

# FICHE PROJET N°8 :

## ORGANISATION DU STATIONNEMENT

### 1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Cette fiche projet consiste à apporter un éclairage et des recommandations concernant l'organisation du stationnement et les différents types et usages de parkings qui peuvent être envisagés dans la commune.

### 1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Tubize est soumise à une forte pression automobile, qui s'exprime par une saturation des axes principaux en heures de pointe, mais aussi une forte présence des véhicules en stationnement dans l'espace public.

Une augmentation et une meilleure organisation des espaces de stationnement constitue une opportunité de dégager certains espaces - notamment en centre-ville - où les aménités des lieux seraient à priori propices à un usage piéton et donc à un report modal et un apaisement de la pression automobile.

Un autre objectif de ce projet consiste à mieux organiser le report modal en favorisant l'intermodalité entre les véhicules particuliers et les services de transports collectifs, notamment le train.

#### Les objectifs en bref

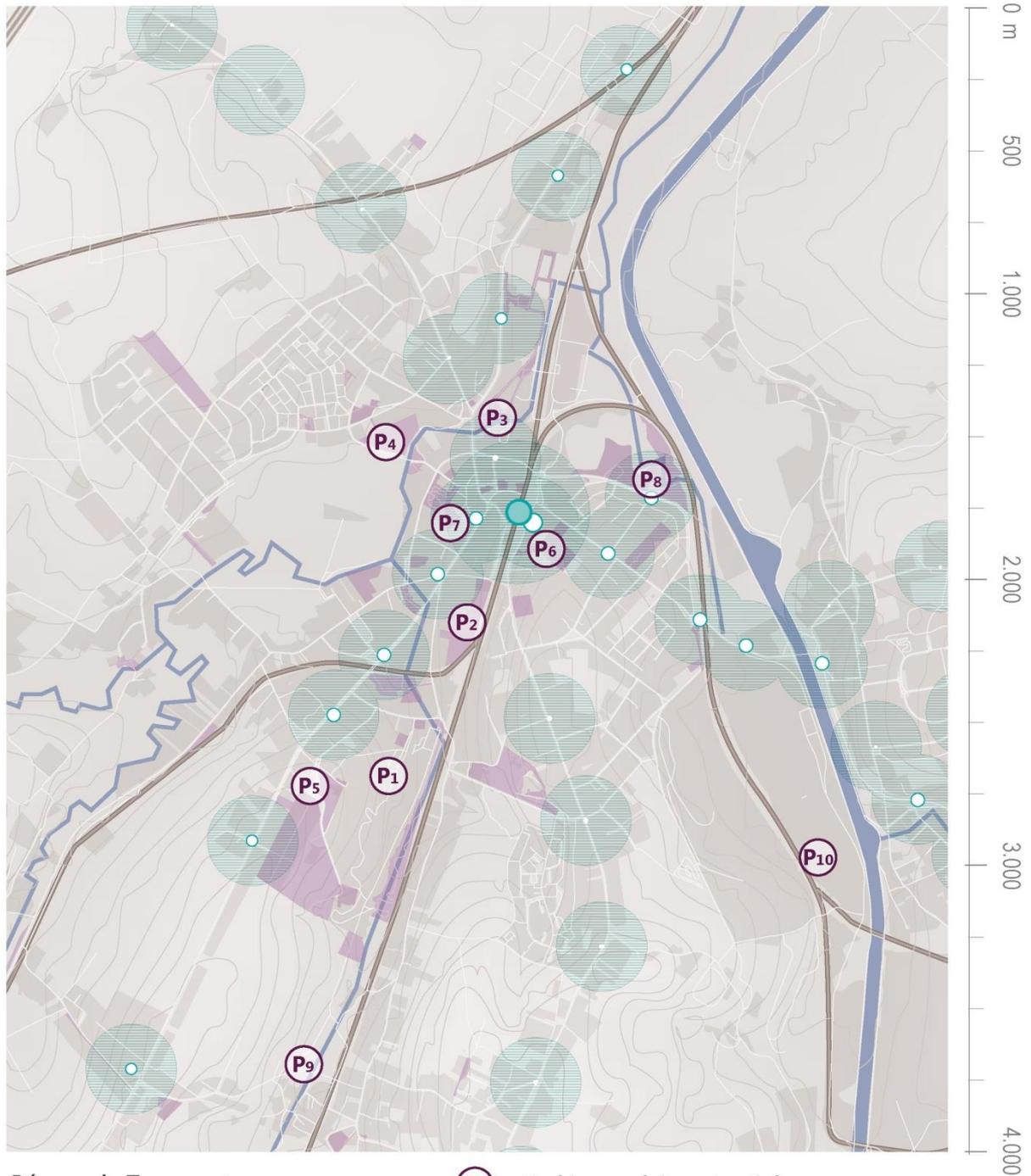
- Apaiser les lieux névralgiques de la pression automobile
- Favoriser le report modal

### 1.3 ETAT DES LIEUX

L'état des lieux vise à identifier les grandes zones de parcsages existantes et potentielles dans la commune. Il ne s'agit donc pas réaliser un inventaire exhaustif des sites de stationnement, mais plutôt d'identifier les zones où un développement d'espaces de stationnement peut être envisagé.

Au-delà de la présente fiche, il serait important de pouvoir quantifier et qualifier les besoins de parking de manière à adapter au mieux la politique de stationnement de la commune.

## Identification des zones de développement potentiel



### Réseau de Transport en commun

Arrêts de bus  
(nb de bus/j)

200



Arrêts SNCB



Aire d'influence des arrêts  
SNCB (500m) et TEC (300 m)



### Parkings relais potentiels

P1. Allée des Sports

P2. Site Brenta

P3. Chaussée de Bruxelles

P4. Parking Scandiano

P5. Cimetière

P6. Espace Champagne

P7. Centre Hospitalier

P8. Rue des Forges

P9. Gare Stéhoux

P10. Site des forges



### Propriétés communales

## Description générale

Actuellement, la commune possède quelques grandes zones de parcage.

Le parking de l'allée des sports (P1) est utilisé presque essentiellement pour l'accès au complexe sportif et de rares promeneurs qui empruntent les itinéraires piétons le long du Coeurq.

Le parking situé sur le site Brenta (P2) est fortement usité par les navetteurs qui prennent le train à la gare de Tubize. Dans sa partie avant réglementée en zone bleue, il est également utilisé comme parking de délestage pour les personnes qui se rendent dans le centre de Tubize à pied.

Le parking situé le long de la rue de Bruxelles (P3), malgré son statut temporaire, est proposé à l'heure actuelle comme parking de délestage pour les personnes rejoignant le centre ville.

Le parking « Scandiano » (P4) dans l'avenue du même nom à côté de la maison de retraite. Bien qu'il soit assez proche du centre, ce parking est très peu utilisé.

Le parking du cimetière (P5), plus éloigné du centre, est également très peu utilisé en semaine.

Dans le centre de la commune, il existe également d'autres espaces de parcage dont les usages pourraient être mutualisés pour les stationnements de courte durée.

Les espaces de parcage et réserves foncières situées au niveau de l'« Espace Champagne » (P6) pourraient être valorisés, voire augmentés dans le cadre d'un projet de restructuration de ce site. Les espaces de parking créés serviraient ainsi à la fois d'espaces de stationnement pour les commerces adjacents, mais aussi de parking de délestage pour le stationnement de courte durée.

De la même manière, les espaces de parcage du pôle hospitalier (P7), situés sur une propriété communale, pourraient faire l'objet d'une prospection. Il s'agit en effet d'un espace central particulièrement bien situé par rapport au centre. La densification des espaces de stationnement à cet endroit pourrait permettre une mutualisation des usages entre le parcage des usagers de l'hôpital et le stationnement de courte durée.

En dehors des espaces de stationnement existants, d'autres réserves foncières non encore utilisées à cette fin constituent des zones potentielles de développement de parkings. Les propriétés communales situées le long de la rue des Forges (P8) ont par exemple été évoquées pour le développement d'un parking de délestage. De même, dans l'optique d'une éventuelle réouverture d'un arrêt ferroviaire au niveau de l'ancienne gare de Stéhoux, l'aménagement d'emplacements de stationnement de longue durée pour les navetteurs devrait être envisagé à proximité (P9). Enfin, les vastes espaces de stationnement public prévus sur le site des Forges de Clabecq (P10) pourront à terme faire partie intégrante de l'organisation du système de stationnement.

Par ailleurs, des petites "poches" dispersées de stationnement se répartissent à proximité du centre urbain et jouent un rôle important dans la question du stationnement, en complément ou en alternative au stationnement le long des voiries.

