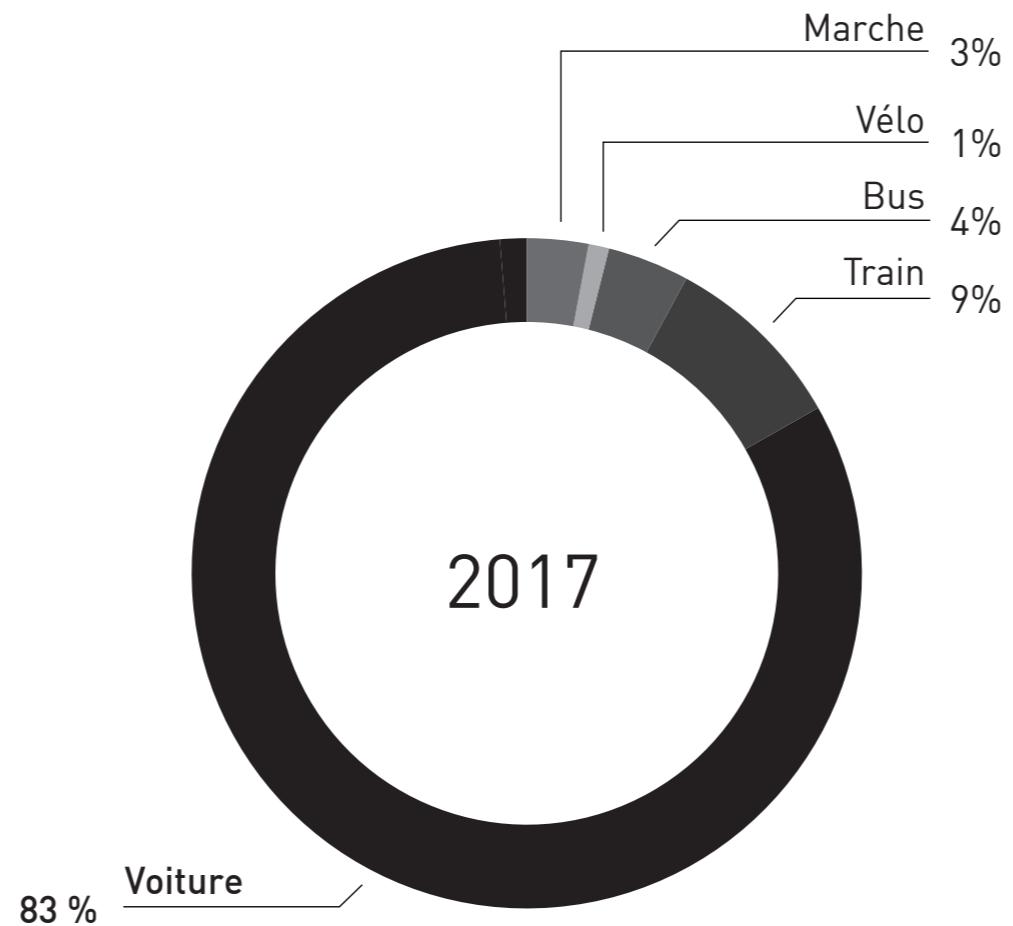
PROJET À VENIR DANS LA VILLE



PLAN DE STATIONNEMENT

01

PLAN DE STATIONNEMENT

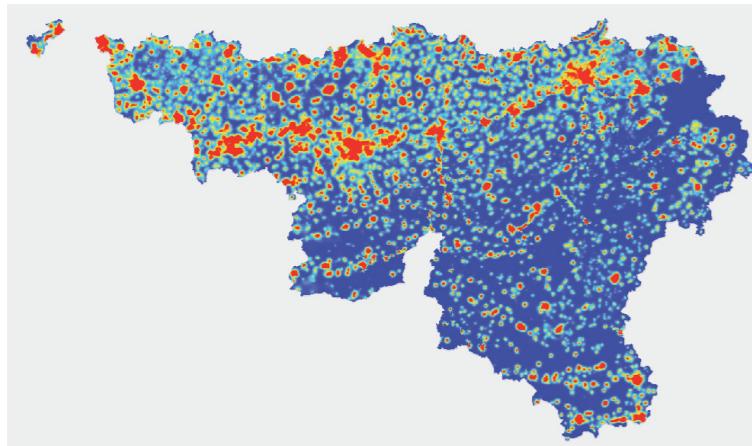


SOURCE :
Stratégie Régionale de Mobilité - volet I – Mobilité des personnes
10 orientations stratégiques et 35 chantiers pour mettre en oeuvre la vision FAST 2030
Stratégie adoptée par le Gouvernement Wallon le 9 mai 2019

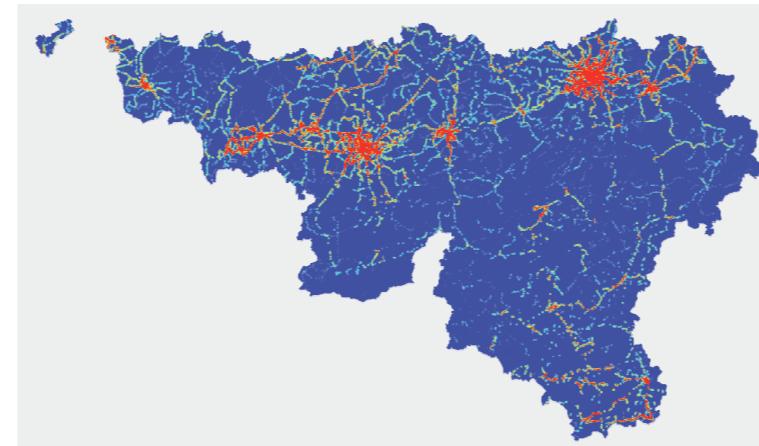
01

CHIFFRES-CLÉS

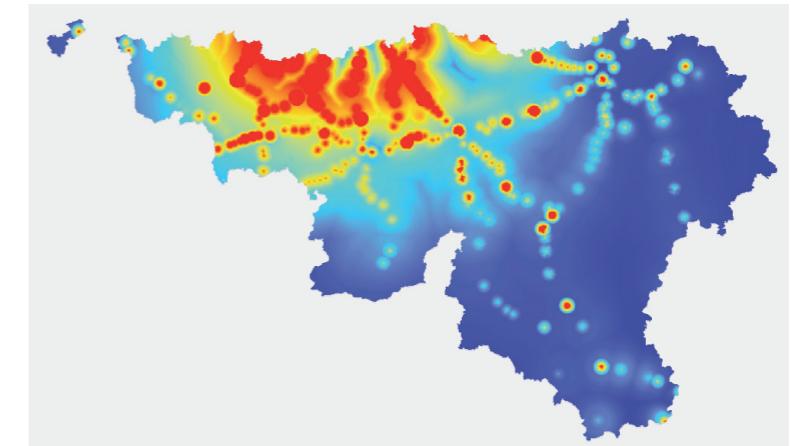
CARTES D'ACCESSIBILITÉ



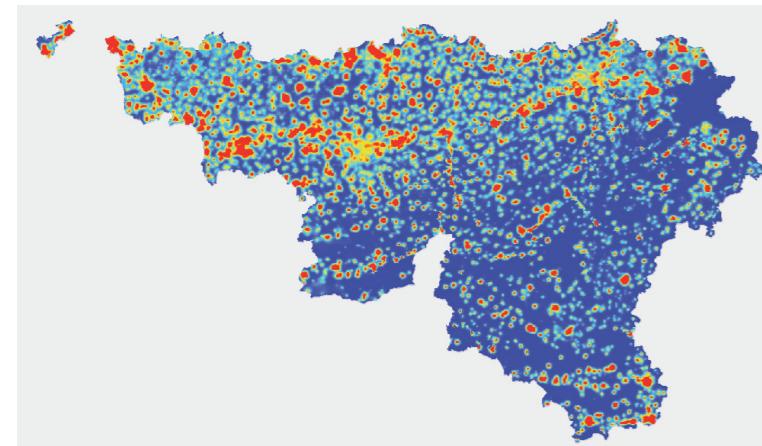
SOURCE :
carte d'accessibilité au mode lents des résidences
CPDT 2006



