



COMMUNE DE GENAPPE

ETUDE DE STATIONNEMENT À
GENAPPE-CENTRE

RAPPORT DE SOLUTIONS

Juin 2015



Table des matières

Introduction.....	4
I. Scénario de mise en œuvre d’actions à court terme	6
Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite.....	6
Supprimer les stationnements alternés par quinzaine	6
Indiquer un marquage au sol pour les zones où l’on peut se stationner	8
Indiquer un marquage au sol pour les zones où l’on peut se stationner et libérer de l’espace public	10
Remplacer les signalisations contradictoires par une signalisation cohérente.....	12
Clarifier et spécifier l’usage du stationnement en fonction de son utilisation.....	14
Organiser des zones de livraisons dans l’hyper-centre à proximité de l’axe commercial.....	14
Organiser des zones de stationnement pour les bus scolaires et la dépose d’enfants aux abords des écoles, en fonction des demandes des établissements.....	16
Réguler de façon cohérente et efficace le stationnement.....	17
Définir des limites et durées cohérentes pour les zones réglementées	17
Garantir les possibilités de stationnement pour les usagers de l’hyper-centre.....	19
Encourager l’usage et la mutualisation des parkings hors voiries pour les riverains et les clients	19
Accompagner le transfert modal pour les riverains (objectif poursuivi par le PCM)	21
Eviter l’augmentation du nombre de places dans l’hyper-centre et augmenter l’offre complémentaire comme les stationnements vélos et motos.....	21
II. Scénario de mise en œuvre d’actions à moyen et long termes	24
Augmenter l’attractivité de l’hyper-centre / Optimiser l’utilisation de l’offre existante hors voirie et encourager le transfert de stationnement en voirie → hors voirie.....	24
Augmenter le nombre de places de stationnement hors voirie et réduire le nombre de places en voirie pour augmenter l’attractivité de l’hyper-centre et la déambulation piétonne.....	24
Augmenter l’attractivité de l’hyper-centre et son accessibilité pour les non-riverains	26
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 (zone bleue avec un système de répression efficace).....	26
Augmenter l’attractivité et encourager l’usage et la mutualisation des parkings hors voiries ..	28
Augmenter l’attractivité de l’hyper-centre et optimiser l’utilisation de l’offre hors voirie.....	30
Augmenter l’attractivité mais aussi le sentiment de sécurité dans les parkings par des aménagements de qualité, et améliorer la connexion piétonne entre les zones de stationnement hors voiries/parkings et le centre.....	30

Garantir les possibilités de stationnement pour les riverains de l'hyper-centre en soirée.....	33
Pousser les riverains disposant d'un garage à l'utiliser comme tel.....	33
Clarifier et spécifier l'usage du stationnement en fonction de son utilisation.....	34
Maintenir l'équivalent d'une place de stationnement pour handicapés pour 50 places de stationnement, à proximité des activités, et favoriser le contrôle en zone bleue	34
Accompagner le transfert modal pour les riverains (objectif poursuivi par le PCM)	36
Aménager et organiser le covoiturage pour limiter la croissance de l'autosolisme	36

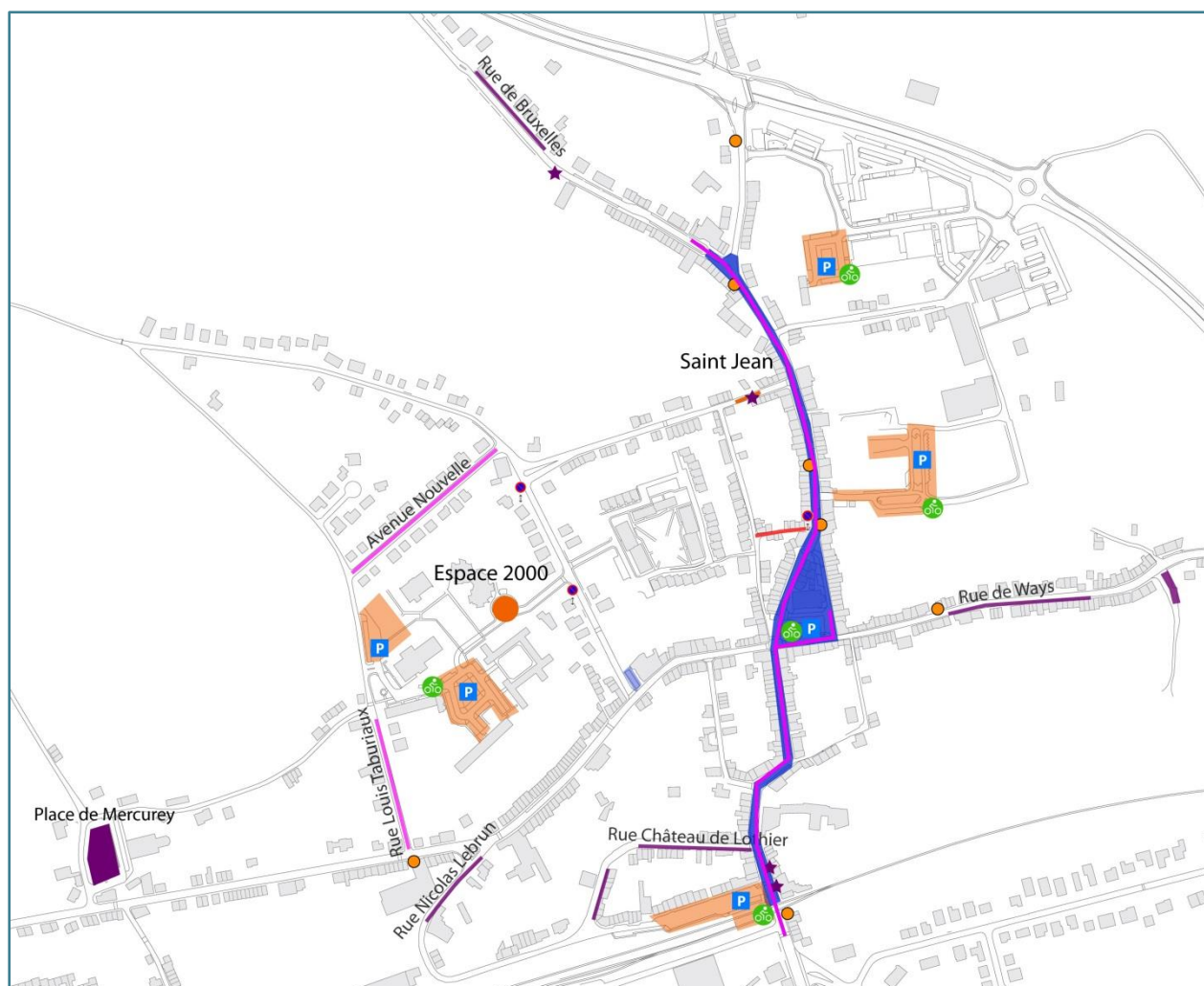
Introduction

Au regard du diagnostic de la situation existante et afin de répondre aux objectifs généraux pour le stationnement du centre de Genappe, il convient désormais de présenter les actions à mettre en œuvre pour remédier aux problématiques rencontrées.

Pour atteindre les objectifs prédéfinis à l'échelle du territoire de Genappe-centre, les différents moyens à disposition pour réguler le stationnement sont évalués, tels que la régulation de l'offre, la réglementation des zones de stationnement, l'identification de réglementations en fonction des activités et des usages spécifiques, etc. Ces paramètres sont repris dans deux scénarios, définis ainsi :

- un scénario correspondant à une phase à court terme de mise en œuvre d'actions « légères » et diverses visant à résoudre les problématiques rencontrées sans intervention ni réorganisation majeure, le diagnostic ayant démontré qu'il n'y avait actuellement pas de dysfonctionnement majeur ;
- un scénario plus « volontariste », qui correspondrait à une vision à moyen/long termes, tenant compte des grands projets en cours de réflexion et des besoins en découlant, et qui proposerait dès lors la mise en œuvre d'actions plus « lourdes ».

Sur base de ces deux scénarios, une série de fiches d'actions à mettre en œuvre pour chaque objectif retenu est proposée. Chacune des solutions, synthétisée par une fiche-action, est accompagnée d'une présentation des coûts et d'un bilan des avantages et inconvénients qui permettra à la Commune d'avoir une compréhension globale des conséquences de chaque action ainsi que des opportunités qu'elles représentent. Au regard de ces fiches (et notamment des questions de coûts), le collège pourrait choisir quelles actions entreprendre, à court, moyen et long termes. Les actions proposées dans l'un ou l'autre scénario pourraient ainsi être retenues en fonction des priorités identifiées.



I.

SCÉNARIO DE MISE EN ŒUVRE D' ACTIONS À COURT TERME

I. Scénario de mise en œuvre d'actions à court terme

Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite

Supprimer les stationnements alternés par quinzaine



Le diagnostic a révélé l'existence, dans quelques voiries du périmètre, du stationnement alterné par quinzaine. Ce système n'est pas recommandé car suscite souvent des difficultés et confusions en termes de pratique et de lisibilité. Le stationnement dans l'avenue Nouvelle et une partie de la rue Louis Taburiaux doit donc être repensé de façon à permettre le stationnement sur un côté défini de la chaussée, tel que cela a été fait dans l'avenue Henri Semal qui employait ce système auparavant. Le choix latéral pour créer un marquage de stationnement peut être fait en fonction de la présence de garages et d'accès privés, mais aussi en fonction de l'accessibilité depuis les grands axes.

Pour la rue Louis Taburiaux, le plus fort potentiel en l'état actuel pour du stationnement se situe côté Espace 2000 où il y a le moins d'accès privés. Mais dans le cadre d'un projet d'urbanisme, de nouveaux emplacements y sont prévus en-dehors de la chaussée actuelle. De fait, l'autre côté de voirie devient plus opportun pour y aménager une bande de stationnement, proposant pour les riverains une offre complémentaire à celle qui sera créée prochainement. Pour l'avenue Nouvelle, un système de bandes alternées (voir ci-après) peut être mis en place, dans le but d'apaiser la circulation en termes de vitesse.