## 1.4 ACTIONS À ENVISAGER ET RECOMMANDATIONS

### 1.4.1 LES PARKINGS PUBLICS EXISTANTS

#### Le parking P1 : allée des sports



#### ➤ Localisation et situation de fait

Le parking 1 se situe le long de l'allée des sports à proximité directe du stade de football de Tubize. Ce site n'est pas desservi par les transports en commun, mais jouxte un itinéraire piéton qui à terme pourrait se révéler structurant dans l'armature de la trame verte et bleue tubizienne.

En raison de sa localisation plutôt périphérique, il est très peu utilisé par les personnes souhaitant se rendre dans le centre-ville. A l'heure actuelle, seuls quelques promeneurs y déposent leur véhicule pour rejoindre les réseaux piétons adjacents, et, en dehors des événements sportifs qui attirent des visiteurs, cet espace de stationnement est généralement peu utilisé et reste la plupart du temps un espace vide.

#### ➤ Situation de droit

Le site est situé en zone de services publics et équipements communautaires. Le terrain appartient à la Régie foncière communale.

#### ➤ Actions à envisager

A court terme, l'aménagement d'un itinéraire privilégié pour les modes doux par la rue des Ponts permettra d'améliorer l'accès au centre-ville depuis ce parking ; toutefois, son éloignement relatif (à 800 mètres du secteur commerçant de la rue de Mons) joue en défaveur d'une utilisation intensive de ce parking dans une logique piétonne.

A plus long terme, il pourrait s'inscrire dans un réseau de parkings relais (P+R) en lien avec un service de navettes de bus et/ou de location de vélo.

Au vu de sa proximité à un futur axe structurant de la trame verte et bleue de la commune, il serait intéressant d'étudier l'aménagement de cet espace de manière à favoriser son intégration paysagère et sa perméabilité. Il s'agit en effet d'une vaste surface entièrement asphaltée.

#### ➤ Degré de priorité

Perméabilisation et aménagement paysager : court ou moyen terme selon le degré de priorité accordé par la Commune

Aménagement P+R : à long terme, dans le cadre d'une mise en réseau des parkings péricentraux.

#### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, Régie foncière communale, Province

### ➤ Montage du projet

#### ○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts :

Aménagements hydrologiques et paysagers : €€ ou €€€ selon l'ampleur des travaux prévus

Aménagement P+R : €€€

#### ○ Aspects administratifs, juridiques et techniques

Les actions envisagées ne posent pas de problèmes particuliers au regard de ces aspects.

### ➤ Recommandations et alternatives

Selon les moyens disponibles, on pourra envisager une restructuration de l'ensemble du parking ou simplement l'aménagement d'un écran visuel efficace, permettant de limiter l'impact visuel du parking depuis les abords du Coeurq.

La première option peut être intéressante dans la mesure où elle créerait des liens avec le réseau piéton plus à l'ouest rejoignant la rue de la Croix Rouge et la rue Papeux. Elle reste cependant coûteuse et la plus-value pour les usagers ne sera sans doute pas à la hauteur des investissements consentis.

La seconde option est plus économique mais ne rencontre qu'une partie des objectifs.

## Le parking P2 : Site Brenta



### ➤ Localisation et situation de fait

Le parking 2 se situe sur l'ancien site industriel Brenta, à proximité de la gare de Tubize. La durée du stationnement est réglementée par une zone bleue dans la partie avant du site qui concerne une centaine d'emplacements, mais le respect de cette réglementation reste à vérifier dans la pratique.

Cet espace est fortement usité notamment par les navetteurs qui se rendent à Bruxelles. Il est la plupart du temps saturé ou presque. La partie la plus proche de la rue de l'Industrie est asphaltée et correctement aménagée; la partie sud du site est à peine praticable mais est également occupée par du stationnement, en particulier le jour du marché. L'ensemble du site est parfois occupé par plus de 300 véhicules.

La partie est du site comprend une ancienne grande surface à l'abandon et un parking à l'avant.

### ➤ Situation de droit

Le site est situé en zone d'activité économique. La partie ouest (site Brenta proprement dit), propriété communale, est reconnue comme Site à Réaménager par la Wallonie. La Commune est propriétaire du site Brenta qui totalise une surface de près de deux hectares. Le site "Mestdagh" représente environ 60 ares.

#### ➤ Projets en cours

De nombreux projets ont été évoqués pour ce site.

L'intercommunale de développement économique IBW souhaite développer de l'activité PME et des Halls Relais sur le site de l'ancien grand magasin. Cette option, qui pourrait - selon le type d'activité - générer un important charroi dans un réseau déjà très encombré, reste toutefois tributaire d'une autorisation urbanistique.

A l'heure actuelle, un projet mixte associant locaux administratifs pour la commune, Horeca et construction d'une halle couverte est évoqué. Cette halle permettrait la tenue de marchés spécialisés (ex produits du terroir) mais aussi de divers événements culturels ou festifs.

#### ➤ Actions à envisager

Le site Brenta est situé à un endroit particulièrement stratégique, comme le démontre sa saturation quasi quotidienne. La densification des espaces de stationnement à cet endroit, via la construction de zones de parkings souterrains ou en silos, semble être une option adéquate qui permettrait d'augmenter la capacité de cet espace et ainsi limiter le stationnement parasite en centre-ville et l'utilisation de nouvelles réserves foncières à des fins de parkings.

Il convient toutefois d'être vigilant à la capacité du réseau viaire local à absorber une trop grande augmentation de flux. Dès lors, si l'option de la densification du parcage sur le site Brenta peut être envisagée à moyen terme, il serait peut-être intéressant à plus long terme, de proposer le parking 7 (éventuel arrêt ferroviaire de Stéhoux- Renard) comme relais pour les navetteurs.

#### ➤ Degré de priorité

Moyen terme (5 à 10 ans). Phasage à adapter en fonction de l'avancée de la restructuration du site Brenta.

#### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, IBW, SNCB, acteurs de l'immobilier

#### ➤ Montage du projet

##### ○ Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€.

Le coût moyen de construction d'une place de parking souterrain est de l'ordre de 15.000 à 20.000 €, voire davantage en fonction de la nature du sous-sol. Pour un parking silo, les coûts sont de l'ordre de 8 à 10.000 € par emplacement. Pour les parkings en surface, l'ordre de prix de revient est de 1.500 à 2.000 € par emplacement.

Sources de financement (autre que communale) possibles à la mise en œuvre du projet : Province, IBW, SNCB (projet RER), Wallonie : DGO4 (subventions SAR et/ou revitalisation urbaine), DGO6 (ZAE en tissu urbanisé), promotion privée via PPP ou charge d'urbanisme.

La construction d'espaces de stationnement liés aux usagers du train peut en tout ou partie être prise en charge par la SNCB. Dans ces cas-là, l'opérateur ferroviaire prend généralement le parti de rendre l'usage de l'infrastructure payante. Si cette option est retenue, un montage simple pourrait résider dans le fait que l'on transfère la propriété foncière des terrains communaux sur le site Brenta à la SNCB, qui construira là des espaces de parkings. Cette solution présente les désavantages suivants :

- La SNCB investit généralement dans des parkings de plain-pied, qui offrent une rentabilité à court terme, contrairement aux parkings en silos ou parkings souterrains. Ces parkings sont grands consommateurs d'espace et souvent de piètre qualité urbanistique, ce qui pose problème dans la configuration de Tubize où la gare est très proche du centre-ville.

- La Commune n'aura pas de maîtrise sur les prix pratiqués.

- La mutualisation des usages (stationnement lié à la fois aux usagers SNCB et à ceux qui se rendent au centre-ville) pourra être plus difficile à mettre en place.

Une seconde possibilité de financement du projet réside dans l'application de charges d'urbanisme liées aux projets de développement d'une part, mais aussi dans l'autofinancement. Une partie des coûts pourrait en effet à terme être couverte par les recettes générées par le stationnement payant. Afin de mieux comprendre le rendement de ce type d'infrastructures, des contacts pourraient être pris avec la régie communale de la ville de Mons, qui est propriétaire de plusieurs parkings en silos en centre-ville.

