Note d'évaluation de l'impact d'un projet résidentiel en matière de mobilité et du besoin en stationnement

Place André Ryckmans et Rue Père Cambier
5000 Salzinnes (Namur)

Bricks and Leisure Vastgoed SA

Avril 2026

Ref ABV Environment : 7090

ABV ENVIRONMENT SRL
environment@abv-development.com
www.abv-development.com
TVA BE0898.749.144
Tél. +32 (0)10 22 60 31

Chemin du Stocquoy 3
B-1300 Wavre

Chaussée d'Alsemberg 999/11
B-1180 Bruxelles

Quai sur Meuse 19
B-4000 Liège

Rue du Serpont 123
B-6800 Libramont

Avenue des Dessus-de-Lives 2
B-5101 Namur

Boulevard Sainclette 39
B-7000 Mons

Franklin Rooseveltlaan 349/B31
B-9000 Gent

Rue de l'Industrie 19
GDL-8069 Bertrange

TABLE DES MATIERES

1. Contexte et objectifs 1
1.1. Contexte 1
1.2. Objectifs de la note 1
1.3. Objectifs régionaux 1
1.4. Législation en matière de stationnement 2
1.5. Présentation de l'Auteur de l'étude 2
2. Description du Projet 3
2.1. Localisation du Site 3
2.2. Programme du Projet 3
3. Accessibilité du site 6
3.1. Voiries d'accès 6
3.2. Offre en stationnement 6
3.3. Transports en commun 9
3.4. Infrastructures cyclables et piétonnes 11
3.5. Offre en voitures partagées 18
4. Trafic actuel 19
5. Estimation du trafic généré par le Projet 24
5.1. Appartements 24
5.2. Kots 24
5.3. Apparts-hôtel 25
5.4. Conclusion sur le trafic généré par le Projet 25
6. Estimation du besoin théorique en stationnement du Projet 27
6.1. Stationnement véhicules 27
6.2. Stationnement vélo 31
6.3. Evaluation règlementaire du stationnement 32
7. Conclusion générale 33
Annexe 1 : Résultats des comptages automatiques 34

Tableaux

Tableau 1 : Programme du Projet 3
Tableau 2 : Résultats des observations visuelles – Taux d'occupation des emplacements en voirie – jeudi 01/10/2025 7
Tableau 3 : Flux généré par le Projet [EVP/h] en heure de pointe 25
Tableau 4 : Comparaison des flux maximums générés par le Projet et des flux actuels Place André Wyckmans Sud vers avenue Léopold II 26
Tableau 5 : Besoins en stationnement 30

Figures

Figure 1 : Localisation du Site sur fond IGN 3
Figure 2 : Plan masse du Projet 4
Figure 3 : Localisation des emplacements voitures et vélos 5
Figure 4 : Voiries d'accès au Site 6
Figure 5 : Parking gratuits et zones bleues 7
Figure 6 : Localisation des parkings « malins » (source : Ville de Namur) 8
Figure 7 : Les zones de stationnement (Source : Ville de Namur) 9
Figure 8 : Arrêts et lignes de bus et de train 10
Figure 9 : Isochrone : Temps de parcours à pied depuis le Site (Source : app.targomo) 11
Figure 10 : Isochrone : Services accessibles à 5 minutes à pied depuis le Site (Source : app.targomo & Google Maps) 12
Figure 11 : Google Maps - Trajet vers la Gare de Namur 12
Figure 12 : Google Maps - Trajet vers la faculté des sciences de l'Université de Namur 13
Figure 13 : Google Maps - Trajet vers l'IESN 13
Figure 14 : Figure 7 : Isochrone : Localisation des établissements d'enseignement supérieur accessibles à pied depuis le Site (Source : app.targomo & Google Maps) 14
Figure 15 : Infrastructures cyclistes (Source : cyclosm) 15
Figure 16 : Infrastructures cyclistes à proximité du site (Source : cyclosm) 15
Figure 17 : Isochrone : Temps de parcours à vélo depuis le Site (Source : app.targomo) 16
Figure 18 : Isochrone : Localisation des établissements d'enseignement supérieur accessibles en vélo depuis le Site (Source : app.targomo & Google Maps) 17
Figure 19 : Isochrone : Localisation des stations Cambio accessibles à 5 minutes à pied depuis le Site (Source : app.targomo & Cambio) 18
Figure 20 : Résultats des comptages automatiques en HPM [EVP/h] 19
Figure 21 : Résultats des comptages automatiques en HPS [EVP/h] 20
Figure 22 : Résultats compteur n°1 – vers av. Sergent Vrithoff [EVP/h] 20
Figure 23 : Résultats compteur n°2 – vers rue Père Cambier [EVP/h] 21
Figure 24 : Résultats compteur n°3 – vers av. Sergent Vrithoff [EVP/h] 21
Figure 25 : Résultats compteur n°3 – vers av. Léopold II [EVP/h] 22
Figure 26 : Résultats compteur n°4 – vers rue Père Cambier [EVP/h] 22
Figure 27 : Nombre d'emplacements de parking/logement – Quartier avec niveau de service attractif (Source : CéMathèque n° 41) 27
Figure 28 : Figure 14 : Aménagements pour cyclistes à proximité du site (Source : cyclosm) 32

Annexe

Annexe 1 : Résultats des comptages automatiques

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

1.1. Contexte

Le présent rapport a été réalisé à la demande de la société Bricks and Leisure Vastgoed SA (le Demandeur), dans le cadre du développement d'un projet résidentiel.

Le Projet est localisé le long de la rue Père Cambier et de la place André Ryckmans à Salzinnes (Namur).

1.2. Objectifs de la note

La présente étude vise à :

◊ Analyser le flux actuel de véhicules ;

◊ Estimer le trafic généré par le Projet ;

◊ Décrire l'offre en stationnement dans les rues avoisinantes ;

◊ Estimer le besoin théorique en stationnement du Projet.

1.3. Objectifs régionaux

Le nouveau SDT évoque les centralités, qui sont « *des parties des villes et des villages cumulent une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun. Le renforcement de centralités répond aux principes suivants :*

◊ Y concentrer le logement et les activités, commerciales et tertiaires, en densifiant l'urbanisation de manière raisonnée et dans le respect de la qualité de vie ;

◊ Développer une mixité des fonctions ;

◊ Opérationnaliser le concept de « ville ou village à 10 minutes » pour favoriser l'accès aux activités, aux services et aux équipements à pied et à vélo ;

◊ Donner une place importante aux espaces de convivialité et aux espaces verts »

Le Site est repris au sein d'une centralité. Toutefois, les centralités n'entreront en vigueur que 6 ans après le 1er août 2024.

Il existe également des objectifs régionaux en matière de mobilité, mentionnés dans la vision FAST 2030, concernant la part modale des différents moyens de transport sont les suivants :

◊ Voiture : Augmentation du taux de remplissage des voitures. L'ambition est d'amener la charge moyenne de 1,3 à 1,8 (soit 4 déplacements sur 5 s'effectuent avec 2 passagers). Via notamment le covoiturage et d'autres modalités de partage de voitures ;

◊ Train : objectif de passer de 9 % à 15 % pour la part d'utilisation ;

◊ Bus et tram : objectif de passer de 4% à 10% pour la part d'utilisation ;

◊ Vélo : la part devra passer de 1 % à 5 % ;

◊ Marche : la part modale devra passer de 3 % à 5 %.

En ce sens la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) mentionne « *La fin de l'étalement urbain est une priorité absolue. Pour faire face à l'étalement urbain, il y a lieu de promouvoir, en parfaite conformité avec les principes du schéma de développement du Territoire, la centralité, la densité et la mixité des activités et de l'habitat.*

...

Dans les territoires urbanisés la localisation de bureaux et de logements sera favorisée à proximité des nœuds de communication. »

1.4. Législation en matière de stationnement

En matière de stationnement, plusieurs réglementations existent et, en particulier, les exigences d'électromobilité (exigence PEB) ainsi que le Guide Régional d'Urbanisme (GRU) relatif à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ainsi que les exigences d'électromobilité.

Le **Guide Régional d'Urbanisme (GRU)** relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiment ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite est applicable au Projet étant donné qu'il prévoit des bâtiments de logements collectifs (appartements, kots, hôtel).

Le GRU reprend des normes, entre autres, pour les parkings d'au moins 10 emplacements, à savoir : « *Art 415. Les parkings doivent comporter à proximité immédiate de leur sortie ou de l'entrée du bâtiment qu'ils jouxtent* un emplacement *d'une largeur minimal de 3,3 mètres et un même emplacement par tranches successives de 50 emplacements. Ces emplacements sont réservés sur une surface horizontale et son signalés.* »

Concernant les **exigences d'électromobilité (exigences PEB)**, depuis le 11 mars 2021, en cas de construction ou de rénovation importante, des exigences de pré-raccordement et/ou d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques doivent être respectés.

Les bâtiments à construire ou faisant l'objet de travaux de rénovation importante (travaux portant sur au moins ¼ de l'enveloppe), qui sont liés à plus de 10 emplacements de stationnement, doivent s'équiper en infrastructure de raccordement.

1.5. Présentation de l'Auteur de l'étude

ABV Environment est un bureau de conseils et d'expertises techniques en environnement et en sécurité, orienté tant vers le secteur privé que vers le secteur public. Il regroupe les compétences d'ingénieurs, environnementalistes, scientifiques et juristes chevronnés.

Les coordonnées d'ABV Environment scrl sont les suivantes :

ABV DEVELOPMENT

Siège d'exploitation
Chemin du Stocquoy, 3
B- 1300 Wavre
Tel : +32 (0) 65 34 80 03
http://www.abv-development.com

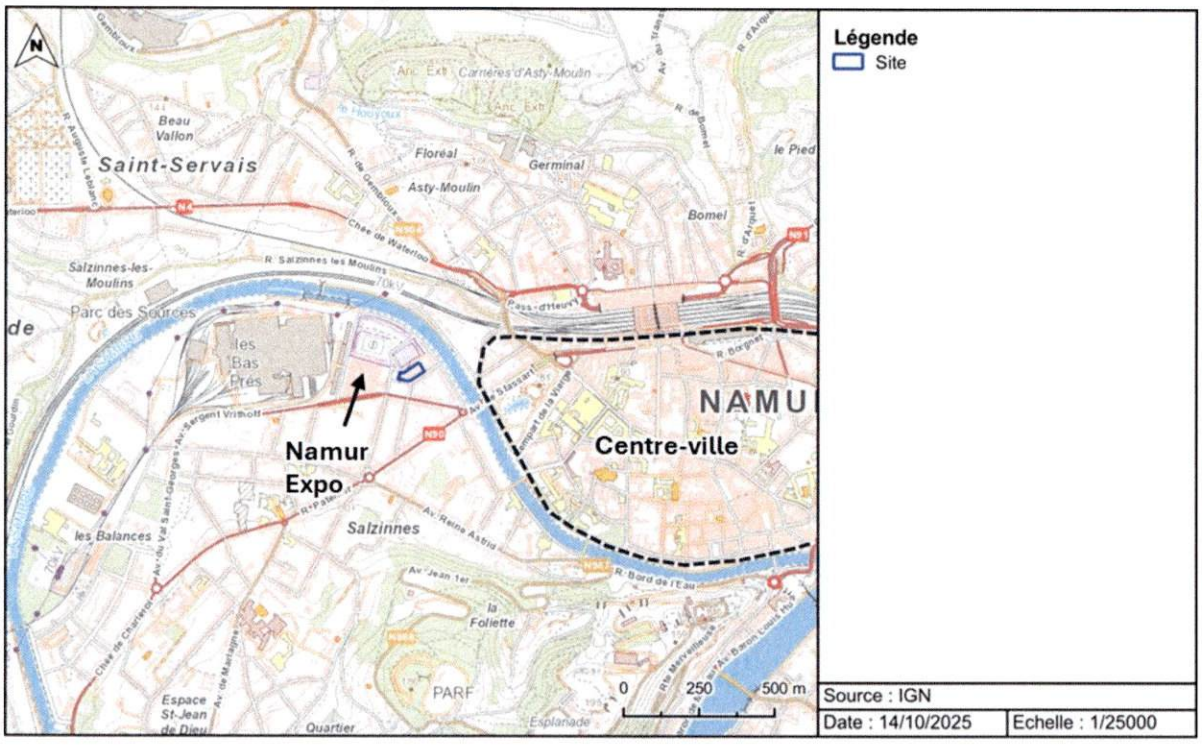
2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Localisation du Site

Le Site est localisé le long de la rue Père Cambier et de la place André Ryckmans à Salzinnes. Les entrées principales au bâtiment sont localisées sur ces voiries mais l'accès au parking se fait via la rue des Souchets, à l'arrière du bâtiment.

Le Site se trouve à proximité du centre de Namur. Namur Expo est également présent à proximité directe du Site.

Figure 1 : Localisation du Site sur fond IGN



2.2. Programme du Projet

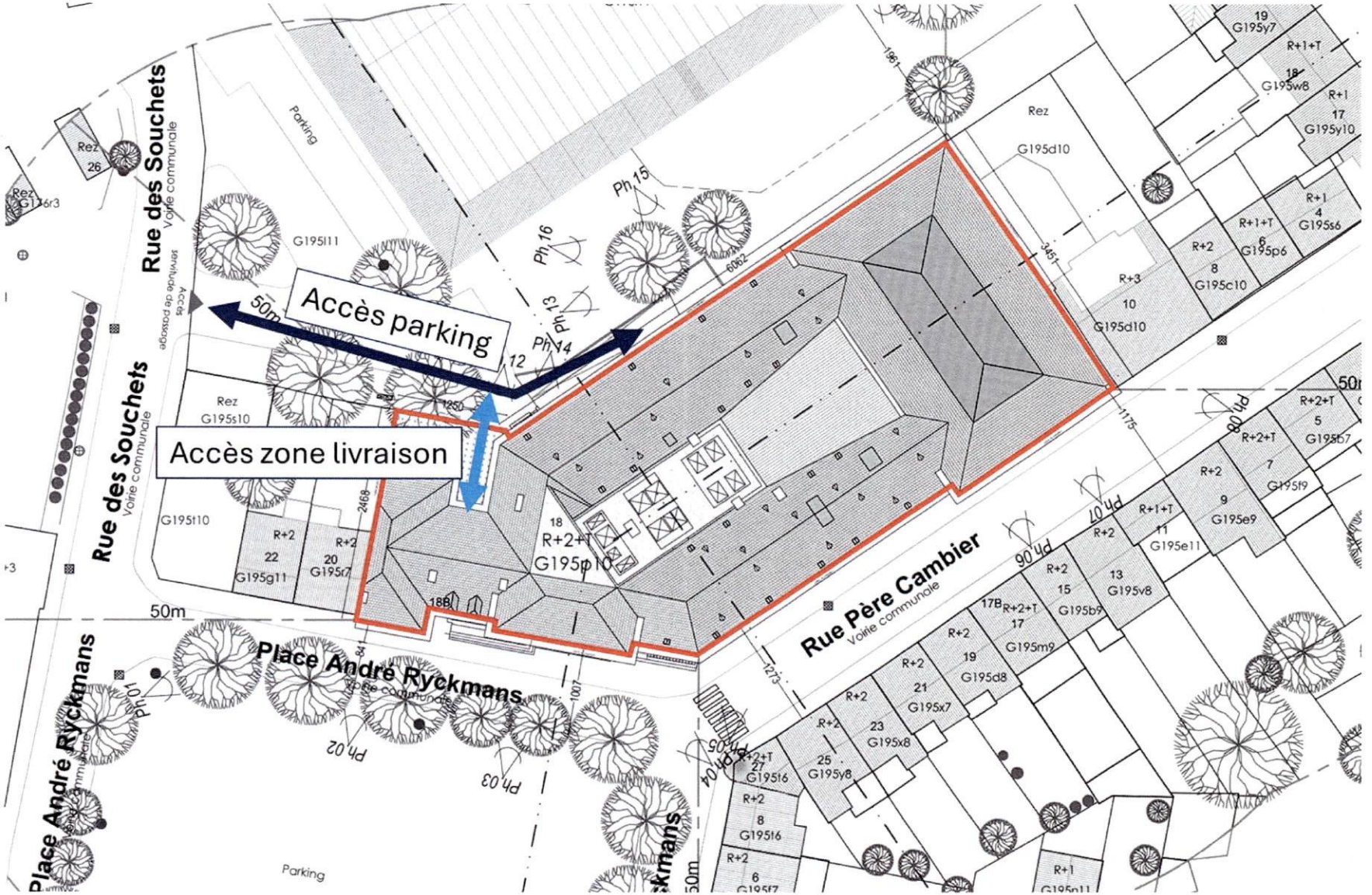
2.2.1. Programme général

Le programme du Projet est repris dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Programme du Projet

Logements	
Logements mixtes	32 unités
Kots	75 unités
Apparts-hôtel : il s'agit de chambres majoritairement à destination des doctorants, expatriés en mission, etc. Les séjours sont donc généralement de plusieurs jours.	50 chambres
Total	**157 unités**

Figure 2 : Plan masse du Projet

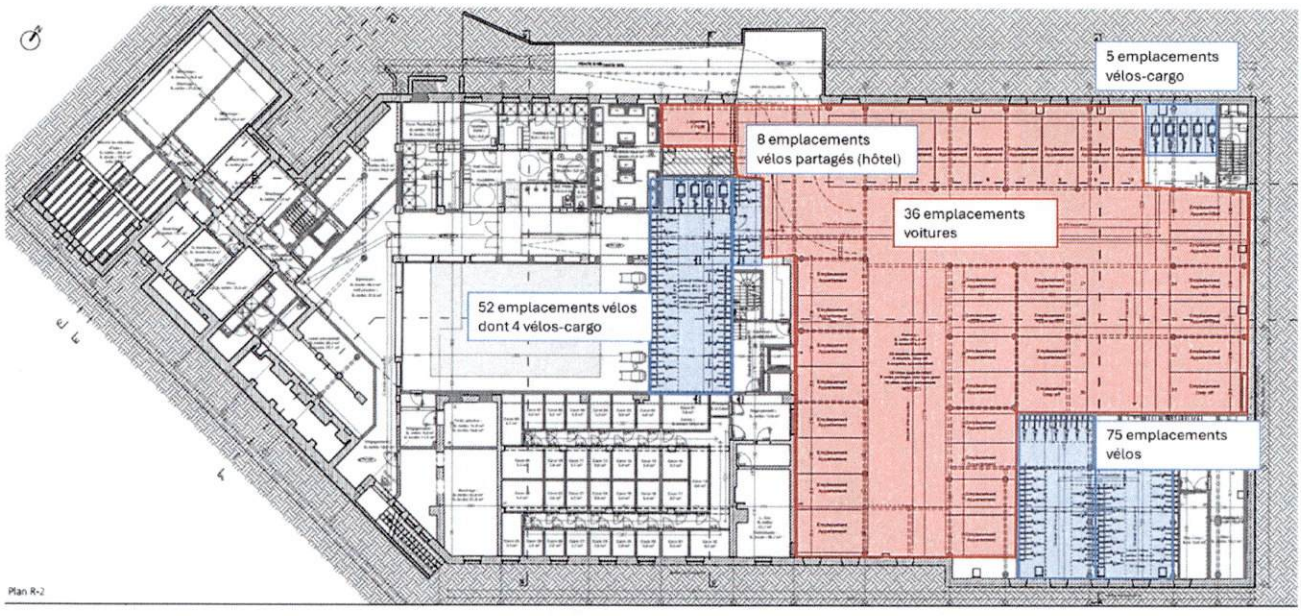


2.2.2. Stationnement

Concernant le stationnement, il est prévu les éléments suivants :

- ◊ Pour les voitures : 36 emplacements privés au sous-sol du bâtiment (dont 1 emplacement PMR) ;
- ◊ Pour les vélos : 140 emplacements vélos privés, dans le parking au sous-sol du bâtiments (répartis dans trois locaux - 52 emplacements, 75 emplacements, 5 emplacements et 8 emplacements vélo partagés).