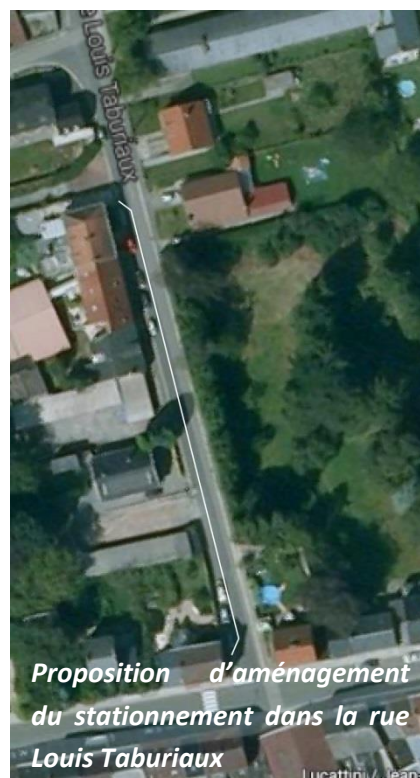
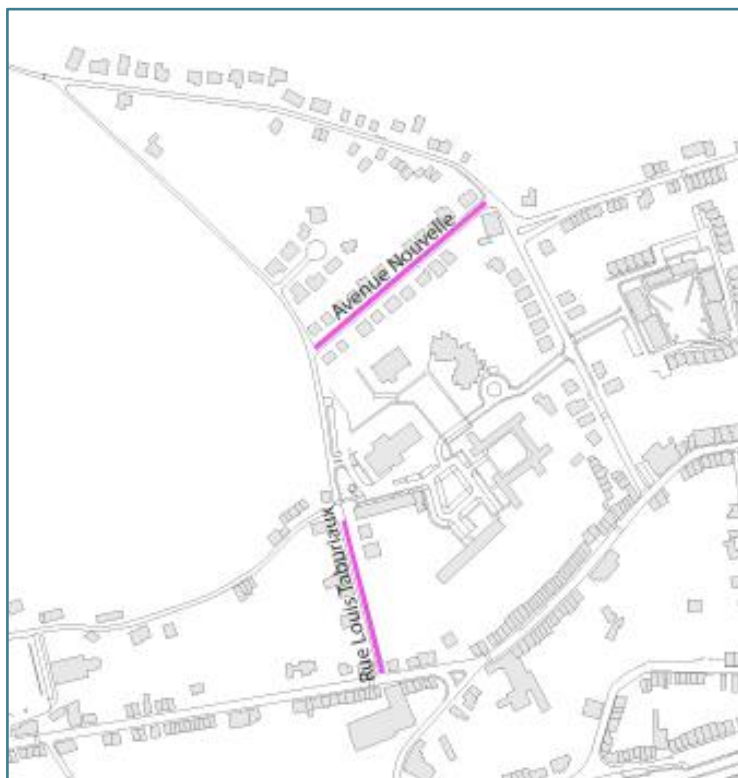
Rue Louis Taburiaux – situation actuelle



Avenue Henri Semal au réaménagement récent – situation actuelle



Avenue Nouvelle – situation actuelle



Coût

- ➔ Bande blanche : x €/m
- ➔ Plots ? : x € / unité
- ➔ Gestion

Evaluation / Bilan

- ✓ Offre de 38 places clarifiées
- ✓ Gain (jusqu'à 6 places) par rapport à la situation actuelle
- ✓ Circulation apaisée

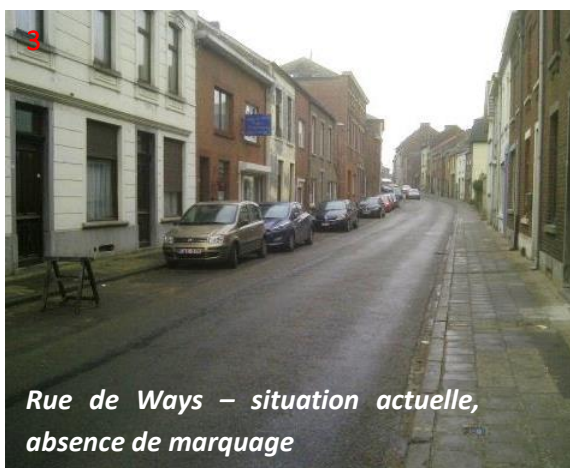
Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite

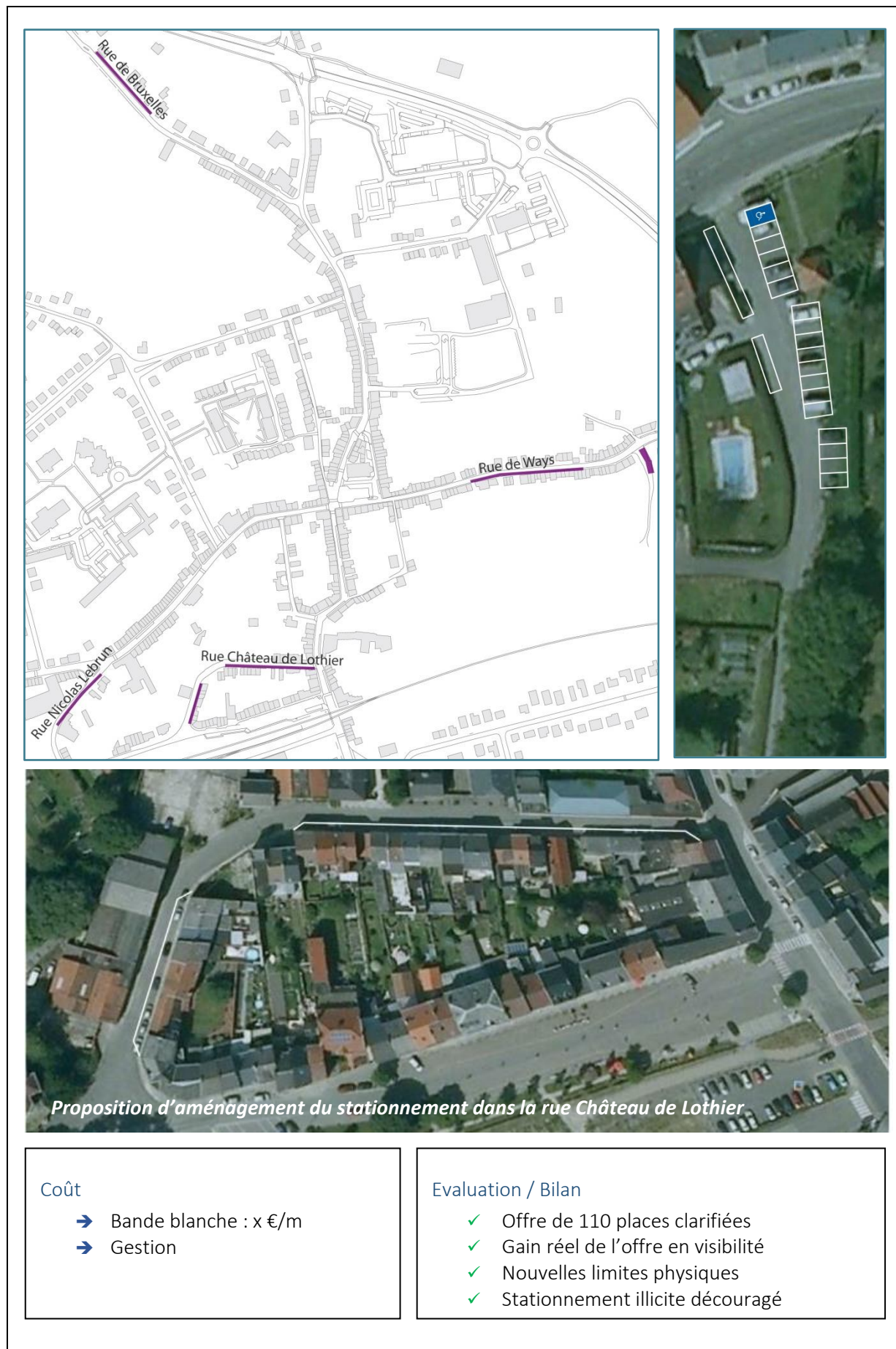
Indiquer un marquage au sol pour les zones où l'on peut se stationner



A l'heure actuelle, certains secteurs de stationnement ne sont pas clairement délimités sur le territoire de Genappe-centre. C'est le cas sur une partie de la rue de Bruxelles, rue de Ways où le stationnement est permis mais mal identifié, dans le parking situé à l'intersection entre rue de Ways et Grand Route, ou encore rue Château de Lothier et rue Nicolas Lebrun.

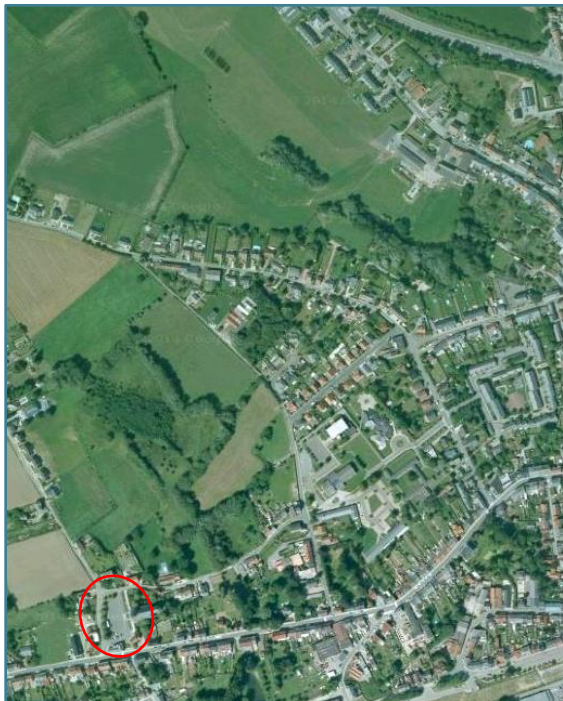
Afin de mieux délimiter l'emprise des véhicules en stationnement et d'éviter le stationnement illicite, il convient de délimiter, par un marquage précis, ces espaces de stationnement. Cela contribuera à clarifier les potentialités de stationnement pour les riverains comme pour les non riverains à Genappe.





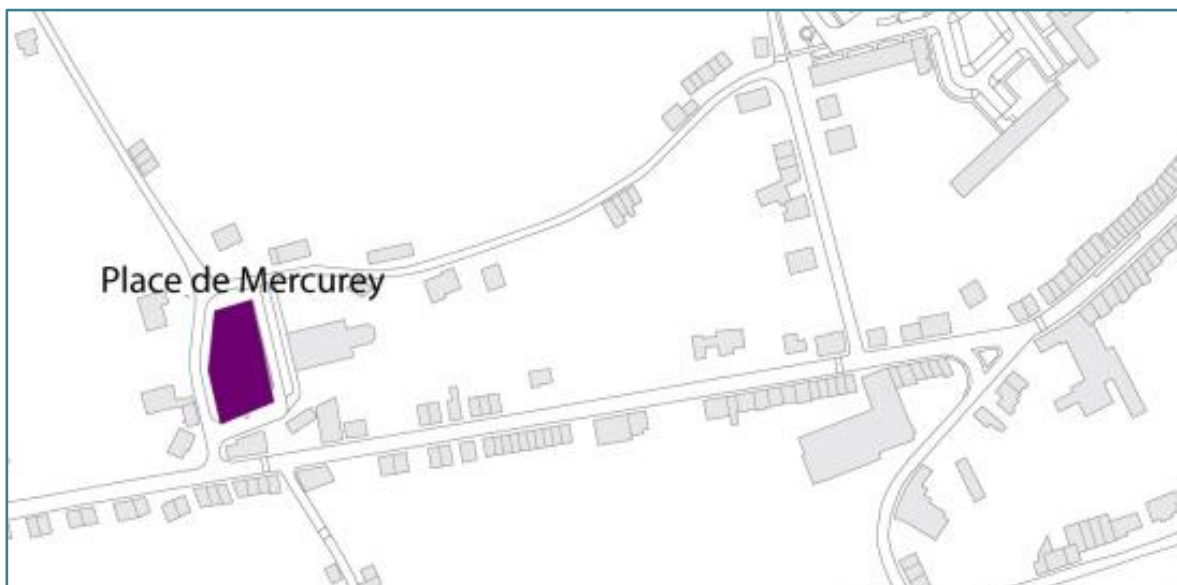
Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite

Indiquer un marquage au sol pour les zones où l'on peut se stationner et libérer de l'espace public



A l'heure actuelle, certains secteurs de stationnement, proches du centre, ne sont pas clairement délimités. C'est le cas sur la place de Mercurey à Vieux-Genappe, qui, en l'état actuel, correspond à un vaste espace où le stationnement est plus ou moins formalisé. De plus, cet espace est peu saturé car l'offre importante potentielle répond amplement à la demande. Par conséquent, cette place qui fait partie des places principales de la commune pourrait faire l'objet d'un réaménagement visant à optimiser l'utilisation de l'espace public. Ainsi, il conviendrait de rationaliser l'offre de stationnement pour mieux l'adapter à la demande actuelle et future. Le surplus d'espace pourrait alors être redistribué au profit des modes doux et d'espaces de convivialité davantage lisibles. Sur l'espace de stationnement à proprement parlé, il conviendra de bien formaliser, par un marquage précis, les places de stationnement afin de réduire au minimum l'espace utilisé et de minimiser l'espace perdu, au profit de l'événementiel. Cela contribuera à clarifier les potentialités de stationnement pour les riverains comme pour les non riverains à Genappe, et évitera une occupation aléatoire de la places par du stationnement éparse.