Si l'option de l'autofinancement est privilégiée, le rassemblement de fonds est une initiative à envisager à court terme, afin de rendre le projet plus solide. Dès lors, il serait intéressant d'envisager la mise en place d'une zone de parcage payante sur le site Brenta. A titre d'exemple, voici ci-dessous, les prix pratiqués par la SNCB pour la mise à disposition d'espaces de stationnement. On remarque, que les prix s'adaptent facilement aux types d'usages, via la mise en place de forfaits, qui permettent de maintenir un prix relativement bas pour les usagers réguliers.

| <b>TARIF PARKING MONS - P3 &amp; P4</b> |                |              |
|---|----------------|--------------|
|   | Tarif          |              |
|   | Voyageur train | Non Voyageur |
| <b>Tickets horaire</b>                  |                |              |
| <i>par heure</i>                        | € 1,00         | € 1,20       |
| <i>par jour</i>                         | € 6,00         | € 15,00      |
| <b>Abonnements parking</b>              |                |              |
| <i>1 semaine</i>                        | € 6,00         | -            |
| <i>1 mois</i>                           | € 20,00        | € 45,00      |
| <i>3 mois</i>                           | € 55,00        | -            |
| <i>1 an</i>                             | € 195,00       | -            |
| <i>Carte d'accès</i>                    | € 10,00        | € 10,00      |
| <b>Utilisation occasionnelle</b>        |                |              |
| <i>5 accès</i>                          | € 6,50         | -            |
| <i>10 accès</i>                         | € 13,00        | -            |
| <b>Autres produits parkings</b>         |                |              |
| <i>Ticket perdu</i>                     | € 25,00        | € 25,00      |
| <i>Carte de riverain (par mois) :</i>   | € 30,00        |              |

v20131201

| <b>TARIF PARKING GEMBLOUX - P2</b>    |                 |              |
|---------------------------------------|-----------------|--------------|
| Produits parking                      | Tarif           |              |
|                                       | Voyageurs train | Non Voyageur |
| <b>Tickets horaire</b>                |                 |              |
| <i>par heure</i>                      | € 1,00          | € 1,20       |
| <i>par jour</i>                       | € 6,00          | € 13,00      |
| <b>Abonnements parking</b>            |                 |              |
| <i>1 semaine</i>                      | € 13,40         | -            |
| <i>1 mois</i>                         | € 28,00         | € 48,50      |
| <i>3 mois</i>                         | € 73,10         | -            |
| <i>1 an</i>                           | € 292,40        | -            |
| <b>Utilisation occasionnelle</b>      |                 |              |
| <i>5 accès</i>                        | € 18,00         | -            |
| <i>10 accès</i>                       | € 36,00         | -            |
| <b>Autres produits parkings</b>       |                 |              |
| <i>Ticket perdu</i>                   | € 25,00         | € 25,00      |
| <i>Carte de riverain (par mois) :</i> | € 31,00         |              |

**Cartes 5/10 accès uniquement à l'achat de :**

Carte Train Mi-Temps, Campus, Go Pass, Rail Pass, Key Card, 10 voyages

v20141201

Enfin, une troisième voie de financement serait une concession à une société privée de parking, qui prendrait en charge l'aménagement et la gestion de l'infrastructure en se finançant par les recettes du stationnement payant. On pourrait dans ce cas envisager la construction d'un parking silo qui libérerait davantage d'espace pour programmer d'autres fonctions urbaines sur le site.

#### o Aspects administratifs et juridiques

Le site est situé en périmètre de Site à Réaménager, et est à ce titre soumis à l'art 127 du CWATUPE. La délivrance du permis sur ce terrain est donc conditionnée par la délivrance d'un permis émanant du fonctionnaire délégué.

Le permis pouvant être accordé en s'écartant du plan de secteur, des plans communaux d'aménagement, des règlements communaux d'urbanisme ou encore des plans d'alignement, aucune procédure supplémentaire n'est à priori nécessaire au montage administratif et juridique du projet.

Toutefois, quelle que soit la programmation envisagée, elle nécessite un redécoupage du parcellaire avec la création d'espaces publics. En raison de ce fait et de la destination industrielle de la zone définie par le plan de secteur, la mise en œuvre d'outils spécifiques d'aménagement du territoire pourrait être préconisée en vue de garantir la sécurité juridique des aménagements proposés.

Dans le cadre réglementaire actuel (CWATUPE), l'outil le plus sûr d'un point de vue juridique est le PCA. C'est aussi le plus complexe et le plus long à mettre en œuvre, ce n'est par contre pas le plus cher car la Commune peut bénéficier d'une subvention de 80% pour sa réalisation.

Le périmètre de remembrement urbain (PRU) permet également de redessiner le parcellaire et de proposer des affectations différentes de celle du plan de secteur. Cet outil n'a toutefois pas la même robustesse juridique que le PCA en raison de sa jeunesse (peu de jurisprudence) et de sa base légale assez peu explicite.

Le périmètre SAR en lui-même a en principe pour effet d'effacer l'affectation du plan de secteur, cette capacité a toutefois été remise en cause récemment par un arrêt du Conseil d'Etat dans le cas d'une programmation de logements sur un terrain à destination industrielle. Ce périmètre seul ne peut donc plus être considéré comme une garantie suffisante face à d'éventuels recours. Il ouvre toutefois la porte, du moins en théorie, à des subventions dans le cadre de partenariats public-privé en cas de création de logements.

Enfin, toujours dans le cas de création de logements, la définition d'un périmètre de revitalisation urbaine permet à la Commune de bénéficier de subventions à concurrence d'un montant maximum de 1.250.000 € pour la création ou le réaménagement d'espaces publics.

#### ○ Aspects techniques

En raison du passé industriel du site, une analyse préalable du sol sera exigée en vertu du Décret Sol : étude orientation et, si la présence d'une pollution du sol est avérée, étude de caractérisation et le cas échéant travaux d'assainissement.

Le projet de parking silo peut constituer un écran sonore pour développer des projets plus résidentiels en retrait.

A l'heure actuelle, le site présente un problème d'accessibilité : il ne dispose que d'un accès unique par la rue de l'Industrie. Cette question est traitée dans la fiche « Apaisement du centre-ville ».

## Le parking P3 : Chaussée de Bruxelles



### ➤ Localisation et situation de fait

Le parking 3 est situé à proximité de la chaussée de Bruxelles, sur une partie des anciens sites industriels de Fabelta et Tubize plastics (à cheval sur les SAR dits « Fabelta » et « Tubize Plastics »). Ce parking n'est pas aménagé actuellement et constitue un espace de stationnement temporaire qui devrait à priori disparaître dans le cadre du projet « Côté Senne » (phase 3).

Le stationnement se disperse de manière spontanée sur une vaste surface empierrée. On peut toutefois estimer que sa capacité actuelle est de l'ordre de 120 places.

Les terrains appartiennent à la Commune.

#### ➤ Situation de droit

Cet espace de stationnement est affecté à de l'activité économique industrielle, et situé en périmètre de Site à Réaménager. Les PCAR « Centre-Soiries » et « Fabelta Sud » prévoient à cet endroit la construction de logements avec du parking souterrain pour les résidents.

#### ➤ Actions à envisager

Les lourdes démarches administratives et juridiques déployées dans le cadre du réaménagement de ces sites, poussent à ne pas envisager l'aménagement de grandes zones de parcage qui ne correspondraient pas aux projets approuvés. Toutefois, le maintien et l'aménagement d'emplacements de stationnement public semble pertinent à cet endroit en raison de sa bonne accessibilité depuis le nord et l'ouest de la ville et de sa très grande proximité avec l'hypercentre commercial (Fabelta, Grand-Place, rue de Mons). Le projet d'aménagement devrait intégrer la création d'au moins une cinquantaine d'emplacements publics en surface.

#### ➤ Degré de priorité

Moyen terme

#### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune et futur promoteur de la phase 3 du projet Fabelta.

#### ➤ Montage du projet

##### ○ Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts (aménagement d'aires de stationnement) : €€

Sources de financement (autres que communale) possibles à la mise en œuvre du projet : SAR et/ou revitalisation urbaine en PPP. Promoteur privé : charge d'urbanisme

##### ○ Aspects administratifs et juridiques

Le périmètre est couvert par un PCA qui valide l'orientation résidentielle du projet. Le stationnement n'est pas incompatible avec cette fonction, soit via l'aménagement d'un espace polyvalent soit via la création de poches de stationnement.

##### ○ Aspects techniques

En raison du passé industriel du site, une analyse préalable du sol sera exigée en vertu du Décret Sol : étude d'orientation et, si la présence d'une pollution du sol est avérée, étude de caractérisation et le cas échéant travaux d'assainissement.

Accès au site :

- l'accès actuel à la rue de Bruxelles est situé juste en bordure de la Senne ; à terme il conviendrait d'aménager un accès plus au nord, au niveau de la rue Lacroix, à la fois pour aménager un carrefour sécurisé au croisement de la rue de Nivelles avec la rue Lacroix, la chaussée d'Hondzocht et ce nouvel accès, et pour réserver les berges de la Senne à une promenade nature ;

- le site possède un deuxième accès plus au nord via l'entrée de la zone d'activités économiques de Fabelta ;

- une pont sur la Senne (remplaçant la passerelle existante) offrira un accès pour les modes doux vers Fabelta 1 et 2 et vers le centre de Tubize. Sa construction est prévue en 2016 (Commune et SPW). Cette liaison sera également accessible à la circulation automobile ; des aménagements très dissuasifs devront être prévus pour éviter qu'elle soit parcourue par un trafic parasitaire cherchant à éviter le rond-point au croisement des rues de Bruxelles et de Nivelles.

