



# Namur - Actualisation du PCM

Mesure E2 – Nouveaux outils de mobilité : synthèse

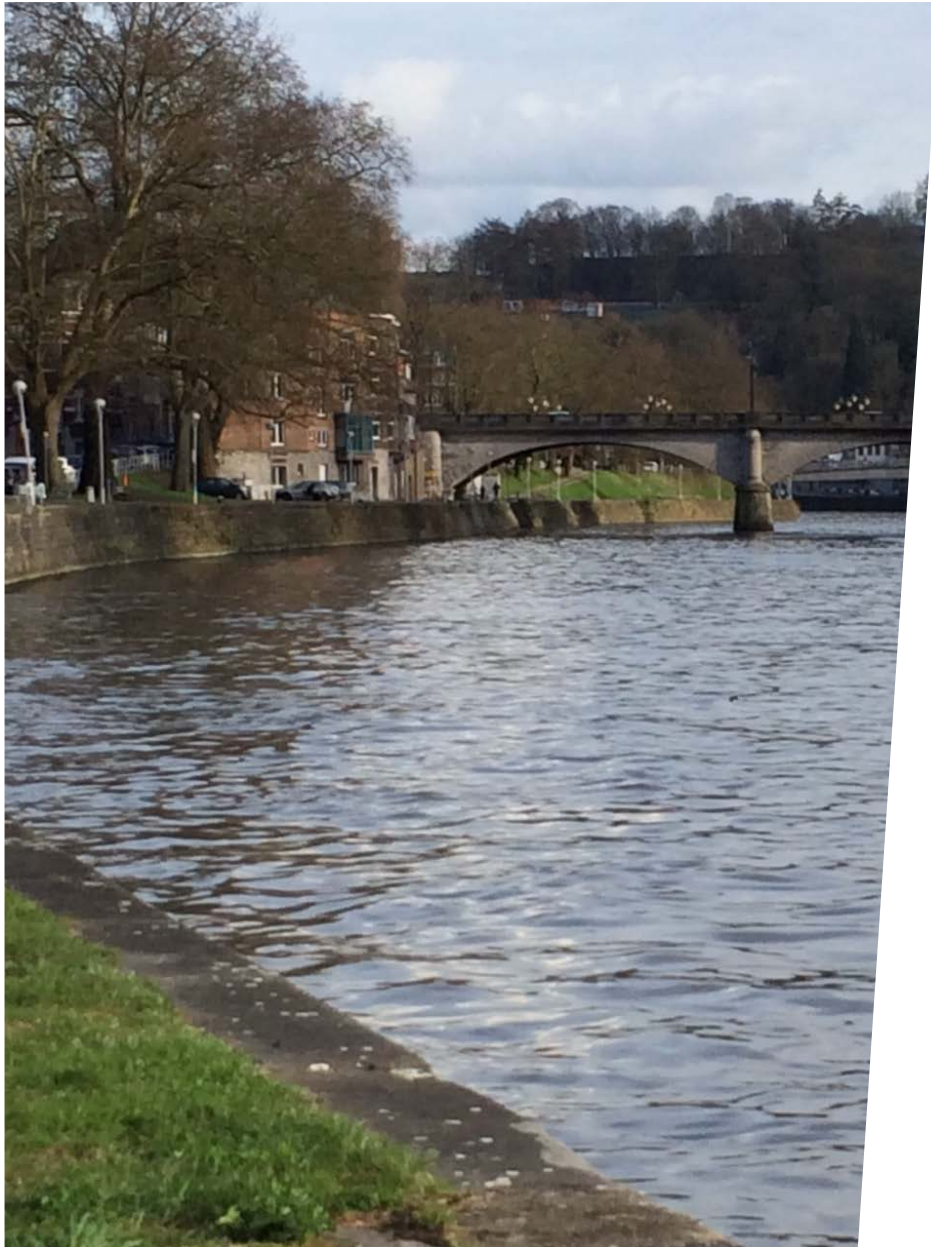


Wallonie



Service public  
de Wallonie





- Autopartage
- Covoiturage
- Mutualisation du stationnement
- P+R

# Autopartage



## ■ Autopartage - Enjeux

Considérant qu'une voiture particulière passe en moyenne plus de 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation. D'après les analyses, une voiture partagée peut remplacer jusqu'à 9 voitures particulières. En passant à l'autopartage, l'utilisateur diminue de moitié son utilisation de la voiture, et lorsqu'il abandonne sa voiture personnelle, il roule alors 3 fois moins.

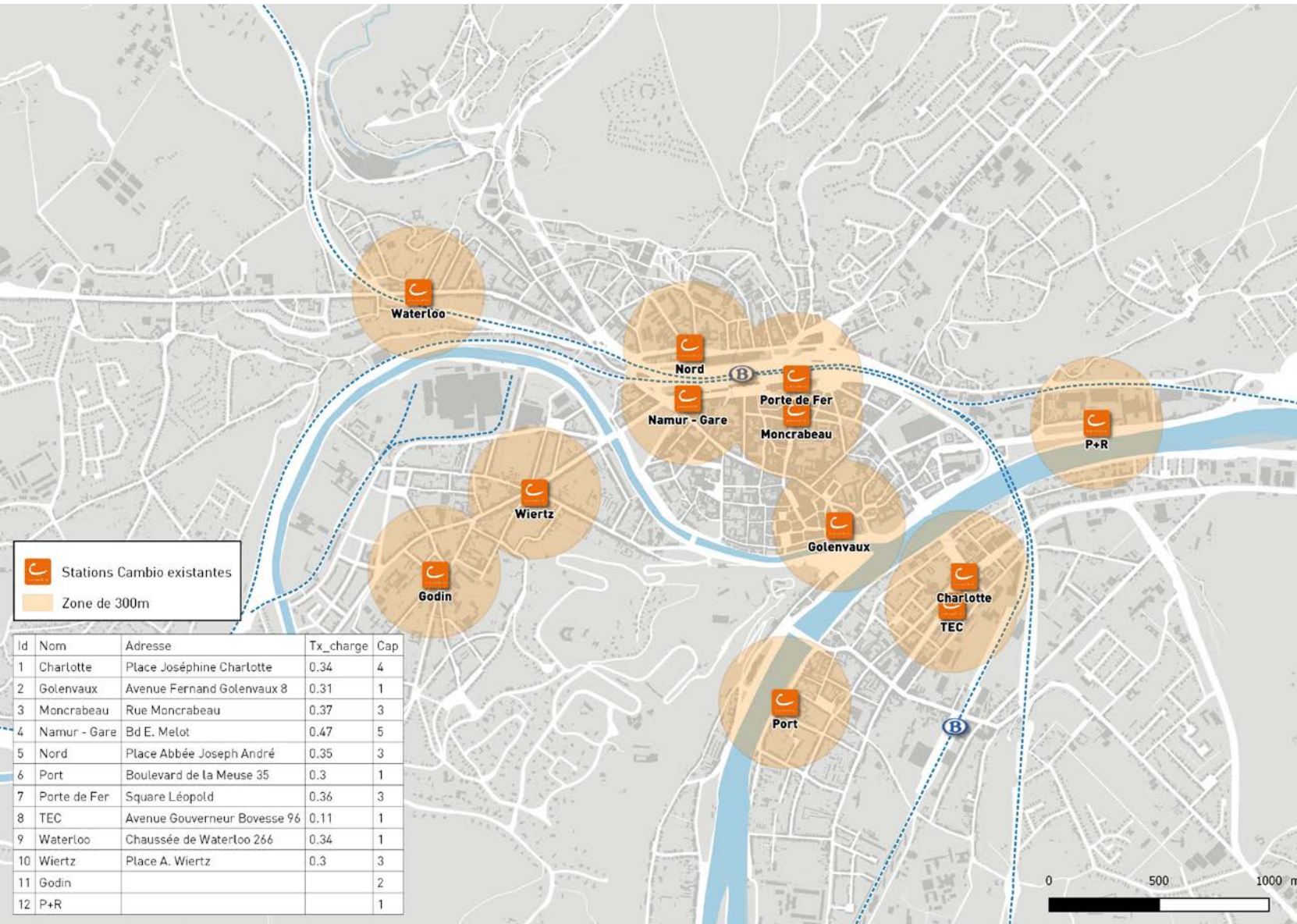
Le développement de l'autopartage permet de relever plusieurs défis importants:

- réduire les dépenses des ménages ;
- donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires ;
- agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public ;
- faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public ;
- optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise ;
- réduire les espaces de stationnement en voirie.

# Autopartage - Sitex

Seule la société Cambio opère actuellement un réseau de voitures en autopartage. On compte actuellement 28 voitures réparties sur 12 stations.

- Les stations ont des taux d'utilisation corrects à bons
- La station de la gare de Namur est la plus utilisée ce qui s'explique par la bonne complémentarité avec le train et le bus.
- Certains quartiers sont très peu desservis
- Stations parfois un peu isolées/rupture dans le maillage
- Certaines stations ne comportent qu'un véhicules



## ■ Autopartage - Sitex

Bonne dynamique en cours sur la Ville de Namur avec 553 personnes inscrites au service (Janvier 2017, soit 0,5 % de la population) et 12 stations (8'750 habitants par station). Mais il y a encore une grande marge de progression, pour comparaison :

- Liège (~200 000 hab) : 12 stations (16'500 habitants par station), pour 500 inscrits (0,25 % de la population)
- Encore loin des services existants sur des villes comme :
  - Gand (~250 000 hab) : 64 stations (3'900 habitants par station), avec plus de 2.200 personnes inscrites (0,9 % de la population) ;
  - Ottignies-LLN (~32 000 hab) : 9 stations (3'500 habitants par station), pour 400 inscrits (1 % de la population).



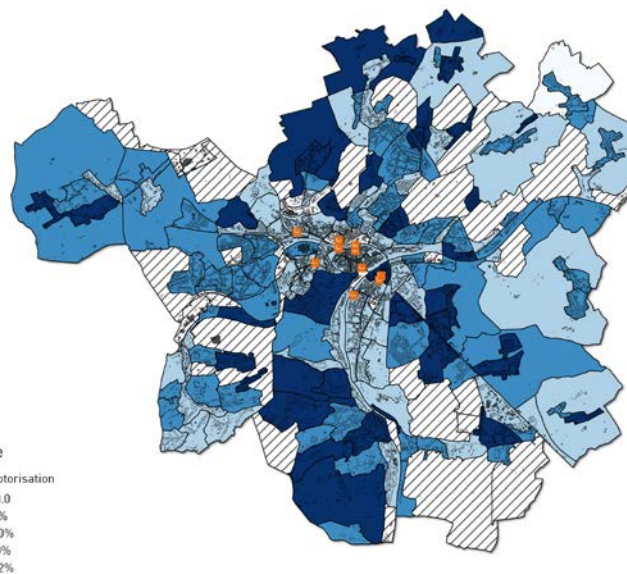
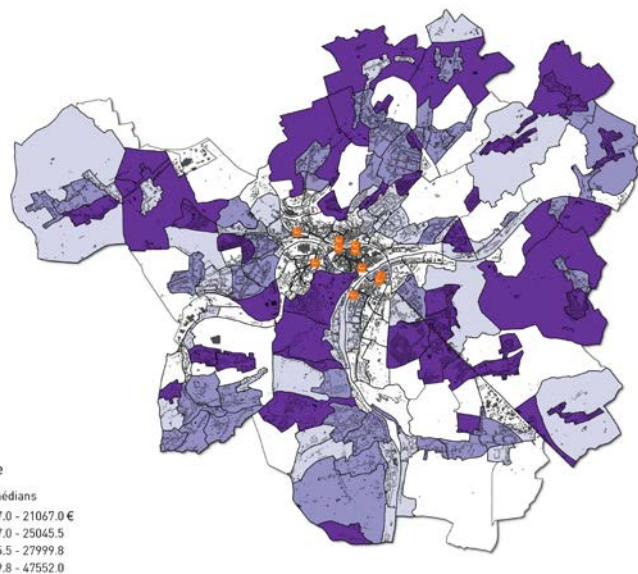
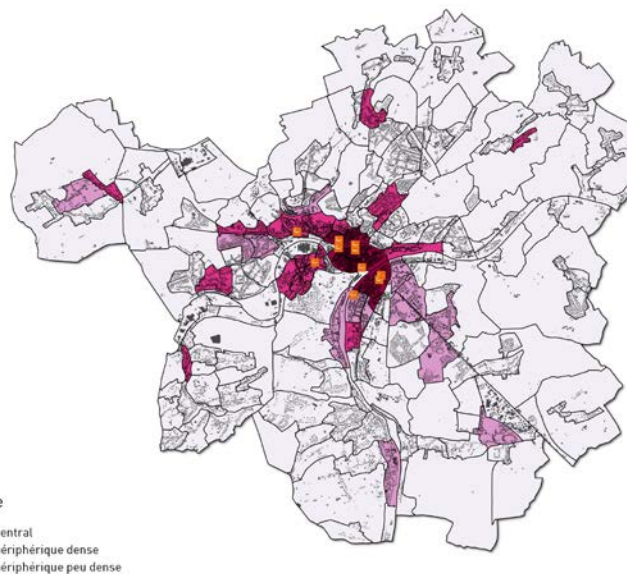
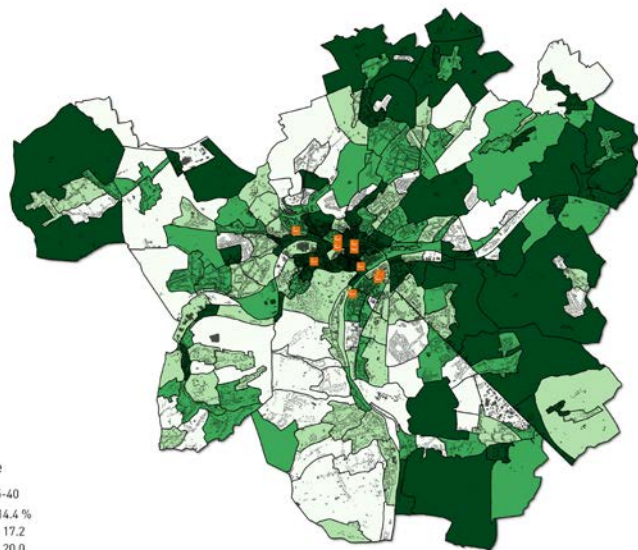
## ■ Autopartage – Plan d'action

La Ville de Namur doit intégrer davantage l'autopartage au cœur même de sa politique de mobilité afin d'engager un processus de démotorisation des ménages (si pas la première voiture, du moins la seconde) et par là-même récupérer de l'espace public actuellement dévolu au stationnement pour l'affecter à d'autres modes de transport ou à une requalification de l'espaces public.

### Plusieurs axes de travail :

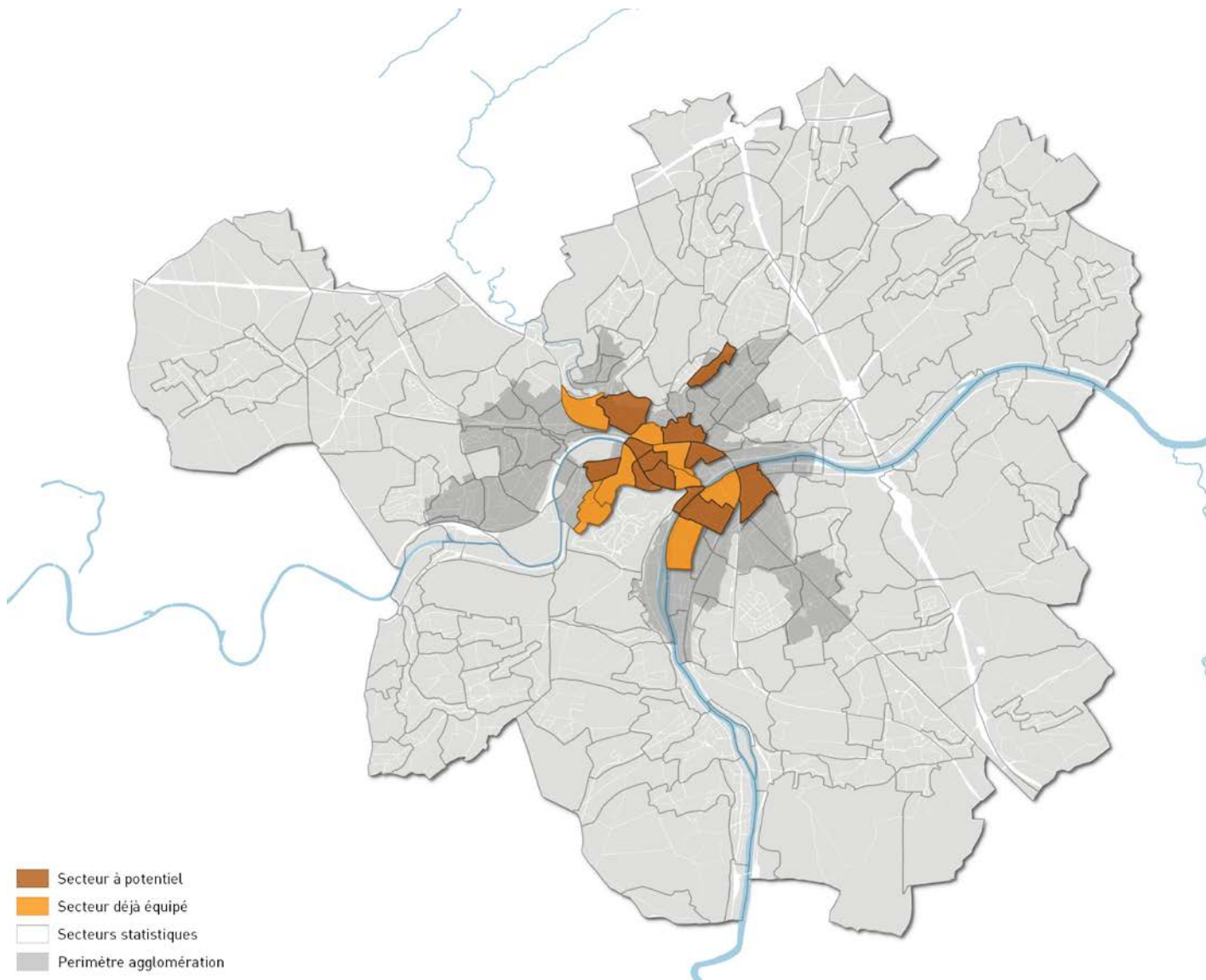
- Développer le réseau de stations existant :  
Une analyse par secteurs statistiques sur base de six critères (densité de population, % des 25-40 ans, revenus, accessibilité au transport en commun, taux de motorisation, projets de développement) a permis d'identifier des zones propices au développement de l'autopartage
- Développer une stratégie d'autopartage (Plan CarSharing) en concertation avec les acteurs du secteur qui pourraient être intéressés de se développer davantage ou de s'installer à Namur
- Prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée de nouveaux acteurs
- Diminuer le parc automobile de la Ville au profit d'un système de mutualisation
- Communiquer et informer sur le Autopartage