Coût

- ➔ Bande blanche : x €/m
- ➔ Peinture bleue
- ➔ Gestion

Evaluation / Bilan

- ✓ Offre de 30 places clarifiées (dont 1 PMR)
- ✓ Gain réel de l'offre en visibilité
- ✓ Nouvelles limites physiques
- ✓ Stationnement illicite découragé
- ✓ Espace public ouvert pour d'autres activités

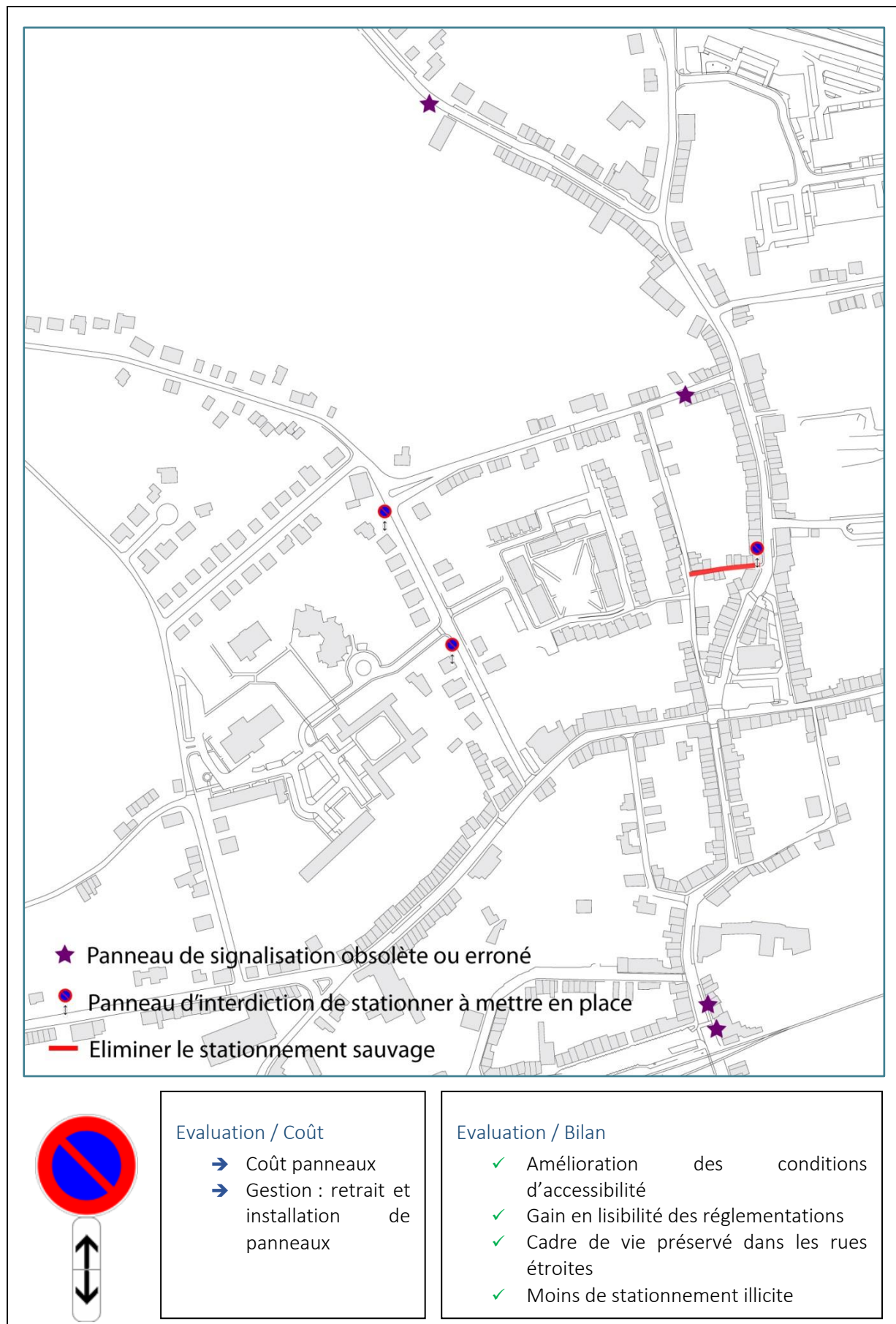
Clarifier les zones de stationnement et lutter contre le stationnement illicite

Remplacer les signalisations contradictoires par une signalisation cohérente



Au fruit des changements successifs de délimitations des espaces de stationnement, certains vestiges d'anciennes réglementations ont été maintenus, notamment des panneaux de signalisation qu'il serait nécessaire de retirer pour éviter des erreurs d'interprétation. Il y a également lieu de signaler clairement et précisément où le stationnement est interdit, notamment dans certaines zones de stationnement dites « équivoques ». Comme cela se fait par exemples dans l'Espace 2000 et à proximité de la Grand Place, des panneaux d'interdiction de stationner doivent être apposés dans l'objectif de clarifier localement les situations. De la même manière, certaines rues étroites du centre-ville doivent être préservées du stationnement sauvage.





Clarifier et spécifier l'usage du stationnement en fonction de son utilisation

Organiser des zones de livraisons dans l'hyper-centre à proximité de l'axe commercial



Afin de garantir l'usage des espaces de stationnement pour les particuliers et de bonnes conditions de circulation, des zones de livraisons doivent être clairement prévues dans l'hypercentre à proximité des commerces ayant des besoins réguliers en matière de livraisons et ne disposant pas d'accès privé à ce titre. En spécifiant des aires de livraisons, la fluidité du trafic est maintenue et le stationnement illégitime (double-file, etc.) peut ainsi être en partie canalisé.

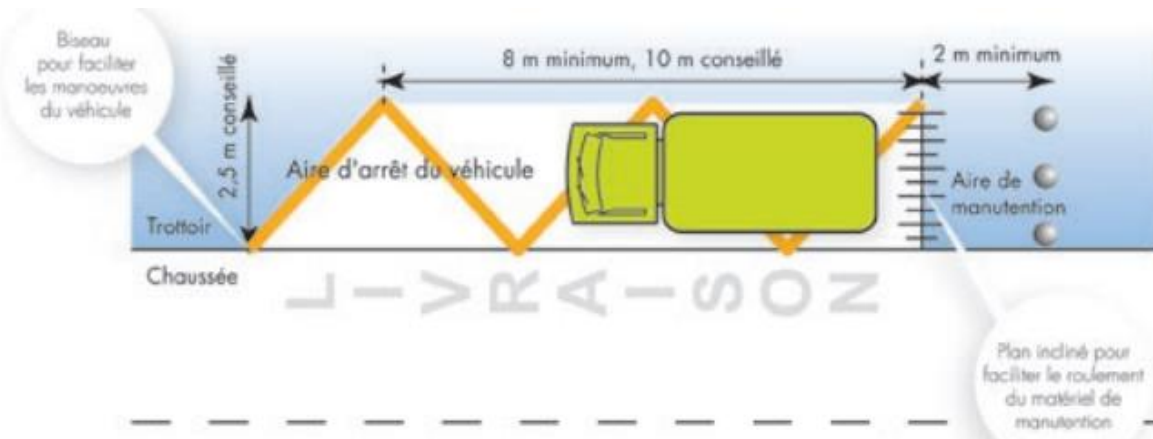
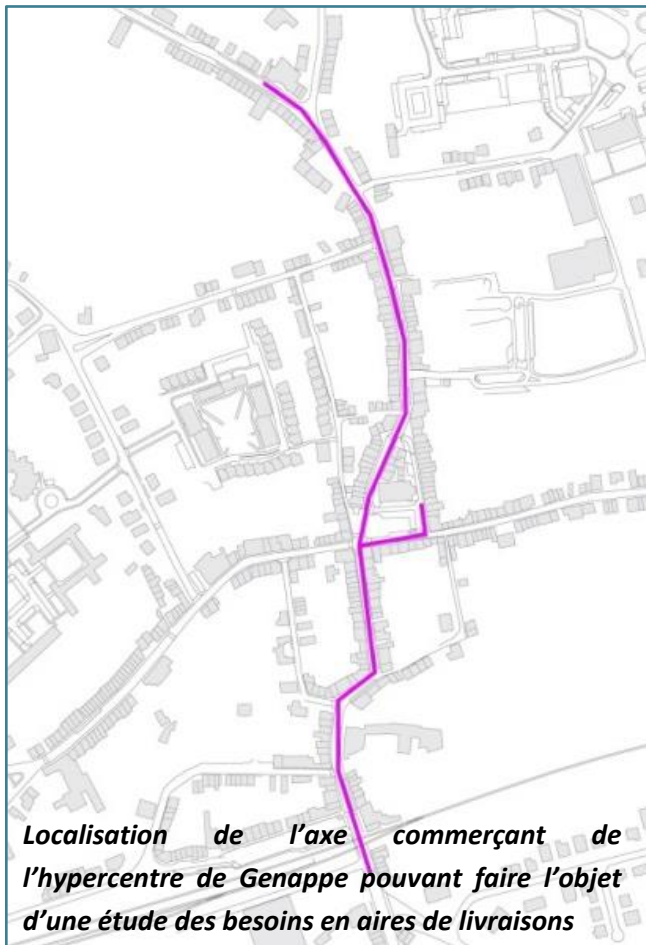
Les commerces sont principalement localisés dans l'axe nord/sud formé par la rue de Bruxelles et la rue de Charleroi. Une étude sur les besoins en matière de livraisons auprès des commerces permettrait d'identifier précisément les endroits où implanter des aires de livraisons. L'implantation d'une aire de livraisons doit pouvoir répondre à des besoins spécifiques ou sectorisés pour plusieurs commerces en fonction de la demande. Celle-ci doit s'accompagner d'une démarche d'information auprès des usagers et doit physiquement être signalée selon les normes en vigueur (panneaux, marquage au sol, dimensions adéquates, cf. exemples ci-dessous).



