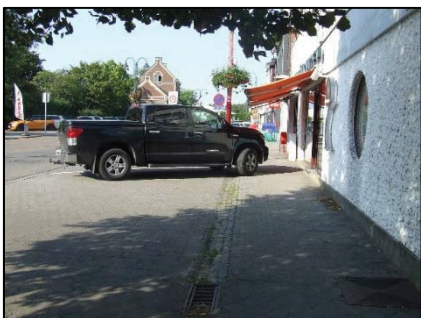


Contexte et objectifs poursuivis

Le stationnement automobile apparaît comme étant générateur de nombreux problèmes :

- Pas assez d'emplacements à certains endroits – stationnement sauvage (rue de la gare, à Eghezée)
- Manque de lisibilité de la signalisation vers les parkings (ex : parking du centre Sportif à Eghezée)
- Problèmes de stationnement et engorgement des voiries aux heures de dépose/reprise scolaire (ex : rue du Collège, à Eghezée)
- Espaces publics peu conviviaux car occupés par le stationnement (ex : place de Tavier, etc...)



Offrir une capacité de stationnement adéquate, bien située, et exploitée de manière à faciliter le report du stationnement des voiries commerçantes vers des parkings judicieusement placés

Pour ce faire, il s'agit notamment de :

- **augmenter la rotation** en centre-ville et lutter contre les véhicules ventouses :
 - Renforcer les contrôles;
 - Organiser la gestion des durées et de la tarification en fonction des objectifs souhaités
 - Reporter le stationnement de 4h et plus ailleurs (parkings périphériques

longue durée, exemple du parking du Centre Sportif, ...);

- **réorganiser l'offre et encadrer le stationnement autorisé (marquages au sol, changement du revêtement, etc...);**
- **prévoir les effets induits en termes de stationnement des différents projets d'habitat, de zones d'activités économiques et également d'équipements publics :**
 - Imposer un minimum de places de stationnement par logement afin de ne pas répercuter les besoins de stationnement en voirie ;
 - Pour chaque projet conséquent, on doit vérifier que l'espace de stationnement prévu soit suffisant comparativement à la fonction et à l'usage de la future zone en projet ;
- **proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles (dépose-minute) pour faciliter la circulation.**

Description des actions

Gestion de l'offre en stationnement

Le nombre d'emplacements destinés au stationnement est déterminé sur base des caractéristiques de la zone, du trafic généré et attiré par cette dernière, et de la capacité des voiries qui la desservent.

L'offre de stationnement à Eghezée est dans la plupart des cas, largement supérieure à la demande. De nombreuses places de villages ont été complètement asphaltées et réduites à de vastes parkings, déserts en dehors des événements. Le manque de convivialité de ces espaces qui dans la plupart des cas regroupent les lieux d'activités à caractère communautaire (église, écoles, association locale, café, épicerie) ont pour conséquence une moindre appropriation de l'espace public par les citoyens et par conséquent une perte du sentiment communautaire au sein des villages.

Une **diminution de l'offre de stationnement dans les centres**, en parallèle avec **l'aménagement de places de stationnement à une distance raisonnable des lieux centraux des villages**, contribue à améliorer le cadre de vie et peut, dans certains cas, contribuer à un usage plus rationnel du transport privé.

Des indices différenciés en fonction des zones peuvent être établis :

- 2 places / logement dans les villages à faible densité;
- 1,5 place/logement à Eghezée;
- 3 places/100 m² de commerce dans les villages et en dehors du centre-ville d'Eghezée ;
- 1,75 places/100 m² de commerce dans le centre-ville d'Eghezée.

Ainsi, pour le centre-ville d'Eghezée et les quartiers denses, nous estimons que l'équation ci-dessous pourrait être la règle :

- **1 logement = 1,5 parking⁽¹⁾**

(1) Ajouter un quota visiteurs de 30 à 50% à répartir entre parking voirie et parking privé sur site

- Le Schéma de Structure propose 2 places par logement mais il semble que certains projets pourraient être plus volontaristes notamment dans le centre d'Eghezée et les quartiers denses bien desservis par les TEC.

Dans la zone subissant une plus grande pression de stationnement – rue de la Gare -, il s'agit « d'adapter la demande à l'offre » et non pas « l'offre à la demande », étant donnée qu'il y a à proximité des places de stationnement disponibles en nombre suffisant dans le parking du Centre Sportif pour satisfaire la demande.

Une politique intégrée de gestion de l'offre, coordonnée avec la politique plus globale de mobilité est essentielle pour poursuivre cet objectif.

La localisation

La localisation des places de stationnement (en voirie ou hors voirie) doit tenir compte des conditions de trafic. Il ne faut pas créer un nombre excessif de places de parkings à des endroits incompatibles avec la capacité des voiries qui les desservent, ou inversement trop peu de places là où les capacités de trafic sont plus élevées.

La localisation du stationnement doit également tenir compte des distances que les usagers sont prêts à parcourir à pied pour arriver à leur destination. Ces distances varient en fonction de la durée du stationnement :

- 300 m (5 min.) dans le cas du stationnement de courte ou moyenne durée ;
- 650 m (10 min.) dans le cas du stationnement de longue durée;

Les cheminements piétons depuis les parkings doivent être accessibles pour tous et confortables.

Une signalétique indiquant les principaux points d'intérêt (équipements, monuments, centres commerciaux, services, ...) doit-être mise en place.