## Le parking P4 : Scandiano



### ➤ Localisation et situation de fait

Un vaste parking d'environ 150 places a été aménagé à côté de la maison de retraite de l'avenue de Scandiano. Il est situé à environ 500 mètres de la Grand-Place. Ce parking est très peu utilisé, en raison à la fois de son éloignement relatif et d'une signalétique insuffisante.

### ➤ Situation de droit

Le parking est situé en zone d'habitat, la parcelle est propriété communale.

Il est inclus dans le périmètre du PCA n°3 Stierbecq – Ophain.

### ➤ Actions à envisager

Installer une signalétique adéquate pour renseigner la présence de ce parking, à partir des principales portes du centre urbain.

Procéder à des aménagements paysagers et de confort : plantations pour ombrage, intégration dans la zone verte de la vallée, point info...

Aménager un cheminement continu et sécurisé vers le centre-ville via l'avenue de Scandiano vers la Grand-Place et via le parc et la rue de Bourgogne vers la rue de Mons.

➤ Degré de priorité

Court terme

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune.

➤ Montage du projet

○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€

○ Aspects administratifs, juridiques et techniques

Les actions envisagées ne posent pas de problèmes particuliers au regard de ces aspects.

## Le parking P5 : Cimetière



➤ Localisation et situation de fait

Le parking est situé entre la rue de la Croix-Rouge et la rue d'Atina. Il est entièrement asphalté et a une capacité de 90 places. Malgré la proximité de l'école provinciale (accessible rapidement par un itinéraire modes doux), il est généralement entièrement vide la journée. Outre la desserte du cimetière, il a surtout un rôle de parking de délestage lors de matchs de football ou de grandes manifestations sportives : il est relié au stade et au complexe sportif par un chemin cyclo-piéton.

L'accès est aisé depuis la chaussée de Mons. Par contre, l'accès motorisé vers la rue de la Croix Rouge a été barré par des aménagements provisoires, afin de supprimer le trafic parasite empruntant cette voirie en cas d'événement sportif. L'accès à la voirie reste toutefois possible pour les modes doux.

➤ Situation de droit

Le terrain fait partie de l'espace public non cadastré. A l'est du parking se trouve une parcelle communale sans usage particulier, dans le prolongement d'un terrain de football d'entraînement qui pourrait à priori être utilisée pour une éventuelle extension de ce parking.

➤ Actions à envisager

Le parking est assez éloigné du centre urbain (à 1.000 mètres du secteur commercial de la chaussée de Mons) et sa mise en valeur devrait s'envisager dans le cadre d'un réseau de parkings relais associé à un service de navettes urbaines et/ou location de vélos. Dans ce contexte, une extension du parking pourrait être envisagée vers l'est, ainsi qu'une liaison vers le parking du complexe sportif en contrebas. Ce vaste parking est facilement accessible depuis la chaussée de Mons via la rue d'Atina.

Une plus grande perméabilisation de ce parking s'avère nécessaire dans le cadre de la lutte contre les inondations. La surface importante (environ 4.000 m<sup>2</sup>) entièrement asphaltée combinée à une pente assez forte génèrent un ruissellement important en cas de forte pluie.

#### ➤ Degré de priorité

Perméabilisation : court ou moyen terme selon le degré de priorité accordé par la Commune

Extension et liaison vers le parking du complexe sportif : long terme

#### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, Régie foncière communale.

#### ➤ Montage du projet

##### ○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts :

Perméabilisation et aménagement paysager : €€€

Voirie de liaison entre les deux parkings et/ou extension du parking : €€€

##### ○ Aspects administratif et juridique

Les actions envisagées ne nécessitent pas de démarche particulière : les terrains concernés soit font partie du domaine public, soit appartiennent à la Commune ou à la Régie foncière communale et l'affectation du plan de secteur n'impose pas de contrainte particulière à la réalisation de ce type de travaux.

##### ○ Aspects techniques

Etude hydraulique préalable à une action de perméabilisation. L'aménagement de noues (fossés enherbés inondables) perpendiculaires à la pente entre les lignes de stationnement pourrait être à priori une alternative intéressante à un désasphaltage intégral de la surface.

## Le parking P6 : Espace Champagne



### ➤ Localisation et situation de fait

Le parking situé au niveau de l'Espace Champagne est principalement utilisé par les clients du complexe commercial adjacent. Des barrières de sécurité sont d'ailleurs mises en place, sans doute pour éviter le stationnement de longue durée de navetteurs. Le site est en effet stratégiquement situé à proximité immédiate de la gare de Tubize, mais aussi du centre-ville. Les deux aires de stationnement à ciel ouvert représentent un peu moins de 200 places de parking, auxquelles s'ajoutent un certain nombre d'emplacements couverts.

Notons que le vaste intérieur d'îlot compris entre les rues du Perroquet, de la Déportation et l'avenue Gabrielle Petit comprend encore de nombreuses disponibilités foncières très proches de la gare et du centre-ville : l'ancien site de Danheux et Maroy (« Sotuco » : procédure de SAR en cours), l'arrière de Thalès Communications et une prairie dans le prolongement du parking Champagne (voir la fiche « zones urbanisables »).

### ➤ Situation de droit

Les terrains identifiés ici appartiennent en bonne part à la Commune, mais le parking et les moyennes surfaces qui donnent accès à la rue du Perroquet sont détenus par un autre opérateur. Inscrits en zone d'habitat au plan de secteur, les terrains sont couverts par le PCA du Centre qui y prévoit la construction d'un front bâti résidentiel et le maintien du grand parking actuel.

### ➤ Actions à envisager

Dans les réflexions en cours sur l'avenir de ce site, il serait sans doute intéressant d'envisager dans le programme d'aménagement, une densification des espaces de stationnement, via la construction de parkings en sous-sol ou en silos.

Il s'agit ici de réserver des emplacements de parking pour le stationnement de courte durée, de manière à faciliter l'accès aux commerces et équipements du centre-ville, et ainsi appuyer la politique de soutien aux commerces de proximité, de la rue de la Déportation, et du centre-ville (en lien avec un réaménagement du passage sous voie entre la rue de la Déportation et l'accès au centre-ville).

Mais il convient également d'aménager dans cet intérieur d'îlot des emplacements de longue durée pour les navetteurs du chemin de fer. En effet, comme le passage sous le chemin de fer entre les rues du Perroquet et de l'Industrie semble très complexe à envisager d'un point de vue technique, il y a lieu de prévoir des emplacements liés au transfert de mode route-rail de part et d'autre du chemin de fer, pour éviter une congestion du centre par un trafic venant de

l'ouest et cherchant à joindre le parking Brenta en passant par les rues de Nivelles et de Mons. L'aménagement de ces parkings de navetteurs doit pouvoir être négocié en collaboration avec la SNCB.

Une modification du PCA sera sans doute nécessaire dans ce cadre.

#### ➤ Degré de priorité

L'ensemble de cet îlot est un enjeu majeur pour le centre de Tubize et même l'ensemble de la commune. Sa surface importante, sa localisation centrale et l'ampleur des projets en cours ou à l'étude offrent à ce lieu un potentiel exceptionnel. Sa programmation doit répondre aux enjeux actuels et anticiper les besoins futurs. Dans sa forme actuelle, le PCA ne répond pas à tous les enjeux qui se sont fait jour récemment (articulation entre centre et Forges) stationnement des navetteurs, demande accrue en logements...) et devrait être revu.

La révision du PCA devrait être entamée à court terme afin de pouvoir mener à bien les projets de restructuration de l'îlot à moyen et long terme. Dans le cadre du nouveau CoDT, l'outil PCA sera remplacé par un document à valeur indicative. Ses prescriptions ne seront donc plus contraignantes, mais l'essentiel est de pouvoir mener une réflexion globale sur les enjeux stratégiques de tout cet îlot.

#### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, SNCB, Wallonie DGO4, zone de police en tant qu'occupant du site. Partenaires privés : commerces de l'espace Champagne, Thalès Communications, promoteur du SAR Sotuco (Danheux & Maroy)...

#### ➤ Montage du projet

##### ○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€

Sources de financement (autre que communale) possibles à la mise en œuvre du projet : SAR, revitalisation urbaine en cas de création de logements (exemple : fermeture du front de voirie rue du Perroquet), charges d'urbanisme.

##### ○ Aspects administratifs et juridiques

Selon les options du projet, une modification du plan communal du centre pourra être nécessaire. Concrètement, si l'on opte pour la construction de parkings souterrains, aucune modification ne sera nécessaire, tout autant que s'il s'agit d'espaces de stationnement de plain-pied.

