



COMMUNE DE GENAPPE

ETUDE DE STATIONNEMENT À
GENAPPE-CENTRE

RAPPORT D'OBJECTIFS

Aout 2014



Table des matières

Introduction.....	3
Analyse AFOM.....	4
Objectifs.....	6
Objectifs à court terme.....	7
Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite.....	7
Garantir les possibilités de stationnement pour les riverains de l’hyper-centre en soirée.....	7
Clarifier et spécifier l’usage du stationnement en fonction de son utilisation : stationnement livraison, stationnement bus scolaire, stationnement handicapé	8
Réguler de façon cohérente et efficace le stationnement, selon la durée et les activités desservies, en tenant compte des éventuels reports	8
Objectifs à moyen et long termes.....	9
Augmenter l’attractivité de l’hyper-centre et son accessibilité pour les non-riverains : faciliter l’accès en voiture du centre de Genappe, sans détériorer la qualité de l’espace public du centre	9
Accompagner le transfert modal pour les riverains (objectif poursuivi par le PCM)	9
Optimiser l’utilisation de l’offre existante hors voirie et encourager le transfert de stationnement en voirie → hors voirie.....	10
Rendre le système de régulation viable et efficace	10

Introduction

A la suite du diagnostic de la situation existante qui a permis de mettre en lumière certaines problématiques du stationnement – tant vis-à-vis de son nombre que de sa qualité – il y a lieu à présent d'établir des objectifs généraux pour le stationnement du centre de Genappe qui guideront les volets opérationnels de sa transformation.

La définition des objectifs est un point clef dans un plan de stationnement d'une ville. En effet, la régulation du stationnement étant un important outil de régulation de la mobilité, poser la question du stationnement, c'est poser la question de la mobilité, mais également celle de ses implications dans d'autres domaines de développement de la commune. Il faut donc inscrire les objectifs du stationnement comme un outil de développement de la ville à part entière, qui doit refléter et se mettre en cohérence avec la vision politique déjà développée pour la ville.

Nous commencerons la partie Objectifs par une synthèse du diagnostic sous forme d'un tableau « Atouts-Faiblesses/Opportunités-Menaces », qui permet d'offrir une vision globale de la situation actuelle et d'en dégager ses perspectives d'évolution.

Analyse AFOM

Le tableau ci-dessous présente sous forme d'analyse AFOM les principaux constats issus du diagnostic, du travail de terrain et des cartographies.

<u>Atouts</u>	<u>Faiblesses</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Offre importante de stationnement dans le centre de la commune - Pas de problématique manifeste en ce qui concerne la disponibilité des places, surtout en journée - Bien que l'on observe des concentrations de stationnement très fortes en soirée, il faut noter qu'en dehors de l'hyper-centre, celles-ci côtoient des espaces de stationnement peu saturés. - Présence d'une zone bleue réglementée dans le centre - Présence d'emplacements réservés pour les PMR dans la majorité des espaces dédiés au stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas ou peu de gestion globale du stationnement - L'hyper-centre dispose de peu de stationnement en voirie et celles-ci sont fortement saturées principalement en soirée (stationnement riverains) - Manque généralisé de lisibilité (marquage, aménagements) des espaces dédiés au stationnement - Signalisation imprécise, contradictions dans les panneaux (ex : rue de Bruxelles) - Zones Bleues à la réglementation variée et éparses qui sèment la confusion sur le stationnement - Détournement d'usage de la zone bleue (stationnement longue durée) et contrôle réduit de celle-ci - Pas de zones de livraison à proximité des commerces - Stationnement sauvage important dans les voiries étroites de l'hyper-centre - Les logements anciens ne bénéficiant pas toujours d'un garage sont en nombre significatif, surtout dans le centre, et sont entièrement tributaires du stationnement en voirie. - Le stationnement en voirie impacte sur la qualité des cheminements piétons, et parfois empêche la circulation piétonne - Stationnement anarchique dans les rues excentrées au détriment des piétons et cyclistes - Manque d'aménagement des parkings existants, et sentiment d'insécurité ressenti

<u>Opportunités</u>	<u>Menaces</u>
<ul style="list-style-type: none"> - La ville n'ayant pas encore fortement réglementé le stationnement dans le centre, elle dispose toujours de divers leviers pour le faire - Parkings mutualisés pour optimiser les surfaces dédiées au stationnement : ex. de la zone commerciale à proximité immédiate de l'hyper-centre - Les nombreux projets urbains à venir sont l'occasion de revoir la gestion du stationnement à l'échelle communale, notamment en ce qui concerne le stationnement hors voiries 	<ul style="list-style-type: none"> - Croissance du trafic automobile et du nombre de véhicules (stationnement) - Incidence des nombreux projets à venir sur la pression du stationnement - Les configurations physiques de l'hyper-centre ne permettent pas de modifier sensiblement le nombre de places de stationnement, or c'est à cet endroit que le nombre de places manque, surtout en soirée - Détournement d'usage des garages privés entraînant du stationnement supplémentaire en voirie

Objectifs

Les objectifs définis ci-dessous prennent appui sur deux données principales : d'une part, les fonctionnements et dysfonctionnements du stationnement à Genappe-Centre observés lors de la phase de diagnostic et, d'autre part, les volontés politiques de développement de la ville. Ces volontés politiques ont été prises en compte sur base des documents officiels produits par la Commune (cf. Diagnostic) et suite à la réunion entre cette dernière et le bureau d'étude (notamment compilée dans le PV de la réunion de démarrage).