Figure 3 : Localisation des emplacements voitures et vélos



3. ACCESSIBILITÉ DU SITE

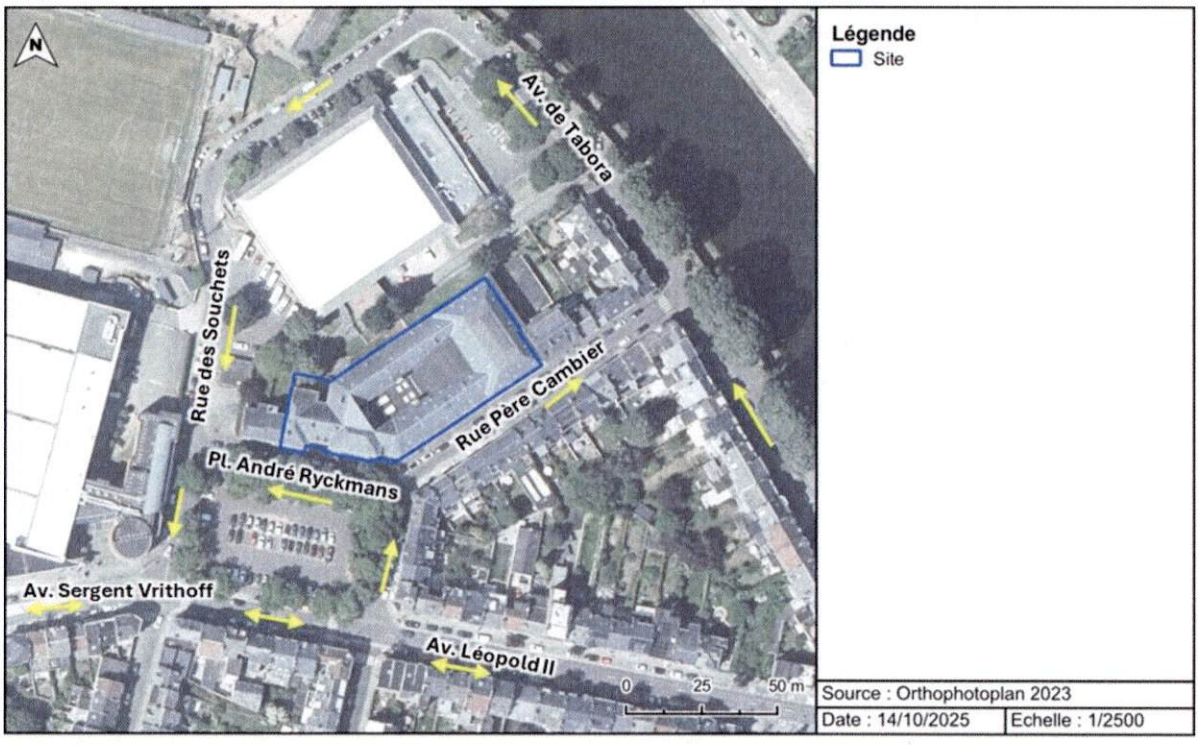
3.1. Voiries d'accès

Le Site est accessible :

◊ Pour les voitures et vélos : par la rue des Souchets ;

◊ Pour les piétons : par la place André Ryckmans et la rue Père Cambier.

Figure 4 : Voiries d'accès au Site



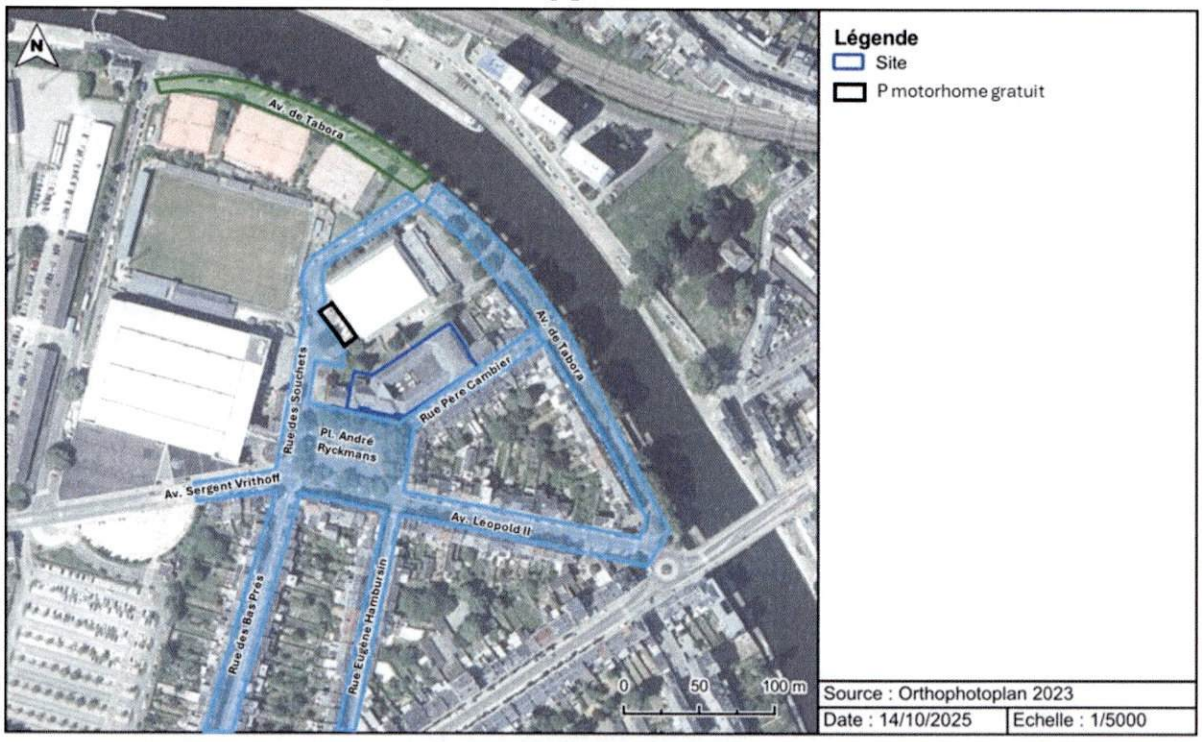
3.2. Offre en stationnement

Le parking est possible dans les rues avoisinantes du Site. Les rues avoisinantes sont en zone bleue et le stationnement y est limité à une durée de 3h tous les jours de la semaine (dimanches et jours fériés compris) de 09h00 à 17h00, excepté pour la partie Ouest de l'avenue de Tabora pour laquelle le stationnement n'est pas réglementé.

Notons que la zone bleue ne permet pas de reporter le stationnement des kots (contractuellement non domiciliables) et de l'appart-hôtel.

De plus, 12 places de vélos non utilisées lors de chacune des observations visuelles sont disponibles devant le Projet.

Figure 5 : Parking gratuits et zones bleues



Des observations visuelles du taux d'occupation des emplacements de stationnement ont été réalisées le jeudi 09/10/2025 au niveau des voiries dans un rayon de 300 m autour du Site (soit 2-3 minutes de marche) (zones reprises à la figure précédente), à deux moments distincts de la journée. Les résultats sont repris dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Résultats des observations visuelles – Taux d'occupation des emplacements en voirie – jeudi 01/10/2025

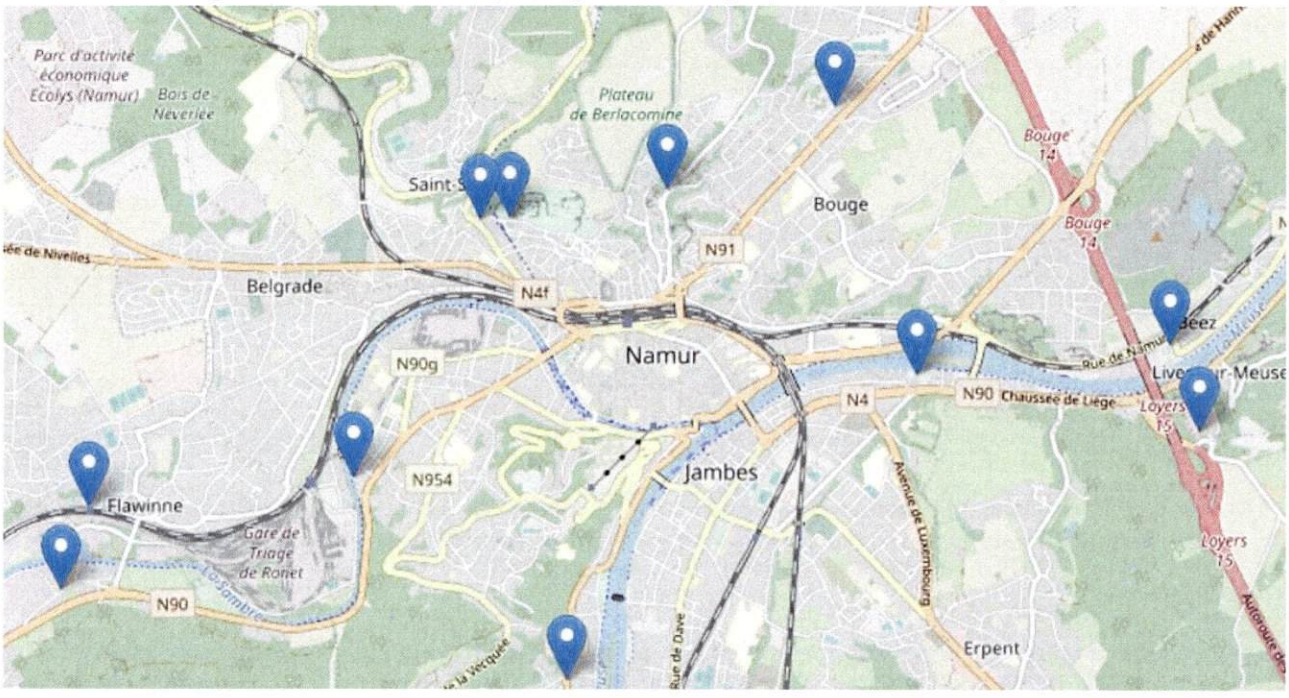
Voiries	14h30			19h30		
	Places occupées	Places totales disponibles dans la rue	Taux	Places occupées	Places totales disponibles dans la rue	Taux
Rue Père Cambier	21	24	88%	18	24	75%
Avenue de Tabora	95	148	64%	116	148	78%
Rue des Souchets - en voirie	13	36	36%	27	36	75%
Rue des Souchets - parking camping car	8	9	89%	4	9	44%
Place André Ryckmans - en voirie	8	17	47%	4	17	24%
Place André Ryckmans - parking public	66	71	93%	47	71	66%
Avenue Léopold II	29	39	74%	32	39	82%
Avenue Sergent Vrithoff	6	11	55%	4	11	36%
Rue des Bas Prés	28	35	80%	28	35	80%
Rue Eugène Hambursin	30	33	91%	28	33	85%
TOTAL	**304**	**423**	**72%**	**308**	**423**	**73%**

Il ressort qu'une grosse centaine d'emplacements sont disponibles en journée comme en soirée (119 et 115 respectivement). A noter que cette situation ne reflète pas une situation avec un évènement à Namur Expo, pour lequel du stationnement en voirie est attendu à proximité du Site, malgré la disponibilité de parkings dédiés.

Le nombre total d'emplacements disponibles reste similaire entre la journée et la soirée (119 et 115). Selon les rues, le taux d'occupation des emplacements peut varier entre la journée et la soirée, avec une répartition différente selon les voiries.

A noter que pour les résidents non domiciliés (type koteur) et les personnes de passage la ville de Namur, la ville de Namur renseigne spécifiquement dans la rubrique mobilité de son site internet la liste des parkings « malins ». Ces parkings permettent de stationner gratuitement en périphérie du centre-ville, puis d'utiliser un autre mode de déplacement pour rejoindre la ville. Cette alternative parking s'inscrit tout à fait dans le cadre du Projet, et permet aux étudiants de rejoindre Namur en voiture et de la laisser gratuitement dans un parking en dehors du centre pour la semaine.

Figure 6 : Localisation des parkings « malins » (source : Ville de Namur)

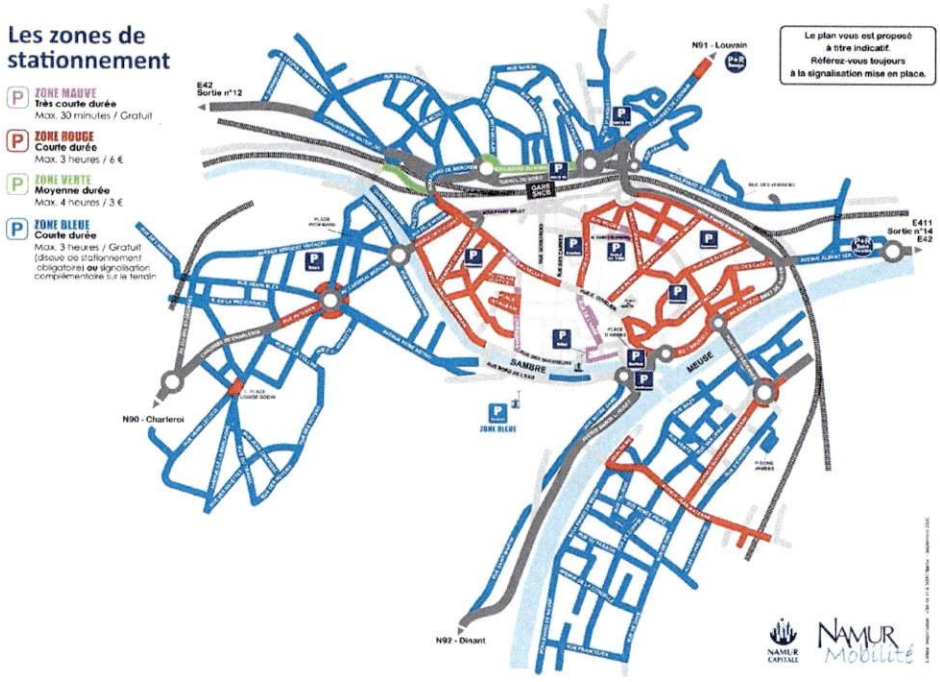


De surcroit, la Ville de Namur renseigne également sur la page mobilité de son site internet :

> *« En laissant votre voiture en périphérie, vous évitez de devoir payer votre stationnement. Il convient alors de rejoindre le centre (kot ou lieu d'étude) en bus, en vélo ou à pied.*
>
> *Les étudiants inscrits dans un établissement du centre-ville ou de Salzinnes peuvent également souscrire un abonnement annuel au P+R Namur Expo. »*

Pour plus d'informations pour les déplacements cyclo-piétons, voir les détails au point 3.4 de la présente étude.

Figure 7 : Les zones de stationnement (Source : Ville de Namur)



Enfin, rappelons que la proximité des transports en communs et alternatives à la voiture privée, ainsi que l'absence de stationnement aisé (non limité dans le temps) à proximité du site, permettra de dissuader les étudiants de venir en voiture jusqu'à leur kot et de la laisser là toute la semaine.

3.3. Transports en commun

3.3.1. Réseau ferroviaire

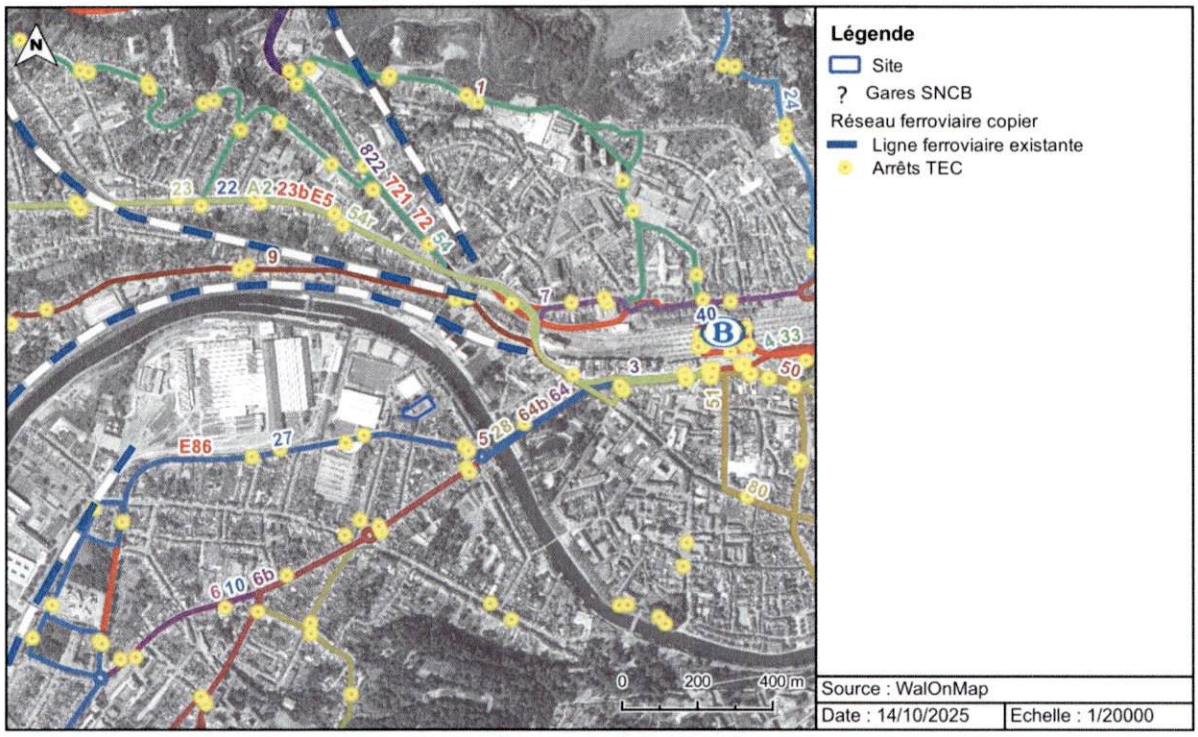
La gare la plus proche du Site est la gare de Namur. Celle-ci se trouve à environ 1 km à pied du Site (distance sur route gare et non à vol d'oiseau), soit 15 minutes à pied ou 6 minutes en vélo. Elle est accessible en 10 minutes via le réseau TEC (ligne 3). Cette gare est située à l'intersection de deux axes ferroviaires importants : Bruxelles - Luxembourg (nord-sud) et Lille - Liège (est-ouest). Elle est desservie par un important nombre de trains par heure (> 10 trains/h tous sens confondus).

