

## SEMINAIRE DE PRODUCTION : « LA DENSITE »

### ATELIER 8 : COMMENT GERER LE PARCAGE DANS LES OPERATIONS DE DENSIFICATION ?

Orateur invité : Renauld Naiken (ICEDD - Institut de conseil et d'études en développement durable)

Chercheurs référents : Arie De Fijter et Céline Bodart (Lepur-ULg)

Animateur : Alain Malherbe (CREAT-UCL)

Rapporteurs : Valérie Cawoy avec l'aide de Simon De Muyndck et Isabelle Bauthier (IGEAT-ULB)

### 1. Introduction

En matinée la mobilité et indirectement le parcage ont déjà été évoqués dans les exposés : quelles sont les alternatives à la voiture ?, quels sont les rayons d'actions optimaux des modes de transport alternatifs ?, etc. Le stationnement, de plus en plus problématique dans certaines configurations urbaines, est bien un thème en lien avec la densité.

Deux sous-questions ont été posées par les CATUs lors du sondage réalisé en préparation de cette journée :

- 1) Comment concilier la densification de l'habitat avec la mobilité ?
- 2) Quelles sont les possibilités de développement du stationnement pour les habitants mais aussi pour les visiteurs, les clients des activités économiques et les usagers des services publics ?

Pour tenter de trouver des réponses à ces questions et peut-être en soulever d'autres : deux présentations. La première propose une méthodologie pour quantifier des besoins en stationnement et la seconde illustre par la diversité des morphologies du parcage ses multiples opportunités.

### **2. Présentation 1. Le stationnement : « Comment quantifier les besoins de stationnement privé dans le cadre de projets immobiliers en Wallonie ? Méthodologie de calcul et référentiels », Renauld Naiken (ICEDD)**

En 1970, la circulaire dite De Saeger fixait la création d'un emplacement de stationnement par logement et par 50 m<sup>2</sup> de surface de bureau sur terrain privé. Face à l'obsolescence de cette référence, le Département de la Stratégie de la mobilité du SPW a commandité une étude à l'ICEDD afin de proposer une méthodologie de calcul permettant de prendre en compte les multiples réalités du territoire wallon. Les principaux résultats de cette étude sont ici résumés.

Un constat, dans le cadre des déplacements pour le travail : si le stationnement privé n'est pas assuré la part modale de la voiture dans les déplacements est très significativement réduite.

Pour estimer les possibilités de stationnement offertes par l'espace public il est nécessaire de réaliser un profil de stationnement (encodage des plaques des voitures en stationnement toutes les 15 min durant 24h).

Un graphique est présenté qui permet de mesurer le taux d'occupation de l'espace public avec la durée du stationnement en fonction des heures de la journée. L'exemple (Namur – quartier commercial) montre qu'entre 10h et 15h une majorité des voitures restent en stationnement plus de 4 heures.

Pour inciter à une meilleure rotation du parcage dans les situations où un stationnement de longue durée est préjudiciable aux activités économiques et aux services publics, une politique de stationnement, avec tarification, peut être mise en place. Une alternative est la construction de parkings de dissuasion en périphérie du centre ville.

Afin d'estimer les besoins spécifiques en parcage pour le logement, le tertiaire et les commerces, il est nécessaire de prendre en compte différents critères comme la densité du bâti, l'offre en services, la desserte en transports en commun, etc. L'exemple de la gare de Gand : 3 zones de plus en plus éloignées de la gare où le nombre de places par logement augmente progressivement. L'exemple du schéma de structure de Namur : 4 zones concentriques, du centre historique aux villages avoisinants où le nombre de places par logement ou par surface de bureau augmente progressivement).

La méthodologie proposée par l'ICEDD pour estimer les besoins en stationnement privé est la suivante.

