



NAMUR  
CAPITALE



## Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain Le stationnement hors voirie

### Préambule

Motivée par un souci constant de transparence et d'information quant aux démarches pouvant être entreprises sur son territoire, la Ville de Namur met à la disposition des personnes susceptibles d'être concernées (citoyen, demandeur de permis, auteur de projet, commerçant,...) plusieurs guides de bonnes pratiques sur des thématiques récurrentes (stationnement, antennes et lignes à haute tension, enseignes et dispositifs de publicité, terrasses, vitrines, ...).

Quelle que soit la nature de l'intervention projetée sur un bien bâti ou non bâti, celle-ci a un impact direct sur l'image et la perception d'un quartier voire, dans certains cas, de toute la ville. D'où l'importance pour la Ville de Namur de définir les bonnes pratiques élémentaires qu'elle entend recommander sur l'ensemble de son territoire afin de préserver au mieux le cadre de vie de ses habitants.

La rédaction de ces guides répond donc à des objectifs de qualité et de cohérence.

Plutôt qu'un règlement, qui ne peut par nature tout envisager, la confection de ces guides, simples, concis, précis et agrémentés parfois de nombreux exemples et photos, a été privilégiée. Les bonnes pratiques qu'ils contiennent ont pour vocation d'encadrer au mieux toutes les initiatives en prenant en compte leurs particularités dans une approche et une analyse circonstanciées de chacune d'entre elles.

En effet, les recommandations du présent guide doivent permettre d'orienter et d'encadrer les projets et de faire émerger des réponses adéquates aux caractéristiques des sites concernés.

Elles doivent dès lors être utilisées de manière nuancée pour tenir compte des caractéristiques du contexte environnant bâti et non bâti.

C'est ainsi que ces recommandations constituent un cadre de référence qui peut être adapté, le cas échéant, pour mieux tenir compte du contexte spécifique de chaque projet (paysage, environnement, topographie, architecture, mobilité, ...).

Certaines thématiques sont déjà actuellement régies par des normes réglementaires préexistantes, comme, par exemple, des règlements communaux ou régionaux et des prescriptions réglementaires spécifiques ressortant d'outils d'aménagement du territoire tels un plan communal d'aménagement ou un permis d'urbanisation.

Les guides de bonnes pratiques n'ont évidemment pas pour vocation de se substituer à ces normes et prescriptions réglementaires mais plutôt de compléter celles-ci dans la mesure où, d'une part, ils ne leur sont pas contradictoires et, d'autre part, ils apportent un éclairage concret, pragmatique et complémentaire à leur bonne et adéquate application sur le terrain. De même, ils ne sont pas d'application dans l'hypothèse où l'intervention peut bénéficier d'une dispense d'autorisation ou d'une procédure simplifiée.

Certaines interventions peuvent toutefois imposer l'obtention préalable d'une autorisation avant d'y procéder (permis d'urbanisme, autorisation d'occupation du domaine public, ...).

**Le respect des bonnes pratiques instituées par ces guides ne dispense nullement d'obtenir pareille autorisation lorsque celle-ci est requise.**

A cet égard, il est vivement conseillé de prendre contact avec les services communaux compétents en la matière. Sur le plan technique, ces services aident à l'identification de la méthode la plus adéquate pour concrétiser au mieux tout projet. Les informations qu'ils fournissent permettent aussi d'éviter des poursuites et amendes en cas d'interventions réalisées sans autorisation et parfois irrégularisables.

Le présent guide présente les bonnes pratiques relatives au stationnement hors voirie en illustrant et/ou en détaillant au mieux ce qu'il est recommandé de faire et de ne pas faire en la matière.



## I. Définitions

Pour l'application du présent titre, on entend par :

**Centre ancien protégé** : périmètre de la zone protégée en matière d'urbanisme de Namur, plus communément dénommée « La Corbeille », approuvé par arrêtés ministériels du 28 mars 1995 et du 30 août 2006.

**Construction** : le terme construction fait référence aux constructions nouvelles d'immeubles ainsi qu'aux reconstructions. Il s'applique également aux rénovations lourdes ou modifications majeures, aux changements de destination ou modifications du nombre de logements.

**Deux-roues léger** : vélo à deux ou trois roues. Les vélos à assistance électrique font partie de la présente définition.

**Emplacement de parking pour vélo** : surface aménagée sur domaine privé destinée au parking d'un vélo.

**Emplacement de stationnement pour véhicule automobile** : surface aménagée sur domaine privé destinée au stationnement de véhicules automobiles.