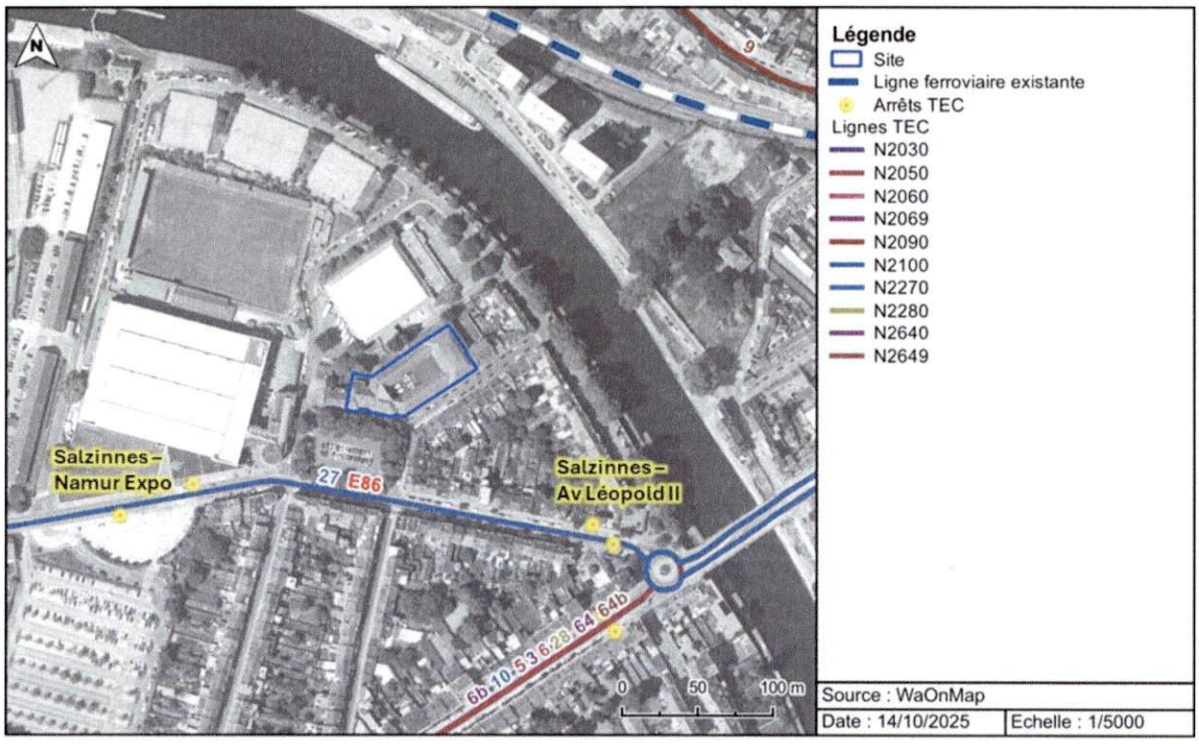
3.3.2. Réseau de bus

Les arrêts de bus les plus proches (« Salzinnes Namur Expo » et « Salzinnes Avenue Léopold II ») se trouvent le long de l'avenue Léopold II et l'avenue Sergent Vrithoff, à 200 m du Site, soit 3 min à pied. Ces arrêts sont desservis par les mêmes lignes :

- ◊ Ligne 27 « Salzinnes (Balances) - Champion - Vedrin » : 4 bus/h/sens. Circule les samedis et dimanches ;
- ◊ Ligne E86 « Namur – Couvin » : 1-2 bus/h/sens. Pas de bus les dimanches et jours fériés.

Figure 8 : Arrêts et lignes de bus et de train





3.4. Infrastructures cyclables et piétonnes

3.4.1. Piétons

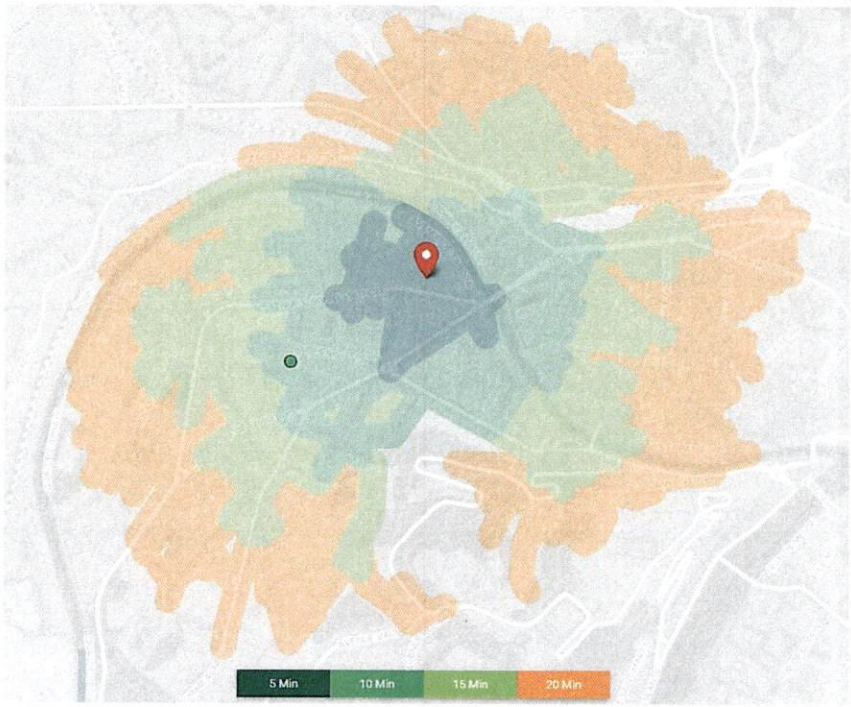
De manière générale, les voiries à proximité du Site disposent de trottoirs de part et d'autre de la voirie. Certains trottoirs sont parfois discontinus (par exemple pour l'avenue des Souchets).

Des passages pour piétons sont présents à proximité des intersections entre voiries. Toutefois, aucun passage pour piétons ne permet de rejoindre le parking public de la place André Ryckmans.

Il serait dès lors recommandé de veiller à la continuité des trottoirs et d'ajouter un passage pour piétons qui permet de rejoindre le parking public de la place André Ryckmans, à noter qu'il s'agit du domaine public.

La figure suivante délimite les zones accessibles à pied depuis le Site, par temps de trajet. Il en ressort que la majorité du centre-ville de Namur est accessible moins de 20 min à pied depuis le Site.

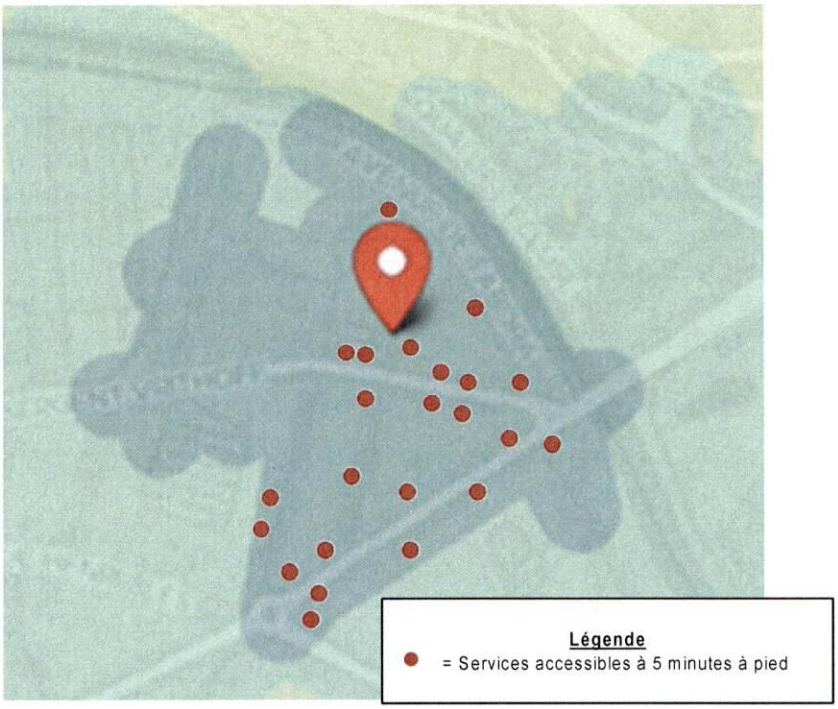
Figure 9 : Isochrone : Temps de parcours à pied depuis le Site (Source : app.targomo)



De plus, de nombreux services sont accessibles dans un rayon de 5 minutes à pied, notamment :

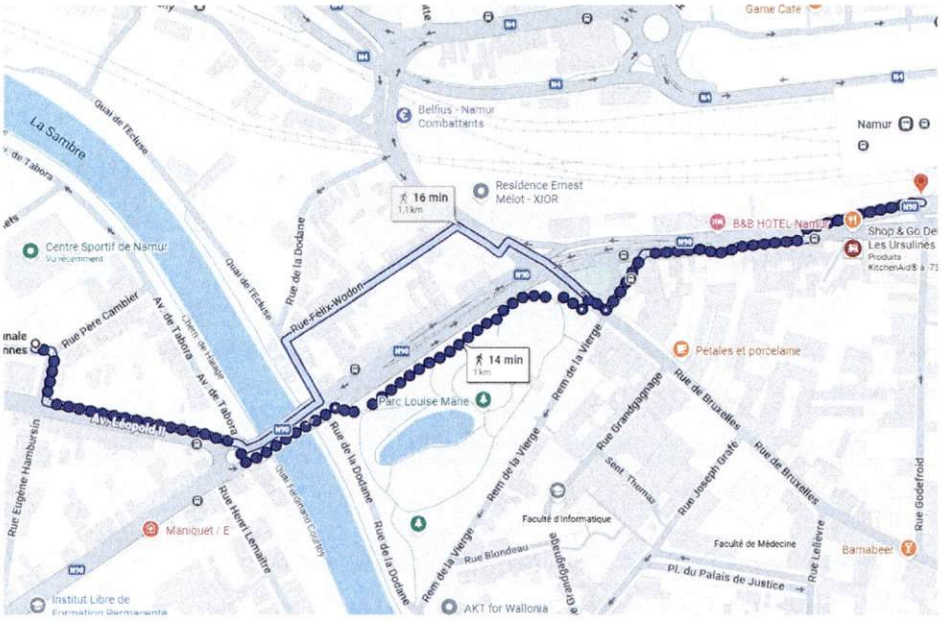
- ◊ Centre Sportif ;
- ◊ Architectes, avocats ;
- ◊ Magasins divers (mode, matériel de plongée, bijouterie, librairie) ;
- ◊ Soins de santé (pharmacie, médecin généraliste, dentiste, psychomotricien, ORL, neuropsychiatre, kinésithérapeute, centre paramédical, dermatologue, psychiatre) ;
- ◊ Restaurants, restauration à emporter, bar… ;
- ◊ Boulangerie, épiceries ;
- ◊ Centres de beauté (Coiffeur, esthéticienne, spa) ;
- ◊ Point poste, Boite aux lettre Bpost ;
- ◊ Divertissement (Galerie d'art) ;
- ◊ Centre de formation ;
- ◊ Banques.

Figure 10 : Isochrone : Services accessibles à 5 minutes à pied depuis le Site (Source : app.targomo & Google Maps)



Étant donné qu'une partie du projet est destinée à la population estudiantine, il semble opportun d'analyser l'accessibilité à la gare et aux établissements d'enseignement supérieur.

Figure 11 : Google Maps - Trajet vers la Gare de Namur



La gare se trouve à environ 1 km à pied du Site soit 12 minutes à pied. L'accès est facilité par les trottoirs et les passages pour piétons le long du trajet.

Figure 12 : Google Maps - Trajet vers la faculté des sciences de l'Université de Namur

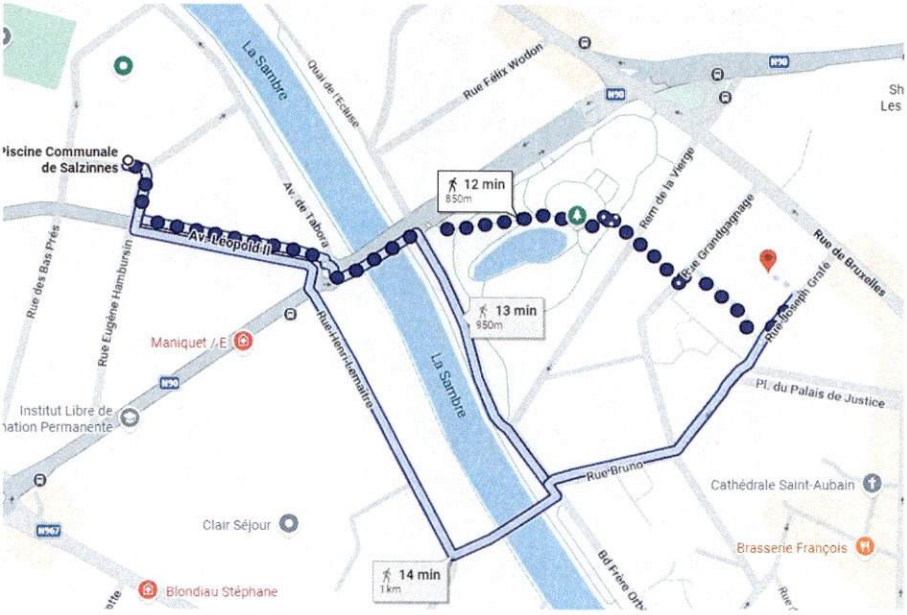
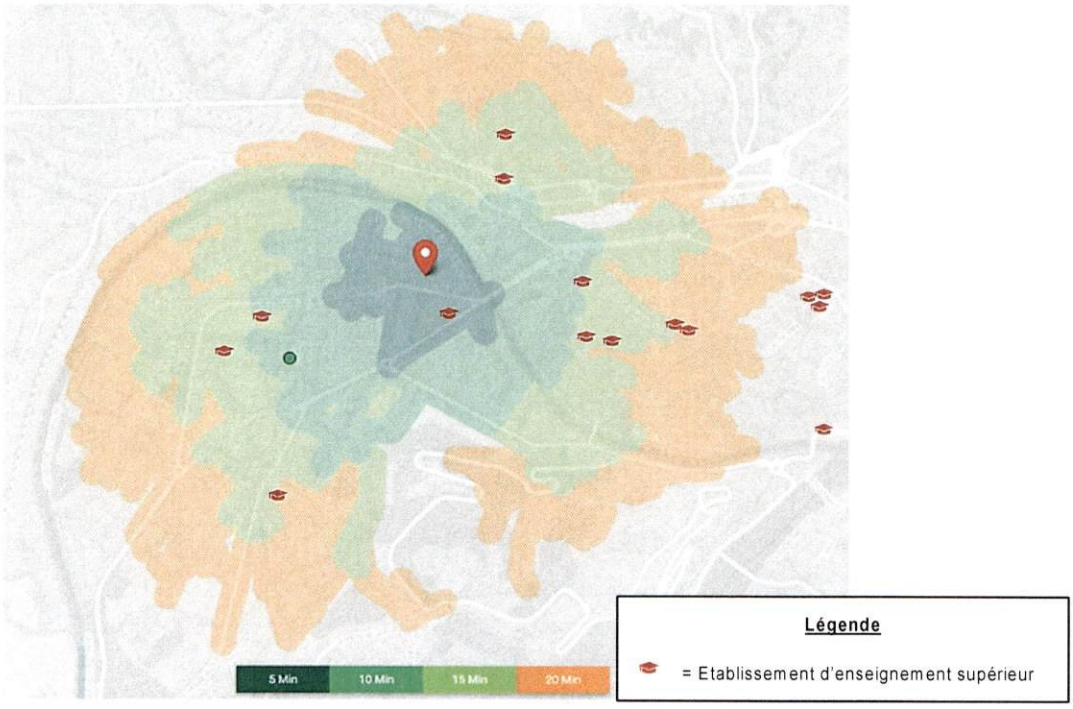


Figure 13 : Google Maps - Trajet vers l'IESN

Quant aux établissements d'enseignement supérieur, l'accès à pied est également favorable. En effet, à titre d'exemple, la faculté des sciences de l'université de Namur se situe à 1km. Le trajet est possible grâce aux passages pour piétons et trottoirs. La situation est similaire pour l'IESN – Henalux.

Figure 14 : Figure 7 : Isochrone : Localisation des établissements d'enseignement supérieur accessibles à pied depuis le Site (Source : app.targomo & Google Maps)



Globalement, étant donné l'emplacement du Site, l'accès en 20 minutes à pied à de nombreux établissements d'enseignement supérieur est possible.

Au regard des éléments analysés, l'accessibilité piétonne du Site apparaît globalement **favorable**. La localisation en centre-ville de Namur permet un accès aisé à une large gamme de services, d'équipements et d'établissements d'enseignement supérieur dans un rayon de 5 à 20 minutes à pied. La gare de Gare de Namur ainsi que l'Université de Namur et l'Henallux sont accessibles dans des temps de parcours compatibles avec les usages quotidiens, ce qui constitue un atout significatif, en particulier au regard du public estudiantin ciblé par une partie du projet.

Néanmoins, certaines améliorations pourraient renforcer la qualité et la sécurité des cheminements piétons :

- ◊ Assurer la continuité des trottoirs, notamment au droit des sections discontinues (ex. avenue des Souchets) ;
- ◊ Créer un passage pour piétons vers le parking public de la place André Ryckmans, afin de sécuriser les traversées et structurer les flux ;

En synthèse, le contexte urbain constitue un levier favorable aux mobilités actives. Les adaptations proposées, relevant essentiellement du domaine public, permettraient d'optimiser encore l'attractivité et la cohérence du maillage piéton autour du Site.

3.4.2. Vélos

Le Site bénéficie d'un environnement favorable aux déplacements cyclables. À l'exception de la voirie régionale, la majorité des rues du quartier sont aménagées en sens unique limité (S.U.L.), autorisant la circulation des cyclistes dans les deux sens. Le quartier est par ailleurs intégré dans une zone 30, ce qui contribue à sécuriser les déplacements doux.

L'avenue de Tabora est aménagée en zone cyclable, et l'accès au RAVeL de la Sambre est situé à moins de 500 m du site, assurant une connexion directe vers le centre-ville et les pôles environnants.

Au regard de ces éléments, l'accessibilité cyclable du site peut être qualifiée d'optimale à l'échelle du quartier et du centre urbain.