# Autopartage - Potentiel de développement



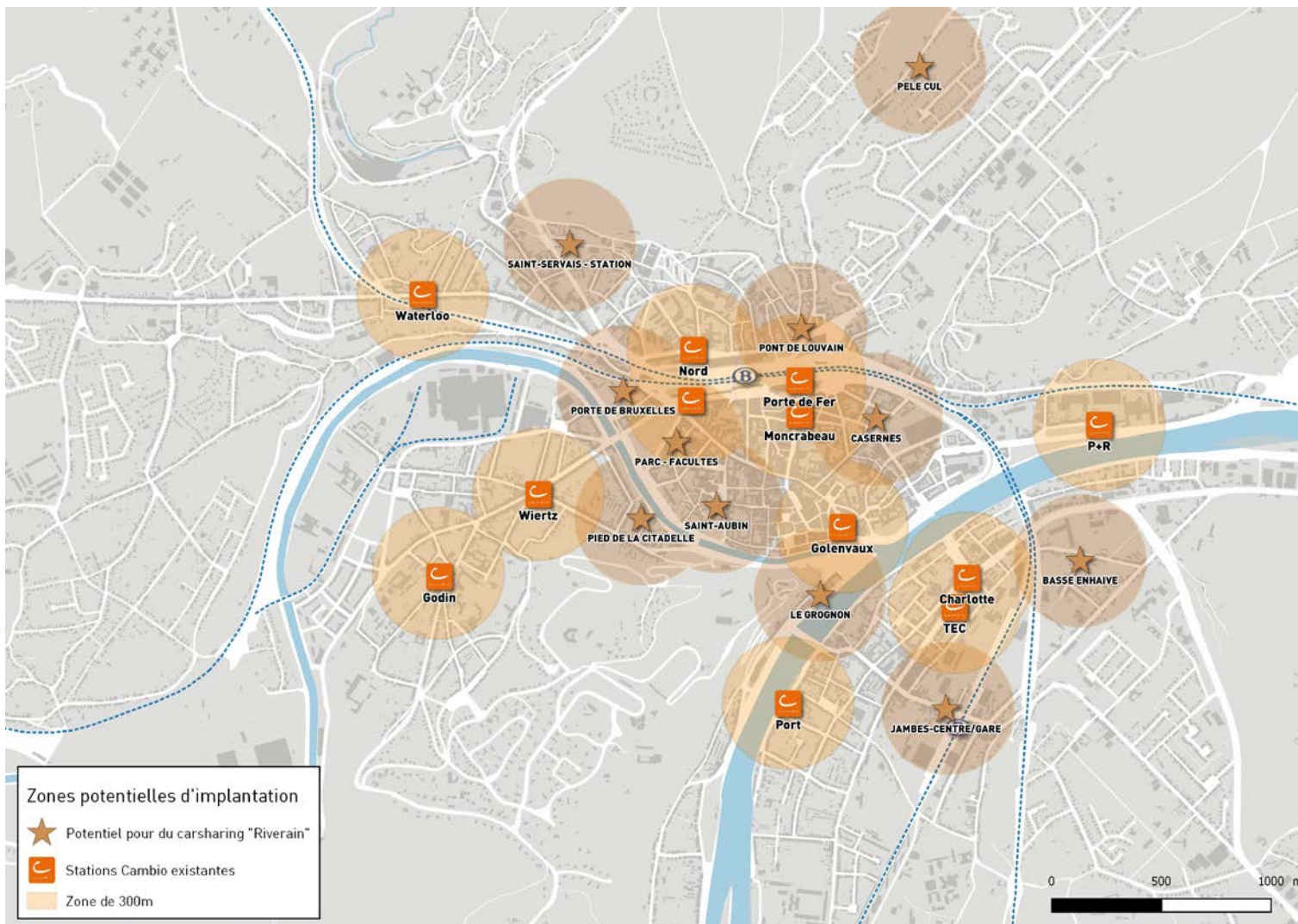
- ➔ Analyse par secteurs statistiques
- Densité de population
  - % des 25-40 ans
  - Revenus
  - Accessibilité au transport en commun
  - Taux de motorisation
  - Présence de pôles urbains
  - Projets de développement

## Autopartage - Potentiel de développement



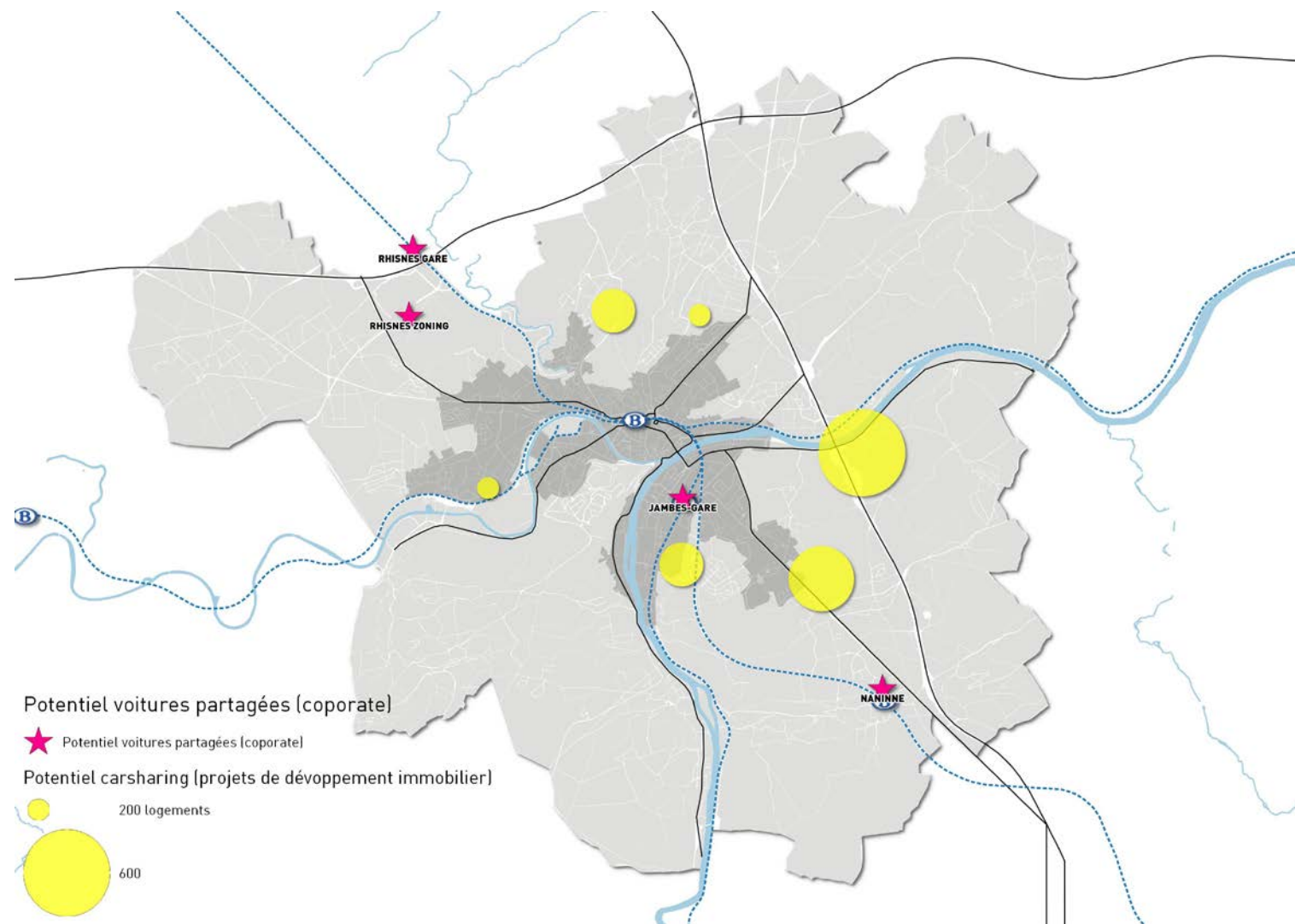
- ➔ A prendre en compte également
- La notion de maillage
  - Les projets de développement immobilier
  - Les projets de réaménagement en voirie (suppression de stationnement)
  - Les modifications de réglementation en matière de stationnement

# Autopartage - Potentiel de développement



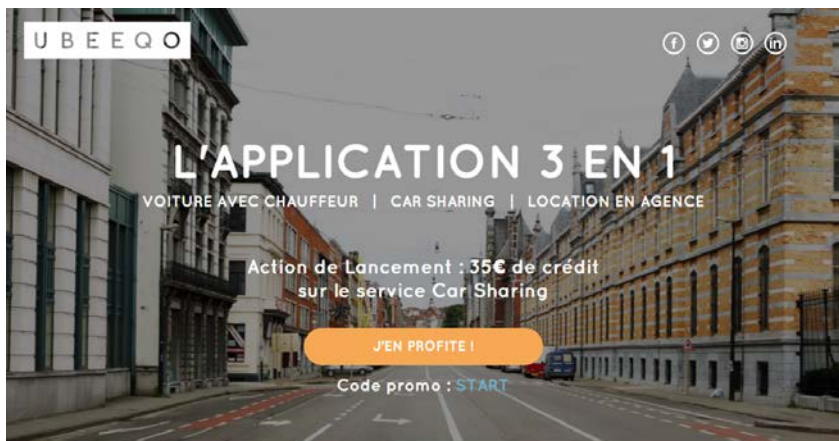
- ➔ Priorités :
- Privilégier les emplacements qui complètent le maillage actuel
  - Stations de minimum 2 voitures
  - Garantir le maintien de la station Gare suite au réaménagement place de la Station

# Autopartage - Potentiel de développement (Corporate)



- ➔ Développer l'offre « Corporate » dans les gares et les zonings
  - Nord de la gare de Namur est nettement moins bien desservis que la partie Sud. Partenariat à envisager avec le SPW pour développer l'offre de façon conséquente sur ce secteur
  - Zonings et gare de Naninne et Rhisnes (2,500 et 1,500 emplois)
  - Gare de Jambes
- ➔ Dans le cadre de de projets innovants ( « éco-quartier » par exemple), il serait intéressant de développer des systèmes d'autopartage en lien avec les promoteurs immobiliers

# Autopartage - Nouveaux opérateurs apparaissent



Développer une stratégie d'autopartage en concertation avec les acteurs du secteur qui pourraient être intéressés de se développer davantage ou de s'installer à Namur : Cambio, ZenCar, ZipCar, Ubeeqo, DriveNow.

Il y a lieu d'accélérer ce mouvement et de faire en sorte que la Ville en fasse la promotion active.

# Autopartage - Autopartage entre particuliers

Hormis l'autopartage institutionnel, la Ville doit également prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée d'acteurs majeurs tels que CarAmigo, CozyCar, Wibee, Drivy, et d'autres peut être à venir.

➔ La promotion de ces plateformes doit faire partie intégrante du marketing de la mobilité à développer.



cozy car

Partager sa voiture avec ses voisins ? Parlons-en autour d'un verre !

Je auto delen met je burens? Ontdek er alles over tijdens een hapje en drankje!

Apéro de l'autopartage - Autodeelparty

26/10/2016 - 18:00  
Bar de la Maison Haute - Bar van het Hooghuis  
2 Place Antoine Giborplan



Organisation d'un apéro de l'autopartage à Watermael-Boitsfort

Réservation d'emplacements sur l'espace public à Mont-St-Guibert



# Autopartage - Autopartage entre particuliers

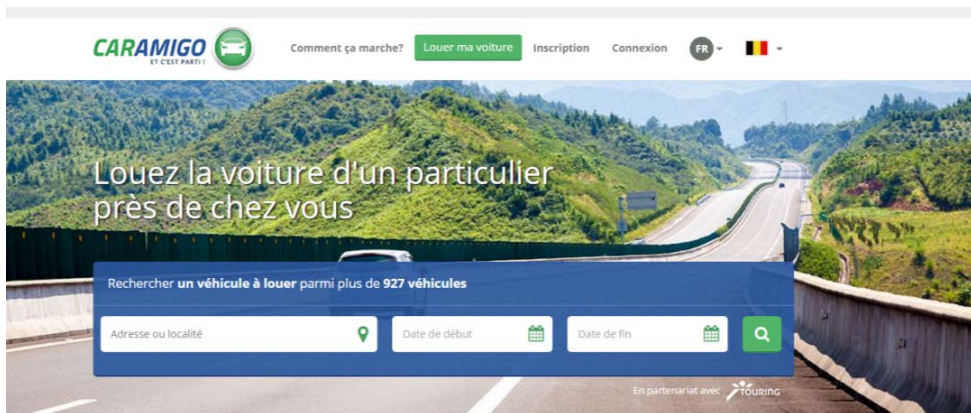
WIBEE - acteur émergent en pleine expansion :

- Partage de voitures entre voisins / connaissances
- Partenariat avec certains constructeurs
- Pose d'un boîtier sur une voiture maintenant possible



# Autopartage - Autopartage entre particuliers

**CARAMIGO** : Plateforme belge pour louer sa voiture à des particuliers pour quelques heures ou quelques jours, assurance et assistance compris



**Couverture assurance**  
 Propriétaires, vous pouvez rester sereins, car tous les véhicules utilisés pendant une location seront assurés en RC, en omnium et bénéficieront de l'aide juridique.

**Flexibilité**  
 Réservez & conduisez un véhicule près de chez vous, sur votre lieu de villégiature, près de votre travail, en fait où vous le voulez !

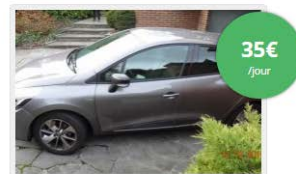
**Bon pour le portefeuille**  
 Propriétaires, récupérez une partie de vos frais de voiture en la partageant. Conducteurs, conduisez un véhicule à moindre frais.

## 11 véhicules disponibles sur Namur

Résultats de 1 à 10 sur 11



**1. Kia Cee'd**  
 2007, Diesel  
 Namur ( 5000 )  
 ★★★★★ Validé par CarAmigo  
 0 appréciation (note initiale donnée par CarAmigo)  
 Propriétaire: **Youssef O.**



**2. Renault Clio Limited Energy T Ce 90 - 2016**  
 2016, Essence  
 Namur ( 5000 )  
 ★★★★★ Validé par CarAmigo  
 0 appréciation (note initiale donnée par CarAmigo)  
 Propriétaire: **Bernadette G.**



**3. Ford Fiesta**  
 2015, Essence  
 Namur ( 5001 )  
 ★★★★★ (1) Validé par CarAmigo  
 Propriétaire: **Vanessa S.**

Recherche par carte

Date de début

Date de fin

Filtrer par prix:

Carrosserie: - Choisir -

Options:

- Automatique
- 7 places
- Climatisation
- Direction assistée
- Cruise control
- GPS

# Autopartage - Autopartage entre particuliers

COZYCAR : plateforme belge mise en service par l'asbl Taxistop qui accompagne les particuliers dans l'organisation de groupes d'autopartage (conseil, assurance, etc.)

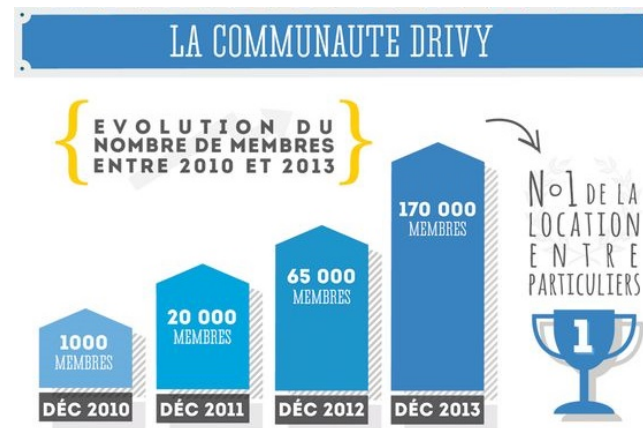
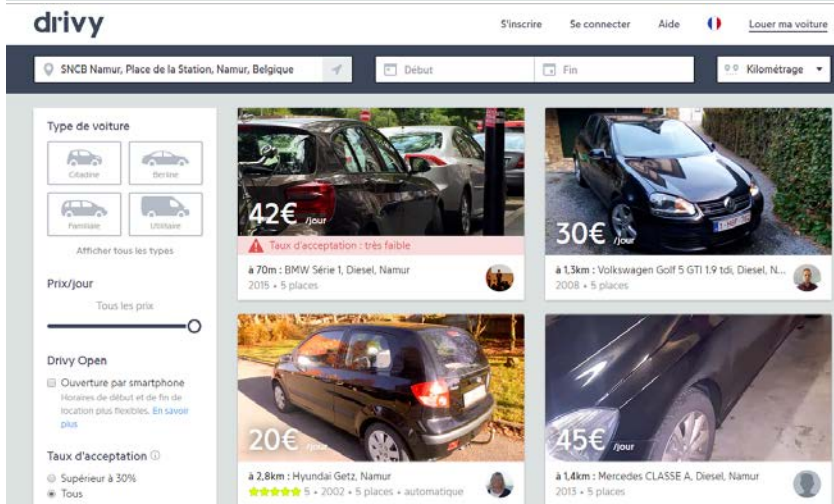
The screenshot shows the CozyCar website interface. At the top, there are navigation links: "créer un compte", "sitemap", "contact", "recherche", "print", and language options "NL", "FR", "DE". Below this is a "home" button and a "Mon compte" link. The main header features the CozyCar logo and a Facebook "J'aime" button with 383 likes. A central navigation menu includes "Je cherche une voiture" and "Je possède une voiture". Under "Je cherche une voiture", there are links for "Créer un compte", "Que coûte une voiture partagée?", "Trouver une voiture", and "Qu'est ce que l'autopartage?". Under "Je possède une voiture", there are links for "Créer un compte", "5 bonnes raisons d'autopartager", "L'assurance autopartage", "Trouver des autopartageurs", and "Avantages financiers". On the right side, there is a "un service de Taxistop" section with a login form and a "SE CONNECTER" button. Below that is a "Créer un compte" section with a "Calculez votre avantage financier" button. Further down is a "Demandez votre kit de communication" section with images of promotional materials. At the bottom, there is a "Devenez ambassadeur" section.



# Autopartage - Autopartage entre particuliers

DRIVY : leader en France et en Europe est arrivé en Belgique en juin 2016

- 1'000'000 membres en Europe
- Deux mois après son lancement en Belgique , Drivy propose 500 véhicules à louer



## ■ Autopartage – Mutualisation du parc communal

Afin de renforcer l'intérêt du développement de l'autopartage et le taux d'utilisation des voitures, la Ville doit également diminuer son parc automobile au profit d'un système de mutualisation de véhicules qui pourraient servir le soir et le week-end aux habitants.

