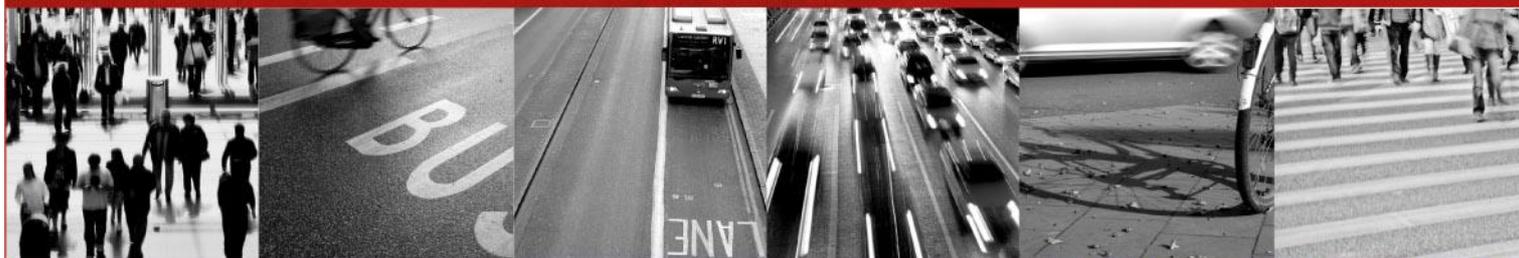


# PROJET DE PLAN D'ACTION COMMUNAL DE STATIONNEMENT

**Commune d'Auderghem**

2 décembre 2014

**RAPPORT FINAL**



espaces  
mobilités 



## Table des matières

|   |            |
|---|------------|
| <b>1. Etat des lieux</b> .....  | <b>7</b>   |
| <b>1.1 Analyse de la politique communale en matière de stationnement</b> .....    | <b>7</b>   |
| <b>1.2 L'offre en stationnement et les emplacements réservés</b> .....            | <b>8</b>   |
| 1.2.1 L'offre en stationnement.....   | 8          |
| 1.2.2 L'offre en stationnement en voirie.....                                     | 11         |
| 1.2.3 L'offre en stationnement hors voirie .....                                  | 18         |
| 1.2.4 Les emplacements réservés.....  | 21         |
| 1.2.5 Les parkings de transit .....   | 40         |
| 1.2.6 Le stationnement vélo.....  | 43         |
| <b>1.3 La demande en stationnement</b> .....                                      | <b>48</b>  |
| 1.3.1 Typologie de la demande en stationnement.....                               | 48         |
| 1.3.2 Evolution de la demande en stationnement .....                              | 49         |
| <b>1.4 La gestion du stationnement et des cartes de dérogation</b> .....          | <b>52</b>  |
| 1.4.1 La gestion du stationnement.....  | 52         |
| 1.4.2 Les cartes de dérogation .....  | 52         |
| <b>1.5 Analyse synthétique</b> .....  | <b>54</b>  |
| <b>1.6 Les projets en cours</b> .....   | <b>55</b>  |
| 1.6.1 Projets en cours sur Auderghem .....  | 55         |
| <b>2. Actions prévues</b> .....   | <b>57</b>  |
| <b>2.1 Le stationnement des véhicules</b> .....                                   | <b>57</b>  |
| 2.1.1 Les zones réglementées et non réglementées.....                             | 57         |
| 2.1.2 Les cartes de dérogation .....  | 61         |
| 2.1.3 Les emplacements réservés.....  | 67         |
| 2.1.4 Les parkings de transit .....   | 89         |
| <b>2.2 Le stationnement des vélos</b> .....                                       | <b>98</b>  |
| 2.2.1 Rappel du cadre réglementaire.....  | 98         |
| 2.2.2 Plan de développement pour les vélos.....                                   | 99         |
| <b>2.3 Mesures compensatrices</b> .....   | <b>101</b> |
| 2.3.1 Mutualisation du stationnement .....  | 101        |
| <b>3. Contrôle et sanction</b> .....  | <b>105</b> |
| <b>3.1 Rappel du cadre réglementaire</b> .....                                    | <b>105</b> |
| <b>3.2 Actions à mettre en œuvre en matière de contrôle et de sanctions</b> ..... | <b>105</b> |
| 3.2.1 Aspects financiers.....   | 105        |
| 3.2.2 Evolution du contrôle.....  | 106        |
| 3.2.3 Evolution des infractions.....  | 107        |
| <b>4. Synthèses</b> .....   | <b>109</b> |
| 4.1.1 Actions à mettre en œuvre .....   | 109        |
| 4.1.2 Impacts sur les communes riveraines.....                                    | 111        |

## Liste des illustrations

|  |    |
|--|----|
| Figure 1: les enjeux d'une politique de gestion du stationnement .....                             | 8  |
| Figure 2: illustration des possibilités de gestion du stationnement.....                           | 11 |
| Figure 3: synthèse des actions à réaliser en matière de stationnement des véhicules motorisés..... | 13 |
| Figure 4: la zone bleue classique et la zone bleue courte durée.....                               | 14 |
| Figure 5: les zones d'accessibilités en transport en commun.....                                   | 19 |
| Figure 6: stationnement pour PMR dans la commune .....   | 23 |
| Figure 7: emplacements pour zones de livraison dans la commune .....                               | 27 |
| Figure 8: voitures partagées (Cambio à Herrmann-Debroux) .....                                     | 29 |
| Figure 9: voitures partagées (Cambio à Hankar).....  | 30 |

|   |     |
|---|-----|
| Figure 10: voitures partagées (Zen car au Carrefour Auderghem).....   | 30  |
| Figure 11: emplacement de taxi (place Saint-Julien).....  | 32  |
| Figure 12: emplacement de taxi (Herrmann-Debroux) .....   | 32  |
| Figure 13: emplacement de taxi (Beaulieu).....  | 32  |
| Figure 14: les itinéraires poids lourds au sein de la commune.....  | 34  |
| Figure 15: interdiction de circuler pour les + de 7,5t (chaussée de Wavre) et les + de 3.5t.....                      | 34  |
| Figure 16: emplacement réservé pour autobus.....  | 35  |
| Figure 17: emplacement réservé pour autobus.....  | 36  |
| Figure 18: Kiss & Ride (rue Willame et rue Chaudron).....   | 38  |
| Figure 19: le parking de transit Herrmann-Debroux .....   | 42  |
| Figure 20: le parking de transit de Delta.....  | 42  |
| Figure 21: actions à réaliser pour la mise en place d'un réseau cyclable interne.....                                 | 44  |
| Figure 22: les dispositifs de stationnement vélo aux abords des stations de métro.....                                | 47  |
| Figure 23: les dispositifs de stationnement vélo au sein des grands commerces de détail.....                          | 47  |
| Figure 24: les dispositifs de stationnement aux abords de la maison communale et du Gymnase (blvd des Invalides)..... | 47  |
| Figure 25: les différents types d'usagers du stationnement.....   | 48  |
| Figure 26: stationnement en voirie le matin (2006) .....  | 49  |
| Figure 27: stationnement en voirie le soir (2006) .....   | 50  |
| Figure 28: coefficients de livraison par type de commerce.....  | 69  |
| Figure 29: localisation du stationnement poids-lourds (2004 – mardi soir).....  | 82  |
| Figure 30: localisation du stationnement poids-lourds (2004 - dimanche soir).....                                     | 82  |
| Figure 31: stationnement de poids lourds, avenue de Tervuren (2009) .....   | 83  |
| Figure 32: stationnement de poids lourds, avenue de Tervuren (2012) .....   | 84  |
| Figure 33: exemple (parisien) de dispositif d'accrochage pour 2 roues motorisées .....                                | 88  |
| Figure 34 : Analyse des nouvelles places de P+R à créer autour de Genève .....  | 90  |
| Figure 35 : Politique de tarification des P+R dans l'agglomération munichoise .....                                   | 92  |
| Figure 36 : P+R des villes de Rotterdam, Saint-Louis (France) et Pomona (Californie).....                             | 93  |
| Figure 37 : Calculateur d'itinéraire intégrant les P+R.....   | 94  |
| Figure 38 : Infographie sur le fonctionnement des P+R à Amsterdam.....  | 94  |
| Figure 39 : Panneau d'information multimodale au parc relais de Kröllwitzer à Halle.....                              | 95  |
| Figure 40 : Calcul de la demande potentielle en P+R, Canton de Genève .....   | 96  |
| Figure 41: exemple de box-vélo implanté en voirie .....   | 100 |
| Figure 42: Concept de la mutualisation du stationnement.....  | 101 |
| Figure 43: répartition des types d'infraction (2013) .....  | 107 |

## Liste des cartes

|  |    |
|--|----|
| Carte 1: les zones réglementées et non réglementées .....                                  | 14 |
| Carte 2: évolution de la zone bleue .....  | 15 |
| Carte 3: le stationnement hors voirie.....   | 20 |
| Carte 4: localisation des emplacements réservés pour PMR.....                              | 22 |
| Carte 5: localisation des zones de livraison.....  | 26 |
| Carte 6: localisation des stations de voitures partagées .....                             | 29 |
| Carte 7: localisation des emplacements pour taxis .....                                    | 31 |
| Carte 8: localisation des emplacements réservés pour autocars et bus scolaires .....       | 36 |
| Carte 9: localisation des emplacements réservés pour Kiss & Ride.....                      | 38 |
| Carte 10: localisation des emplacements pour 2 roues motorisées .....                      | 39 |
| Carte 11: les parkings de transit.....   | 42 |
| Carte 12: les emplacements de stationnement vélo et Villo !.....                           | 44 |
| Carte 13: taux de congestion en voirie (5-7h).....   | 51 |
| Carte 14: taux de congestion en voirie (10-12h).....                                       | 51 |
| Carte 15: projets immobiliers et d'infrastructure en cours ou projetés à court terme ..... | 55 |
| Carte 16: projet d'extension de la zone bleue (par face de rue).....                       | 59 |
| Carte 17: les commerces de la chaussée de Wavre .....                                      | 70 |

|  |     |
|--|-----|
| Carte 18: typologie des commerces chaussée de Wavre (section 1).....                                     | 71  |
| Carte 19: les commerces générateurs de déplacements (section 1) .....                                    | 72  |
| Carte 20: nombre d'aires de livraison nécessaires (section 1) .....                                      | 72  |
| Carte 21: typologie des commerces chaussée de Wavre (section 2).....                                     | 73  |
| Carte 22: les commerces générateurs de déplacements (section 2) .....                                    | 74  |
| Carte 23: évaluation du nombre d'aires de livraison à implanter (section 2) .....                        | 74  |
| Carte 24: typologie des commerces chaussée de Wavre (section 3).....                                     | 75  |
| Carte 25: les commerces générateurs de déplacements (section 3) .....                                    | 76  |
| Carte 26: évaluation du nombre d'aires de livraison à implanter (section 3) .....                        | 76  |
| Carte 27: plan car-sharing 2020 (stations et capacités) .....  | 79  |
| Carte 28: plan car-sharing 2020 (agenda).....  | 79  |
| Carte 29: localisation de l'aire de stationnement poids-lourds à implanter.....                          | 84  |
| Carte 30: plan de développement pour les 2 roues motorisées .....  | 87  |
| Carte 31: actions à mettre en œuvre pour le stationnement vélo.....                                      | 99  |
| Carte 32: potentialités de mutualisation .....   | 102 |
| Carte 33 : localisation des bureaux dont le Permis d'Environnement arrive à échéance à court terme ..... | 104 |
| Carte 34: localisation des infractions.....  | 108 |

## Liste des tableaux

|   |     |
|---|-----|
| Tableau 1: caractéristiques de l'offre en stationnement .....   | 8   |
| Tableau 2: répartition de l'offre globale en stationnement.....   | 10  |
| Tableau 3: répartition de l'offre en voirie .....   | 13  |
| Tableau 4: les nouvelles voiries en zones bleues .....  | 16  |
| Tableau 5: nombre total de places de stationnement réservées par catégorie (2014).....                      | 21  |
| Tableau 6: liste des emplacements réservés pour PMR .....   | 24  |
| Tableau 7: liste des emplacements réservés pour livraison .....   | 26  |
| Tableau 8: liste des emplacements réservés pour bus et autocars.....  | 36  |
| Tableau 9: liste des emplacements réservés pour Kiss & ride .....   | 37  |
| Tableau 10: liste des emplacements réservés pour 2 roues motorisés.....                                     | 39  |
| Tableau 11: Capacité de stationnement dans les P+R bruxellois, juin 2012, Région de Bruxelles-Capitale..... | 41  |
| Tableau 12: liste et type de dispositifs d'accrochages pour vélo .....                                      | 46  |
| Tableau 13: projets immobiliers et d'infrastructure en cours ou projetés à court terme.....                 | 55  |
| Tableau 14: objectifs de réduction des places non réglementées et non réservées .....                       | 57  |
| Tableau 15: évaluation des besoins en places PMR sur la commune .....                                       | 67  |
| Tableau 16: tronçons de la chaussée de Wavre où des zones de livraison sont nécessaires .....               | 77  |
| Tableau 17: objectifs de croissance des emplacements réservés pour voitures partagées .....                 | 78  |
| Tableau 18: planning de réalisation des stations projetées.....   | 79  |
| Tableau 19: stationnement Poids-lourds à Auderghem (2004 – mardi soir).....                                 | 82  |
| Tableau 20: stationnement Poids-lourds à Auderghem (2004 – dimanche soir) .....                             | 82  |
| Tableau 21 : Capacité de stationnement dans les P+R d'autres villes européennes, 2014 .....                 | 89  |
| Tableau 22: estimation du bilan financier du stationnement (2014) .....                                     | 106 |
| Tableau 23: synthèse des actions à mettre en œuvre (emplacements réservés et stationnement vélo) .....      | 109 |
| Tableau 24: synthèses des positions de la commune et des actions à mettre en œuvre .....                    | 110 |

## Glossaire

|             |  |
|-------------|--|
| ARS :       | Agence Régionale de Stationnement                            |
| PACS :      | Plan Communal de Stationnement                               |
| PCM :       | Plan Communal de Mobilité                                    |
| PRPS :      | Plan Régionale de Politique de Stationnement                 |
| Plan Iris : | Plan Régional de Mobilité de la Région de Bruxelles Capitale |



# 1. ETAT DES LIEUX

---

## 1.1 ANALYSE DE LA POLITIQUE COMMUNALE EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Le Plan Communal de Mobilité définit la politique de la commune en matière de mobilité. Il a été adopté en 2009, et contient un certain nombre de mesures et d'actions en faveur du stationnement.

Les principaux objectifs du PCM en la matière sont le développement de la multimodalité, le développement des modes doux et le maintien de l'accessibilité aux fonctions urbaines pour tous les modes, chacun de ces objectifs ayant des implications multiples sur le stationnement :

- le développement de la multimodalité implique d'équiper en stationnement les abords des arrêts de transport en commun les plus importants, en mettant l'accent sur le stationnement des vélos et les voitures partagées ;
- le développement des modes doux passe par la multiplication des solutions en stationnement pour vélos ;
- l'accès aux fonctions urbaines nécessite de faciliter la livraison des commerces, en améliorant le contrôle et la gestion des aires de livraison, et en maintenant une offre de stationnement pour les poids lourds ;
- l'accès à la ville passe également par le développement de l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) des lieux fortement fréquentés.

L'état des lieux des objectifs du PCM et des actions mises en œuvre, en lien avec les thématiques à traiter dans le PACS, se trouve au chapitre « 1.2 L'offre en stationnement et les emplacements réservés », p8

## 1.2 L'OFFRE EN STATIONNEMENT ET LES EMPLACEMENTS RESERVES

### 1.2.1 L'offre en stationnement

#### INTRODUCTION

L'offre en stationnement doit répondre à des besoins multiples. En fonction des usages et du contexte, le stationnement se situera en voirie ou hors voirie, avec un aménagement en surface ou en souterrain,... Un nombre important d'acteurs est directement ou indirectement concerné dans la définition des politiques de stationnement.

| Offre en stationnement |                                    |        |            |        |                                    |            |                 |                 |
|------------------------|------------------------------------|--------|------------|--------|------------------------------------|------------|-----------------|-----------------|
| LOCALISATION           | SUR VOIRIE                         |        |            |        | HORS VOIRIE                        |            |                 |                 |
| USAGE                  | Public                             |        | Privé      |        | Public                             |            | Privé           |                 |
| TYPE D'AMENAGEMENT     | En surface                         |        | En surface |        | En surface                         | En ouvrage | En surface      | En ouvrage      |
| DUREES D'UTILISATION   | Courte, moyenne, longue, illimitée |        | Libre      |        | Courte, moyenne, longue, illimitée |            | Libre           |                 |
| TARIFICATION           | Gratuit                            | Payant | Gratuit    | Payant | Gratuit, payant                    | Payant     | Gratuit, payant | Gratuit, payant |

**Tableau 1: caractéristiques de l'offre en stationnement**

Source : CeM 2014 – groupe A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juin 2014

La prise en compte des besoins s'accompagne de la nécessité de gérer le stationnement, tant l'offre et ses caractéristiques d'utilisation conditionnent le choix modal. Il existe ainsi un grand nombre de leviers (durée d'utilisation, tarification) pour orienter les usages du stationnement, selon les objectifs poursuivis.