Figure 15 : Infrastructures cyclistes (Source : cyclosm)

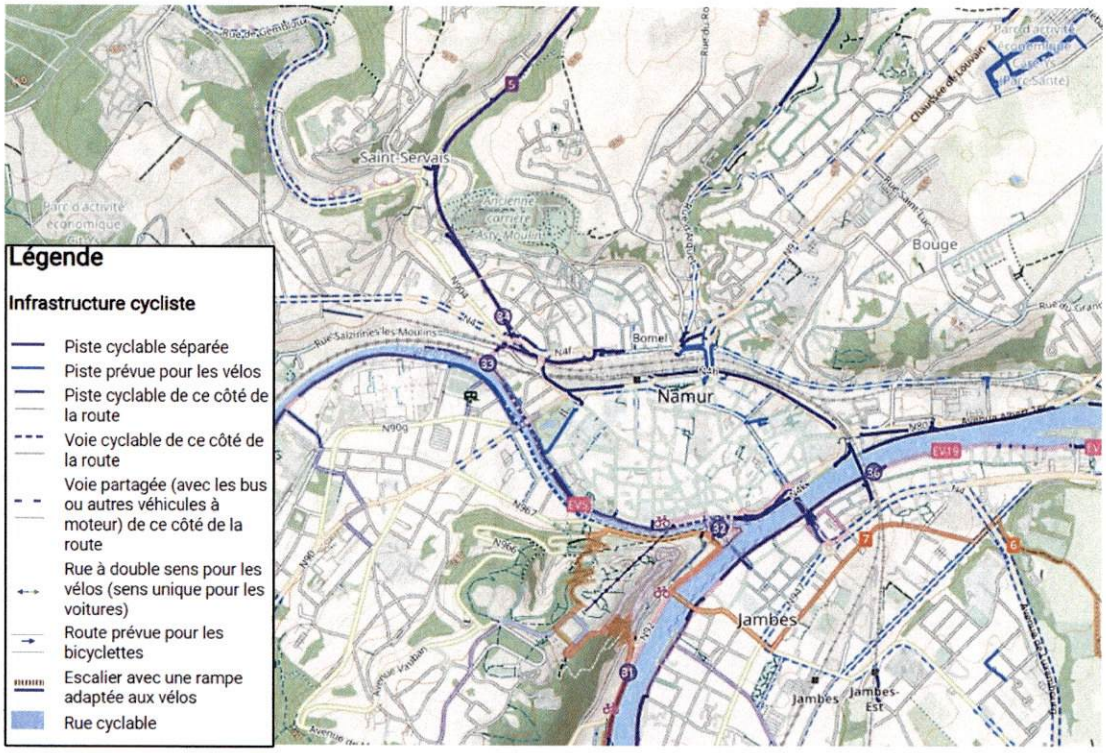
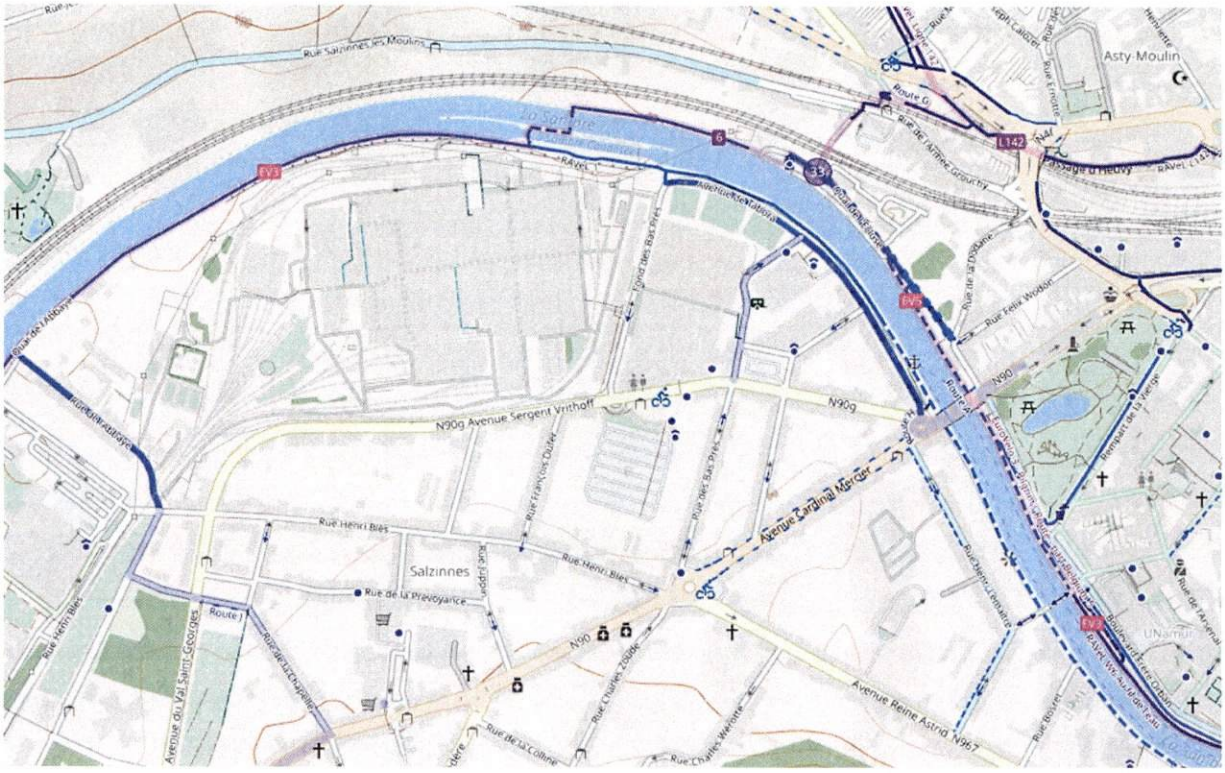


Figure 16 : Infrastructures cyclistes à proximité du site (Source : cyclosm)



En matière de stationnement vélo, 12 emplacements sont actuellement présents devant le Site. Actuellement, ceux-ci sont très peu utilisés. Dans le cadre du projet, ces emplacements devraient principalement répondre aux besoins des visiteurs. Au vu de l'accessibilité cyclable favorable, une réflexion pourra être menée sur le maintien ou l'augmentation quantitative de l'offre, en fonction de la fréquentation attendue.

Une station du service de vélos partagés Li Bia Vélo (10 emplacements) est implantée à proximité immédiate, devant Namur Expo, le long de l'avenue Sergent Vrithoff, ce qui renforce l'accessibilité du Site en mobilité douce.

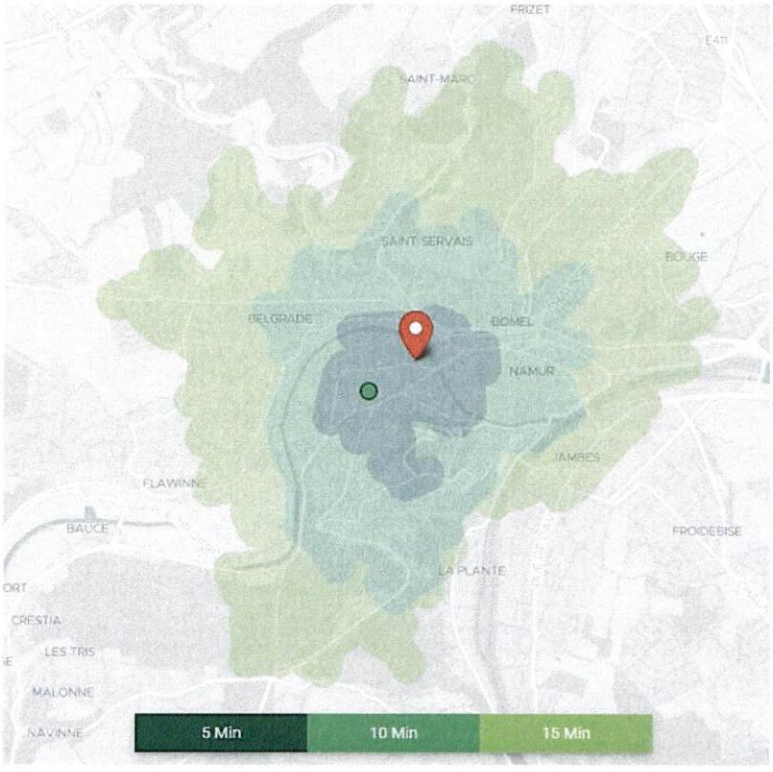
L'analyse isochrone réalisée au départ du Site met en évidence que :

- Le centre-ville de Namur est accessible en moins de 10 minutes à vélo ;
- Une large partie des quartiers résidentiels de Salzinnes ainsi que plusieurs villages périphériques sont accessibles en moins de 20 minutes.

Ces temps de parcours démontrent une accessibilité cyclable particulièrement favorable, le Site s'inscrivant dans un rayon de proximité direct avec le cœur urbain et les principaux pôles d'activités namurois.

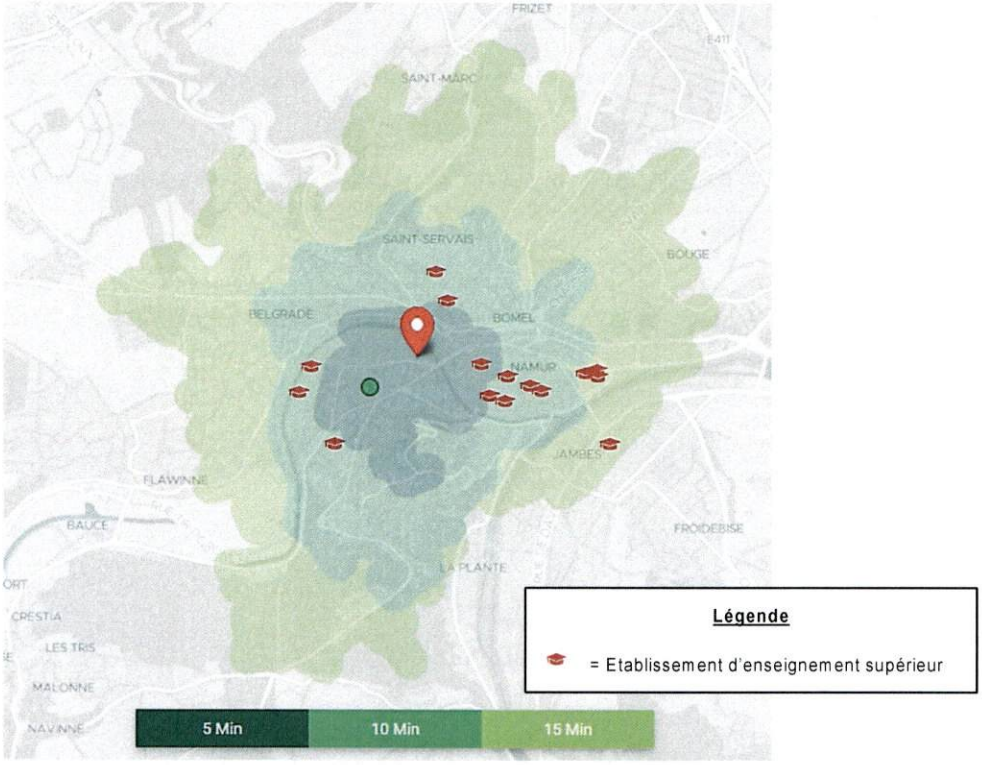
Il convient de préciser que l'analyse isochrone repose sur les temps de parcours théoriques et ne préjuge pas de la qualité continue des aménagements cyclables sur l'ensemble des itinéraires. Néanmoins, au regard de la centralité du Site et de la distance réduite aux pôles générateurs de déplacements, l'accessibilité à vélo peut être considérée comme optimale à l'échelle communale.

Figure 17 : Isochrone : Temps de parcours à vélo depuis le Site (Source : app.targomo)



En outre, les établissements d'enseignement supérieurs sont facilement accessibles en vélo. En effet, ils sont localisés dans un rayon de 5 à 15 minutes en vélo depuis le Site.

Figure 18 : Isochrone : Localisation des établissements d'enseignement supérieur accessibles en vélo depuis le Site (Source : app.targomo & Google Maps)



Au regard des éléments analysés, l'accessibilité cyclable du Site peut être qualifiée de très favorable, tant à l'échelle du quartier qu'à celle de la commune de Namur. L'intégration du quartier en zone 30, la présence de nombreux sens uniques limités (S.U.L.), l'aménagement en zone cyclable de l'avenue de Tabora ainsi que la proximité du RAVeL de la Sambre constituent des atouts structurants pour les déplacements à vélo.

La station de vélos partagés Li Bia Vélo, implantée à proximité immédiate, renforce encore cette accessibilité en offrant une alternative souple et complémentaire aux déplacements individuels. Les analyses isochrones confirment que le centre-ville, les quartiers résidentiels de Salzinne ainsi que les principaux établissements d'enseignement supérieur sont accessibles dans des temps particulièrement compétitifs (5 à 20 minutes).

Globalement, le Site bénéficie donc d'une insertion cohérente dans le réseau cyclable urbain, compatible avec un public estudiantin et des déplacements de proximité.

Des améliorations pourraient néanmoins être envisagées afin d'optimiser encore cette dynamique :

- ◊ Renforcer la visibilité et la qualité du stationnement vélo, notamment par l'installation d'arceaux supplémentaires ou couverts ;
- ◊ Améliorer la signalétique directionnelle vers le RAVeL et les principaux pôles générateurs de déplacements ;
- ◊ Vérifier la qualité du revêtement et la continuité des aménagements sur les itinéraires les plus empruntés.

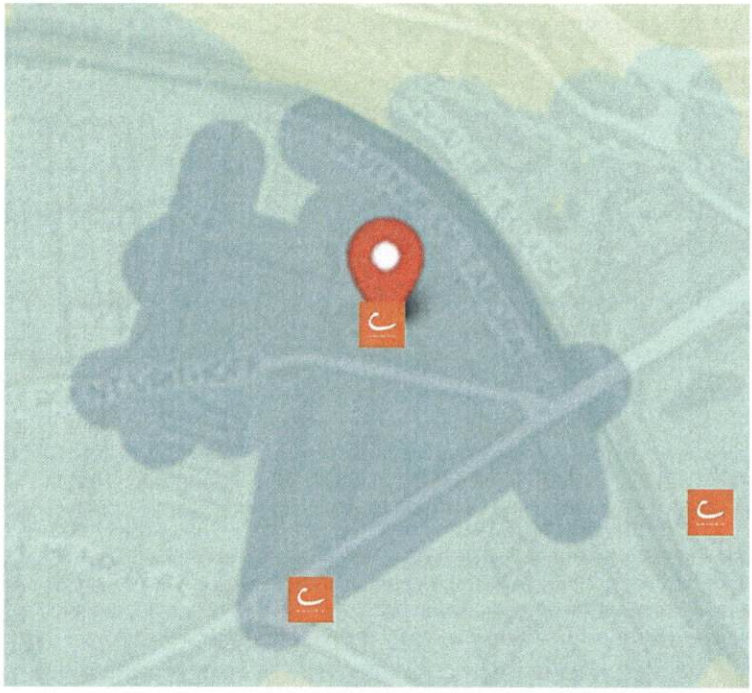
En conclusion, au vu de l'accessibilité cyclable favorable, une réflexion pourra être menée sur le maintien ou l'augmentation quantitative de l'offre de stationnement vélo, en fonction de la fréquentation attendue.

3.5. Offre en voitures partagées

Deux stations Cambio sont localisées dans un rayon de 5 minutes à pied. Une station Cambio (« Station Ryckmans ») est présente au droit du parking public de la place André Ryckmans (2 emplacements). L'autre station Cambio « Wiertz » est localisée à la Place A. Wiertz (8 emplacements).La station Frère Orban se trouve à 9 minutes à pied du Site.

Un accord à été conclu avec la société Cambio gestionnaire du service pour l'ajout d'un emplacement supplémentaire au niveau de la station Place Ryckmans. A noter que le service s'adapte à la demande, il est attendu que, si la demande augmente fortement pour la location de voiture Cambio à cet endroit, l'offre en véhicules suivra.

Figure 19 : Isochrone : Localisation des stations Cambio accessibles à 5 minutes à pied depuis le Site (Source : app.targomo & Cambio)



4. TRAFIC ACTUEL

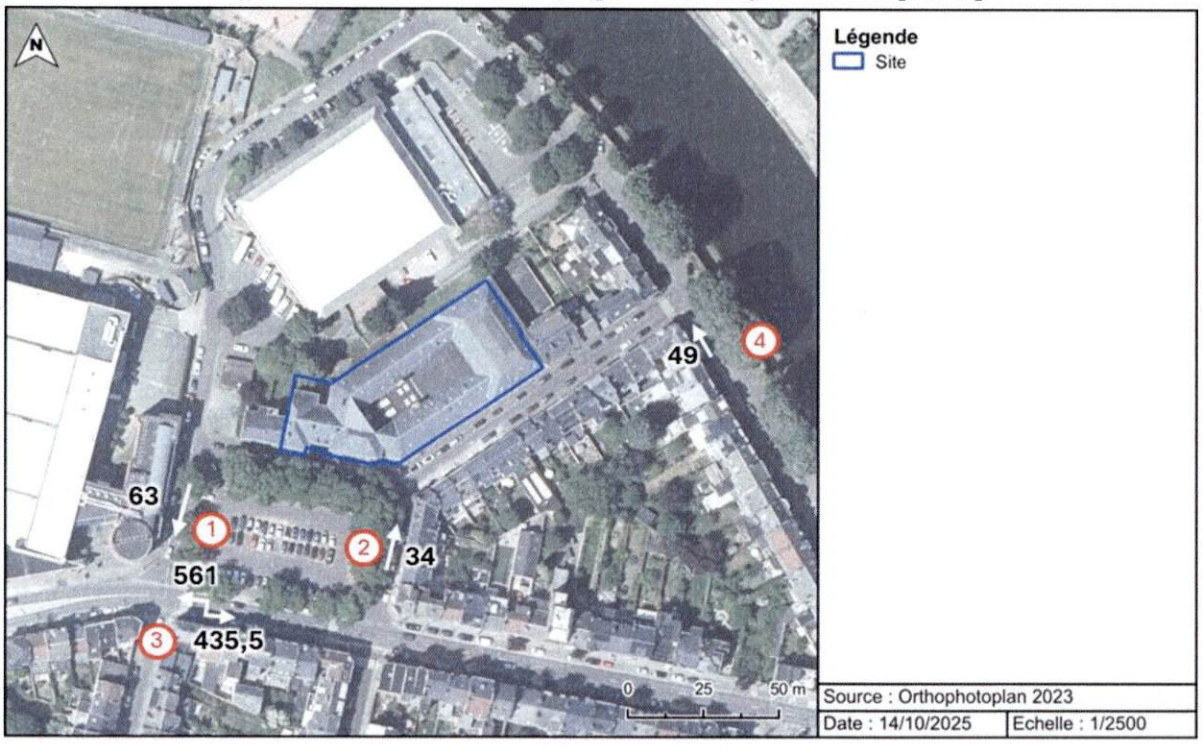
Des comptages automatiques ont été réalisés du mercredi 8 au mardi 14 octobre 2025. Les résultats sont repris en annexe 1 et résumés ci-après. Ces comptages ont été effectués au droit des voiries suivantes :

- ◊ Place André Ryckmans Ouest (sens unique) (1) ;
- ◊ Place André Ryckmans Est (sens unique) (2) ;
- ◊ Place André Ryckmans Sud (3) ;
- ◊ Avenue de Tabora (sens unique) (4).