En revanche, la construction de parkings en silos, pourrait remettre en cause l'emprise des bâtiments prévus sur le PCA du Centre. Dans ce cas, l'adoption d'une modification de PCA sera requise.

Le site dit "Sotuco" (Danheux & Maroy) est couvert par un périmètre de SAR.

##### ○ Aspects techniques

Cette action est dépendante de l'avenir du projet « Espace Champagne », et ne pourra donc être envisagée que dans ce cadre. La réhabilitation de l'Espace Champagne peut prendre plusieurs formes : maintien des volumes actuels, restructuration avec rehaussement ou reconstruction complète. Le choix de l'option devra être fait sur base d'une étude technico-financière.

Le positionnement stratégique de ce site devrait à priori favoriser l'investissement des promoteurs. Le projet butera par contre sans doute sur l'acquisition foncière, qui pourrait être longue au regard du nombre de propriétés qu'il couvre

Etude d'orientation dans le cadre du Décret sols sur le site Sotuco.

#### ➤ Recommandations et alternatives

A défaut d'une densification souhaitable, des espaces de stationnement supplémentaires pourraient être envisagés en augmentant les surfaces de parking extérieur dans le prolongement du parking Champagne vers l'intérieur de l'îlot, sur une partie non utilisée du site de Thalès. De l'espace de stationnement pourrait également être « récupéré » en face de Thalès, sur l'espace asphalté compris entre la rue du Perroquet et le chemin de fer

## Le parking P7 : Centre Hospitalier



### ➤ Localisation et situation de fait

Le parking du centre hospitalier est situé à proximité immédiate du centre-ville de Tubize. Son accès est aujourd'hui réservé aux visiteurs et patients de l'hôpital. Les terrains sont joutés d'un côté par des batteries de vieux garages et la morgue de l'hôpital, et de l'autre par un parc arboré.

### ➤ Situation de droit

Les terrains sont situés pour partie en zone de parc et espace vert, et pour partie en zone d'habitat. La Commune est propriétaire de l'ensemble des parkings mais pas des batteries de garages.

### ➤ Actions à envisager

La situation privilégiée de ces terrains donnant un accès direct aux commerces de la rue de Mons, et au centre-ville, pourrait pousser à proposer la densification des espaces de stationnement à cet endroit, par la construction de parkings en silos destinés au stationnement de courte durée.

Cette action nécessite toutefois plusieurs initiatives préalables :

- selon l'emprise de la zone de parcage, une modification du plan de secteur avec compensation est à prévoir, ou une dérogation dans le cadre de l'article 111 du CWATUPE.
- Le cas échéant, l'acquisition foncière relative aux batteries de garages adjacentes ;
- selon les modalités d'accès ou de projet, la coordination et/ou la négociation avec les gestionnaires du centre hospitalier, pour établir une servitude d'accès et/ou la construction d'un parking commun.

### ➤ Degré de priorité

En raison de la complexité administrative et technique de ces actions, elles sont plutôt à envisager à moyen ou long terme, en complément éventuel des aménagements de stationnement réalisés sur le site Brenta.

### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune et centre hospitalier.

### ➤ Montage du projet

- Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€

- Aspects administratifs et juridiques

PCAR ou permis via article 111

Batteries de garage : achat à l'amiable ou expropriation pour cause d'utilité publique

- Aspects techniques

Parking silo ou ajout d'un niveau au parking existant : choix de l'option sur base d'une analyse technico-financière

## Le parking P8 : Rue des Forges



### ➤ Localisation et situation de fait

Les terrains non bâtis à proximité de la rue des Forges ont été évoqués pour la construction d'un parking relais. Parmi les espaces désignés, on retrouve essentiellement des friches recolonisées par la végétation et des jardins potagers. La partie boisée en bord de voirie présente une dénivellation importante entre le niveau de la voirie et celui des jardins en contrebas.

### ➤ Situation de droit

Le parking envisagé est inscrit dans le PCA du centre, donnant ainsi à ce projet une validité juridique. Les terrains à front de voirie sont propriété communale.

### ➤ Actions à envisager

Dans le cadre de l'aménagement de ce parking, on attire l'attention sur le caractère patrimonial du quartier des Forges et le fait que le site envisagé est situé sur un axe d'entrée de ville. Si un parking était aménagé à cet endroit, la qualité de son intégration paysagère devrait faire l'objet d'une attention très particulière, pour éviter de dénaturer le caractère des lieux et de déqualifier cette entrée de ville.

Ce type d'initiative doit par ailleurs être réinterrogé à l'avenir, dans la mesure où l'on sacrifie des espaces d'appropriation collective (jardins potagers) qui créent une dynamique de quartier, alors que par ailleurs on plébiscite et promotionne l'aménagement de ce type d'espaces dans les nouveaux projets de construction résidentielle de la

commune. Il est important que l'autorité reste cohérente dans ces initiatives, de manière à éviter l'incompréhension voire la résistance de la population dans les quartiers concernés.

Le cas échéant, l'aménagement d'emplacements de parking pourrait être mis en lien avec la proposition de création d'un mini contournement en bordure de ce site (voir fiche « Apaisement du centre-ville»). Dans ce cas, les potagers pourraient être conservés mais le parking serait assez éloigné du centre (600 mètres de Fabelta) et on n'est plus dans le périmètre réservé au stationnement par le PCA.

#### ➤ Degré de priorité

Long terme. Malgré un cadre juridique favorable, l'aménagement d'un parking à cet endroit ne nous semble pas prioritaire.

#### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune

#### ➤ Montage du projet

##### ○ Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€

##### ○ Aspects administratifs et juridiques

Conforme à la destination du PCA et terrain communal

##### ○ Aspects techniques

Difficultés liées au relief : remblai ou dalle ou parking étagé en fonction du relief.

### Le parking P9 : Gare de Stéhoux-Renard



#### ➤ Localisation et situation de fait

Le site relatif à ce projet n'est pas clairement défini et le projet de développement de parking n'est à l'heure actuelle qu'une simple proposition. Il est lié au projet de réouverture éventuelle d'un arrêt ferroviaire à l'ancienne gare de Stéhoux dans le cadre de l'aménagement du réseau RER autour de Bruxelles.

### ➤ Situation de droit

Autour de la gare de Stéhoux, on retrouve essentiellement des terres affectées à de la zone d'habitat, de la zone agricole et une vaste ZACC faisant l'objet d'un projet de mise en œuvre (ZACC Stimbert).

Le projet de ZACC prévoit la construction de 350 logements, ce qui pourrait à terme appuyer le projet de réouverture d'un arrêt à Stéhoux.

### ➤ Actions à envisager

Le PCM préconise l'aménagement d'un pôle intermodal à cet endroit, dans la mesure où il offrirait une alternative à la gare principale de Tubize, qui absorberait une partie des besoins en stationnement des voyageurs SNCB ainsi que les flux qui y sont liés.

A ce stade, l'édification d'un parking à cet endroit semble prématurée au regard des incertitudes qui pèsent sur l'aménagement effectif de ce site, sur les suites données par la Région concernant le chantier RER et sur les politiques d'investissement de la SNCB.

L'option adéquate, pour l'heure, reste donc de ne pas fermer la possibilité d'un parking relais et de juger, en fonction de l'évolution de la situation, de l'opportunité ou non de poursuivre ce projet par la suite. Concrètement, il serait opportun de réserver des espaces à cette fin tout en laissant à terme une certaine flexibilité quant à l'usage effectif de ces espaces.