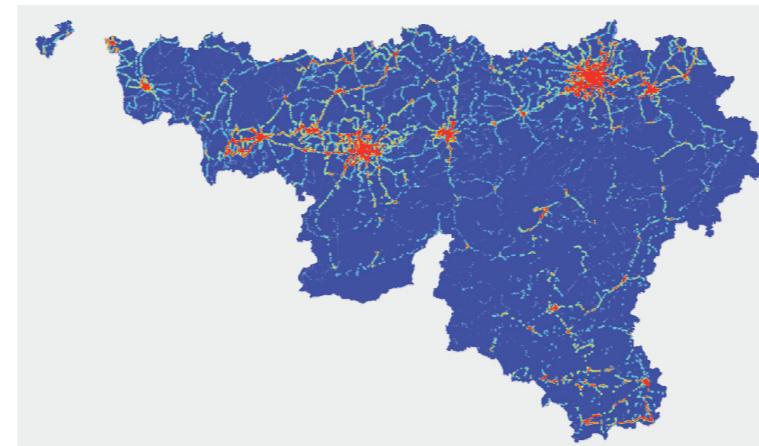
SOURCE :
carte d'accessibilité en bus des résidences
CPDT 2006



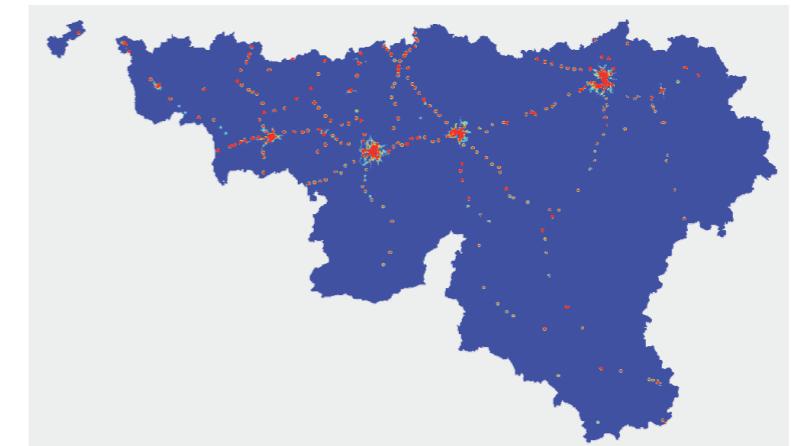
SOURCE :
carte d'accessibilité en train des résidences
CPDT 2006



SOURCE :
carte d'accessibilité au mode lents des lieux de travail
CPDT 2006



SOURCE :
carte d'accessibilité en bus des lieux de travail
CPDT 2006



SOURCE :
carte d'accessibilité en train des lieux de travail
CPDT 2006

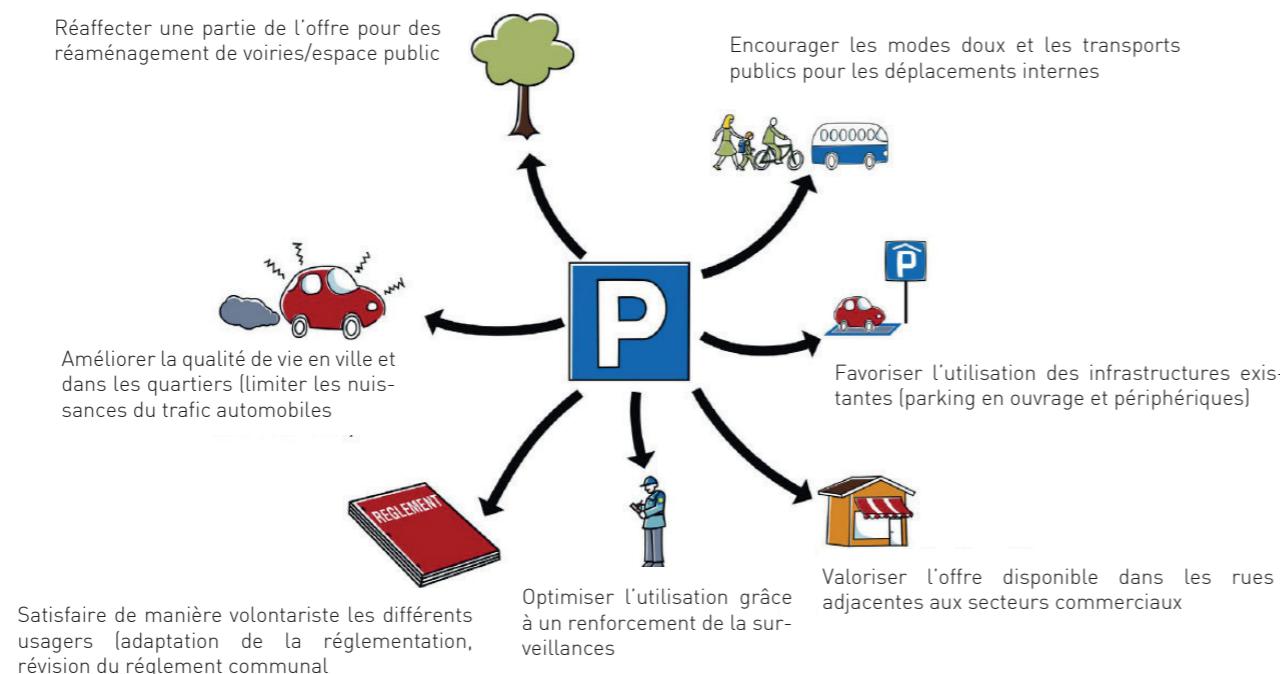
70%

c'est le pourcentage
de l'espace public
réservé à la voiture

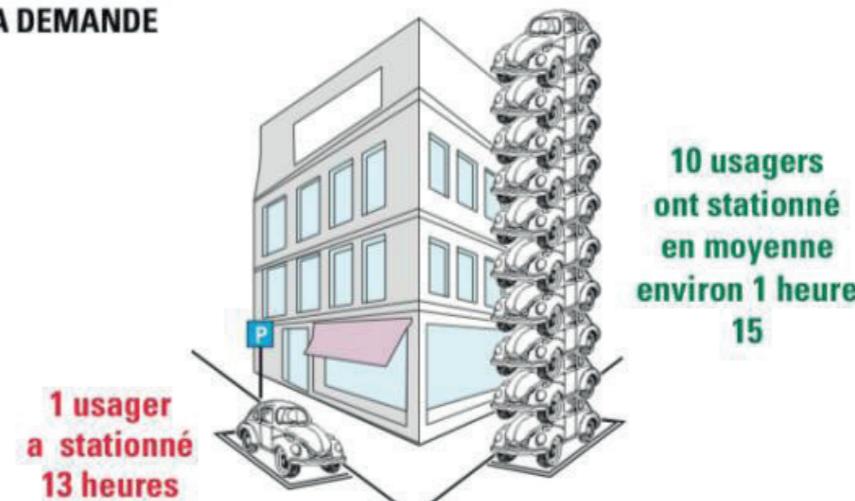
Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour agir sur les comportements de mobilité mais également pour récupérer de l'espace public ou pour favoriser l'accès aux commerces.