Commerces rue de Bruxelles



Commerces rue de Bruxelles, sans emplacements réservés pour les livraisons



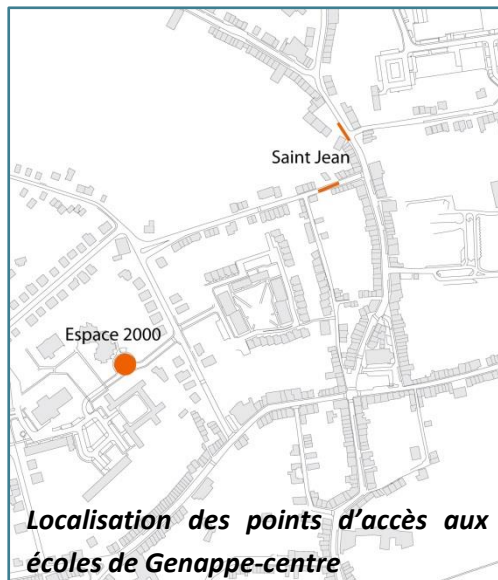
Stationnement « courte durée » des poids lourds en voirie.
 Source : « Guide technique et juridique pour les livraisons en ville », Gart, 2004. Sources : La CeMathèque n°21 (mai 2007)

- Coût**
- ➔ Identification des besoins (étude)
 - ➔ Bande blanche : x €/m
 - ➔ Panneaux : x € / unité
 - ➔ Gestion

- Evaluation / Bilan**
- ✓ Gestion des livraisons simplifiée pour les commerçants
 - ✓ Manutention facilitée pour les livreurs
 - ✓ Fluidité du trafic garantie (moins de stationnement en double-file)
 - ✗ Perte éventuelle de quelques emplacements non réservés

Clarifier et spécifier l'usage du stationnement en fonction de son utilisation

Organiser des zones de stationnement pour les bus scolaires et la dépose d'enfants aux abords des écoles, en fonction des demandes des établissements



Les abords des différentes écoles sont généralement particulièrement problématiques aux heures d'entrée et de sortie des classes. Les flux se concentrent sur ces deux moments précis, ce qui engendre des situations difficiles à gérer et notamment entre les différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes (en circulation et stationnement). Afin de limiter l'impact des flux de voitures et de leur stationnement aux abords des écoles, des zones de dépose-minute peuvent être aménagées. Il s'agit d'une zone où les parents s'arrêtent pour déposer ou embarquer leurs enfants en voiture. Pour être efficace, il est nécessaire que les parents s'y arrêtent uniquement le temps de déposer ou de récupérer leurs enfants. Ces zones de dépose-minute sont également

appelées « Kiss and ride ». Ce type d'aménagement n'est pas applicable et nécessaire aux abords de toutes les écoles. Il convient donc d'identifier les besoins éventuels en la matière. Ces zones pourraient être aménagées le long du rond-point de l'Espace 2000 devant l'école communale. L'école Saint-Jean disposant déjà d'un accès privé dans la rue de Bruxelles, un tel aménagement ne s'avère pas nécessaire dans la rue Vandevandel pour la desserte de l'école.



Coût

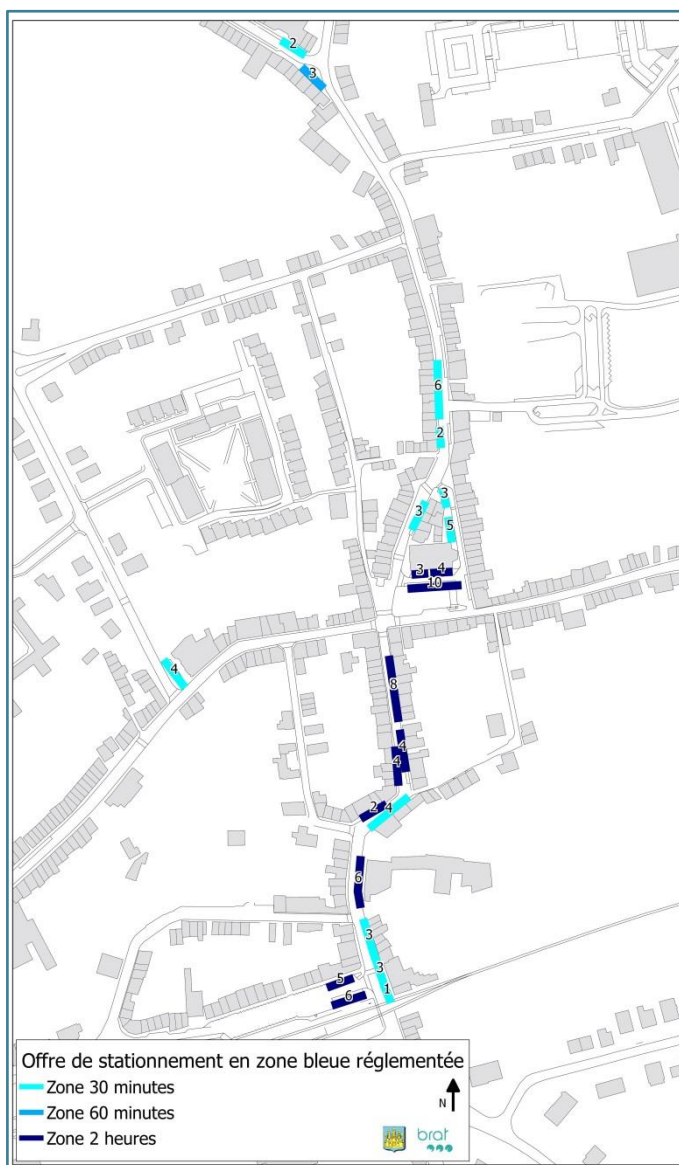
- ➔ Identification des besoins (étude)
- ➔ Bande blanche : x €/m
- ➔ Panneaux : x € / unité
- ➔ Gestion

Evaluation / Bilan

- ✓ Dépose d'enfants simplifiée et sécurisée pour les parents
- ✓ Augmentation virtuelle de l'offre (rotation plus élevée pour les emplacements concernés)
- ✓ Fluidité du trafic garantie (moins de stationnement en double-file)

Réguler de façon cohérente et efficace le stationnement

Définir des limites et durées cohérentes pour les zones réglementées



Le diagnostic a montré de grandes variations de réglementation au sein de la zone bleue, notamment rue de Charleroi où des zones limitées à 30 minutes et des zones limitées à 2 heures s'alternent. Sur un petit périmètre, il est préférable de privilégier une réglementation homogène permettant d'assurer une rotation des places sur l'ensemble de l'axe, avec une zone bleue de 30 ou 60 minutes, afin d'éviter les reports éventuels sur les places non réglementées voisines mais aussi les incompréhensions des visiteurs.

Cela doit également être le cas dans la rue de Bruxelles où la zone bleue est discontinue, ainsi que rue de la Station où seules les 5 et 6 premières places de part et d'autre de la chaussée, sont actuellement définies en zone bleue. Les nombreuses places qui les jouxtent ne sont quant à elles pas soumises à réglementation. Les places situées en zone bleue n'ont pas lieu d'être puisque le report peut se faire immédiatement sur les places gratuites à durée illimitée juste à côté. Ce scénario privilégie une zone bleue étendue de la rue de

Charleroi à la rue de Bruxelles jusqu'au croisement de celle-ci avec la rue de Glabais, et intégrant le secteur de la Grand Place. Celle-ci doit être uniformisée à une réglementation limitée à 60 minutes (à l'exception du parking de la Poste – 30 minutes), afin de favoriser la rotation près des commerces et d'inciter les usagers longue durée à se garer dans les parkings publics (Beghin, Lilas et rue de la Station). Une campagne d'information pourrait être lancée par affichage dans les commerces et distribution toutes-boîtes de dépliants.



Proposition de réorganisation de la zone bleue dans l'hypercentre de Genappe



Coût

- ➔ Marquage au sol : x €/m
- ➔ Panneaux : x € / unité
- ➔ Gestion
- ➔ Contrôle
- ➔ Campagne d'information

Evaluation / Bilan

- ✓ Gain en lisibilité des zones réglementées
- ✓ Report du stationnement de longue durée vers les parkings hors voirie
- ✓ Rotation du stationnement en voirie favorisée dans les voiries commerciales de l'hypercentre

Garantir les possibilités de stationnement pour les usagers de l'hyper-centre

Encourager l'usage et la mutualisation des parkings hors voiries pour les riverains et les clients



Il ressort du diagnostic que les parkings offrent une grande capacité de stationnement (environ 500 places) qui est aujourd'hui sous-exploitée. Il est important d'augmenter la visibilité de ces parkings par une signalétique appropriée et indiquée aux endroits stratégiques du centre de Genappe : en entrées de ville depuis les grands axes de circulation, mais aussi de manière plus visible qu'actuellement à l'approche des axes pénétrants vers les parkings, afin de permettre aux différents usagers longue durée de pouvoir stationner en-dehors des voiries de l'hypercentre. C'est le cas principalement pour le parking Beghin et le parking Lilas qui sont actuellement peu identifiables pour un usager extérieur à Genappe. La Commune doit en outre privilégier des politiques de stationnement hors voiries pour les

nouveaux projets urbanistiques et nouvelles constructions ou rénovations lourdes, en imposant un seuil minimum de places de stationnement par logement. L'idée étant d'accompagner les nouveaux résidents qui n'ont pas encore d'habitudes de mobilité ancrées vers des pratiques réduisant les incidences négatives. Une campagne d'information auprès des riverains (toutes-boîtes) et au sein des commerces (affichage) pourrait être lancée afin d'informer de l'existence de ces parkings gratuits et accessibles à tous les usagers. De la même manière, la commune doit poursuivre un des objectifs repris par le PCM, visant à la recherche de partenariats avec des acteurs privés (entreprises, supermarchés...) dans le but de mutualiser des parkings existants en fonction des disponibilités et des besoins des usagers. Ce type de solution constitue une alternative souvent efficace pour éviter l'augmentation de l'offre, et davantage rentabiliser l'utilisation des emplacements existants.



Signalisations « tardives », rue du Cent-huitième de Ligne



Absence de signalisation rue des Lilas



Coût

- Coût panneaux : x € / unité
- Gestion
- Campagne d'information

Evaluation / Bilan

- ✓ Localisation des parkings clarifiée
- ✓ Report des usagers de longue durée vers les parkings hors voirie
- ✓ Plus de rotation en voirie dans le centre = gain de places de courte durée

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

Eviter l'augmentation du nombre de places dans l'hyper-centre et augmenter l'offre complémentaire comme les stationnements vélos et motos



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 ne pas

accroître son nombre de places de stationnement existant. 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.