### ➤ Degré de priorité

Long terme

### ➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

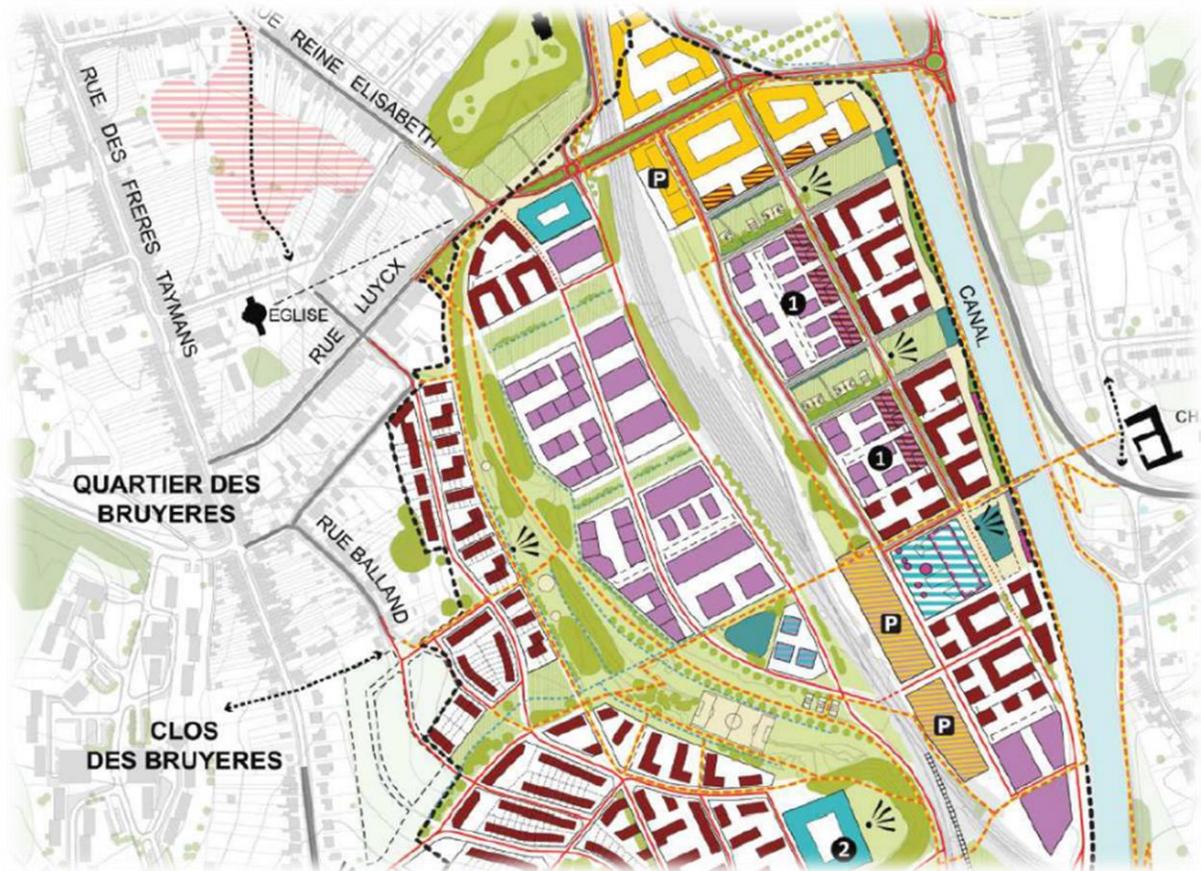
SNCB, Commune.

### ➤ Montage du projet

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€

Projet à envisager dans le cadre de négociations relatives à l'aménagement du réseau RER, en lien avec l'absence de parking SNCB à proximité de la gare de Tubize.

## Le parking P10 : Site des Forges de Clabecq



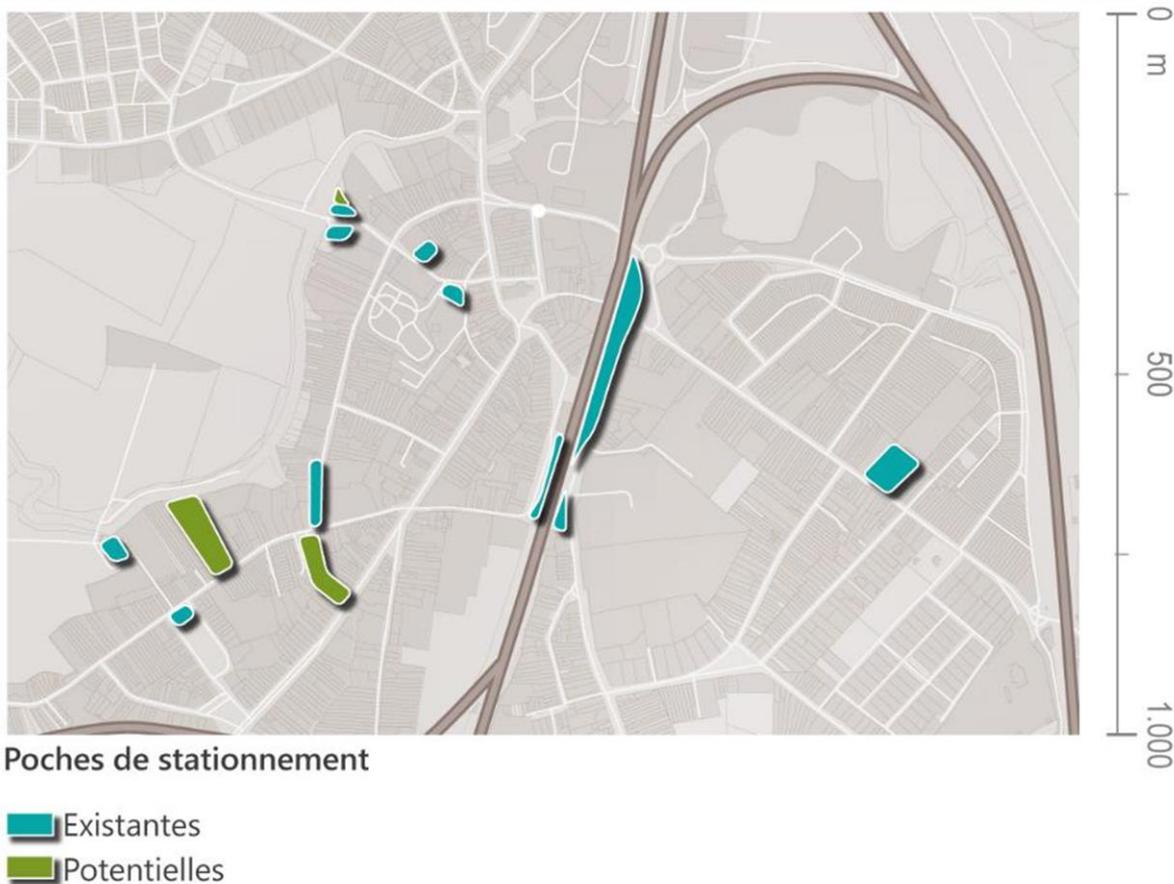
Le Master Plan des Forges prévoit l'aménagement d'un vaste emplacement de stationnement public en plein cœur du site. Celui-ci couvre une surface d'environ 1,4 ha, ce qui représenterait une capacité de l'ordre de 450 véhicules. Ce parking servira bien sûr en premier lieu aux utilisateurs du site, mais il pourra participer à long terme à une réflexion sur les parkings péricentraux associés à des services de navettes urbaines (voir 1.4.4).

Il est prématuré à ce stade d'intégrer ce parking à la réflexion globale sur le stationnement du centre – d'autant plus que sa localisation et ses dimensions ne sont encore qu'indicatives –, mais il y a lieu de garder cette grande potentialité à l'esprit, d'autant plus que la voirie prévue au-dessus du chemin de fer organise une nouvelle entrée de ville.

### 1.4.3 LES POCHES DE STATIONNEMENT

Les poches de stationnement sont des petits espaces de parking disposés à proximité du centre-ville, dans des intérieurs d'îlots ou des espaces résiduels. Leur capacité maximale est de l'ordre de quelques dizaines de places et leur degré d'aménagement est très variable, du terrain vague au parking organisé, mais avec toujours une grande pauvreté voire une absence d'aménagement paysager.

Ces poches se répartissent essentiellement autour de quatre secteurs.



➤ L'avenue de Scandiano

En plus du parking du Scandiano et de celui de l'hôpital, on trouve deux espaces de stationnement non organisés en bordure de la Senne, de part et d'autre de l'avenue : du côté nord, la capacité est d'une trentaine de véhicules, du côté sud d'une quinzaine.

En face de l'école, un parking de 35 places est aménagé dans un intérieur d'îlot.

La placette à l'entrée de l'hôpital est actuellement aménagée en espace de stationnement pouvant accueillir une quinzaine de véhicules.

L'avenue de Scandiano offre donc quelques 250 places de stationnement dans des espaces réservés à cette fin, auxquelles on peut ajouter le stationnement latéral. Cet axe très proche des commerces et services du centre s'impose donc comme un enjeu majeur de la thématique du stationnement.

Les deux poches en bordure de la Senne sont situées au niveau d'une porte de l'hypercentre urbain (voir la fiche « apaisement du centre ») qui devrait faire l'objet d'une requalification esthétique et paysagère. Le stationnement devrait y être réduit et organisé de manière paysagère. L'aménagement du parking sud est prévu dans le courant de l'année 2016. Du côté nord, le terrain actuel pourrait être prolongé vers le nord si l'opportunité d'un achat du fond de la parcelle par la Commune se confirme. Un espace de stationnement paysager valorisant le patrimoine arboré existant pourrait y être aménagé.

La placette qui sert de parking privé pour l'hôpital pourrait participer bien davantage à la dynamique et à l'esthétique urbaine en étant aménagée comme un lieu de vie et de rencontre. Le stationnement devrait y être fortement réduit et limité à un dépose-minute pour les patients moins valides.

