



COMMUNE DE GENAPPE

ETUDE DE STATIONNEMENT À
GENAPPE-CENTRE

RAPPORT DE DIAGNOSTIC

Mai 2014



Table des matières

Introduction.....	3
Rappels méthodologiques	3
Localisation.....	4
Définition du périmètre d'étude.....	5
Contexte réglementaire.....	6
Le SDER et le Plan de Secteur	6
Le Plan Provincial de Mobilité.....	7
Le PCDR – Agenda 21 Local	7
Le Schéma de Structure Communal	7
Le Schéma d'Aménagement Communal.....	8
Le Plan Communal de Mobilité.....	8
Une tendance à l'augmentation du nombre de voitures.....	8
L'intérêt de valoriser l'accessibilité piétonne, notamment depuis les parkings	9
Un grand projet de quartier comme opportunité pour le développement des mobilités.....	10
La nécessaire mise en œuvre d'une politique de stationnement.....	10
Une proposition de réorganisation des flux de circulation.....	11
Quelques pistes de réflexions sur la lisibilité des espaces de stationnement.....	12
Le Plan Communal d'Aménagement de la Plaine Communale « Beghin »	14
Le Plan Communal d'Aménagement du Parc de la Dyle	15
Le Règlement de Circulation.....	15
D'autres projets en cours	18
Offre de stationnement	19
Une offre conséquente à l'échelle de Genappe-centre.....	19
Exposé des problématiques rencontrées sur le terrain	22
Demande de stationnement.....	24
Taux d'occupation du stationnement le matin (9h30-12h)	24
Définition des usagers diurnes	24
Une sous-utilisation des parkings publics.....	24
Taux d'occupation du stationnement le soir (20h30-22h30)	25
Définition des usagers nocturnes	25
De plus grands contrastes d'utilisation des parkings que le matin	25
Taux de saturation avec stationnement illicite	26

Introduction

Cette première étape de l'étude vise à objectiver et quantifier la disponibilité ainsi que l'utilisation des places de stationnement à Genappe-centre, soit à mesurer notamment l'offre et la demande. Cette phase de diagnostic vise à évaluer tout d'abord la situation existante de droit et la situation existante de fait du stationnement, soit l'offre actuelle. Elle consiste ensuite à déterminer la demande en stationnement, actuelle ainsi qu'à venir ; l'objectif étant que les mesures proposées soient évolutives et ne se limitent pas à une situation donnée. La confrontation entre l'offre et la demande, ainsi que les observations de terrain permettent de mettre en lumière les problématiques qui en résultent, qu'il convient d'analyser et pour lesquelles il sera explicité (dans le volet « solution ») les options à choisir pour résoudre ces problématiques.

Rappels méthodologiques

Dans un premier temps, un travail en chambre est effectué. Les documents réglementaires et stratégiques (ayant un impact sur la mobilité et le stationnement, tant actuel qu'à venir) sont analysés pour en retirer l'état de la situation de droit actuelle de Genappe-centre, ainsi que les directions stratégiques qui concerne le stationnement.

Dans un deuxième temps, un travail de terrain quantifiant et qualifiant est effectué. D'une part, l'offre de stationnement est évaluée par un travail d'inventaire sur l'ensemble du périmètre. Afin de mesurer la capacité de stationnement, un relevé par tronçon de voirie publique a été réalisé, le nombre d'EVP (équivalent véhicule personnel) pouvant 'réellement' stationner a ainsi pu être comptabilisé. L'utilisation de l'unité EVP permet d'homogénéiser les mesures prises sur le terrain. Le relevé des entrées de garages privés permet, quant à lui, de donner une certaine idée de l'offre hors voirie. Les relevés de terrains tiennent également compte des zones de stationnement accessibles selon certaines plages horaires, ainsi que des zones de travaux. Enfin, ces données sont cartographiées de façon à fournir un outil global de l'offre en stationnement de Genappe-centre.

D'autre part, un second travail de terrain permet d'établir la demande. Il consiste en un relevé de la pression du stationnement par tronçon de voirie (confrontation de l'offre à la demande).

La pression du stationnement est mesurée par tronçon de voirie sur l'ensemble du périmètre en mettant en rapport le nombre de véhicules présents par tronçon de voirie et sa capacité en stationnement. Ce travail de terrain a été effectué durant les périodes suivantes : en journée, entre 9h30 et 12h et en soirée, entre 20h30 et 22h30. Ces plages horaires différentes permettent de différencier le stationnement lié aux activités diurnes (travailleurs), et le stationnement riverain en soirée. Ces deux taux de saturation sont mesurés en EVP de façon à homogénéiser les résultats.

Au-delà de ces relevés de pression, un travail complémentaire a été effectué, celui des stationnements illicites. Ceux-ci, combinés à des taux d'occupation élevés permettront de mettre en lumière les zones particulièrement congestionnées (dépassant donc les 100% de saturation).

Les données sont ensuite également cartographiées de façon à représenter les taux d'occupation du matin et du soir selon les catégories décrites ci-dessus.

En conclusion, il s'agira d'identifier les problèmes de stationnement ainsi que leur cause, synthétisés par une analyse sous forme de tableau AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces).

Localisation

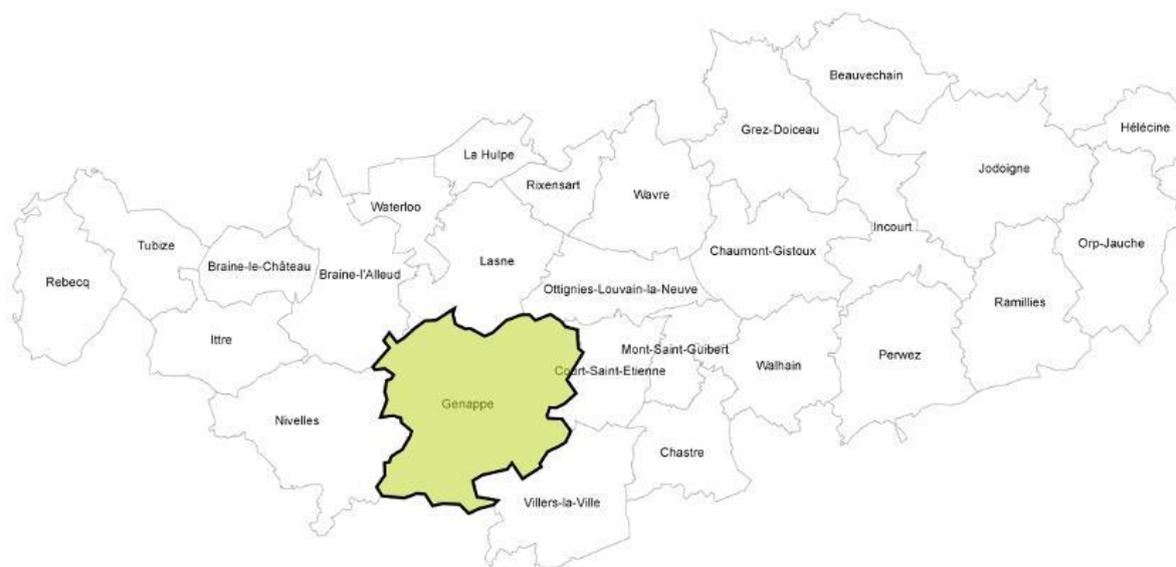


Figure 1 : Localisation de Genappe au sein de la province du Brabant wallon

Source : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)

La commune de Genappe est située au centre de la province du Brabant wallon, dans l'arrondissement de Nivelles. Composée de huit entités territoriales à dominance rurale (Genappe, Houtain-le-Val, Baisy-Thy, Bousval, Loupoigne, Glabais, Vieux-Genappe et Ways), Genappe représente une superficie de 8 957,35 hectares, soit 89,57 km². Au 1^{er} janvier 2014, la population est composée de 15 137 habitants, pour une densité moyenne de 169 hab/km².

Le centre-ville est situé à proximité du carrefour de deux axes routiers importants que sont la RN°5, dans un axe Nord-Sud, qui relie Bruxelles à Charleroi et la RN°25, dans un axe Est-Ouest, qui relie Nivelles à Wavre et permet de rejoindre les autoroutes E19 (Mons-Bruxelles) et E411 (Bruxelles - Luxembourg).

Au même titre que les autres communes du Brabant wallon, Genappe est située dans la zone d'influence de Bruxelles et est polarisée par des pôles majeurs situés aux alentours que sont Braine-l'Alleud/Waterloo, Nivelles ou encore Wavre/Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Définition du périmètre d'étude



Figure 2 : Délimitation du périmètre étudié

Le périmètre d'étude concerne la partie centrale de la commune de Genappe. Il est délimité à l'Est et au Nord par la chaussée de Bruxelles (RN°5) qui contourne le centre de Genappe, au Sud par le carrefour entre la chaussée de Charleroi et la rue de Villers-la-Ville au Sud de la voie ferrée, et enfin à l'Ouest par la rue Félicien Tubiermont.

Contexte réglementaire

Parmi les documents réglementaires et stratégiques ayant un impact direct ou indirect sur le stationnement, certains sont en cours de rédaction et ne font dès lors pas partie de l'étude de la phase diagnostic. Citons notamment le Plan Communal de Développement Rural.

La commune de Genappe dispose néanmoins de plusieurs documents réglementaires et outils de planification stratégiques adoptés et d'un Plan Communal de Mobilité, actuellement en phase de finalisation et pris en compte dans la présente analyse.