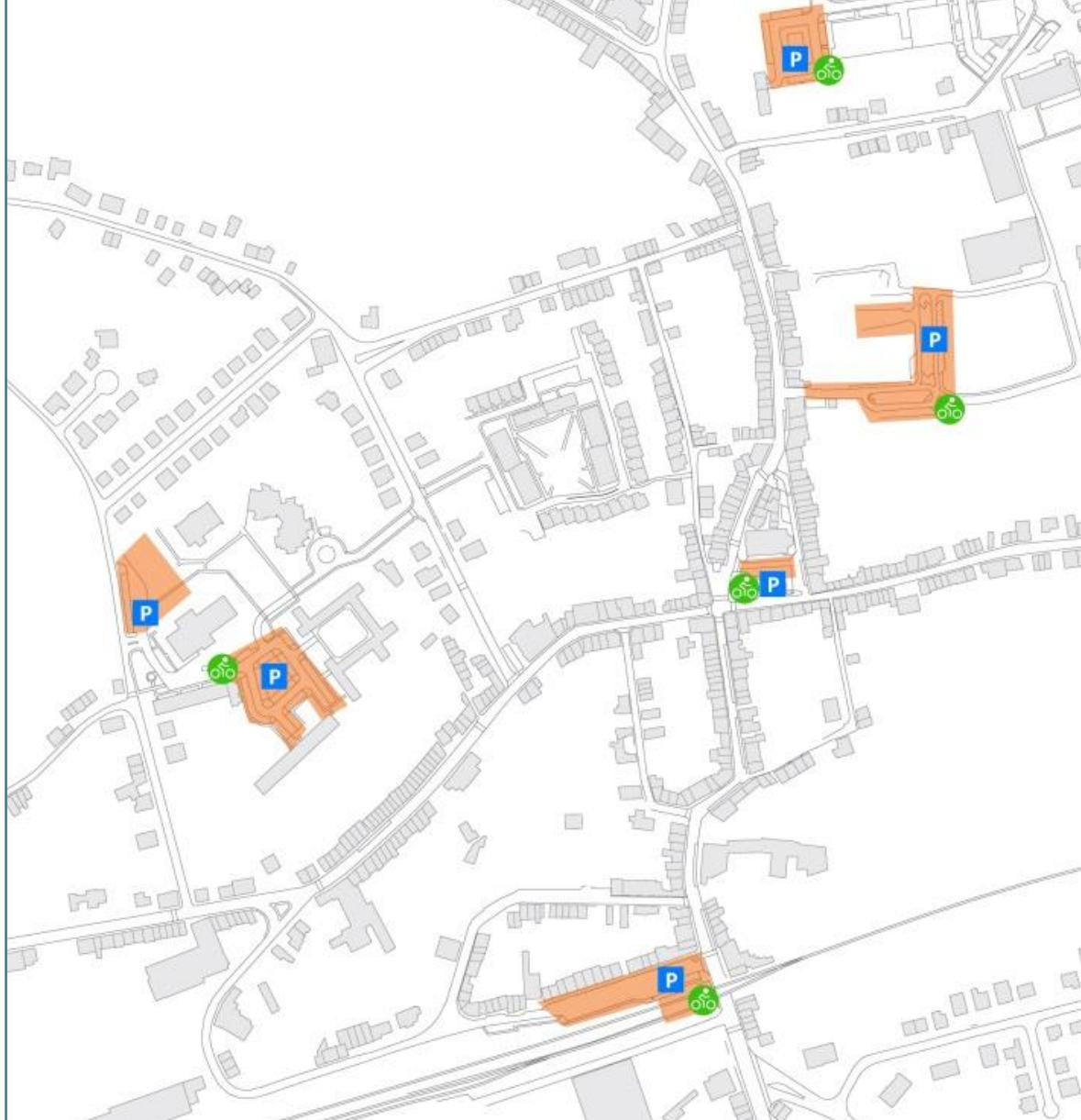
La volonté de favoriser le développement des modes alternatifs et notamment du vélo doit également se traduire par une offre adéquate en stationnements pour vélos et motos (panneau E9i), à la fois sur voirie (stationnement courte durée) et hors voirie (stationnement longue durée pour les logements ou autres activités).

En voirie, il convient que les stationnements pour vélo répondent aux conditions suivantes :

- être situés à proximité des pôles attractifs ;
- être sécurisés par des dispositifs permettant d'attacher la roue avant et le cadre du vélo au râtelier (pas uniquement la roue avant). Le râtelier lui-même doit être solide, durable et fixé dans le sol ;
- être en nombre suffisant au regard de la demande potentielle.



Proposition de localisation des parkings motos et vélos à proximité des parkings publics et des lieux d'activités

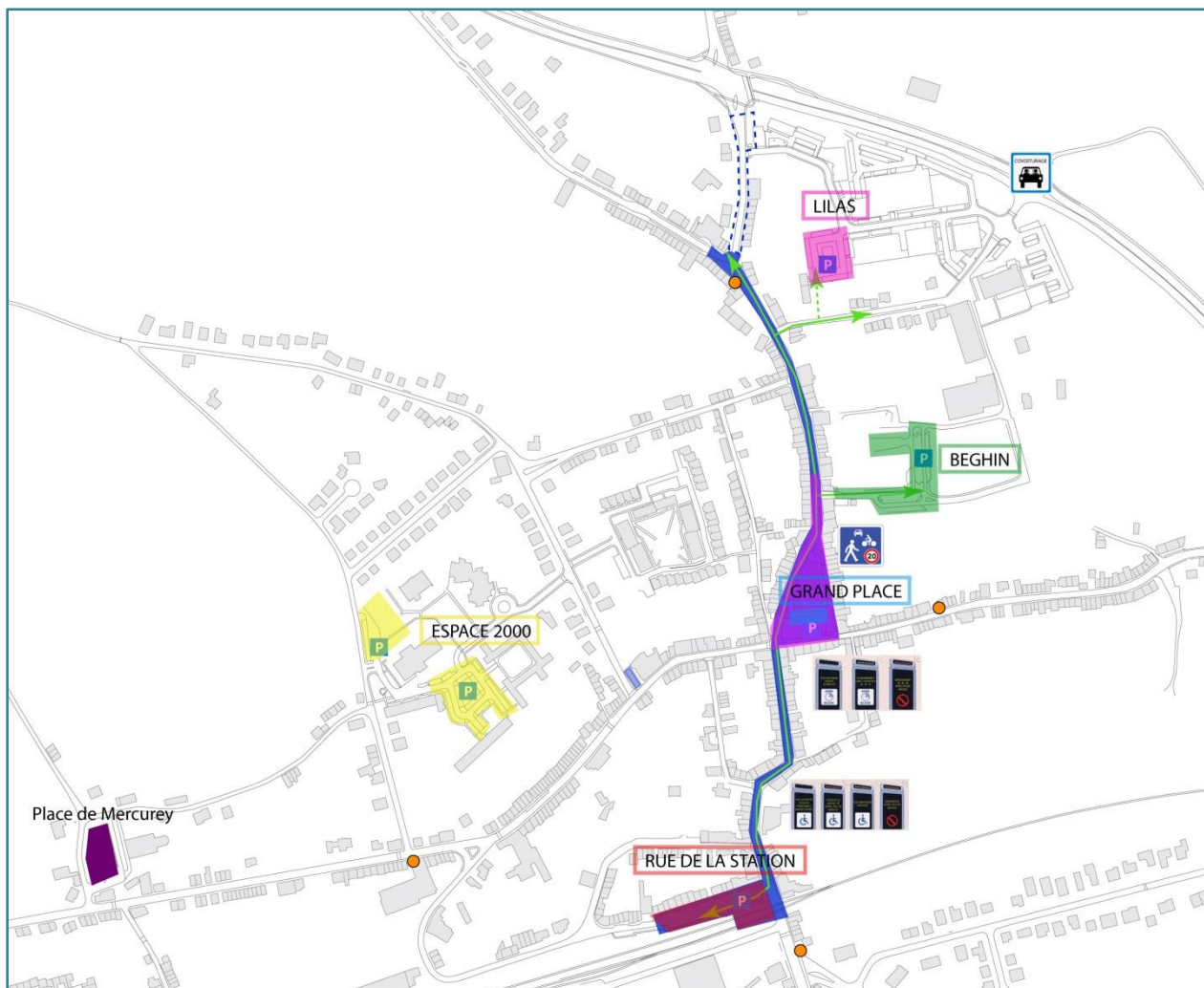


Coût

- Coût abris vélos : x € / unité
- Coût arceaux vélos : x € / unité
- Marquage au sol motos : x €/m
- Coût panneaux : x €/unité
- Entretien

Evaluation / Bilan

- ✓ Amélioration de l'accessibilité multimodale
- ✓ Facilitation à l'usage des modes actifs
- ✓ Report modal de certains déplacements automobiles



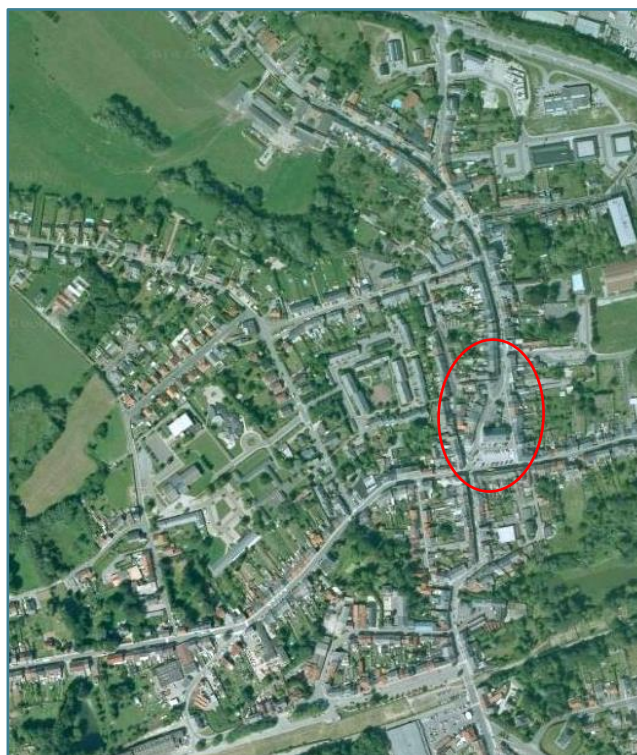
II.

SCÉNARIO DE MISE EN ŒUVRE D' ACTIONS À MOYEN ET LONG TERMES

II. Scénario de mise en œuvre d'actions à moyen et long termes

Augmenter l'attractivité de l'hyper-centre / Optimiser l'utilisation de l'offre existante hors voirie et encourager le transfert de stationnement en voirie → hors voirie

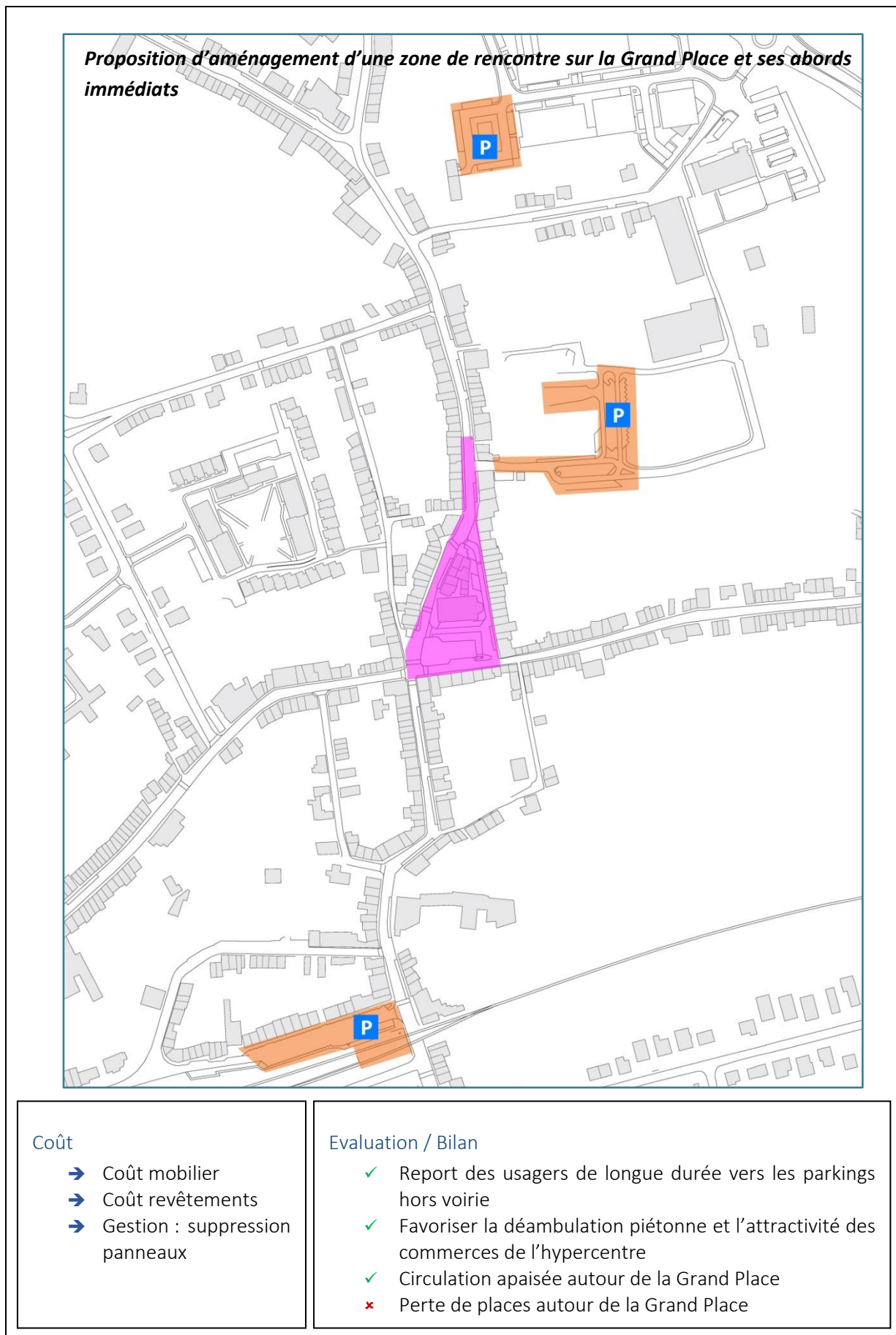
Augmenter le nombre de places de stationnement hors voirie et réduire le nombre de places en voirie pour augmenter l'attractivité de l'hyper-centre et la déambulation piétonne