**Figure 1: les enjeux d'une politique de gestion du stationnement**

Source : Transitec, formation CeM 2014 – groupe A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juin 2014

Les objectifs poursuivis par le PRPS, en lien étroit avec ceux du plan Iris II, sont du même ordre<sup>1</sup> :

- rééquilibrer l'utilisation de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement;
- simplifier la situation du stationnement en Région bruxelloise par l'harmonisation et par une meilleure gestion des infractions, des problèmes de livraison ou du stationnement pour les alternatives au transport motorisé individuel.

La ligne directrice est l'harmonisation des réglementations communales pour apporter cohérence et lisibilité à l'organisation du stationnement au niveau régional.

Cependant, cette harmonisation prend en compte les diversités locales des besoins et des territoires, de manière à apporter autant que possible, dans chaque cas, des solutions adaptées aux orientations fixées par la Région. C'est pourquoi le PRPS laisse aux Communes le soin d'appliquer les principes et les normes convenus en concertation à l'échelle régionale, en choisissant ce qui convient au niveau de chaque voirie de leur territoire.

De manière générale, le stationnement de longue durée hors voirie doit être privilégié par rapport à au stationnement en voirie.

Les principes de base pour la répartition de l'offre de stationnement entre les utilisateurs sont les suivants :

- **Stationnement des habitants** : satisfaire la demande dans la mesure des possibilités, tout en encourageant la réduction de la dépendance automobile et en favorisant les mobilités alternatives (transports collectifs, vélo, auto-partage...).

L'objectif n'est pas d'empêcher les habitants de posséder une voiture, mais d'en limiter leur nombre et de sensibiliser l'utilisateur à une meilleure utilisation. Lorsqu'un manque de places pour les habitants est mis en évidence par un diagnostic précis, il est nécessaire d'examiner toutes les solutions possibles pour augmenter l'offre en utilisant d'éventuelles réserves dans les parkings existants (mutualisation de parkings privés).

En tout état de cause, le nombre de voitures acceptées en voirie tendra vers les objectifs d'IRIS 2 afin que la voie publique puisse aussi répondre aux autres usages légitimes. En contrepartie, il sera nécessaire d'étudier les possibilités à accorder aux riverains dans les parkings publics ou privé (par exemple Carrefour).

- **Stationnement des navetteurs** : réduire l'offre afin de limiter le trafic automobile aux heures de pointe en incitant les pendulaires à utiliser les investissements réalisés dans les transports collectifs et les parkings-relais (P+R).

A cette fin, les réglementations sur voirie seront adaptées et les contrôles renforcés. Les parkings-relais seront dédiés de manière privilégiée aux navetteurs. Un des objectifs serait que les parkings publics du centre-ville voient un plafonnement des abonnements pour cette clientèle au profit des habitants riverains.

- **Stationnement des visiteurs et des clients** : renforcer l'accessibilité des centres urbains, élément de leur vitalité dans un contexte de concurrence avec des commerces périphériques, plus accessibles par l'automobile. Cette amélioration de l'offre s'opère grâce à une simplification de la réglementation pour la rendre plus lisible et compréhensible, à une tarification privilégiant la rotation du stationnement dans les zones commerçantes et à un renforcement des contrôles afin d'augmenter les taux de rotation et rendre les places ainsi mises à disposition à ceux que l'on veut privilégier.
- **Stationnement des professionnels mobiles** : maîtriser le stationnement sur voirie pour conserver un taux de vacance suffisant, de sorte à offrir des possibilités de stationnement aux professionnels mobiles.
- **Stationnement des autres usagers spécifiques** : développer le stationnement vélos; faciliter le déplacement des personnes handicapées; encourager les voitures partagées et les taxis, qui diminuent la demande de stationnement; organiser l'accueil des poids-lourds et des autocars à des emplacements qui conviennent à la collectivité comme aux intéressés, organiser les aires de livraisons.

---

<sup>1</sup> Plan Régional de Politique du Stationnement, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, Direction Stratégie (Cellule Stationnement)

## L'OFFRE GLOBALE EN STATIONNEMENT

Toute offre confondue, le nombre total de places disponibles à Auderghem est de 31.846, ce qui, correspond à 1 place de stationnement par personne (32 831habitants en 2014) ou l'équivalent de 2 places/ménage (14.533 ménages en 2009)

En termes de répartition, l'offre hors voirie est la plus importante et représente 70% de la totalité. L'offre hors voirie est néanmoins conditionnée la plupart du temps par des contraintes d'accès, ce qui n'est pas le cas de l'offre en voirie, qui est accessible à tous.

| <b>Stationnement en voirie</b> | <b>Stationnement hors voirie</b> | <b>Total</b> |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------|
| 9.800                          | 23.999                           | 33.799       |

**Tableau 2: répartition de l'offre globale en stationnement**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

## 1.2.2 L'offre en stationnement en voirie

### INTRODUCTION

L'offre de stationnement en voirie permet aux automobilistes d'accéder, depuis l'espace public, aux différentes fonctions de la ville. Elle implique également, par sa forte visibilité et son emprise, un impact sur la qualité de l'espace public et sur la répartition des usages pour les autres modes.

Ainsi, à mesure que les besoins augmentent mécaniquement (croissance de la population), la pression sur la voirie augmente en conséquence. La place revendiquée aujourd'hui par les autres modes, tend également à réduire les possibilités d'extension du stationnement en voirie.

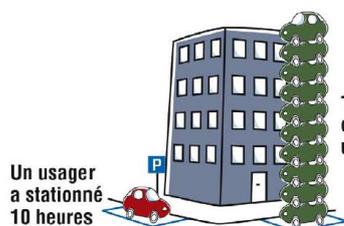
La gestion de l'offre en voirie (tarification, durée d'utilisation,...) fait partie des possibilités pour les gestionnaires de voirie pour répondre à la demande, tout en permettant un partage équitable de l'espace public.

#### L'offre



de 8h00 à 18h00, 2 places offrent 2 x 10h = **20h de stationnement**

#### La demande



Un usager a stationné 10 heures

10 usagers ont stationné une heure

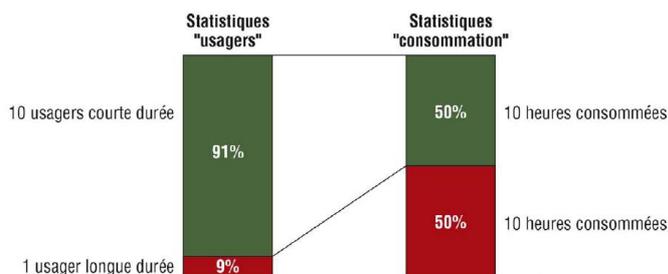


Figure 2: illustration des possibilités de gestion du stationnement

Source : Transitec, formation CeM 2014 – groupe A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juin 2014

### SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE ET DU PCM

| Constat/objectif du PCM  | Actions prévues dans le PCM   | Actions réalisées  | Situation existante   |
|--|---|--|---|
| Pressions en journée sur la chaussée de Wavre, le boulevard du Souverain et des Invalides  | Augmenter les zones bleues  | Extension de la zone bleue réalisée. (voir la Carte 2: évolution de la zone bleue, p15)                  | La zone bleue comprend aujourd'hui à 4.437 places, et a permis de diminuer la pression en journée.                                      |
|  | A long terme, étudier la réduction des capacités de stationnement le long de la chaussée de Wavre | Suppression de capacités lors du réaménagement de la chaussée (principalement aux abords des carrefours) | Stationnement des deux côtés de la chaussée, avec présence aux abords des carrefours de stationnement vélo, et d'emplacements réservés. |
| Pression en soirée dans les rues résidentielles autour de la chaussée de Wavre, du boulevard des Invalides, du viaduc Herrmann-Debroux |   |  | La pression en soirée sur les quartiers les plus denses reste importante.   |
| Le stationnement sur les bermes centrales du boulevard du Souverain est  | Modifier les conditions accès aux zones de stationnement de la berme                              | Aménagements réalisés (accès et traversées piétonnes) pour assurer la                                    | L'accès et les traversées vers les zones de stationnement de la berme centrale sont sécurisés   |

| Constat/objectif du PCM   | Actions prévues dans le PCM  | Actions réalisées  | Situation existante  |
|---|--|--|--|
| problématique entre Herrmann-Debroux et la chaussée de Wavre  | centrale.  | sécurité des accès à la zone de stationnement  |  |
| Combattre la transformation des zones de recul en aires privées de stationnement.                           | Etablir un inventaire des zones de recul et effectuer les régularisations. | Non réalisé  | Maintien du stationnement dans les zones de recul  |
| Supprimer le mode de stationnement alterné par quinzaine  |  | Non réalisé  | Maintien du stationnement alterné dans les rues suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue des Argus</li> <li>• Rue François Bekaert</li> <li>• Avenue Joseph Borlé</li> <li>• Avenue Jean Colin</li> <li>• Allée des Colzas</li> <li>• Avenue Léon Houyoux</li> <li>• Avenue Jolé</li> <li>• Avenue des Meuniers</li> <li>• Avenue du Paepedelle</li> <li>• Avenue des Paradisiers</li> <li>• Avenue des Passereaux</li> <li>• Rue Henri Vandersaenen</li> </ul> |
| Supprimer le mode de stationnement sur accotement   | Réaménager les avenues Keyen, Martinets, et la chaussée de Tervuren.       | En partie réalisé  | Le système de stationnement sur accotement a été supprimé avenue Keyen mais reste d'actualité sur les voiries suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue des Traquets</li> <li>• Avenue Alfred Bastien</li> <li>• Avenue Josse Smets</li> <li>• Avenue des Martinets</li> <li>• Rue des Deux Chaussées</li> </ul>   |
| Lutter contre le non-respect des aires de stationnement réservées et contre le stationnement en double file |  | Mise en place d'un système de contrôle spécifique : note avec prise de photo par le steward de l'arrêt de tout type de véhicule en aire de livraison, puis vérification 15 min après si le véhicule est toujours là. | Peu de véhicules sanctionnés en stationnement sur des aires de livraison, en raison d'une politique relativement permissive.   |

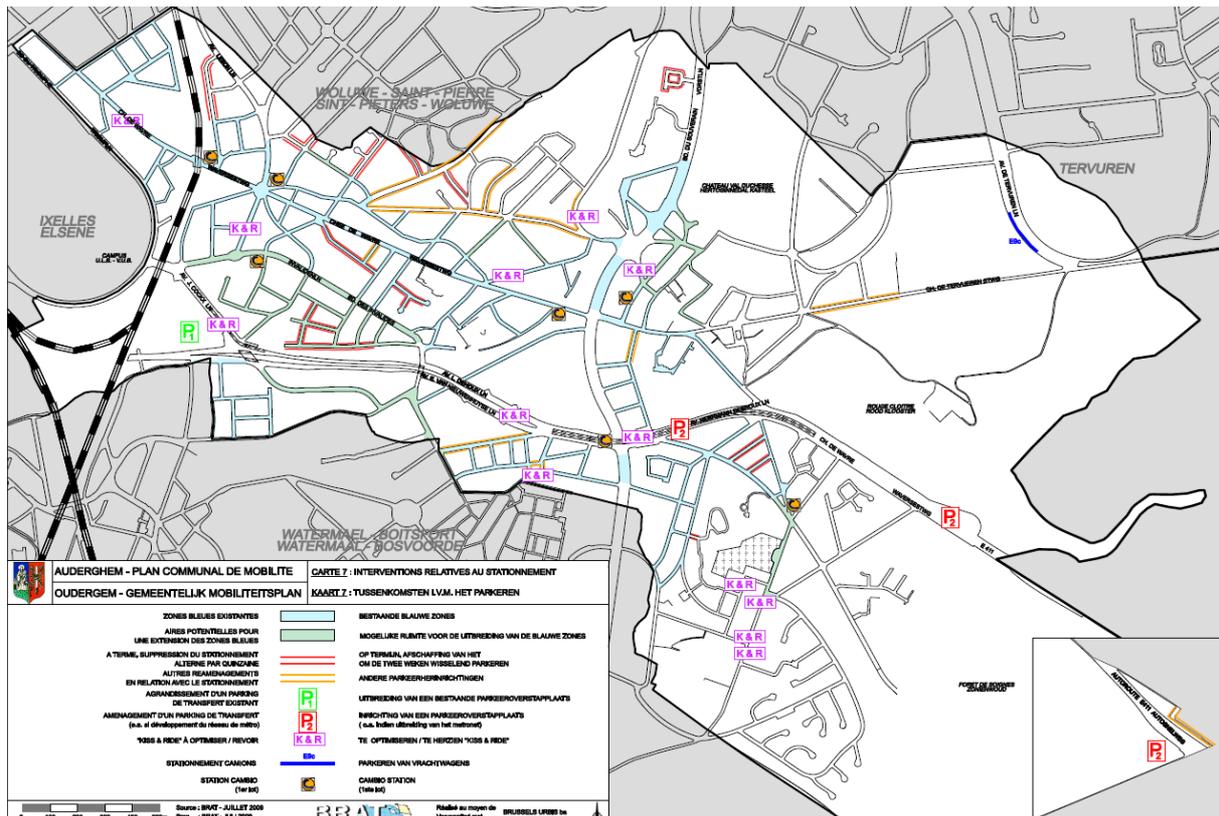


Figure 3: synthèse des actions à réaliser en matière de stationnement des véhicules motorisés  
 Source : Plan Communal de Mobilité (2009)

## RÉPARTITION ET TYPE DE L'OFFRE EN VOIRIE

Au dernier recensement<sup>2</sup>, la commune comptait 9.800 places en voirie soit 0,28 place de stationnement en voirie par habitant.

| Places réglementées (zone bleue) | Places non réglementées | Emplacements réservés | Total |
|----------------------------------|-------------------------|-----------------------|-------|
| 4.437                            | 4.971                   | 392                   | 9.800 |

Tableau 3: répartition de l'offre en voirie  
 Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

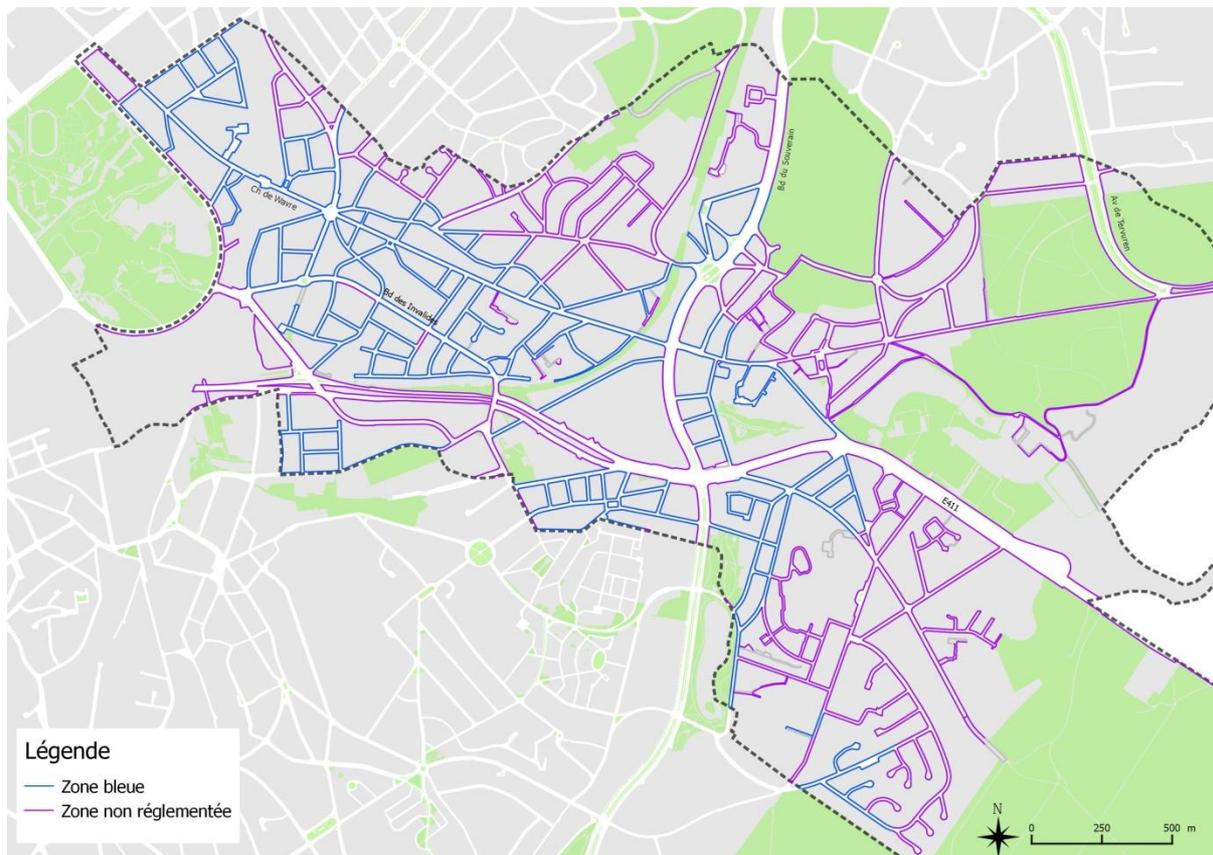
## La zone bleue

La seule zone réglementée, la zone bleue, comprend 4.437 places (hors emplacements réservés) soit 45% du total des places disponibles. Les zones bleues sont principalement situées autour des sections les plus denses de la commune, soit autour de la chaussée de Wavre, du boulevard des Invalides, de la maison communale, mais aussi le long viaduc.