Les figures suivantes reprennent le nombre d'EVP (Equivalent Véhicule Particulier[1]) maximal enregistré pour chacune des voiries et chaque sens, pour l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de point du soir (HPS). Dans le cadre de cette étude, étant donné les flux observés aux différentes heures, les HPM et HPS considérées sont les suivantes :

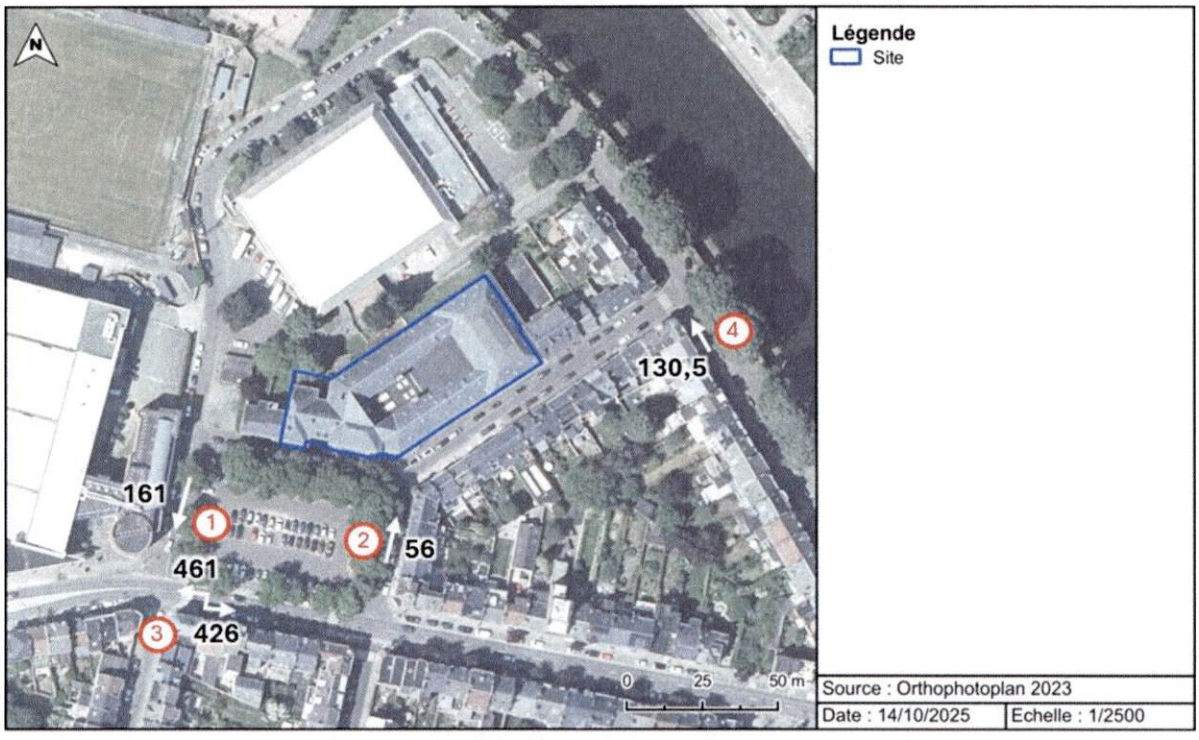
- ◊ HPM : 08h00 à 09h00 ;
- ◊ HPS : 17h00 à 18h00 ou 18h00 à 19h00.

Figure 20 : Résultats des comptages automatiques en HPM [EVP/h]



[1] 1 voiture = 1 EVP ; 1 camion = 2 EVP ; 1 moto = ½ EVP

Figure 21 : Résultats des comptages automatiques en HPS [EVP/h]



La répartition du trafic au cours de la journée est reprise ci-après pour les différents compteurs placés.

Figure 22 : Résultats compteur n°1 – vers av. Sergent Vrithoff [EVP/h]

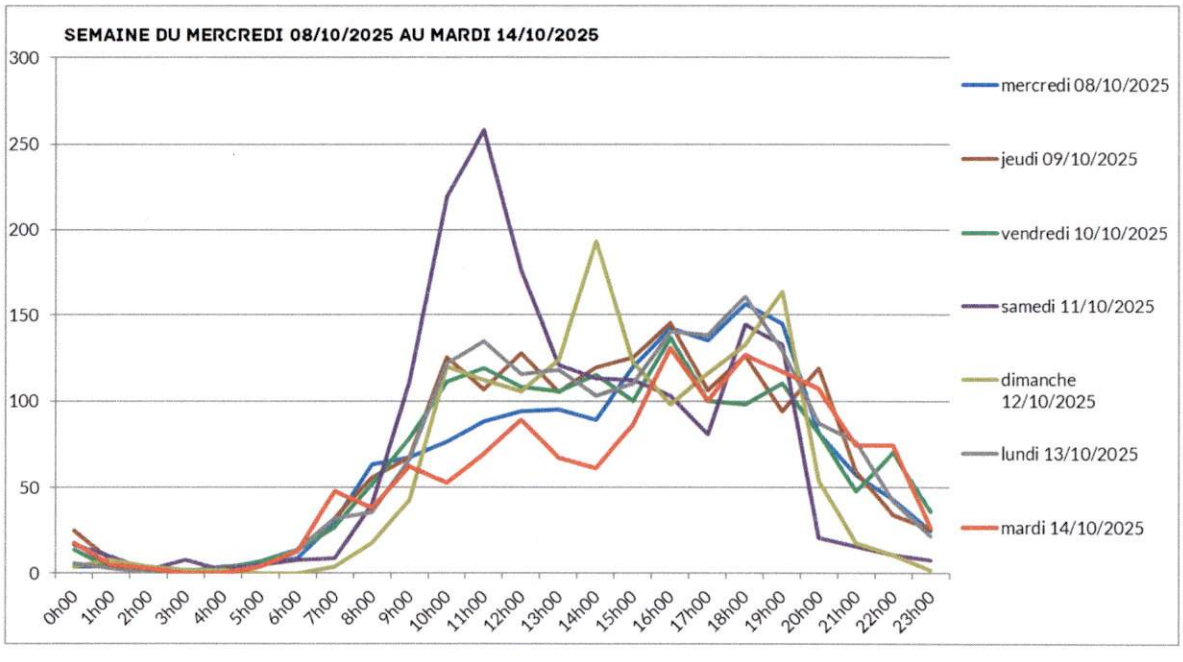


Figure 23 : Résultats compteur n°2 – vers rue Père Cambier [EVP/h]

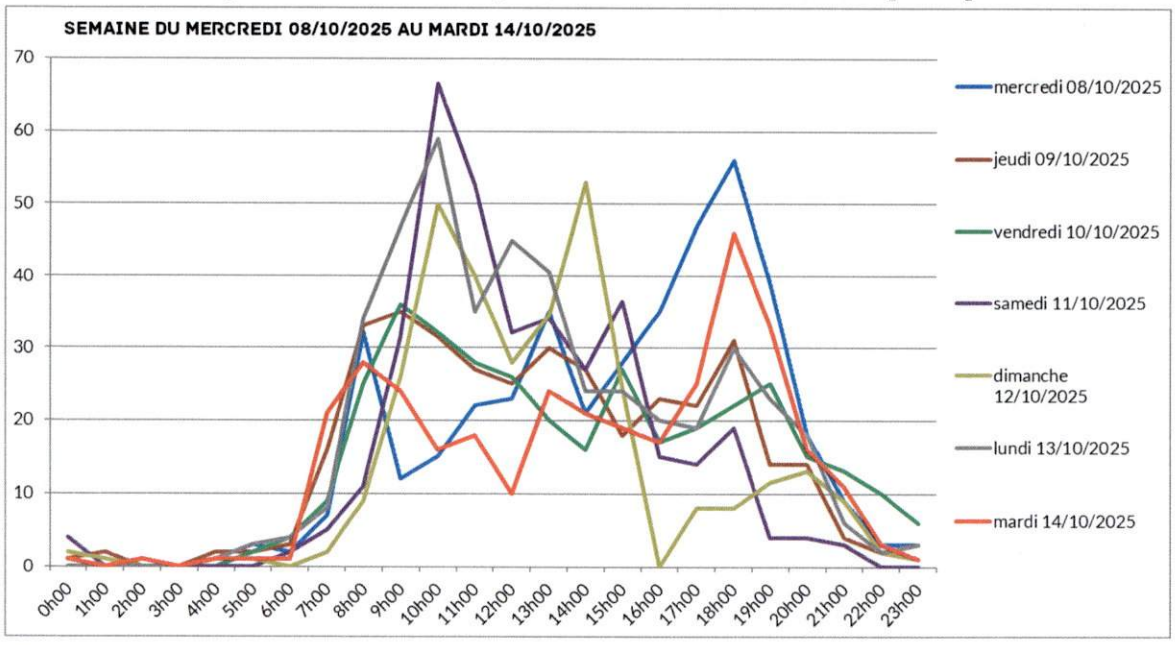


Figure 24 : Résultats compteur n°3 – vers av. Sergent Vrithoff [EVP/h]

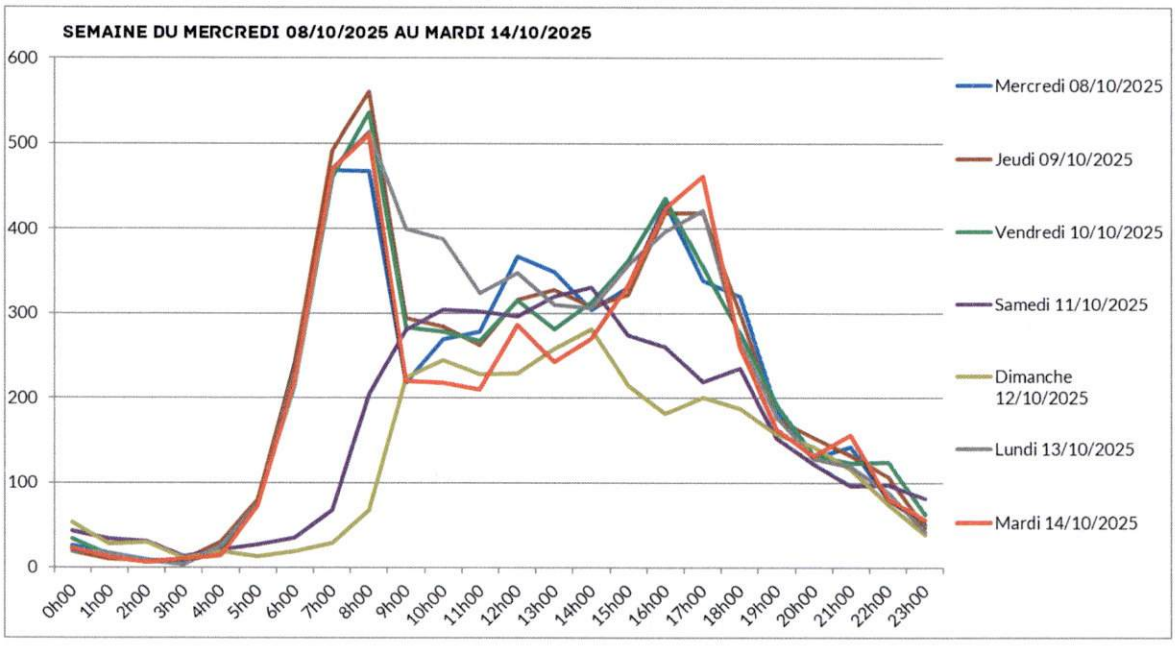


Figure 25 : Résultats compteur n°3 – vers av. Léopold II [EVP/h]

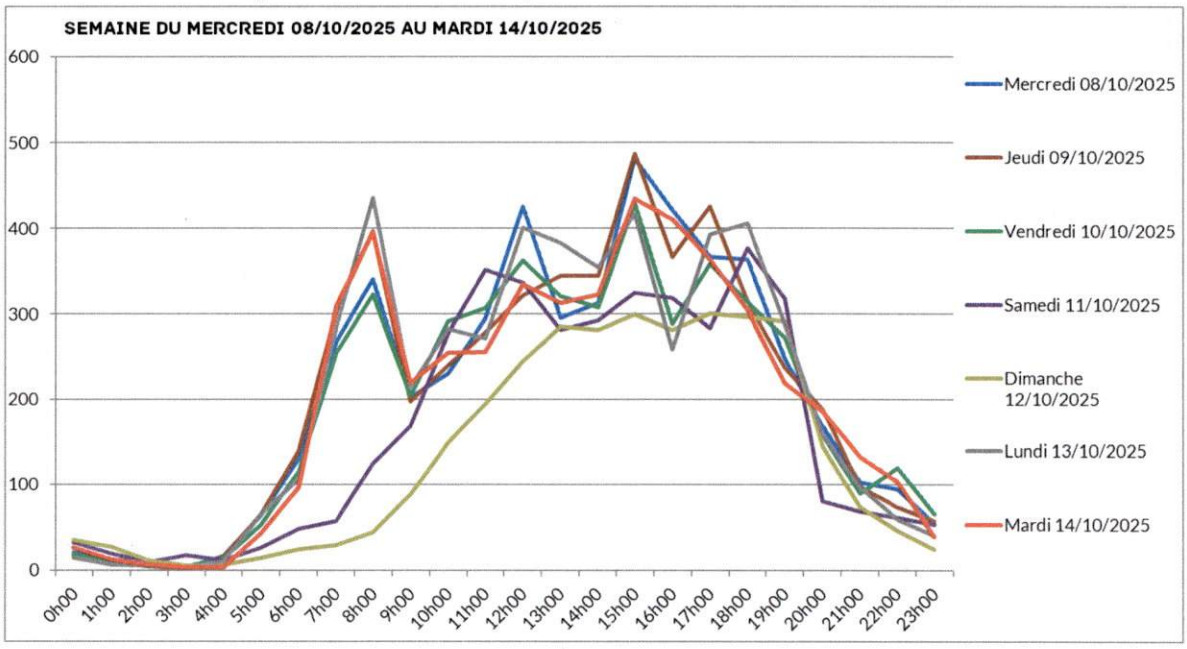
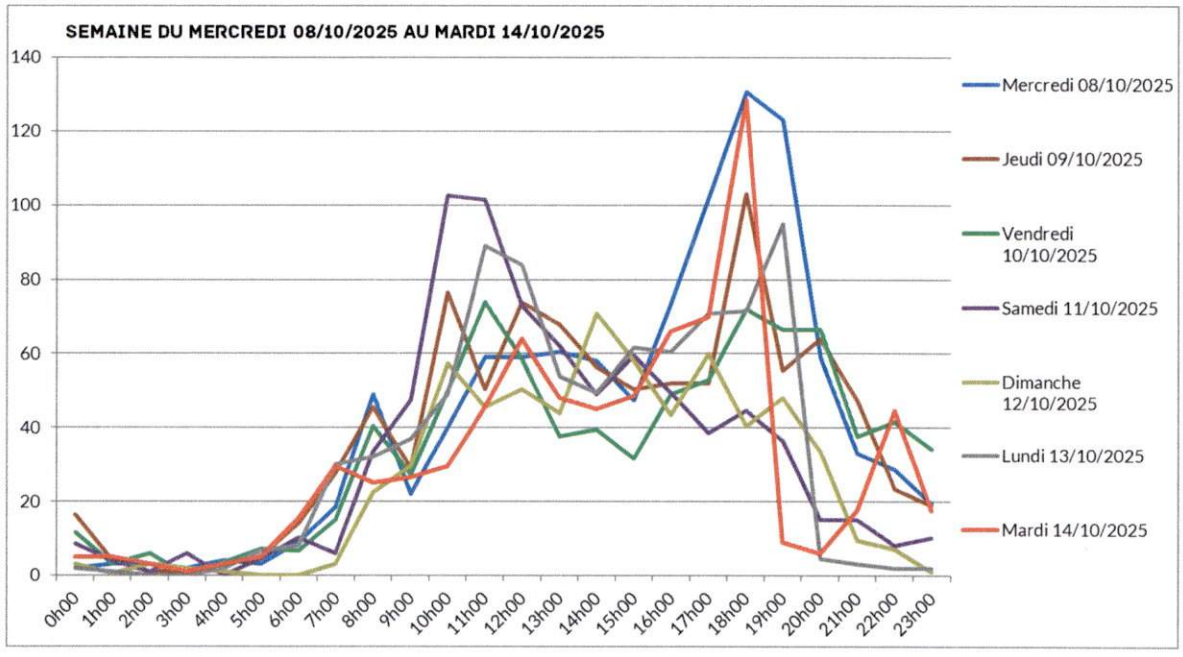


Figure 26 : Résultats compteur n°4 – vers rue Père Cambier [EVP/h]



Sur base des résultats de comptages, les éléments suivants peuvent être relevés :

Pour l'axe av. Léopold II et av. Sergent Vrithoff (compteur n°3) :

◊ Les comptages réalisés pour cette voirie montrent un flux de trafic de l'ordre de 5.100 EVP journaliers, tous sens confondus, en semaine. Le weekend, le flux de trafic est de l'ordre de 3.400 EVP/jour, tous sens confondus ;

◊ Des pics de trafic sont observés en HPM et en HPS, et de manière moins marquée pour le temps de midi.

Pour les autres voiries (compteurs n°1, 2 et 4) :

◊ En semaine, en HPM, le flux de véhicules est limité sur les voiries place André Ryckmans Ouest et Est ainsi que l'avenue de Tabora, comparé à l'HPS pour laquelle le flux de véhicules est plus élevé ;

◊ Des pics de trafic (parfois même plus importants qu'en semaine) sont observés le samedi et le dimanche, et sont liés à l'utilisation de Namur Expo (le salon Batireno et Energie & Habitat a eu lieu notamment le weekend du 11 au 13 octobre) ;

De manière générale, le trafic existant est peu dense, malgré quelques pics observés. Cependant le trafic semble presque saturé avenue Léopold II. En effet, en raison de la proximité avec le centre-ville, il est possible que certains axes tels que l'avenue Léopold II soient saturés aux heures de pointe.

5. ESTIMATION DU TRAFIC GÉNÉRÉ PAR LE PROJET

5.1. Appartements

Au 1er janvier 2024, selon les données de StatBel, le taux de possession de voitures des ménages pour la Ville de Namur était le suivant :

◊ Aucune voiture : 34,5 %

◊ 1 voiture : 44,6 %

◊ 2 voitures : 16,9 %

◊ 3 voitures ou plus : 4,1 %

En prenant une marge d'erreur de 3% associé aux voitures de société, il est donc attendu que le Projet génère la circulation **d'environ 30 véhicules**[2].

En prenant pour hypothèse les éléments suivants :

◊ La totalité des véhicules sortent du Site en HPM et entrent dans le Site en HPS (aucun véhicule ne rentre en HPM et ne sort en HPS) ;

◊ De l'ordre de 80 % des habitants se déplacent le jour de référence[3] (prise en compte des personnes ne se déplaçant pas en heure de pointe le jour de référence suite à un jour de congé, à des problèmes de santé, à du télétravail, etc.) ;

◊ Le flux se répartira sur une période de 2h le matin et 2h le soir (heures de pointe) ;

Le trafic supplémentaire attendu dans les rues avoisinantes au Site **en HPM et en HPS est de 12 véhicules/h**[4], soit 1 véhicule toutes les 5 minutes.

La rue des Souchets étant à sens unique, les véhicules arriveront au Site par la rue Tabora et repartiront vers l'Av. Sergent Vrithoff et l'Av Léopold.

Il peut également être noté que la mobilité douce est mise en avant avec la mise à disposition de 1,7 emplacements vélo par logement. Précisons que cela réduit le trafic généré par le projet.

Le Projet générerait donc environ 12 véhicules/heure en période de pointe, soit 1 véhicule toutes les 5 minutes.

Au regard de la capacité des voiries urbaines de Namur, cet apport peut être qualifié de faible. L'incidence attendue correspondrait tout au plus à 5 minutes maximum supplémentaires de temps d'attente en heure de pointe, sans modification significative du niveau de service.