### ➤ La rue de la Déportation

La rue de la Déportation comporte deux grandes poches de stationnement :

Un parking de 85 places situé à son extrémité Ouest, entre la rue du Perroquet / rue de Nivelles et le chemin de fer. Ce parking est situé en zone d'habitat du plan de secteur et il est occupé essentiellement par du stationnement de longue durée en lien avec la gare toute proche.

Plus à l'Est, le parking du cimetière compte environ 75 places. Une recomposition paysagère de l'ensemble de cet espace permettrait à la fois d'accroître la capacité de stationnement et de produire un espace public présentant une meilleure qualité urbaine. L'aménagement de ce parking a du sens s'il s'inscrit dans le cadre d'un réaménagement de la rue de la Déportation entre la rue du Perroquet et l'avenue Gabrielle Petit.

On trouve également des espaces de stationnement privé assez importants au niveau de certaines enseignes (Trafic, Body Gym, Tom & Co...)

### ➤ Le boulevard Georges Deryck

Le parking en face du centre culturel peut accueillir une trentaine de véhicules; il est en partie utilisé par les enseignants de l'école.

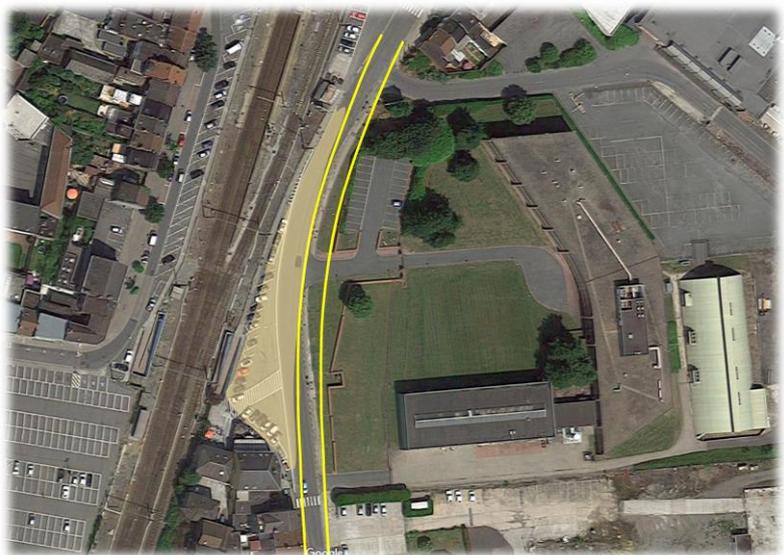
Le petit espace vert entre le boulevard et la rue de Mons pourrait accueillir quelques emplacements supplémentaires du côté du boulevard Georges Deryck, mais c'est essentiellement son rôle dans le développement de la trame verte et bleue qui est privilégié dans le cadre de ce schéma directeur (voir la fiche « apaisement de la circulation »).

### ➤ La rue Francesco Ferrer

Le parking des pompiers (25 places) et le site des ateliers communaux dont le déménagement est programmé à moyen terme peuvent être deux sites intéressants de stationnement à la fois dans un but utilitaire (accès au centre-ville) et de loisirs (accès aux réseaux de promenades de la vallée de la Senne). Ils peuvent s'articuler à la place du Remblai dont une meilleure structuration du stationnement permettrait d'accroître la capacité tout en améliorant la qualité de l'espace. La distance au noyau commercial de la rue de Mons est de l'ordre de 400 mètres.

### ➤ Les abords de la gare

On trouve également des petits sites d'emplacements de stationnement à proximité de la gare, de part et d'autre de la ligne de chemin de fer : 25 places sur le plateau de la gare, côté Ouest, et une cinquantaine du côté est entre la rue du Perroquet et la voie ferrée. Comme on l'a déjà évoqué, la capacité de stationnement pourrait être légèrement augmentée au droit de l'entreprise Thalès Communication (25 places actuellement) par une utilisation plus intensive de l'espace asphalté. Notons qu'il pourrait être envisageable à terme de prévoir un léger déplacement vers l'Est de l'assiette de la rue du Perroquet, afin de rectifier la courbe de la voirie, en empiétant légèrement sur la parcelle de Thalès. Ceci permettrait de libérer un espace plus conséquent entre la rue et le chemin de fer afin d'y aménager un espace de stationnement mieux organisé. On pourrait dans ce cas porter la capacité de stationnement de cet espace à une soixantaine de places. Cette réflexion devrait toutefois être menée dans le cadre d'une étude globale sur l'aménagement de l'ensemble de l'îlot qui comprend l'espace Champagne.



#### 1.4.4 VERS UN RÉSEAU DE PARKINGS RELAIS CONNECTÉS AU CENTRE-VILLE ET AU NOUVEAU QUARTIER DES FORGES

Le parking relais (P + R) est un lieu de transfert modal : on y dépose sa voiture pour poursuivre son trajet en transports en commun, à vélo ou à pied. Pour être incitatifs, ces transferts doivent pouvoir se réaliser dans de bonnes conditions de confort : délai d'attente assez court, attente à l'abri des intempéries, sièges et bancs, quais surélevés, indications claires sur les itinéraires, informations sur les commerces et services présents dans la ville, itinéraires sécurisés et balisés pour les modes doux...



*P+R à Metz*



*Véloparc à Grenoble*

Les parkings Brenta, Scandiano et Fabelta sont assez proches des commerces et services du centre ville pour que l'on puisse s'y rendre à pied une fois le véhicule stationné. La « distance pantoufle » correspond à la distance que la plupart des usagers acceptent de faire à pied. Elle correspond à une marche de 5 minutes, soit une distance de 400 à 500 mètres. Les parkings Cimetière et Centre sportif sont au-delà de cette distance, ce qui explique leur très faible utilisation quotidienne. Il s'agit de parkings d'entrée de ville qui pourraient opportunément s'inscrire dans un système de parkings relais P+R. Dans une telle configuration, il y a lieu d'imaginer d'autres parkings d'entrée de ville (ou de dissuasion) connectés entre eux et au centre par un circuit de navettes de bus ou minibus. Le parking P10 des Forges pourrait être intégré à ce réseau, mais il est fortement imbriqué au cœur du nouveau quartier. Des espaces de stationnement devraient plutôt pouvoir être libérés au niveau de la nouvelle entrée de ville, soit au niveau du pont à construire sur le chemin de fer dans le prolongement de la route provinciale et qui débouche sur la rue Raymond Luyckx. C'est là que l'on pourrait capter au mieux des personnes souhaitant se rendre au centre ville (gare, école, commerces, hôpital...) mais sans être contraintes par les problèmes d'encombrement et de stationnement.

A l'entrée Nord de la ville, la création d'une courte section du contournement permettrait de relier les chaussées de Bruxelles et d'Hondzocht sans passer par le centre (voir fiche projet « apaisement de la circulation »). Près du rond-point de la chaussée d'Hondzocht, sur la tranchée couverte du TGV, un petit parking a déjà été aménagé. Facilement accessible entre deux portes principales de la ville, il pourrait être agrandi et être connecté à un réseau de navettes.