Les enjeux de cette politique de stationnement sont multiples:

- Favoriser la rotation sur les axes commerçants afin de faciliter l'accès pour les achats rapides ;
- Valoriser les parkings disponibles et libérer de l'espace afin de valoriser l'espace public dans le cadre de la rénovation urbaine ;
- Lutter contre les incivilités et le stationnement sauvage afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements doux.



LA DEMANDE



1. Concilier l'offre et la demande de stationnement

Offre en stationnement								
LOCALISATION	SUR VOIRIE			HORS VOIRIE				
USAGE	Public		Privé	Public		Privé		
TYPE D'AMENAGEMENT	En surface		En surface	En surface	En ouvrage	En surface	En ouvrage	
DUREES D'UTILISATION	Courte, moyenne, longue, illimitée		Libre		Courte, moyenne, longue, illimitée		Libre	
TARIFICATION	Gratuit	Payant	Gratuit	Payant	Gratuit, payant	Payant	Gratuit, payant	Gratuit, payant

1. CONCILIER L'OFFRE ET LA DEMANDE DE STATIONNEMENT

Offre en stationnement							
LOCALISATION	SUR VOIRIE			HORS VOIRIE			
USAGE	Public		Privé	Public		Privé	
TYPE D'AMENAGEMENT	En surface		En surface	En surface	En ouvrage	En surface	En ouvrage
DUREES D'UTILISATION	Courte, moyenne, longue, illimitée		Libre		Courte, moyenne, longue, illimitée	Libre	
TARIFICATION	Gratuit	Payant	Gratuit	Payant	Gratuit, payant	Payant	Gratuit, payant

→ **ETABLISSEMENT DES LIGNES DIRECTICES DE LA POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT**

2. LES MESURES POUR RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT

Le stationnement dépénalisé :

La commune définit les modalités de stationnement, par exemple :

- Carte riverain
- durée de la gratuité dans les zones bleues (zone résidentielle);
- durée et coût dans les zones oranges (moyenne durée, max 3h ou 1/2 jour);
- durée et coût pour les zones rouges (express/courte durée, max 2h).

En pratique, une bonne politique de stationnement dépénalisé nécessite trois éléments:

- l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière ;
- la détermination de la rétribution ;
- un contrôle adéquat.

3. LES AUTRES OUTILS

- Aménagement de poche de stationnement, de parking de délestage ou P+R;
- Mutualisation des parkings privés

3. LA COMMUNICATION

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale.

Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d'une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public)

Exemples :

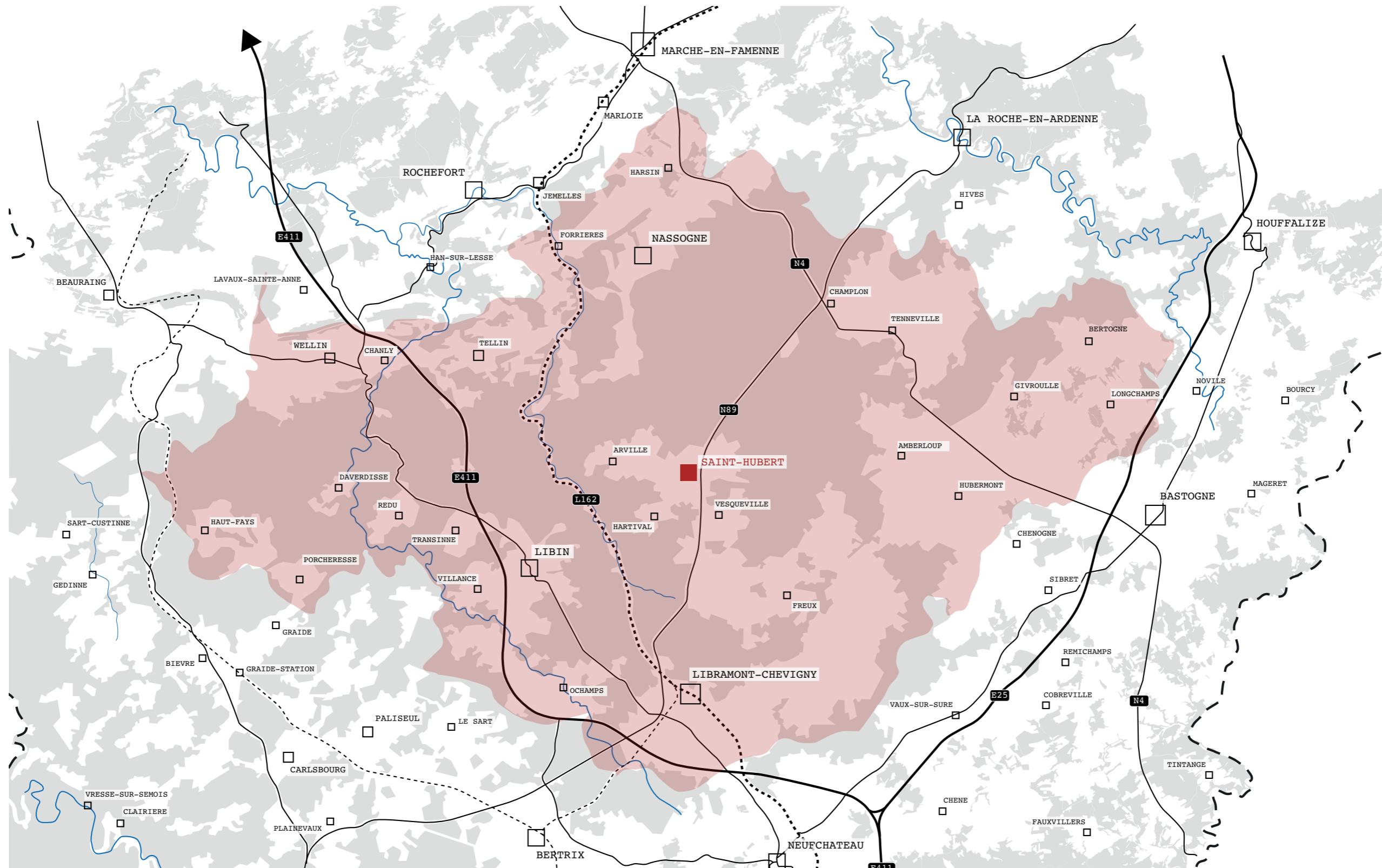
- Toutes boîtes;
- Journaux;
- Campagnes d'affichage;
- Réunions publiques à chaque étape décisive;
- Communication via site internet de la Commune ou sur les réseaux sociaux.