**Immeuble** : bâtiment construit ou reconstruit.

**Kot** : petit logement individuel pouvant être associé à une zone commune (cuisine, sanitaires, etc.) avec la vocation principale d'hébergement d'étudiant.

**Logement** : ensemble de locaux destinés à l'habitation et formant une unité de résidence.

**Périmètre d'agglomération** : défini par le schéma de structure communal, il regroupe le centre urbain (soit la classe A+ correspondant à la Corbeille, environnement de la gare de Namur à Bomel et Saint-Servais, Grognon, partie nord de Jambes et plaine Saint-Nicolas) et les parties centrales et périphériques des quartiers urbains, soit les classes A et B+. Ce périmètre englobe des fonctions ou équipements majeurs (universités, équipements culturels ou sportifs, pôles administratifs ou de santé, points d'arrêt ferroviaire).

*Une plaquette relative au schéma de structure communal est disponible au guichet du service Urbanisme et sur le site web du Pavillon de l'Aménagement urbain. Cette dernière permet de mieux comprendre la structure territoriale reposant sur différentes classes dont le présent guide fait mention.*

**Superficie de commerce** : surface commerciale nette de vente, soit la surface destinée à la vente et accessible au public y compris les surfaces non couvertes (inclut notamment les zones de caisses, les zones situées à l'arrière des caisses et les halls d'entrée lorsque ceux-ci sont aussi utilisés à des fins d'expositions ou de ventes de marchandises).

**Superficie de plancher** : totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux destinés au parking et des locaux situés sous le niveau du sol qui sont destinés aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts.

**Surface brute** : surface totale de la construction, murs compris.

**Voiture partagée** : système de véhicules utilisables, pour une durée limitée, successivement par plusieurs utilisateurs "autorisés" ou ayants droit.

## II. Dispositions générales

Pour faire face au besoin croissant en stationnement lié à l'augmentation de la circulation automobile et à la capacité limitée de la voirie d'absorber ceux-ci, la Ville de Namur a jugé utile d'encadrer l'aménagement d'emplacements de stationnement hors voirie.

L'organisation et la quantification du stationnement privé se situent au croisement des politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de mobilité et s'inscrivent dans un objectif de gestion parcimonieuse du sol poursuivi tant par l'autorité régionale que par le schéma de structure communal (SSC). Entré en vigueur le 24 septembre 2012, le schéma de structure communal organise le territoire sur base de l'armature éco-mobilité : celle-ci s'appuie sur le réseau SNCB, le réseau TEC et la possibilité de se déplacer par les modes doux.

Le souhait est de diminuer le recours à l'automobile et aux camions, mais aussi de réduire la pression du stationnement et de favoriser l'intermodalité pour les personnes et les biens.

Les emplacements de stationnement doivent être quantifiés au prorata du contexte urbain dans lequel s'inscrit le projet. L'enjeu réside dans le fait de déterminer le nombre de places de stationnement à réaliser qui constitue la solution la plus cohérente et la plus satisfaisante possible.

La démarche intègre également les besoins de stationnement des vélos. Le guide s'intéresse aux projets d'habitat, de bureaux et de commerces, majoritairement rencontrés, mais pourrait être appliqué par analogie à des projets portant sur d'autres affectations.

Le propos est d'encadrer les demandes de permis d'une manière générale et de guider la concertation avec le demandeur, l'auteur de projet et/ou le promoteur pour les projets de grande ampleur.

## III. Le stationnement des véhicules automobiles

### A. Nombre de places de stationnement à créer sur la parcelle objet de la demande

Pour les projets résidentiels de plus de 30 logements, pour les projets non résidentiels de plus de 600 m<sup>2</sup> et pour les complexes commerciaux, une étude de mobilité <sup>1</sup> est à réaliser par le demandeur, sur base de laquelle la Ville de Namur déterminera le nombre d'emplacements de stationnement à prévoir. Dans tous les autres cas, les recommandations sont les suivantes :

#### 1. Constructions à usage de logement

Le nombre de places de stationnement est fixé de la manière suivante :

- dans le centre urbain (classe A+) : 1 emplacement/logement ; cas particulier du centre ancien protégé et cas d'une reconversion d'une fonction non résidentielle vers une fonction résidentielle : des emplacements peuvent ne pas être requis après analyse circonstanciée et pour les immeubles déjà construits,
- 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,
- dans les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+) et dans les bourgades (classe B) : 1,5 emplacement/logement,
- dans les villages (classe C+) et dans les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C) : 2 emplacements/logement.