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. 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. En lien avec l'idée de développement commercial et pour favoriser la déambulation piétonne entre les

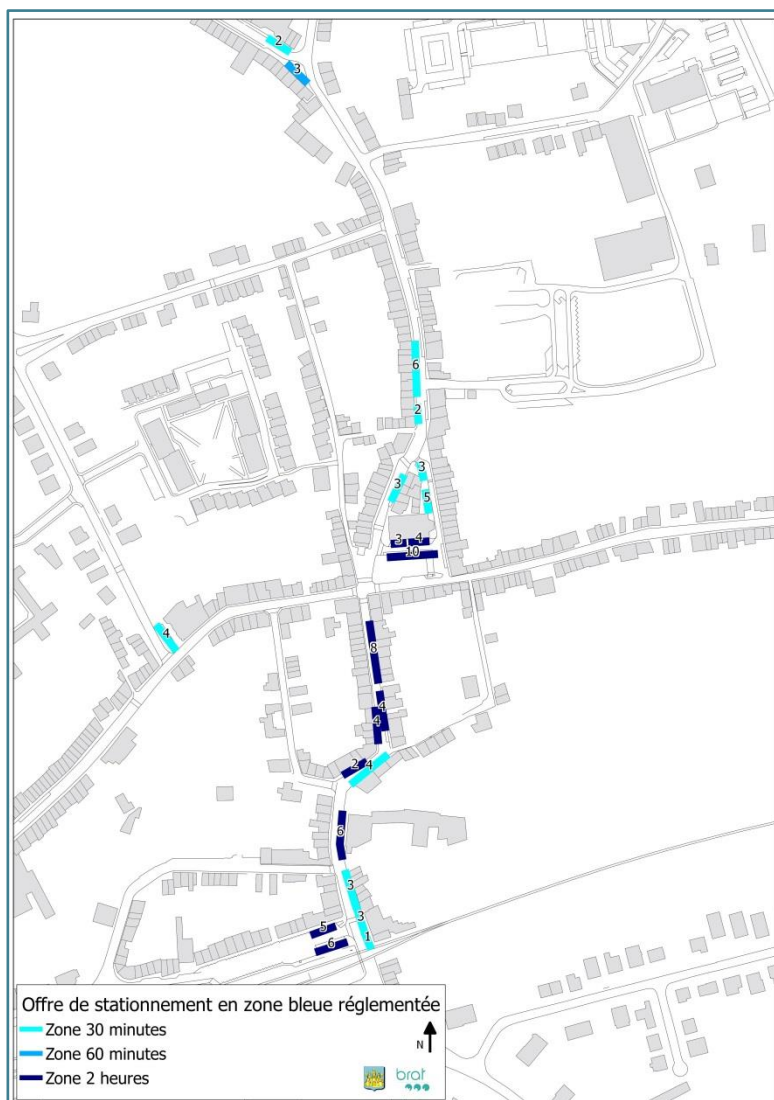
différents commerces, ce scénario privilégie la suppression de certains emplacements en voirie, au cœur de l'activité commerciale de la commune, à savoir sur la Grand Place et ses abords immédiats. Cette action doit s'accompagner d'une valorisation de l'espace public encore plus poussée et attrayante, éventuellement par la création d'un espace de rencontre (ou zone 20), de manière à ce que le passage des chalands dans le centre ne soit pas pour une simple course rapide comme actuellement, mais pour éventuellement rester plus longtemps et consommer davantage. Le parking Beghin, aujourd'hui faiblement utilisé en journée, est situé à seulement quelques mètres de ce secteur et devrait pouvoir accueillir ce type d'utilisateurs. Si ce parking est davantage valorisé, tout comme son cheminement vers la Grand Place, il devrait également pouvoir être à même d'accueillir les résidents en soirée, moyennant compensation des places supprimées dans le secteur de la Grand Place (30 à 38 places). L'autre avantage de cette mesure est qu'elle libérerait des espaces de stationnement pour les livraisons en journée, à proximité immédiate des commerces. On peut également supposer un impact positif de ce type de mesures sur le développement économique du secteur.





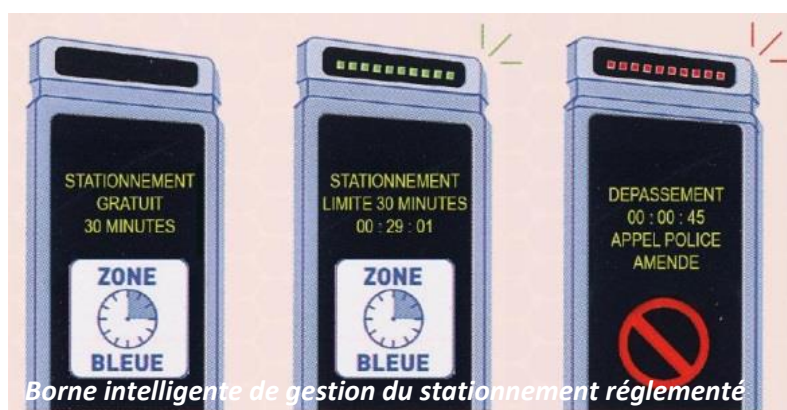
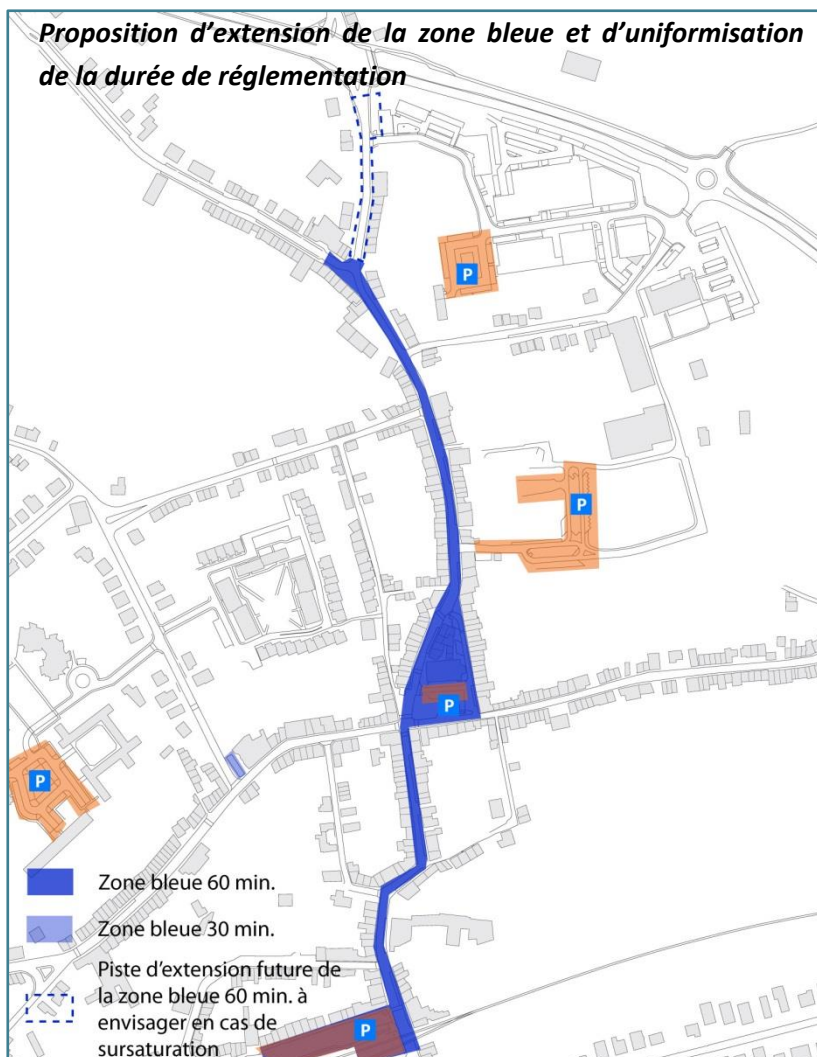
Augmenter l'attractivité de l'hyper-centre et son accessibilité pour les non-riverains

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 (zone bleue avec un système de répression efficace)



Pour rappel, le diagnostic a montré de grandes variations et discontinuités de réglementation au sein de la zone bleue, notamment rue de Charleroi, rue de Bruxelles et rue de la Station où les zones sont partielles avec des durées limitées variables qui s'alternent. Sur un petit périmètre, il est préférable de privilégier une réglementation homogène permettant d'assurer une rotation des places sur l'ensemble de l'axe afin d'éviter les reports éventuels sur les places non réglementées voisines mais aussi les incompréhensions des visiteurs. Ce scénario privilégie une zone bleue de 60 minutes étendue à l'ensemble de la rue de la Station, en lien avec les développements commerciaux programmés et pour permettre une rotation suffisante des places. Il propose également

d'envisager, à titre de piste future, l'extension de la zone bleue au nord dans la rue de Glabais si la demande devient plus forte en journée. Ces mesures peuvent s'accompagner d'un renforcement du contrôle existant, en prévoyant davantage de passages et des horaires étendus, ou l'installation de bornes intelligentes de gestion du stationnement. Ce système a été mis en place dans la commune de Neufchâteau (voir ci-dessous), il permet ainsi de gérer de manière informatique le contrôle des zones bleues en temps réel. En situation d'attente, la borne affiche un message énonçant la réglementation de stationnement relative aux places concernées. Lorsqu'une voiture se gare sur la zone réservée, son arrivée est détectée et déclenche une lumière verte, la borne affiche alors sur l'écran le compte à rebours de temps restant. A l'issue du temps imparti, si la borne n'a pas détecté le départ du véhicule, une lumière rouge clignotante se déclenche et alerte les personnes chargées de la verbalisation pour intervention.