Compte tenu de la localisation centrale, de la proximité des transports en commun et de l'offre importante en stationnement vélo, l'influence du Projet sur le trafic peut être considérée comme basse en heure de pointe et quasi inexistante hors heure de pointe.

5.2. Kots

Le nombre d'étudiants qui kottent et possèdent une voiture est généralement faible. En effet, il est attendu qu'une partie des étudiants kotteurs utilise les transports en commun (proximité de la gare de Namur et nombreuses lignes de bus) pour se rendre à leur kot ou à leurs cours. De plus, la mobilité douce est mise en avant avec un ratio d'un emplacement vélo par chambre de kot. Une hypothèse de 10 %[5] (hypothèse maximaliste) est donc prise pour estimer le nombre de véhicules liés aux étudiants, soit 8 véhicules[6].

[2] (32*0,446*1+32*0,169*2+32*0,041*3)*1,03 = (14 + 11 +4)*1.03 = 29,9 = 30

[3] Selon l'étude Monitor, qui se base sur des données de 2017, le pourcentage des personnes « non-mobiles » un jour de référence varie de 17% à 32% pour les personnes de 0 à 64 ans. Ce pourcentage monte à 47% pour les femmes et 36% pour les hommes de 65 ans ou plus. Il n'est pas exclu que ce taux de non mobile augmente dans les années à venir pour une partie de la population suite notamment au développement du télétravail.

[4] 30*0.8/2h = 12 véhicules/h.

[5] Estimation basée sur l'expérience d'ABV pour des études similaires - EIE pour des kots au Sart Tilman. Hypothèse retenue et validée par l'administration dans le cadre de cette EIE.

[6] 75 kots* 10 % = 7,5

Etant donné la proximité du Projet avec les lieux de cours et que le stationnement est réglementé dans le centre de Namur, il n'est pas attendu que les étudiants kotteurs utilisent leur voiture pour se rendre à leurs cours. Il est donc attendu que les véhicules des étudiants restent stationnés toute la semaine.

Le trafic lié aux étudiants en semaine peut donc être considéré comme très faible et ponctuellement plus élevé lors de leur arrivée et leur départ des kots. Les flux de véhicules liés aux étudiants sont donc le vendredi, lorsqu'ils rentrent chez eux et le dimanche soir, lorsqu'ils reviennent dans leur kot.

5.3. Apparts-hôtel

Clients

L'appart-hôtel comportera 50 chambres. Selon le Demandeur, il est attendu une fréquentation moyenne de 65 % en semaine et de 35 % le weekend (chambre majoritairement à destination de doctorants et travailleurs).

En prenant les hypothèses suivantes :

◊ Maximum 1 véhicule par chambre ;

◊ Part modale de la voiture de 80 % pour les clients[7] ;

◊ L'arrivée et le départ des clients s'étale sur 2h, entre 16h00 et 18h00 pour les arrivées et entre 08h00 et 10h00 pour les départs.

En estimant la fréquentation de l'hôtel à 65%, le trafic supplémentaire attendu dans les rues avoisinantes est de 13 véhicules/h en heure de pointe la semaine.

En situation maximaliste où l'ensemble des chambres sont occupées et en gardant les mêmes hypothèses que précédemment, le trafic supplémentaire attendu dans les rues avoisinantes est de 20 véhicules/h en heure de pointe la semaine.

Au regard de la capacité des voiries urbaines de Namur, le flux généré par l'apparts-hôtel peut être considéré comme faible.

Livraisons

Des livraisons sont attendues pour le linge et les provisions du petit déjeuner, ainsi que l'évacuation des poubelles. Les livraisons ont lieu à l'arrière du Site, sur un espace dédié. Etant donné la nature des livraisons, il est attendu que celles-ci soient journalières, à raison de 2 petits camions/camionnettes par jour. Les livraisons auront lieu à des horaires précis afin de limiter les désagréments aux occupants et aux riverains. De plus ces dernières se feront en horaire décalé de manière à ne pas surcharger le trafic et auront un impact très faible sur le trafic.

5.4. Conclusion sur le trafic généré par le Projet

Le tableau suivant reprend un résumé du trafic généré par le Projet, en EVP/h et en heure de pointe.

Tableau 3 : Flux généré par le Projet [EVP/h] en heure de pointe

Jours de la semaine	Période	Appartements	Kots	Apparts-hôtel
Semaine	Matin	12	-	20
	Soir	12	8 (vendredi)	20
Samedi	Matin	-	-	20
	Soir	-	-	20
Dimanche	Matin	-	-	20
	Soir	-	8	20

[7] La localisation du site et sa proximité avec les transports en commun ainsi que la longueur du séjour (plusieurs jours) permet de diminuer l'usage de la voiture. Il s'agit toutefois de séjours pour des personnes qui travaillent et dont certaines possèdent une voiture de société. La part modale de la voiture est donc estimée à 80 %

Les périodes sensibles en matière de trafic sont les jours de semaine, en heure de pointe du matin (HPM) et en heure de pointe du soir (HPS), comme relevé par les comptages automatiques (point 4). En-dehors de ces heures, le trafic est fluide. A noter que lors de gros évènements à Namur Expo, le trafic dans les rues à proximité du Projet est également plus élevé le weekend.

En résumé, les occupations susceptibles d'avoir un impact en heure de pointe du matin ou du soir, la semaine sont les suivantes :

- ◊ Les occupants des appartements, du lundi au vendredi, en HPM et HPS ;
- ◊ Les clients des apparts-hôtel, en HPS du lundi au vendredi.

Tableau 4 : Comparaison des flux maximums générés par le Projet et des flux actuels Place André Wyckmans Sud vers avenue Léopold II

		Flux généré par le projet			Place André Wyckmans Sud Vers avenue Léopold II	
Jours de la semaine		**Appartement**	**Kot**	**Appart-hôtel**	**Flux actuel**	**% véhicule supplémentaire**
Semaine	Matin	12		20	2005 (moyenne)	1,596 %
	Soir	12	8 (vendredi)	20	2851 (moyenne)	1,403 %
Samedi	Matin			20	1477	1,354 %
	Soir			20	2464	0,812 %
Dimanche	Matin			20	872	2,294 %
	Soir		8	20	2327	1,203 %

Au regard des volumes actuellement observés sur l'avenue Léopold II, le trafic additionnel généré par le Projet représente une augmentation très limitée du flux existant (< 3%), correspondant à une proportion faible du trafic horaire actuel (de l'ordre de quelques pourcents). Rapporté à l'échelle temporelle, cela équivaut à un nombre très restreint de véhicules supplémentaires par minute, ce qui n'est pas de nature à modifier significativement le fonctionnement global de l'axe structurant et à augmenter significativement le temps de trajet des riverains.

De plus, il y a lieu de nuancer l'impact du Projet du fait qu'il s'implante à proximité du centre-ville de Namur dans une zone bien desservie en transports en commun. On y note également la présence d'une station Cambio et d'une station Li Bia Vélo à proximité. L'accessibilité à pied, vélo ou transport en commun du Projet ou des commerces et services situés à proximité et susceptibles d'être utilisés par les futurs habitants est assurée. Ces éléments ainsi que l'offre de vélos du Projet, sont de nature à diminuer l'usage de la voiture (voire même le taux de possession de la voiture) et donc le flux de trafic qui sera lié aux futurs occupants et leurs visiteurs.

En conclusion, au regard des flux mesurés sur l'avenue Léopold II, le trafic additionnel généré par le Projet représente moins de 1 % du trafic horaire existant, soit une augmentation marginale et non perceptible du fonctionnement global de l'axe.

Compte tenu de cette proportion très limitée, ainsi que de la localisation centrale à Namur, de la proximité des transports en commun, des stations Cambio et Li Bia Vélo, et de l'offre conséquente en stationnement vélo du projet, il peut être conclu à l'absence d'impact significatif sur le trafic.

6. ESTIMATION DU BESOIN THEORIQUE EN STATIONNEMENT DU PROJET

6.1. Stationnement véhicules

6.1.1. Appartements

La CéMathèque n°41 propose une méthode pour évaluer le besoin en stationnement des logements en tenant compte de l'attractivité de la desserte en transport en commun et du niveau de service du quartier. Une bonne accessibilité en transport en commun et un bon niveau de services du quartier sont en effet susceptibles de réduire le besoin en stationnement, une part significative des habitants se déplaçant autrement qu'en voiture.

Attractivité de la desserte en transport en commun

Selon la Cémathèque, le Site étant localisé à moins de 200 m d'un arrêt de bus, l'accessibilité globale du Site peut être jugée comme étant optimale.

Le niveau de service du quartier est jugé attractif (offre en service supérieure à 8-10 services différents dans un rayon de 500 m, voir point 3.4.1.).

Besoin théorique maximal en stationnement privé

Selon le tableau ci-après, le besoin théorique en stationnement est de 1,2 emplacements par logement.

Figure 27 : Nombre d'emplacements de parking/logement – Quartier avec niveau de service attractif (Source : CéMathèque n° 41)

NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
Accessibilité moyenne		1.3	1.4	1.5	1.6	
Accessibilité faible		1.4	1.5	1.6		

Le Projet prévoit 0,8 emplacement/logement pour les appartements, soit un ratio plus faible que ce qui est préconisé par la Cémathèque.

A noter que, sur base du taux de motorisation (voir point 5 « Estimation du trafic généré par le Projet »), le nombre de véhicules attendus possédés par les occupants des appartements est de 30 véhicules. Le Projet prévoyant uniquement des appartements et aucune maison unifamiliale, le besoin en stationnement calculé via les hypothèses de la Cémathèque semble surestimer le besoin réel. A noter que selon l'IWEPS, la part des ménages privés à Namur qui possèdent 2 voitures est de 16,9 %.

Le Projet prévoit 0,8 emplacements de stationnement/appartement, soit un total de 26 emplacements pour les logements privés, ce qui est inférieur au besoin estimé par la Cémathèque et inférieur au besoin calculé sur base du taux de motorisation.

Par ailleurs, le « Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain - Le stationnement hors voirie » stipule les éléments suivants pour les constructions à usage de logements : *dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A) : 1,3 emplacement/ logement ; cas particuliers pour les quartiers à forte densité, comme par exemple Saint-Servais, Salzinnes, etc. : 1 emplacement/ logement peut être envisagé.* Le Projet est localisé dans une zone de classe A mais fait partie d'un quartier à forte densité de logements (Salzinnes), 1 emplacement/logement peut donc être considéré.

Le projet prévoit un ratio de 0,8 emplacement de stationnement par appartement, soit un niveau inférieur aux recommandations maximales théoriques. Ce dimensionnement se justifie toutefois pleinement au regard du contexte spécifique du projet.

En effet, le programme résidentiel vise principalement un public de primo-acquérant ou de jeunes locataires (jeune travailleur ou doctorants), profils pour lesquels le taux de motorisation est structurellement plus faible que la moyenne régionale. Par ailleurs, le Site bénéficie d'une accessibilité optimale en transport en commun, d'une forte proximité aux commerces et services ainsi que d'une bonne accessibilité cyclable vers le centre-ville et les principaux pôles universitaires.

Dans ce contexte urbain dense et bien desservi, la limitation volontaire de l'offre de stationnement participe à une gestion maîtrisée de la mobilité, cohérente avec les objectifs de report modal et de réduction de la pression automobile en milieu urbain. Le ratio de 0,8 emplacement par logement apparaît dès lors proportionné au besoin réel attendu et compatible avec les caractéristiques du quartier de Salzinnes.

En outre, dans le cadre de certains dossiers, la ville de Namur accepte un taux de 0,8 logements/habitations. Sur cette base, le nombre d'emplacement nécessaire au Projet serait donc de 26 emplacements.

Sur base de ces différents éléments, il est considéré que le nombre d'emplacements prévus par le Projet est suffisant.

Le « Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain - Le stationnement hors voirie » stipule également : « *En classe A+, A et B+, pour les projets de grande ampleur, une place de stationnement pour une voiture partagée est exigée par tranche de 30 logements.* »

Aucun emplacement de ce type n'est prévu mais le Demandeur peut le prévoir le cas échéant.

A noter qu'il est prévu, via Cambio, d'ajouter un emplacement partagé sur la place Ryckmans, équivalent à 4 emplacements individuels.

Besoin théorique maximal en stationnement visiteurs :

Selon la publication de la CéMathèque, le besoin théorique en stationnement visiteurs est généralement compris entre 10 à 20% des besoins théoriques en stationnement pour les habitants estimé sur base de la méthode décrite par la CéMathèque, soit au minimum 4 emplacements[8] dans le cadre du Projet.

Il n'est pas prévu que les visiteurs aient accès aux parkings en sous-sol, ceux-ci devront se garer dans les voiries avoisinantes et sur le parking de la place André Wyckmans. D'après les observations du stationnement en soirée (point 3.2), le taux d'occupation dans les rues avoisinantes est inférieur à 100 % et permettra d'accueillir ponctuellement les véhicules des visiteurs.

6.1.2. Kots

Sur base d'un taux de motorisation de 10% des étudiants, le nombre d'étudiants possédant une voiture a été estimé à 8 pour le Projet (voir point 5.2).

Pour rappels :

- ◊ Les auditoires, le centre-ville de Namur et les commerces sont accessibles à pied ;
- ◊ Le Projet propose un ratio vélos de 1 emplacement / kot ;
- ◊ Proximité immédiate des transports en commun dont la gare de Namur.

Il n'est pas attendu que les étudiants se garent en voirie immédiate (non domicilié). De plus, comme mentionné précédemment, des alternatives sont proposées telles que des parkings malins en périphérie de la ville ou abonnements annuels de parking destinés aux étudiants sont proposés par le parking P+R Namur Expo.

Le *Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain – le stationnement hors voirie de la Ville de Namur* mentionne que 3 kots = 1 équivalent logement, et donc selon la Ville de Namur, le besoin en stationnement pour les 75 kots indique effectivement qu'en matière de logements étudiants, 3 kots sont assimilés à 1 logement équivalent. Appliquée strictement, cette règle conduirait à un besoin théorique de 25 emplacements.

Il convient de nuancer ces données. À cet égard, l'expérience de ABV et du Demandeur sur d'autres projets de logements étudiants en centre-ville (notamment à Mons, Charleroi, Liège et Louvain-la-Neuve) met en évidence un surdimensionnement récurrent des parkings destinés aux kots, ceux-ci étant très faiblement occupés. Dans ces contextes comparables, les étudiants rejoignent majoritairement leur kot en transports en commun.

En conclusion, le Projet propose 8 emplacements privés, ce qui est conforme aux prescriptions.

[8] 32 unités *1,2 emplacements/logements * 10% = 3,84

6.1.3. Apparts-hôtels

La Cémathèque n°41 ne définit pas de recommandation du nombre d'emplacements de parking pour l'hôtellerie mais mentionne les normes suisses et hollandaises qui sont les suivantes :

- ◊ Norme suisse (VSS 2013) : 0,5 emplacement / lit ;
- ◊ Norme hollandaise (CROW 2008) : 0,5 – 1,5/chambre.

Les chambres comportent toutes un lit double (considéré comme 2 lits). Selon la norme suisse et la norme hollandaise, un maximum de 50 emplacements de stationnement est donc nécessaire pour les 50 chambres – 100 lits. Cependant, dans le cas particulier de la présente procédure, en accord avec la commune de Namur, il est considéré un ratio de 0,4 emplacement par chambre, soit 20 emplacements.

Pour rappel, le Demandeur a estimé un taux d'occupation des chambres de 65 % en semaine et de 35 % le weekend. Le nombre moyen de véhicules attendus est de 13 véhicules en semaine (sur le parking BEP) et de 7 véhicules le weekend (sur le parking TRANSURB).

À noter que dans l'hypothèse où le taux d'occupation atteindrait les 100%, on attendrait 20 véhicules. Relativisons cependant cette hypothèse étant donné la nature du Projet destiné à un public étudiants doctorants ainsi qu'aux visiteurs et exposants de Namur Expo, ce qui est de nature à diminuer le besoin de stationnement.

Concernant le stationnement, un accord de principe a été conclu entre le Demandeur et le BEP pour la mise à disposition de places de stationnement au sein du futur parking qui sera aménagé au droit de l'ancien stade de foot. Le nombre de places total du parking ainsi que le nombre de places mises à disposition pour l'hôtel ne sont pas mentionnés. Cependant, le nombre de places disponibles pour le Projet devrait être compris entre 25 et 40 emplacements, répondant ainsi au besoin en stationnement pour le weekend et la semaine. A noter que le parking sera prioritairement destiné à l'usage des exposants lors des salons organisés à Namur Expo, sous réserve de disponibilité effective, et la disponibilité permanente ne pourra donc pas être garantie. A noter que cet accord est valable 7/j24h, à l'exception du moment des expositions lors desquelles le parking sera principalement destiné aux exposants. Le cas échéant, l'utilisation du parking TRANSURB est alors possibles. En effet, le Demandeur a pris contact avec la SNCB. Ce parking est disponible tout le weekend et en semaine uniquement entre 17h00 et 6h00. Un accord de principe a été conclu avec la maitrise d'ouvrage permettant d'assurer 25 emplacements de parking durant les événements Namur expo et un complément d'emplacement le soir, répondant ainsi au besoin en stationnement calcul ci-avant. Tenant également compte du fait que durant les salons, il est à espérer que des exposants soient également clients de l'hôtel et donc bénéficiaires du parking Namur Expo. Les périodes pendant lesquelles cette alternative ne serait pas mobilisable demeurent limitées et ponctuelles.

A noter que ce système est mis en place pour un autre hôtel du Demandeur à Liège, comportant 99 chambres. Le nombre de tickets 24h vendu journalièrement est en moyenne de 5 tickets, soit un ratio très faible par rapport au nombre de chambres disponibles.

Dans le cas où l'utilisation des parkings de Namur Expo et de Transurb n'est pas possible, une solution alternative devra être trouvée par les clients. A savoir qu'un report en voirie proche est à exclure ou très limité au vu de la zone bleue. Le report se fera alors sur des parkings payants à proximité ou des P+R les plus proches, avec un système de navette/taxi qui pourrait être mis en place.

Dans l'hypothèse où, postérieurement à l'obtention du permis d'urbanisme et au cours de l'exploitation de l'hôtel, un déficit en places de stationnement serait constaté, une solution alternative a été discuté avec la commune et pourrait être envisagée par le recours au parking P+R de Namur Expo, sous réserve de la conclusion d'une convention de réservation avec le gestionnaire dudit parking.

