



# Plan de politique de stationnement

Projet de plan

14 juillet 2022

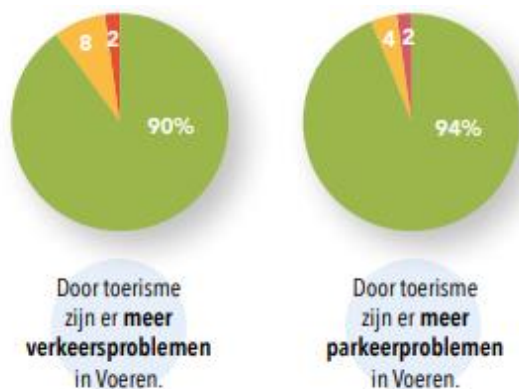
## Sommaire

1. Pourquoi un plan de politique de stationnement? .....	3
2. Contexte juridique .....	4
3. La structure du plan.....	6
4. Politique de stationnement .....	8
4.1 Construction de parkings périphériques .....	8
4.2 Signalisation .....	9
4.3 Zones bleues .....	9
4.4 Normes de mobilité dans le cadre des permis environnementaux.....	10
4.5 Cartes de riverain.....	10
4.6 Aménagement de la voirie .....	11
4.7 Supports pour vélos .....	11
5. Phasage .....	13
Annexe 1 Tableau des actions .....	14

## 1. Pourquoi un plan de politique de stationnement?

La région Fouronnaise est l'une des destinations touristiques les plus populaires de Belgique. Chaque année, des centaines de milliers de personnes visitent notre commune. Ils sont attirés par la tranquillité, le paysage authentique et les possibilités de belles randonnées à pied ou à vélo. Certains d'entre eux passent la nuit dans l'un des 2 321 lits dédiés aux touristes à Fourons. Mais beaucoup viennent aussi pour une journée.

En tant que commune rurale située à la périphérie de la Flandre, Fourons est mal desservie par les transports publics. Il y a des gares ferroviaires à Visé et Eijsden (NL) et des liaisons par bus à partir de Tongres et Aubel, mais la majorité des visiteurs de Fourons viennent en voiture.



Au printemps 2021, la commune de Fourons, en collaboration avec Toerisme Vlaanderen, a mené une enquête auprès des habitants sur leur perception du tourisme dans la commune. Cette enquête a montré, entre autres, que 94 % des habitants rencontrent davantage de problèmes de stationnement à Fourons en raison du tourisme.

Le conseil communal reconnaît ce résultat. Le stationnement des touristes entraîne en effet des désagréments en divers endroits de la commune. L'aménagement des espaces publics n'a manifestement pas évolué en fonction du nombre de visiteurs. Par exemple, les gens se garent régulièrement de façon illégale s'ils ne trouvent pas de place de stationnement, et il est parfois difficile pour les résidents de trouver une place à proximité de leur propre domicile. Ce problème ne se pose pas partout dans la même mesure, mais se concentre dans certains villages.

Cependant, le stationnement des résidents de la commune pose également des problèmes locaux. La commune a remarqué que certains résidents disposent d'un espace de stationnement suffisant sur leur propre propriété mais ne l'utilisent pas ou peu. Il leur est parfois plus facile de se garer sur le domaine public, par exemple sur l'accotement ou sur le trottoir, que dans leur propre allée ou garage. En conséquence, la commune doit construire un grand nombre de places de stationnement pour les résidents qui pourraient également se garer sur leur propre terrain. Il en résulte une forte pression de stationnement dans un certain nombre de centres de villages, même en dehors de la saison touristique. En outre, la commune pourrait également utiliser cet espace de stationnement pour un remplissage plus qualitatif du domaine public.

La commune prend l'initiative d'élaborer un plan de politique de stationnement afin de contrôler le stationnement à Fourons. L'objectif est de réduire les nuisances liées au stationnement. Cela devrait améliorer la qualité de vie des habitants.

## 2. Contexte juridique

La politique de stationnement, comme le reste de la politique locale de mobilité, est du ressort de la commune. Elle doit, bien sûr, tenir compte des dispositions du Code de la route<sup>1</sup> et des règlements de l'autorité routière « Reglement van de Wegbeheerder<sup>2</sup> » concernant l'aménagement et la signalisation des places de stationnement, des interdictions de stationner et des zones bleues, mais il a une certaine liberté de décision.