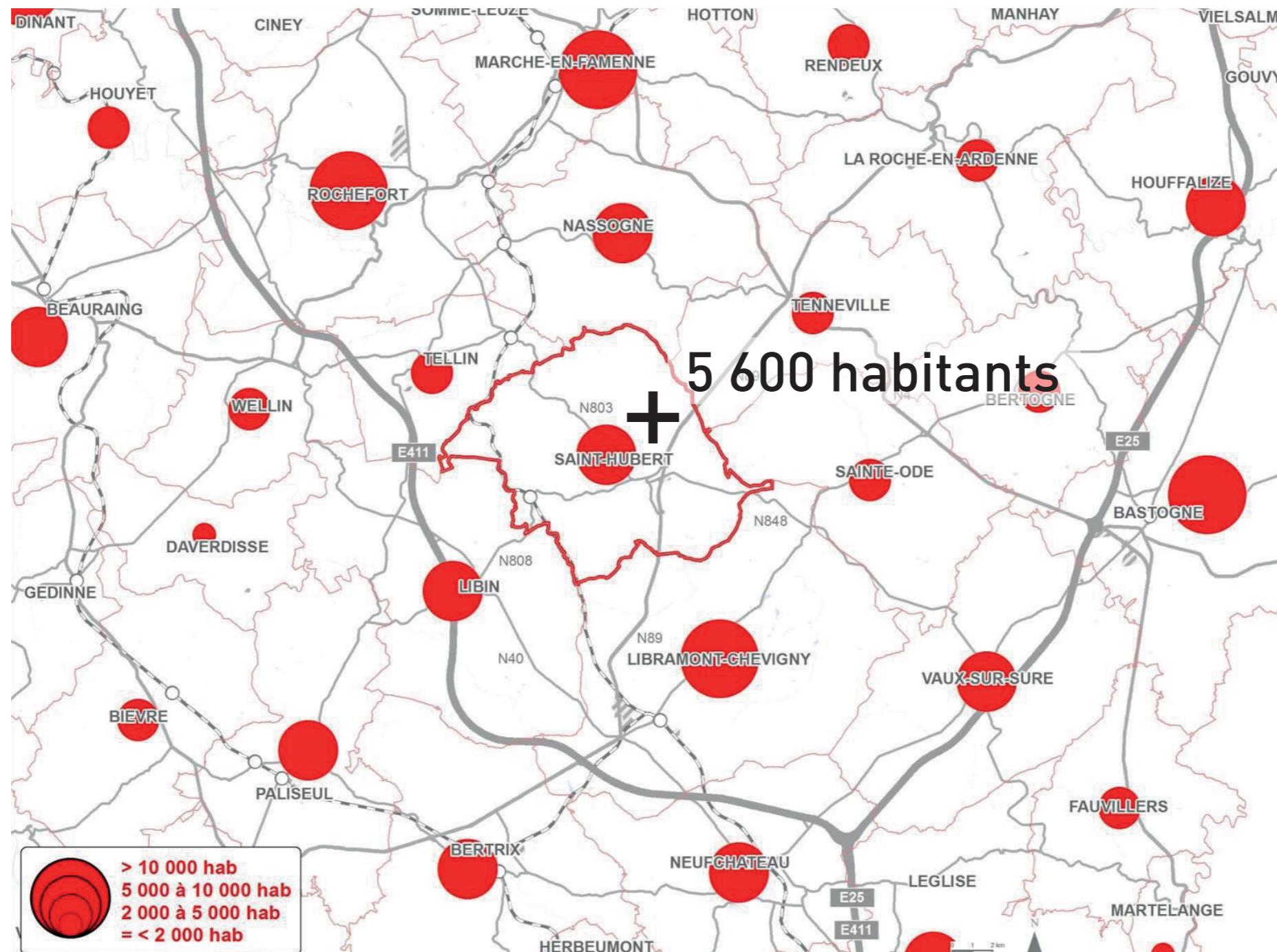


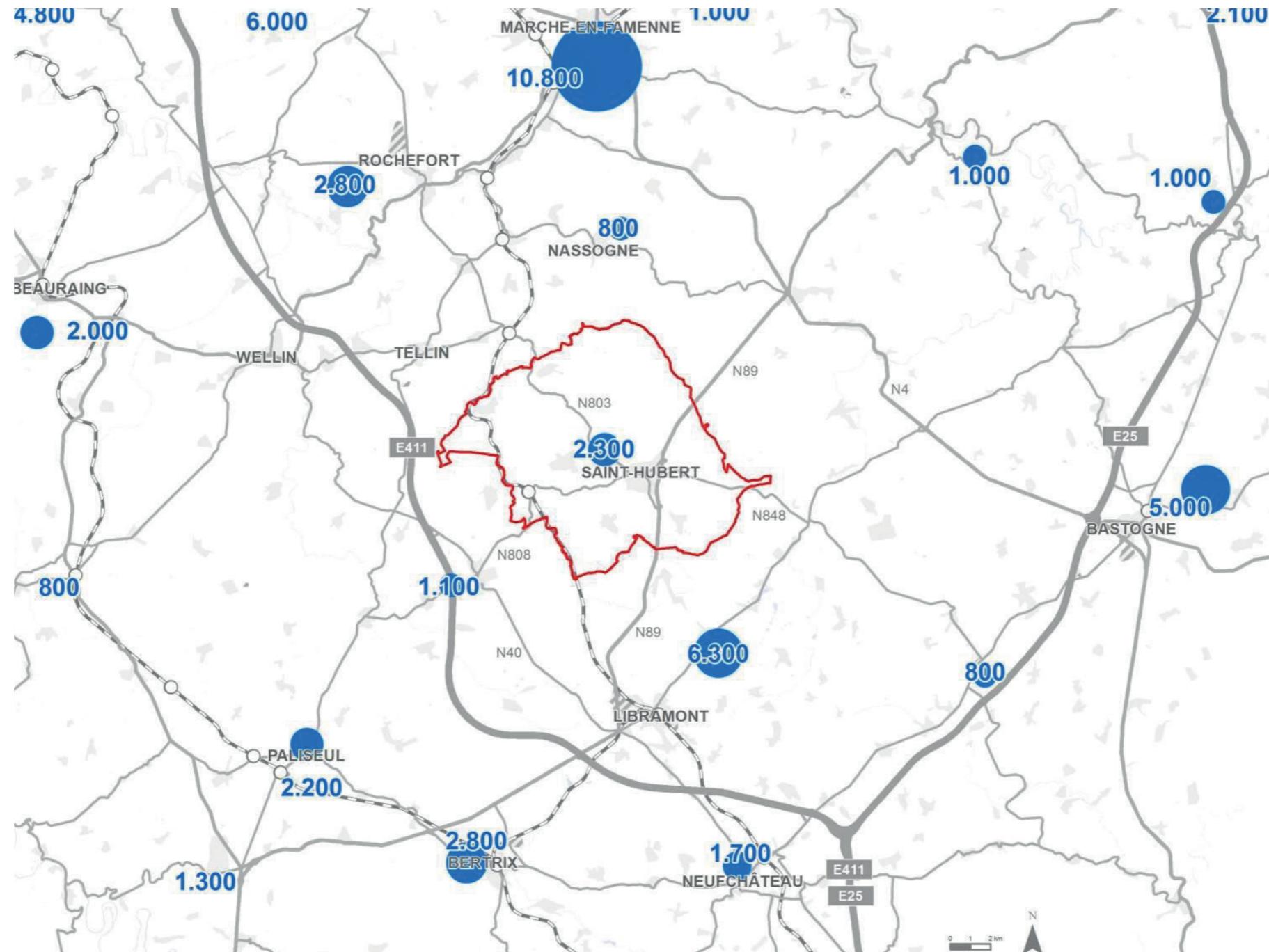
Se garer en centre-ville,
c'est possible !