Le SDER et le Plan de Secteur

Selon le **SDER**, adopté le 7 novembre 2013 par le Gouvernement Wallon, le territoire de Genappe se situe dans l'aire métropolitaine centrale de la Région Wallonne, la commune étant localisée à proximité de pôles urbains principaux que sont Bruxelles, Charleroi et Namur et dont le développement a des répercussions importantes sur les territoires environnants, notamment en termes de localisation des logements pour une planification coordonnée à large échelle.

Le **plan de secteur** révèle quant à lui une prédominance des zones d'habitat dans le centre de Genappe. La zone économique que constitue le site de l'ancienne sucrerie recouvre une part

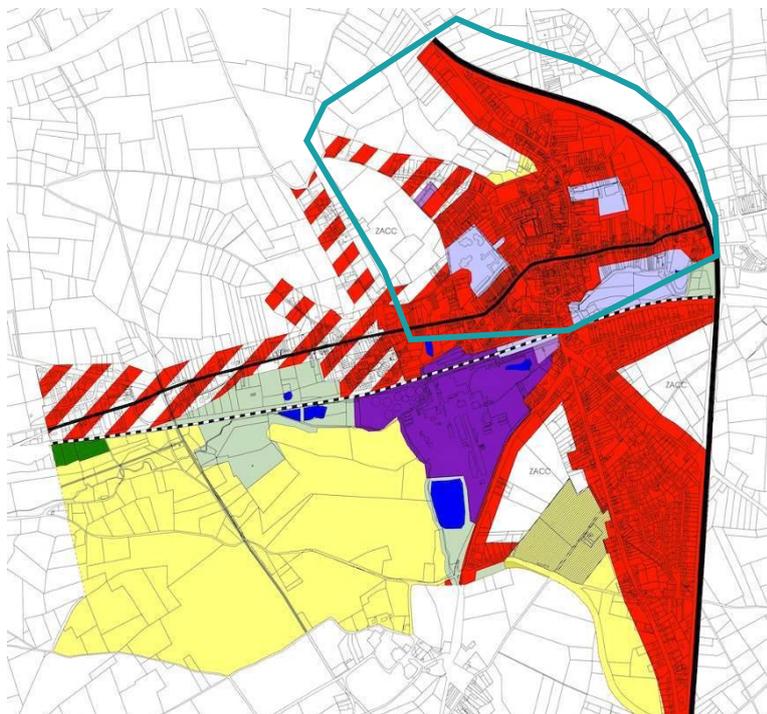


Figure 3 : Extrait du plan de secteur du centre de Genappe

Source : Plan de secteur – SPW – DGO4

importante de l'ensemble de zone économique du territoire communal. Cette zone est par contre en cours de redéfinition et ne sera plus le noyau d'activité qu'il fut jadis. Le centre est également composé de trois grandes zones de services publics et d'activités communautaires.

La RN°5 apparaît comme une barrière physique au développement du centre-ville qu'elle contourne, puisque la zone d'habitat est délimitée par cette dernière ;

Enfin, la structure du territoire est fortement organisée de part et d'autre de l'axe routier Nivelles-Ottignies.

L'analyse du plan de secteur montre qu'il n'y a pas à cette échelle de secteur d'activité générant de grands déplacements, et concentrant le stationnement si ce n'est les zones d'activité communautaires et de service public. Le plan de secteur permet donc d'observer qu'en pré-analyse,

la majorité du territoire étant affecté à l'habitat, il conviendra donc bien d'être attentif à protéger le riverain.

Enfin, pour compléter l'analyse sur plan, il est important de rappeler que bien que la majorité de la zone soit en zone d'habitat, elle comporte également des commerces qui nous sont signalés par la commune comme ayant un rayonnement extra-local. Cette affluence potentielle devra donc également être prise en compte dans l'objectivation des « solutions » de stationnement à apporter.

[Le Plan Provincial de Mobilité](#)

Le **Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon**, finalisé en 2010, cadre la gestion de la mobilité et de l'aménagement du territoire au niveau provincial. Ce document n'a pas de valeur réglementaire ou contraignante pour les communes mais doit être considéré comme un outil de réflexion et d'orientation générale, au profit de l'ensemble des pouvoirs concernés. Les constats principaux de ce document montrent une tendance à un usage toujours plus conséquent de l'automobile au détriment des autres modes de déplacement. Le document incite ainsi les communes à prendre des mesures en faveur des modes alternatifs et à développer leur territoire de manière à viser plus de densité et de mixité autour des pôles principaux, y compris dans les territoires à dominance rurale comme Genappe. L'axe structurant Est-Ouest (RN°25) est ciblé comme un axe à fort potentiel de valorisation pour le déploiement des modes alternatifs.

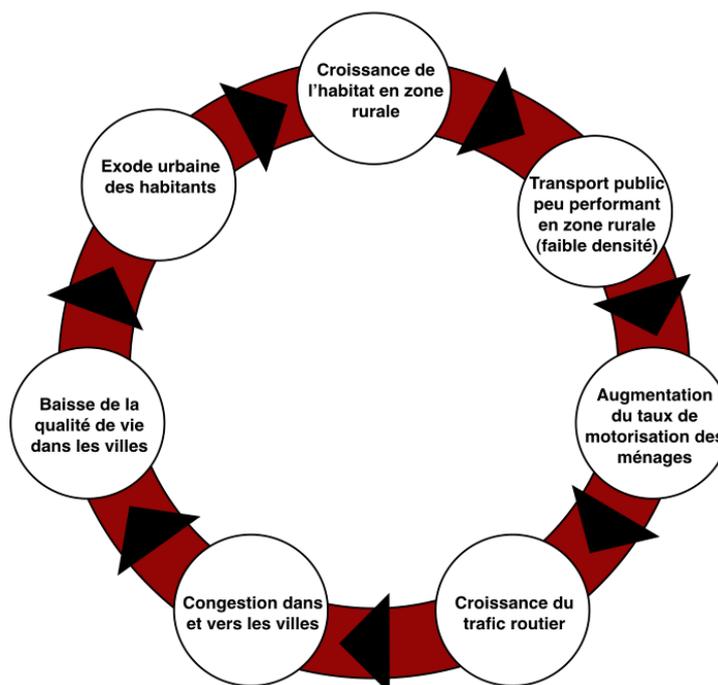


Figure 4 : Cercle de la périurbanisation

Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon

[Le PCDR – Agenda 21 Local](#)

En cours d'élaboration.

[Le Schéma de Structure Communal](#)

En cours d'élaboration.

Le Schéma d'Aménagement Communal

Le **Schéma d'Aménagement** du centre, élaboré en 2007 par le bureau ABR, a mis en évidence une série de mesures à prendre en matière de mobilité afin de porter les projets urbanistiques envisagés.

En évoquant la nécessité de réorganiser les flux de circulation, le document insiste notamment sur l'intérêt de **favoriser les connections piétonnes depuis les parkings publics, en direction de l'axe commerçant de la rue de Bruxelles**.

Dans le but de créer un **espace public partagé dans le centre**, dans lequel les déplacements piétons seraient sécurisés, la création d'une zone 20 de **centre urbain** incluant les axes commerçants est envisagée, ce qui peut supposer une **présence plus restreinte du stationnement automobile**.

En proposant d'aménager des itinéraires cyclables et de réaménager les espaces réservés aux piétons, pour une meilleure visibilité de la distinction entre espaces publics et privés, le **stationnement dit « tacite »**, aujourd'hui possible car physiquement carrossable et non régi par une interdiction formelle, **pourrait ne plus l'être**.

Genappe-centre est marqué par l'existence d'un **pôle commercial** de moyennes surfaces à la périphérie du centre de Genappe, au Nord-Est du périmètre d'étude. Le parking de ce complexe commercial, a été créé proche du centre afin d'inciter les visiteurs à pénétrer dans le centre urbain de Genappe. A l'autre extrémité de cet axe historique Nord-Sud, le SCA soulignait l'importance du rôle de la **rue de la Station comme « locomotive »** pour le développement commercial du centre. Entre ces deux pôles, l'axe commerçant doit donc s'adapter à la dynamique en place et par exemple commencer par modifier les heures d'ouverture et les produits proposés.

Le SCA rappelle également que l'implantation **d'un nouveau quartier sur le vaste site de l'ancienne Sucrierie** nécessite l'ouverture de nouvelles voiries mais également la restructuration d'autres voiries existantes. Le carrefour entre les rues Taburiaux et Berger, face à l'ancien bâtiment du Service Travaux, est repensé comme porte d'entrée dans le centre de Genappe. Le projet d'aménagement sur la zone de la sucrierie prévoit des boulevards urbains pour assurer le bouclage du trafic. Les logements et activités économiques qui seront développées sur le site de la sucrierie en lien et en continuité avec le tissu résidentiel existant concourront à compléter et refermer le centre de Genappe. Les nouveaux besoins de mobilité, en ce compris la question du stationnement, générés par ce projet de nouveau quartier doivent donc être anticipés.