Le gouvernement flamand soutient les communes dans leur politique de stationnement. À cette fin, elle a élaboré en 2007 le Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (Vademecum de la politique de stationnement durable), qui conseille les communes sur la manière de mener une politique de stationnement durable et tournée vers l'avenir, qui s'inscrit dans les objectifs du transfert modal.

Par le passé, la commune de Fourons a élaboré divers plans d'action qui portaient également sur le stationnement. Les plus importants d'entre eux sont le plan de mobilité de Fourons de 2005, le plan de structure spatiale de Fourons de 2008 et le plan climatique communal 2030 de 2021

Le plan de structure spatiale de Fourons identifie le problème de la forte pression de stationnement dans plusieurs centres, principalement à Fouron-le-Comte et Fouron-Saint-Martin. Il est noté que la dominance du stationnement hypothèque la qualité et l'attractivité du domaine public. La cause est recherchée dans une signalisation inadéquate, la concentration des points de départ des itinéraires cyclistes et pédestres de loisirs dans les centres, la concentration des établissements de restauration et le manque d'alternatives valables.

Comme solution, la construction de parkings périphériques dans un certain nombre de centres de villages est envisagée afin de réserver le stationnement dans les centres de villages aux résidents et de permettre une réévaluation du domaine public. Pour le centre de Fouron-le-Comte, un système de stationnement de courte durée a été choisi. Une ordonnance sur le stationnement à élaborer rendra obligatoire la construction d'un nombre suffisant de places de stationnement lors de la demande d'un permis d'urbanisme, afin de garantir que le stationnement se fasse autant que possible sur le domaine privé. Cela permettra d'éviter que le stationnement soit détourné sur le domaine public

Les plans du plan de structure spatiale n'ont jamais été entièrement développés. A Teuven, un petit parking périphérique a été construit le long de la rue Teuven-Village. Il existe également un parking en périphérie de Fouron-le-Comte, dans la rue de l'Arbre. Ce dernier n'a été construit qu'à l'état brut. Un règlement communal sur le stationnement n'a jamais été introduit. Dans le cadre des demandes de permis de construire, le service de l'aménagement du territoire vérifie effectivement si des places de stationnement suffisantes sont prévues. En règle générale, il faut au moins deux places de stationnement par unité de logement.

Le plan de mobilité accorde une attention limitée au stationnement. Il ne fait référence qu'à la construction d'un parking en périphérie de Fouron-le-Comte et à l'engagement de ne pas augmenter le nombre de places de stationnement dans le centre de la commune.

---

<sup>1</sup> Arrêté royal du 1 décembre 1975 sur la police générale de la circulation routière et l'utilisation de la voie publique

<sup>2</sup> Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

Dans le Plan climat communal 2030, la politique de mobilité est encadrée par l'objectif de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> à Fourons de 40 % entre 2011 et 2030. Les émissions provenant des transports privés et commerciaux représentaient 33 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> de Voeren en 2011. Sans une réduction radicale des émissions dues aux transports, il est pratiquement impossible pour la commune d'atteindre l'objectif d'une réduction de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2030.

Dans le plan climatique, la commune s'engage à travailler à un transfert modal selon le principe STOP. La priorité est donnée à la mobilité douce (marche et cyclisme) et aux transports publics par rapport aux transports privés. En premier lieu, la commune encourage l'utilisation de la bicyclette pour les courtes distances et la construction de trottoirs et de pistes cyclables sécurisés.

La politique de stationnement étant un outil puissant pour obtenir le transfert modal souhaité, le plan climatique prévoit de limiter le nombre de places de stationnement dans les centres des villages et de construire des parkings périphériques comme alternative. Ces parkings périphériques seront également conçus comme des pôles de mobilité afin d'encourager l'utilisation des transports publics, par exemple. En outre, ils seront reliés de manière optimale au réseau de routes lentes afin que les parkings soient également attrayants pour les touristes.

### 3. La structure du plan

Lors de l'élaboration de ce plan de politique de stationnement, le choix a été fait d'utiliser le même système que celui préconisé par le gouvernement flamand pour les plans de mobilité. Il s'agit d'un système en trois phases. Tout d'abord, une note d'orientation a été rédigée, décrivant la politique de stationnement actuelle, le contexte spatial et les problèmes rencontrés. Sur cette base, deux scénarios futurs ont été élaborés avec diverses mesures possibles pour résoudre les goulets d'étranglement. Ces scénarios ont ensuite été mis en balance les uns avec les autres afin d'aboutir à un ensemble cohérent de mesures. Cet ensemble de mesures est décrit dans ce plan de politique de stationnement.