PCM DE SAINT-HUBERT 02

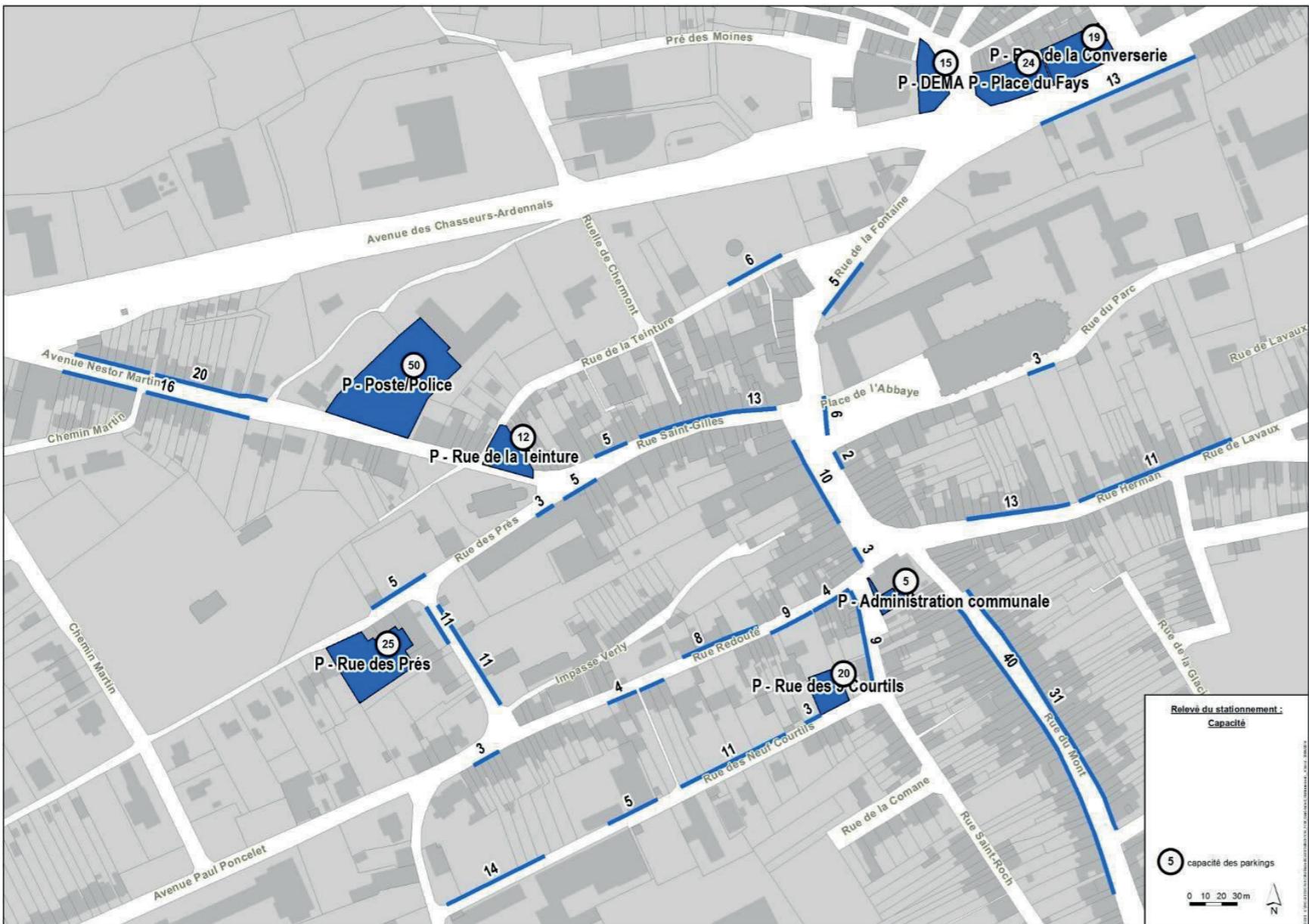






PCM DE SAINT-HUBERT

ANALYSE DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT



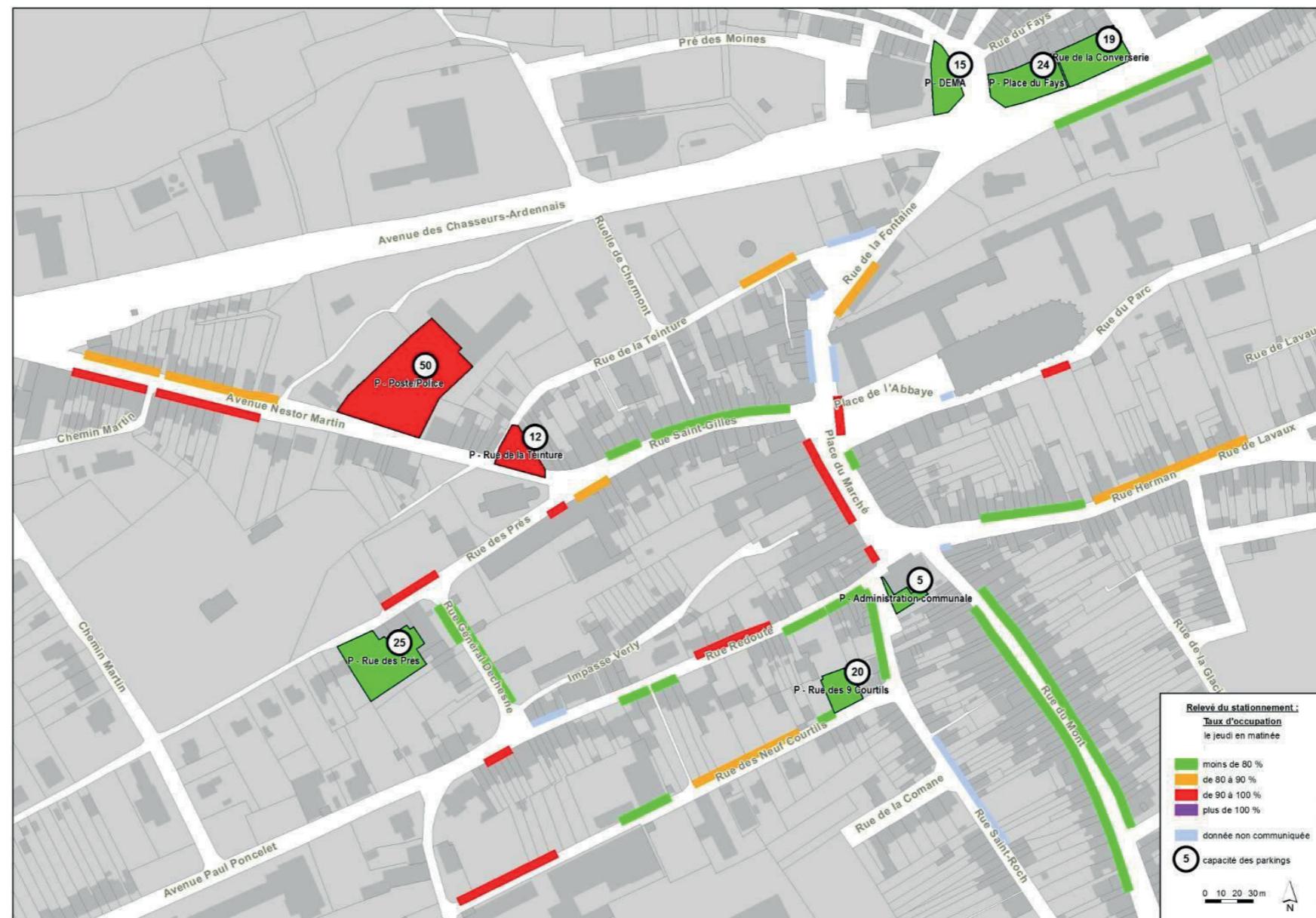
JEUDI EN MATINÉE

Les grandes poches de stationnement proches des pôles d'emploi présentent un taux d'occupation élevé ainsi que le haut de la Place du Marché.