Le Plan Communal de Mobilité

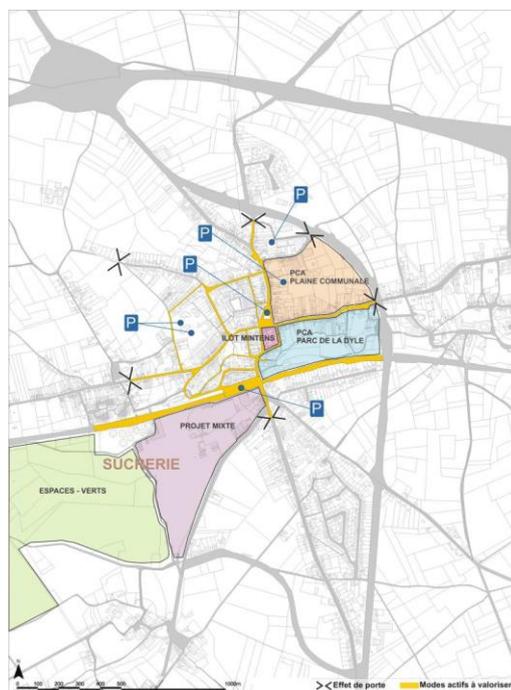
Une tendance à l'augmentation du nombre de voitures

Le **Plan Communal de Mobilité**, en voie de finalisation, fait état notamment d'une croissance forte du nombre de véhicules au sein de la commune. Pour rappeler cet élément de diagnostic du PCM, Genappe comptait en effet 45 voitures pour 100 habitants en 2001 (INS 2001) contre 51 voitures pour 100 habitants en 2009. Le nombre d'immatriculations de voitures neuves avait également révélé une progression considérable en 2010, avec plus de 850 nouvelles immatriculations en un an. Le taux de motorisation des habitants de Genappe montre donc une tendance à l'augmentation dans la commune et, comme le rappelait le PCM, celui-ci est plus élevé que la moyenne provinciale. La présence de ces nouvelles voitures soulève de fait la question de leur stationnement et de

l'augmentation des besoins en la matière. Le développement de nouvelles zones d'habitat est l'occasion pour revoir les normes de stationnement liées aux logements et **encourager les citoyens à éviter le recours systématique à la voiture**, surtout pour les courtes distances. Par des normes plus volontaristes, l'espace dédié au stationnement dans les nouveaux développements immobiliers peut être influencé par la commune.

L'augmentation du nombre de voitures en circulation augmente également les besoins en matière de stationnement. Bien que généralement considéré comme un droit par les habitants, le stationnement pose question aux endroits où l'espace public est limité (les centres urbains) et où on veut valoriser les alternatives à la voiture en développant les transports publics, l'usage du vélo et la marche. Le PCM souligne ainsi l'importance de mettre en place une politique claire et globale en matière de stationnement à l'échelle de la commune de Genappe, afin de ne plus consacrer ses espaces publics au seul stationnement automobile.

L'intérêt de valoriser l'accessibilité piétonne, notamment depuis les parkings



Le schéma de principe extrait de la phase 2 du PCM met en évidence les zones du centre de Genappe promises à d'importants projets de développement. Il définit le périmètre où une attention particulière doit être apportée au confort des piétons et des cyclistes (modes actifs).

Selon les propositions émises par le PCM, une réorganisation des flux de circulation sous forme de boucles permettrait de guider les automobilistes vers les différentes zones de parking dont la capacité totale s'élève à 500 places actuellement et dont l'occupation est relativement faible. Le PCM propose que le trafic automobile dans le périmètre soit apaisé par l'instauration d'une zone 30 généralisée, rendue lisible par la mise en place d'effets de porte. La requalification de l'espace public par l'aménagement de trottoirs

Figure 5 : Schéma de principe pour les déplacements à pied dans le centre

Source : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)

spacieux, voire de zones de rencontre, montrerait à l'automobiliste qu'il pénètre dans une zone où la fonction principale n'est plus de circuler.

Le système de circulation envisagé doit permettre de relier confortablement à pied les différents lieux de vie (administrations, écoles, commerces, services, arrêts de bus, ...) et donner une image homogène au centre urbain, tout en créant un effet de promenade Nord-Sud le long des axes commerçants. Les aménagements doivent en outre être conformes aux normes d'accessibilité pour les PMR.

Un grand projet de quartier comme opportunité pour le développement des mobilités

Le PCM insiste sur l'opportunité que représente le développement d'un nouveau quartier à vocation durable sur le site de la sucrerie pour tester de nouvelles formes d'organisation des déplacements, les contraintes de départ étant plus limitées que lors d'un réaménagement. Ainsi les réflexions sur la place des piétons et des cyclistes sur l'espace public et sur les connexions de ce nouveau quartier au réseau de transport public, peuvent participer à la définition de normes volontaristes en matière de stationnement automobile afin d'induire les comportements souhaités et de prévoir du stationnement pour les vélos. Ce projet pourrait également être l'occasion de tester des systèmes de voitures partagées ou de stationnement mutualisé.

De par sa proximité avec le RAVeL et le passage de plusieurs lignes de bus, la rue de la Station doit ainsi permettre de valoriser les modes alternatifs à la voiture. L'étude de faisabilité d'un écoquartier sur ce site a mis en avant l'intérêt de valoriser la rue de la Station, ce lieu étant susceptible de devenir une nouvelle centralité de Genappe et jouer le rôle de place permettant des liaisons entre les nouveaux quartiers du site de la Sucrerie et du centre historique. Il est dès lors nécessaire de repenser son aménagement dans une vision globale de la commune et de la multimodalité.



Figure 6 : Proposition de création d'un écoquartier sur le site de l'ancienne sucrerie

Source : ABRsc–Alphaville–STRATEC-HSP

Parmi les éléments à prendre en compte, le PCM évoque notamment la nécessité de créer une zone de stationnement règlementée (court terme) d'environ 35 places en lien avec les commerces de la rue de Charleroi, ainsi qu'une grande zone de stationnement non règlementée (long terme) d'environ 105 places pour les riverains, touristes, covoitureurs, et de conserver une zone de réserve en cas d'événements.

La nécessaire mise en œuvre d'une politique de stationnement

Comme le souligne le PCM, 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. **Avec une rationalisation de l'espace dévolu au stationnement dans le centre de Genappe et un contrôle strict de son utilisation, le cadre de vie du centre ne pourrait qu'être amélioré.** Les nombreux espaces de stationnement à proximité immédiate du centre doivent donc être mis en valeur et clarifiés notamment par le biais d'une **signalisation appropriée**. Par une telle politique, les espaces publics pourront être en partie réappropriés et exploités au profit des cheminements doux, du

confort des arrêts de transport public et de la création d'espaces de détente (bancs, espaces de jeux, ...) et d'HORECA (terrasses, ...). La commune doit donc faire un effort de communication sur sa politique de stationnement auprès de tous les usagers, résidents, commerçants ou visiteurs.

Génératrices de nuisances, le PCM soulève également l'importance de définir des espaces de livraisons adéquats, en lien avec les besoins des commerçants. Actuellement, **l'absence d'aires de livraison bien localisées** et en nombre suffisant contraint les livreurs à stationner en double file ou sur les trottoirs. L'aménagement et le contrôle de ces zones est particulièrement nécessaire sur l'axe commerçant Nord-Sud dans le centre de la commune.

Le PCM a évalué les perspectives démographiques à l'horizon 2020/2030, et le nombre de nouveaux véhicules que l'afflux de population pourrait générer en lien avec les nombreux projets en cours ou programmés à long terme. Cette analyse démontre une forte augmentation des déplacements quotidiens et des besoins en stationnement, d'où la nécessité d'anticiper cette progression pour ne pas subir une pression toujours plus forte de la voiture dans le centre de la commune.

Une proposition de réorganisation des flux de circulation

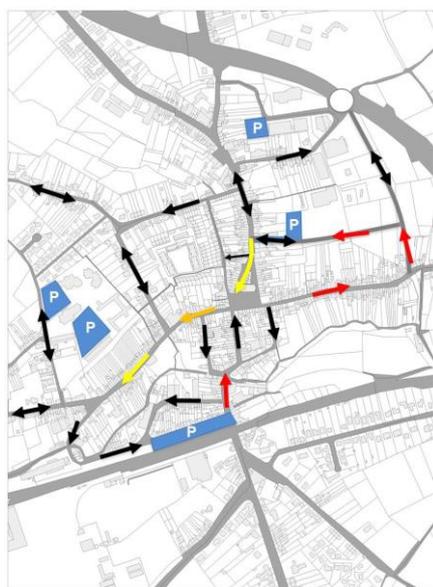


Figure 7 : Schéma de circulation - dernières étapes – PCM Phase 2

Source : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)

Dans le cadre du projet de redéveloppement du site de la Sucrerie, la commune de Genappe réfléchit à de nouvelles zones à affecter à des activités économiques. La zone située au Nord de Genappe et comprise entre la RN25 et la RN5 est ciblée par le PCM comme un espace à fort potentiel dans cette optique. Le PCM insiste par ailleurs sur la nécessité d'éviter l'éparpillement des surfaces commerciales et d'intégrer les zones commerciales à l'axe historique Nord-Sud pour attirer les usagers dans le centre, en-dehors de ces seules zones.