En zone bleue, la durée de stationnement est illimitée pour les détenteurs de la carte riverain. Pour les non détenteurs de la carte, la durée maximale de stationnement est de 2 heures, moyennant la pose du disque de stationnement avec indication de l'heure d'arrivée. La zone bleue permet ainsi d'assurer une rotation des véhicules dans un secteur qui regroupe commerces, habitat et bureaux.

<sup>2</sup> Comptages réalisés par Bruxelles Mobilité et l'Agence Régionale de Stationnement en juillet 2014

A noter également la présence d'une zone bleue à durée limitée (30 min), sur une courte section de la chaussée de Wavre, (carrefour boulevard du Souverain avec le tronçon ouest de la chaussée), dans un secteur particulièrement dense en commerces et peu fourni en stationnement, ce qui permet ainsi d'assurer une rotation plus élevée.



**Carte 1: les zones réglementées et non réglementées**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juin 2013. Fond de plan : Urbis Map 2014.

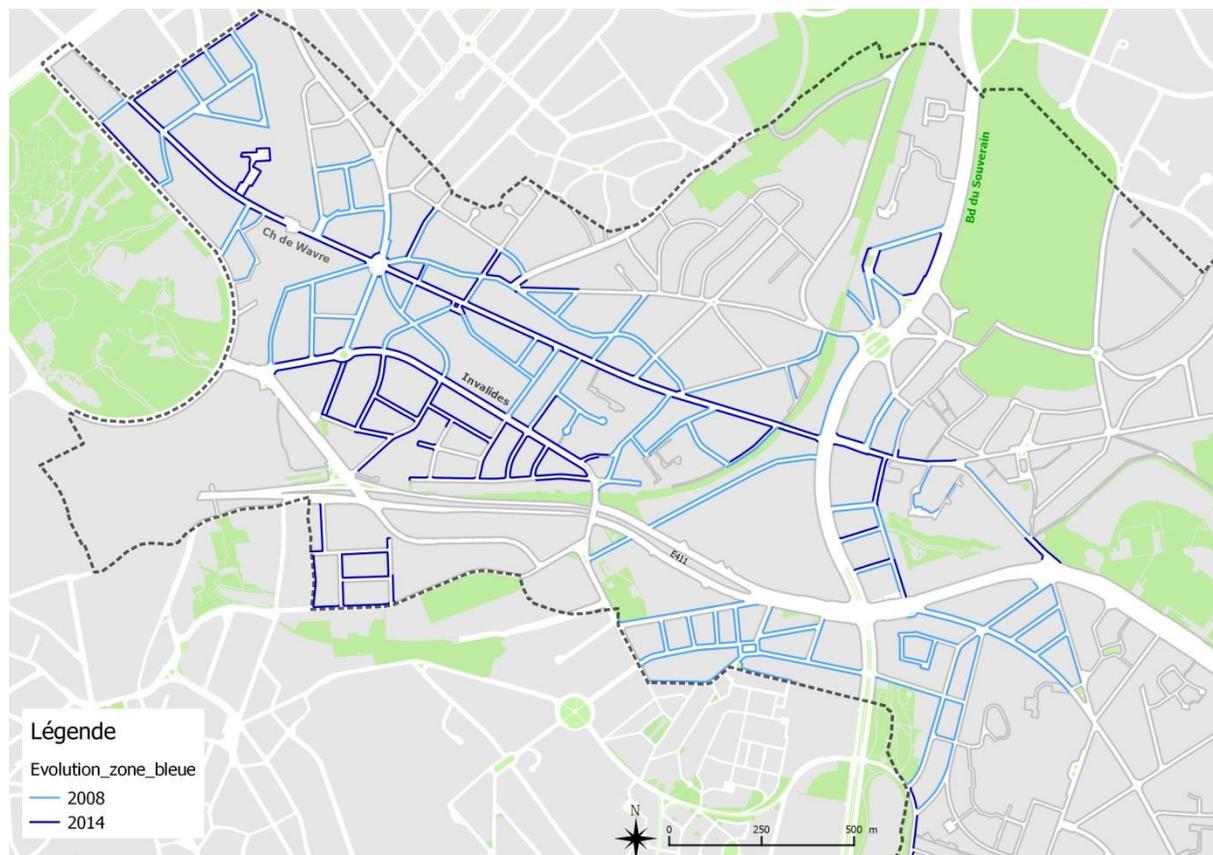


**Figure 4: la zone bleue classique et la zone bleue courte durée**

Source : Espaces-Mobilités

## Evolution de la zone bleue

Le nombre de places en voirie en zone bleue a augmenté de façon régulière ; cela représente depuis 2008 une hausse de 50%, le nombre de place étant passé de 2.926 à 4.437. Cette évolution, prévue dans le PCM, a permis d'améliorer la gestion du stationnement, notamment sur la chaussée de Wavre (augmentation de la rotation des véhicules dans un quartier commercial, tout en préservant la fonction résidentielle), mais aussi le long et aux abords du boulevard des Invalides (présence de commerces, bureaux et activités sportives), et dans certains quartiers, qui subissaient des pressions spécifiques (zone à proximité de Beaulieu et du parking Delta, abords du boulevard du Souverain,...).



**Carte 2: évolution de la zone bleue**

Source : PCM pour les données de 2008, Agence Régionale de Stationnement pour les données de 2014

**Tableau 4: les nouvelles voiries en zones bleues**

Source : PCM pour les données de 2008, Agence Régionale de Stationnement pour les données de 2014

| Nom de rue                 | Section   | Nom de rue                   | Section     |
|----------------------------|-----------|------------------------------|-------------|
| Allée des Colzas           | 2--2      | Avenue Jean François Leemans | 15--65      |
| Allée des Colzas           | X         | Avenue Jean François Leemans | 7--11       |
| Avenue Alfred Bastien      | 24--6     | Avenue Jean François Leemans | X           |
| Avenue Alfred Bastien      | 29--3     | Avenue Jean Van Horenbeeck   | 153--145    |
| Avenue André Drouart       | 29--25    | Avenue Jean Van Horenbeeck   | 199--187    |
| Avenue André Drouart       | 30--2     | Avenue Joseph Jean Gossiaux  | 1--15       |
| Avenue André Drouart       | 50--30A   | Avenue Joseph Jean Gossiaux  | 2--20       |
| Avenue André Drouart       | X         | Avenue Jules Vandeleene      | X           |
| Avenue Auguste Oleffe      | 31--1     | Avenue Léon Houyoux          | 33--33      |
| Avenue Auguste Oleffe      | 38--4     | Avenue Léon Houyoux          | 42--36      |
| Avenue Charles Brassine    | 1--1      | Avenue Louis Clesse          | 24--2       |
| Avenue de la Brême         | 34--2     | Avenue Louis Clesse          | 40--26      |
| Avenue de la Tanche        | 31--19    | Avenue Louis Clesse          | 44--42      |
| Avenue de la Tanche        | 5--1      | Avenue Paul Vanden Thoren    | 22--34      |
| Avenue des Ablettes        | 28--2     | Avenue Paul Vanden Thoren    | 2--6        |
| Avenue des Ablettes        | X         | Avenue Paul Vanden Thoren    | 8--20       |
| Avenue des Frères Goemaere | 38--52    | Avenue Paul Verheyleweghen   | 4--24       |
| Avenue des Meuniers        | 123--93   | Avenue Henri Strauven        | 70--46      |
| Avenue des Meuniers        | 133--125  | Avenue Jean Colin            | 19--1       |
| Avenue des Meuniers        | 47--1     | Avenue René Stevens          |             |
| Avenue des Meuniers        | 61--51    | Boulevard des Invalides      | 141--83     |
| Avenue des Meuniers        | 62--2A    | Boulevard des Invalides      | 144--88     |
| Avenue des Meuniers        | 83--73    | Boulevard des Invalides      | 195--147    |
| Avenue des Paradisiens     | 2--10     | Boulevard des Invalides      | 196--152    |
| Avenue des Paradisiens     | 21--41    | Boulevard des Invalides      | 20--16      |
| Avenue des Paradisiens     | 24--24    | Boulevard des Invalides      | 210--208    |
| Avenue des Traquets        | 2--8      | Boulevard des Invalides      | 220--216    |
| Avenue des Traquets        | 3--5      | Boulevard des Invalides      | 249--229    |
| Avenue des Volontaires     | 103--103  | Boulevard des Invalides      | 269--251    |
| Avenue des Volontaires     | 3--47     | Boulevard des Invalides      | 48--26      |
| Avenue des Volontaires     | 51--59    | Boulevard des Invalides      | 49--23      |
| Avenue des Volontaires     | 61--73    | Boulevard des Invalides      | 51--51      |
| Avenue des Volontaires     | 75--97    | Boulevard des Invalides      | 64--54      |
| Avenue des Volontaires     | X         | Boulevard des Invalides      | 67--53      |
| Avenue du Barbeau          | 29--1     | Boulevard des Invalides      | 78--66      |
| Avenue du Chant d'Oiseau   | 193--163  | Boulevard des Invalides      | 81--69      |
| Avenue du Gardon           | 17--1     | Boulevard des Invalides      | X           |
| Avenue du Gardon           | 26--16    | Boulevard des Invalides      | X           |
| Avenue du Gardon           | 28--28    | Boulevard du Souverain       | 348--348    |
| Avenue du Grand Forestier  | 21-25A    | Boulevard du Souverain       | 356--360    |
| Avenue du Grand Forestier  | 26-28     | Boulevard du Triomphe        | 34-75       |
| Avenue du Grand Forestier  | 31-34     | Chaussée de Watermael        | 108--104    |
| Avenue du Grand Forestier  | 36-35     | Chaussée de Wavre            | 1002--1046  |
| Avenue du Grand Forestier  | X         | Chaussée de Wavre            | 1048--1138  |
| Avenue du Kouter           | 373--333  | Chaussée de Wavre            | 1061--1107  |
| Avenue Gabriel Emile Lebon | 29--23    | Chaussée de Wavre            | 1111--1219  |
| Avenue Ginette Javaux      | 28--2     | Chaussée de Wavre            | 1140--1150  |
| Avenue Ginette Javaux      | 7--1      | Chaussée de Wavre            | 1160--1174  |
| Avenue Ginette Javaux      | X         | Chaussée de Wavre            | 1206--1240  |
| Avenue Ginette Javaux      | X         | Chaussée de Wavre            | 1221--1225A |
| Avenue Guillaume Crock     | 40--18    | Chaussée de Wavre            | 1227--1237  |
| Avenue Guillaume Detroch   | 2--32     | Chaussée de Wavre            | 1239--1257  |
| Avenue Gustave Demey       | 133--111  | Chaussée de Wavre            | 1239--1257  |
| Avenue Gustave Demey       | X         | Chaussée de Wavre            | 1256--1286  |
| Avenue Henri de Brouckère  | 2--4      | Chaussée de Wavre            | 1259--1307  |
| Avenue Henri de Brouckère  | 101--105A | Chaussée de Wavre            | 1308--1318  |
| Avenue Henri de Brouckère  | 107--127  | Chaussée de Wavre            | 1309--1337  |

|                          |              |                               |          |
|--------------------------|--------------|-------------------------------|----------|
| Chaussée de Wavre        | 1318A--1322A | Rue Guillaume Dekelver        | 61--43   |
| Chaussée de Wavre        | 1324--1398   | Rue Guillaume Dekelver        | 58--48   |
| Chaussée de Wavre        | 1341--1381   | Rue Jacques Bassem            | 10--4    |
| Chaussée de Wavre        | 1383--1455   | Rue Jacques Bassem            | 41--1    |
| Chaussée de Wavre        | 1400--1416   | Rue Jacques Bassem            | 44--64   |
| Chaussée de Wavre        | 1418--1440   | Rue Jacques Bassem            | 66--98   |
| Chaussée de Wavre        | 1442--1444   | Rue Joseph Delhayé            | 2--14    |
| Chaussée de Wavre        | 1448--1478   | Rue Maurice Charlent          | 20--2    |
| Chaussée de Wavre        | 1461--1475   | Rue Maurice Charlent          | 23--3    |
| Chaussée de Wavre        | 1479--1495   | Rue Maurice Charlent          | 28--22   |
| Chaussée de Wavre        | 1480--1508   | Rue Maurice Charlent          | 32--30   |
| Chaussée de Wavre        | 1501--1509   | Rue Maurice Charlent          | 35--25   |
| Chaussée de Wavre        | 1510--1518   | Rue Maurice Charlent          | 58--48   |
| Chaussée de Wavre        | 1513--1515   | Rue Robert Willame            | 27--1    |
| Chaussée de Wavre        | 1519--1553   | Rue Robert Willame            | X        |
| Chaussée de Wavre        | 1520--1540   | Rue Roodenberg                | 10--8    |
| Chaussée de Wavre        | 1542--1606   | Rue Roodenberg                | 29--5    |
| Chaussée de Wavre        | 1555--1591   | Rue Valduc                    | 223--207 |
| Chaussée de Wavre        | 1593--1593   | Rue Valduc                    | 228--226 |
| Chaussée de Wavre        | 1595--1633   | Rue Valduc                    | 329--227 |
| Chaussée de Wavre        | 1608--1632   | Rue Valduc                    | 340--334 |
| Chaussée de Wavre        | 1635--1687   | Square Jean-Baptiste De Greef | 12--12   |
| Chaussée de Wavre        | 1658--1658   | Square Jean-Baptiste De Greef | 2--2     |
| Chaussée de Wavre        | 1660--1676   | Square Jean-Baptiste De Greef | X        |
| Chaussée de Wavre        | 1680--1680B  | Square Jean-Baptiste De Greef | X        |
| Chaussée de Wavre        | 1682--1690   |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | 1691--1719   |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | 1692--1720   |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | 1721--1743   |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | 1745--1761   |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | 1917--1917   |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Chaussée de Wavre        | X            |                               |          |
| Clos Lucien Outers       | 1--1         |                               |          |
| Clos Lucien Outers       | X            |                               |          |
| Drève Joseph Vanderborgh | 15--1        |                               |          |
| Place Félix Govaert      | 18--08       |                               |          |
| Place Félix Govaert      | 1--1         |                               |          |
| Place Thomas Balis       | 06--02       |                               |          |
| Place Thomas Balis       | X            |                               |          |
| Place Thomas Balis       | X            |                               |          |
| Place Thomas Balis       | X            |                               |          |
| Rue Adolphe Keller       | 11--1        |                               |          |
| Rue Alderson Jeuniau     | 14--8        |                               |          |
| Rue Alderson Jeuniau     | X            |                               |          |
| Rue de la Chasse Royale  | 13--1        |                               |          |
| Rue des deux chaussées   | 23-27        |                               |          |
| Rue des deux chaussées   | 62-80        |                               |          |
| Rue des Néfliers         | 1--45        |                               |          |
| Rue des Pêcheries        | 16--22       |                               |          |
| Rue des Pêcheries        | 36--50       |                               |          |
| Rue du Moulin é Papier   | 13--3        |                               |          |
| Rue du Vieux Moulin      | 1--19        |                               |          |
| Rue Guillaume Dekelver   | 32--2        |                               |          |
| Rue Guillaume Dekelver   | 41--1        |                               |          |

## Les zones non réglementées

Voir Carte 1: les zones réglementées et non réglementées, p14

Les zones non réglementées comprennent elles 4.971 places (hors emplacements réservés), et s'étendent dans les zones résidentielles de la commune :

- Nord de la chaussée de Wavre
- Sud de l'E411
- Sud et nord de la chaussée de Tervuren
- Nord-ouest du boulevard du Souverain

Le stationnement y est libre et illimité.