Par contre de nombreuses rues sur le pourtour, dont la rue Saint-Gilles, présentent encore à ce moment de la journée des taux d'occupation faibles à modérés.



Parking Poste/Police



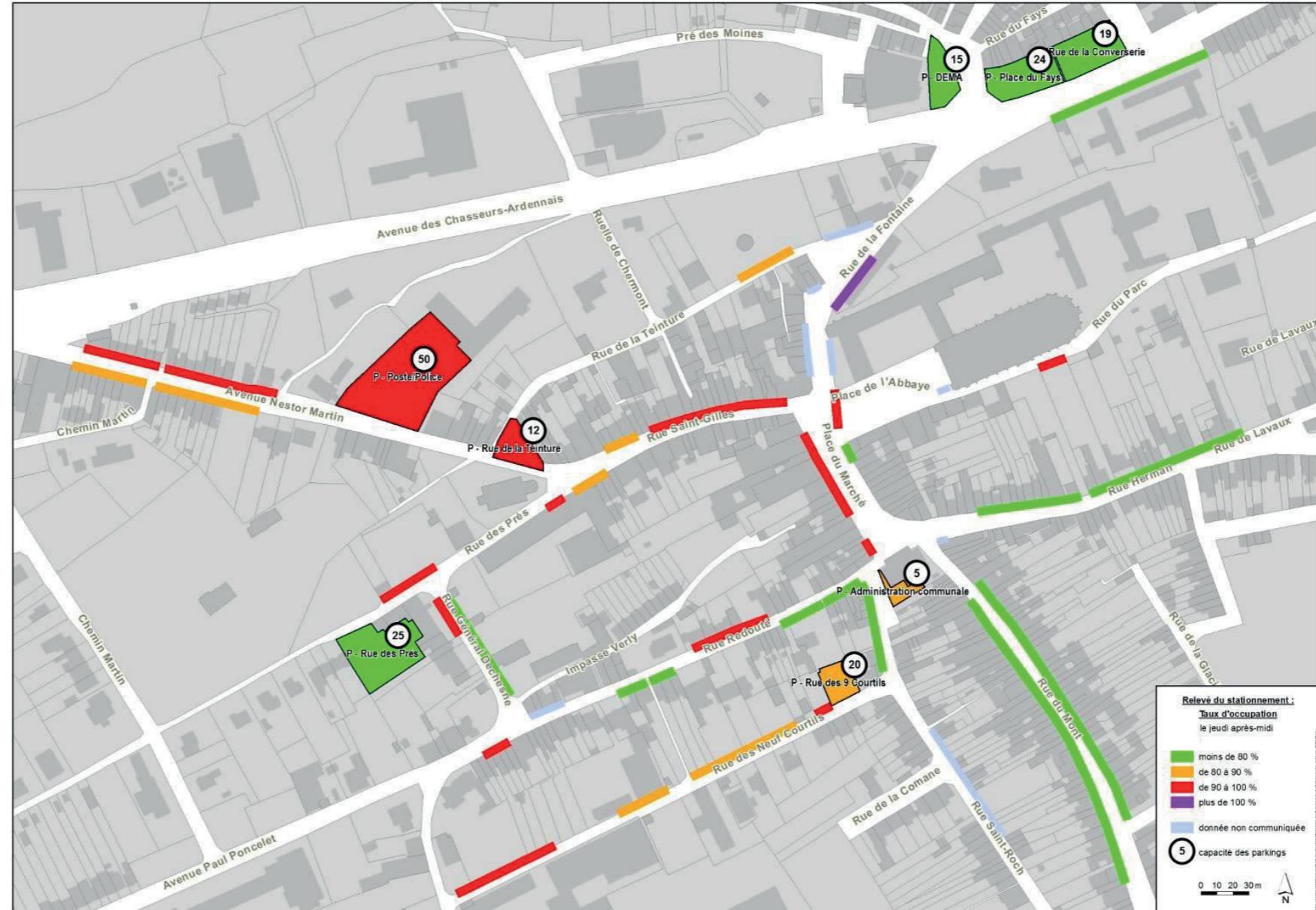
JEUDI APRÈS-MIDI

La pression du stationnement s'est accentuée sur l'axe central, notamment rue de la Fontaine, ainsi qu'au niveau des rues Saint-Gilles et des Neuf Courtils.



Rue de la Fontaine

On observe par contre encore des réserves de capacité au niveau de la rue du Mont, de la rue Lavaux ainsi que dans les parkings rue des Prés et place du Fays.

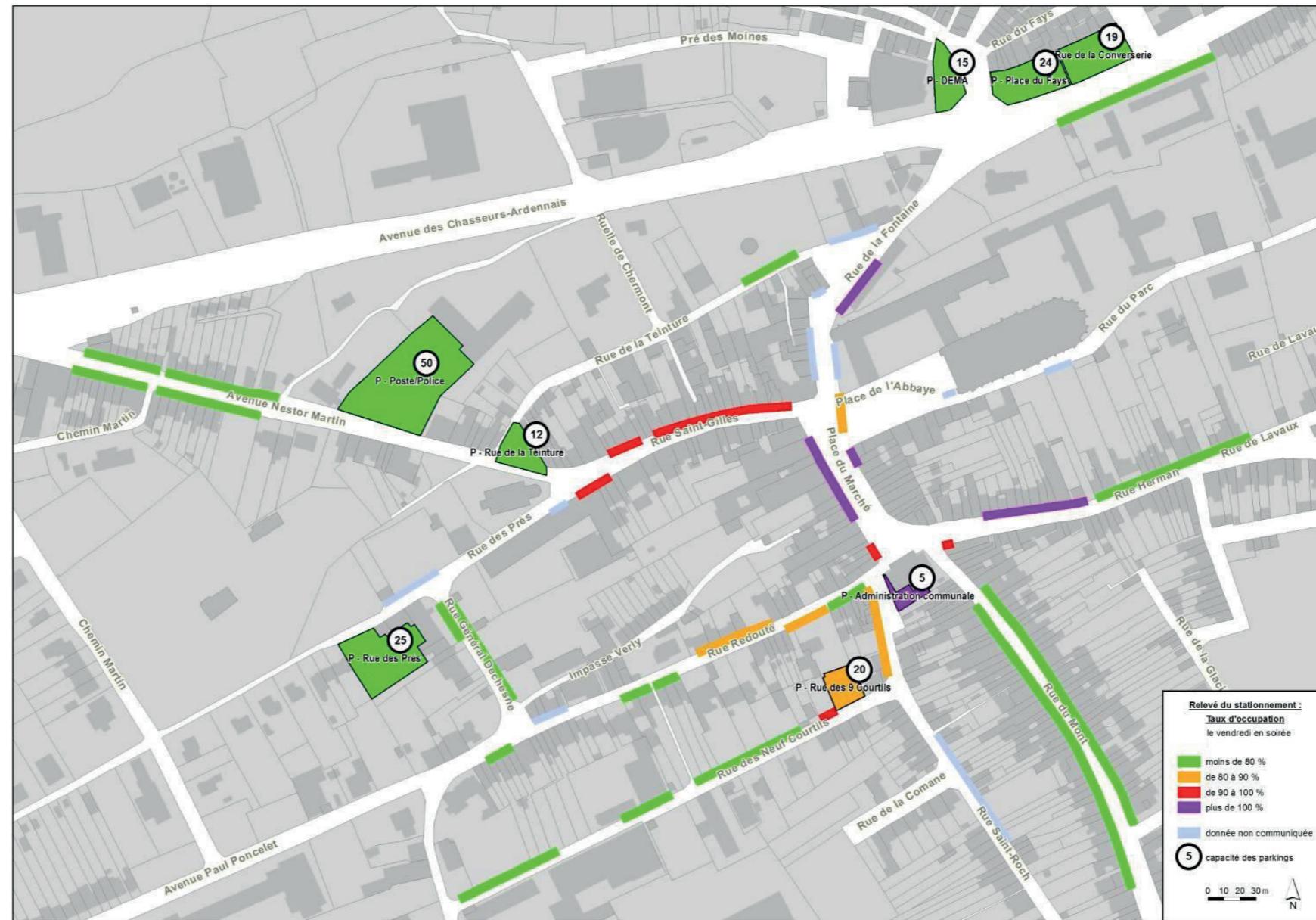


VENDREDI EN SOIRÉE

Sursaturation des zones de stationnement à proximité immédiate des établissements horeca : rue de la Fontaine, Place du Marché et rue Herman.