Le PCM soulève le problème de la traversée du centre de Genappe par l'axe historique de la RN237 via les rues Joseph Berger et de Ways, deux rues qui deviennent fort étroites à mesure que l'on se rapproche de l'hypercentre et de la place de l'Eglise. L'importance du trafic sur cet axe, combiné au passage des bus de la ligne 19 qui relie Nivelles à Ottignies, ont progressivement dégradé l'environnement direct de ces voiries. La Commune réfléchit donc à une réorganisation des flux de circulation dans le centre avec pour objectifs de renforcer l'attractivité et le cadre de vie des commerces et de

l'habitat, d'améliorer les déplacements pour les modes doux, d'orienter les automobilistes vers les poches de stationnement public et de simplifier le carrefour entre la rue de Bruxelles et la rue de Charleroi au niveau de la Place de l'Eglise. Il s'agit ainsi de réduire les circulations de transit pour les longues distances sur ces deux axes qui traversent le centre de Genappe dans ses axes Est-Ouest et Nord-Sud et qui peuvent être sources de nuisances sans retombées pour la commune. Une telle réorganisation des flux suppose un réaménagement des voiries concernées. Ainsi, le PCM propose la mise en place d'un dispositif de stationnement alterné sur les rues de Ways et J.Berger alors mises en sens unique et réaménagées dans la continuité des matériaux choisis pour la Place de l'Eglise et ses

environs. Cet effort de valorisation en zone 30 doit ainsi tenir compte de tous les modes de déplacement.

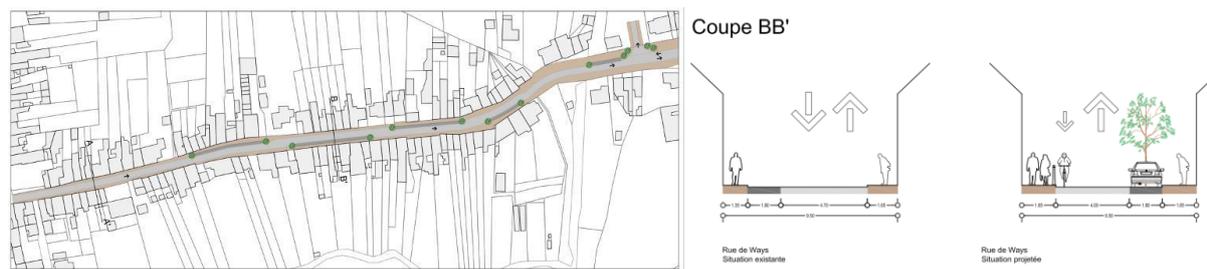


Figure 8 : Proposition d'aménagement pour la rue de Ways ; Figure 9 : Profil transversal de la rue de Ways dans sa section large

Sources : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)

D'autres carrefours problématiques sont aussi identifiés dans le PCM, et devront sans doute être réaménagés en lien avec les projets envisagés : parmi eux, le carrefour entre la rue de Charleroi et la rue de Villers au Sud du périmètre, et le carrefour entre la chaussée de Nivelles/rue J.Berger et la rue Nicolas Lebrun, à proximité du site de la sucrerie.

Quelques pistes de réflexions sur la lisibilité des espaces de stationnement

S'il ne relève pas de problèmes majeurs en matière d'offre de stationnement, le PCM estime que le développement de grands projets avec de nombreux lotissements prévus dans le centre de Genappe et ses alentours peut amener avec le temps une saturation du stationnement. Plusieurs leviers d'actions sont ainsi envisagés, comme l'aménagement et l'agrandissement des parkings existants, le développement d'une signalisation efficace, la mutualisation des parkings privés, l'organisation des livraisons ou encore l'élaboration d'un plan communal de stationnement. Les zones de parking à proximité immédiate du centre (plus de 500 places) ne sont actuellement pas mises en valeur, ni signalées de manière à entraîner un report de stationnement des rues du centre vers ces parkings, ce qui assurerait une rotation plus importante du stationnement dans les rues du centre, y compris dans la zone bleue qui manque d'uniformité et de lisibilité.

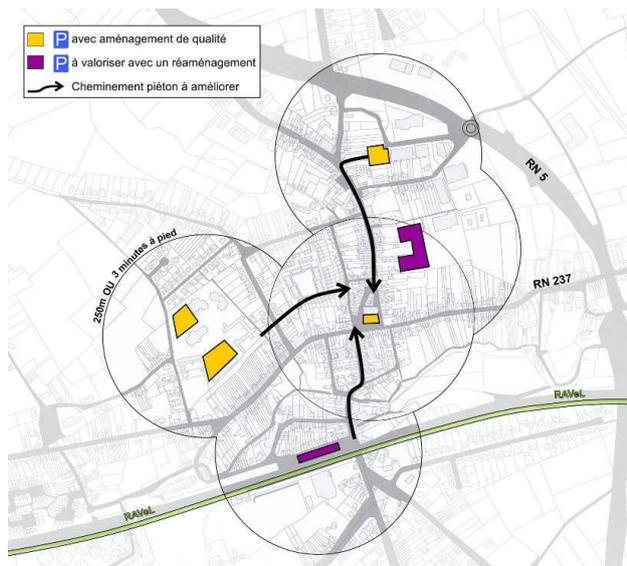
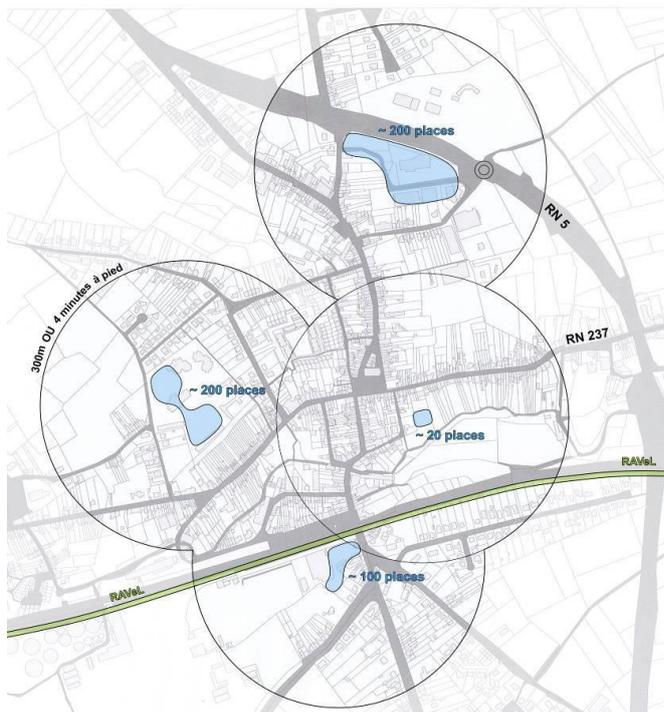


Figure 10 : Valorisation des parkings du centre de Genappe

Source : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)

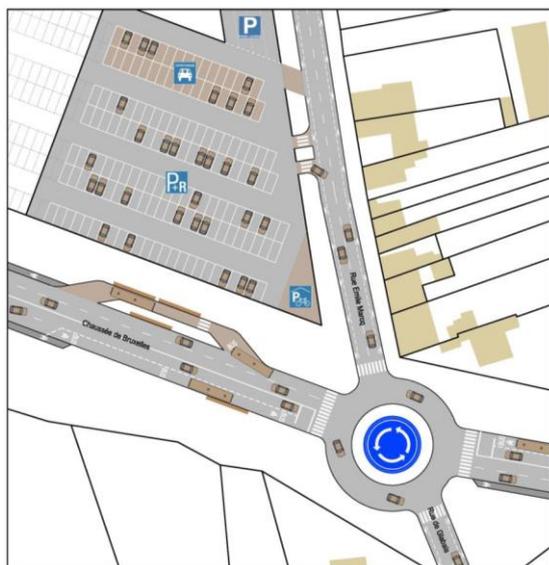
Un travail de valorisation des parkings doit être effectué, au niveau de la qualité des cheminements piétons depuis ces espaces vers le centre, de l'éclairage public, du marquage des places et des sens de circulation, ainsi qu'au niveau de la signalisation à l'échelle de la commune.



Le PCM propose à ce titre un système d'affichage directionnel avec un code couleur pour différencier les parkings et rendre lisible leur localisation. En outre, il propose d'initier la mutualisation de certains parkings privés existants, et d'adopter ce type de réflexion dans les nouveaux projets. Ainsi l'Espace 2000 et la zone commerciale, aujourd'hui inutilisés en période nocturne, sont notamment ciblés comme des parkings susceptibles d'être mutualisés pour les riverains le soir en complément de leur usage actuel en journée pour les visiteurs (ou chaland) et travailleurs.

Figure 11 : Potentiel de mutualisation du stationnement dans le centre de Genappe

Source : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)



Au-delà d'une meilleure visibilité et d'une valorisation des parkings publics, le PCM invite également à lutter contre le détournement d'usage des garages privés qui mène certains riverains disposant d'un garage à parquer leur véhicule en voirie.

Dans ses fiches-actions, le PCM prévoit l'aménagement d'un pôle multimodal au Nord de la commune, servant de relais pour les navetteurs, avec liaisons TEC, aire de covoiturage, et stationnement pour les poids-lourds. Ce projet interviendrait dans l'éventualité de la création d'une ZAE au Nord de la commune.

Figure 12 : Propositions d'aménagement d'un pôle multimodal au Nord de Genappe

Source : Plan communal de mobilité – espaces mobilités (2012)

Une autre fiche action montre également l'intérêt d'aménager des zones de dépose-minute, notamment près des écoles, pour limiter les congestions aux heures de ramassage scolaire. Au sein de l'Espace 2000, le rond-point est utilisé à ce titre de manière informelle.