1. Soit la commune a une réglementation à suivre ou des objectifs communaux à atteindre, soit il n'existe rien en la matière. A la réception de la demande de permis, pour avoir une première idée de la pertinence des besoins estimés pour le projet, les chiffres mentionnés par type de fonction peuvent être comparés à des fourchettes issues de la littérature internationale (1,1-2,1 places/logement ; 0,8-3 places/100 m<sup>2</sup> SBP ; 2-10 places/100 m<sup>2</sup> de surface de vente).

2. Adaptation des besoins en fonction de la desserte en transports en commun et du niveau de service. L'offre en transports en commun (bus-tram-métro ou train) se caractérise par son accessibilité (3 niveaux en fonction de la distance entre le projet et l'arrêt le plus proche) et sa fréquence (5 classes de fréquence). Le niveau de service est qualifié d'élevé si 8 services différents sont à moins de 500 m du projet dans les centres importants ou moins de 300 m dans les noyaux villageois. Si ce n'est pas le cas l'offre en service est qualifiée de faible. En considérant ces points les fourchettes suivantes ont été définies :

- logements, niveau de service élevé : de 1,1 (accessibilité optimale et fréquence élevée des TC) à 1,7 (accessibilité faible et fréquence faible) emplacements/logement ;
- logements, niveau de service faible : de 1,5 à 2,1 emplacements/logement ;
- bureaux, niveau de service élevé : de 0,8 à 2,4 emplacements/100 m<sup>2</sup> SBP ;
- bureaux, niveau de service faible : de 1,6 à 3 emplacements/100 m<sup>2</sup> SBP.

3. Organisation selon le contexte local. Est-il possible de reporter une partie des besoins en parcage pour le projet sur l'espace public ? Quelle organisation spatiale pour le stationnement est localement promue ? En fonction des réponses à ces questions le nombre de places à réaliser pour le projet sur le domaine privé est ajusté.

Pour les projets mixtes (ex : habitat et emploi), la mixité des usages grâce à leur phasage temporel dans la journée offre des possibilités de mutualisation du parcage.

En conclusion, pour le stationnement privé un équilibre est à trouver entre les potentialités de l'espace privé et celles de l'espace public.

### **3. Présentation 2. L'intégration du parcage dans les projets de densification. Arie De Fijter et Céline Bodart (Lepur-ULg)**

Quand on projette la densification de zones habitées l'augmentation du nombre de places de stationnement doit être envisagée (en moyenne une voiture est en mouvement 1h/jour). Le parcage est vu par les concepteurs de l'espace urbain comme une contrainte mais il peut offrir des potentialités de mutualisation des services accompagnant le logement et d'évolution vers d'autres fonctions. Cet exposé a pour but d'initier une réflexion sur les opportunités offertes par les espaces de parcage dans les projets de densification.

Le parking comme opportunité spatiale privée. Le projet individuel permet une intégration de la voiture, vue comme un objet de décoration, dans l'espace privé extérieur ou intérieur. Dans un projet collectif de type immeuble, le CarLift permet cette même fonction. Dans un projet de type lotissement, le choix peut être fait de mutualiser le parcage en le dissociant spatialement du logement.

Le parking comme opportunité spatiale publique. Dans l'espace rue il peut être mutualisé sur placette et apporter un profil varié grâce à des innovations typologiques. Dans l'espace ville un réaménagement de l'espace public peut apporter une opportunité de déplacer l'espace de stationnement en souterrain. Des projets distincts de parking et de logements peuvent être fusionnés en un seul au profit d'un gain d'espace.

Le parking comme opportunité pragmatique. Nous n'aurons peut-être pas toujours autant besoin de la voiture. Des typologies de parcage évolutives permettant une reconversion vers d'autres usages de la parcelle (par ex. garages individuels côte à côte) ou du bâtiment (par ex. type silo) sont donc intéressantes. A l'échelle de la journée, dans certaines situations une zone de stationnement peut être inoccupée durant la soirée et la nuit voir tout un week-end, à ce moment un événement peut y être organisé (concert, spectacle, activité sportive : le parking devient un terrain, etc.).