### 1.2.3 L'offre en stationnement hors voirie

---

#### INTRODUCTION

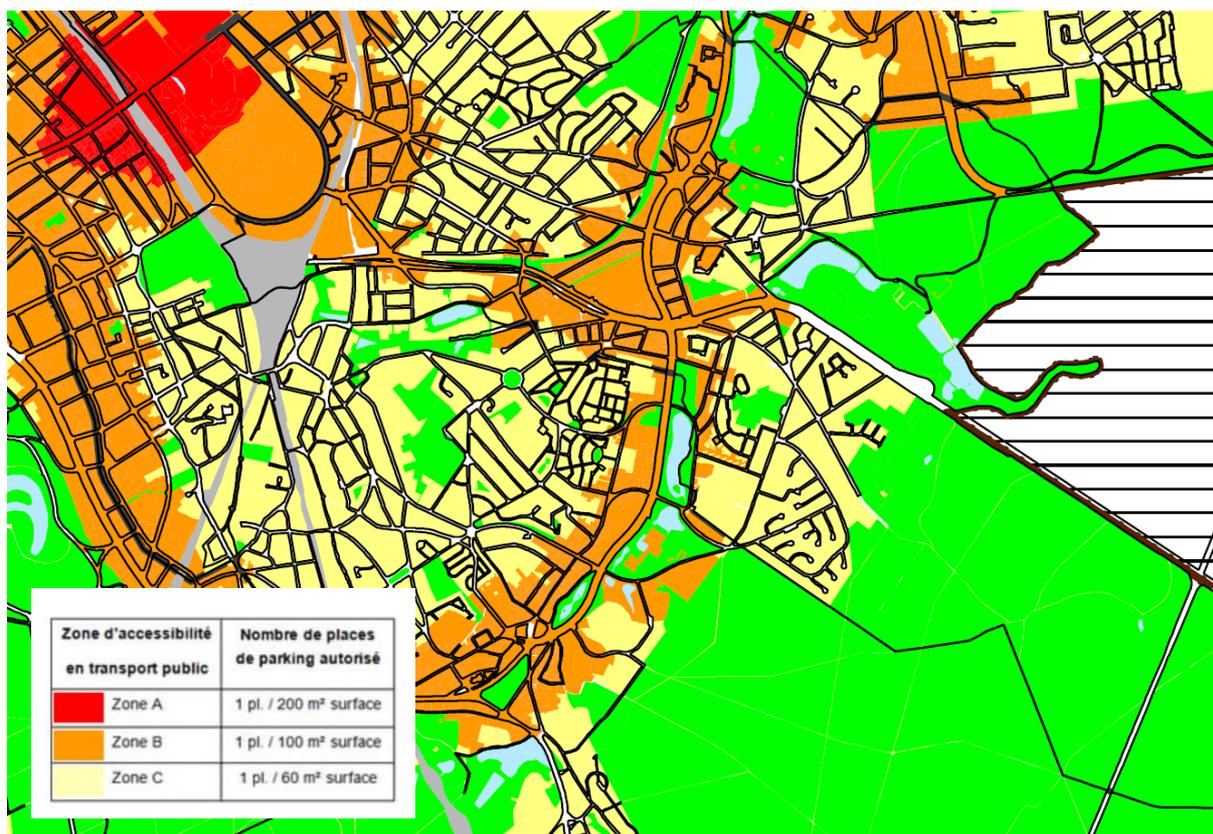
L'offre hors voirie couvre plusieurs champs et fonctions : avec des taux de motorisations importants, l'offre hors voirie en Région bruxelloise et à Auderghem en particulier, est un complément indispensable à l'offre en voirie. Pour les grands pôles d'attractivité (commerces, équipements publics, bureau), le stationnement hors voirie est nécessaire pour accueillir les visiteurs ou les clients. L'interaction avec la localisation de ces équipements et la présence ou non de transport en commun, a néanmoins un effet important sur l'offre.

Le niveau de l'offre hors voirie des bureaux est ainsi réglementé au niveau des permis d'urbanisme par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et au niveau des permis d'environnement par le nouveau COBRACE (Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie).

#### Le COBRACE

Le COBRACE vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements « domicile-travail ». Le principe de cette mesure relative au stationnement hors voirie est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, un nombre maximal d'emplacements de parking est défini en fonction de deux facteurs (définis par le Règlement Régional d'Urbanisme) :

- La surface plancher des bureaux (m<sup>2</sup>)
- La zone d'accessibilité en transports en commun



**Figure 5: les zones d'accessibilités en transport en commun**

Source : Bruxelles-Environnement

Si le nombre d'emplacements dépasse le seuil autorisé, le titulaire du permis d'environnement de l'immeuble de bureaux disposera des possibilités suivantes :

- soit supprimer les emplacements et réaffecter l'espace à un autre usage ;
- soit mettre les emplacements à disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public ;
- soit conserver les emplacements de parcage excédentaires et payer annuellement une charge environnementale qui sera dépendante de la zone où se situe l'immeuble de bureaux, pour chaque emplacement excédentaire.

## Le RRU

La réglementation s'applique pour toute demande de permis d'urbanisme pour des bureaux, selon les mêmes quotas que pour le COBRACE.

## L'OFFRE EN STATIONNEMENT HORS VOIRIE

Si la majorité du stationnement hors voirie est dédié au logement, la proportion de places destinées aux fonctions de bureaux (38,5%, principalement le long du boulevard du Souverain, de l'avenue de Beaulieu) et aux activités commerciales (8,5%, principalement au niveau d'Herrmann-Debroux et de la chaussée de Wavre) est particulièrement importante. Le stationnement résidentiel est majoritairement composé de petites unités privées, les boxes et garages étant peu représentés, ce qui n'est pas surprenant au vu de la typologie du bâti auderghemois.

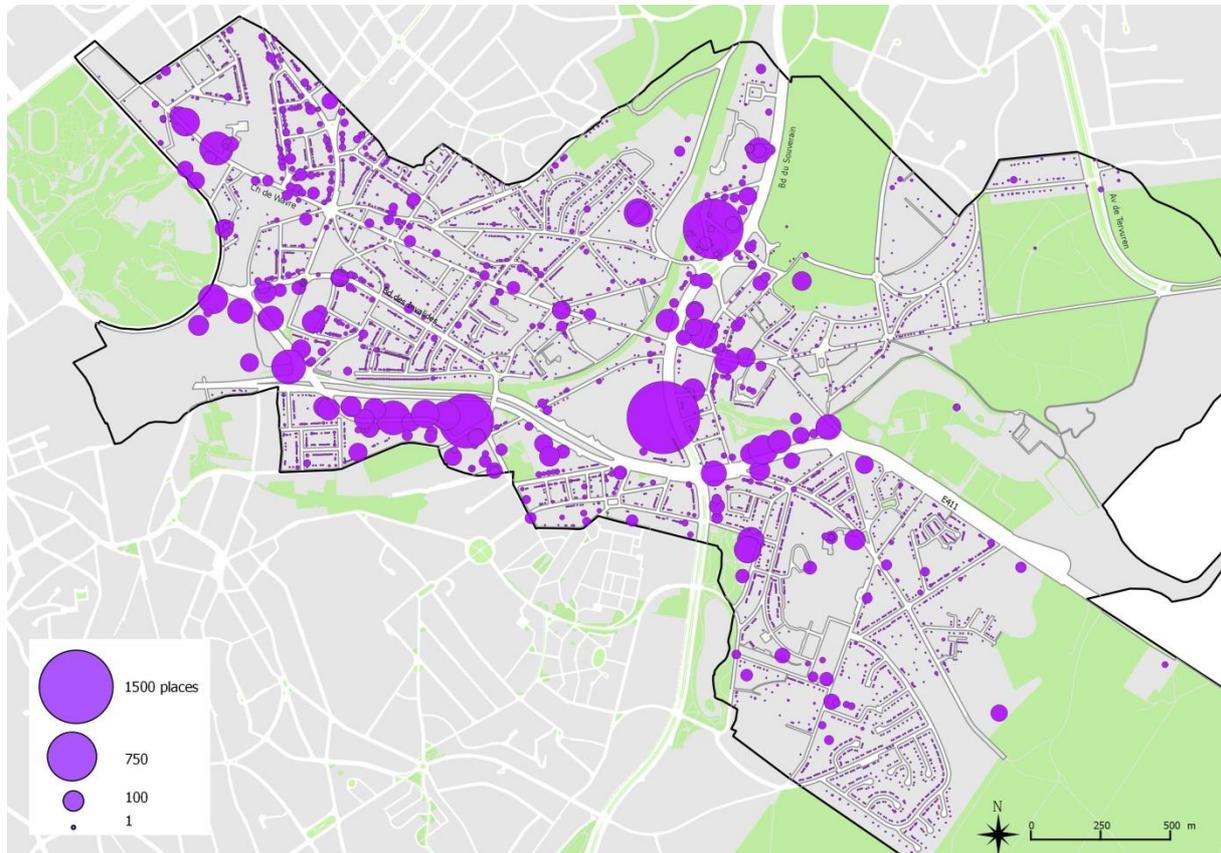
En termes de localisation, la majorité du stationnement hors voirie se situe au niveau des pôles d'attractivité de la commune :

- Herrmann-Debroux (en particulier l'Hypermarché Carrefour d'Auderghem)
- Maison communale et centre culturel

- Boulevard du Souverain
- Chaussée de Wavre
- Delta
- Beaulieu

Ces zones sont particulièrement intéressantes pour développer la mutualisation des parkings, et augmenter ainsi les possibilités de rénovations de l'espace public

Les capacités hors voirie du résidentiel étant quasi exclusivement individuelles, Il y a donc peu de capacités hors voiries mutualisables dans les secteurs résidentiels.



**Carte 3: le stationnement hors voirie**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juin 2013. Fond de plan : Urbis Map 2014

## 1.2.4 Les emplacements réservés

Selon le Plan Régional de Politique de Stationnement, les emplacements réservés sont des places de stationnement destinées exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deux-roues motorisés, aux véhicules à moteur utilisés pour le système de véhicules partagés, aux poids-lourds, aux véhicules à moteur effectuant des opérations de chargement et de déchargement de personnes ou de marchandises ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement.

Toute catégorie confondue, la commune compte 392 emplacements réservés<sup>3</sup>. Dans le cadre du Plan Régional de Stationnement et des mesures d'action à prendre dans les PACS, ce nombre total d'emplacements réservés ne pourra baisser.

| PMR | AIRE DE LIVRAISON | VOITURES PARTAGEES | TAXIS | POIDS LOURDS | BUS SCOLAIRES ET AUTOCARS | KISS & RIDE | 2 ROUES MOTORISEES | CD | POLICE | TOTAL <sup>4</sup> |
|-----|-------------------|--------------------|-------|--------------|---------------------------|-------------|--------------------|----|--------|--------------------|
| 144 | 74                | 10                 | 17    | 0            | 40                        | 51          | 2                  | 17 | 37     | 392                |

Tableau 5: nombre total de places de stationnement réservées par catégorie (2014)

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

### LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

La mise à disposition d'emplacements réservés aux personnes handicapées constitue le premier maillon de la chaîne d'accessibilité. Ils sont en effet nécessaires en de nombreux endroits, que ce soit devant un logement, un commerce, une station de métro,...

Actuellement, la commune d'Auderghem implante les places de stationnement PMR aux personnes qui en font la demande.

#### Définition

Article 27bis du code de la route : les emplacements de stationnement signalés comme prévu à l'article 70.2.1.3°c) sont réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées qui sont titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.3 ou du document qui y est assimilé par l'article 27.4.1 du code de la route. Cette carte ou ce document doit être apposé sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule mis en stationnement à ces emplacements.

#### Quota

Sur la voie publique, le quota est de minimum 2 emplacements + 1 emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements<sup>5</sup>.

#### Dimensions

- stationnement en côte à côte ou en épi : 3,30 m de largeur pour 5 m de longueur
- stationnement en bout à bout : 2,5 m de largeur pour 6 m de longueur

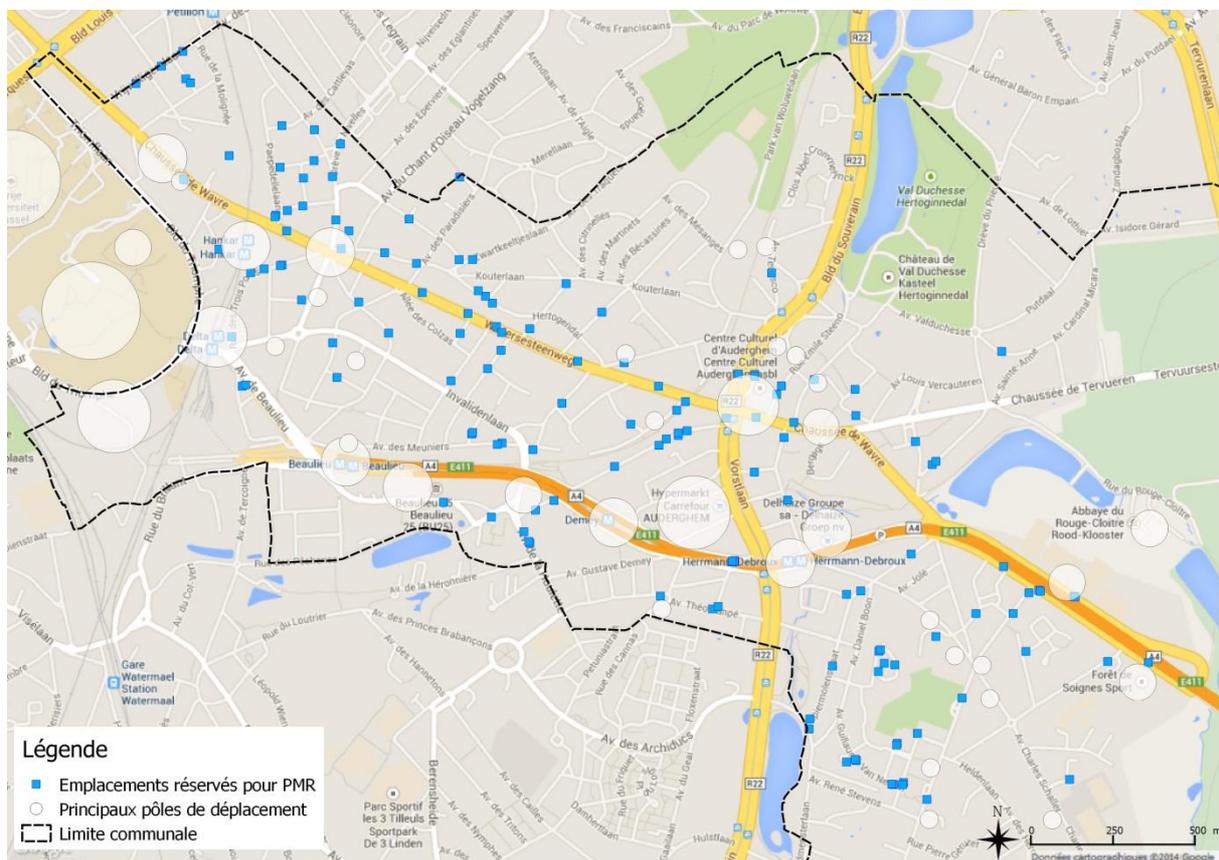
<sup>3</sup> Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

<sup>4</sup> Chaque emplacement correspond à l'équivalent d'une place de voiture, soit 6m. Ainsi par exemple, pour les bus, la capacité réelle doit être divisée par 2.