Les objectifs peuvent être définis en plusieurs catégories qui sont explicitées ci-dessous.

Les objectifs sont définis à court, moyen et long termes. Au sein de chacune de ces catégories, l'ordre proposé ne correspond toutefois pas à un ordre de priorité de mise en œuvre.

Objectifs à court terme

Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite

Afin de mieux délimiter l'emprise des véhicules en stationnement, de pouvoir maintenir un bon niveau de gestion de celui-ci et de clarifier les potentialités de stationnement pour les riverains comme pour les non riverains, il y a lieu de produire une signalisation claire du stationnement. En effet, lors du travail de terrain pour établir l'offre en stationnement du centre de Genappe, il est apparu qu'un grand nombre de véhicules se gare à des endroits illicites (cf. carte « Demande »), et, a contrario, des faces d'îlots entiers n'ont parfois aucun véhicule stationné alors que la signalisation le permet (cf. carte « Offre »).

Clarifier le stationnement en marquant les zones de stationnement, surtout dans le centre de Genappe et le long de son axe commercial, est la première action à réaliser pour avoir une emprise sur son fonctionnement. Il y a également lieu de signaler clairement et précisément où le stationnement est interdit. Notons notamment les zones de stationnement équivoques telles avenue des Cottages, avenue Henri Semal, rue Emile Vandevandel, rue Antoine Gossiaux...

Quelques pistes :

- ➔ Indiquer un marquage au sol pour les zones où l'on peut se stationner ;
- ➔ Supprimer les stationnements alternés qui sont confus à la lecture ;
- ➔ Remplacer les signalisations contradictoires par une signalisation cohérente.

Garantir les possibilités de stationnement pour les riverains de l'hyper-centre en soirée

Le diagnostic a montré que la majorité du périmètre d'étude est affecté au plan de secteur à de l'habitation. L'étude sur la demande en stationnement montre que le centre de Genappe est très congestionné en soirée. Ceci veut dire que malgré le grand nombre de garages dans le périmètre et les zones de parking à proximité, les voiries sont des espaces de stationnement très convoités.

Or si on augmente la capacité en stationnement dans le centre, cela risque de produire un effet d'aspiration en journée, qui n'est pas favorable à la qualité de vie dans l'hyper-centre ni à l'attractivité commerciale (voitures ventouses...). D'autres moyens de garantir les possibilités de stationnement en soirée pour les riverains de l'hyper-centre doivent donc être mises en œuvre.

Quelques pistes :

- ➔ Encourager l'usage et la mutualisation des parkings hors voiries (qui représentent quelque 500 places dans le centre de Genappe) ;
- ➔ Pousser à des politiques de stationnement hors voiries pour les nouveaux projets urbanistiques et nouvelles constructions ou rénovations lourdes (obligation d'un seuil minimum de places de stationnement par logement dans l'immeuble) ;
- ➔ Pousser les riverains ayant un garage à l'utiliser comme tel. Ceci peut par exemple être fait en instaurant une carte riverain pour le centre type « tarif 2 » pour les riverains possédant un garage.

Clarifier et spécifier l'usage du stationnement en fonction de son utilisation : stationnement livraison, stationnement bus scolaire, stationnement handicapé

L'étude de l'offre en stationnement dans le centre de Genappe montre que l'on peut trouver des zones de stationnement réservées pour les personnes à mobilité réduite, mais aucune spécifique pour les commerces ou les écoles.

Quelques pistes :

- ➔ Organiser des zones de livraisons dans l'hyper-centre de Genappe à proximité de l'axe commercial ;
- ➔ Organiser des zones de stationnement pour les bus scolaires, en fonction des demandes des établissements ;
- ➔ Organiser l'équivalent d'une place de stationnement pour handicapés pour 50 places de stationnement, à proximité des zones d'activités.

Réguler de façon cohérente et efficace le stationnement, selon la durée et les activités desservies, en tenant compte des éventuels reports

L'étude de l'offre en stationnement fait ressortir le fait que les zones réglementées sont très variables à l'échelle d'un petit territoire. Or ces variations correspondent à un même objectif : limiter le temps de stationnement pour augmenter virtuellement le nombre de places de stationnement.

Pour l'utilisateur de ces emplacements de stationnement, il y a lieu d'homogénéiser ces réglementations afin de ne pas semer de confusion.