### Expérience à promouvoir

OLLN a placé un boîtier sur un véhicule du service travaux

La ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a élaboré un partenariat avec la plateforme d'autopartage Wibee. Deux voitures sont disponibles à Louvain-la-Neuve dont une installée dans le parking de la gare des bus à Louvain-la-Neuve. Vu le succès, la Ville a décidé de mutualiser plusieurs voitures de son propre parc automobile afin de permettre aux habitants de les louer le mercredi après-midi, en soirée et le week-end. La voiture «Wibee» est accessible via une application gratuite sur son smartphone. Celle-ci permet de réserver une voiture, de la localiser, de l'ouvrir et de la restituer à l'endroit convenu après utilisation.

# Covoiturage



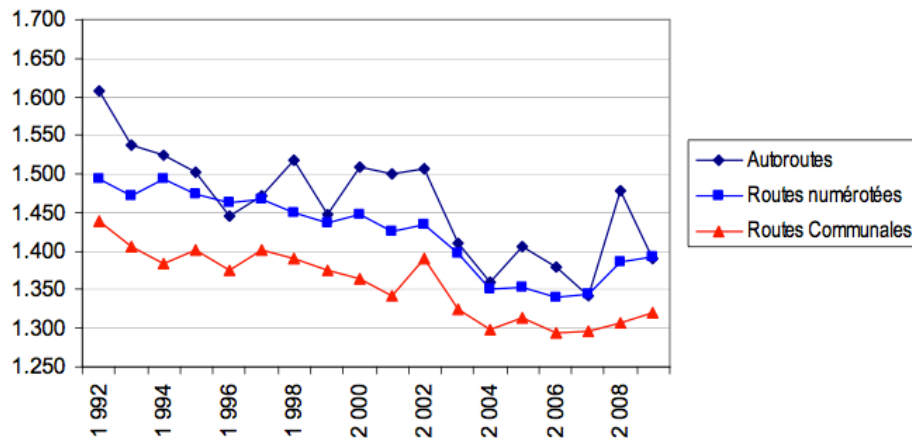
## Covoiturage - Contexte

### Contexte général

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2010, depuis la fin du pic du prix du pétrole (2008-2010), où l'on a constaté une forte corrélation entre la pratique du covoiturage et le prix de l'essence à la pompe.

Les villes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.



Taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon (Source : SPF Mobilité & Transports)

### Covoiturage sur le territoire

Le dernier recensement de la population (CENSUS 2011) montre une pratique actuelle du covoiturage assez faible par les namurois eux même. Par contre Namur est logiquement un pôle de destination important pour les covoitureurs.

Au niveau des lieux de pratiques, le covoiturage sur Namur est surtout informel entre voisins et connaissance mais les principaux échangeurs situés sur ou à proximité du territoire en bordure de l'E411 et de l'E42 font l'objet également de covoiturage spontané, souvent dans des conditions peu satisfaisantes.

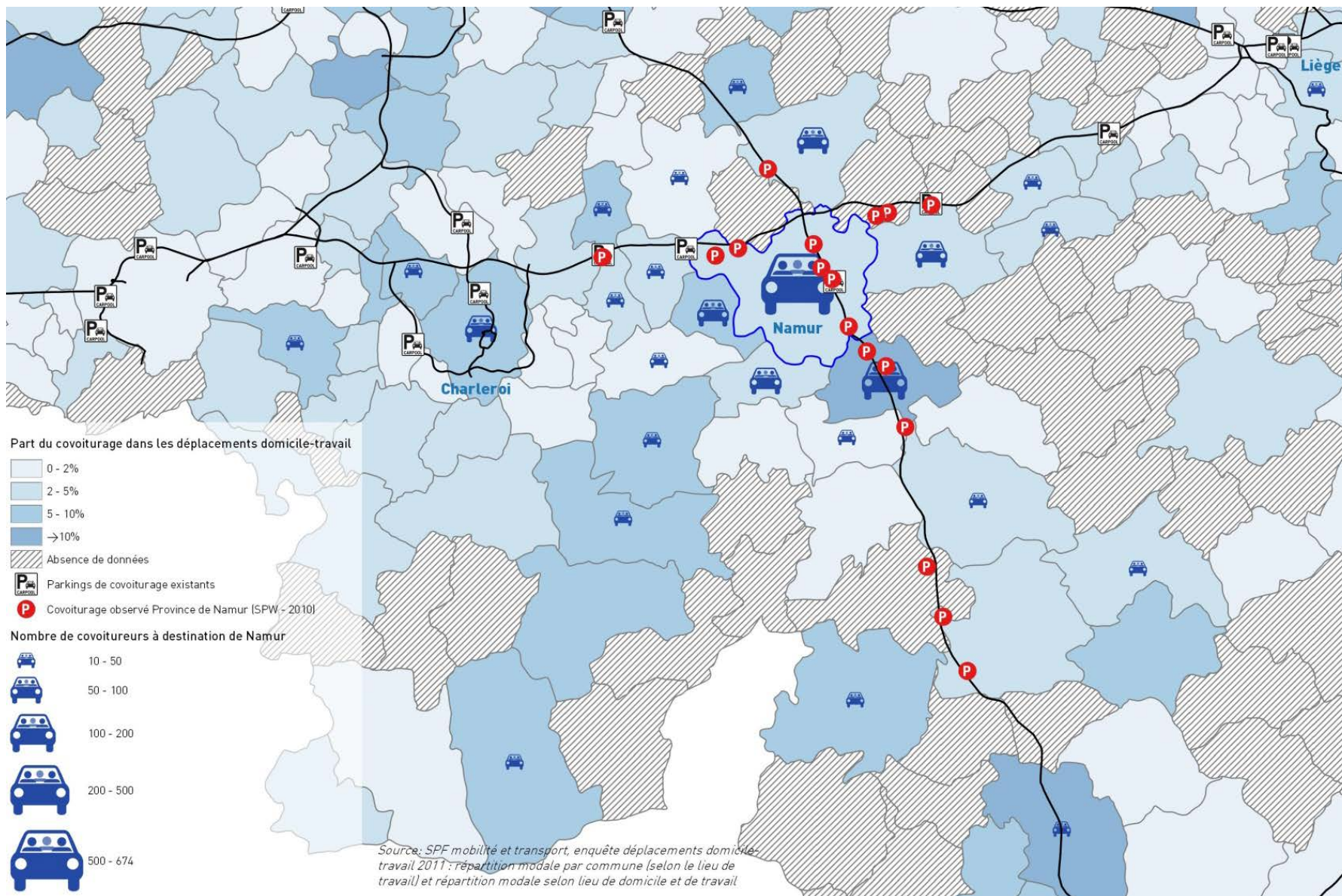


Echangeur E411  
rue de Jausse



N912/E42 à la frontière  
avec Jemeppe

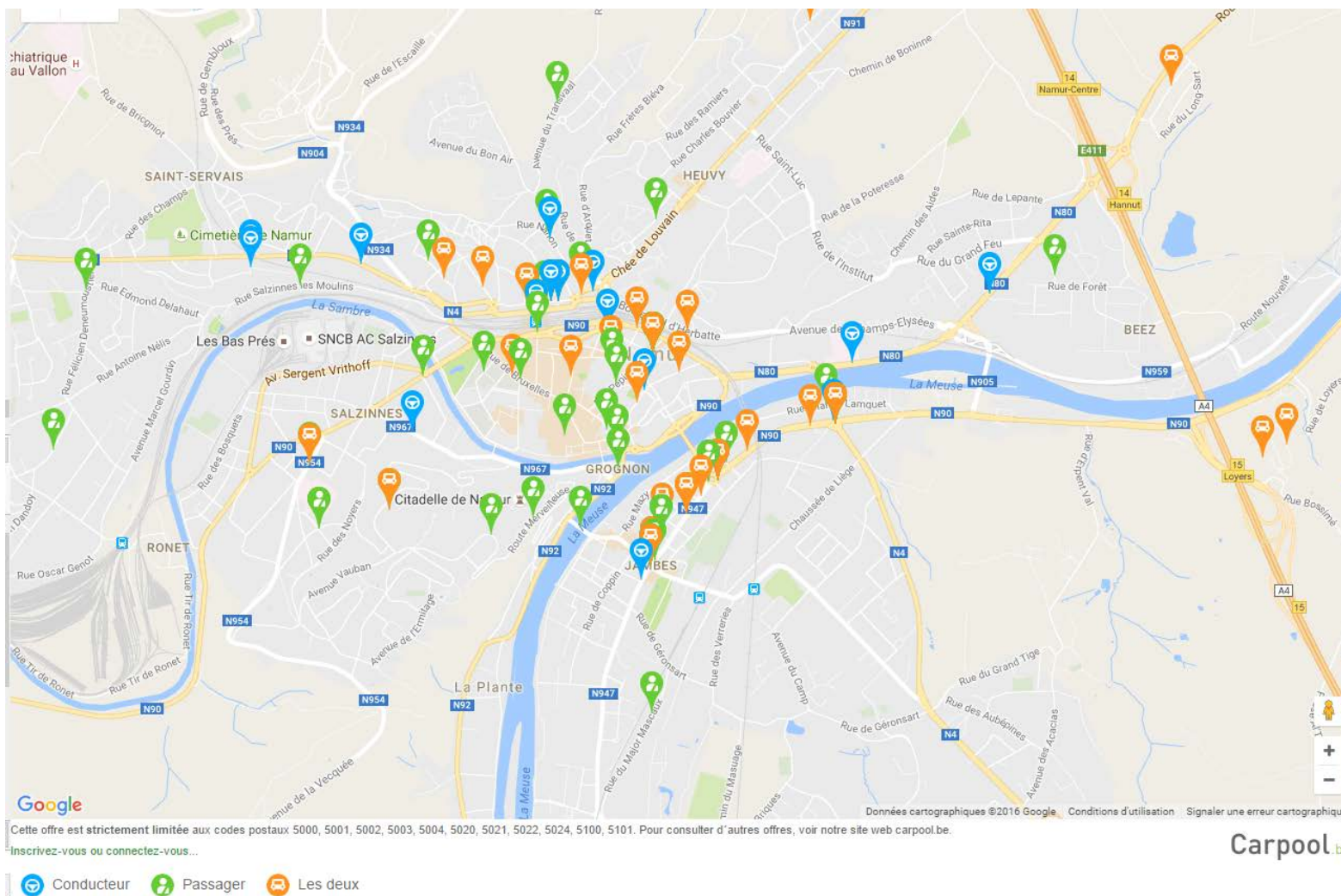
# Covoiturage - Contexte



# Covoiturage - Contexte

Covoiturage informel au départ de Namur :

- 180 offres de covoiturage depuis Namur sur Carpool.be
- Majorité de covoiturage de proximité ne demandant pas d'infrastructures



## ■ Covoiturage - Enjeux

### Investir dans le covoiturage, un excellent ratio coût-efficacité

Inciter davantage les habitants à se rendre à leur travail, dans un pôle scolaire ou à un événement en covoiturage réduirait considérablement le nombre de voitures sur les routes. Le covoiturage est plus ou moins répandu dans l'agglomération particulièrement dans les communes les plus éloignées du pôle namurois et/ou situées le long des axes routiers structurants.

Cependant les budgets accordés au covoiturage par la Région wallonne et les grandes villes sont négligeables au regard de ce qui est dépensé dans le domaine du transport public. Pourtant, plusieurs régions ont démontré l'excellent ratio coût-efficacité de mesures en faveur du covoiturage.

Le covoiturage comporte de nombreux avantages :

- Augmenter l'efficacité énergétique des déplacements ;
- Diminuer le nombre de voitures en circulation ;
- Réduire le parc automobile à disposition des ménages et des entreprises ;
- Offrir des alternatives à l'autosolisme dans des zones périphériques peu ou moins accessibles en transport public.

Globalement, le covoiturage est donc depuis longtemps repris comme une alternative à l'autosolisme mais peu d'avantages sont accordés aux covoitureurs dans la pratique, ce qui ne permet pas d'en faire décoller l'usage.

### Stratégie de développement

La stratégie de développement du covoiturage doit comporter les actions suivantes :

- Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distance avec, par exemple, le covoiturage « dynamique » ;
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise ;
- Poursuivre le développement des aires de covoiturage, notamment dans le cadre de partenariats avec des acteurs privés
- Promouvoir le covoiturage en rabattement vers les gares, au travers de la tarification et de la localisation des places pour covoitureurs, pour diminuer les besoins en stationnement ;
- Tester la mise en place de privilèges accordés aux covoitureurs (tarification du stationnement, places réservées dans les gares et autres pôles générateurs de trafic, bandes réservées au covoiturage).
- Communiquer sur les plateformes de covoiturage ;

## ■ Covoiturage - Infrastructure

### Nouvelle structure

L'aménagement de parkings de covoiturage est l'un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique. Ces parkings permettent également aux covoitureurs de bénéficier de sites équipés et plus sécurisant que le stationnement sauvage pratiqué en de nombreux endroits.

→ *Selon une étude hollandaise, il est estimé que pour 1 véhicule stationné de façon sauvage, il y a en fait une demande latente de 3 à 4 véhicules supplémentaires.*

Plusieurs éléments doivent être pris en compte lors de l'aménagement d'aires de covoiturage :

- Une accessibilité multimodale
- Un revêtement de qualité et un stationnement organisé
- Des équipements pour le confort et la sécurité
- Une signalisation cohérente



La création de nouveaux parkings demande cependant d'importants moyens financiers car on estime le coût d'aménagement entre 3.000€ et 5000 € par place de stationnement.

### Mutualisation d'infrastructures existantes

Avant d'envisager la création d'un parking, il est donc indispensable d'essayer tout d'abord de valoriser des zones de stationnement existantes. Il s'agit de projets win-win au service du développement durable. La mutualisation des espaces de stationnement à des fins de covoiturage comporte de nombreux avantages :

- proposer des places de stationnement et des points de rendez-vous éclairés et sécurisés
- éviter de créer de toutes pièces des parkings spécifiques coûteux
- disposer d'une bonne couverture géographique sur le territoire wallon

#### ▪ Les parkings publics

Valoriser des zones de stationnement public peu utilisées par le placement d'une signalisation efficace et l'aménagement succinct des emplacements de stationnement (marquages, éclairage, ...) : parcs à conteneurs, anciennes zones occupées par des services techniques, parking salle communale, ... Les structures communales se situent par contre rarement le long de grand axes autoroutiers ou à proximité d'un point névralgique ce qui les rend peu visibles, surtout que leur promotion se fait généralement à un niveau local (site web communal,...).

→ Importance de les intégrer dans la stratégie régionale « COMON »



## ■ Covoiturage - Infrastructure

- Mise en place de partenariats avec le secteur privé

Un nombre important de covoitureurs utilise les parkings de grandes surfaces comme parking de covoiturage. Ces parkings sont fort appréciés des covoitureurs dès lors qu'ils bénéficient d'une infrastructure de qualité et d'un contrôle social élevé. Nombreuses sont les entreprises qui disposent d'une capacité importante de stationnement qui est sous-utilisée la semaine et pourraient être mutualisés en vue d'offrir des espaces de stationnement à des covoitureurs. On pense en particulier aux parkings de :

- Supermarchés qui sont dimensionnés pour la pointe du samedi et rarement pleinement utilisés les jours de semaine ;
- Aires autoroutières de services idéalement localisées par rapport au réseau routier ;
- Parcs d'attraction, lieux touristiques ou centres sportifs et culturels dont les besoins en stationnement se manifestent en soirée ou pendant les congés scolaires ;
- Tous types d'entreprises et parcs d'activités qui disposent d'un excédent de places de stationnement.

Si ces parkings connaissent un certain succès, il faut ensuite prévoir de renforcer les partenariats avec le secteur privé mais également projeter d'investir dans la création de nouveaux parkings et de prévoir les budgets y afférents.

- Mixité des fonctions est également possible avec notamment des parkings P+R



### carpoolwallonie.be

Les parkings de covoiturage en Wallonie



PROVINCE DE NAMUR
COMMUNE DE NAMUR
ACCES PAR E411/N90
PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC
18 PLACES

### Infos

-  Av. des dessus de Lèves, 11, 5101 Loyers  
Lat: 50.462663  
Long: 4.923869
-  E411/N90 (sortie 15)  
RAVeL 1  
TEC ligne 12
-  18 Places
-  Eclairage  
Contrôle social (commerce)
-  2 km : Chaussée de Liège 561, 5100 Jambes, Namur




DECATHLON Namur







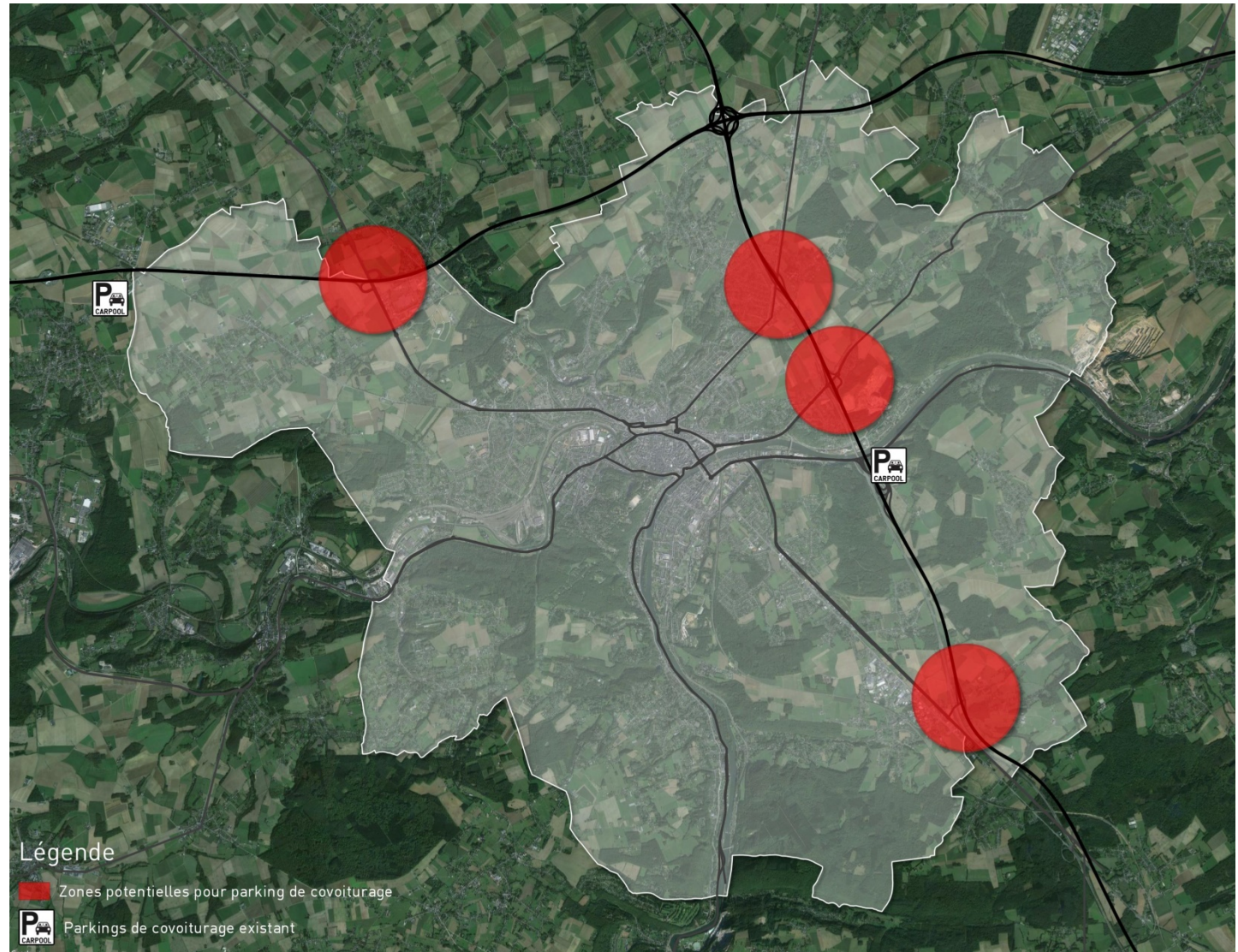
## ■ Covoiturage - Sites potentiels

4 zones potentielles  
identifiées :