Le Plan Communal d'Aménagement de la Plaine Communale « Beghin »



Figure 13 : Délimitation du périmètre du PCA Plaine Communale

Le périmètre du PCA de la Plaine Communale « Beghin » est compris entre la rue Emmanuel Lutte, la rue de Bruxelles, la rue Louis Lalieux, la RN5, la Grand Route et la rue de Ways. Celui-ci n'a pas encore été approuvé par le Collège Communal. Le programme prévoit des logements, des surfaces commerciales, de l'Horeca, des professions libérales et un pôle culturel. Le parking de la Plaine Communale sera conservé et utilisable tant par les usagers des nouvelles activités créées que par les commerçants du centre de Genappe.

Le Plan Communal d'Aménagement du Parc de la Dyle



Figure 14 : Délimitation du périmètre du PCA Parc de la Dyle

Le PCA du Parc de la Dyle concerne le périmètre compris entre la rue de Ways, la RN5, le Pré-Ravel et la rue de Charleroi. Le programme ne prévoit pas de logements, mais un centre de bien-être (avec activités comprenant piscine, tennis...), une conciergerie, ainsi qu'un parking non localisé à ce jour. L'auteur de projet parle d'un besoin d'une centaine de places de stationnement nécessaires.

Le Règlement de Circulation

Dans son **règlement de circulation**, la commune a établi en date du 26 mai 2006 sur son territoire une zone bleue (cf. figure 15 ci-après), effective depuis 2008, afin d'assurer la rotation des usagers dans Genappe-centre. Celle-ci est caractérisée par un système de disque et un principe de gratuité. Le contrôle de cette zone bleue est assuré pendant deux heures chaque jour par un agent communal. Une taxe communale pour le stationnement en zone bleue en dehors des conditions de gratuité est fixée à 20€ par jour.

Plusieurs fois modifiée par des règlements complémentaires de circulation entre 2009 et 2011, la **zone bleue** est actuellement définie par une zone de stationnement à durée limitée (2 heures) au moyen du disque sur la Place de Genappe, depuis l'entrée du parking longeant l'Eglise côté rue de Bruxelles, la fin de la zone se terminant à hauteur de la banque ING.

A cette première zone s'ajoutent des tronçons de stationnement limités à 30, 60 ou 120 minutes, définis ainsi :

Durée de stationnement limité à 30 minutes avec disque obligatoire sur :

- Rue de Charleroi :

- Sur 30m à partir du n°53
- sur 17m à partir du n° 45
- sur 24m à partir du n°31
- Rue Henri Semal :
 - 4 emplacements de stationnement face à la poste
- Rue de Bruxelles :
 - sur 17m à partir du n°6
 - sur 10m à partir du n°70
 - sur 5m à partir du n°117
 - sur 31m à partir du n°49
 - sur 13m à partir du n°37

Durée de stationnement limité à 60 minutes avec disque obligatoire sur :

- Rue de Bruxelles : sur 20m à partir du n°111

Durée de stationnement limité à deux heures :

- Rue de la Station :
 - 5 emplacements de stationnement face au n°2b
 - 6 emplacements de stationnement en vis-à-vis de ceux créés en face du 2b côté Ravel
- Rue de Charleroi :
 - Sur 12m à partir du n°42
 - Sur 24 m à partir du n°34
 - Sur 30m à partir du n°21
 - Sur 50m à partir du n°15
 - Sur 39m à partir du n°37

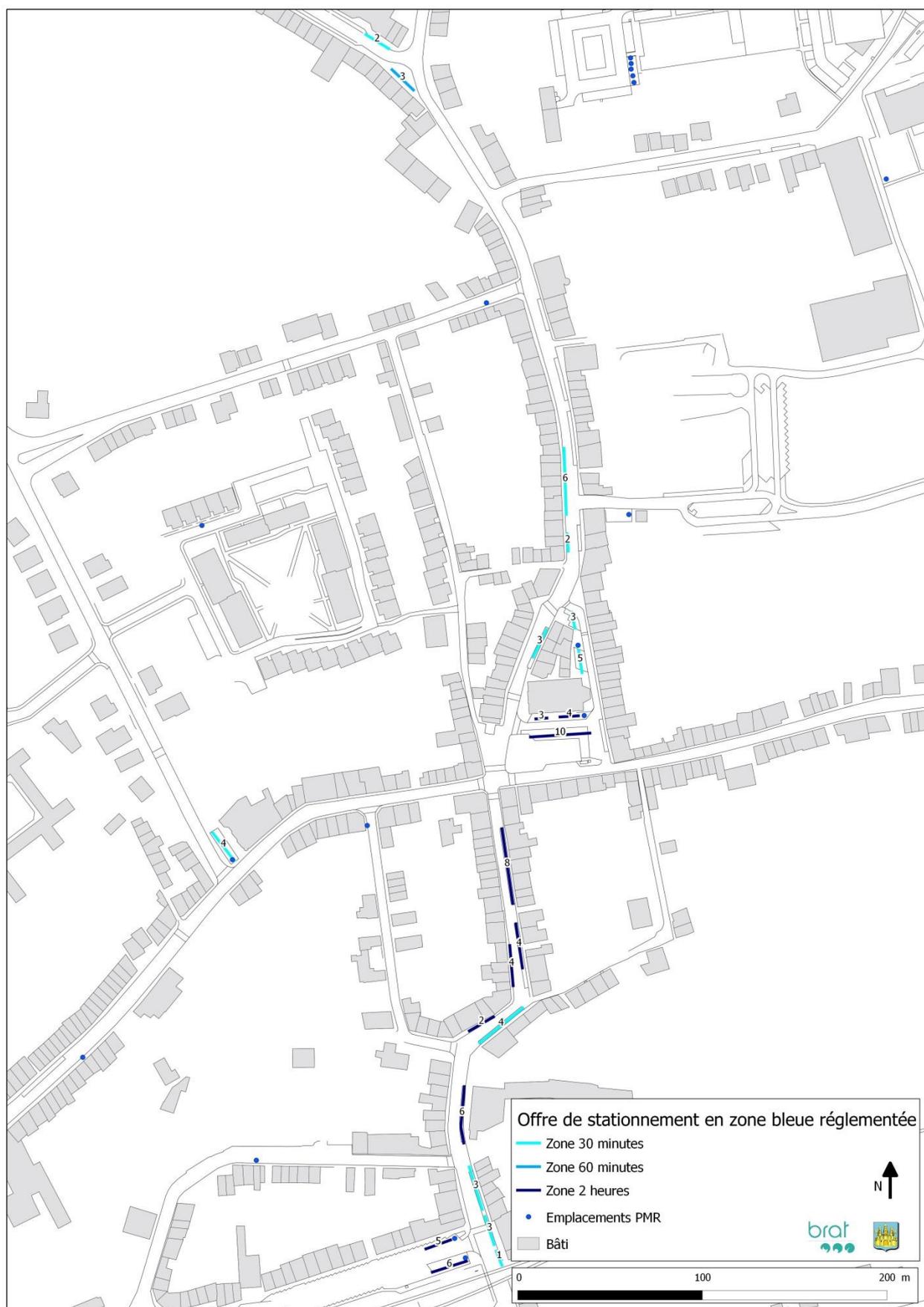


Figure 15 : Localisation et capacité de stationnement en zone bleue

Source inventaire BRAT 2014

D'autres projets en cours

Au-delà des études et projets décrits ci-dessus, une série de projets et avant-projets sont en cours d'élaboration dans Genappe-centre (cf. figure 16 ci-dessous).

Ces programmes, assez variés et localisés dans l'hyper-centre ou à proximité, représentent environ 300 places de parking privé pour environ 300 nouveaux logements. Des surfaces commerciales et des surfaces de bureaux sont également prévues dans certains programmes.



Figure 16 : Localisation de ces différents projets urbains sur le territoire communal

Offre de stationnement

Une offre conséquente à l'échelle de Genappe-centre

La capacité du stationnement en voirie doit tenir compte de la largeur de voirie disponible, de l'organisation de la circulation et du mode d'organisation du stationnement. La conjonction de ces divers paramètres fait que le stationnement est souvent impossible à organiser – et donc interdit - le long de plusieurs voiries. Néanmoins, le périmètre offre une capacité de stationnement conséquente, mais souffre de manière générale d'un manque de lisibilité en la matière, la signalisation étant souvent imprécise ou insuffisante.