Les types de stationnement

- Les riverains ne possédant pas de garage doivent pouvoir se garer en voirie sans limitations
- **La durée de stationnement doit être limitée à une durée maximale de 2 heures dans la zone comprenant la rue de la Gare**, de façon à favoriser la rotation à proximité des commerces. L'objectif est de 'forcer' les travailleurs à utiliser le parking hors voirie existant pour libérer des places pour les commerces et Horeca.

Type de durée	Durée (aprox.)	Exemples
Courte durée	< 5 min.	Charge et décharge de passagers, achat du journal, retrait d'argent
	5 - 30 min.	Achat rapide, services, livraison de produits
	30 - 60 min.	Achats, services, repas rapide
Moyenne durée	1 – 2 heures	Consultation, réunion, loisirs, tourisme
	2 – 4 heures	Achats, réunion, loisirs tourisme
Longue durée	4 – 8 heures	Travail, tourisme
	> 8 heures	Résidents, séjour

Des places de stationnement doivent être réservées pour les **livraisons**, à certaines heures de la journée. Une coordination est nécessaire avec les commerçants. Il faudra **réfléchir à la mise en place de bornes amovibles, rue de la Gare**, ou à contrôler d'avantage le stationnement hors normes, car les places réservées pour les livraisons ne sont jamais respectées.

Les emplacements seront matérialisés par **une signalisation adéquate** qui précisera leur affectation aux chargements/déchargements pour des périodes de temps bien déterminées (autoriser l'accès aux 3,5T jusque 11h par ex.). Les camions pourront trouver des espaces réservés pour les accueillir le temps de leur déchargement ; ils éviteront ainsi de bloquer la chaussée.

La création d'autres zones de livraison doit-être réévaluée en fonction des besoins futurs.

- **Stationnement réservé aux PMR** et véhicules prioritaires à proximité des endroits stratégiques (pharmacie, médecins, police, etc.) ;
- Le **parking du centre sportif doit être en partie destiné aux travailleurs et commerçants**
- Création de **parkings de covoiturage** à des endroits spécifiques
- Mise en place d'une politique visant à privilégier la **voiture partagée**, type Cambio (tarifs avantageux, place de stationnement réservée, etc.).
- Création des **zones de dépose minute** à proximité des écoles

Principes de gestion de la durée du stationnement

Nous recommandons la création d'une zone bleue rue de la Gare – limitation à deux heures de stationnement - et éventuellement l'étendre à la rue du Collège et à une petite partie de la chaussée de Louvain. Les riverains doivent pouvoir demander une carte de stationnement moyennant le paiement d'un tarif réduit.

La zone bleue doit être contrôlée davantage, sinon une telle mesure serait inefficace.

Autres mesures

- **Encadrer le stationnement par des places marqués au sol ou avec un changement de revêtement et interdire le stationnement là où il peut poser des problèmes** éventuellement par la mise en place de barrières physiques, potelets, jardinières, ou autres, empêchant les voitures de s'y garer)
- Améliorer la **signalétique pour rendre le parking du centre sportif plus visible**
- Réaménagement paysager et mise en lumière du parking du Centre Sportif, de façon à attirer d'avantage les usagers (actuellement parking peu attractif car, caché à l'arrière du centre sportif)

Degré de priorité et période de mise en œuvre

- Aux endroits où le stationnement automobile contribue à l'insécurité routière (ex. ch. de Namur), une réorganisation du stationnement est nécessaire à court et moyen terme. Cette réorganisation passe pour marquer les places autorisées et pour interdire le stationnement à d'autres endroits.
- Le stationnement sauvage peut diminuer dans le court terme si on contrôle d'avantage les endroits où cette situation se produit (ex. Rue de la Gare).
- À moyen et long terme, une réflexion concernant la politique de stationnement dans le centre ainsi que de la quantité et localisation du stationnement doit être menée.
- Un aménagement paysager du parking du centre sportif est également une action du long terme.

Évaluation des moyens nécessaires à la mise en œuvre

Il s'agit de la mise en place d'une politique de stationnement à moyen long terme que pourra entraîner de dépenses budgétaires (réaménagement de voiries, parkings, etc), mais aussi de recettes issues des cartes riverains et des contrôles des zones bleue.

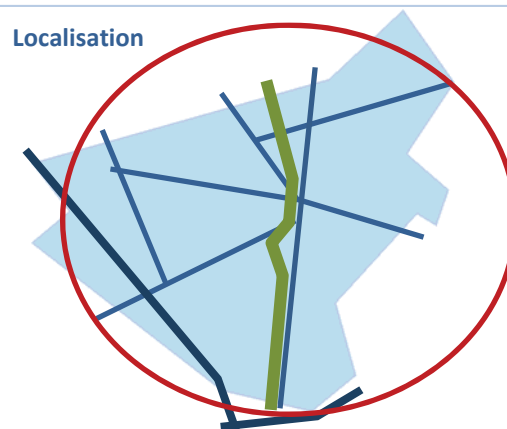
Indicateurs pertinents

- Nombre de places de stationnement
- Taux d'occupation du stationnement
- Taux de rotation du stationnement

Acteurs et sources de financement

- Commune d'Eghezée
- SPW (DGO1 - 31) – Direction de routes de Namur
- Association des commerçants
- Associations de riverains
- Entreprises
- Promoteurs immobiliers et syndicats de copropriété

Localisation



- | | |
|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accessibilité au commerces • Améliorer le cadre de vie |
|---|---|

- | | |
|---|--|
| - | <ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'une politique de stationnement est souvent objet de critiques (habitudes de stationnement bien ancrées) |
|---|--|