Le premier scénario était le scénario de tendance. Il s'agit d'une projection dans l'avenir de la politique de stationnement actuelle. Il s'agit d'une combinaison de la politique de stationnement telle qu'elle a été décrite dans le plan de mobilité communal de 2005 et le plan de structure spatiale de Fourons de 2008, et de la politique telle qu'elle a été mise en œuvre ces dernières années ou telle qu'elle est déjà préparée pour l'avenir. Le scénario tendanciel prédit ce à quoi ressemblera la politique de stationnement à Fourons en 2025 si elle n'est pas modifiée de manière significative par rapport à la politique actuelle.

En outre, un scénario a été élaboré sur la base d'une politique de stationnement durable. Les principes de la politique de stationnement durable ont été décrits par le gouvernement flamand dans le Vademecum « Duurzaam Parkeerbeleid ».

Le « Duurzaam Parkeerbeleid » (la politique de stationnement durable) repose sur trois principes de base :

- La bonne voiture au bon endroit : Cela signifie, par exemple, que les voitures de touristes ne doivent pas être garées dans des endroits destinés aux résidents. Les résidents doivent pouvoir se garer près de chez eux si cela n'est pas possible sur leur propre terrain. Pour les touristes, l'emplacement exact d'une place de stationnement est moins important.
- L'espace public est rare et coûteux : le stationnement est en concurrence avec l'espace réservé aux usagers actifs de la route, aux rencontres sociales et à la verdure. Un domaine public largement réservé aux voitures a des conséquences négatives sur la qualité de vie dans les centres des villages. Les experts de la circulation ont calculé que le prix d'une place de stationnement en surface est de 7 500 euros pour la commune. Ainsi, une place de stationnement dans le domaine public entraîne un coût public important alors que l'utilisation est plutôt privée.
- Utilisation optimale de l'espace de stationnement : Il est inefficace que les places de stationnement disponibles soient mal utilisées. Grâce à une bonne organisation, il est possible de doubler l'utilisation des places de stationnement ; en semaine pour une école et le week-end pour les touristes

Les deux scénarios sont, pour ainsi dire, deux extrêmes. Une adhésion totale au scénario tendanciel n'est pas souhaitable car elle perpétue les goulets d'étranglement existants dans la politique communale de stationnement. Toutefois, il n'est pas non plus souhaitable d'opter entièrement pour le scénario de la politique de stationnement durable, car celui-ci est peu réalisable pour une commune de l'envergure de Fourons et est souvent exagéré par rapport à la gravité des problèmes rencontrés.

La note de synthèse a été discutée avec des experts de la circulation de la police locale et des différents services impliqués au sein de la commune afin de parvenir à un ensemble de mesures largement soutenu et équilibré. À cette fin, les mesures des différents scénarios ont été évaluées. Le plan de politique de stationnement qui en découle est un mélange des deux scénarios.

## 4. Politique de stationnement

Dans ce chapitre, la politique de stationnement est expliquée en détail sur la base de différentes actions. Ces actions sont résumées, ainsi qu'un phasage, dans le tableau des actions de l'annexe 1.

La commune choisit de concentrer les voitures des visiteurs dans des parkings périphériques, en dehors des centres des villages qui reçoivent le plus de touristes. Ces parkings sont conçus dans un cadre de verdure afin de constituer un point de départ agréable pour une visite de Fourons.

Dans le même temps, une politique de stationnement restrictive est choisie dans les centres des villages. Grâce à la mise en place de zones bleues, le stationnement dans les centres des villages sera réservé aux résidents du village et aux personnes qui stationnent pour une courte durée, par exemple pour se rendre dans un magasin ou visiter une église. Cela oblige les touristes à utiliser les parkings périphériques. Si le stationnement dans le centre n'était pas limité, les touristes essaieraient toujours de trouver une place à l'église avant de chercher ailleurs. En conséquence, la pression de stationnement dans les centres resterait aussi élevée que jamais.

Ces mesures sont couplées à une meilleure signalisation des parkings destinés aux touristes et à une communication à ce sujet par les canaux communaux et Toerisme Voerstreek

### 4.1 Construction de parkings périphériques

C'est dans les centres des villages de Furon-le-Comte, Furon-Saint-Martin, Furon-Saint-Pierre et Teuven que la pression exercée par les touristes sur le stationnement est la plus forte. Afin d'offrir une alternative aux touristes, des parkings périphériques sont en cours de construction. Pour les touristes, il est moins important de savoir où ils se garent exactement, et ce n'est donc pas un gros problème si ce n'est pas juste à côté de l'église.