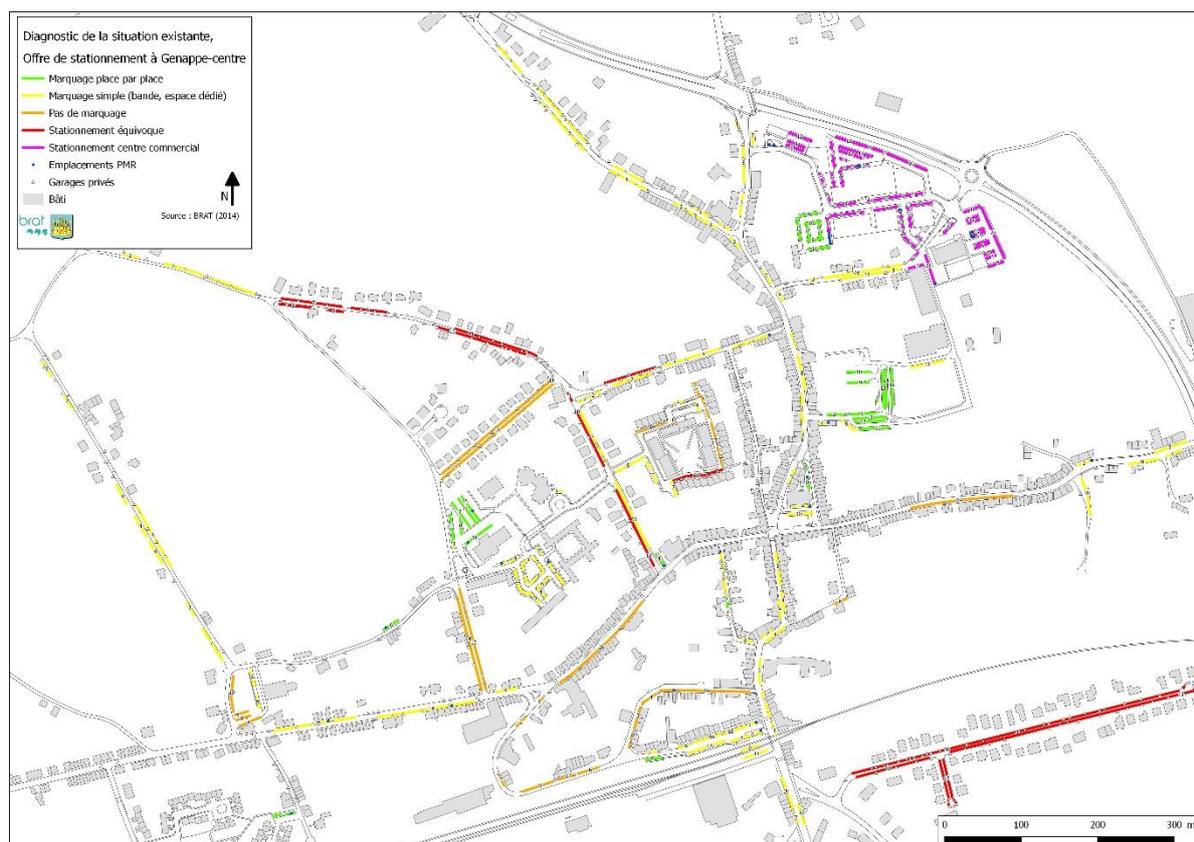


Figure 17 : Cartographie de la capacité de stationnement selon le type de marquage et d'activités

En dehors des parkings de la zone commerciale (qui représentent 370 places, dont 11 emplacements réservés pour les PMR) et du stationnement en voirie, Genappe-centre dispose de différents espaces de stationnement qui totalisent une capacité de 500 places, ce qui est relativement important à l'échelle d'une commune de la taille de Genappe.

Ces surfaces de parkings recouvrent plutôt bien le centre de la commune de par leur localisation complémentaire. L'Espace 2000, à l'Ouest de l'axe commerçant, dispose d'une offre de 177 places (dont 4 PMR), il est à noter que cet espace est accessible en journée du lundi au vendredi durant les heures de bureau mais est fermé au public en soirée et le week-end. La Place de l'Eglise représente 30 places (dont 2 PMR), la rue de la Station au Sud en compte 98 (dont 2 PMR), le parking de la Plaine Communale à l'Est de la rue de Bruxelles (« Beghin ») met à disposition 135 places (dont 1 PMR), et enfin celui des Lilas, localisé dans la zone commerciale au Nord-Est du périmètre, offre une capacité de 68 places (dont 5 PMR).

La majorité de ces parkings répondent aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite qui préconisent en voirie un emplacement réservé par tranche de 50 emplacements traditionnels, à l'exception du parking de la Plaine Communale qui dispose seulement d'un emplacement réservé pour 134 places.



Figures 18 et 19 : Prises de vues des deux espaces de parking localisés dans l'Espace 2000, accessibles au public uniquement entre 7h30 et 21h30

La place de l'Eglise bénéficie d'un bon aménagement général, avec des indications claires et précises par panneaux notifiant la zone bleue réglementée et les voiries où le stationnement est interdit. Par ailleurs des plots viennent accompagner les indications au sol.



Figures 20 et 21 : Prises de vues des aménagements sur la Grand Place de Genappe : des indications et aménagements précis (panneaux, plots, revêtements)

En outre, la place de Mercury située à Vieux-Genappe, relativement proche du centre-ville de Genappe, offre aussi un potentiel de stationnement difficilement quantifiable actuellement, celui-ci se faisant de manière désorganisée par absence de signalisation et de marquage.

Actuellement, la rue de la Station est une vaste esplanade, en l'état peu conviviale et se résume en grande partie à un espace de stationnement relativement mal organisé.



Figures 22 et 23 : Prises de vues de la surface de parking rue de la Station : des marquages au sol et une signalisation peu clairs

Il existe encore sur quelques rues des dispositifs de stationnement alterné par moitié de mois, avec rotation des côtés de voirie où il est interdit de stationner.



Figures 24 et 25 : Prises de vues des dispositifs de stationnement alterné avenue Nouvelle et rue Louis Taburiaux

Exposé des problématiques rencontrées sur le terrain

De manière générale sur le périmètre étudié, on constate régulièrement une délimitation peu claire entre espaces publics et privés, si bien que l'on retrouve des situations de stationnement que l'on peut qualifier de « tacite » dans certaines rues.



Figures 26 et 27 : Prises de vues rue Antoine Gossiaux ; Figure 28 : Prise de vue rue de Bruxelles ; Figure 29 : Prise de vue rue Louis Taburiaux : des situations de stationnement « tacite » en voirie

La zone bleue ne bénéficie pas d'une uniformité sur tout le périmètre. Au contraire, se posent de nombreux problèmes de lisibilité lorsqu'on confronte certains panneaux à la réalité du terrain. La réglementation des zones concernées ayant souvent été modifiée, que ce soit au niveau des localisations ou des durées d'autorisation, cela a pu contribuer à générer certaines incohérences.



Figures 30, 31 et 32 : Prises de vues des incohérences d'affichage rue de Charleroi : zone bleue 30min. sur « 5m » sans tracé adéquat au sol (photo 1) ; « 30m » pour un potentiel réel bien moindre (une seule place)

De nombreuses incohérences ont été relevées, notamment au début de la rue de Bruxelles depuis le Nord du périmètre, où on retrouve par exemple une contradiction entre une autorisation de stationner par un marquage au sol caractérisé par une ligne blanche, et dans le même temps un panneau interdisant le stationnement sur cet axe, sans que cela ne se justifie par ailleurs. Le même problème se pose à d'autres endroits, notamment rue Emile Vandevandel.



Figure 33 : Prise de vue rue Emile Vandevandel ; Figures 34 et 35 : Prises de vues rue de Bruxelles : des incohérences d'affichage et de marquage et des situations équivoques

Demande de stationnement

Taux d'occupation du stationnement le matin (9h30-12h)

Définition des usagers diurnes

La tranche du matin correspond à deux types d'usagers que sont les travailleurs et les visiteurs. Le stationnement des actifs s'effectue sur le lieu de travail. Il est souvent le fait d'automobilistes qui résident dans un autre quartier ou une autre commune. Il s'agit d'un stationnement de longue durée, généralement diurne (8h-18h), qui empêche la rotation des visiteurs et peut entraver le stationnement des riverains.

Les visiteurs sont quant à eux des usagers très importants pour la vie d'un centre-ville. Il peut s'agir de personnes qui se rendent dans ce type de quartier pour des achats, des démarches administratives, du tourisme, etc. Il peut également s'agir de visiteurs « professionnels ». Le stationnement des usagers visiteurs est souvent plus court et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures qui permettent l'accélération de la rotation de véhicules (notamment par des mécanismes de tarification ou de mise en zone bleue...).

Une sous-utilisation des parkings publics

Il est à noter que la plupart des parkings publics sont sous-utilisés actuellement, exception faite du parking sur la place de l'Eglise, qui est utilisé à 100%.