- 3 sur l'E411
- 1 sur l'E42

### Critères de sélection

- Stationnement sauvage observé
- Proximité des axes structurants
- Complémentarité avec les zones existantes
- Parcelles disponibles



## ■ Covoiturage - Sites potentiels

### Zone 1

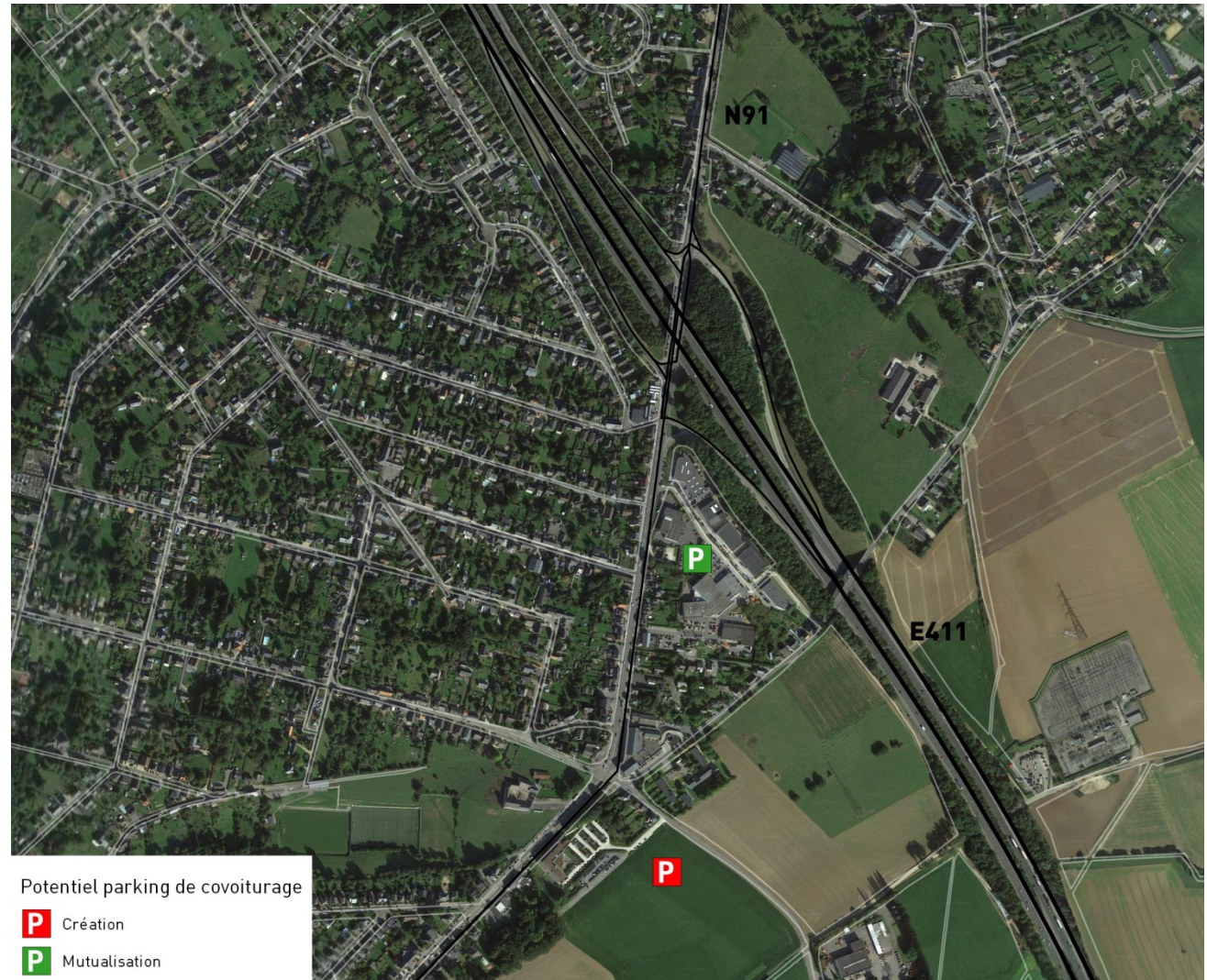
- Parcelle SPW disponible pour la création d'un parking
- Mutualisation du site Mondelez envisageable à plus court terme



## ■ Covoiturage - Sites potentiels

### Zone 2

- Mutualisation envisageable avec le P+R en création
- Zone commerciale dispose de zones de stationnement très fragmenté qui rend difficile la mise en place d'une mutualisation



## ■ Covoiturage - Sites potentiels

### Zone 3

Parcelle SPW disponible à l'échangeur pour la création d'un parking



# Covoiturage - Sites potentiels

## Zone 4

- Mutualisation du Parking Champion envisageable



- Valorisation du parking du BEP semble plus compliqué au vue de sa forte utilisation actuelle



## Promouvoir les plateformes de covoiturage

Rôle des communes de promouvoir le covoiturage au travers de leur site Internet et d'actions de sensibilisation

### Acteurs traditionnels



Application smartphone : covoiturage dynamique

# Promouvoir les plateformes de covoiturage

## Nouveaux acteurs

BlaBlaCar présent en Belgique depuis avril 2016

➔ En six mois 460 000 places de covoiturage ont été proposées par des conducteurs belges.

313 Courcelles, belgique - Bruxelles disponibles

Durée : 1 h 0 m Trier par €

	<b>Auj. à 13:30</b> Charleroi → Ixelles	€3 par place
	<b>Auj. ~16:40</b> Mettel → Charleroi → Forest	€4 par place
	<b>Auj. à 17:30</b> Charleroi → Bruxelles	€4 par place
	<b>Demain à 09:20</b> Charleroi → Saint-Gilles	€4 par place
	<b>Demain à 10:50</b> Charleroi → Ixelles	€6 par place

**2012 OCTOBER**  
342 KM average car share distance  
400 000 car shares this month  
136 800 000 KM shared by our members this month

**PEOPLE POWERED TRAVEL**

On joining members choose their chattiness in the car and on the app:  
11 "Bla"  
872 "Blabla"  
132 "BlablaBlabla"

**COMMUNITY RATINGS PUBLISHED PER MONTH**  
**253% GROWTH PER YEAR OF PUBLISHED RATINGS**

**1 728 305 COMMUNITY RATINGS**

**2 400 156 MEMBERS IN EUROPE**

Map of Europe showing prices:  
London: £18  
Paris: 21€  
Rome: 28€  
Madrid: 15€  
Barcelona: 15€

# Mais Google ...



## ■ ... et Facebook s'y mettent également

# Facebook Developing Carpool Capabilities

February 1, 2016, 10am PST JAMES BRASUELL

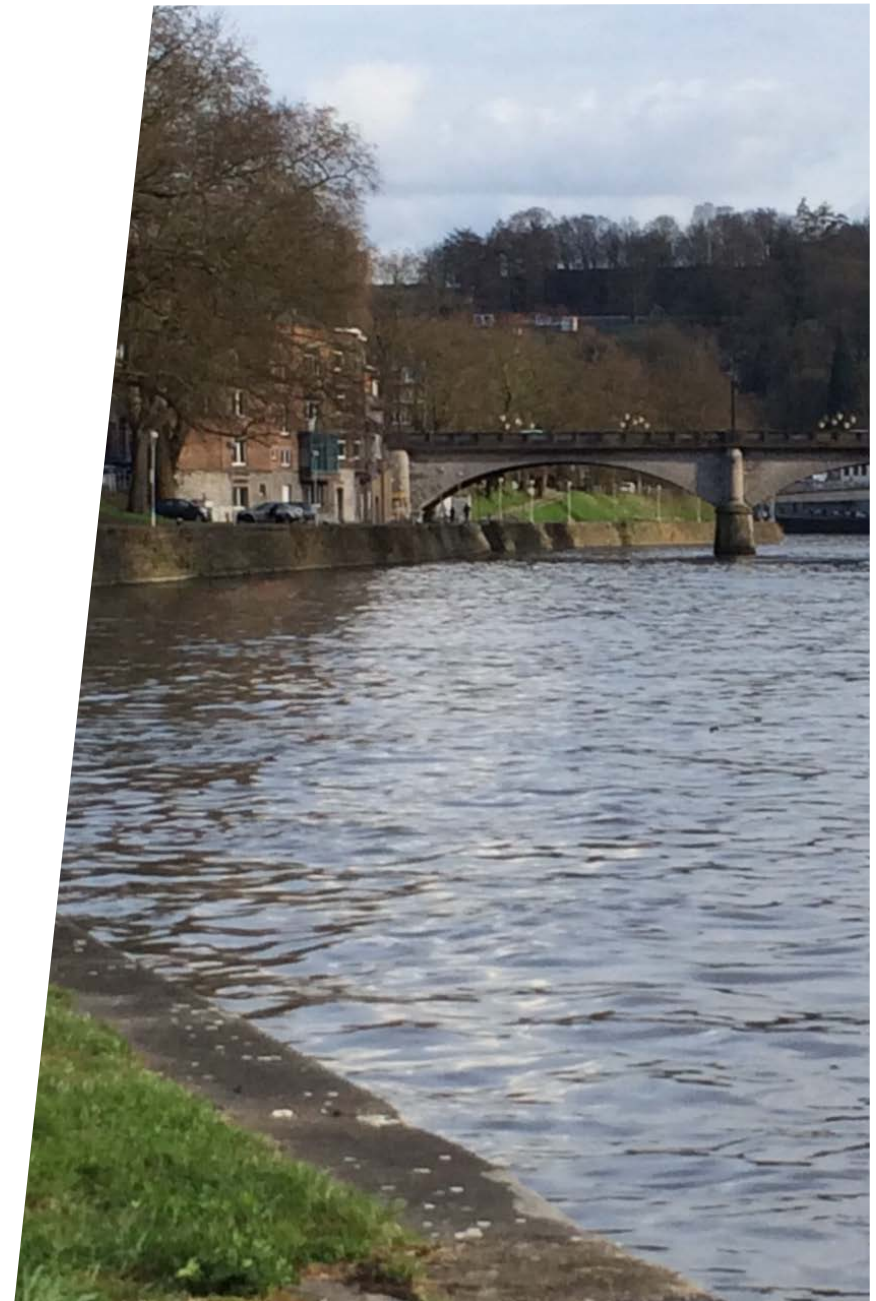


**The most popular social media site in the world is the latest entry in the quickly evolving world of mobility applications after filing a patent to for technology that would connect carpoolers.**

"Facebook has a clever idea that would make it much easier to hitch a ride to concerts, sporting events and other happenings," reports Jillian D'Onfro.

With a [patent application filed on January 28, 2016](#), the social media giant "laid out plans to become a ridesharing platform, demonstrating how it could let people easily form carpool [through its Events feature](#)," according to D'Onfro.

# Mutualisation du stationnement



## ■ Mutualisation - Concept

La mutualisation du stationnement concerne le partage d'emplacements de stationnement entre plusieurs catégories d'usagers qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou de la semaine.

Les demandes de stationnement entre les commerces, les entreprises, les bureaux ou encore les riverains n'ont pas lieu au même moment de la journée, de la semaine et/ou de l'année. En jouant sur la complémentarité des besoins, il est possible d'optimiser l'espace dévolu au stationnement et d'éviter des dépenses importantes liées à la construction de nouvelles infrastructures.

Par extension, le partage de l'espace public au cours de différents moments de la semaine ou de l'année peut également être vu comme une mutualisation des espaces de stationnement.

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 %

Type de besoins simultanés à satisfaire (Guide Stationnement Wallon)

La mutualisation du stationnement se pratique depuis plusieurs années et existe sous différentes formes :

- **Mutualisation informelle** : l'utilisateur n'a pas attendu les pouvoirs publics pour mutualiser des emplacements de stationnement et cela en l'absence de toutes règles ou conventions (centres sportifs, ...). Il va de soi, que ces comportements de mutualisation informelle peuvent amener des effets pervers et ne doivent donc pas aller à l'encontre de l'intérêt général (mobilité, impacts sur les riverains, ...).
- **Gestion par le pouvoir public** en mutualisant des infrastructures publiques ou en menant des partenariats
- **Mutualisation au travers de startup** et plateformes privées tels que BePark et Myflexipark

**BePark** Myflexi**Park**  
The parking community

# Mutualisation - Concept

L'expérience montre que les conditions d'accès et le type de structure varient énormément selon les situations et besoins :

- Infrastructures : bureaux, hôtels, commerces, logements,...
- Nombre de places mises à disposition : la quantité varie d'un parking à l'autre
- Horaires : accessibilité 24h/24 ou alors avec des limites d'heure ou de jours
- Paiement/tarifs : Abonnement ou paiement à la minute, les tarifs variants selon la localisation et le partenaire



CHOIX D'UN PRODUIT

Abonnement    Réservation

Débutez quand vous voulez!

Abonnement	Prix / mois	
5 J./SEMAINE <a href="#">Voir l'horaire</a>	129.00€	<a href="#">S'abonner</a>
NUIT & WEEKEND <a href="#">Voir l'horaire</a>	39.00€	<a href="#">S'abonner</a>
24H / 7J <a href="#">Voir l'horaire</a>	149.00€	<a href="#">S'abonner</a>

Engagement de 2 mois minimum. Résiliez facilement avec seulement un mois de préavis!

---

←
**Parnasse 13 V2**

★ AJOUTER AUX FAVORIS
🚗 ITINÉRAIRE
🔗 PARTAGER

1,8 €/h

0,03 €/min

89 €/mo

abonnement

**Heures d'ouverture**

Lundi - Dimanche: 24h/24

**Caractéristiques**

24/7

## ■ Mutualisation - Stratégie

La stratégie consiste à analyser les sites potentiels pour une mutualisation du stationnement dans le centre urbain, tant pour les riverains que pour les travailleurs ou les clients, et à élaborer un plan d'actions pour augmenter à court-terme l'offre en stationnement. Cette mutualisation devra servir :

- à soulager le stationnement en voirie et contribuer à faciliter la mise en œuvre de réaménagements de voirie nécessitant la suppression de stationnement
- À compenser la suppression de certains parkings en ouvrage

Le plan d'actions

- Déterminer les **zones prioritaires** en matière de stationnement de jour et/ou de nuit
- **Evaluer les potentialités** en matière de mutualisation et **démarcher** les sites pertinents. Deux possibilités :
  - Sur base de convention, des emplacements pourraient rejoindre le parc de stationnement public et être gérés par les pouvoirs publics.
  - Réaliser le démarchage en étroite collaboration avec les acteurs du « parksharing » tels que BePark et Myflexipark

- Envisager dans les **nouveaux projets immobiliers**, la possibilité d'aménager des espaces communs de stationnement est une réelle alternative à prendre en considération. Des parkings en ouvrages communs et aux emplacements non alloués aux entrées des sites permettraient de répondre aux différents besoins de la zone tout en ne nécessitant pas une offre surdimensionnée.
- Une réflexion pourrait également être faite par les pouvoirs publics pour intégrer la **notion de mutualisation** du stationnement dans les différents **outils urbanistiques**, notamment les Schéma d'Orientation Locaux (ex-PCA et RUE), de rénovation urbaine... ou encore lors de réflexion sur l'aménagement des sites industriels à réaffecter ou de parcs d'activités économiques.
- Un **volet communication** pour faire connaître cette nouvelle solution auprès des usagers et des acteurs du développement urbain

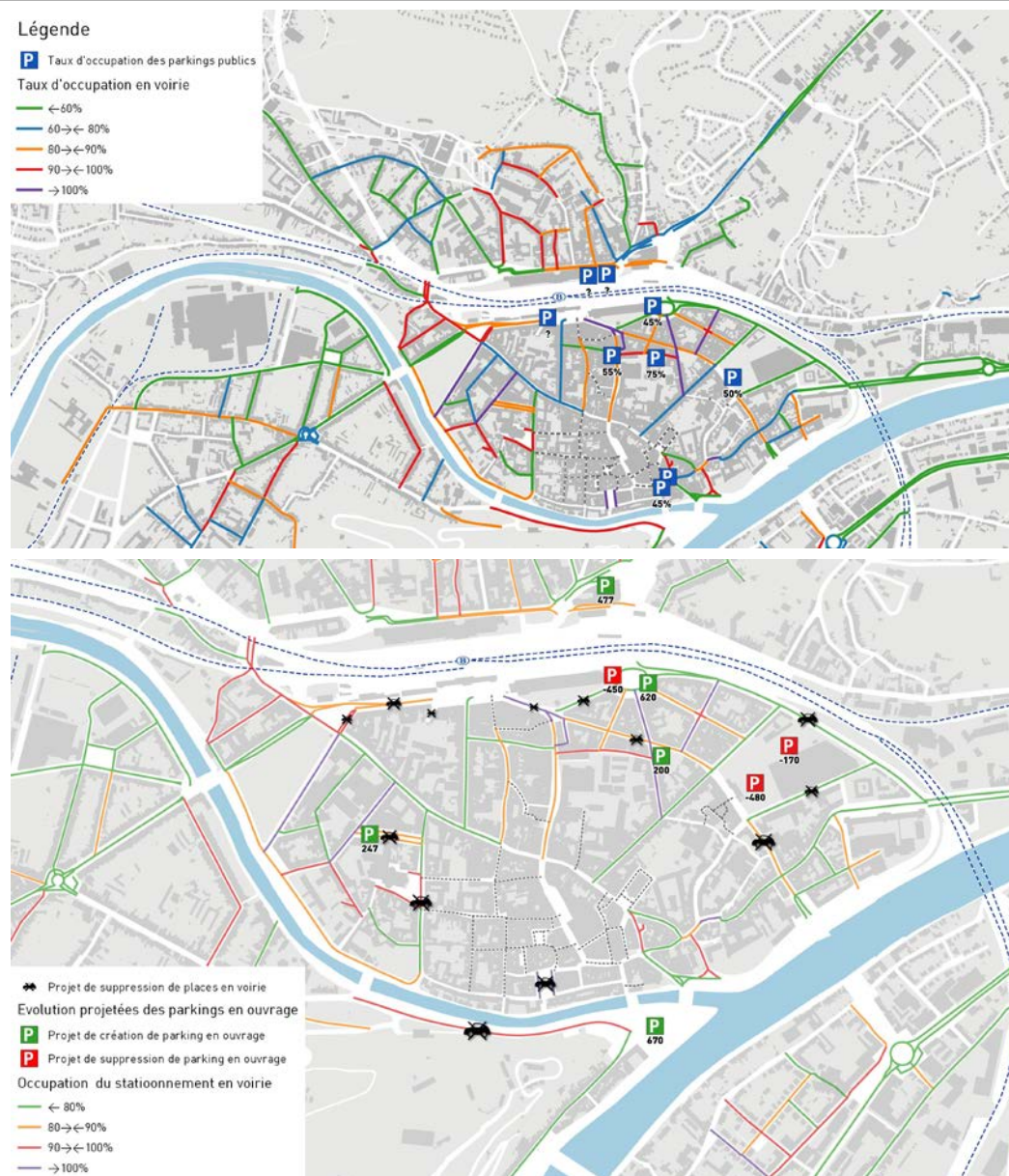
## ■ Corbeille - Demande en stationnement