Le chiffre obtenu est arrondi à l'unité supérieure si la décimale est supérieure ou égale à 5.

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.

#### Cas particuliers

Logements pour étudiants : 3 kots = 1 équivalent logement

Résidences pour personnes âgées : 2 chambres = 1 équivalent logement

Un nombre d'emplacements de parking inférieur à celui déterminé ci-dessus ou une dispense d'en aménager peut être admis pour les immeubles à logements multiples construits par une société de logement social ou assimilés (logement géré, mis en location ou financé par un opérateur immobilier, dans le cadre de la politique sociale développée par la Région. Exemples : agences immobilières sociales, logements des Restos du cœur, etc.). Dans pareille situation, la détermination du nombre de places de stationnement est laissée à l'appréciation de la Ville de Namur.

#### 2. Constructions à usage de bureau

Le nombre de places de stationnement est fixé de la manière suivante :

- dans le centre urbain (classe A+) : 1 emplacement par tranche de 120 m<sup>2</sup> de bureau ; dans le cas d'une reconversion ou d'une réhabilitation d'un immeuble existant, des emplacements peuvent ne pas être requis après analyse circonstanciée et pour les immeubles déjà construits,
- dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A) : 1 emplacement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de bureau ; cas particuliers pour les quartiers à forte densité, comme par exemple, Saint-Servais, Salzinnes, etc. : 1 emplacement par 80 m<sup>2</sup> de bureau peut être envisagé,
- dans les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+), dans les bourgades (classe B), dans les villages (classe C+) et dans les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C) : 1 emplacement par tranche de 50 m<sup>2</sup> de bureau.

Les surfaces à considérer sont des surfaces brutes.

<sup>1</sup> Devra comprendre au minimum une analyse de l'accessibilité au site pour chacun des modes de déplacement, ainsi qu'une étude de l'offre et de la demande en stationnement dans un rayon autour du site à déterminer en fonction du projet et de sa localisation

### 3. Constructions à usage commercial

Le nombre de places de stationnement est fixé de la manière suivante :

- dans le centre urbain (classe A+) : 0 emplacement jusqu'à 100 m<sup>2</sup>, au-delà, 1 emplacement par tranche de 50 m<sup>2</sup> de commerce ; cas particulier du centre ancien protégé : des emplacements peuvent ne pas être requis après analyse circonstanciée et pour les immeubles déjà construits,
- dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A) : 1 emplacement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de commerce,
- dans les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+), dans les bourgades (B), dans les villages (classe C+) et dans les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C) : 1 emplacement par tranche de 50 m<sup>2</sup> de commerce.

Les surfaces à considérer sont des surfaces nettes de vente.

### 4. Pour les activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entrepôt, etc., ainsi que pour les fonctions de service ou d'utilité publique

Il n'y a pas de relation immédiate entre la superficie de plancher et le nombre d'emplois et/ou de visiteurs qui seront générés ; la surface n'est donc pas un critère adéquat pour déterminer le nombre d'emplacements autorisables.

En conséquence, les demandes seront examinées au cas par cas sur base d'une proposition motivée du demandeur.

## B. Nombre de places de stationnement à créer en domaine public

### 1. Construction à usage de logement

Pour les projets qui comportent la création de nouvelles voiries et espaces publics, ainsi que pour les projets dans lesquels la voirie publique existante est excessivement large ou présente une disponibilité suffisante en stationnement, et après appréciation de la Ville de Namur, le projet pourra inclure un certain nombre de places de stationnement en voirie pour les visiteurs.

## C. Caractéristiques des places de stationnement

### 1. Dimensionnement

Sans préjudice de dispositions spécifiques en la matière (emplacement pour personne à mobilité réduite, etc.), on entend par place de stationnement soit un garage fermé ou couvert, soit un emplacement en plein air dont les dimensions minimales sont 5 m de long sur 2,25 m de large.

Dans le cas d'un stationnement longitudinal, les dimensions minimales sont 5 m de long sur 2,2 m de large.

Tout parking privé est conçu, construit et équipé de manière à ce que les conditions de sécurité et de circulation de tous les usagers de la voie publique et des utilisateurs du parking soient assurées à tout moment.

A cet égard, la rampe éventuelle d'entrée/sortie des parkings présente une pente maximale de 4% sur les 5 premiers mètres à partir de l'alignement.