Source : <http://alterneufchateau.skynetblogs.be/>

Coût

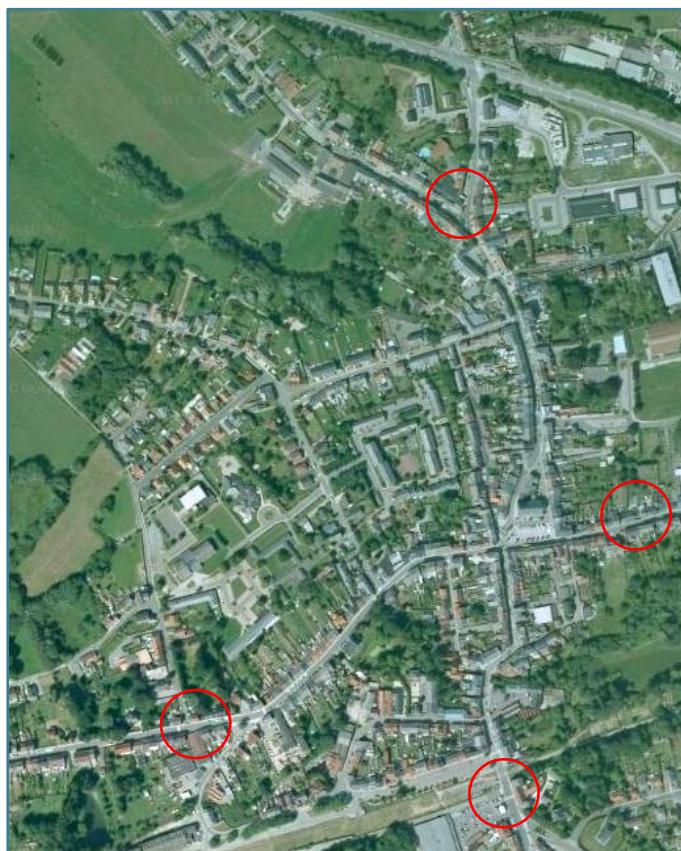
- ➔ Coût bornes : x € / unité
- ➔ Gestion informatique en temps réel

Evaluation / Bilan

- ✓ Un contrôle vraiment efficace à plein temps
- ✓ Gestion à distance, sans passage nécessaire
- ✓ Conscientisation de l'utilisateur, meilleure visibilité et moins de fraudes
- ✓ Soutien à la volonté d'encourager la rotation des places près des commerces (augmentation virtuelle de l'offre)

Augmenter l'attractivité de l'hyper-centre et son accessibilité pour les non-riverains

Augmenter l'attractivité et encourager l'usage et la mutualisation des parkings hors voiries



Pour rappel, le diagnostic a montré que les parkings offrent une grande capacité de stationnement (environ 500 places) qui est aujourd'hui sous-exploitée. Il est important d'augmenter la visibilité de ces parkings par une signalétique appropriée et indiquée aux endroits stratégiques du centre de Genappe : en entrées de ville depuis les grands axes de circulation afin de permettre aux différents usagers longue durée de pouvoir stationner en-dehors des voiries de l'hypercentre.

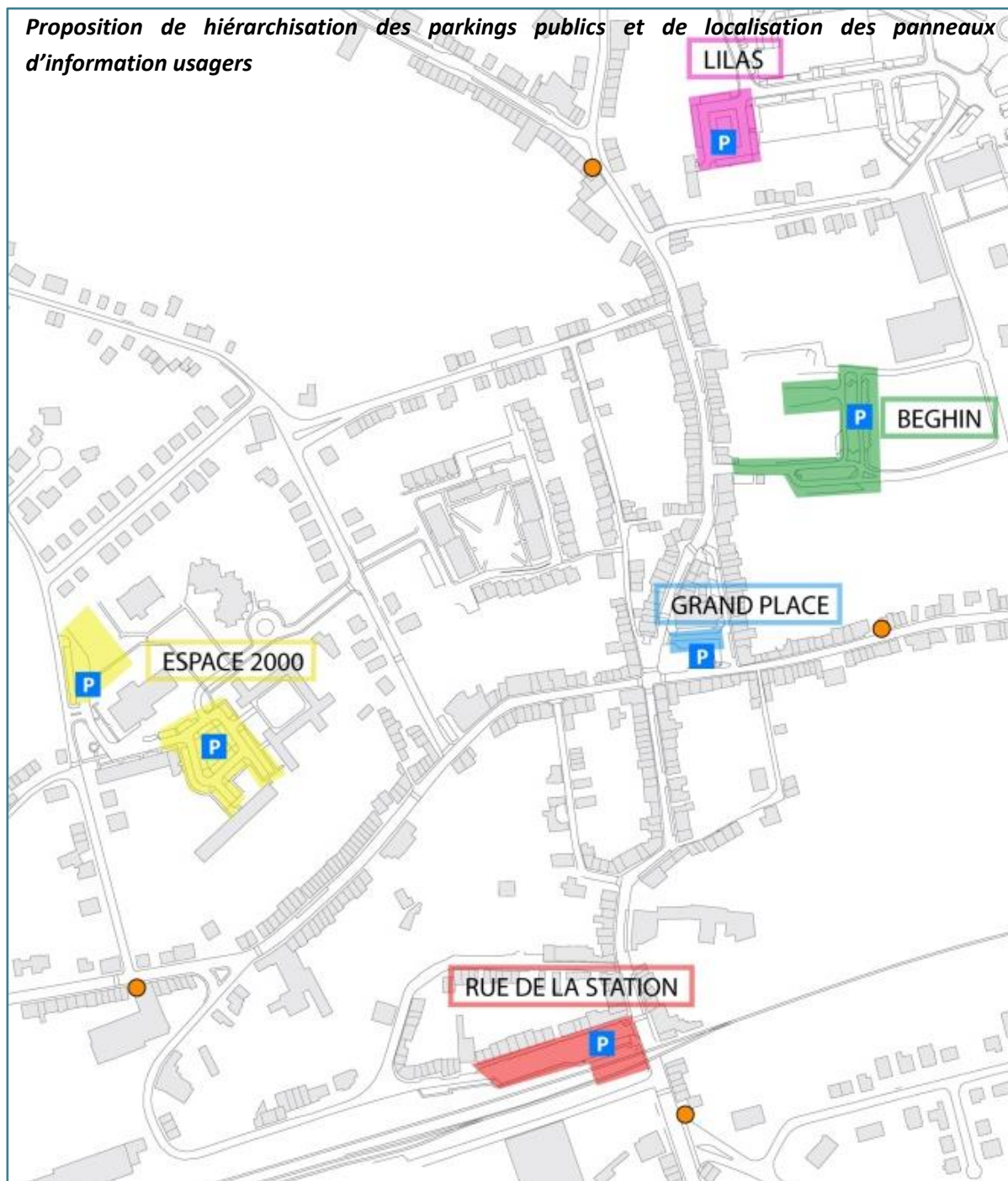
Ce scénario privilégie la mise en place d'un système de signalétiques interactives et par code couleur pour indiquer la localisation et l'identification des différents parkings, ainsi que le nombre de places disponibles en temps réel dans chacun des parkings.



Exemple de panneaux de signalisation interactive des parkings - Evreux

Source : <http://www.evreux.fr/actualites/systeme-signalisation-parking-18211>

Proposition de hiérarchisation des parkings publics et de localisation des panneaux d'information usagers



Coût

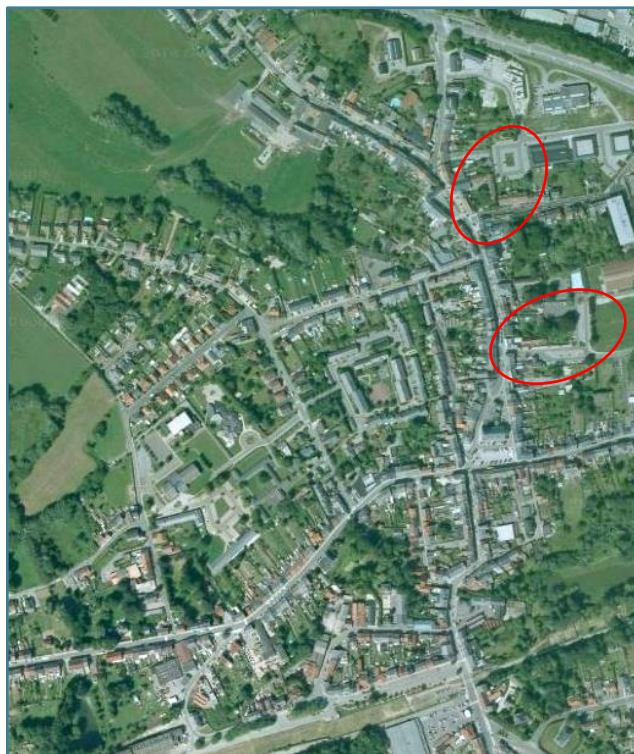
- ➔ Coût panneau : x € / unité
- ➔ Gestion informatique en temps réel

Evaluation / Bilan

- ✓ Localisation et identification des parkings clarifiée
- ✓ Report des usagers de longue durée vers les parkings hors voirie
- ✓ Plus de rotation en voirie dans le centre = gain de places de courte durée

Augmenter l'attractivité de l'hyper-centre et optimiser l'utilisation de l'offre hors voirie

Augmenter l'attractivité mais aussi le sentiment de sécurité dans les parkings par des aménagements de qualité, et améliorer la connexion piétonne entre les zones de stationnement hors voiries/parkings et le centre



Malgré la grande capacité de stationnement qu'offrent les différents parkings hors voiries, ceux-ci demeurent faiblement utilisés par les différents usagers. Au-delà du manque de visibilité de certains de ces parkings, le diagnostic a également révélé un manque de sécurité ressenti par les usagers, notamment dans le parking Beghin. En effet, ces parkings sont purement fonctionnels, mais manquent quelque peu d'agréments paysagers en termes d'aménagement et de convivialité. Des aménagements simples peuvent donc être entrepris pour augmenter le confort et le sentiment de sécurité des usagers des parkings : plantations, luminaires, parcours piétons...



Parking Beghin, disposant d'une offre importante mais à l'aménagement peu attractif et peu sécurisé (manque d'éclairage et d'agréments piétons et paysagers)



Parking Lilas et parking Grand Place, disposant d'aménagements plus soignés





Différents aspects peuvent contribuer à favoriser l'usage de la marche depuis les parkings, aujourd'hui peu attractive :

- des liaisons qui soient pratiques : la continuité et la cohérence des parcours piétons doivent impérativement être assurées ;
- des cheminements qui évitent les détours : les espaces doivent être suffisamment perméables pour faciliter les déplacements en modes actifs et raccourcir les distances au maximum ;
- un espace public facilement « lisible », avec signalisation piétonne et marquage précis ;
- l'aménagement d'itinéraires et de lieux offrant un sentiment de sécurité aux usagers ;
- le maintien des espaces en bon état de propreté et d'entretien.

A ce titre, le mobilier peut être adapté aux différents usages, en jouant notamment sur les formes, les textures et les couleurs. Il peut également être multifonctionnel dans l'optique d'offrir plus de services aux usagers potentiels.