<sup>5</sup> Vadémécum piéton en Région de Bruxelles-Capitale, cahiers de l'accessibilité piétonne, directives pour l'aménagement d'espaces publics, juin 2014

## Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM   | Actions prévues dans le PCM | Actions réalisées                           | Situation existante   |
|---|-----------------------------|---|---|
| Améliorer l'accessibilité des PMR aux pôles communaux et aux pôles de transport | -                           | Equiper de la station Delta de 2 places PMR | <p>144 places actuellement, soit un ratio de 1 place PMR pour 65 places de stationnement classique.</p> <p>La quasi-totalité des pôles de la commune sont équipés de places PMR.</p> <p>On note cependant l'absence de places PMR :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• à proximité des stations de métro Beaulieu et Demey, où le stationnement est globalement très restreint et difficile</li> <li>• aux abords du Rouge Cloître,</li> <li>• et un déficit global le long de la chaussée de Wavre.</li> </ul> <p>La station Delta est accessible depuis le parking de dissuasion, avec 2 emplacements bien situés (avec nouvel accès par ascenseur)</p> |



**Carte 4: localisation des emplacements réservés pour PMR**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014



**Figure 6: stationnement pour PMR dans la commune**  
 Source : Espaces-Mobilités, juillet 2014

| Rue                              | Section | Nbre de places | Rue                       | Section    | Nbre de places |
|----------------------------------|---------|----------------|---------------------------|------------|----------------|
| Avenue Gustave Demey             | -       | 2              | Chaussée de Wavre         | 2057--2057 | 1              |
| Avenue Alfred Bastien            | 24--6   | 2              | Clos des Pommiers Fleuris | 15--1      | 1              |
| Avenue Andrée Drouart            | 9--1    | 1              | Clos des Trois Fontaines  | -          | 1              |
| Avenue Cardinal Micara           | 4--36   | 1              | Clos du Blankedelle       | 17--08     | 1              |
| Avenue Charles Brassine          | 37--7   | 1              | Clos Lucien Outers        | 01--07     | 1              |
| Avenue Charles Schaller          | 91--91  | 2              | Drève de Nivelles         | 184--178   | 1              |
| Avenue de Beaulieu               | 20--2   | 1              | Eglise Sainte-Anne        | -          | 1              |
| Avenue de la Houlette            | 103--97 | 3              | Place Edouard Pinoy       | -          | 1              |
| Avenue des Canaris               | 44--22  | 1              | Rue Albert Meunier        | 40--6      | 2              |
| Avenue des Gorges Bleues         | 9B--5   | 1              | Rue Alderson Jeuniau      | 14--8      | 1              |
| Avenue des Meuniers              | 47--1   | 1              | Rue de la Vignette        | 174--2     | 3              |
| Avenue des Meuniers              | 62--2A  | 1              | Rue de la Vignette        | 187--1     | 3              |
| Avenue des Traquets              | 9--89   | 1              | Rue de la Vignette        | 242--212   | 2              |
| Avenue des Volontaires           | 3--47   | 1              | Rue des Ecoliers          | 44--10     | 1              |
| Avenue des Volontaires           | 61--73  | 1              | Rue des Paons             | 2--40      | 1              |
| Avenue des Volontaires           | 75--97  | 1              | Rue des Paysagistes       | 23--63     | 1              |
| Avenue Docteur Edmond Cordier    | 26--12  | 1              | Rue des Paysagistes       | 46--54     | 1              |
| Avenue du Grand Forestier        | 36-35   | 1              | Rue des Pêcheries         | 105--107   | 1              |
| Avenue François-Elie Van Elderen | 49--39  | 1              | Rue des Trois Ponts       | 54--8      | 2              |

| Rue                           | Section    | Nbre de places | Rue                        | Section  | Nbre de places |
|-------------------------------|------------|----------------|----------------------------|----------|----------------|
| Avenue Gabriel Emile Lebon    | 1--21      | 1              | Rue des Trois Ponts        | 69--53   | 2              |
| Avenue Gabriel Emile Lebon    | 2--18      | 1              | Rue des Trois Ponts        | -        | 1              |
| Avenue Gabriel Emile Lebon    | 40--30     | 1              | Rue du Houyoux             | 3--29    | 1              |
| Avenue Gabriel Emile Lebon    | 53--49     | 1              | Rue du Houyoux             | 4--30    | 1              |
| Avenue Général Merjay         | 40--18     | 1              | Rue du Moulin à Papier     | 16--4    | 1              |
| Avenue Guillaume Keyen        | 25--5      | 1              | Rue du Moulin à Papier     | 55--55   | 1              |
| Avenue Guillaume Lefever      | 30--2      | 1              | Rue du Moulin à Papier     | 76--54   | 1              |
| Avenue Guillaume Van Nerom    | 13--17     | 2              | Rue du Vieux Moulin        | 2--46    | 1              |
| Avenue Guillaume Van Nerom    | 19--19     | 2              | Rue du Vieux Moulin        | 21--31   | 1              |
| Avenue Henri de Brouckère     | 1--77      | 1              | Rue du Villageois          | 1--71    | 1              |
| Avenue Henri Strauven         | 39--1      | 2              | Rue du Villageois          | 91--135  | 1              |
| Avenue Hugo Van der Goes      | 120--34    | 1              | Rue Edouard Henrard        | 4--2     | 1              |
| Avenue Isidore Geyskens       | 30--102    | 1              | Rue Edouard Henrard        | 14--10   | 1              |
| Avenue Jean Van Horenbeeck    | 31--1      | 1              | Rue Emile Idiers           | 12--20   | 2              |
| Avenue Jean Van Horenbeeck    | 41--33     | 1              | Rue Emile Rotiers          | 7--3     | 2              |
| Avenue Léopold Florent Lambin | 04--01     | 2              | Rue Emile Rotiers          | 26--2    | 1              |
| Avenue Léopold Florent Lambin | 5--5       | 2              | Rue Gustave Jean Leclercq  | 3--19    | 2              |
| Avenue Pierre Devis           | 7--29      | 1              | Rue Henri Deraedt          | -        | 1              |
| Avenue Tedesco                | 41--1      | 1              | Rue Henri Van Antwerpen    | 01--02   | 1              |
| Avenue Théo Vanpé             | 79--39     | 1              | Rue Jacques Bassem         | 10--4    | 1              |
| Avenue Vandromme              | 49--23     | 1              | Rue Jacques Bassem         | 44--64   | 1              |
| Avenue Walckiers              | 3--97      | 2              | Rue Jean Ekelmans          | 26--32   | 2              |
| Boulevard du Souverain        | 165--201   | 2              | Rue Joseph Lombaert        | -        | 1              |
| Boulevard du Souverain        | 258--268   | 1              | Rue Jules Cockx            | 89--89   | 1              |
| Boulevard du Souverain        | 274--320   | 1              | Rue Jules Emile Raymond    | 9--3     | 1              |
| Chaussée de Watermael         | 56--2      | 1              | Rue Louis Marcx            | 29--3    | 1              |
| Chaussée de Watermael         | 108--104   | 1              | Rue Mathieu Buntinx        | 3--17    | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1111--1219 | 1              | Rue Pierre Schoonejans     | 67--11   | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1206--1240 | 1              | Rue Robert Willame         | -        | 2              |
| Chaussée de Wavre             | 1324--1398 | 2              | Rue Valduc                 | 166--126 | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1418--1440 | 1              | Rue Valduc                 | 195--169 | 2              |
| Chaussée de Wavre             | 1479--1495 | 1              | Rue Valduc                 | 329--227 | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1480--1508 | 1              | Rue Valduc                 | 330--280 | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1542--1606 | 1              | Rue Valduc                 | -        | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1721--1743 | 1              | Square Baron Robert Hankar | 01--03   | 2              |
| Chaussée de Wavre             | 1854--1854 | 2              | Square Georges Golinvaux   | 08--14   | 1              |
| Chaussée de Wavre             | 1949--1955 | 1              | viaduc Hermann Debroux     | -        | 2              |
| Chaussée de Wavre             | 1991--2009 | 2              |                            |          | 2              |

**Tableau 6: liste des emplacements réservés pour PMR**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

## LES LIVRAISONS

### Définition

Aucune disposition du code de la route ne définit la livraison de marchandises. Elle est néanmoins assimilée à l'arrêt d'un véhicule. L'article 2.22 du Code de la route définit un véhicule à l'arrêt comme un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Un véhicule en stationnement est immobilisé au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Ce n'est donc pas la durée de l'immobilisation qui détermine si le véhicule est à l'arrêt, mais l'acte exécuté.

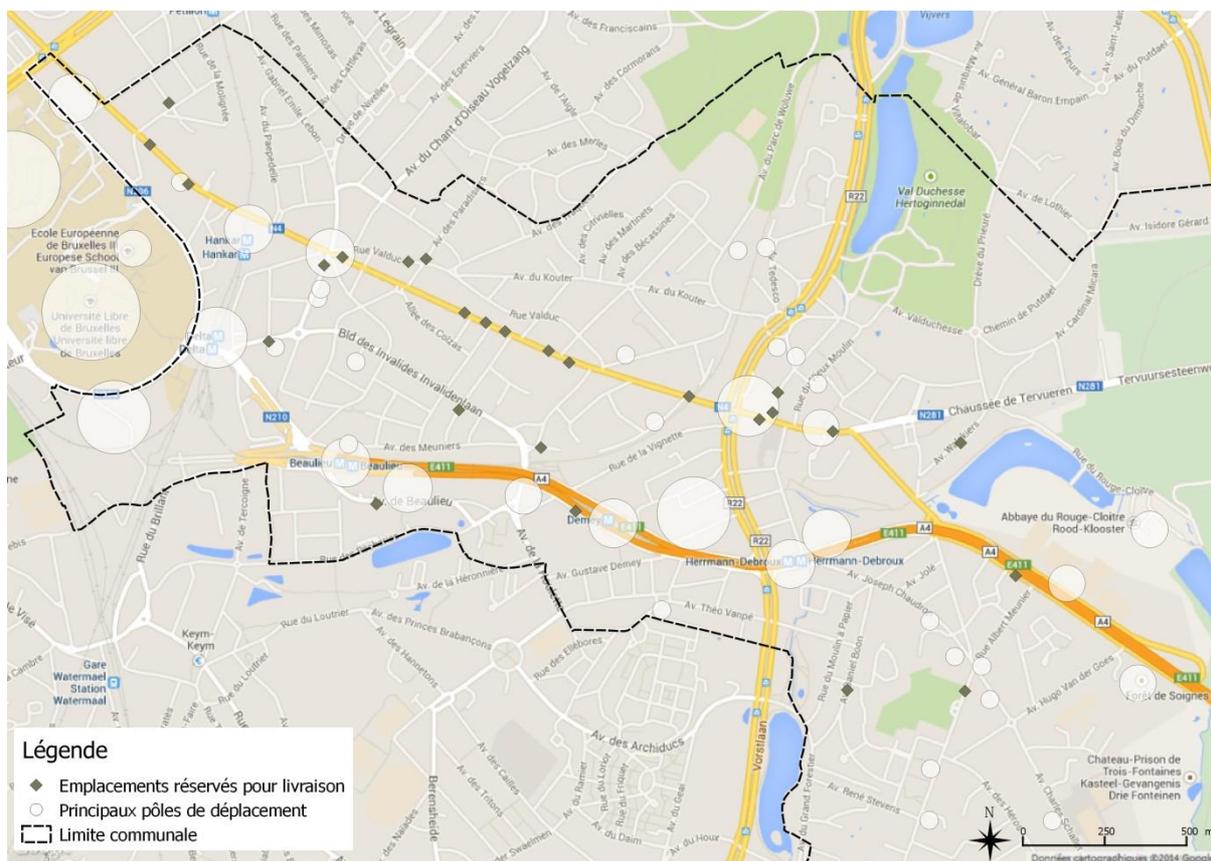
### Signalisation

Aujourd'hui, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale comportent des aires de livraison. Elles sont situées dans les zones commerçantes ou à la demande des entreprises ou des commerces. De différentes dimensions, elles sont signalées par le panneau E1 et ont des horaires de fonctionnement très variables en fonction des communes ou même au sein d'une même commune.

### Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM   | Actions prévues dans le PCM   | Actions réalisées   | Situation existante   |
|---|---|---|---|
| Présence de stationnement en double file, particulièrement chaussée de Wavre (livraisons) | Moderniser les modes de contrôles des dispositions particulières (aires de livraison) et accentuer la présence policière. | Mise en place d'un système de contrôle spécifique : note avec prise de photo par le steward de l'arrêt d'un véhicule en aire de livraison, puis vérification 15 min après si le véhicule est toujours là. | 75 places de livraison réparties sur 30 aires de livraison, principalement localisées sur la chaussée de Wavre. |

L'évaluation des besoins en livraison sur la commune se trouve au chapitre 2.1.1



**Carte 5: localisation des zones de livraison**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

| Rue                             | Section de rue | Nombre de places <sup>6</sup> | Plage horaire                  |
|---------------------------------|----------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Avenue Auguste Oleffe           | 38--4          | 1                             | lundi samedi, 7-13h            |
| Avenue de Beaulieu              |                | 1                             | 15 min                         |
| Avenue Daniel Boon              | 99--73         | 3                             | lundi vendredi, 9-18h          |
| Avenue de l'Eglise Saint-Julien | 31--1          | 3                             | 7-18h                          |
| Avenue des Paradisiers          | 24--24         | 3                             | lundi vendredi, 7-11h          |
| Avenue Edmond Van Nieuwenhuysse | 08--02         | 1                             | lundi vendredi, 8-16h          |
| Avenue Jean Van Horenbeeck      | 31--1          | 2                             | lundi vendredi, 8-17h          |
| Avenue des Volontaires          | 1              | 1                             | lundi vendredi, 9-13h          |
| Avenue Walckiers                | 2--108         | 2                             | lundi vendredi, 8-17h          |
| Boulevard des Invalides         | 222--216       | 4                             | lundi vendredi, 10-16h         |
| Boulevard du Triomphe           | 34-75          | 3                             | lundi vendredi, 7-16h          |
| Chaussée de Wavre               | 1048--1138     | 6                             | lundi samedi, 6-10h            |
| Chaussée de Wavre               | 1111--1219     | 3                             |                                |
| Chaussée de Wavre               | 1256--1286     | 3                             | lundi samedi, 7-12h            |
| Chaussée de Wavre               | 1324--1398     | 1                             | lundi vendredi, 8-16h          |
| Chaussée de Wavre               | 1400--1416     | 2                             | lundi vendredi, 7-17h          |
| Chaussée de Wavre               | 1418--1440     | 2                             | lundi vendredi, 8-17h          |
| Chaussée de Wavre               | 1448--1478     | 4                             | lundi vendredi, 7-12h          |
| Chaussée de Wavre               | 1555--1591     | 2                             | lundi samedi, 10-18h           |
| Chaussée de Wavre               | 1692--1720     | 2                             |                                |
| Chaussée de Wavre               | 1721--1743     | 3                             | lundi samedi, 7-19h            |
| Chaussée de Wavre               | 1959--1987     | 1                             | lundi vendredi, 7-9h et 15-18h |
| Rue du Bocq                     | 2--32          | 4                             |                                |
| Rue du Docteur                  | 67--45         | 2                             | lundi vendredi, 9-13h          |
| Rue Emile Idiers                | 12--20         | 3                             | lundi vendredi, 7-17h          |
| Rue Emile Idiers                | 13--41         | 3                             | lundi vendredi, 7-17h          |
| Rue Jules Cockx                 | 6--6           | 3                             | lundi vendredi, 7-19h          |
| Rue Valduc                      | 329--227       | 4                             | lundi vendredi, 8-19h          |

**Tableau 7: liste des emplacements réservés pour livraison**

<sup>6</sup> Équivalent 6m



**Figure 7: emplacements pour zones de livraison dans la commune**

Source : Espaces Mobilités, juillet 2014

## LES VOITURES PARTAGEES

### Introduction

Les voitures partagées à Auderghem, comme en Région bruxelloise, proviennent très majoritairement de la société Cambio ([www.cambio.be](http://www.cambio.be)). Initié à Bruxelles en 2003 avec 4 stations, ce service de voitures partagées compte, fin 2013, de l'ordre de 10.000 clients, et 91 stations réparties sur la totalité de la Région bruxelloise.

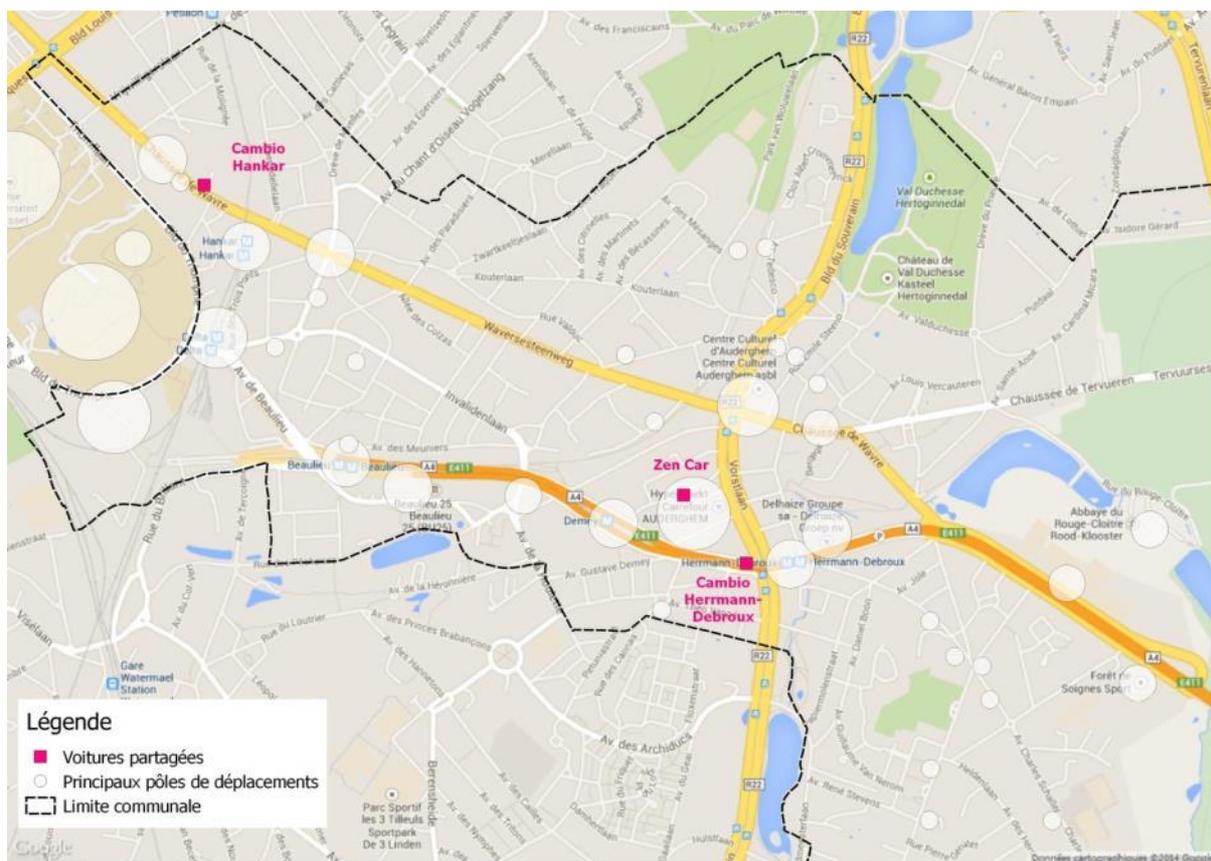
La commune compte également une station Zen Car (même principe que Cambio mais les véhicules sont électriques – [www.zencar.eu](http://www.zencar.eu)), avec un véhicule situé au niveau de l'Hyper Carrefour d'Auderghem.