À Furon-le-Comte, un parking en dur a déjà été construit dans la rue de l'Arbre. Cependant, ce parking n'est pas encore aménagé de manière attrayante ni connu de tous les visiteurs. C'est pourquoi ce parking sera bientôt réaménagé avec des places de stationnement claires, beaucoup de verdure, un espace pour les autocars, un point d'échange pour les transports publics (bus Hoppinflex), des sièges, des panneaux d'information et un point de réparation de vélos (une colonne ou une armoire avec des outils pour les petites réparations des vélos, combinée à une pompe à vélo). En outre, un sentier pédestre sera aménagé à travers le parc, du centre de soins résidentiels Ocura à Tienhof. Le parking sera ainsi un endroit agréable pour commencer une visite à Fourons. L'aménagement d'une prairie pour promener les chiens et la mise en place de conteneurs à verre enterrés garantissent la présence de personnes dans le parking à tout moment de la journée. La sécurité sociale en bénéficiera

Le parking de la rue de l'Arbre sera également promu en tant que point de départ idéal pour les randonnées à vélo, en tant qu'emplacement "Park+Bike". Ainsi, les cyclistes ne doivent plus traverser toute la commune avec leur voiture avant de commencer leur tour à vélo. La commune soutient cette démarche en mettant à disposition un point de réparation de vélos. Mais aussi la proximité d'une société de location de vélos rend ce parking attractif comme point de départ pour les cyclistes.

À Furon-Saint-Martin, un petit parking est en cours de construction sous le viaduc ferroviaire. La commune de Furon-Saint-Pierre ne disposant pas de l'espace nécessaire pour construire un parking périphérique, le parking de Furon-Saint-Martin est également destiné aux visiteurs



qui souhaitent se rendre dans les environs de Fouron-Saint-Pierre. Une attention particulière sera accordée à ce point dans la signalisation.

Il n'y a pas encore de plans concrets pour un parking périphérique supplémentaire à Teuven. Il existe déjà un parking périphérique à Teuven-Village. Cependant, un parking supplémentaire est nécessaire car le parking communal actuel est parfois trop petit pendant la saison touristique. La commune a donc l'ambition de construire une zone supplémentaire à l'avenir et continue à chercher un endroit approprié pour cela.

Il n'y aura pas de place pour les camping-cars sur les parkings périphériques. Il s'est avéré que les touristes en camping-car provoquent des nuisances (sonores) pour les environs et de nombreuses décharges sauvages. En outre, la commune encourage les touristes en camping-car à utiliser des endroits appropriés tels que les campings.

## 4.2 Signalisation

Les touristes ont souvent tendance à se rendre en voiture jusqu'au clocher de l'église et à chercher une place de parking à proximité. Dans les centres des villages, cependant, l'espace disponible est limité. En outre, la commune ne souhaite pas que les centres soient complètement encombrés de voitures stationnées ; il faut également laisser de la place à la verdure et aux personnes qui se promènent. Un domaine public avec de l'espace pour les piétons assure également plus de rencontres fortuites, ce qui améliore la qualité de vie dans nos villages.

Pour que les parkings périphériques soient également utilisés, il est donc important que les touristes puissent également les trouver. Après la construction d'un parking périphérique, la commune mettra en place une signalisation claire pour guider les visiteurs vers le parking et les éloigner du centre.

En outre, la commune informera les visiteurs des possibilités de stationnement à Fourons par ses propres moyens et en collaboration avec Toerisme Voerstreek. Une attention particulière sera également accordée à la possibilité de visiter Fourons en transports publics. Les visiteurs qui viennent en Hoppinflexbus, ou en vélo depuis une gare, ne posent de toute façon aucun problème de stationnement.

## 4.3 Zones bleues

À terme, des zones bleues seront introduites dans quatre communes. À l'intérieur d'une zone bleue, la durée de stationnement est limitée et les personnes doivent placer un disque bleu ou une carte de résident (voir section 4.5) derrière le pare-brise. Cela signifie que l'espace de stationnement dans une zone est réservé aux personnes qui doivent absolument se trouver dans cette zone. Il s'agit, par exemple, de personnes qui se rendent dans un magasin, rendent visite à des proches ou font une petite promenade.