Le taux d'occupation sur le reste du centre est par contre faible

➔ Les clients se stationnent au plus proche et sur des zones non autorisées/adapatées

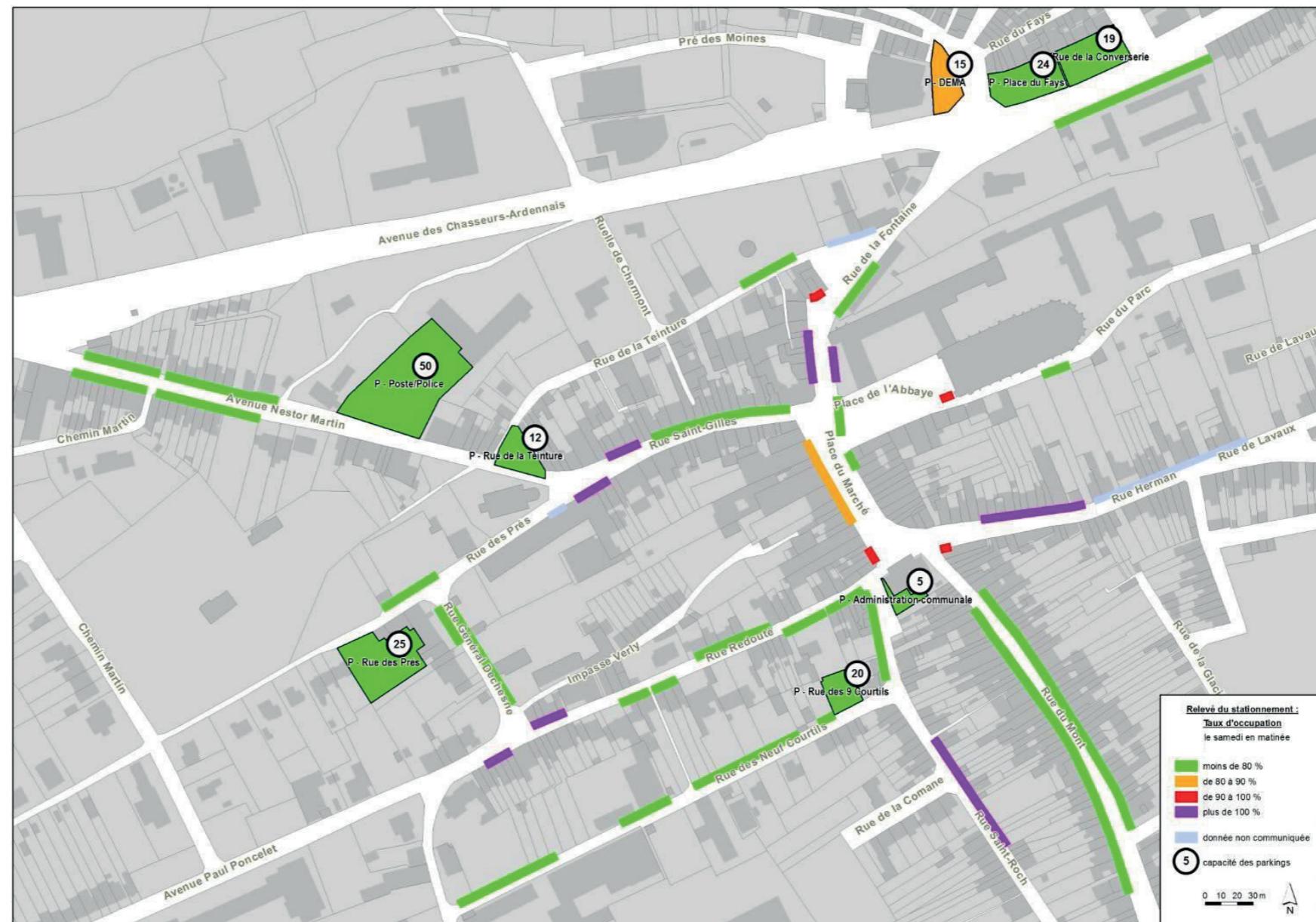


PCM DE SAINT-HUBERT

ANALYSE DE L'OCCUPATION

SAMEDI MATIN

Situation très symptomatique avec un taux d'occupation assez faible sur tout le centre mais comprenant quelques petites poches à proximité immédiate de commerces qui sont en sursaturation avec du stationnement sauvage.