Enfin, à cela s'ajoute le besoin en stationnement des employés de l'appart-hôtel. Etant donné la localisation favorables et l'accessibilité en transports en commun, et les éléments favorisant la mobilité douce, l'utilisation de la voiture semble découragée. Sur la base de l'expérience du promoteur pour des projets de taille comparable, l'effectif simultanément présent sur site est estimé à maximum cinq employés. La majorité des postes concernent des fonctions peu qualifiées, principalement destinées à des étudiants et à une main-d'œuvre locale. Le Projet prévoit par ailleurs cinq emplacements de stationnement pour vélos à l'usage des employés ainsi que deux emplacements pour voitures. Ce dimensionnement est cohérent au regard de la localisation du projet en centre urbain et de sa proximité immédiate avec les transports en commun, favorisant le recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

6.1.4. Conclusion

Le besoin en stationnement par affectation est repris dans le tableau suivant :

Tableau 5 : Besoins en stationnement

Affectation	Besoin en stationnement	Emplacements prévus par le Projet
Appartements – résidents	30	26 places privées + 4 équivalents Cambio
Appartements – visiteurs	4	0
Kots	8	8 emplacements privés
Apparts-hôtel	20	Accord de principe BEP + Transurb Employés : 2 emplacements internes
Total	**62**	**Au sein du Projet : 36** **Avec convention : 65**

Il en ressort que :

◊ Pour les appartements : il est considéré que le nombre d'emplacements est suffisant ;

◊ Pour les visiteurs des appartements : un report en voirie est attendu mais le nombre de véhicules reste limité par rapport aux emplacements disponibles dans l'espace public. Il s'agit également de stationnement limité dans le temps ;

◊ Pour les kots : aucun report de voiture n'est attendu étant donné la présence de 8 emplacements privés au sein du Projet ;

◊ Pour les apparts-hôtel : un accord avec le BEP permet de proposer des emplacements de parking pour les clients. Néanmoins, ceux-ci seront en supplément du prix de la chambre et ne peuvent pas être garantis s'ils sont nécessaires pour des évènements à Namur Expo. Dans ce cas, l'utilisation du parking TRANSURB est alors possible. Un accord a été conclu avec la maitrise d'ouvrage permettant d'assurer un emplacement de parking durant les évènements. Dans le cas où c'est deux parkings ne sont pas accessibles, un report en voirie des véhicules sera attendu. A savoir qu'un report en voirie proche est à exclure ou très limité au vu de la zone bleue. Le report se fera alors sur des parkings payants à proximité ou des P+R les plus proches.

Dans un scénario worst-case, le report du stationnement en voirie maximal est donc estimé à 44 véhicules. Au regard des emplacements disponibles dans l'espace public (une grosse centaine) d'après les observations du taux d'occupation, la capacité de l'espace public est jugée comme suffisante. D'autant plus que le Projet est destiné à un public étudiants doctorants ainsi qu'aux visiteurs et exposants de Namur Expo.

Pour rappel, l'accessibilité à pied, vélo ou transport en commun du Projet est assurée. Ces éléments sont de nature à diminuer l'usage de la voiture et donc le besoin en stationnement qui sera lié aux futurs occupants et leurs visiteurs.

6.2. Stationnement vélo

Nombre d'emplacements

A ce jour, il n'existe pas de norme réglementaire en Région wallonne définissant le nombre minimum d'emplacements vélo à prévoir. Par ailleurs, l'estimation du besoin en stationnement est rendue difficile vu l'impossibilité de prévoir l'évolution du nombre de cyclistes, bien qu'il soit attendu que la part modale du vélo augmente dans les années à venir. Par ailleurs, la vente de vélo électrique se développe fortement et permet d'envisager une plus grande utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens.

L'idéal est donc de proposer une offre en stationnement permettant de répondre aux besoins futurs (sans doute différents des besoins actuels) et permettant de favoriser un report modal comme visé au travers de la vision FAST 2030.

La Ville de Namur dispose toutefois d'un guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain sur le stationnement qui émet les recommandations suivantes : *Tout nouveau projet résidentiel collectif de plus de 5 logements doit prévoir des places de stationnement pour les deux-roues légers (1 emplacement/logement).*

Le Projet prévoit un total de 140 emplacements pour des vélos dont 9 emplacements pour des vélos cargo :

- Pour les appartements : 1,7 emplacement/logement, soit 52 emplacements pour les 32 unités, dont 4 emplacements cargo ;
- Pour les apparts-hôtel : 5 emplacements adaptés aux vélos cargos prévus pour le personnel de l'hôtel et 8 emplacements vélos partagés (gérés par l'hôtelier) pour les clients de l'hôtel ;
- Pour les kots : 1 emplacement/kot, soit 75 emplacements pour les 75 unités,
- 9 emplacements pour des vélos cargo, dont 4 destinés aux appartements.

Ce nombre d'emplacements est jugé suffisant dans le cadre du Projet, et au regarde du guide de bonnes pratiques d'aménagement urbains sur le stationnement de la Ville de Namur.

Types d'emplacements

Selon la Cémathèque n°46, différents types de stationnement sont rencontrés :

◊ Longue durée : dans le cas de logements

◊ Moyenne durée : pour un lieu de travail

◊ Courte durée : pour les visiteurs et clients.

Pour le stationnement longue durée (dans le cas du Projet : pour les appartements et les kots), il est recommandé de proposer un local avec un contrôle d'accès. Dans le cas du Projet, les emplacements sont prévus au sein d'un parking sécurisé. Les locaux vélos seront accessibles via des serrures à clefs.

9 emplacements sont également prévus pour des vélos cargo, dont 4 à destination des appartements soit 1 emplacement par grand appartement (2 chambres), permettant ainsi de répondre à la demande d'emplacements adaptées pour les familles.

De manière générale, il est également recommandé :

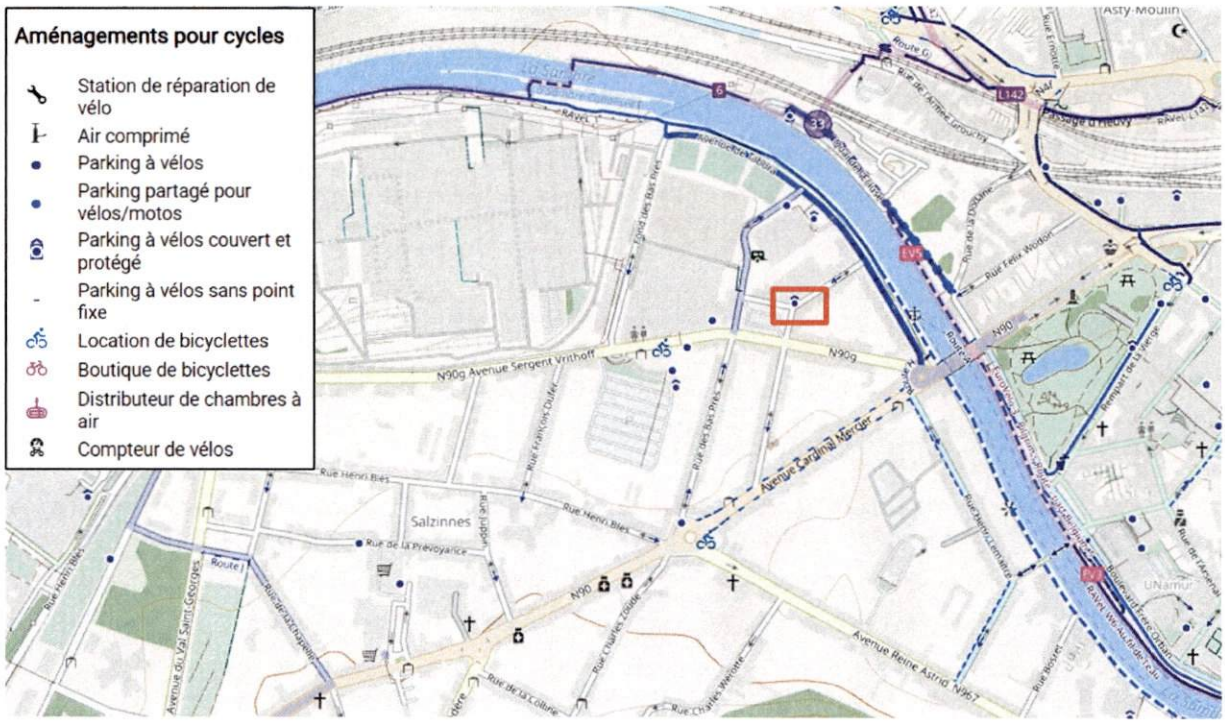
◊ De s'assurer que l'accès et l'aménagement des locaux vélos soient adaptés au stationnement des vélos. (publication n°46 de la Cémathèque « Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques » et pour Namur plus spécifiquement : « Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain – Le stationnement ». ;

◊ De prévoir un système de fixation permettant d'attacher les vélos par le cadre (par exemple un système de râtelier ou d'attache de type « U » inversé). Le projet prévoit râteliers type U inversés pour les vélos cargos et de type Gand alternées pour les autres emplacements, permettant un accrochage sécurisé par le cadre et conforme aux recommandations

Stationnement vélo en domaine public

Bien que pour ce type de projet, le stationnement privé longue durée sécurisé au sein du site est privilégie, analysons toute fois l'offre de stationnement public présent à proximité. Comme souligné au point 3.4, une zone de 12 emplacements est située devant le Site permettant un accrochage sécurisé par le cadre (U et râtelier). Celui-ci n'était pas utilisé lors des observations réalisées.

Figure 28 : Figure 14 : Aménagements pour cyclistes à proximité du site (Source : cyclosm)



Comme on peut l'observer sur la figure ci-dessus, d'autres emplacements publics sont présents à proximité du Site. Cependant, pour des questions de sécurité, il semble peu probable que les futurs visiteurs laissent leur vélo beaucoup plus loin que l'emplacement devant le site. Précisons qu'au vu de la place disponible l'offre peut être augmentée voire doublée.

6.3. Evaluation règlementaire du stationnement

Comme indiqué au point 1.4, les zones de stationnement du Projet sont soumises à plusieurs législations.

La conformité réglementaire des places de parking PMR (1 place/50 emplacements) est assurée (1 emplacement PMR sur 36 places de parking).

Concernant l'électro-mobilité, selon la conformité PEB, tous les emplacements seront précâblés. Ceci afin de faciliter l'accessibilité aux véhicules électriques.

7. CONCLUSION GENERALE

Le projet s'implante dans un secteur central de Salzinnes, à proximité immédiate du centre-ville de Namur et de Namur Expo, dans un contexte urbain bien desservi.

Le Site bénéficie d'une très bonne desserte en transports en commun (arrêts de bus à environ 200 m, gare de Namur accessible à pied/vélo) et d'une accessibilité piétonne et cyclable favorable, renforcée par la zone 30, les sens uniques limités (S.U.L), la zone cyclable de l'avenue de Tabora et la proximité du RAVeL. Des solutions de mobilité partagée (Cambio, Li Bia Vélo) sont également disponibles à proximité. Cependant, bien que favorable, l'accessibilité piétonne n'est pas continue partout autour du Site. Il serait dès lors recommandé de veiller à la continuité des trottoirs et d'ajouter un passage pour piétons qui permet de rejoindre le parking public de la place André Ryckmans, à noter qu'il s'agit du domaine public.

Les comptages réalisés en octobre 2025 indiquent un trafic principalement concentré sur l'axe structurant av. Léopold II / av. Sergent Vrithoff, avec environ 5.100 EVP/jour en semaine. Sur base des hypothèses retenues, le trafic généré par le Projet représente une augmentation très limitée (< 3%) des flux actuels en heures de pointe.

Concernant le stationnement, le Projet prévoit 36 emplacements voitures privés et 140 emplacements vélos. En complément, les solutions périphériques (parking "malins", P+R, etc), les voitures partagées, et les conventions signées par la maîtrise d'ouvrage pour l'utilisation de parking annexe (BEP, SNCB), constituent des alternatives, particulièrement adaptées aux publics visés (étudiants, doctorants, clients de l'hôtel). Le stationnement en voirie (zone bleue) ne sera que peu impacté par le Projet, au vu de l'incompatibilité d'un stationnement limité à 3h avec le programme et l'offre suffisante d'emplacement de parking pour les appartements (domicilier). En majorant, le report maximal estimé en voirie reste compatible avec la capacité disponible observée (environ une centaine de places libres hors événement Namur Expo).

En conclusion, au regard du contexte local, des comptages, des flux estimés et de l'offre de stationnement prévue, le Projet est jugé compatible avec la capacité des infrastructures et l'organisation du stationnement du quartier, et aura un impact limité sur les riverains.

ANNEXE 1 : RESULTATS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES

ABV DEVELOPMENT

Relevé des comptages

Adresse du projet: Place André Ryckmans et rue Père Cambier

Périodes relevées : du mercredi 8 octobre 2025
au mardi 14 octobre 2025

Interval des relevés: Tous les 1/4 d'heure

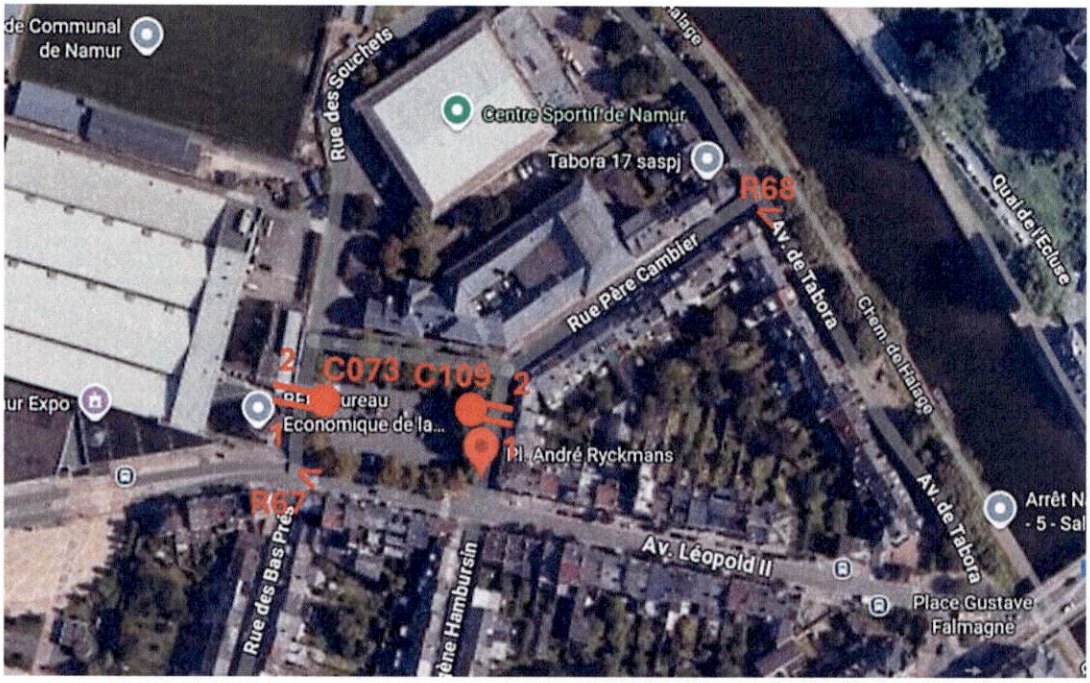
Matériel utilisé : Compteurs pneumatiques

Voiries :

Place André Ryckmans Ouest (sens unique) - C073
Place André Ryckmans Est (sens unique) - C109
Place André Ryckmans Sud - R67
Avenue de Tabora (sens unique) - R68

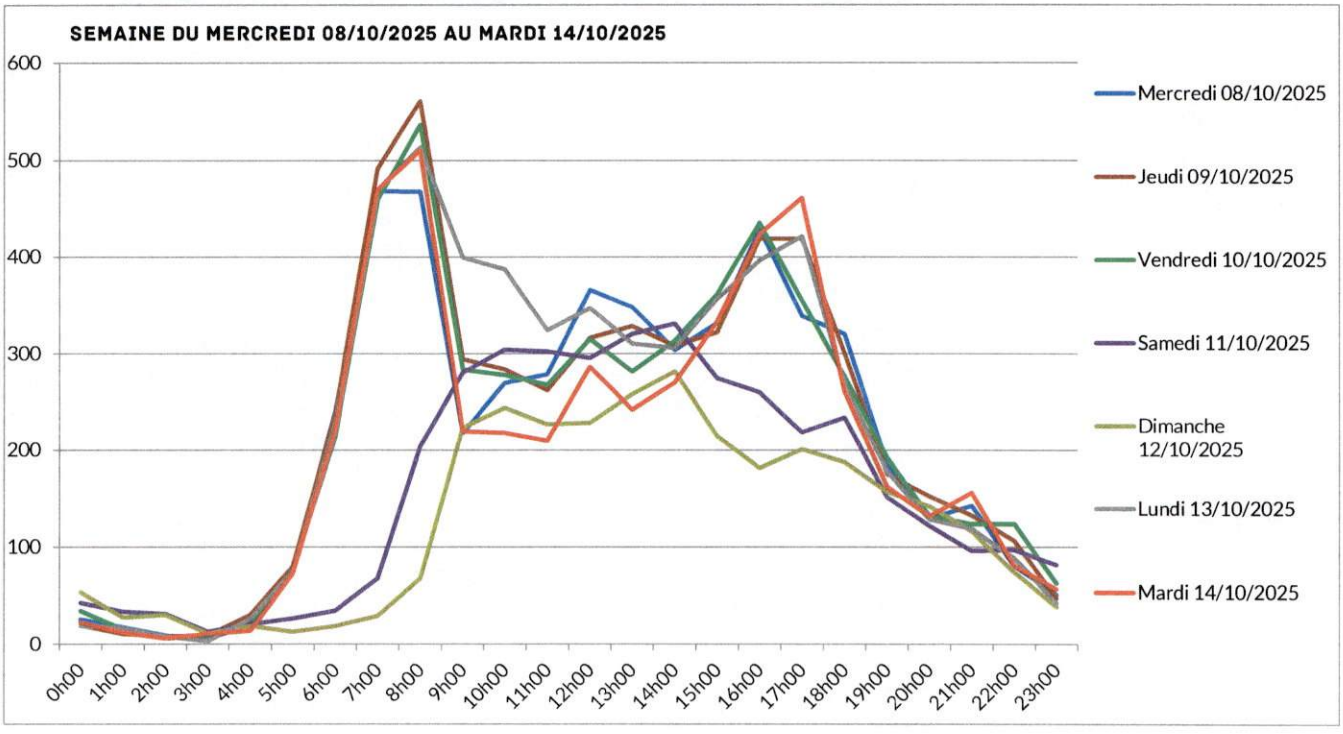
Remarques: /

Plan localisation compteurs :



