

Spécifications techniques



Demande de stationnement en voirie Année 2019

1. Aperçu général

- 1.1 Information concernant la rédaction des spécifications

Titre des spécifications techniques : Demande de stationnement en voirie 2019

Date de référence : 10/10/2024

Contact :

Parking.brussels

Rue de l'Hôpital 31

1000 Bruxelles

E-mail : data@parking.brussels

Site web : <https://parking.brussels/>

Langues des spécifications : Néerlandais, Français

Format de distribution : PDF

- 1.2 Abréviations utilisées

uvp : unité véhicule particulier (1 UVP = 5m)

WFS : Web Feature Service

WMS : Web Map Service

- 1.3 Description

Ces spécifications décrivent le jeu de données de la demande de stationnement en voirie de la Région de Bruxelles-Capitale. La demande est exprimée par les taux d'occupation à l'échelle du tronçon de voirie, mettant en rapport le nombre de véhicules stationnés observés, quantifié en uvp, par rapport à l'offre en voirie, elle aussi exprimée en uvp.

2. Identification du jeu de données

- 2.1 Titre

Demande de stationnement en voirie 2019.

- 2.2 Description

Le jeu de données *demande de stationnement en voirie 2019* expose pour chaque tronçon de voirie, la demande par catégorie de véhicules en la rapportant à l'offre. Tous les véhicules stationnés sont pris en compte, que ce stationnement soit conforme à la réglementation du code de la route ou non.

- 2.3 Couverture spatiale

Le relevé a été réalisé sur l'ensemble des voiries de la Région bruxelloises.

- 2.4 Couverture temporelle

Le relevé a été réalisé de février à mai 2019, hors périodes de vacances scolaires francophones ou néerlandophones. Chaque tronçon a été parcouru sur quatre tranches horaires, chacune de celle-ci étant caractéristique d'un type d'usage / de comportements différents :

- mardi ou jeudi de 05h00 à 07h00 du matin
- mardi ou jeudi de 10h00 à 12h00
- mardi ou jeudi de 15h00 à 17h00
- mardi ou jeudi de 20h00 à 22h00

- 2.5 Type de représentation spatiale

Les données sont une table géométrique vectorielle de lignes.

3. Contenu et structure des données

L'objet spatial est le tronçon de voirie, représenté sous forme de ligne, référencé dans le système de coordonnées Lambert 72 (EPSG : 31370).

Chaque entité contient les attributs listés ci-après.

- 3.1 Identifiant du tronçon de voirie

Identifiant de l'attribut	id
Définition de l'attribut	Clé unique du tronçon de voirie

- 3.2 Offre 2019

Identifiant de l'attribut	offre_2019
Définition de l'attribut	Offre totale de stationnement en voirie sur le tronçon d'après la base de données d'offre

- 3.3 Offre 2020

Identifiant de l'attribut	offre_2020
---------------------------	------------

Définition de l'attribut	Offre totale de stationnement en voirie sur le tronçon d'après les relevés effectués en 2020
--------------------------	--

- 3.4 Demande exercée par les voitures*

Identifiant de l'attribut	voit
Définition de l'attribut	Nombre de voitures comptées sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.5 Demande exercée par les motos*

Identifiant de l'attribut	moto
Définition de l'attribut	Nombre de motos comptées sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.6 Demande exercée par les bus et autocars*

Identifiant de l'attribut	bus
Définition de l'attribut	Nombre de bus et autocars (= 3 UVP) comptés sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.7 Demande exercée par les camions de type 1*

Identifiant de l'attribut	cam_1
Définition de l'attribut	Nombre de camions/camionnettes de type 1 (= 1 UVP) comptés sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.8 Demande exercée par les camions de type 2*

Identifiant de l'attribut	cam_2
Définition de l'attribut	Nombre de camions de type 2 (= 2 UVP) comptés sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.9 Demande exercée par les camions de type 3*

Identifiant de l'attribut	cam_3
Définition de l'attribut	Nombre de camions de type 3 (= 3 UVP) comptés sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.10 Demande exercée par les camions de type 4*

Identifiant de l'attribut	cam_4
Définition de l'attribut	Nombre de camions de type 4 (= 4 UVP) comptés sur le tronçon pour la tranche horaire

* Ces attributs sont déclinés par tranches horaires, identifiables au moyen du suffixe « _h₁h₁h₂h₂ » accolé à l'attribut.