### Utilisation des véhicules

Les 2 stations Cambio installées récemment à Herrmann-Debroux et à Hankar montrent des taux d'utilisation déjà très intéressants (supérieurs aux 30% minimum jugés nécessaires pour la rentabilité d'un véhicule), ce qui n'est pas surprenant au vu de leur très bonne localisation. Il faut également noter que l'exemption de ticket de stationnement en zones bleues (utilisation du disque) soutient l'utilisation des véhicules partagés, particulièrement à Auderghem.

### Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM  | Actions prévues dans le PCM  | Actions réalisées   | Situation existante  |
|--|--|---|--|
| Suivre et promouvoir le développement du système d'autos partagées | Implantation de 5 stations Cambio (Herrmann-Debroux, maison communale, place Saint-Julien, Hankar, Sacré cœur) | 2 stations Cambio réalisées (Hankar et Herrmann-Debroux). | 8 véhicules et 3 stations en service à ce jour : <ul style="list-style-type: none"><li>• 7 véhicules et 2 stations Cambio au niveau d'Herrmann-Debroux et Hankar.</li><li>• 1 station et 1 véhicule zen car au Carrefour Auderghem</li></ul> |



**Carte 6: localisation des stations de voitures partagées**  
 Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014



**Figure 8: voitures partagées (Cambio à Herrmann-Debroux)**  
 Source : Espaces Mobilités, juillet 2014



**Figure 9: voitures partagées (Cambio à Hankar)**  
Source : Espaces Mobilités, juillet 2014

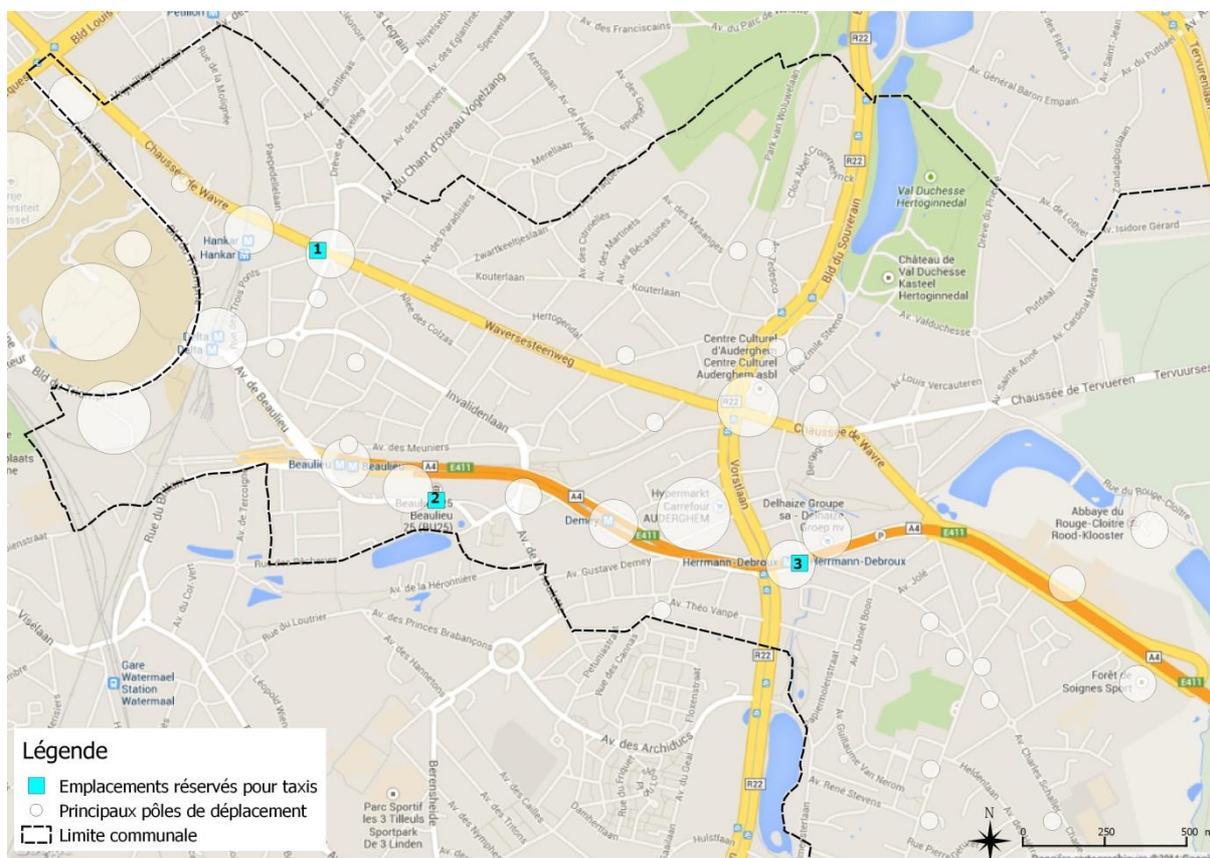


**Figure 10: voitures partagées (Zen car au Carrefour Auderghem)**  
Source : Espaces Mobilités, juillet 2014

### Synthèse de la situation existante et du PCM

On trouve 3 stations de taxi à Auderghem, au niveau de la place Saint-Julien (pôle commercial local), à Herrmann-Debroux (pôle de transport) et à Beaulieu (pôle de bureau de la Commission Européenne).

| Constat/objectif du PCM | Actions prévues dans le PCM | Actions réalisées | Situation existante   |
|-------------------------|-----------------------------|-------------------|---|
| Sans objet              | Sans objet                  | Sans objet        | <p>12 places de stationnement pour taxis répartis en 3 stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 emplacement place Saint-Julien (chaussée de Wavre),                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cette place apparait comme isolée et peu effective. Un changement de destination serait ainsi envisageable.</li> </ul> </li> <li>• 4 à Herrmann-Debroux,</li> <li>• 7 à Beaulieu,                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La station Beaulieu fait l'objet régulièrement d'occupation illégale de la part de riverains (une tentative de gestion à horaire partagée de ces places a été tentée pour solutionner le manque de place dans le quartier, mais sans succès, les véhicules ne dégagent pas la place le matin)</li> </ul> </li> </ul> |



**Carte 7: localisation des emplacements pour taxis**  
 Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

| N° | Rue                     | Section    | Nombre de places |
|----|-------------------------|------------|------------------|
| 1  | Chaussée de Wavre       | 1259--1307 | 1                |
| 2  | Avenue de Beaulieu      | 33--1      | 7                |
| 3  | Avenue Herrmann-Debroux | 1--1       | 4                |

Tableau 6: liste des emplacements réservés pour taxis



Figure 11: emplacement de taxi (place Saint-Julien)



Figure 12: emplacement de taxi (Herrmann-Debroux)



Figure 13: emplacement de taxi (Beaulieu)

## LES POIDS-LOURDS

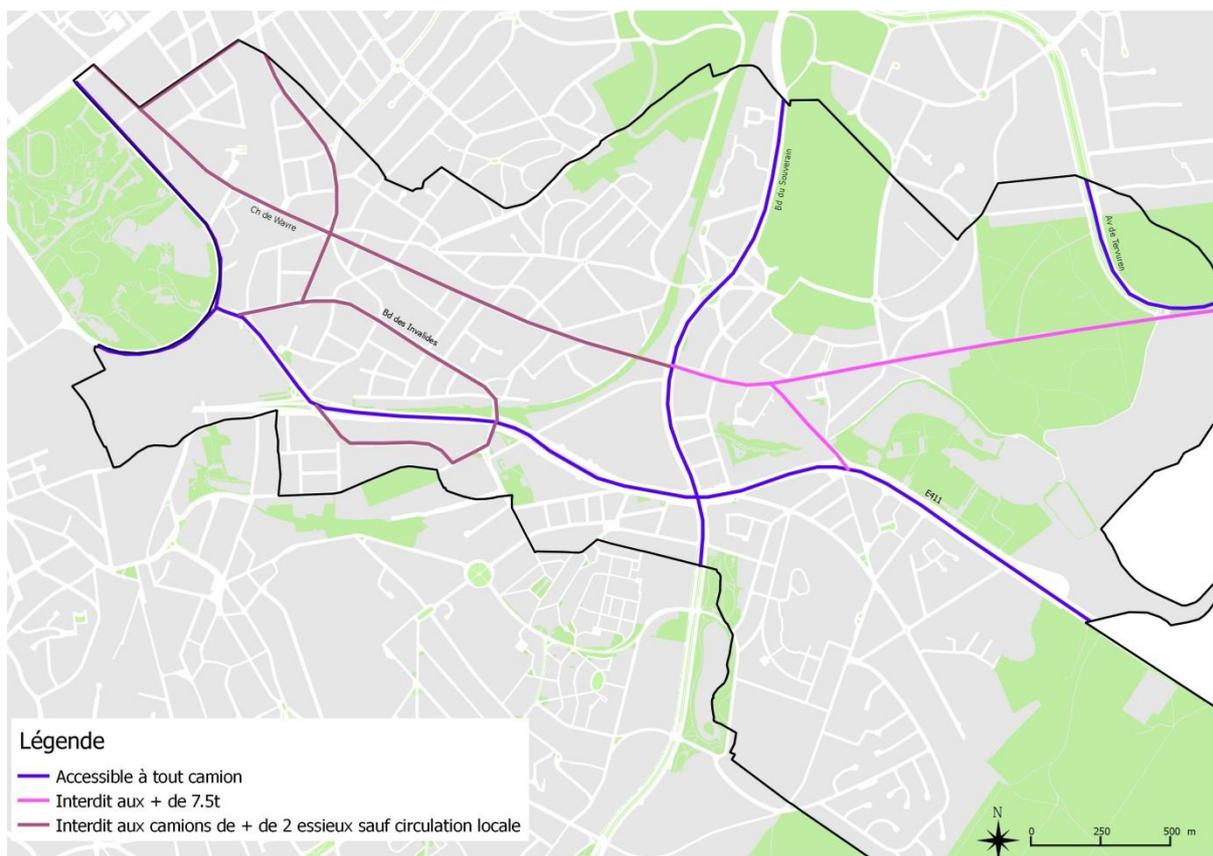
### Définition

Les poids lourds sont des véhicules dont la Masse Maximale Autorisée (MMA) est supérieure à 3,5t et inférieure à 44t, et dont la longueur est au maximum de 18,75m (12m pour un seul train). Ces véhicules sont utilisés pour le transport de marchandise et les livraisons.

Ces gabarits impliquent des conditions spécifiques concernant la circulation et le stationnement.

### Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM  | Actions prévues dans le PCM  | Actions réalisées  | Situation existante   |
|--|--|--|---|
| Stationnement problématique des camionnettes dans certains quartiers, et certaines rues étroites.  | Développer l'utilisation du panneau E9b, qui interdit le stationnement tant des camions que des camionnettes.  | Réalisé dans la rue Vercauteren et la rue Roger Hainaut. | Une zone de 2 places est réservée pour les camionnettes devant le stade communal  |
| La commune doit anticiper la prochaine disparition de l'aire réservée aux camions à l'avenue Cockx   | A titre provisoire, une nouvelle zone E9c pourrait être délimitée avenue de Tervuren   | Non réalisé  | Pas d'aire de stationnement pour poids lourds sur la commune  |
| Pour certains tronçons (boulevard du Triomphe, quartier de la Chasse Royale et avenue Cockx), la carte des itinéraires poids lourds n'est plus d'actualité si on se réfère à la nouvelle occupation de ces sites (ateliers, dépôts et entreprises) qui aujourd'hui ont été remplacés par d'autres fonctions urbaines | Adapter les documents régionaux (Plan Iris 2 – carte itinéraire des poids lourds) afin que les quelques zones auderghemoises dont les voiries sont accessibles à tous les camions ne soient plus considérées comme telles. | Non réalisé  | La chaussée de Wavre, entre le boulevard du Souverain et le viaduc, et la chaussée de Tervuren sont interdites aux + de 7,5t. |



**Figure 14: les itinéraires poids lourds au sein de la commune**  
 Source : Plan Communal de Mobilité



**Figure 15: interdiction de circuler pour les + de 7,5t (chaussée de Wavre) et les + de 3.5t**  
 Source : Espaces-Mobilités, juillet 2014

## LES BUS SCOLAIRES ET AUTOCARS

### Introduction

Certaines écoles disposent d'un service de ramassage scolaire, qui nécessite des zones de stationnement pour bus aux abords des écoles. Par ailleurs, certaines activités ou sorties impliquent l'utilisation d'un bus, d'où des besoins en stationnement également.

Les autocars sont utilisés pour le transport de personnes, autres que scolaires, particulièrement vers des équipements publics ou sportifs.

### Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM  | Actions prévues dans le PCM | Actions réalisées   | Situation existante  |
|--|-----------------------------|---|--|
| Mieux organiser le stationnement pour bus scolaire du Centre scolaire du Souverain |                             | L'emplacement pour bus scolaire du centre scolaire du Souverain a été supprimé et a été remplacé par un Kiss & Ride | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 aire de 10 places pour autocar (Herrmann-Debroux, en face du stade communal)</li> <li>• 5 aires pour l'équivalent de 10 places pour bus aux abords des écoles et d'équipements sportifs</li> <li>• Pas d'aire de bus scolaire pour les écoles suivantes                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Schaller (le stationnement bus scolaire est possible hors voirie)</li> <li>○ Blankedelle</li> <li>○ Saint-Hubert (utilisation des kiss &amp; ride en journée pour les bus)</li> <li>○ Saint-Julien (utilisation du kiss &amp; ride en journée pour les bus)</li> <li>○ Centre scolaire du Souverain</li> </ul> </li> </ul> |



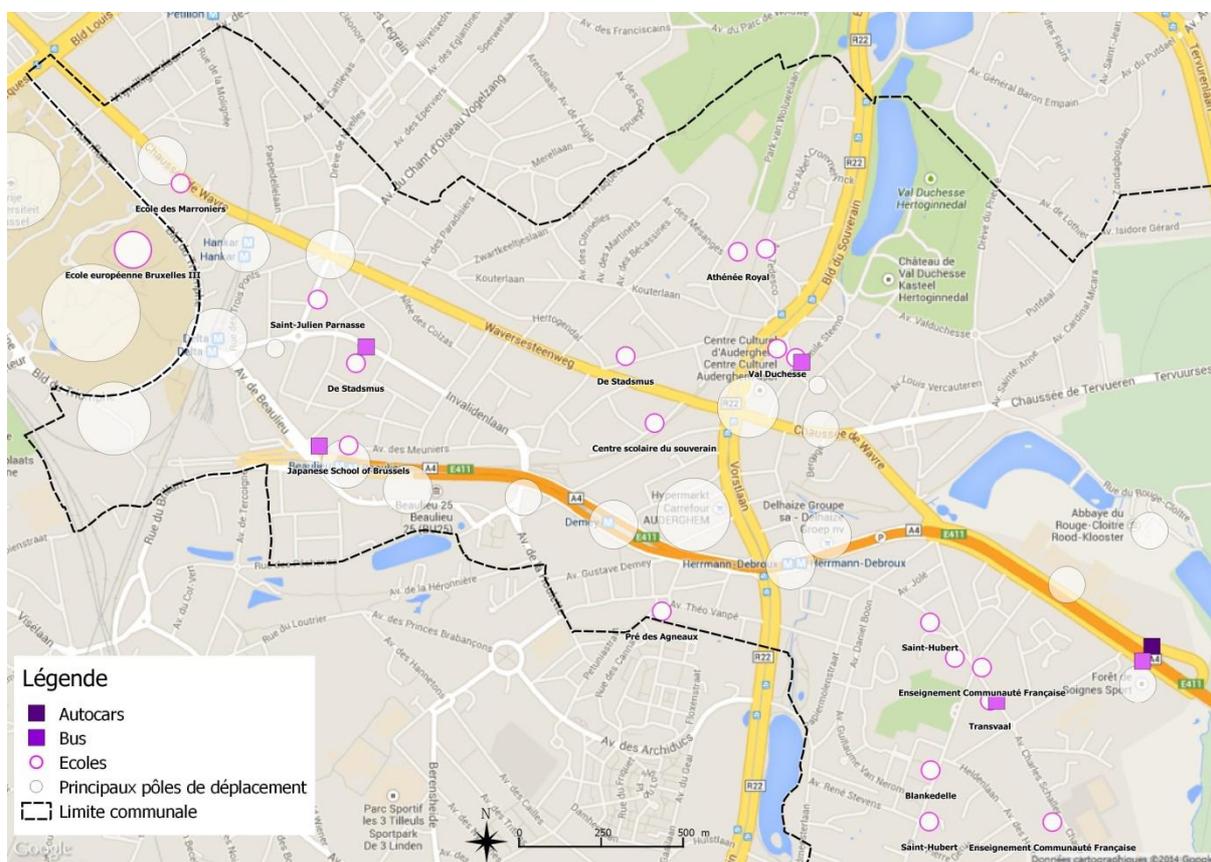
**Figure 16: emplacement réservé pour autobus**

Source : Espaces-Mobilités, juillet 2014



**Figure 17: emplacement réservé pour autobus**

Source : Espaces-Mobilités, juillet 2014



**Carte 8: localisation des emplacements réservés pour autocars et bus scolaires**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

| Rue                     | Section    | Type    | Nombre de places |
|-------------------------|------------|---------|------------------|
| Avenue Charles Schaller | 1--35      | Bus     | 3                |
| Avenue Nippone          | -          | Bus     | 6                |
| Boulevard des Invalides | 196--152   | Bus     | 2                |
| Chaussée de Wavre       | 2057--2057 | Bus     | 4                |
| Chaussée de Wavre       | -          | Autocar | 20               |
| Rue Emile Steeno        | 4--6       | Bus     | 5                |

**Tableau 8: liste des emplacements réservés pour bus et autocars**

## Définition

Une zone de dépose-minute (Kiss & Ride) est une zone où un véhicule s'arrête pour déposer ou embarquer un passager. Les zones de dépose-minute n'existent pas dans le code de la route. Il s'agit d'un concept dont la valeur légale sera donnée par le signal E1 (stationnement interdit mais arrêt autorisé).