Le parking comme opportunité de mobilités alternatives. Dans le cas de centres urbains, des parkings de dissuasion à l'extérieur de la ville avec un réseau de transports en commun vers le centre sont des alternatives pour désengorger les voiries. Les « park and ride », aires de stationnement à étages où les manœuvres à effectuer pour stationner sont minimales sont à ce titre particulièrement attractifs.

### **4. Résumé des débats**

#### **Séance 1.**

Dans les tableaux présentés par l'ICEED, les nombres d'emplacements de parking conseillés en fonction du niveau des critères étudiés correspondent-ils bien à des emplacements privés ? Oui. Pour réviser ces chiffres à la baisse en reportant une partie des places de stationnement nécessaires au projet sur l'espace public, il est nécessaire de comptabiliser par relevés manuels les places potentiellement libres sur l'espace public. S'il s'avère que l'espace public est saturé, il est par exemple impossible de concevoir un projet de subdivision du bâti existant.

Il est important de comprendre que les chiffres renseignés dans l'étude de l'ICEDD sont des balises et pas des normes applicables à tous les cas. L'analyse du contexte local est prépondérante (cours, jardins, front de bâti, etc.) et il faut les adapter en conséquence.

Par contre ces chiffres ne sont pas le résultat d'une étude purement théorique, ils ont été testés dans plusieurs communes (Namur, Villers-le-Bouillet et Braine-l'Alleud).

A l'heure actuelle, vu la multiplicité des contextes locaux, les chiffres normatifs en matière de nombre de place de parking sont appliqués avec souplesse. La méthode hollandaise avec le système A-B-C, qui est très stricte, est d'ailleurs de plus en plus remise en question.

Existe-t-il une distance considérée comme raisonnable entre le bâti et l'emplacement de parking privé ? A Wanze, une distance allant jusqu'à 400 m est permise. Selon l'ICEDD il faut au cas par cas se placer dans le contexte local. Par exemple à Villers-le-Bouillet cela paraîtrait aberrant de devoir faire 400 m à pied pour rejoindre son véhicule alors qu'au cimetière d'Ixelles (Bruxelles) les habitants du quartier parcourent cette distance quotidiennement.

Des échanges/partages de places de parkings entre personnes ne peuvent-ils être envisagés ? Ceci est peu commun et n'est en tout cas jamais envisagé au stade de la demande de permis.

Les chercheurs expliquent que dissocier spatialement parcage et logement se pratique de plus en plus dans les projets collectifs. De la sorte, la multi-modalité est favorisée. Comme on doit de toute manière marcher pour atteindre sa voiture, on est plus enclin à marcher ou prendre son vélo pour faire une course à proximité.

Dans le cas de configurations mixtes, logements et moyennes ou grandes surfaces, ne faudrait-il pas mettre à disposition des habitants, durant la nuit, les places de parking propres au commerce ? Habituellement les commerces ferment l'accès à leur parking avec une barrière. De nombreux freins sont évoqués pour ce déficit de mutualisation : l'entretien, la gestion du stationnement, les assurances, ... Bref, cela complique les choses et crée des tensions. Certains couples de fonctions fonctionnent mieux que d'autres. C'est le cas du couple bureaux-commerces : les pics de besoins en stationnement (commerce vendredi soir et samedi) sont temporellement distincts. Par contre pour le couple bureaux-logements c'est nettement plus difficile mais il faut néanmoins le stimuler.

Les questions de mobilité intéressent les CATUs, un module de la formation sur cette thématique a d'ailleurs été dispensé. En complément à celui-ci les formations CEME apportent d'autres éléments particulièrement utiles (voir également la revue La CeMathèque).

## **Séance 2.**

Existe-t-il des chiffres de référence pour calculer le nombre de places de parking nécessaires dans le cadre d'activités touristiques saisonnières ? Sur base d'une compilation de la littérature internationale, l'ICEDD propose des références indicatives pour divers types de projets (cinéma, hôpital, hôtel, piscine, ....).