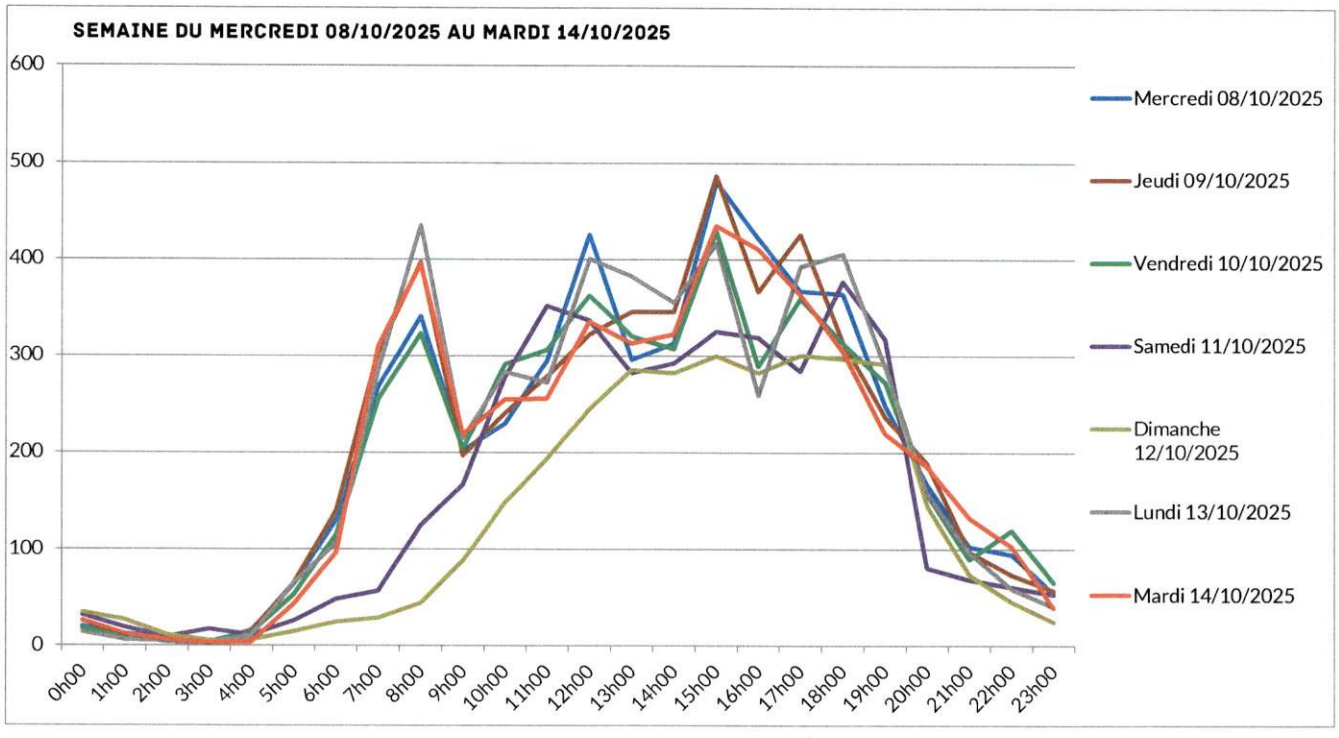
R67 - Place André Wyckmans Sud
Vers avenue Sergent Vrithoff

TRANCHES D'HEURES		Mercredi 08/10/2025	Jeudi 09/10/2025	Vendredi 10/10/2025	Samedi 11/10/2025	Dimanche 12/10/2025	Lundi 13/10/2025	Mardi 14/10/2025
AM	0h00	26	20	35	43	54	19	23
	1h00	18	11	16	34	28	17	12
	2h00	9	9	6	32	31	8	6
	3h00	5	9	9	13	11	3	11
	4h00	21	31	23	21	19	27	14
	5h00	77	80	76	27	13	75	73
	6h00	241	238	215	35	19	227	220
	7h00	468	492	460	68	30	470	470
	8h00	468	561	537	204	68	513	511
	9h00	218	295	284	281	224	400	220
	10h00	270	284	278	305	244	388	218
	11h00	279	262	268	303	227	324	210
	12h00	367	317	316	296	229	348	287
PM	13h00	349	329	282	321	258	311	242
	14h00	304	309	314	331	282	306	270
	15h00	332	322	362	275	215	357	333
	16h00	430	419	436	260	182	397	424
	17h00	339	419	355	219	201	422	461
	18h00	320	301	276	234	188	267	261
	19h00	185	176	192	152	157	178	163
	20h00	129	153	132	122	142	128	131
	21h00	142	132	123	96	116	119	156
	22h00	81	107	124	97	74	89	81
	23h00	51	48	63	82	39	43	57
	Total AM	2464	2605	2519	1660	1194	2816	2272
	Total PM	2660	2712	2656	2186	1852	2614	2577
	Total jour	5123	5316	5175	3846	3046	5430	4849



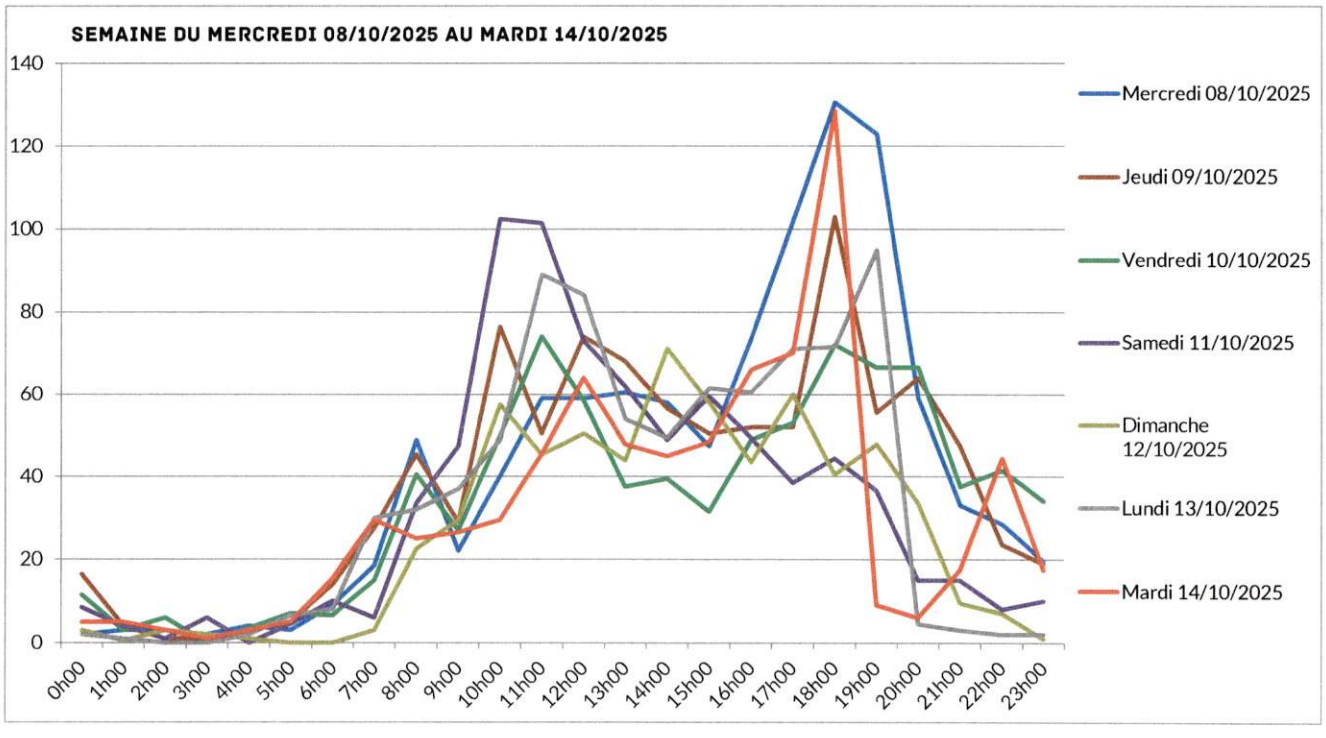
R67 - Place André Wyckmans Sud
Vers avenue Léopold II

TRANCHES D'HEURES		Mercredi 08/10/2025	Jeudi 09/10/2025	Vendredi 10/10/2025	Samedi 11/10/2025	Dimanche 12/10/2025	Lundi 13/10/2025	Mardi 14/10/2025
AM	0h00	20	18	18	32	35	14	26
	1h00	12	12	9	19	27	6	12
	2h00	9	4	4	9	11	5	6
	3h00	2	3	4	17	5	3	3
	4h00	16	16	14	11	6	11	4
	5h00	64	66	54	26	15	65	44
	6h00	130	140	115	49	25	106	96
	7h00	268	304	255	57	29	285	310
	8h00	341	397	323	125	45	436	395
	9h00	202	197	204	167	88	215	219
	10h00	230	241	292	278	148	283	255
	11h00	295	279	307	352	194	272	256
	12h00	426	322	363	337	245	401	335
PM	13h00	296	345	321	282	286	383	313
	14h00	313	345	308	293	282	355	323
	15h00	481	487	430	325	300	417	435
	16h00	422	367	289	319	282	259	411
	17h00	367	426	359	284	301	393	364
	18h00	364	315	314	377	297	406	305
	19h00	249	237	273	318	292	288	220
	20h00	167	189	157	81	145	159	186
	21h00	103	97	90	69	74	97	132
	22h00	95	74	120	61	46	60	103
	23h00	55	58	66	54	25	41	40
	Total AM	2014	1995	1959	1477	872	2100	1959
	Total PM	2910	2937	2723	2461	2327	2854	2829
	Total jour	4924	4932	4682	3938	3199	4953	4788



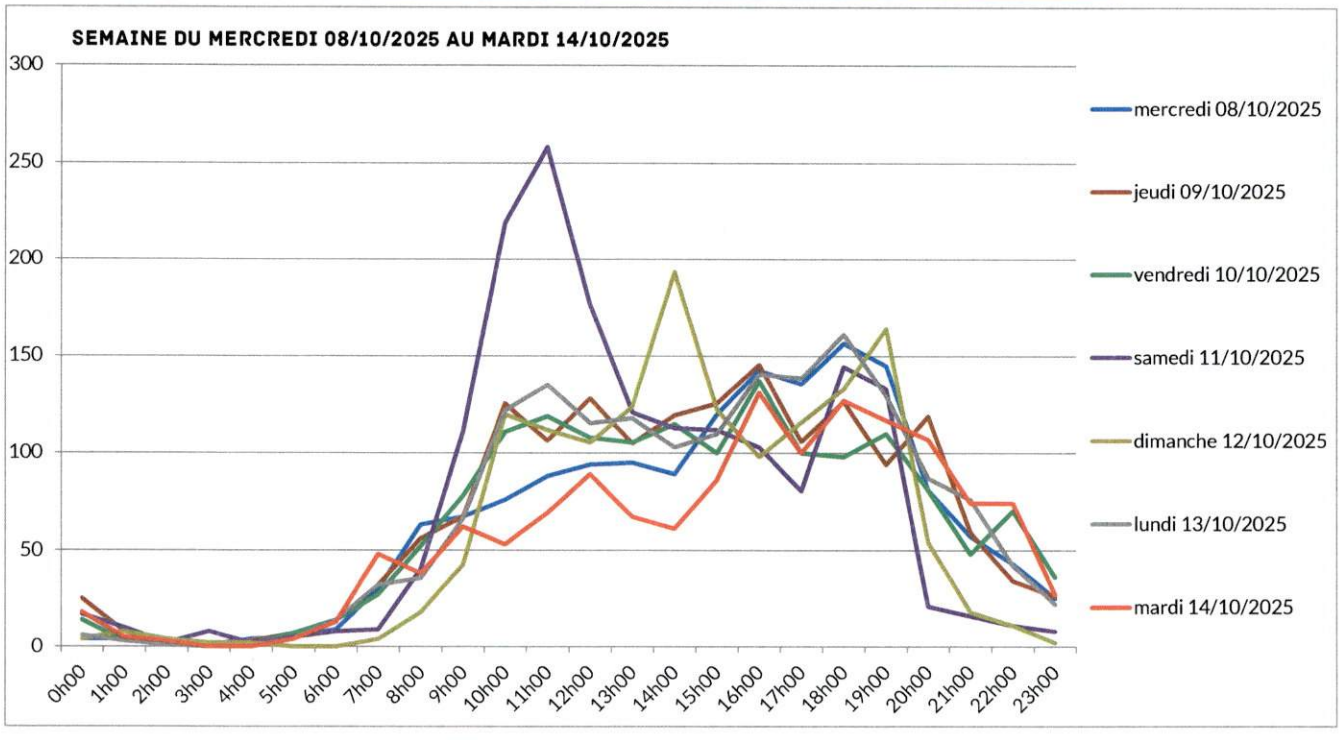
R68 - Avenue de Tabora
Vers rue Père Cambier

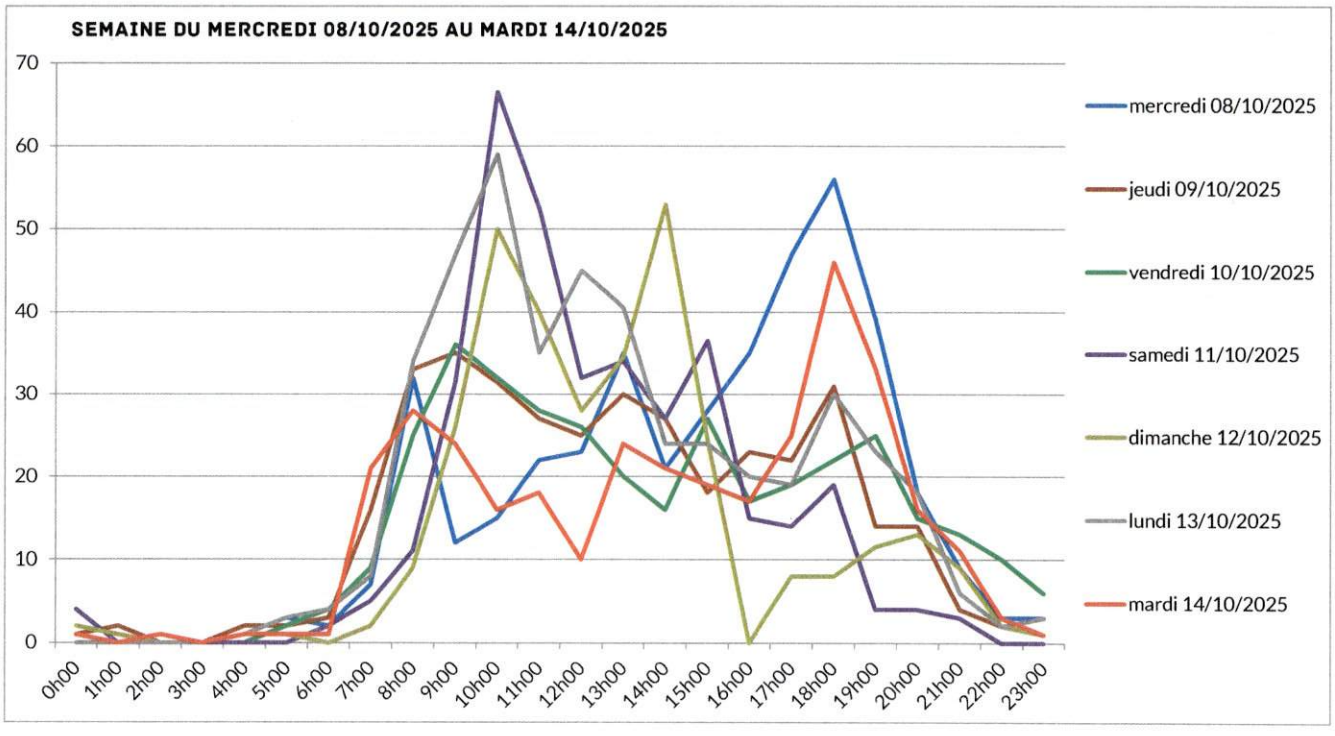
TRANCHES D'HEURES		Mercredi 08/10/2025	Jeudi 09/10/2025	Vendredi 10/10/2025	Samedi 11/10/2025	Dimanche 12/10/2025	Lundi 13/10/2025	Mardi 14/10/2025
AM	0h00	2	17	12	9	3	2	5
	1h00	3	4	3	4	1	1	5
	2h00	3	1	6	1	3	0	3
	3h00	2	1	0	6	2	0	1
	4h00	4	3	4	0	1	2	3
	5h00	3	5	7	5	0	7	5
	6h00	9	14	7	10	0	8	16
	7h00	19	28	15	6	3	30	30
	8h00	49	46	41	34	23	32	25
	9h00	22	29	27	48	30	37	27
	10h00	40	77	50	103	58	49	30
	11h00	59	51	74	102	46	89	46
	12h00	59	74	59	73	51	84	64
PM	13h00	61	68	38	62	44	54	48
	14h00	58	57	40	49	71	50	45
	15h00	48	51	32	60	58	62	49
	16h00	74	52	49	50	44	61	66
	17h00	102	52	53	39	60	71	70
	18h00	131	103	72	45	41	72	129
	19h00	123	56	67	37	48	95	9
	20h00	59	64	67	15	34	5	6
	21h00	33	48	38	15	10	3	18
	22h00	29	24	42	8	7	2	45
	23h00	20	19	34	10	1	2	18
Total AM		274	348	303	398	218	341	258
Total PM		735	592	529	388	416	475	501
Total jour		1009	939	831	786	634	815	758



C073 - Place André Ryckmans Ouest
Vers avenue Sergent Vrithoff

TRANCHES D'HEURES		mercredi 08/10/2025	jeudi 09/10/2025	vendredi 10/10/2025	samedi 11/10/2025	dimanche 12/10/2025	lundi 13/10/2025	mardi 14/10/2025
AM	0h00	4	25	14	17	4	6	18
	1h00	4	8	3	10	8	3	5
	2h00	3	2	4	2	4	1	3
	3h00	1	1	2	8	2	0	0
	4h00	4	3	2	2	2	0	0
	5h00	5	7	7	5	0	4	4
	6h00	9	14	14	8	0	14	13
	7h00	30	32	27	9	4	32	48
	8h00	63	56	52	40	18	36	38
	9h00	67	67	78	111	43	66	62
	10h00	76	126	111	219	120	122	53
	11h00	88	107	119	258	112	135	69
	12h00	94	128	108	177	106	116	89
PM	13h00	95	105	106	121	124	118	67
	14h00	89	120	115	113	194	103	61
	15h00	120	126	100	112	123	110	86
	16h00	143	146	137	103	98	141	131
	17h00	136	106	100	81	116	139	100
	18h00	157	127	98	145	133	161	127
	19h00	145	94	110	133	164	130	117
	20h00	81	119	81	21	54	87	107
	21h00	57	59	48	16	18	76	74
	22h00	43	34	70	11	11	42	74
	23h00	25	26	36	8	2	22	27
Total AM		448	575	541	866	422	534	402
Total PM		1090	1060	1001	863	1036	1128	971
Total jour		1538	1635	1542	1729	1458	1662	1373



C109 - Place André Wyckamans Est
Vers rue Père Cambier

TRANCHES D'HEURES		mercredi 08/10/2025	jeudi 09/10/2025	vendredi 10/10/2025	samedi 11/10/2025	dimanche 12/10/2025	lundi 13/10/2025	mardi 14/10/2025
AM	0h00	1	1	0	4	2	0	1
	1h00	0	2	0	0	1	0	0
	2h00	0	0	0	1	0	0	1
	3h00	0	0	0	0	0	0	0
	4h00	1	2	0	0	1	1	1
	5h00	3	2	2	0	1	3	1
	6h00	2	3	4	2	0	4	1
	7h00	7	16	9	5	2	8	21
	8h00	32	33	25	11	9	34	28
	9h00	12	35	36	32	26	47	24
	10h00	15	32	32	67	50	59	16
	11h00	22	27	28	53	40	35	18
	12h00	23	25	26	32	28	45	10
PM	13h00	35	30	20	34	35	41	24
	14h00	21	27	16	27	53	24	21
	15h00	28	18	27	37	25	24	19
	16h00	35	23	17	15	0	20	17
	17h00	47	22	19	14	8	19	25
	18h00	56	31	22	19	8	30	46
	19h00	39	14	25	4	12	23	33
	20h00	18	14	15	4	13	18	16
	21h00	9	4	13	3	9	6	11
	22h00	3	2	10	0	2	2	3
	23h00	3	3	6	0	1	3	1
	Total AM	118	178	162	206	160	236	122
	Total PM	294	188	190	157	165	210	216
	Total jour	412	366	352	362	325	446	338