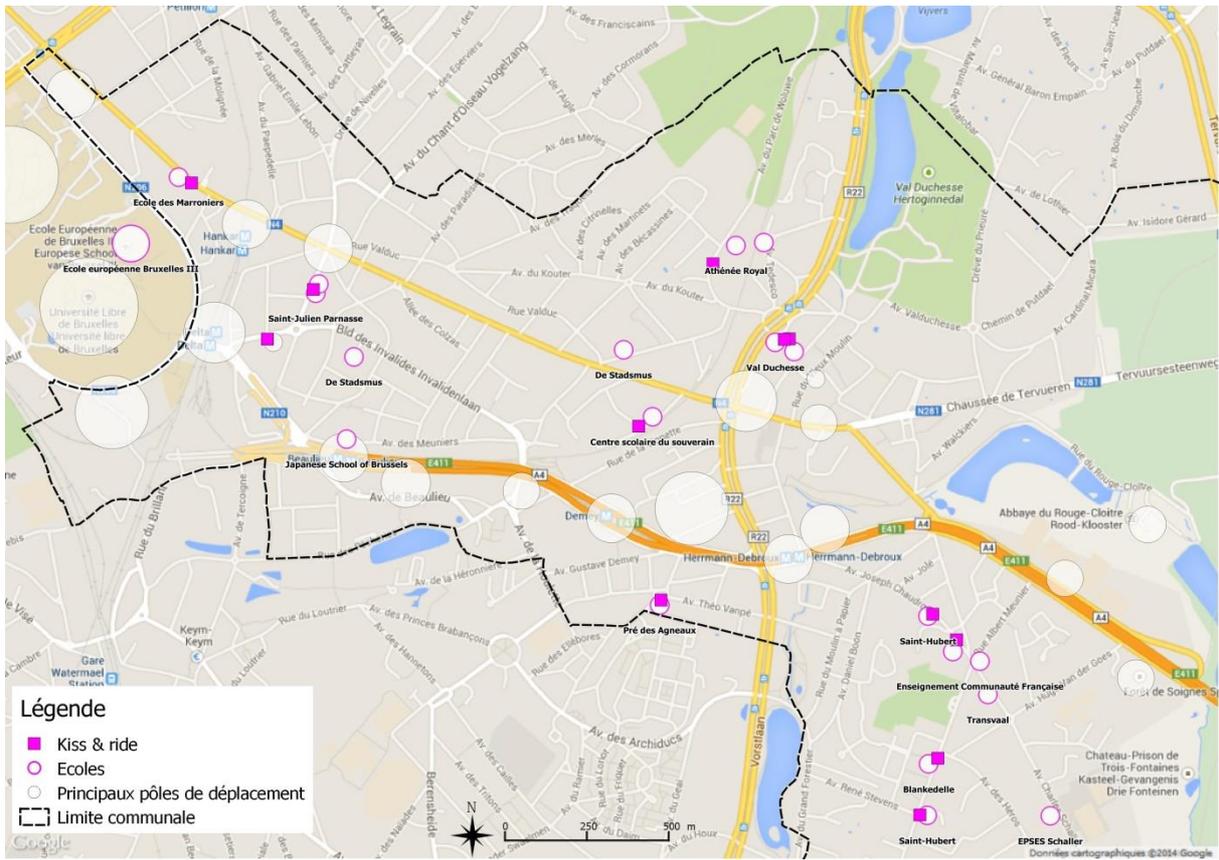
Les zones de dépose-minute sont souvent nécessaires aux abords d'établissements publics, particulièrement des écoles, qui connaissent de fortes affluences sur de courtes périodes. Ces zones servent ainsi à sécuriser les montées et descente des enfants, et à diminuer les embarras de circulation sur la chaussée.

## Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM  | Actions prévues dans le PCM   | Actions réalisées | Situation existante   |
|--|---|-------------------|---|
| Mieux organiser les fonctions de kiss & ride aux abords des écoles       | Mieux organiser la fonction de « kiss & ride » de la rue des Ecoliers – rue Willame | Réalisé           | La plupart des écoles disposent d'un Kiss & ride fonctionnel, sauf : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'école japonaise</li> <li>• l'Autre école</li> <li>• l'école Henri Spaak</li> <li>• l'école Schaller (dispose d'une zone de stationnement en partie privative).</li> </ul> |
| Développer les fonctions de kiss & ride aux abords des stations de métro | Aménager un espace de kiss & ride à Beaulieu, Demey et Herrmann-Debroux             | Non réalisé       | Les abords des stations de métro ne sont également pas équipés.   |

**Tableau 9: liste des emplacements réservés pour Kiss & ride**

| Rue                             | Section    | Nombre de places |
|---------------------------------|------------|------------------|
| Avenue de l'Eglise Saint-Julien | 20--2      | 4                |
| Avenue du Parc de Woluwe        | 25--25     | 5                |
| Avenue de la Sablière           | 2--2       | 3                |
| Avenue Henri de Brouckère       | 1--77      | 4                |
| Avenue Jean Van Horenbeeck      | 196--166   | 3                |
| Avenue Jean Van Horenbeeck      | 204--198   | 3                |
| Avenue Jean Van Horenbeeck      | 41--33     | 3                |
| Avenue Joseph Chaudron          | 103--115   | 6                |
| Boulevard des Invalides         | 222--216   | 4                |
| Chaussée de Wavre               | 1383--1455 | 2                |
| Chaussée de Wavre               | 1183       | 3                |
| Place Edouard Pinoy             | 18-28      | 2                |
| Rue des Ecoliers                | 44--10     | 4                |
| Square du Sacré-Cœur            | 02--08     | 5                |



Carte 9: Localisation des emplacements réservés pour Kiss & Ride

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014



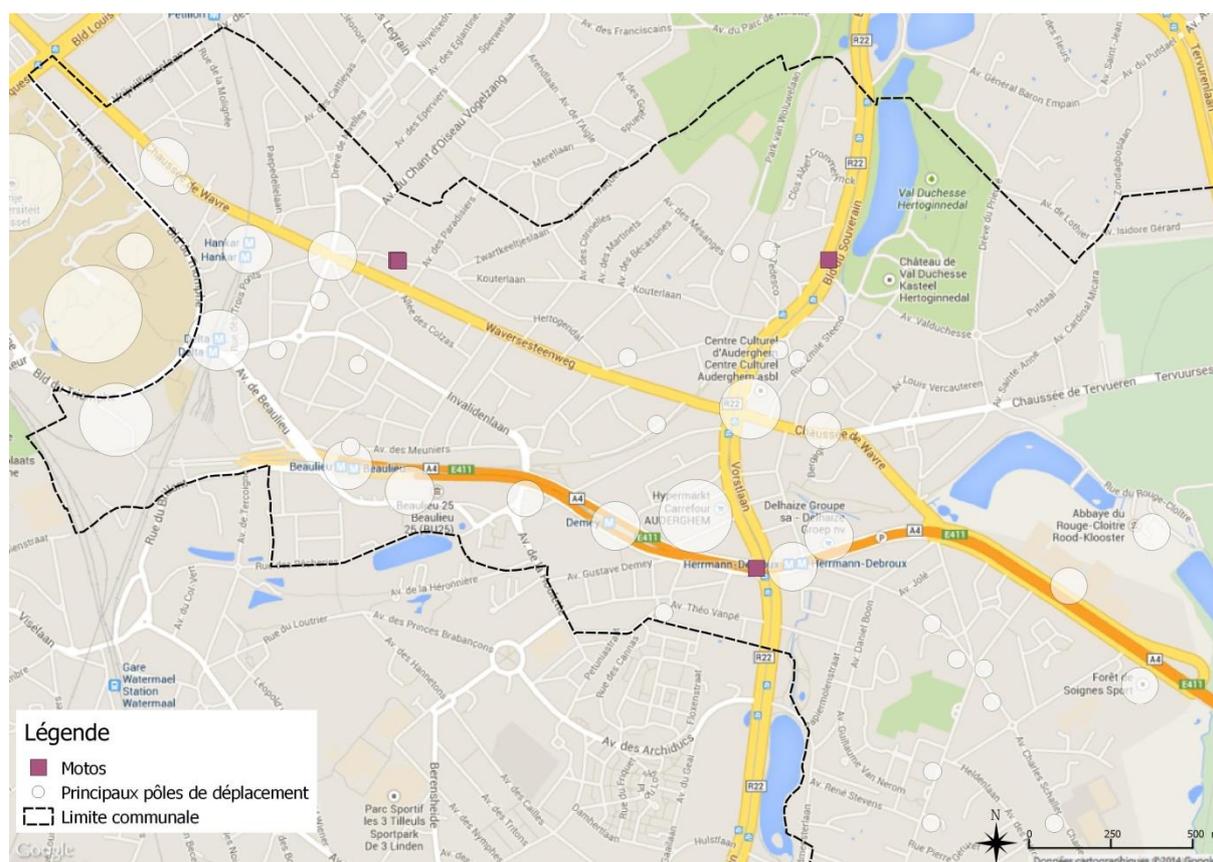
Figure 18: Kiss & Ride (rue Willame et rue Chaudron)

## LES DEUX ROUES MOTORISEES

Il n'y a pas de réelle politique de stationnement en faveur des 2 roues motorisées à Auderghem ou de manière générale en Région bruxelloise.

### Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM                                    | Actions prévues dans le PCM  | Actions réalisées                       | Situation existante  |
|--|--|---|--|
| Pas d'aménagements spécifiques pour les 2 roues motorisées | Installer, à titre expérimental, quelques rangs-motos dans et à proximité des principaux pôles commerciaux | Pas de rangements-motos encore réalisés | 2 emplacements pour stationnement de motos particulier<br><br>1 zone pour exposition et stationnement de motos (concessionnaire) |



**Carte 10: localisation des emplacements pour 2 roues motorisées**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

| Rue                    | Section  | Type                 | Nombre de places |
|------------------------|----------|----------------------|------------------|
| Avenue Gustave Demy    | -        | Hors voirie          | 1                |
| Rue Valduc             | 329--227 | Pour concessionnaire | 2                |
| Boulevard du Souverain | 356--360 | En voirie            | 1                |

**Tableau 10: liste des emplacements réservés pour 2 roues motorisés**

## 1.2.5 Les parkings de transit

---

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

« Laisser sa voiture dans un parking de dissuasion (P+R) pour prendre ensuite le train, le métro ou le tram. » Ce concept n'est pas neuf et est largement plébiscité par l'opinion publique comme un levier important pour favoriser le report modal de la voiture vers le transport public, en particulier pour les personnes habitant en périphérie bruxelloise et devant se rendre à Bruxelles. Pourtant, le rabattement vers les transports publics par le biais d'un P+R est une politique de mobilité bien plus complexe qu'il n'y paraît. En effet, les comportements de mobilité sont souvent difficiles à anticiper et la mise en œuvre d'un P+R peut avoir des effets parfois contradictoires par rapport aux objectifs initiaux. Des analyses menées dans d'autres régions urbaines ont mis en évidence les effets suivants :

- Certains usagers choisissent désormais de se rendre dans un P+R plus proche du centre-ville alors qu'ils se stationnaient précédemment dans une gare/station de métro plus en amont ;
- Certains usagers qui se rendaient à la gare ou à la station de métro/tram à pied ou en vélo, optent désormais pour leur voiture ;
- Dans l'absence de politique d'accès, les places de stationnement nouvellement créées sont utilisées davantage par des riverains et des personnes travaillant à proximité ;

Le succès d'un P+R est donc souvent à nuancer et le seul critère du taux d'occupation du parking n'est pas suffisant pour bien se rendre compte de son utilité sociétale.

### POLITIQUE RÉGIONALE

A Bruxelles, la politique en matière de P+R a été l'un des parents pauvres des dernières législatures. Hormis les actions préconisées par le plan IRIS II, la Région bruxelloise ne dispose pas d'un plan d'actions bien défini en matière de P+R. Force est de constater également que la politique des deux autres régions est peu claire en la matière et que peu de concertation a lieu entre les acteurs de la mobilité (autorités, opérateurs de transport) pour développer une vision globale des besoins en matière de stationnement à proximité des nœuds de transport. De plus, la Région bruxelloise semble craindre un effet d'appel important en cas de création de nouveaux parkings ce qui retarde encore davantage la prise de décision. Une concertation accrue est préconisée par la note de gouvernement de mars 2013 mais tarde à se mettre en œuvre. Le débat se focalise le plus souvent sur l'intérêt ou non de localiser ce type d'infrastructures, fortement consommatrices d'espace et de budget, sur le territoire régional et de définir qui se chargera de son financement et de sa gestion. La création de l'Agence régionale du stationnement est une opportunité à saisir et la définition d'un schéma directeur des P+R, assorti d'un vademecum pour la mise en œuvre de P+R, est sans doute une action indispensable pour la législature en cours.

La création de P+R est monnaie courante dans d'autres régions urbaines à travers l'Europe mais leur développement est resté relativement limité en Région bruxelloise. Celui-ci était pourtant au cœur des plans successifs de mobilité IRIS I et IRIS II et du Plan régional de Développement (PRD). Celui-ci a distingué deux familles de P+R :

Les P+R situés en-dehors de la Région, en liaison avec le RER et situés le plus possible en amont des files quotidiennes vers Bruxelles ;

Les P+R dans la Région qui constituent un ultime levier de sécurité pour encourager le report modal.

Sur base d'un relevé effectué en juin 2012, on recense 8 P+R et quelque 1.860 places sur le territoire régional. Deux de ces parkings se situent sur le territoire communal d'Auderghem, cumulant 550 places, soit près du 1/3 de la capacité totale disponible dans la Région.