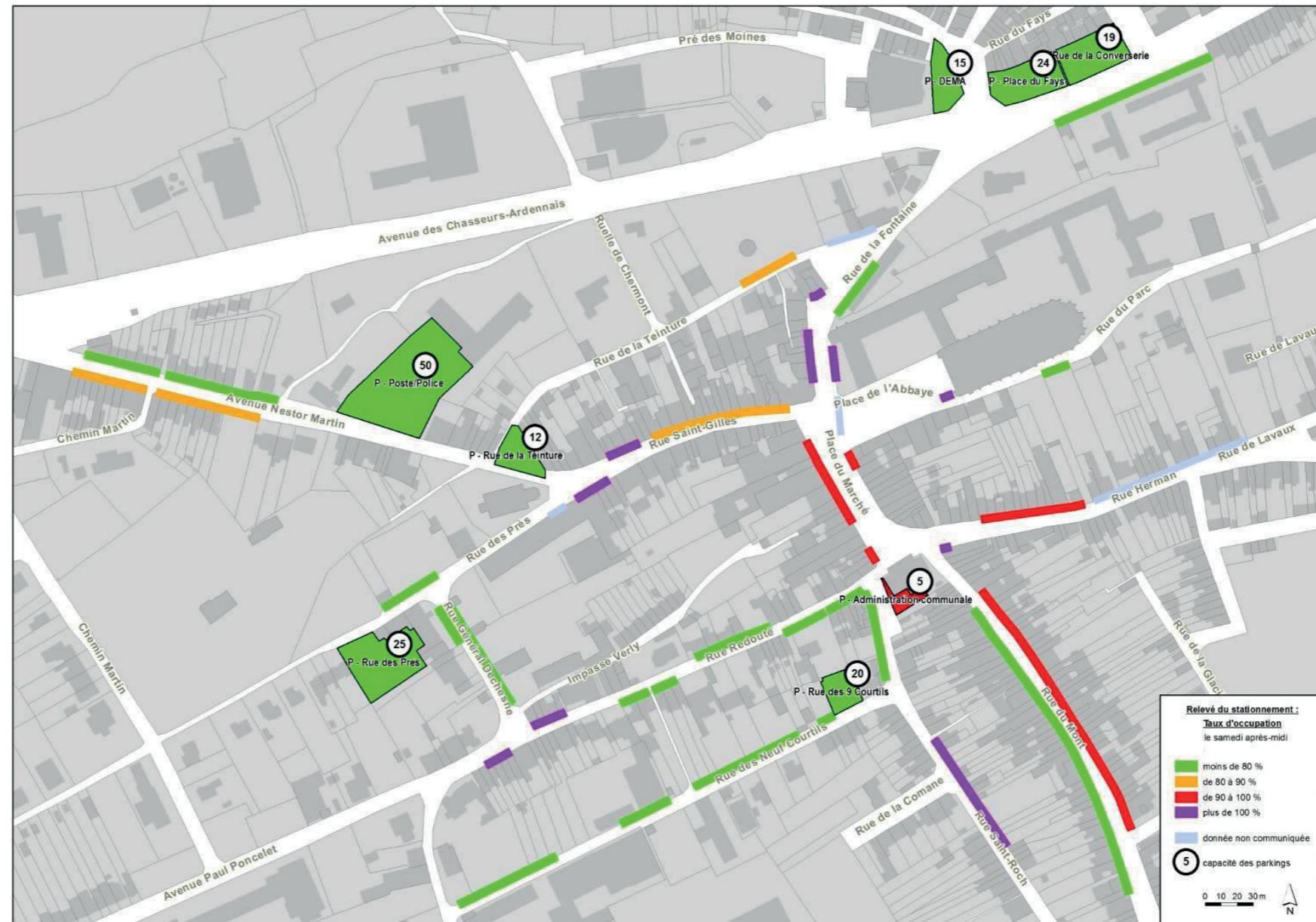
PCM DE SAINT-HUBERT

ANALYSE DE L'OCCUPATION

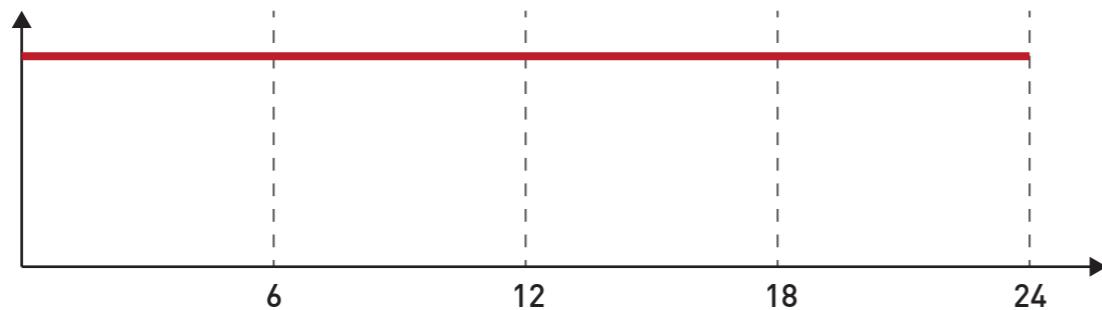
SAMEDI APRES-MIDI

Le taux d'occupation s'est accentué par rapport au matin sur l'axe central et sur la rue Saint-Gilles.

De nombreux emplacements restent disponibles sur la zone ouest, que ce soit en voirie ou dans les parkings, ainsi que sur la zone au bas la rue de la Fontaine.

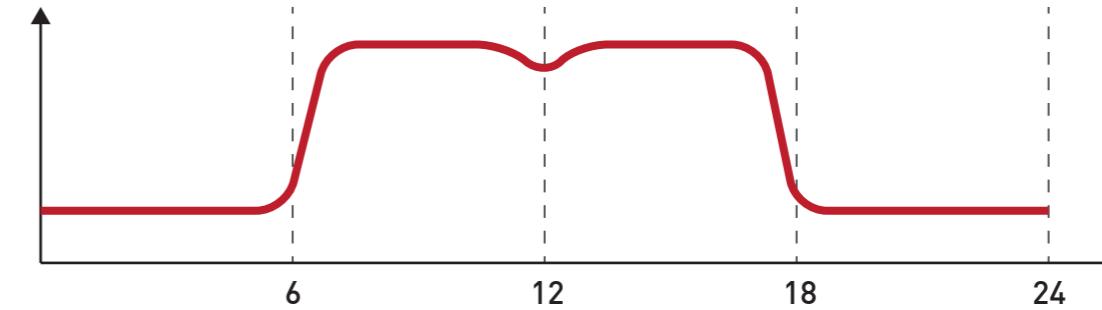


RESIDENT FIXE



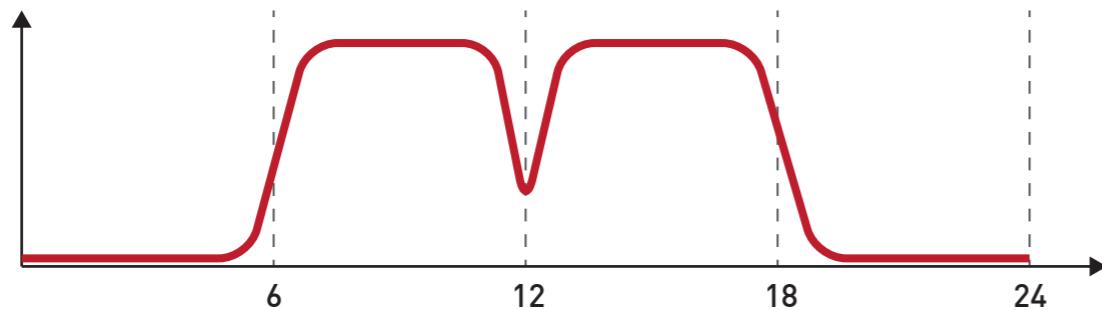
Ne désire pas utiliser son véhicule

PENDULAIRE FIXE



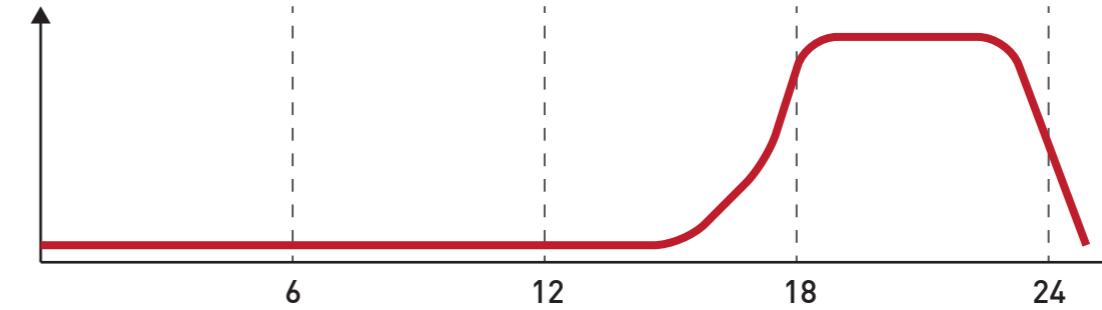
N'utilise pas son véhicule pendant le travail
(sauf, éventuellement à midi)

CLIENT - VISITEUR DIURNE



Est concerné par le commerce, le tertiaire, les loisirs, ...

CLIENT - VISITEUR NOCTURNE



Essentiellement consommateur de loisirs

PCM DE SAINT-HUBERT

PROPOSITION DE PLAN DE STATIONNEMENT



Zone de stationnement à rotation, accessibilité des commerces /services

Stationnement riverain et de proximité

Stationnement réservé aux riverains

Stationnement riverain et accès école

Poche de stationnement à valoriser

Poche de stationnement à créer

Mutualisation Parking WE/soirée/ event