Quelques pistes :

- ➔ Délimiter des périmètres de zone de stationnement de courte durée, et y définir des zones de stationnement cohérentes (éviter de varier les durées réglementaires de la zone bleue sur un même périmètre) ;
- ➔ Délimiter les zones de stationnement réglementé en fonction des limites physiques et reports éventuels (éviter des espaces de stationnement avec une part de places en zone bleue, le reste en accès libre).

Objectifs à moyen et long termes

Augmenter l'attractivité de l'hyper-centre et son accessibilité pour les non-riverains : faciliter l'accès en voiture du centre de Genappe, sans détériorer la qualité de l'espace public du centre

La commune a fait part de son intérêt pour augmenter l'attractivité du centre de Genappe, sans que le stationnement ne constitue un frein au développement. Il faut cependant savoir que si le développement commercial et l'offre en stationnement sont liés, il n'apparaît pas qu'augmenter l'accessibilité aille forcément de pair avec une augmentation du nombre de places de stationnement en voirie. De plus, le diagnostic a montré qu'il n'y avait pas de saturation du stationnement le long de l'axe commercial en journée.

En effet, plus important que le fait de pouvoir stationner son véhicule devant les commerces, c'est la facilité de déambulation piétonne de commerce en commerce, et les produits ou services vendus qui augmentent l'influence d'une zone commerciale.

Ainsi augmenter le nombre de stationnement en voiries ne ferait que détériorer l'espace public, et donc la qualité de l'environnement des potentiels acheteurs.

Quelques pistes :

- ➔ Augmenter l'attractivité mais aussi le sentiment de sécurité dans les parkings par des aménagements de qualité ;
- ➔ Augmenter virtuellement le nombre de places de stationnement sans augmenter le nombre physique de places en favorisant la rotation, en imposant de la régulation du stationnement (stationnement payant, ou zone bleue avec un système de répression efficace) ;
- ➔ Travailler sur les parkings hors voirie et la qualité du cheminement entre ces parkings et le centre.

Accompagner le transfert modal pour les riverains (objectif poursuivi par le PCM)

Le PCM rappelle que Genappe présente un taux de motorisation supérieur à la moyenne provinciale et ce nombre ne tendra pas à diminuer. Il convient donc de ne pas accélérer cette augmentation en offrant de façon automatique plus de places de stationnement en voirie dans le centre-ville. Si la Commune de Genappe souhaite pousser ses habitants à utiliser les divers modes de déplacements nouvellement organisés pour eux (nouvelles pistes cyclables, nouvelles lignes de bus, espaces partagés,...), il faut qu'elle tende à maintenir son nombre de places de stationnement existant, voire à le diminuer en voirie. Il est en effet certain que si le nombre de places de stationnement dans l'hyper-centre de Genappe augmente, le nombre de trajets en voiture de courte distance va également augmenter. De plus, au regard du nombre de projets de développement en cours dans la Commune (divers PCA, site de l'ancienne Sucrierie,...) il est important que ces changements soient aussi l'occasion de modifier le comportement des Genappiens.

Quelques pistes :

- ➔ Eviter l'augmentation du nombre de places dans l'hyper-centre, et augmenter l'offre

complémentaire (ligne de bus, stationnement vélos, etc...).

Optimiser l'utilisation de l'offre existante hors voirie et encourager le transfert de stationnement en voirie → hors voirie

Au-delà du fait que l'augmentation du nombre de places de stationnement en voirie n'est pas souhaitable, les configurations physiques du centre de Genappe rendent difficile cette augmentation, en tous cas sans mettre en péril la qualité de l'espace public et de déambulation piétonne.

Or, selon les projets et les zones de stationnement existantes, le centre de Genappe possède déjà une réserve importante de places de stationnement, qu'il convient de mettre en jeu dans la gestion globale de celui-ci.

L'utilisation de ces zones de stationnement comporte de multiples intérêts :

- il permet de libérer des places de stationnement en voirie ;
- il permet également d'offrir des zones d'absorption pour les non-riverains qui se rendraient à Genappe durant la journée ;
- il permet enfin de combler le manque d'espaces de stationnement pour les riverains en soirée ;

Quelques pistes :

- Eventuellement augmenter le nombre de places de stationnement hors voiries (dans l'hyper centre) ;
- Améliorer la connexion piétonne entre ces zones de stationnement hors voiries/parkings et le centre ;

Rendre le système de régulation viable et efficace

Toute réglementation mise en place pour la gestion du stationnement doit être accompagnée d'un système de répression. Le stationnement régulé apporte des recettes à la commune, mais coûte en gestion, manutention et monitoring.

Quelques pistes :

- Renforcer le système de contrôle existant en augmentant le nombre et les horaires de passages ;
- Jauger l'intérêt et la viabilité de mettre en zone payante les espaces de stationnement (apports/couts).