Comme le parking de longue durée est exclus de la zone, les places disponibles sont utilisées de manière optimale. Au cours d'une même journée, un espace peut être utilisé plusieurs fois, tandis que les espaces dans les centres de village sont désormais régulièrement occupés tout au long de la journée.

L'établissement d'une zone bleue est lié à la construction d'un parking périphérique. S'il n'existe pas de parking périphérique dans un village, il n'y a pas d'alternative pour le

stationnement à long terme. Dès que le parking périphérique sera installé, ils pourront se garer ailleurs et le centre du village pourra être réservé au stationnement de courte durée et aux résidents.

Les zones bleues ne s'appliqueront que pendant les week-ends, car c'est aussi à ce moment-là que les problèmes de stationnement sont les plus importants. La durée maximale standard de stationnement dans une zone bleue est de deux heures. A Fouron-Saint-Pierre, par contre, le maximum sera de quatre heures. Cela offrira plus de possibilités pour, par exemple, aller au restaurant et faire de courtes promenades. Lors de la reconstruction du centre de Fouron-Saint-Pierre, des places de stationnement suffisantes ont été prévues à cet effet.

La délimitation des zones bleues est choisie de manière à ce que, depuis le centre, il ne soit jamais plus facile de se garer à l'extérieur de la zone que de choisir le parking périphérique. De cette manière, l'utilisation des parkings périphériques est stimulée et les problèmes de stationnement juste à l'extérieur des zones restent limités.

À Fouron-le-Comte, par exemple, cela signifie qu'une zone d'environ cinq cents mètres est délimitée autour de Pley. Le début de la zone bleue se situe approximativement aux intersections Rue de l'Arbre-Rue de Berneau, Rue du Couvent-Jolette et Rue Haute-Vitschen. Dans les autres villages, la zone bleue coïncide plus ou moins avec le centre du village lui-même, car les parkings périphériques y sont plus centrés.

#### 4.4 Normes de mobilité dans le cadre des permis environnementaux.

Dans la vision de la commune, le stationnement doit se faire autant que possible sur des terrains privés. Le service d'urbanisme de la commune applique déjà la directive selon laquelle, pour chaque logement neuf ou rénové de manière radicale, deux places de stationnement doivent être aménagées sur une propriété privée.

Afin de sécuriser juridiquement cette ligne directrice, elle sera incluse dans un règlement de développement urbain. Cela apporte également plus de clarté aux architectes et aux promoteurs immobiliers lors de la préparation d'un projet de construction.

Dans ce règlement d'urbanisme, des normes distinctes et adaptées sont prévues pour les logements de vacances, les établissements de restauration, les commerces, etc. Une norme est également prévue pour le nombre de places de stationnement pour vélos dans les habitations. Il a été démontré que les gens sont plus susceptibles d'utiliser un vélo pour de courts trajets s'il est le vélo est directement sous la main.

#### 4.5 Cartes de riverains

La majorité des maisons de Fourons ont suffisamment d'espace pour garer plusieurs voitures sur leur propre terrain. Cependant, il semble que tout le monde n'en fasse pas toujours usage et préfère garer sa voiture sur le domaine public. Cela entraîne une pression de stationnement plus forte, particulièrement sensible dans les centres des villages, et oblige la commune à construire des places de stationnement supplémentaires. Cela laisse moins de place à une interprétation différente, plus qualitative, du domaine public. Un arbre, par exemple, pourrait être planté à la place d'une place de stationnement.

Les résidents d'une zone bleue doivent avoir une carte de résident pour se garer dans la rue. La commune délivrera ces cartes de résident. La carte de riverain est liée à une plaque d'immatriculation, comme le stipule le règlement de la circulation

Chaque ménage aura droit à une carte de riverain gratuite. Pour la deuxième carte, la commune demandera une petite cotisation de 50 euros par an. À partir de la troisième voiture, la redevance sera de 150 euros par an. Cette structure tarifaire permettra aux résidents de garer gratuitement leur voiture dans la rue. Mais la commune encourage également les résidents à utiliser les parkings sur leur propre propriété, surtout s'ils possèdent plusieurs voitures. Cela permettra de réduire la pression de stationnement sur le domaine public.