Accessibilité piétonne à valoriser



Cheminement piétons depuis un parking - Pézenas



Source : <http://www.ville-pezenas.fr/amenagement-du-parking-des-cordeliers-11405/>



Aménagements de qualité dans les parkings à Culemburg (écoquartier EVA Lanxmeer)

Coût

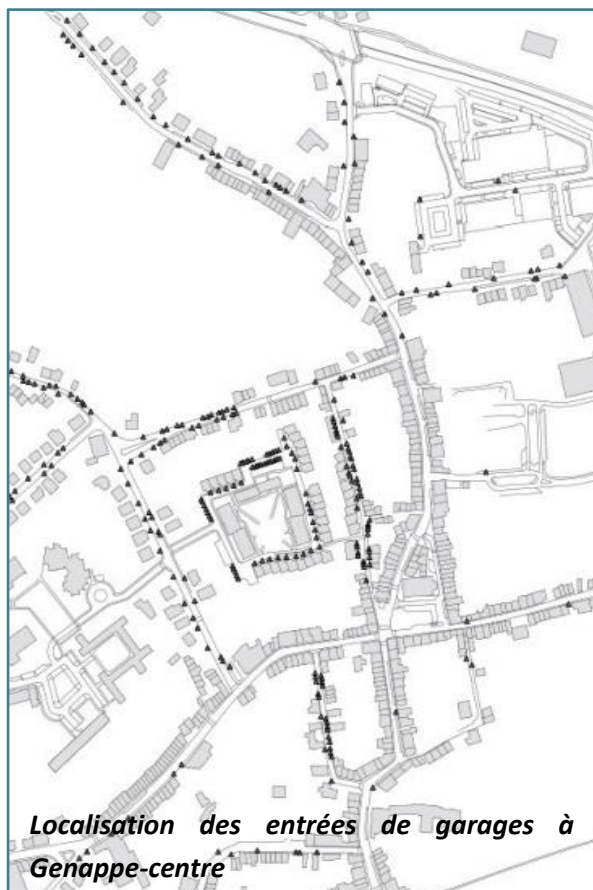
- ➔ Luminaire : x € / unité
- ➔ Revêtements
- ➔ Marquage au sol : x €/m
- ➔ Plantations : x €
- ➔ Entretien

Evaluation / Bilan

- ✓ Report du stationnement de longue durée vers les parkings hors voiries
- ✓ Convivialité et meilleure attractivité des parkings
- ✓ Meilleure lisibilité des différents espaces
- ✓ Utilisation de la marche favorisée sur les courtes distances

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

Pousser les riverains disposant d'un garage à l'utiliser comme tel



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.

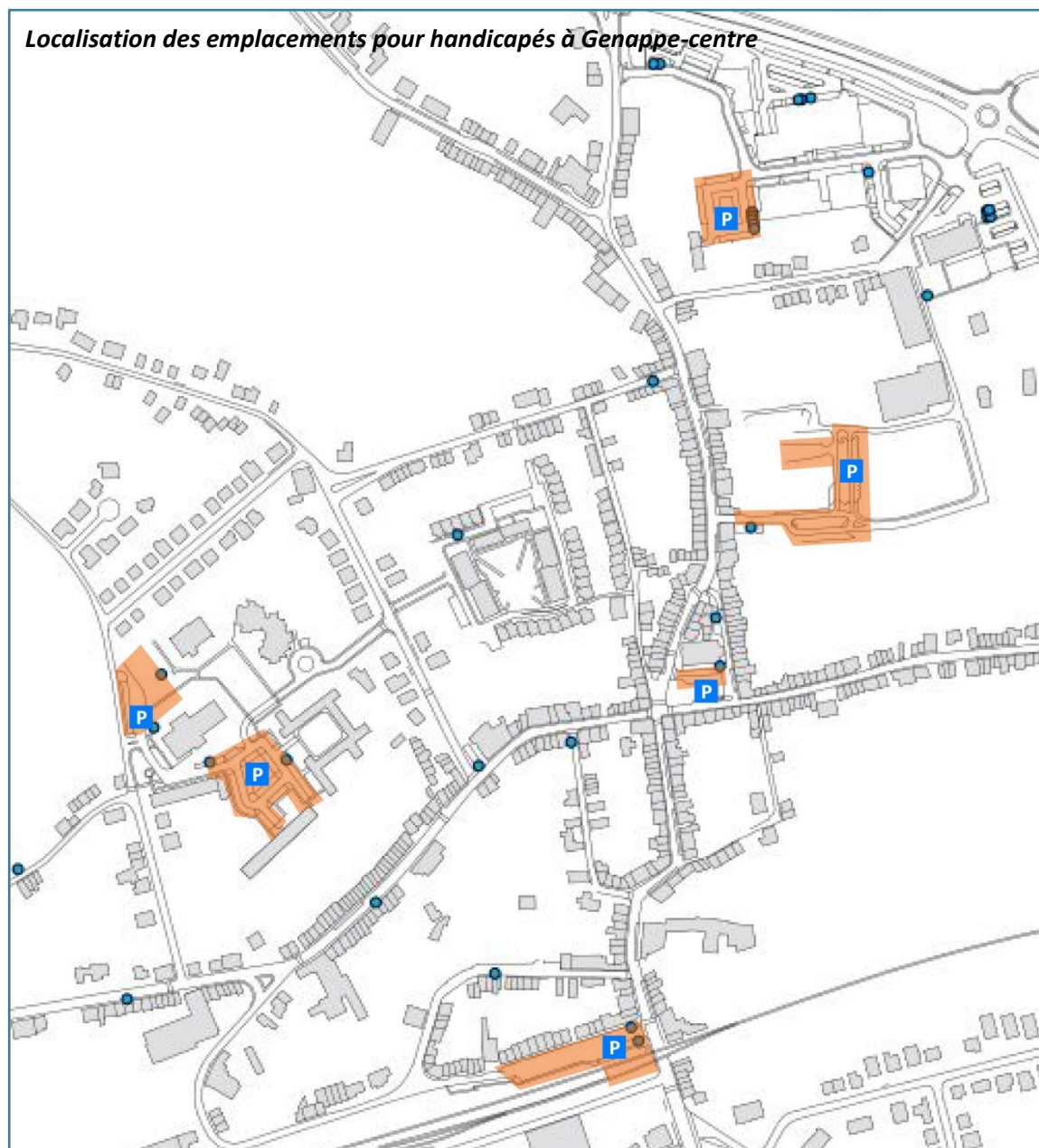
Or si on augmente la capacité en stationnement dans le centre, cela risque de produire un effet d'aspiration en journée, qui n'est pas favorable à la qualité de vie dans l'hyper-centre ni à l'attractivité commerciale (voitures ventouses...). Dans sa partie centrale, la commune compte environ 250 entrées de garage et autant de places de parking réservées pour l'accès de ceux-ci. Il est probable qu'une partie non-négligeable des propriétaires de garages n'emploient pas ceux-ci pour garer leur véhicule. Cette situation amène à utiliser doublement l'espace public. D'une part, parce que les accès sont gardés libres pour l'usage du garage et, d'autre part, par la place qu'occupe le véhicule en stationnement. Une campagne de sensibilisation doit être mise en œuvre auprès des habitants pour encourager l'usage des garages privés, dans l'intérêt de la convivialité des espaces publics et du cadre de vie, et afin de limiter le stationnement illicite dans les voiries du centre en laissant plus de places disponibles aux usagers ne disposant pas de garage.

Evaluation / Bilan

- ✓ Incitation à l'utilisation des garages privés à fin de stationnement
- ✓ Libération d'emplacements pour les riverains ne disposant pas de garages privés dans l'hypercentre

Clarifier et spécifier l'usage du stationnement en fonction de son utilisation

Maintenir l'équivalent d'une place de stationnement pour handicapés pour 50 places de stationnement, à proximité des activités, et favoriser le contrôle en zone bleue



La réglementation en région wallonne en matière d'offre d'emplacements réservés aux personnes handicapées est d'avoir un emplacement minimum pour tout parking d'au moins 10 emplacements et d'un emplacement supplémentaire par tranche de 50 places. A ce titre, la commune répond aux exigences mentionnées, tout comme à celles relatives au dimensionnement des places, à l'exception du parking Beghin où, si l'on tient compte de sa globalité, deux emplacements supplémentaires sont requis en situation existante. En matière de contrôle, l'installation de bornes intelligentes pour gérer les places réservées aux PMR pourrait être envisagée dans le périmètre inscrit en zone bleue, selon le

même principe de contrôle de celle-ci. Ce système a été mis en place dans la commune de Neufchâteau (voir ci-dessous), il permet ainsi de gérer de manière informatique le contrôle des places réservées en temps réel. En situation d'attente, la borne affiche un message énonçant que l'emplacement est réservé aux personnes disposant de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées. Lorsqu'une voiture se gare sur la zone réservée, son arrivée est détectée et la borne déclenche un signal lumineux rouge. L'utilisateur doit alors présenter son badge à l'emplacement prévu et un signal vert autorise ainsi le stationnement. Le temps de stationnement est illimité. Si le badge n'est pas présenté dans un temps défini un message signalant l'infraction et sa localisation est envoyé à la police pour intervention.



Source : <http://alterneufchateau.skynetblogs.be/>

Coût

- ➔ Coût panneaux : x € / unité
- ➔ Coût ligne blanche :
- ➔ Coût peinture bleue :
- ➔ Coût bornes : x € / unité
- ➔ Gestion informatique (temps réel)

Evaluation / Bilan

- ✓ Conformité aux normes complétée
- ✓ Un contrôle efficace à plein temps
- ✓ Gestion à distance, sans passage nécessaire
- ✓ Conscientisation de l'utilisateur, meilleure visibilité et moins de fraudes

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

Aménager et organiser le covoiturage pour limiter la croissance de l'autosolisme



Le PCM a démontré que le taux de motorisation de la commune de Genappe est supérieur à la moyenne provinciale et que ce nombre ne tendrait pas à diminuer sans insuffler des alternatives. Il convient donc de ne pas accélérer cette augmentation en offrant d'autres possibilités de déplacements, qui ne soient pas forcément contraires à l'usage de la voiture. Ainsi, des solutions pour optimiser les déplacements automobiles existent comme le covoiturage, qu'il convient d'organiser en prévision de la croissance des déplacements que susciteront les grands projets

élaborés au sein de la commune à moyen terme. Afin de limiter l'utilisation de la voiture et de réduire ses impacts (pollution atmosphérique, pollution sonore, dégradation du cadre de vie pour les riverains,...), l'organisation du covoiturage peut donc présenter une solution intéressante pour la commune pour encourager de nouvelles pratiques. Plusieurs aspects sont nécessaires au développement du covoiturage :

- Développer des infrastructures de stationnement à proximité immédiate des grands axes de circulation (ici, un parking-relais aménagé à proximité immédiate de la RN5 comme le préconise déjà le PCM) ;
- Développer une signalisation adéquate (panneaux) ;
- Permettre le rabattement au parking de covoiturage par les modes doux (prévoir du stationnement pour deux-roues, et sécuriser l'accès) ;
- Faciliter la rencontre entre les covoitureurs (plateforme virtuelle et campagne d'information).



Coût

- ➔ Coût panneaux : x € / unité
- ➔ Coût infrastructures :
- ➔ Coût information toutes-boîtes :
- ➔ Coût mise en service de la plateforme

Evaluation / Bilan

- ✓ Usage de l'automobile canalisé
- ✓ Limitation des nuisances liées à l'automobile
- ✓ Convivialité et lien social entre résidents