- 3.11 Demande exercée par les remorques de type 1*

Identifiant de l'attribut	rem_1
Définition de l'attribut	Nombre de remorques seules de type 1 (= 1 UVP) comptées sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.12 Demande exercée par les remorques de type 2*

Identifiant de l'attribut	rem_2
Définition de l'attribut	Nombre de remorques seules de type 2 (= 2 UVP) comptées sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.13 Demande exercée par les remorques de type 3*

Identifiant de l'attribut	rem_3
Définition de l'attribut	Nombre de remorques seules de type 3 (= 3 UVP) comptées sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.14 Demande exercée par les remorques de type 4*

Identifiant de l'attribut	rem_4
Définition de l'attribut	Nombre de remorques seules de type 4 (= 4 UVP) comptées sur le tronçon pour la tranche horaire

- 3.15 Remarque éventuelle

Identifiant de l'attribut	rq
Définition de l'attribut	Remarque éventuelle de l'enquêteur.trice lors du relevé sur le terrain pour la tranche horaire

- 3.16 Conversion de la demande en uvp

Identifiant de l'attribut	uvp
Définition de l'attribut	Nombre d'unités véhicule particulier du tronçon pour la tranche horaire

- 3.17 Identification Urbis de la Commune

Identifiant de l'attribut	city_id
Définition de l'attribut	Identification unique de la commune où se trouve le tronçon selon la nomenclature régionale Urbis gérée par Paradigm

- 3.18 Identification du secteur statistique

Identifiant de l'attribut	sd_id
Définition de l'attribut	Identification unique du secteur statistique où se trouve le tronçon selon la nomenclature régionale Urbis gérée par Paradigm

- 3.19 Identification du quartier

Identifiant de l'attribut	md_id
Définition de l'attribut	Identification unique du quartier où se trouve le tronçon selon la nomenclature du Monitoring des Quartiers gérée par l'IBSA.

- 3.20 Taux d'occupation en semaine en début de matinée

Identifiant de l'attribut	txocc_0507_2023
Définition de l'attribut	Taux d'occupation sur le tronçon en semaine entre 05h00 et 07h00

- 3.21 Taux d'occupation en semaine en fin de matinée

Identifiant de l'attribut	txocc_1012_2023
Définition de l'attribut	Taux d'occupation sur le tronçon en semaine entre 10h00 et 12h00

- 3.22 Taux d'occupation en semaine en milieu d'après-midi

Identifiant de l'attribut	txocc_1517
Définition de l'attribut	Taux d'occupation sur le tronçon en semaine entre 15h00 et 17h00

- 3.23 Taux d'occupation en semaine en fin de journée

Identifiant de l'attribut	txocc_2022_2023
Définition de l'attribut	Taux d'occupation sur le tronçon en semaine entre 20h00 et 22h00

- 3.24 Zone tarifaire

Identifiant de l'attribut	Typreg_2020
Définition de l'attribut	Zone de tarification dans laquelle se trouve le tronçon
Label de l'attribut	Valeur
	0 Zone non réglementée
	1 Zone rouge
	2 Zone orange

3	Zone grise
4	Zone verte
5	Zone bleue
9	Zone « réservé riverain »

4. Qualité des données

• 4.1 Généalogie

Les relevés ont été réalisés par des enquêteurs.trices de terrain, sur des tablettes au moyen d'un logiciel de système d'information géographique (GIS) permettant d'encoder directement les informations de manière géo-référencée.

• 4.2 Contrôle de qualité

Afin d'optimiser la qualité des données, notamment du point de vue de la cohérence avec les réalités de terrain, une série de mesures ont été mises en place dans le cadre des relevés, notamment :

- l'affinement des catégories de véhicules au regard de leur valeur en UVP ;
- le découpage de la Région de Bruxelles-Capitale en zone homogènes d'un point de vue urbanistique et de mobilité ;
- la prise en compte des événements et chantiers d'envergure dans l'organisation et le planning des relevés ;
- l'identification des cas problématiques, leur relevé géolocalisé ainsi que l'estimation en UVP des places concernées (déménagements, travaux de voirie, doute sur le type de véhicule ou le statut de la voirie...) ;
- mise en place de balises de validation pour l'encodage des données (entiers uniquement, taille des chaînes de caractères....) afin de limiter les erreurs de saisie.

Des vérifications ont ensuite été effectuées en chambre pour validation des données :

- filtrage et examen des valeurs aberrantes (taux d'occupations trop élevés ou trop bas) ;
- filtrage et examen des tronçons présentant une proportions aberrante d'un ou plusieurs types de véhicules ;
- analyses des éléments saisis dans le champ « rq » par les enquêteurs.trices ;
- identification des tronçons qui n'auraient pas été, ou partiellement, relevés.

Les tronçons ainsi identifiés ont fait l'objet de vérifications soit sur base des observations faites sur le terrain (champ remarque, photo ou observation de l'encadrant et de l'enquêteur sur le terrain), soit via les systèmes de cartographie, photographie satellite et navigation virtuelle en ligne afin d'évaluer la fiabilité des données.

5. Distribution du jeu de données

- 5.1 Format du jeu de données

Le jeu de données est disponible aux formats Esri Shapefile, GeoJSON et CSV.

Le jeu de données est aussi disponible via WMS et WFS.

- 5.2 Métadonnées

Les métadonnées du jeu de données sont consultables sur le datastore régional.

<https://datastore.brussels/web/data/dataset/12609600-2958-11ef-a9cc-00090ffe0001>

6. Fréquence de mise à jour du jeu de données

Le jeu de données est mis à jour tous les trois ans.