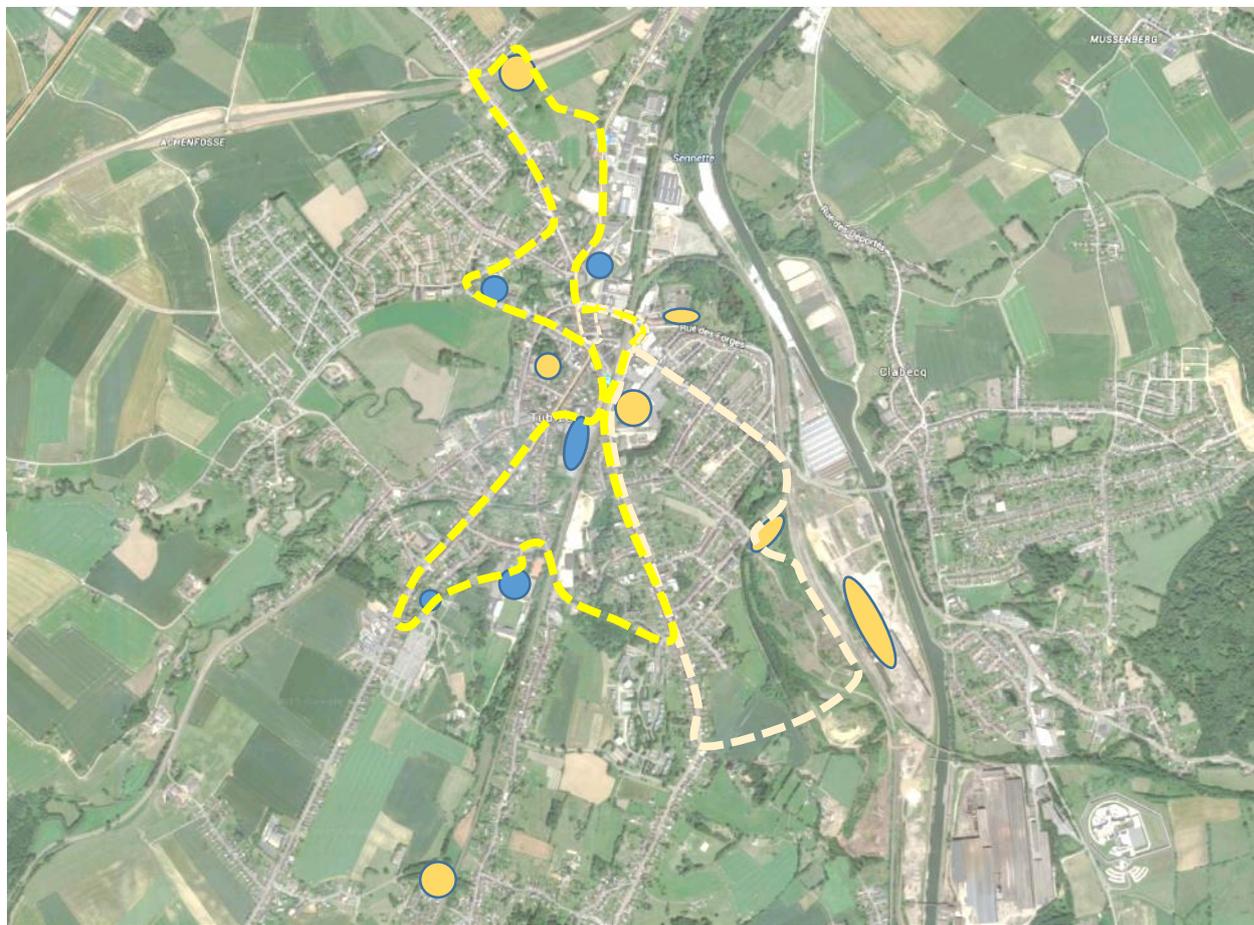
Le schéma qui suit montre une proposition de réseau de navettes sur une boucle unique qui relie les parkings extérieurs et le centre en passant par les parkings péricentraux. Un tel schéma ne peut bien sûr être envisagé qu'à long terme, et notamment en lien avec l'aménagement du site des Forges.

La boucle unique permet une bonne cohésion territoriale, chaque partie du réseau peut être accessible sans changer de navette. Il faudra toutefois prévoir deux, voire trois navettes circulant sur cette boucle pour éviter que le temps d'attente en un lieu donné soit supérieur à vingt minutes.

Une variante pourrait être la création de deux boucles avec connexion à la gare des bus. Si ce système assure une jonction très performante entre le nouveau quartier des Forges et le centre, il ne permet pas une aussi bonne cohésion territoriale : si on se gare au rond-point d'Hondzocht, sortie de l'A8, pour se rendre aux Forges, il faudra prendre deux

navettes.

Les parkings existants sont en bleu, ceux qui seraient à aménager en jaune. On voit que l'arrêt ferroviaire de Stéhoux est en dehors de ce réseau de navettes de bus : si jamais un parking y était aménagé un jour, il serait en connexion directe avec le chemin de fer au niveau de cet arrêt.



*Exemple de mise en réseau des parkings reliés par une navette de transports en commun*

## 1.5 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le développement de nouvelles zones de parcage devrait, à notre sens, n'être envisagé qu'en dernier ressort, après avoir évalué et éprouvé les alternatives liées à la densification et à la mutualisation des espaces de stationnement existants.

Par ailleurs, si cette option devait être envisagée, nous recommandons de développer prioritairement les zones de friches et/ou de faible qualité paysagère et éviter de réquisitionner des espaces déjà appropriés par les habitants (jardins collectifs par exemple).

## 1.6 LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS

La question du stationnement se posant sur de nombreuses parties du territoire, elle recoupe de nombreuses autres fiches-projets.

Fiche « apaisement de la circulation »

Fiche « paysage et embellissement »

Fiche « modes doux »

Fiche « aménagement des voiries et espaces publics, mobilier urbain »

## 1.7 RÉFÉRENCES D'AMÉNAGEMENTS SIMILAIRES

Les propositions formulées dans le cadre de cette fiche reprennent trois typologies de parkings.

### Les parkings paysagers



Coûts : ~4.000 € par emplacement





*Parking relais paysager à l'extrémité d'une ligne de bus à haut niveau de service, Strasbourg*

## Les parkings en silos



Coûts : ~10.000 € par emplacement



Parc relais inséré dans le relief, Lormont (Bordeaux)



Parc relais de Herblay (région parisienne)



Parking silo, Epinal

## Les parkings souterrains



Coûts : ~20.000 à 25.000 € par emplacement

## 1.8 RÉCAPITULATIF DES ACTIONS ET DES DEGRÉS DE PRIORITÉ

### Parking P1 centre sportif

| Actions   | Objectifs  | Degré de priorité  |
|---|--|--|
| Réaménagement du parking en vue de favoriser son intégration paysagère par rapport à l'aménagement des berges du Coeurq | Esthétique<br>Biodiversité<br>Lutte contre les inondations | Indifférent, mais en lien avec le réaménagement des berges du Coeurq |
| Aménagements en vue d'une utilisation de cet espace comme parking relais  | Fonctionnel  | Long terme   |

### Parking P2 : Brenta

| Actions   | Objectifs   | Degré de priorité  |
|---|-------------|--|
| Densification des espaces de stationnement, via la construction de parkings en silos. | Fonctionnel | Moyen terme (5 à 10 ans)<br>Phasage à adapter en fonction de l'avancée de la restructuration du site Brenta. |

### Parking P3 : Fabelta / rue de Bruxelles

| Actions  | Objectifs   | Degré de priorité   |
|--|-------------|---------------------|
| Aménagement d'emplacements de parking public dans le cadre de la troisième phase du projet Fabelta | Fonctionnel | Moyen à long terme. |

### Parking P4 : Scandiano

| Actions   | Objectifs                 | Degré de priorité |
|---|---------------------------|-------------------|
| Signalisation et aménagement paysager du parking Scandiano ; itinéraire piéton sécurisé et signalisé vers le centre-ville | Fonctionnel<br>Esthétique | Court terme.      |

### Parking P5 : cimetière

| Actions   | Objectifs                            | Degré de priorité    |
|---|--------------------------------------|----------------------|
| Aménagement paysager et perméabilisation du parking | Prévention inondations<br>Esthétique | Court à moyen terme. |
| Extension et connexion avec le parking P1           | Fonctionnel                          | Long terme           |

### **Parking P6 : espace Champagne**

| Actions   | Objectifs                   | Degré de priorité   |
|---|-----------------------------|---|
| Modification du PCA du Centre   | Autorisation administrative | Court terme (< à 5 ans)<br>Prioritaire, si l'option est retenue.                        |
| Densification des espaces de stationnement via l'aménagement de parkings en silos et/ou de parkings souterrains | Fonctionnel                 | A envisager dans le cadre de la restructuration de l'îlot et du projet Espace Champagne |

### **Parking P7 : hôpital**

| Actions  | Objectifs                   | Degré de priorité                                  |
|--|-----------------------------|--|
| Acquisition foncière relative aux batteries de garages.  | Validité juridique          | Prioritaire si l'option est retenue                |
| Négociation avec les gestionnaires du centre hospitalier | Accord opérateurs           | Prioritaire si l'option est retenue                |
| Modification du plan de secteur (PCAR)                   | Autorisation administrative | A envisager après accord des différents opérateurs |

### **Parking P8 : Stéhoux**

| Actions  | Objectifs   | Degré de priorité  |
|--|-------------|--|
| Aménagement d'un parking relais à la gare de Stéhoux en lien avec le projet de la ZACC Stimbert et celui de réouverture de l'arrêt (RER ou SNCB) | Fonctionnel | Long terme, mais réflexion à intégrer néanmoins en amont dans les documents d'aménagement, de façon à pouvoir disposer au besoin des réserves foncières nécessaires. |

### **Parking P9 : rue des Forges**

| Actions   | Objectifs   | Degré de priorité   |
|---|-------------|---|
| Aménagement d'un parking relais à la rue des Forges | Fonctionnel | Long terme et peu pertinent vu l'usage du site pressenti. |

### **Parking P10 : site des Forges**

| Actions   | Objectifs   | Degré de priorité  |
|---|-------------|--|
| Grand parking central prévu dans le Master Plan | Fonctionnel | Long terme. Etudier la faisabilité d'autres localisations. |