### 2. Places de stationnement en sous-sol

Le stationnement en sous-sol dans la zone bâtie est privilégié dans tous les cas.

Les trémies d'accès carrossable à l'air libre vers le sous-sol des immeubles seront limitées en nombre. La création d'un seul accès commun et la mise en connexion en sous-sol de plusieurs zones de bâtisse sera la solution à privilégier.

### 3. Places de stationnement à l'air libre

De tels emplacements ne sont pas autorisés en zone de cour et jardin ; ils peuvent être autorisés dans les dégagements latéraux sous réserve de leur compatibilité avec leur voisinage direct.

En règle générale et sans préjudice d'autres dispositions spécifiques relatives à la gestion saine et efficace des eaux de pluie et de ruissellement, les zones de recul sont aménagées comme jardin ou jardinet avec plantations sur une superficie minimum de 50% de la zone (ou 40% dans le cas d'une parcelle d'une largeur inférieure ou égale à 7 m).

Pour les grands ensembles non-résidentiels, les places de stationnement à l'air libre doivent être intégrées paysagèrement.

L'ensemble du dispositif est étudié et conçu comme une aire de parking arborée et plantée. Cette aire doit obligatoirement être assortie de la plantation d'arbres à hautes ou moyennes tiges de minimum 1 arbre d'essence régionale et de variété stérile par 4 emplacements à l'air libre. Les aires d'accès piétonniers, carrossables et les emplacements de stationnement doivent être réalisés au moyen de matériaux perméables ou semi-perméables et thermiquement inaltérables.

Lors de la création, notamment à l'aide d'un revêtement hydrocarboné, de places de stationnement au pied d'arbres existants, une aire libre proportionnelle à la projection au sol de la couronne de l'arbre avec un minimum de 4 m<sup>2</sup> doit être préservée (à cet égard, il y a lieu de se référer à la « Note d'orientation en matière d'espaces verts, de propreté et de gestion des déchets à destination des lotisseurs » relevant du Département communal du Cadre de Vie).

## IV. Le parage pour vélo

De meilleures possibilités de stationnement encouragent l'usage du vélo, aidant à réduire le recours à la voiture particulière. Elles concourent ainsi à la baisse globale des besoins de stationnement automobile et donc des surfaces construites qui y sont consacrées.

### A. Nombre d'emplacements de parage pour vélo

Tout projet inscrit dans le périmètre d'agglomération (classes A+, A et B+) doit prévoir des places de stationnement pour les deux-roues légers. Il convient d'en aménager au moins le nombre prévu :

#### 1. Constructions à usage de logement

Tout nouveau projet résidentiel collectif de plus de 5 logements doit prévoir des places de stationnement pour les deux-roues légers (1 emplacement/logement)

#### Exceptions

Les logements disposant de garage sont dispensés d'aménagement d'emplacements vélos spécifiques.

Dans le centre ancien protégé, dans le cas d'une reconversion d'une fonction non résidentielle vers une fonction résidentielle, aucun emplacement n'est exigé pour les projets de moins de 10 logements.

#### 2. Constructions à usage de bureau

Tout immeuble comporte au minimum un emplacement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de bureaux avec un minimum de deux emplacements par immeuble.

#### 3. Constructions à usage commercial

Tout immeuble destiné à abriter une fonction commerciale de plus de 400 m<sup>2</sup> comporte au minimum un emplacement par 100 m<sup>2</sup> de surface nette de vente.

Pour les bureaux et commerces, il convient de privilégier un parking de grande structure à proximité duquel est implanté un local vestiaire avec douches et casiers.

### B. Caractéristiques des emplacements de parage pour vélo

Les emplacements réunissent les conditions suivantes :

- être couverts ou être dans l'immeuble,
- être sécurisés,
- être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis le logement ou l'espace de l'activité,
- être équipés de manière adéquate tant pour le dispositif d'accrochage que pour le rechargement des batteries,
- le plan du local sera représenté avec cotation et représentation précises et à l'échelle des vélos, des range-vélos et de l'espace de manœuvre.

Ville de Namur – Département de l'Aménagement urbain  
Service Administratif du Développement territorial  
Hôtel de Ville de Namur – 2ème étage – Aile A  
Accueil sans rendez-vous du lundi au jeudi  
de 8h à 12h et de 13h15 à 16h00  
Tél. : 081/24.63.47  
urbanisme@ville.namur.be