La carte de riverain ne garantit pas une place de stationnement. Le nombre de places de stationnement est adapté à l'espace disponible et mis en balance avec les autres fonctions du domaine public. Il est donc possible qu'un titulaire de carte ne trouve pas toujours une place de stationnement sur le domaine public. Ils devront alors utiliser un espace sur une propriété privée ou se garer à une distance un peu plus grande de leur domicile. La probabilité de trouver une place de stationnement libre augmente toutefois par rapport à la situation existante, car moins de conducteurs voudront ou pourront utiliser les places de stationnement disponibles

#### 4.6 Aménagement de la voirie

Ces dernières années, la commune a beaucoup investi dans la construction de trottoirs sécurisés pour les piétons. Ainsi, nos villages restent accessibles aux piétons et surtout aux personnes à mobilité réduite. Cependant, les trottoirs sont régulièrement utilisés comme parkings. En conséquence, les piétons sont obligés de s'avancer sur la route, ce qui peut entraîner des situations dangereuses. Pour les personnes en fauteuil roulant, par exemple, une voiture sur le trottoir peut même constituer un obstacle infranchissable.

Souvent, le stationnement sur un trottoir résulte de l'ignorance du code de la route ou d'un doute concernant ce dernier. Pour faire comprendre que le stationnement ne doit jamais se faire sur les trottoirs, la commune délimitera des emplacements de stationnement sur la chaussée à différents endroits. Le nouveau tracé de la route de Fouron-le-Comte montre que ces places de stationnement permettent de réduire considérablement le stationnement sur les trottoirs.

L'installation de places de stationnement est initialement réalisée en combinaison avec d'autres travaux dans une rue. Dans certains endroits où la disposition actuelle entraîne une grande confusion, la commune procédera plus rapidement à l'installation de places de stationnement. Cela se produira certainement à Mouland, le long de la Rue du Village et sur Driesch.

Lors du réaménagement de Remersdaal, une attention particulière sera accordée à la qualité et à la clarté des dispositions en matière de stationnement, avec des places de stationnement claires.

Dans les endroits où le stationnement est indésirable, la commune introduira une interdiction de stationnement. Cela incitera les gens à utiliser les places de stationnement mieux situées ou les parkings périphériques

#### 4.7 Supports pour vélos

La commune est fortement engagée dans la promotion de l'utilisation de la bicyclette. À cette fin, de nouvelles pistes cyclables sont construites et les pistes existantes sont améliorées. Mais avant d'aller en vélo à la boulangerie ou à une activité associative, vous voulez être sûr que vous pourrez le garer en toute sécurité. En particulier, l'essor de la bicyclette électrique accroît la demande de bonnes installations de stationnement pour vélos.

Par conséquent, la commune fournira des installations de stationnement pour vélos dans toutes les communes. On choisira un modèle qui permet d'enchaîner les bicyclettes. Dans tous les cas, les abris seront placés aux arrêts de bus les plus importants et à proximité des cafés et restaurants, des églises ou des magasins.

## 5. Phasage

La construction de parkings périphériques est un élément essentiel de ce plan de politique de stationnement. Ils constituent la principale destination des touristes. Sans parking périphérique, les touristes devront se contenter des places de stationnement dans les rues des centres de villages et de leurs environs. Ils n'ont alors aucune alternative.

Afin de faire les choses dans le bon ordre, un certain nombre de mesures seront reportées jusqu'à ce que le parking périphérique soit construit. Ensuite, une signalisation claire sera mise en place. Ce n'est qu'alors que les zones bleues seront délimitées. Cela permettra d'éviter que les zones bleues ne causent des problèmes parce que les gens ne savent pas encore où ils doivent se garer.



## Annexe 1 Tableau des actions

Action	2022	2023	2024	2025
<b>Politique générale</b>				
Partage des informations au sujet du stationnement via les canaux municipaux	x			
Inclusion de normes de mobilité dans les règlements d'urbanisme		x		
Placement des supports à vélo		x	x	
<b>Mouland</b>				
Marquage des places de stationnement sur la chaussée		x		
<b>Fouron le Cotme</b>				
Aménagement parking périphérique	x	x		
Installation de panneaux de signalisation		x		
Installation zone bleue				x
<b>Fouron-Saint-Martin</b>				
Aménagement parking périphérique			x	
Installation de panneaux de signalisation			x	
Installation zone bleue				x
<b>Fouron-Saint-Pierre</b>				
Installation de panneaux de signalisation		x		
Installation zone bleue				x
<b>Teuven</b>				
Installation de panneaux de signalisation		x		
Installation zone bleue				x
Aménagement parking périphérique supplémentaire				?
<b>Remersdaal</b>				
Réaménagement avec une attention particulière pour le stationnement				x