- Pression stationnement actuelle modérée en voirie et dans les parkings en ouvrage
- Evolution des capacités de stationnement
  - 2.214 places de parking en ouvrage projetées
  - 1.784 places supprimées

### Enjeux

- Décalage dans le temps entre les constructions en ouvrage et les suppressions
- En 2020 : 1850 places en voirie sur la corbeille pour 2200 immatriculations
- Imprévus sur les délais de constructions ou sur la concrétisation de tous les ouvrages

En plus d'une politique forte pour un report modal que ce soit en TC, via notamment les P+R, ou les modes doux → Pertinence de lancer une politique de mutualisation du stationnement

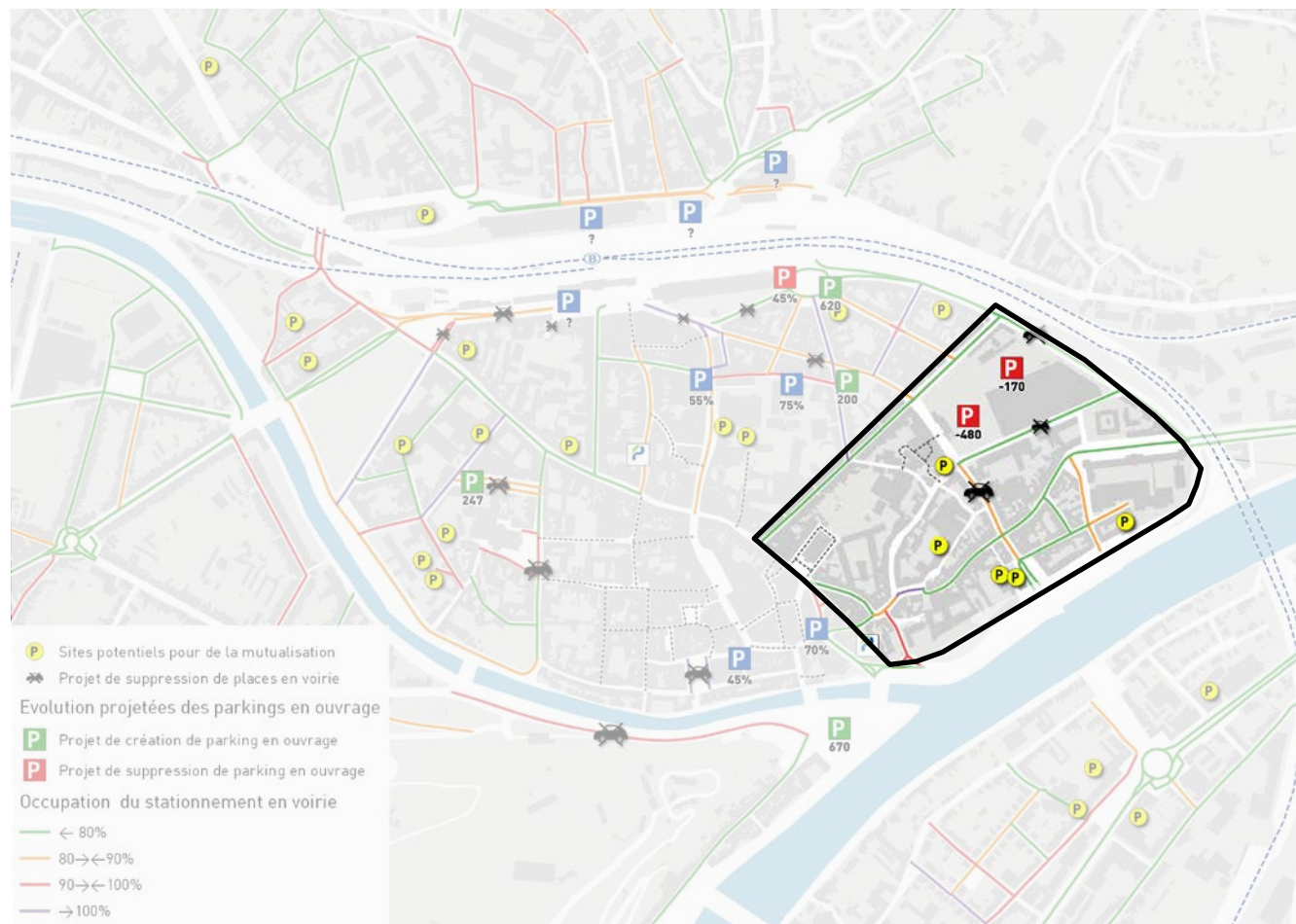


## ■ Corbeille – Zones prioritaires

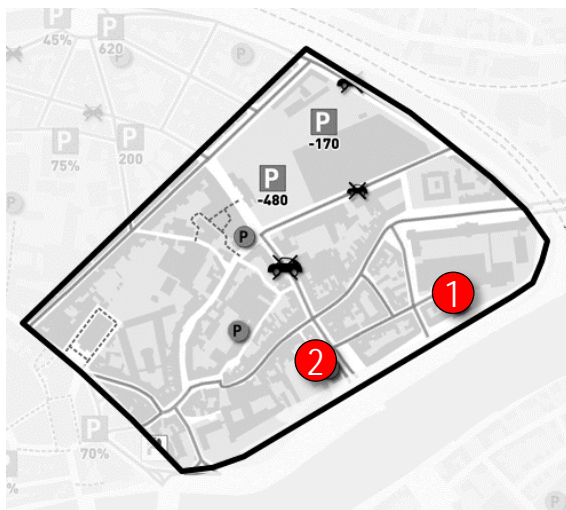
### Zone Corbeille Est

Fort enjeux en matière de mutualisation

- Suppression importante de stationnement en voirie et hors voirie
- Peu de capacités à proximité en parking public
- Plusieurs opportunités pour du stationnement riverain nocturne (parking rue des Tanneries, Forem, Haute Ecole Albert Jacquard,...)



## ■ Corbeille – Zones prioritaires



### 1 Haute Ecole Albert Jacquard

- Parkings plein air
- Capacité de 45 places
- Usage pour stationnement nocturne riverain et we

Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune



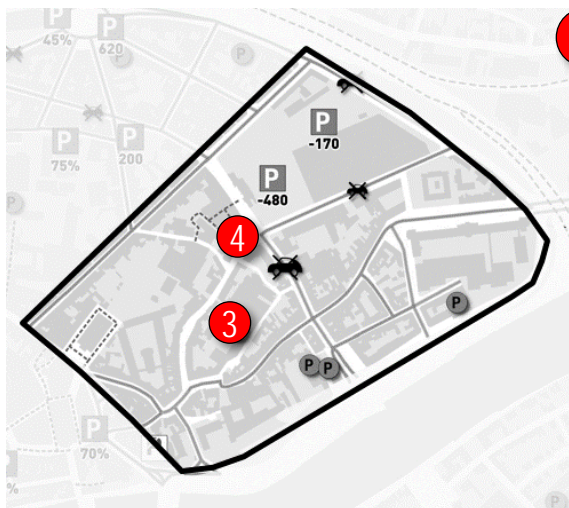
### 2 Forem

- Parkings en aérien et en souterrain
- Capacité de 100 places
- Bien localisé à l'entrée de la Corbeille
- Propriétés publiques (Région wallonne et Ville de Namur)
- Usages pour stationnement nocturne riverain principalement et we

Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune ou via plateforme privée



## ■ Corbeille – Zones prioritaires



### 3 Rue des Tanneurs

- Parkings en aérien et en souterrain
- Capacité de 160 places
- Mutualisation déjà partiellement existante (Mutualités)
- Usage pour stationnement nocturne riverain et we

Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune ou via plateforme privée

### 4 Rue Pepin

- Parking souterrain privé
- Capacité de 30 places
- Usages pour stationnement nocturne riverain

Mutualisation : via plateforme privée

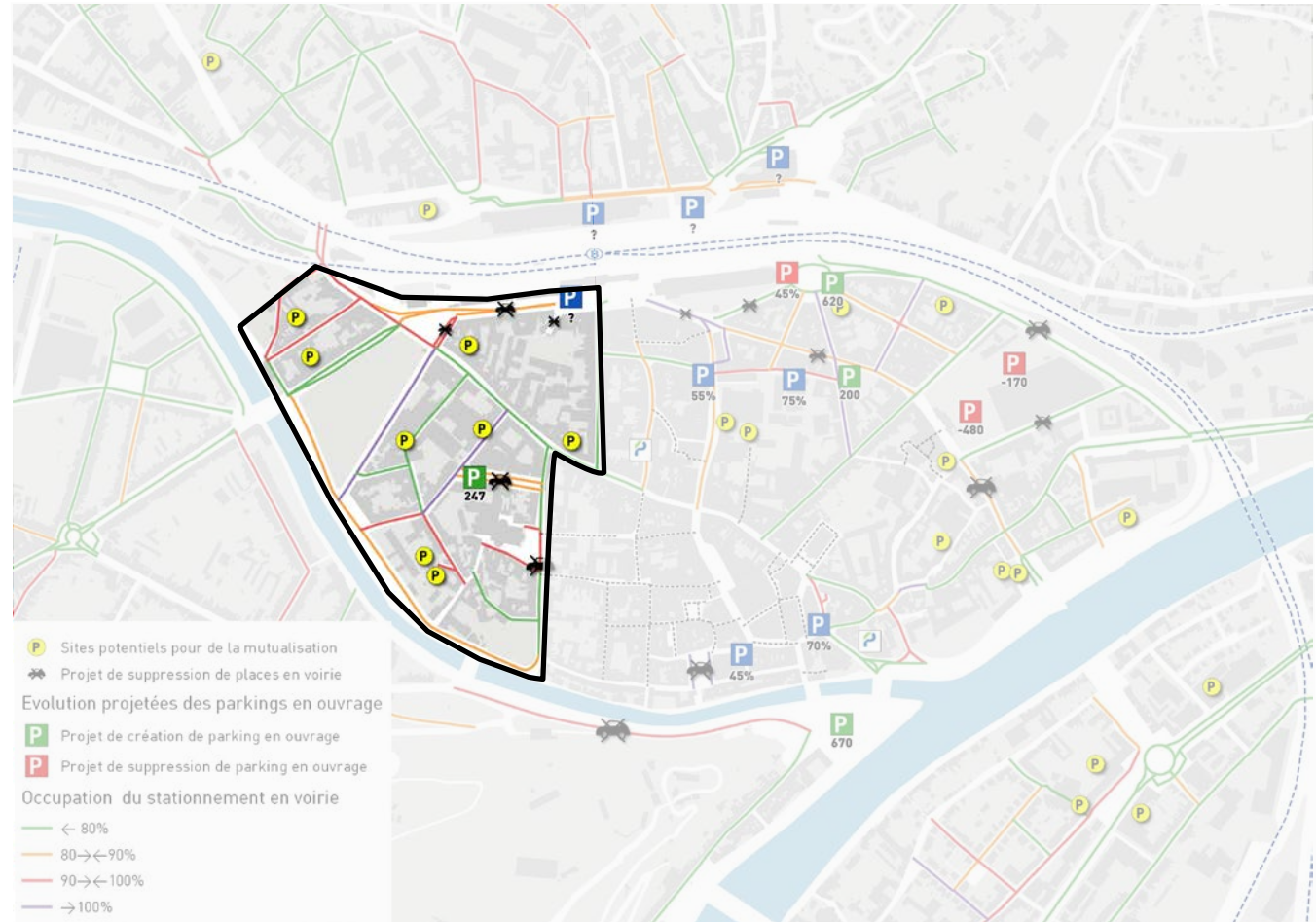


## ■ Corbeille – Zones prioritaires

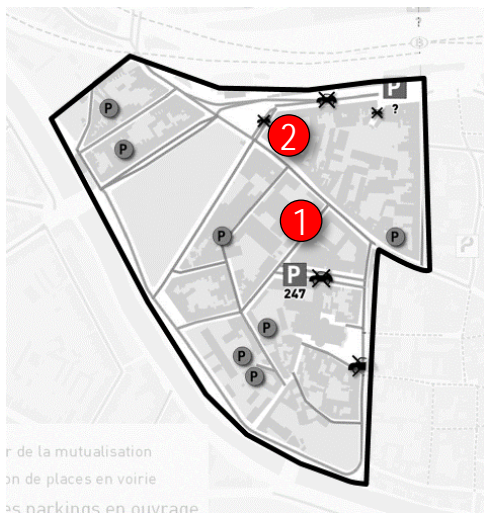
### Zone Corbeille Ouest

Fort enjeux en matière de mutualisation

- Suppression importante de stationnement en voirie
  - Place du Palais de justice
  - Place Saint-Aubain
- Projet de parkings en ouvrage incertain
- Peu de capacités à proximité en parking public
- Plusieurs opportunités pour du stationnement riverain (parking université, KBC,...)



## ■ Corbeille – Zones prioritaires



- 1** Parking université
- Parkings plein air et souterrain
  - Capacité d'env. 200 places
  - Bien localisé au sein de la maille et à proximité des zones où le stationnement est supprimé
  - Usage pour stationnement nocturne riverain et we

Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune ou via plateforme privée

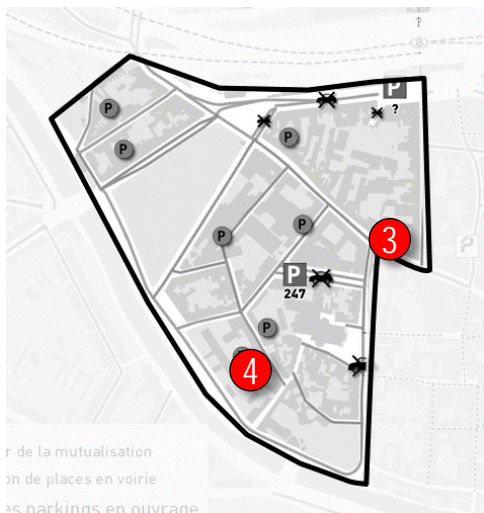


- 2** KBC
- Parkings souterrain
  - Capacité de 60 places
  - Bien localisé au sein de la maille et à proximité des zones où le stationnement est supprimé
  - Usages pour stationnement diurne et riverain

Mutualisation : via plateforme privée



## ■ Corbeille – Zones prioritaires



3

### Rue Lelièvre

- Parking privé en intérieur d'îlot
- Capacité d'env. 20 places
- Situé en amont de la zone commerçante
- Usage pour stationnement nocturne riverain et we

Mutualisation : via plateforme privée

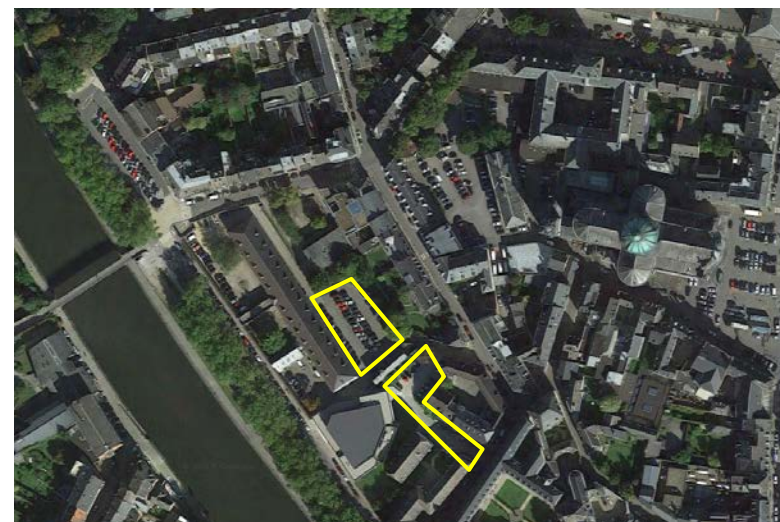


4

### Quartier Université

- Plusieurs poches de parking en intérieur d'îlot
- Propriétés publiques (centre social Arsenal)
- Usages pour stationnement nocturne riverain et we

Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune ou via plateforme privée