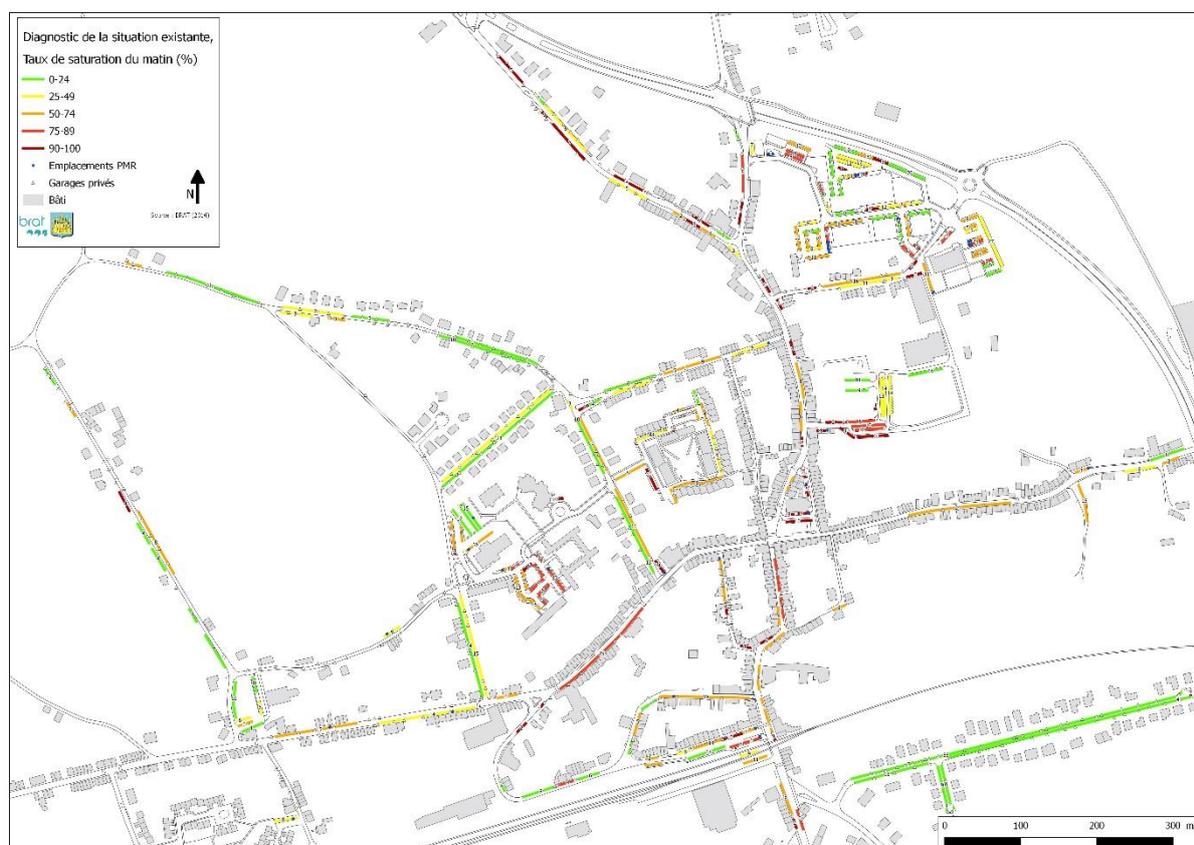


Figure 36 : Cartographie du taux d'occupation des zones de stationnement entre 9h30 et 12h

Le matin, entre 9h30 et 12h00, 52% des emplacements en voirie sont occupés. Plus localement, on retrouve le même ordre de grandeur pour chaque parking, avec 56% d'utilisation pour le parking de

l'Espace 2000 et pour celui rue de la Station, 52% pour le parking des Lilas proche de la zone commerciale, et enfin 49% pour le parking de la Plaine communale.

Toujours en matinée, l'utilisation des parkings des surfaces commerciales est loin d'être à saturation (45%).

Taux d'occupation du stationnement le soir (20h30-22h30)

Définition des usagers nocturnes

La tranche du soir correspond quant à elle au stationnement résidentiel. C'est un stationnement de longue durée, généralement nocturne mais aussi diurne pour les personnes qui n'utilisent pas leur voiture pour se rendre au travail.

La demande de stationnement résidentiel peut prendre des formes variées, imposées principalement par la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

De plus grands contrastes d'utilisation des parkings que le matin

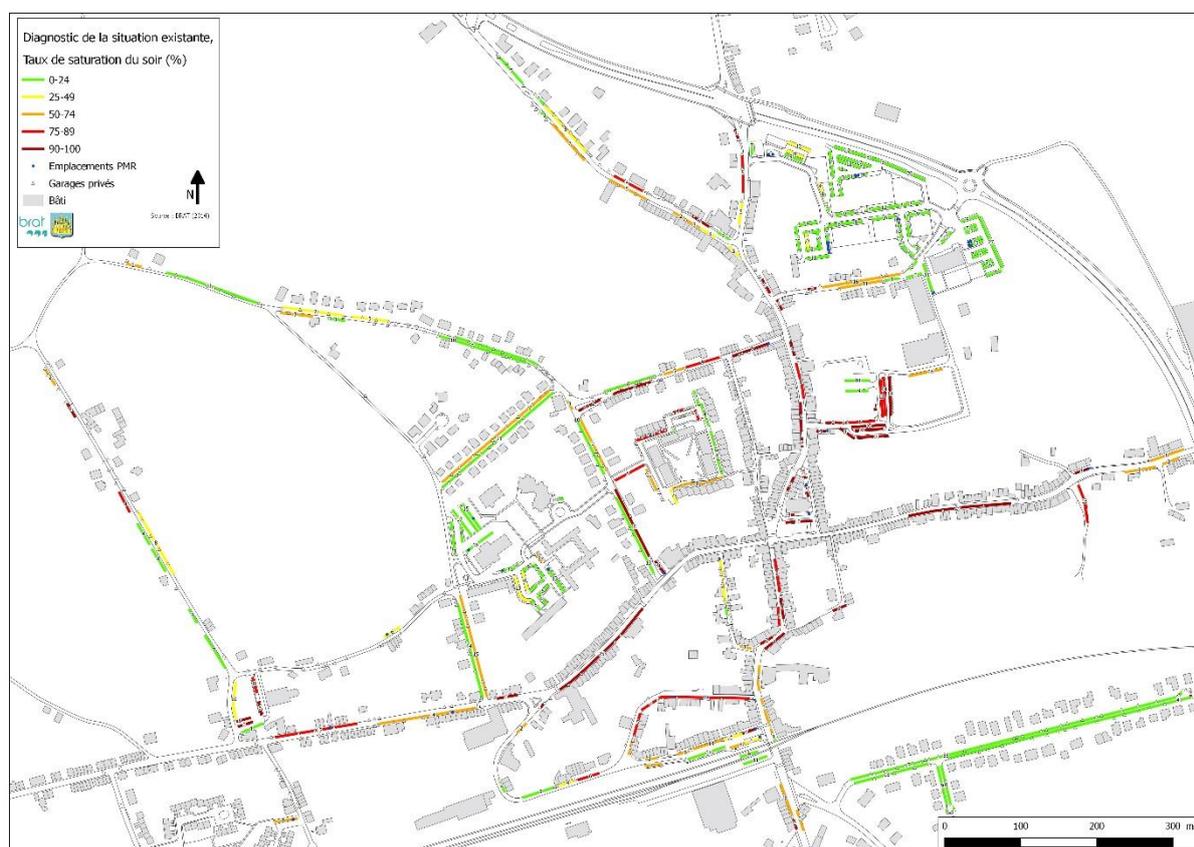


Figure 37 : Cartographie du taux d'occupation des zones de stationnement entre 20h30 et 22h30

En soirée, entre 20h30 et 22h30, 51% des emplacements en voirie sont occupés. Cette valeur reste donc équivalente à celle observée le matin. Néanmoins, les contrastes sont nettement plus marqués le soir entre les différentes zones de parking. Les riverains n'ont en effet plus accès au parking de l'Espace 2000 après 21h30, ce qui explique le faible taux d'utilisation observé à 20h30 (7%). En retirant ce parking de l'analyse, le taux d'utilisation des emplacements en voirie est de 59%. Le

parking de l'Eglise est à nouveau utilisé à 100%, et le secteur est même occupé par du stationnement illícite.

Le parking de la Plaine Communale passe de 49% le matin à 79% d'utilisation le soir. A l'inverse le parking rue de la Station passe de 56% à 39% d'utilisation et celui des Lilas tombe à 6%, ce qui s'explique par la fermeture des magasins de la zone commerciale (elle-même occupée à 3% pour cette tranche horaire) par laquelle on y accède.

Taux de saturation avec stationnement illícite

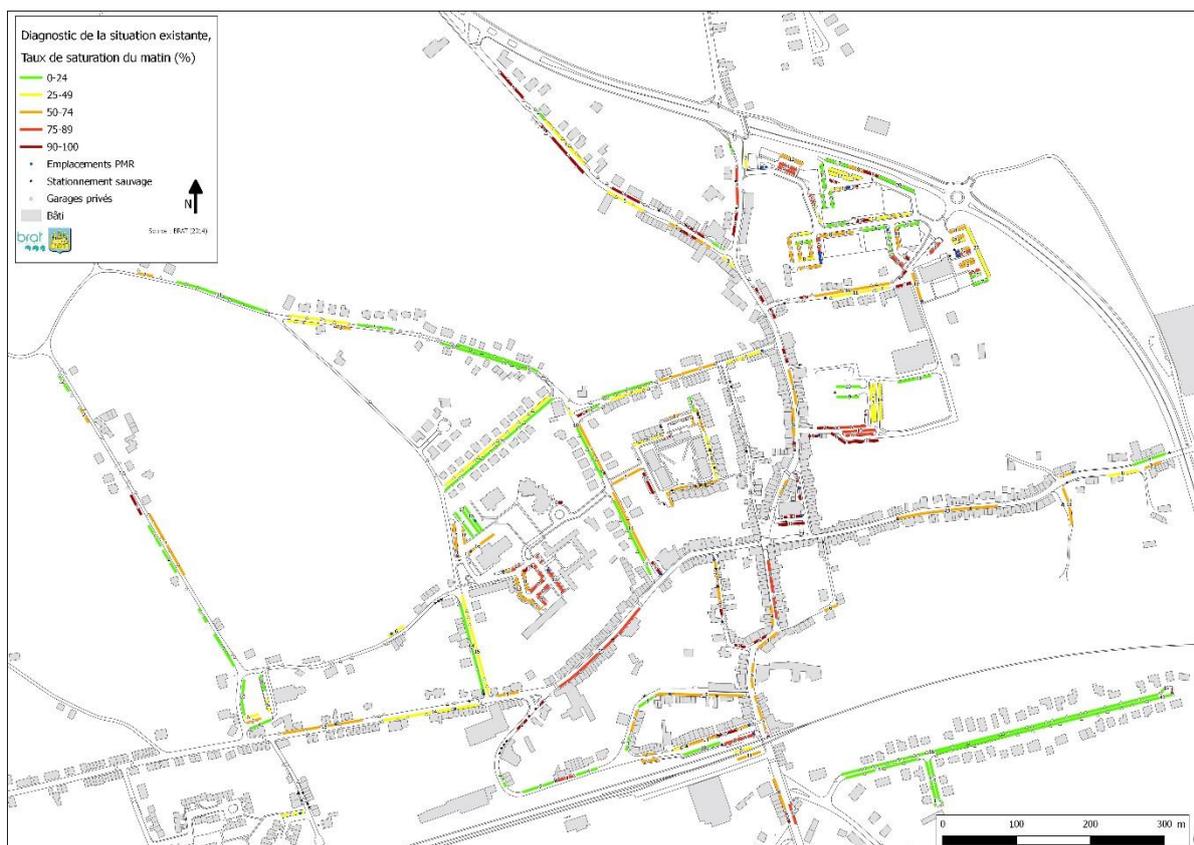


Figure 38 : Cartographie du taux de saturation des zones de stationnement entre 9h30 et 12h avec stationnement illícite