Dans un projet collectif où l'espace de parcage est dissocié de l'espace logement, quels sont les avantages, n'y a-t-il pas des problèmes d'accès pour les services de secours ? Le but n'est pas de rendre impossible tout accès aux logements par les véhicules. Des accès sont prévus mais pas un stationnement longue durée devant les habitations. Cet agencement des fonctions permet d'offrir devant les habitations un espace sécurisé et convivial pour aires de jeux, brocantes, fête de quartier, etc.

Peut-on vraiment limiter le nombre de places de stationnement privé à proximité d'un arrêt de bus ou d'une gare sans causer des déficits ? A Esneux, où le règlement d'urbanisme est déjà strict, 1-2 places par logement sont à prévoir dans les projets. Par contre les comportements de mobilité sont de plus en plus complexes et l'usage de la voiture est encore dans bien des situations inévitable ou préféré (fréquence des transports en commun insuffisante ou allongement significatif du temps de parcours par

rapport à la voiture). En l'absence d'un nombre de places suffisant, les comportements inciviques sont favorisés (ex : voitures sur les trottoirs) ce qui est préjudiciable aux usagers faibles. De l'avis des chercheurs, un des objectifs serait d'arriver à ce que les ménages ne possèdent qu'une seule voiture. Il est clair qu'il est difficile d'agir sur les comportements individuels. Les CATUs ont un rôle éducatif à ce niveau. Il conviendrait, à tout le moins, de ne plus créer des situations difficilement reconvertibles. L'ICEDD est d'avis d'aller plus loin, en calculant au plus juste le nombre de places de parking nécessaires car dans beaucoup de cas, il est difficile de « reconvertir » efficacement (nouvel usage pertinent) des emplacements non utilisés. Du point de vue de plusieurs CATUs, il reste préférable de créer des emplacements de parking en suffisance (voire excédentaires) lors du projet que de devoir par la suite les créer, parfois au détriment d'espaces publics comme une aire de jeux.

Ne faudrait-il pas tenir compte de l'évolution de la largeur des véhicules dans la conception de l'espace (plus de 2,3 m de large pour un emplacement) ? Des voitures de plus en plus larges apparaissent sur le marché. A contrario des modèles plus étroits sont créés. Globalement le delta augmente et en moyenne une consommation personnelle accrue de l'espace public s'observe. Sur la route le doublement des cyclistes devient parfois dangereux. Si des réponses positives sont encore envisageables en milieu rural, dans les villes cela devient difficile.

A la différence des communes urbaines, dans les communes rurales il y a encore peu de réflexion pour mettre en adéquation les besoins réels et l'offre à mettre en place. A Ecaussinnes par exemple, pour un lotissement, 2 places sont réservées par logement, plus également parfois 0,5 place pour les visiteurs, et ceci sans concertation ni analyse de terrain.

Pour les CATUs, il est difficilement possible d'inciter à faire diminuer la part modale de la voiture tant que l'offre en transports en commun n'est pas plus « attractive » (augmenter la fréquence et les dessertes, diminuer le temps de trajet et les coûts). Il faut donner plus de moyens aux communes et négocier avec les gestionnaires des transports en commun. Des investissements pour créer des poches de stationnement sur des terrains communaux sont également attendus.

Notre société actuelle demande aux personnes d'être de plus en plus mobiles. De l'avis de CATUs il reste donc nécessaire dans les nouveaux projets de prévoir et d'intégrer la voiture comme principal mode de locomotion. Pour les chercheurs la question n'est pas de bannir la voiture. Il faut la prendre en compte mais également mettre en place des leviers pour éviter les comportements du « tout à la voiture ». On peut remarquer que le large réseau asphalté de la Wallonie est une invitation à prendre la voiture....Par ailleurs, l'enquête Beldam de 2010 révèle que la mobilité diminue (nombre de déplacements et de km parcourus). Ceci sera à vérifier dans les prochaines années mais avec la hausse du coût des carburants et la progressive saturation du réseau aux heures de pointe il n'est pas impossible que nous soyons dans une phase de transition et que les comportements évoluent, à l'avenir, dans le sens d'une diminution de la prégnance de la voiture dans notre vie.