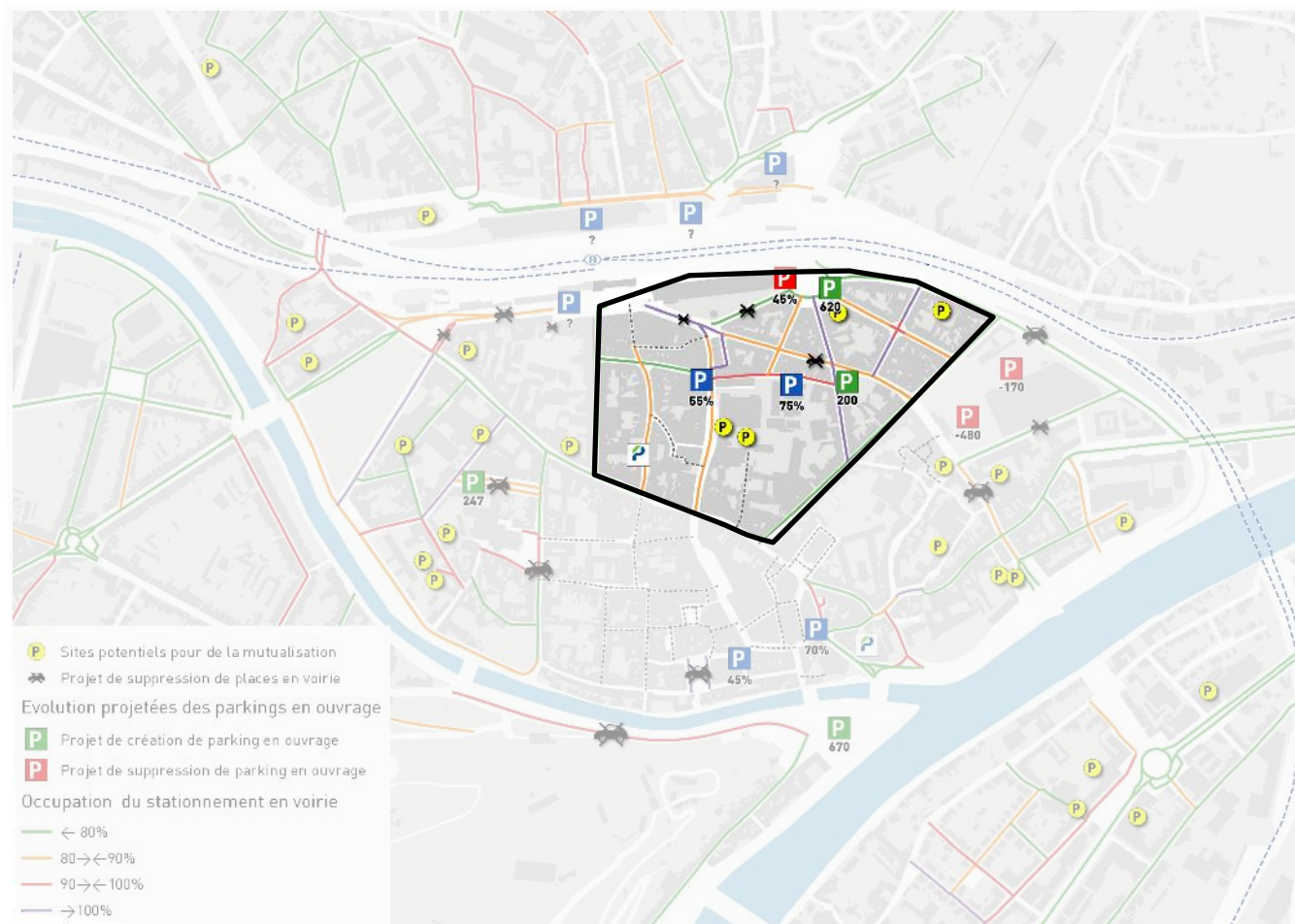


## ■ Corbeille – Autres zones

### Zone Corbeille Nord

Enjeux plus faibles en matière de mutualisation

- Suppression de stationnement, compensée à terme par un nouveau parking Place Léopold
- Capacités disponibles dans les parkings publics existants
- Liens possibles avec les parkings situés au Nord du Boulevard
- Plusieurs sites disponibles pour palier au manque temporaire suite à la suppression du parking Léopold (Hôtel de Ville)

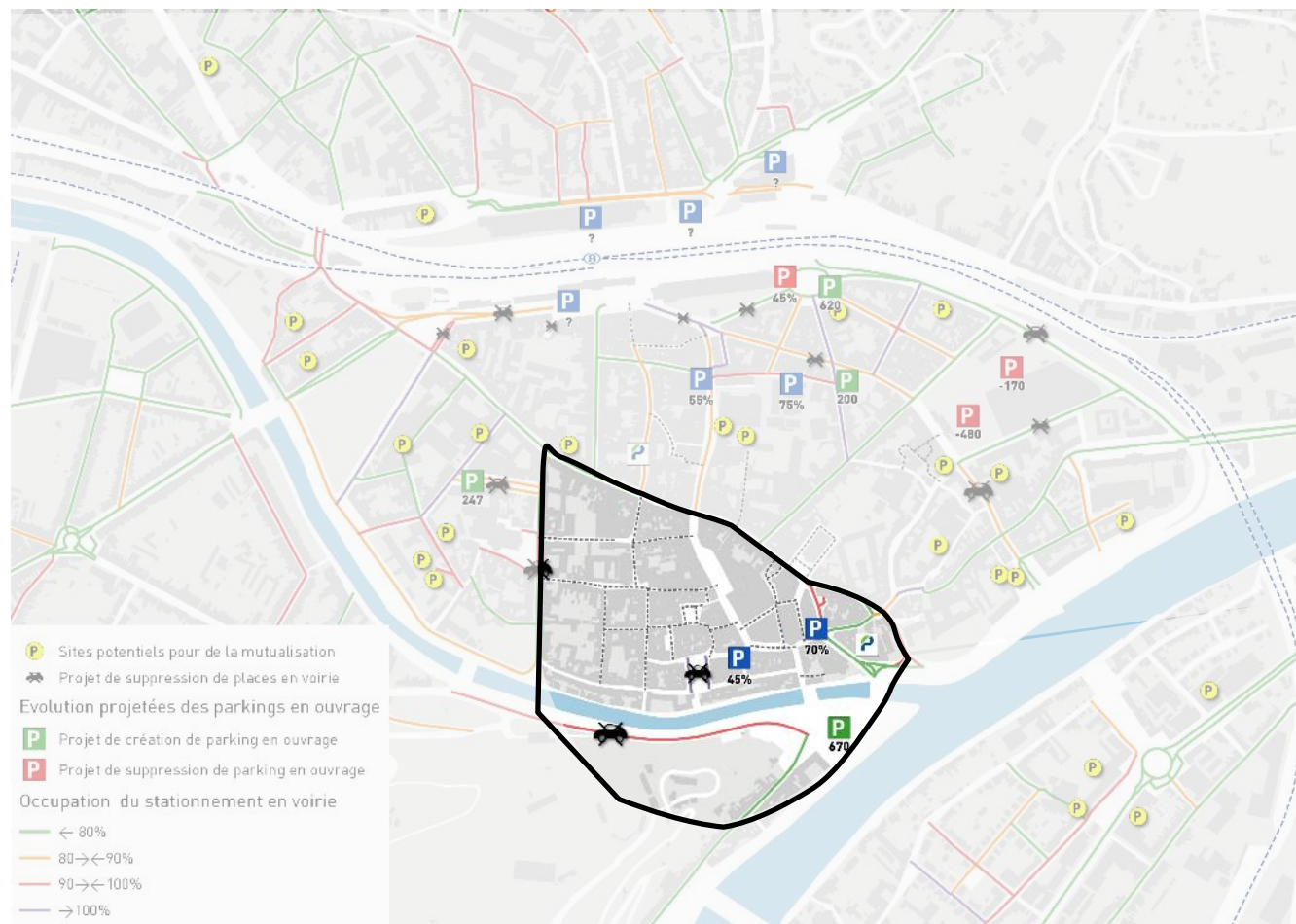


## ■ Corbeille – Autres zones

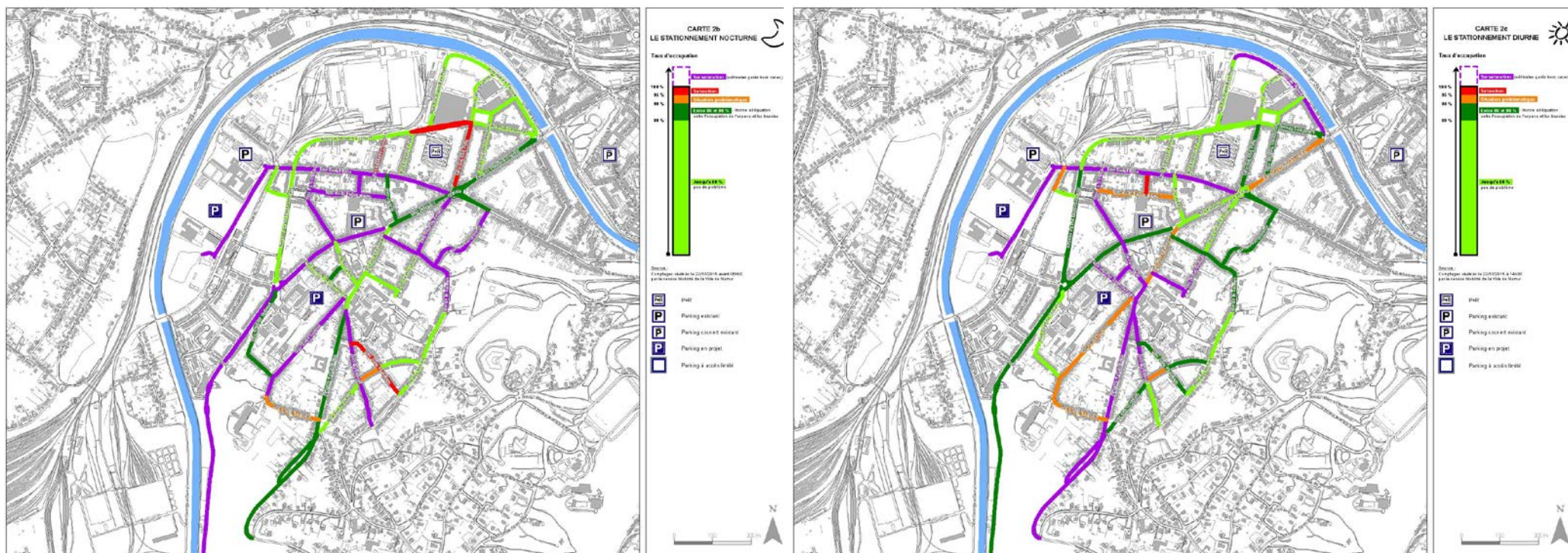
### Zone Corbeille Sud

Enjeux plus faibles en matière de mutualisation

- Suppression de stationnement en voirie, compensée par le nouveau parking Grognon
- Capacités résiduelles existantes dans parkings publics
  - Stationnement jour (rotatif)
  - Riverain nocturne possible
- Aucun site pertinent à priori pour de la mutualisation



# Salzannes

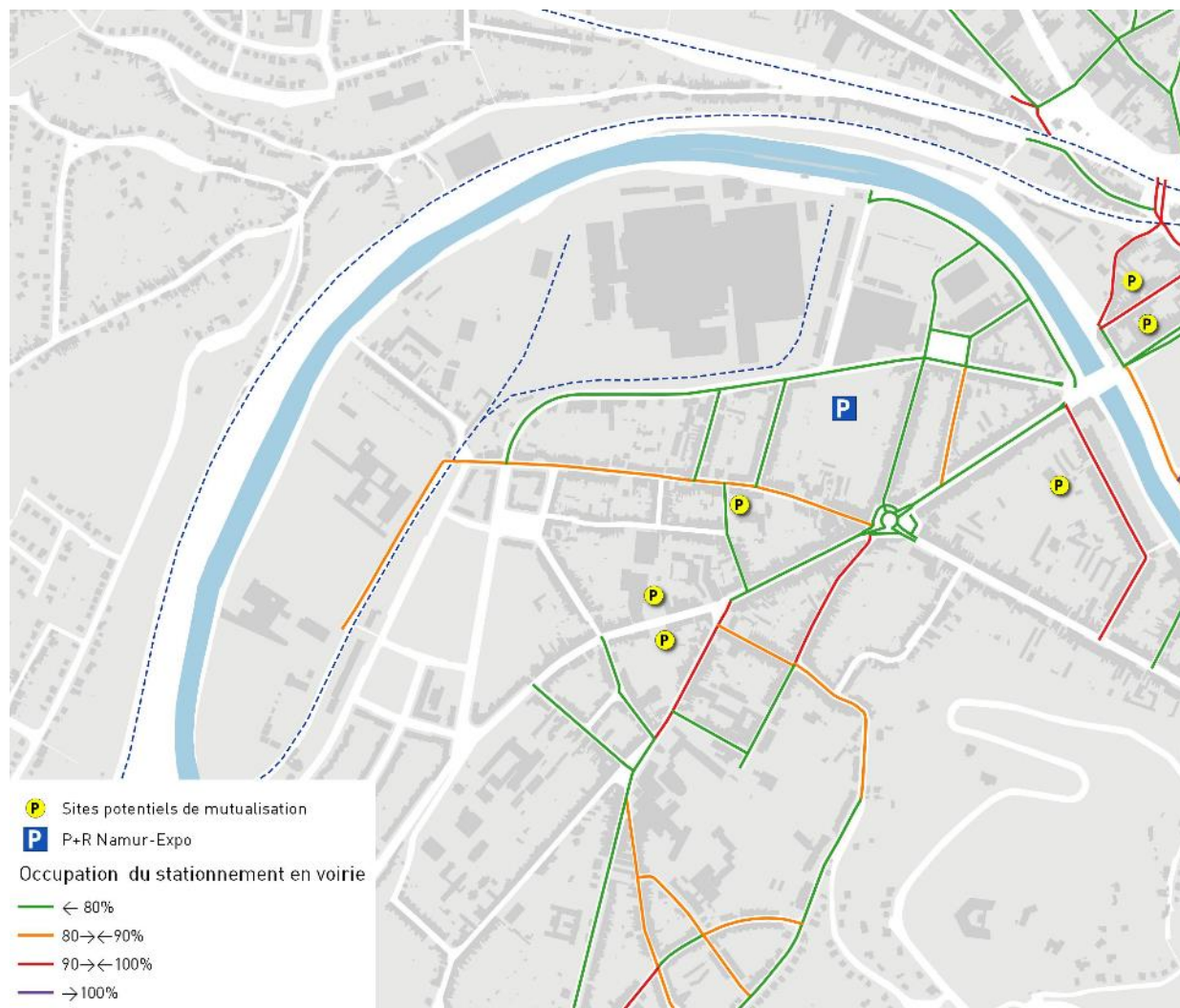


- Pression importante en voirie sur certains secteurs en journée et en soirée
- Impact des équipements structurants et d'activité évènementiels sur le stationnement : Hôpital, Namur Expo, écoles,...
- Impact de différents projets sur le stationnement en voirie (containers enterrés,...)

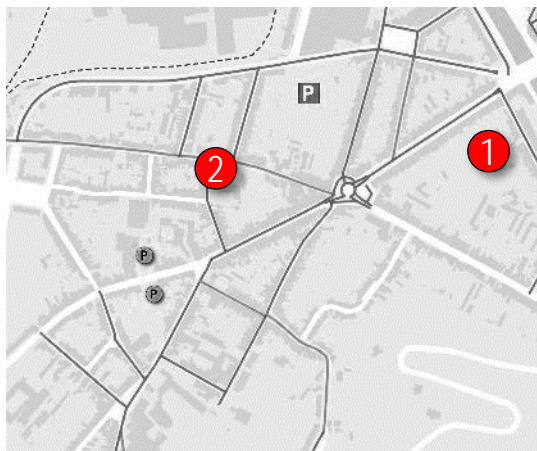
➔ potentiel en matière de mutualisation à envisager

## Salzannes

- Plusieurs sites potentiels pour de la mutualisation ont été identifiés sur le secteur de Salzannes à destination essentiellement des riverains en semaine ou des visiteurs le we
- Parking P+R Namur-Expo  
Le parking P+R est repris également dans la réflexion car il constitue un réel potentiel de stationnements disponibles en soirée mais avec le désavantage d'être peu accessible depuis les quartiers avoisinants.



# Salzennes



## 1 Université Notre-Dame

- Parkings plein air
- Capacité de 120 places
- Usage pour stationnement nocturne riverain
- Site enclavé et qui tourne le dos au quartier

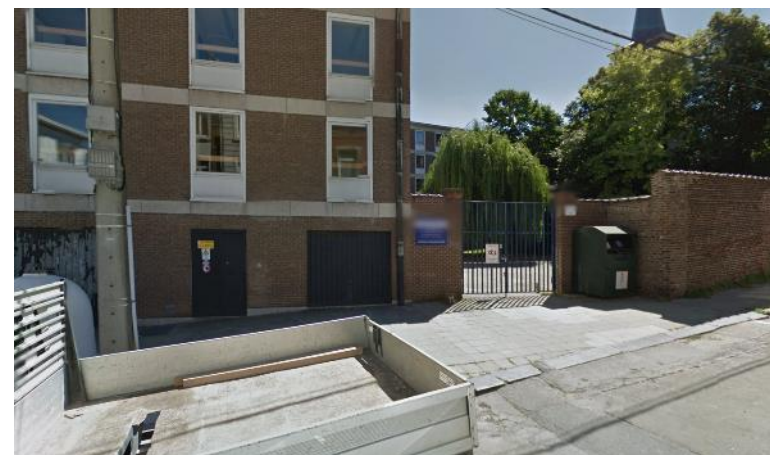
Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune



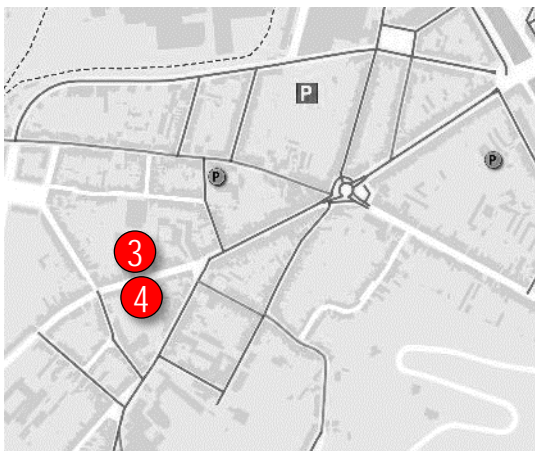
## 2 Rue Henri Blès

- Parkings plein air
- Capacité de 30 places
- Bien localisé au centre du quartier
- Usages pour stationnement nocturne riverain principalement

Mutualisation : sous forme de partenariat avec la commune ou via plateforme privée



## Salzinnen



### 3 Brico

- Parking privé
- Capacité de 70 places
- Usage pour stationnement nocturne riverain



Mutualisation : via plateforme privée

### 4 Delhaize

- Parking privé
- Capacité de 55 places
- Usage pour stationnement nocturne riverain, ainsi qu'en cas d'événement à l'IMEP.