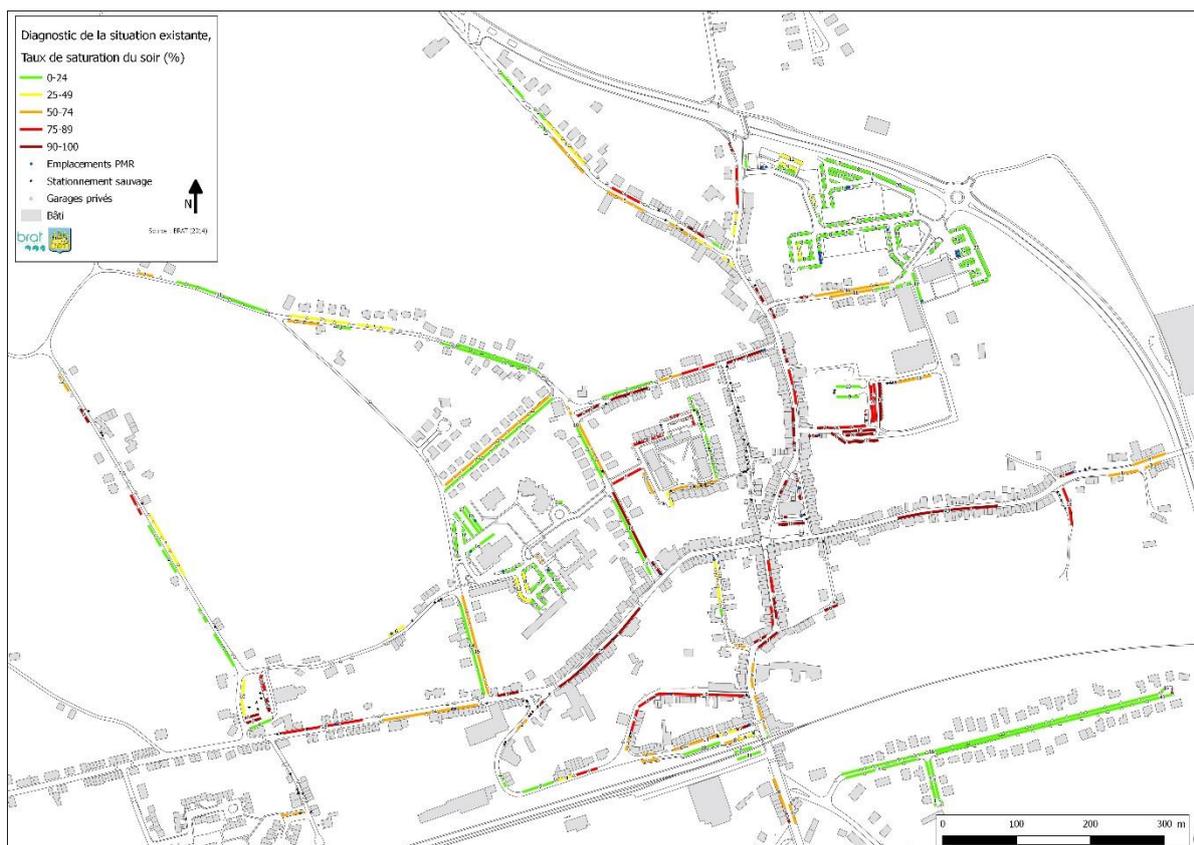


Figure 39 : Cartographie du taux de saturation des zones de stationnement entre 20h30 et 22h30 avec stationnement illicite

Des problèmes de stationnement anarchique se posent dans la partie autour de l'Eglise, où l'é étroitesse des rues, que ce soient les chaussées ou les trottoirs, ne permettent pas de stationner convenablement. Pour autant, il n'y a pas d'interdiction formelle de stationner dans ces rues, comme on le voit rue des Marchats (cf. photos ci-dessous).



Figures 40 et 41 : Prises de vues du stationnement illicite rue des Marchats

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les voiries plus excentrées, dus notamment à l'étroitesse des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement sur les trottoirs (quand ils existent) au détriment du cheminement piéton.



Figure 42 : Prise de vue du stationnement rue Félicien Tubiermont

Il n'y a, de manière générale, que très peu de dispositifs interdisant formellement le stationnement en matière de signalétique, que ce soit par marquage au sol ou par panneaux d'interdiction de stationner. Ainsi par exemple, le stationnement sur la place de Mercurey se veut tout à fait aléatoire et désorganisé.



Figures 43 et 44 : Prises de vues du stationnement désorganisé sur la place de Mercurey

En conclusion, même si localement des difficultés de stationnement en voirie existent, les excès liés à un sur-stationnement (parcage sur les trottoirs, etc.) sont davantage à attribuer à l'incivisme ou la paresse de certains qu'à des conditions inextricables.

Figure 1 : Localisation de Genappe au sein de la province du Brabant wallon	4
Figure 2 : Délimitation du périmètre étudié	5
Figure 3 : Extrait du plan de secteur du centre de Genappe	6
Figure 4 : Cercle de la périurbanisation	7
Figure 5 : Schéma de principe pour les déplacements à pied dans le centre	9
Figure 6 : Proposition de création d'un écoquartier sur le site de l'ancienne sucrerie.....	10
Figure 7 : Schéma de circulation - dernières étapes – PCM Phase 2	11
Figure 8 : Proposition d'aménagement pour la rue de Ways ; Figure 9 : Profil transversal de la rue de Ways dans sa section large	12
Figure 10 : Valorisation des parkings du centre de Genappe	12
Figure 11 : Potentiel de mutualisation du stationnement dans le centre de Genappe	13
Figure 12 : Propositions d'aménagement d'un pôle multimodal au Nord de Genappe.....	13
Figure 13 : Délimitation du périmètre du PCA Plaine Communale	14
Figure 14 : Délimitation du périmètre du PCA Parc de la Dyle.....	15
Figure 15 : Localisation et capacité de stationnement en zone bleue	17
Figure 16 : Localisation de ces différents projets urbains sur le territoire communal.....	18
Figure 17 : Cartographie de la capacité de stationnement selon le type de marquage et d'activités ...	19
Figures 18 et 19 : Prises de vues des deux espaces de parking localisés dans l'Espace 2000, accessibles au public uniquement entre 7h30 et 21h30.....	20
Figures 20 et 21 : Prises de vues des aménagements sur la Grand Place de Genappe : des indications et aménagements précis (panneaux, plots, revêtements).....	20
Figures 22 et 23 : Prises de vues de la surface de parking rue de la Station : des marquages au sol et une signalisation peu clairs	21
Figures 24 et 25 : Prises de vues des dispositifs de stationnement alterné avenue Nouvelle et rue Louis Taburiaux.....	21
Figures 26 et 27 : Prises de vues rue Antoine Gossiaux ; Figure 28 : Prise de vue rue de Bruxelles ;	
Figure 29 : Prise de vue rue Louis Taburiaux : des situations de stationnement « tacite » en voirie.....	22
Figures 30, 31 et 32 : Prises de vues des incohérences d'affichage rue de Charleroi : zone bleue 30min. sur « 5m » sans tracé adéquat au sol (photo 1) ; « 30m » pour un potentiel réel bien moindre (une seule place).....	22
Figures 33 : Prise de vue rue Emile Vandevandel ; Figures 34 et 35 : Prises de vues rue de Bruxelles : des incohérences d'affichage et de marquage et des situations équivoques.....	23
Figure 36 : Cartographie du taux d'occupation des zones de stationnement entre 9h30 et 12h.....	24
Figure 37 : Cartographie du taux d'occupation des zones de stationnement entre 20h30 et 22h30....	25
Figure 39 : Cartographie du taux de saturation des zones de stationnement entre 20h30 et 22h30 avec stationnement illicite	27
Figures 40 et 41 : Prises de vues du stationnement illicite rue des Marchats	27
Figure 42 : Prise de vue du stationnement rue Félicien Tubiermont.....	28
Figures 43 et 44 : Prises de vues du stationnement désorganisé sur la place de Mercurey	28