Mutualisation : via plateforme privée

P+R

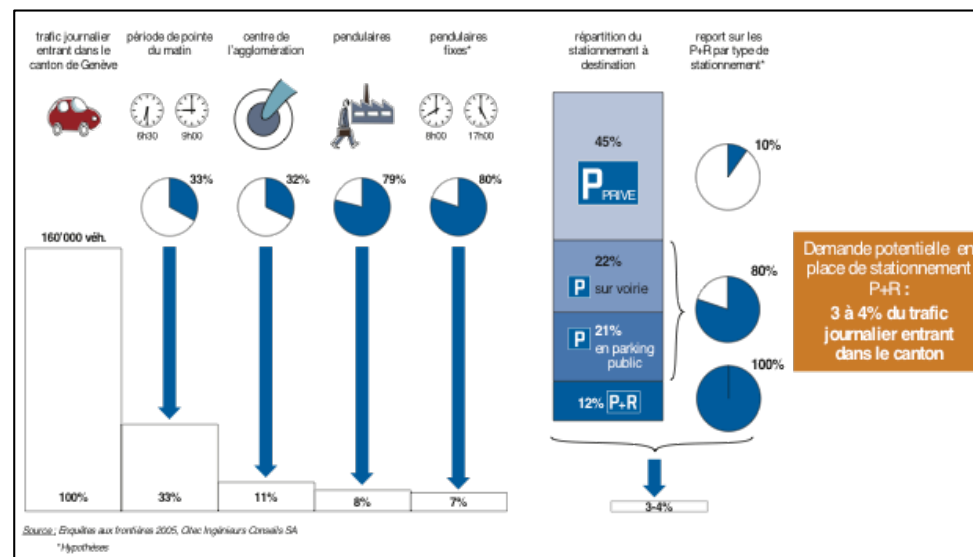


# P+R - Concept

« Laisser sa voiture dans un parking de dissuasion (P+R) pour prendre ensuite un transport en commun. » Ce concept n'est pas neuf et est largement plébiscité par l'opinion publique comme un levier important pour favoriser le report modal de la voiture vers le transport public.

La part d'utilisateurs effectuant un rabattement vers un P+R dépend fortement du contexte local, de l'offre en transport public, de la politique de stationnement dans l'agglomération et de la tarification d'usage du P+R.

Le retour d'expérience de la politique menée en Suisse et France montre que 3% à 5% des personnes qui ont recours à un pôle d'échange (gare, station bus, arrêt de tram) sont des automobilistes qui effectuent un rabattement en voiture. Le benchmarking montre également que la demande potentielle de stationnement dans des P+R est de l'ordre de 3 à 4% du trafic entrant journalier.



Benchmark réalisé sur plusieurs villes européennes de taille équivalente à Namur :

- P+R se situent en moyenne à 3km de la ville-centre
- Reliés au réseau TC structurant
- Localisés à proximité immédiate d'un échangeur autoroutier
- Capacités très variables

Ville	Nbr d'habitants	Nombre de P+R	Capacité P+R	Distance moyenne du centre
Angers	150000	4	910	3,5
Dijon	150000	2	450	4
Maastricht	120000	3	470	3,3
Coblence	110000	5	-	3
Luxembourg	110000	5	4315	4,5
Namur	110000	2	725	1,75

## ■ P+R - Cout et tarification

Un dilemme majeur concernant les P+R concerne les coûts d'investissement et d'exploitation très élevés pour des recettes souvent faibles.

On estime que la création d'une place de stationnement dans un parking souterrain coûte entre 20.000€ et 35.000€, entre 10.000€ et 15.000€ pour un parking en silo et entre 2.500€ et 3.000€ pour un parking au sol. Les frais d'exploitation et d'entretien reviennent de l'ordre de 250€/place/an pour les parkings souterrains et en silo et à 100€ pour les parkings au sol. A ces frais peuvent encore se rajouter des frais de personnel si le parking doit être gardé. Ces coûts importants peuvent très difficilement être compensés par les tarifs demandés aux usagers.

En effet, un P+R s'inscrit dans une politique de promotion du transport public et il faut que le tarif reste incitatif. L'expérience française montre qu'il n'est pas conseillé de dépasser un tarif mensuel de l'ordre de 40 à 50€. Cela étant, le bilan financier de ce type d'infrastructure est souvent négatif, en particulier s'il y a des frais de personnel liés à l'exploitation du parking. La tarification doit également être progressive à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération, ceci afin d'encourager les automobilistes à laisser leur voiture le plus en amont.



Legende: ● P+R kostenlos ● 0,50 €/Tag  
● 1,00 €/Tag ● 1,50 €/Tag  
○ Bahnhof ohne P+R-Anlage

Fahrzeuge dürfen nicht über mehrere Tage abgestellt werden. Es gelten die an den Anlagen ausgehängten Einstellbedingungen.  
Im Stadtgebiet München sind nicht alle Bahnhöfe dargestellt.

Ville	Prix
Toulouse	Gratuit
Lyon	22€/mois
Nantes	Gratuit
Lille	Gratuit
Genève	45/mois
Bordeaux	Gratuit
Hambourg	Gratuit
Cologne	0-2,5€/jour
Utrecht	0-5€/jour

## ■ P+R : Enjeux

Les enjeux sont multiples :

- Créer de nouvelles capacités de stationnement tout en maîtrisant les coûts
- Diminuer le nombre de véhicules entrants dans le centre
- Atténuer les impacts de suppression de places de stationnement projetés dans le centre
- Accompagner la politique de restructuration du réseau TEC
- Inciter au changement de comportement
- Développer une offre multimodale plus complète

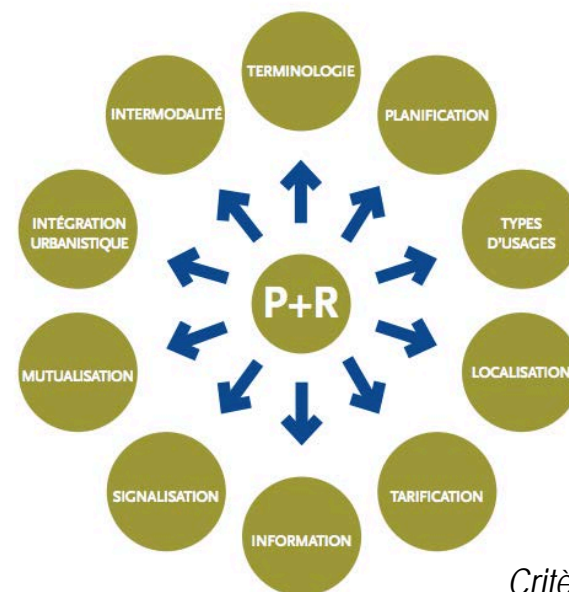
Pourtant, le rabattement vers les transports publics par le biais d'un P+R est une politique de mobilité bien plus complexe qu'il n'y paraît. En effet, les comportements de mobilité sont souvent difficiles à anticiper et la mise en œuvre d'un P+R peut avoir des effets parfois contradictoires par rapport aux objectifs initiaux.

Des analyses menées dans d'autres régions urbaines ont mis en évidence les effets suivants :

- Certains usagers qui se rendaient à la gare à pied ou en vélo, optent désormais pour leur voiture ;

- Certains usagers choisissent de se rendre dans un P+R plus proche du centre-ville alors qu'ils se stationnaient précédemment dans une gare plus en amont ;
- Dans l'absence de politique d'accès, les places de stationnement nouvellement créées sont utilisées davantage par des riverains et des personnes travaillant à proximité ;

Le succès d'un P+R est donc parfois difficile à analyser et le seul critère du taux d'occupation du parking n'est pas suffisant pour bien se rendre compte de son utilité sociétale.



*Critères de succès d'un P+R*

## ■ P+R - Situation existante

Namur compte deux parkings P+R: le parking Saint-Nicolas et le parking Namur expo.

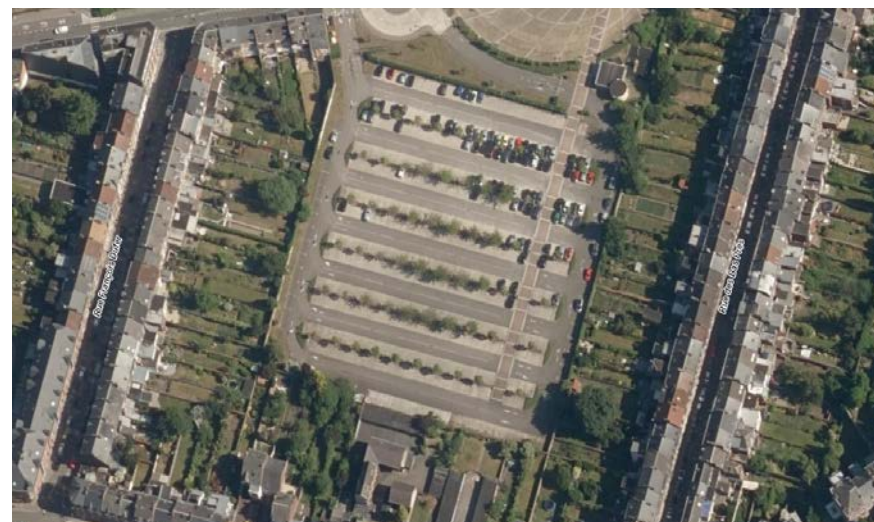
### Parking Saint-Nicolas

- parking géré de 276 places
- Prix de 120€/an pour abonnés du TEC
- taux d'occupation de 80% : situation en entrée de ville non loin des accès autoroutiers



### Parking Namur expo

- 476 places gérées (110€/an).
- taux de remplissage est faible (20%)
- + conflits avec les visiteurs du centre de congrès

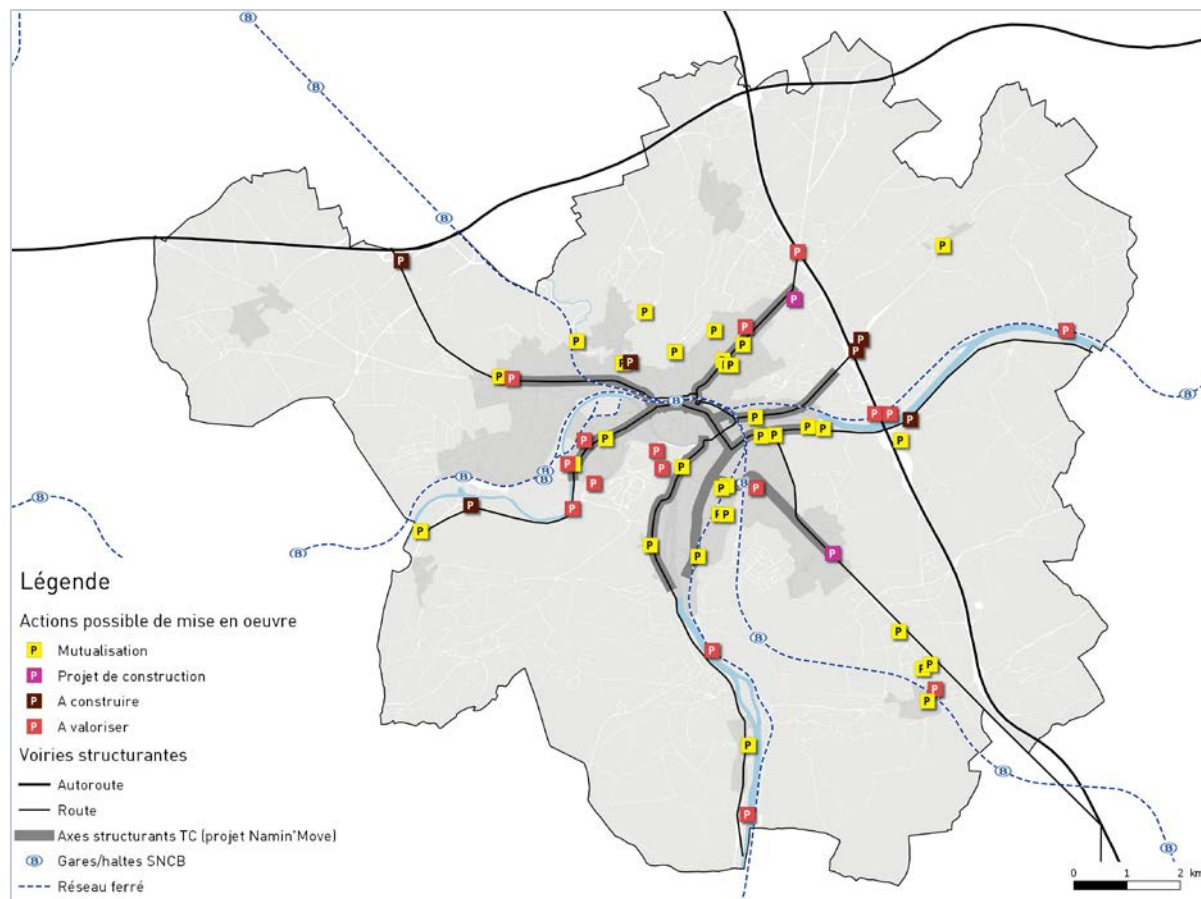


## ■ P+R - Sites potentiels sur Namur

De nombreux sites de tout type ont été répertoriés dans un premier temps par la commune. Une sélection et une priorisation ont donc été nécessaires.

L'ensemble des sites a été analysé au regard des critères suivants

- des critères d'accessibilité en transport en commun (selon les éléments connus à ce jour sur l'évolution du réseau TEC projetée dans le cadre de Namin'Move)
- de distance par rapport au centre-ville,
- de localisation par rapport au réseau viaire structurant.
- de localisation par rapport aux zones de congestion
- des temps de parcours entre les différents modes, afin d'évaluer la pertinence d'un rabattement TC

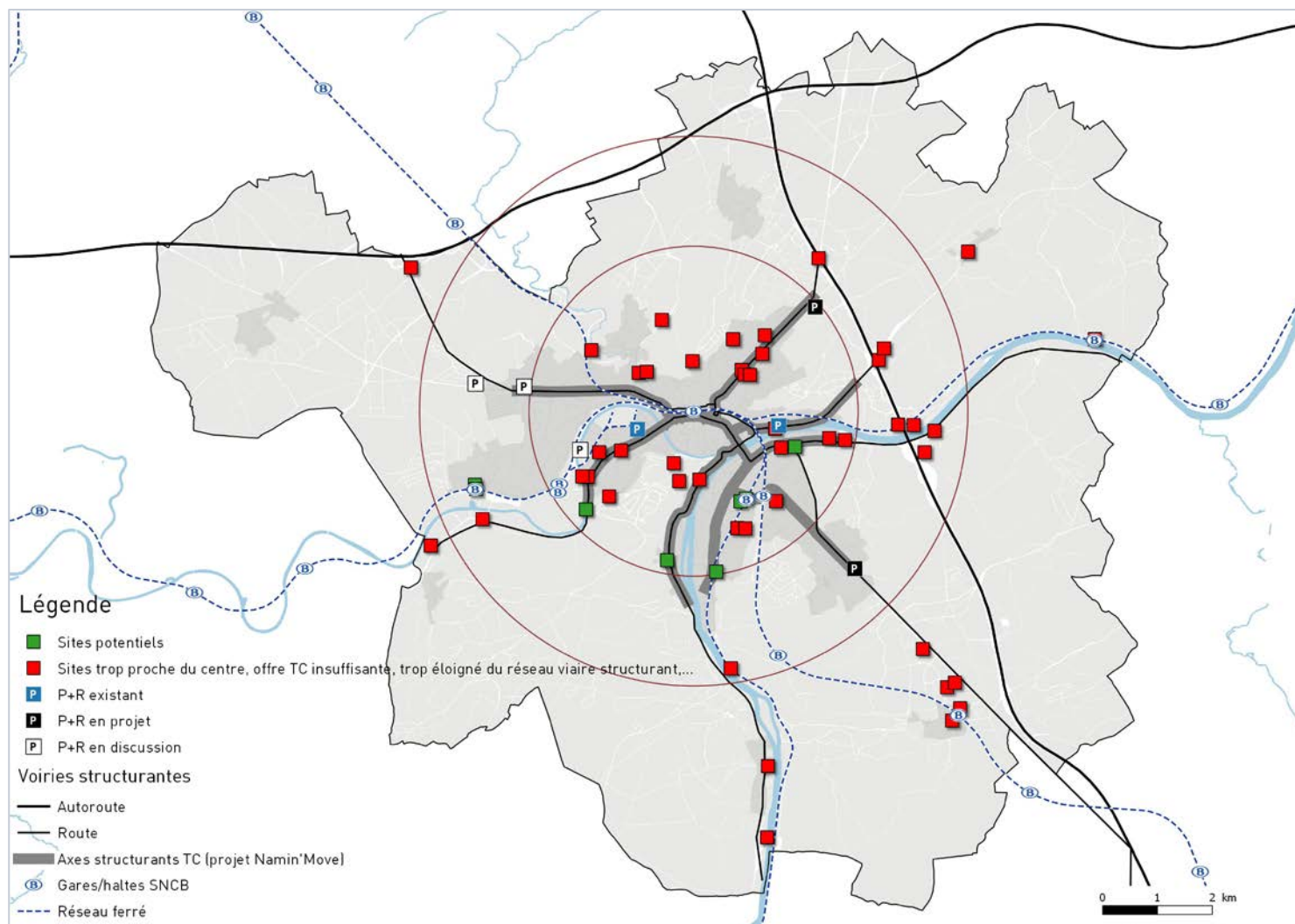


## ■ P+R - Sites potentiels sur Namur

De nombreux sites localisés ont été écartés en tant que P+R

- trop proches du centre,
- sans desserte suffisante au niveau TC
- peu adaptés
- ....

→ Ces poches peuvent par contre être envisagées comme parking d'appoint ou comme des opportunités pour du parking riverain, covoiturage,...



## ■ P+R - Présélection de sites

### 2 P+R projetés

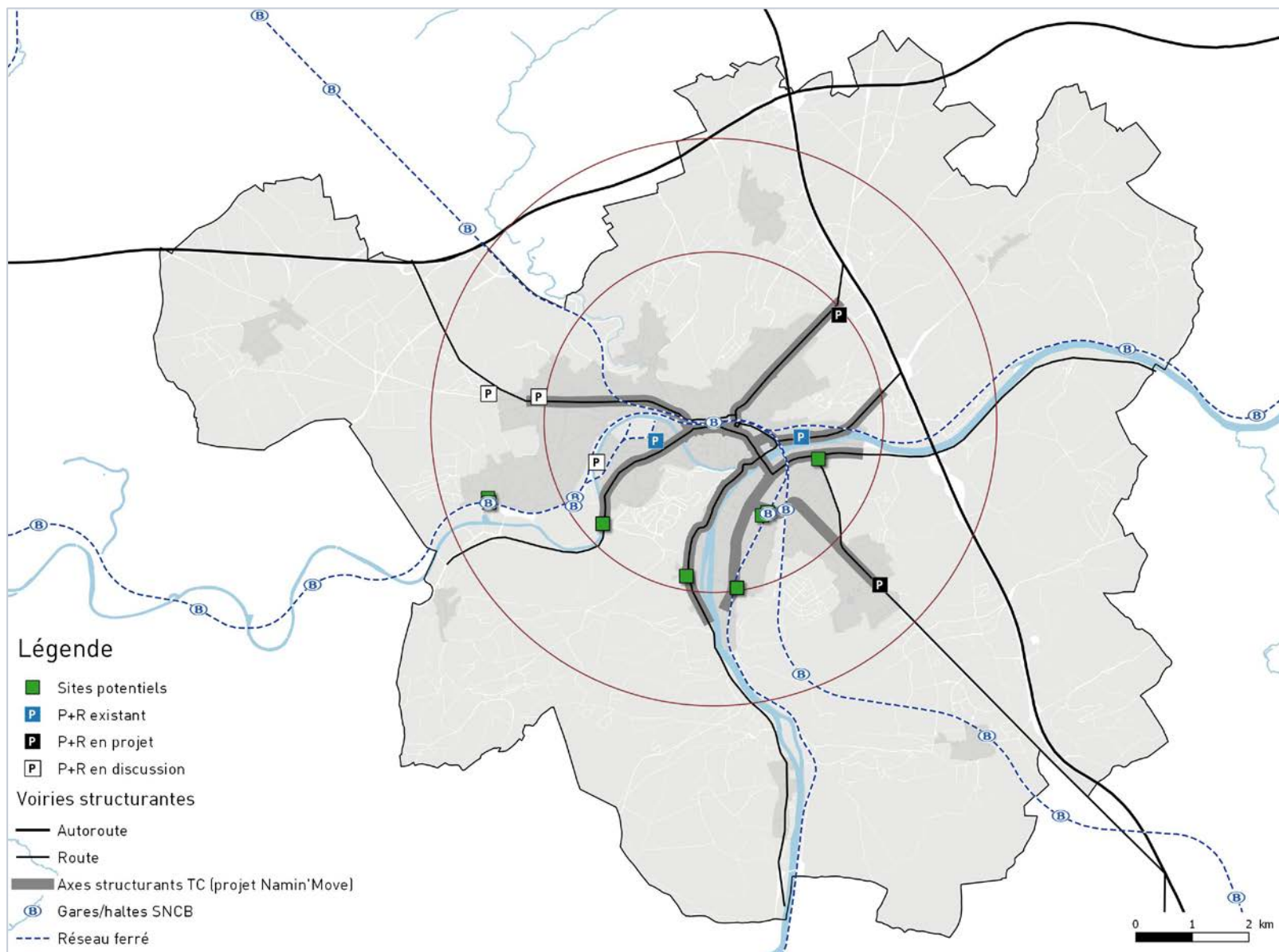
- Bouge (350pl)
- Erpent

### 2 sites en discussion

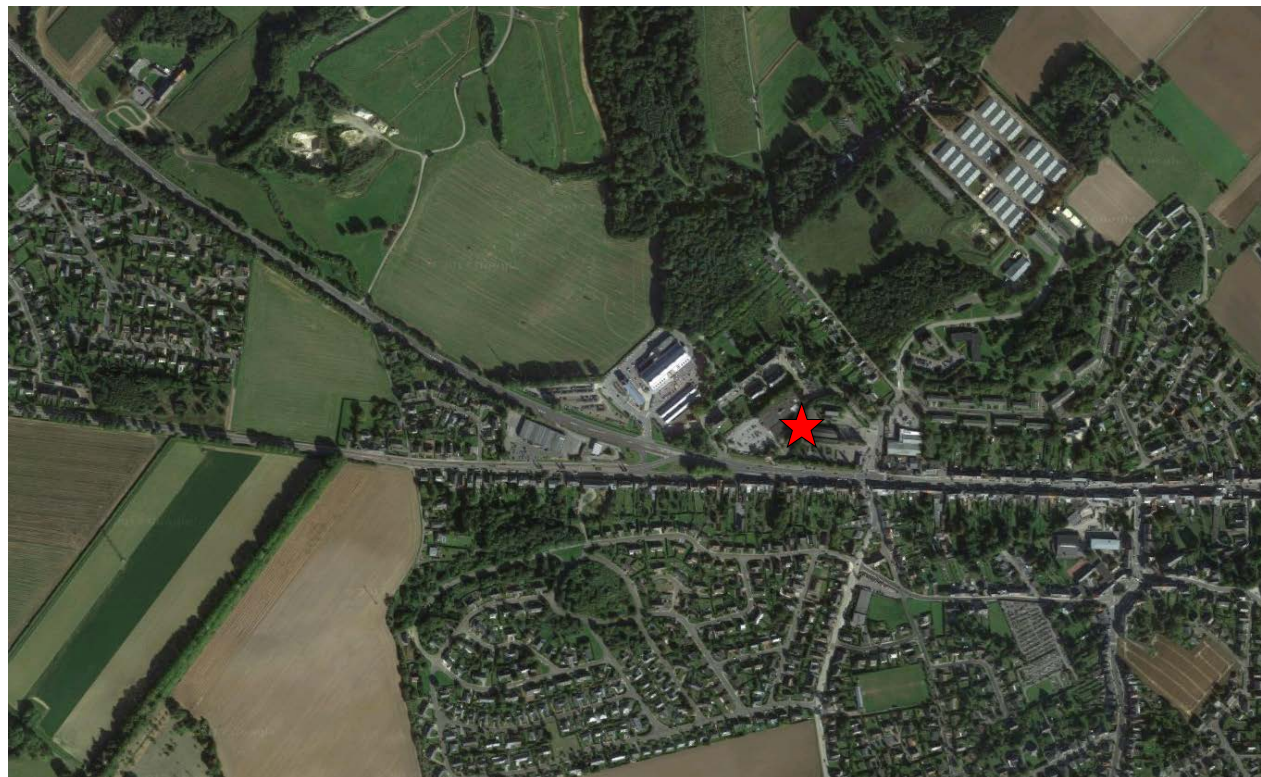
- Belgrade
- Salzennes

### 6 sites potentiels pour compléter le maillage

- Gare de Jambes
- Gare de Flawinne
- Salzennes-Woitrin
- N90 Jambes – Carrefour



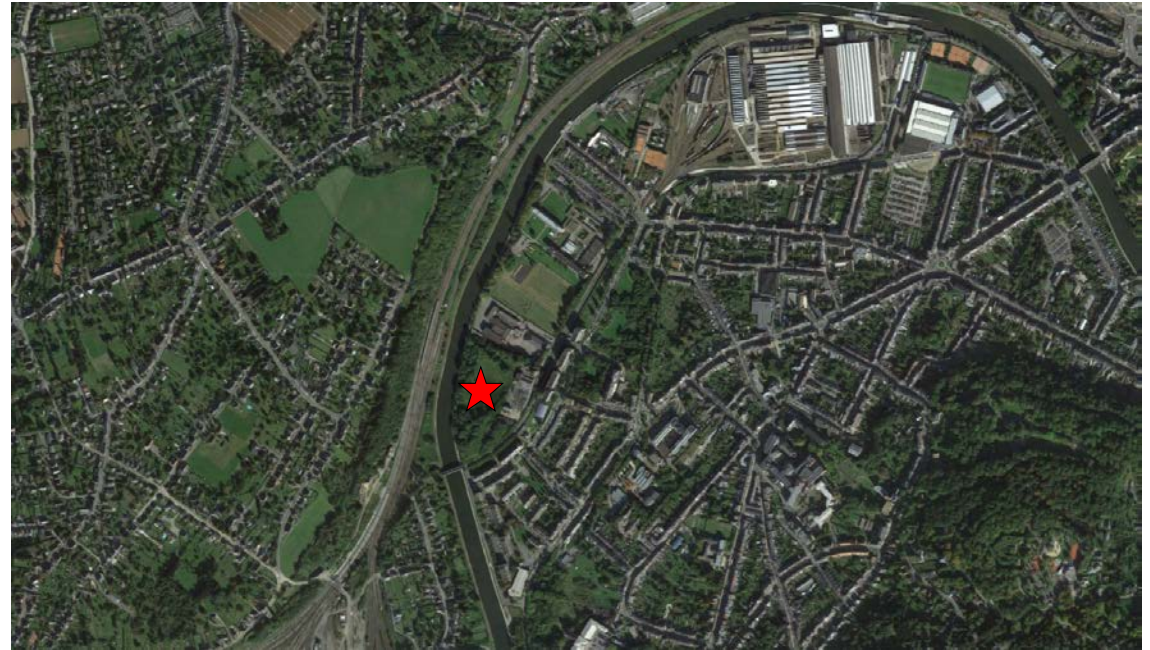
# P+R - Sites en discussion



## Belgrade

Projet en lien avec le développement de l'entrée de ville sur la N4, où plusieurs scénarios d'aménagement sont à l'étude

## P+R - Sites en discussion



### Salzennes - Woitrin

- Accessibilité améliorée avec nouvelle voirie
- Réseau TC permettant d'amener les étudiants à l'université

→ en lien avec le plan de mobilité proposé pour Salzennes

# P+R - Sites potentiels

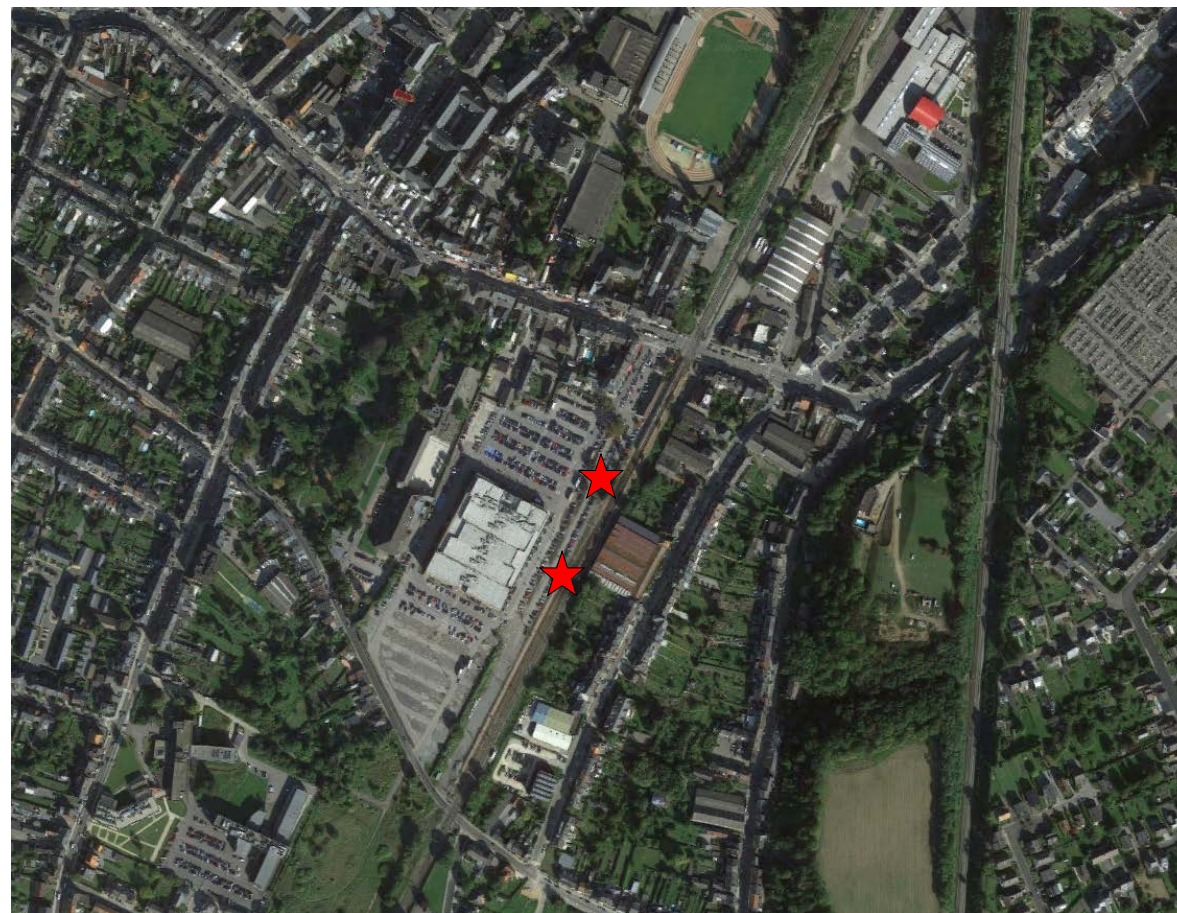


## Carrefour Market

- Mutualisation à mettre en œuvre



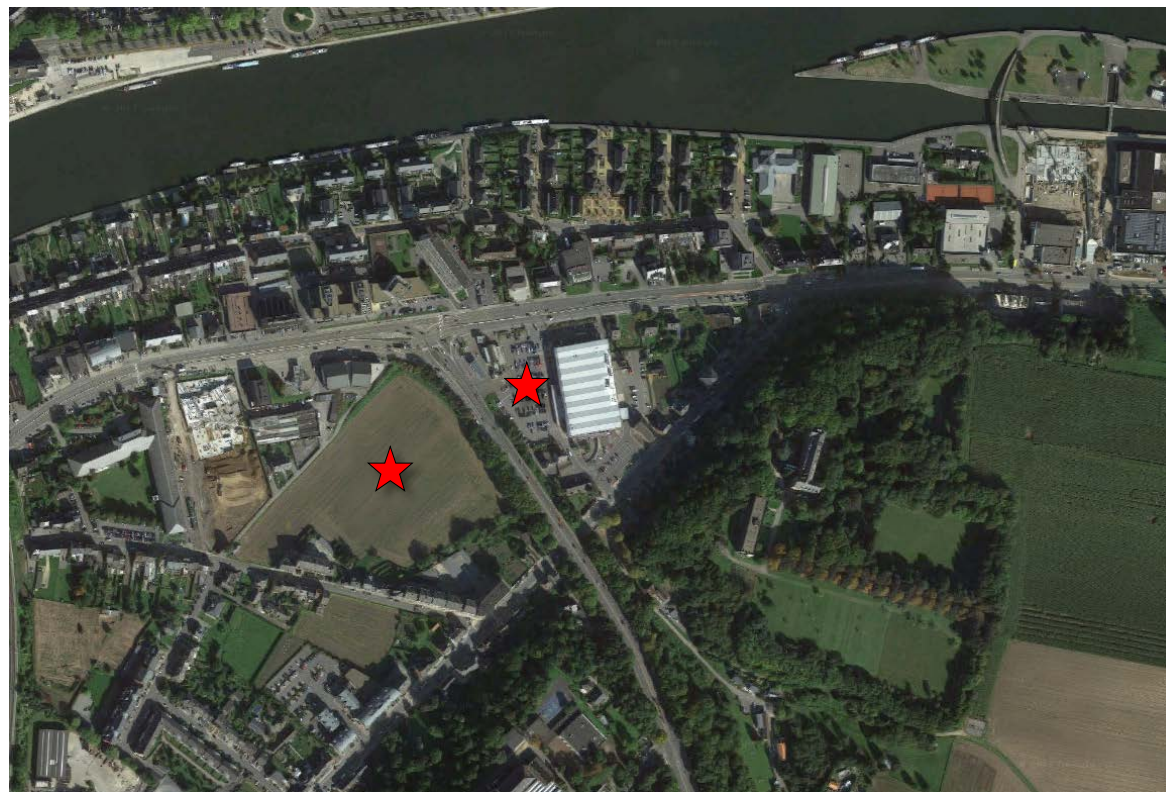
# P+R - Sites potentiels



## Gare de Jambes

- Très bonne desserte TC pour accéder au centre
- Projet de réaménagement du site de la gare de Jambes et de l'Acinapolis

# P+R - Sites potentiels



## Hypermarché Carrefour (N4/N90)

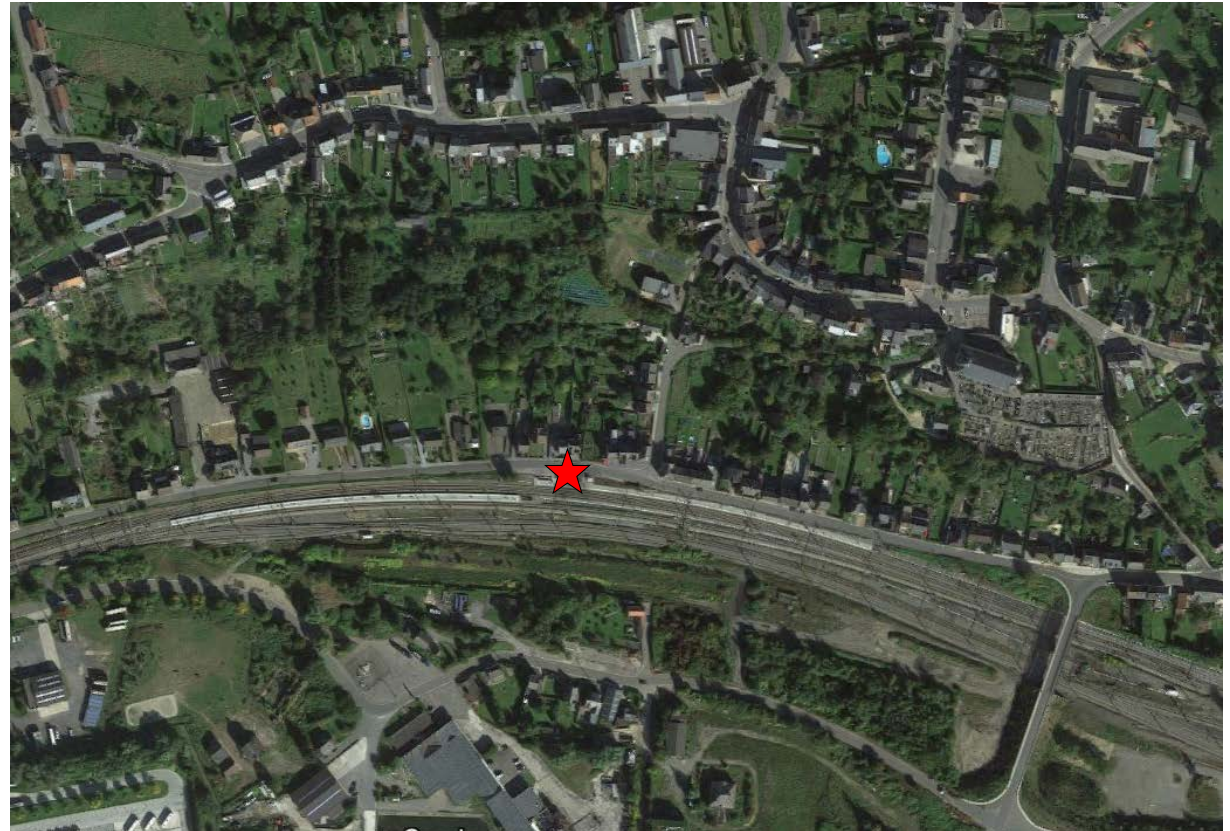
- Site très bien localisé au regard du réseau viaire et du réseau TC
- Projet de réaménagement ou de déménagement du Carrefour à l'étude

## P+R - Sites potentiels



### Gare de Flawinne

- Desserte ferroviaire améliorée
- Localisation en amont des problèmes de congestion





# Merci pour votre attention

Espaces-Mobilités  
22, Rue d'Arlon  
1050 Bruxelles  
Tél.: 0032 (0) 2 513 13 36  
[www.espaces-mobilites.com](http://www.espaces-mobilites.com)

Alexandre Van Pestel