Le plan Iris 2 prévoit la mise à disposition de plus de 16.000 places de parking en bordure de ville d'ici 2020.

| NOM                           | CAPACITE    |
|-------------------------------|-------------|
| CERIA                         | 200         |
| Delta                         | 350         |
| Herrmann-Debroux <sup>7</sup> | 200         |
| Kraainem                      | 190         |
| Lennik-Erasme                 | 100         |
| Reyers                        | 270         |
| Roodebeek                     | 200         |
| Stalle                        | 350         |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>1860</b> |

Tableau 11: Capacité de stationnement dans les P+R bruxellois, juin 2012, Région de Bruxelles-Capitale

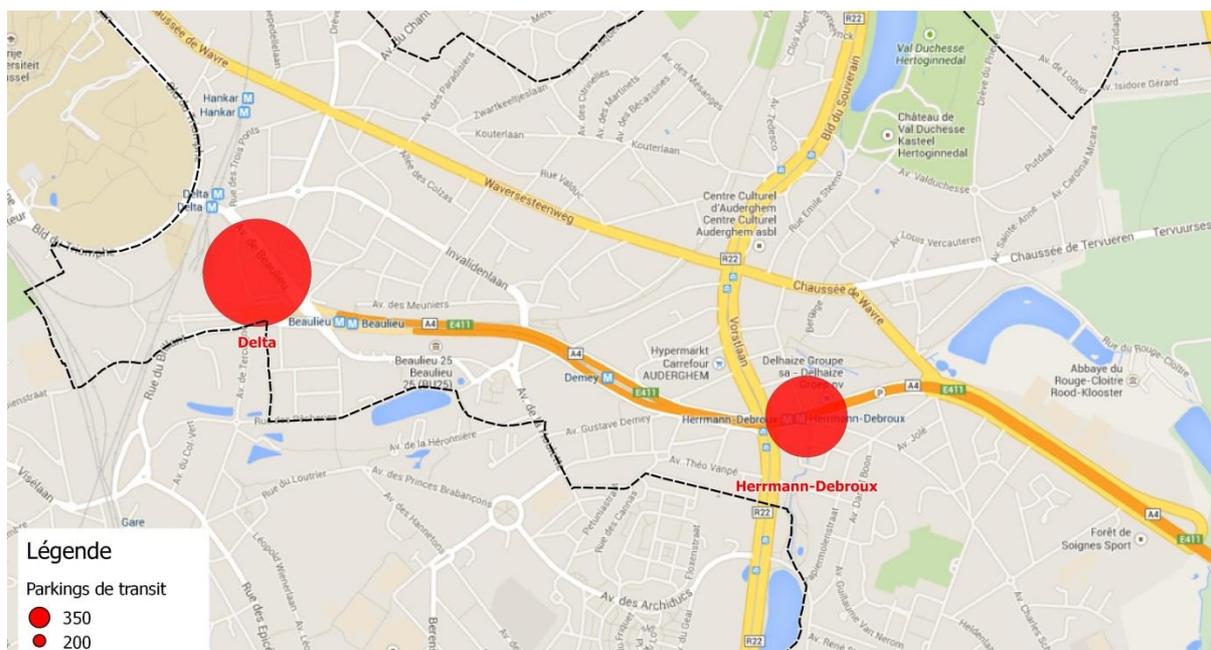
## CONTEXTE COMMUNAL

La commune d'Auderghem dispose de deux parkings de transit sur son territoire à savoir le parking Delta à hauteur de la station de métro Delta et le parking Herrmann-Debroux à hauteur de la station de métro, terminus de la ligne 5. Ces deux parkings connaissent une saturation importante et ne sont pas équipés d'un contrôle d'accès ce qui limite fortement leur pertinence au regard des objectifs de report modal vers le transport public. En effet, la plupart des emplacements sont utilisés par des riverains ou des employés des bureaux situés à proximité.

### Synthèse de la situation existante et du PCM

| Constat/objectif du PCM   | Actions prévues dans le PCM  | Actions réalisées  | Situation existante   |
|---|--|--|---|
| Le parking Delta est saturé dès le début de l'heure de pointe du matin.   | Accroître la capacité à Delta  | Non réalisé (les sites sont propriété de la Région)                                | 1 parking de transit à Delta (350 places) et à Herrmann-Debroux (200). <ul style="list-style-type: none"> <li>• La situation à Herrmann-Debroux reste tendue, avec une demande importante, ce qui implique régulièrement du stationnement illégal.</li> <li>• Le parking Delta est saturé dès le début des heures de pointe du matin</li> </ul> |
| La saturation est également proche pour le parking Herrmann-Debroux. De plus, le stationnement est anarchique et la visibilité/accessibilité est faible | Réservation spécifique sous le viaduc Herrmann-Debroux   |  |   |
| Développer de nouveaux espaces pour les véhicules de transit  | Nouveaux aménagements à réaliser au Rouge Cloître<br>Prolongement du métro et création de nouveaux parkings de transit | Non réalisé car le prolongement de cette ligne n'est actuellement pas une priorité |   |

<sup>7</sup> Il s'agit ici des places de stationnement situées sous le viaduc Herrmann-Debroux et qui ne constituent pas à proprement parler un parking de transit.



**Carte 11: les parkings de transit**

Source : Bruxelles-Mobilité



**Figure 19: le parking de transit Herrmann-Debroux**

Source: Espaces-Mobilités



**Figure 20: le parking de transit de Delta**

Source : Espaces-Mobilités

## 1.2.6 Le stationnement vélo

| Constat/objectif du PCM  | Actions prévues dans le PCM   | Actions réalisées  | Situation existante   |
|--|---|--|---|
| Les petits pôles de quartier et équipements significatifs sont insuffisamment équipés en faveur vélos, marche à pied.  | Développer, dès le court terme, le parc de ranges-vélos de 270 (en 2006) à 750 unités.  | Développement régulier du nombre d'emplacements à proximité des pôles de déplacement | 523 places de vélos (809 avec les Villo!).<br><br>La plupart des équipements publics et pôles commerciaux sont équipés de dispositifs d'accrochage vélo de bonne qualité.<br><br>Certaines écoles ne sont pas équipées de range vélo en voirie (elles disposent néanmoins de range vélo hors-voirie) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les deux sites De stadsmus</li> <li>• Centre scolaire du Souverain</li> <li>• Saint-Julien</li> <li>• Ecole Henri Spaak</li> </ul> Les zones résidentielles sont peu équipées |
| Intensifier les possibilités de transfert modal à hauteur des points-clés du réseau des transports   | Renforcer les équipements de stationnement dans les stations de métro ;   | Non réalisé  | Les stations de métro sont équipées de stationnement vélo en extérieur mais non en intérieur, sauf Beaulieu<br><br>Néanmoins, équipement de tous les arrêts en station Villo !  |
|  | Rationaliser (en remplaçant les « pincés roues » subsistants par des arceaux) et regrouper les ranges vélos du carrefour Souverain – Herrmann-Debroux (trop dispersés et disparates actuellement) ; | Regroupement du stationnement vélo à Herrmann-Debroux, sous le viaduc                | Certains attache vélo type pince roue n'ont pas été remplacés au niveau d'Herrmann-Debroux (coté Delhaize).<br><br>Le côté opposé au Delhaize, au niveau des arrêts de bus) ne comprend pas de stationnement  |
|  | Equiper de range-vélos les futurs points d'arrêts de la ligne de tram 94.   | Non réalisé  | Les stations du tram 94 ne sont pas équipées en stationnement vélo (l'arrêt Auderghem Shopping dispose d'une station Villo !)   |
| Intensifier l'installation de range vélos sur le domaine privé des grandes surfaces commerciales et des principaux équipements (écoles, équipements publics...). |   | Implantation continue de nouveaux dispositifs  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour le domaine privé : Carrefour Auderghem, Delhaize chaussée de Wavre, Colruyt, Krefel, le Gymnase,...</li> <li>• Pour les équipements publics : Maison communale</li> </ul>   |

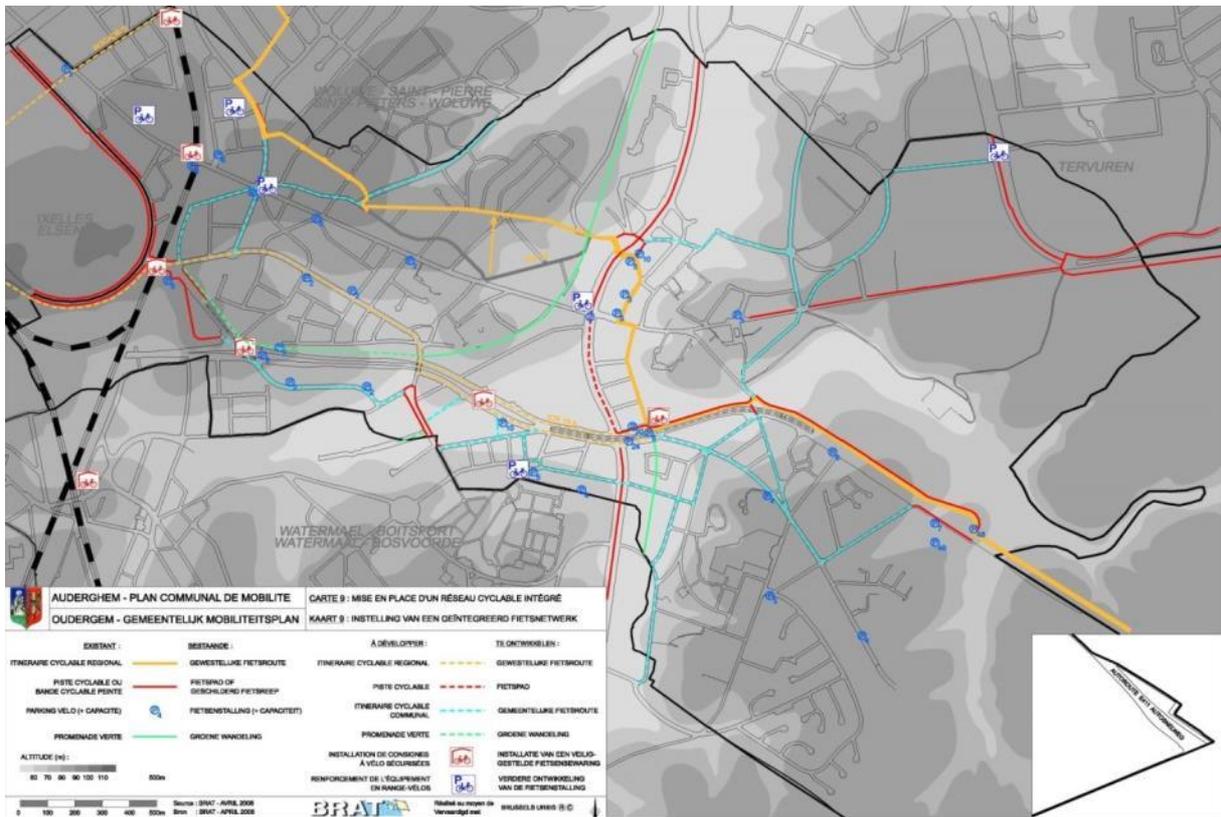
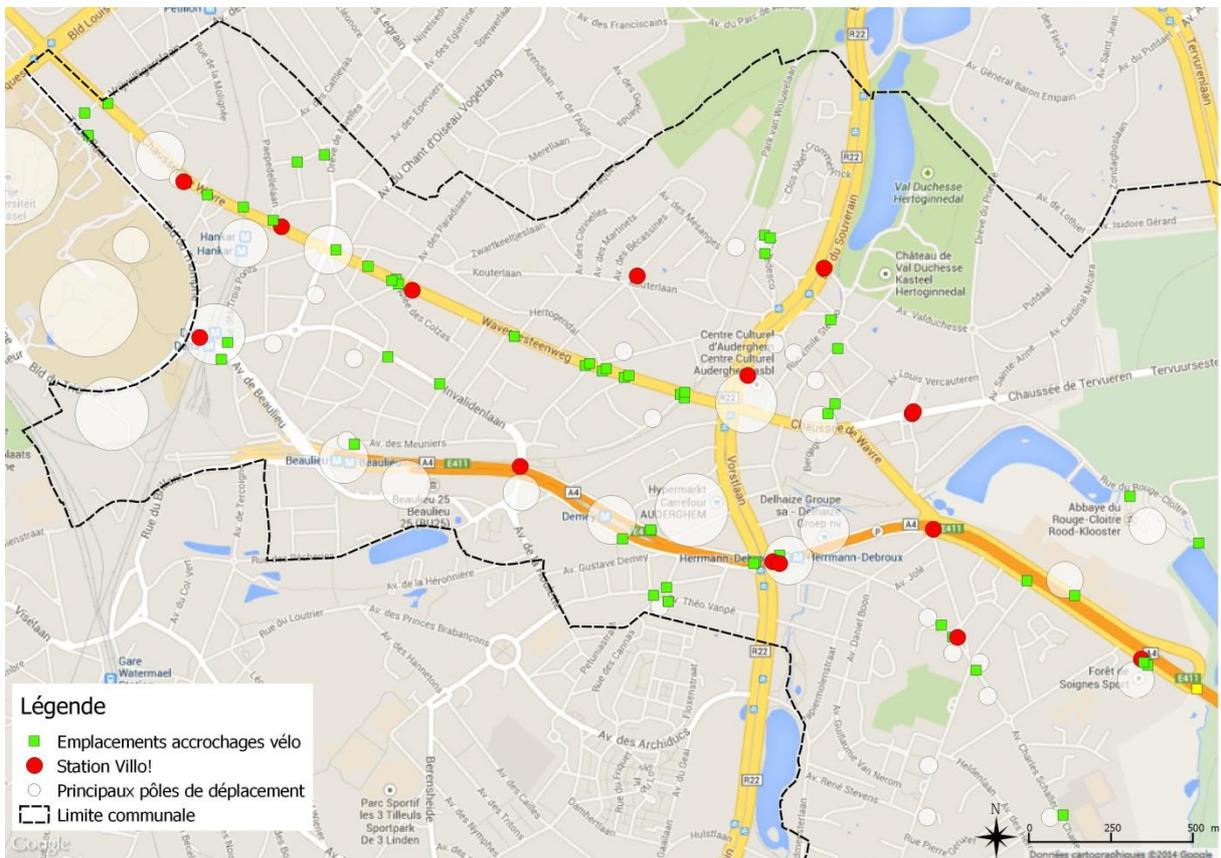


Figure 21: actions à réaliser pour la mise en place d'un réseau cyclable interne

Source : Plan Communal de Mobilité



Carte 12: les emplacements de stationnement vélo et Villo!

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

| Rue                             | Section      | Type             | Operateur  | Emplacement                         | Couverture | Capacité |
|---------------------------------|--------------|------------------|------------|-------------------------------------|------------|----------|
| Avenue Charles Schaller         | 1--35        | Arceau isolé     | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 2        |
| Avenue Charles Schaller         | 42--50       | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |
| Avenue des Meuniers             | 166--156     | Groupe d'arceaux | STIB       | Sur trottoir                        | Non        | 4        |
| Avenue Edmond Van Nieuwenhuysse | -            | Groupe d'arceaux | RBC        | Sur trottoir                        | Non        | 8        |
| Avenue Gabriel Emile Lebon      | 40--30       | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie                           | Non        | 4        |
| Avenue Guillaume Poels          | 27--27       | Autre            | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 3        |
| Avenue Gustave Demey            | -            | Groupe d'arceaux | J-C Decaux | Sur berme centrale /<br>terre-plein | Oui        | 32       |
| Avenue Gustave Demey            | -            | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur berme centrale /<br>terre-plein | Oui        | 32       |
| Avenue Henri Schoofs            | 12--8        | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 6        |
| Avenue Herrmann-Debroux         | 1--1         | Station Villo!   | RBC        | Sur berme centrale /<br>terre-plein | Oui        | 25       |
| Avenue Herrmann-Debroux         | 1--1         | Station Villo!   | RBC        | Sur berme centrale /<br>terre-plein | Oui        | 30       |
| Avenue Herrmann-Debroux         | -            | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 19       |
| Avenue Herrmann-Debroux         | -            | Station Villo!   | J-C Decaux | Sur berme centrale /<br>terre-plein | Oui        | 30       |
| Avenue Isidore Geyskens         | 119--125     | Station Villo!   | J-C Decaux | En voirie                           | Non        | 20       |
| Avenue Joseph Chaudron          | 103--115     | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 8        |
| Avenue Louis Dehoux             | -            | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 8        |
| avenue Roger Hainaut            | -            | Station Villo!   | Commune    | Sur trottoir                        | Non        | 9        |
| avenue Roger Hainaut            | -            | Station Villo!   | Commune    | Sur trottoir                        | Non        | 10       |
| Boulevard des Invalides         | 141--83      | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 4        |
| Boulevard des Invalides         | 144--88      | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 4        |
| Boulevard des Invalides         | 224--224     | Groupe d'arceaux | Commune    | Sur trottoir                        | Non        | 6        |
| Boulevard des Invalides         | -            | Station Villo!   | Autre      | Autre                               | Non        | 0        |
| Boulevard des Invalides         | -            | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie                           | Non        | 6        |
| Boulevard du Souverain          | 165--201     | Station Villo!   | J-C Decaux | Sur trottoir                        | Non        | 25       |
| Boulevard du Souverain          | 348--348     | Station Villo!   | Autre      | Autre                               | Non        | 0        |
| Boulevard du Triomphe           | 34-75        | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie                           | Non        | 6        |
| Chaussée de Watermael           | -            | Station Villo!   | RBC        | Autre                               | Non        | 25       |
| Chaussée de Wavre               | -            | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir                        | Non        | 48       |
| Chaussée de Wavre               | 1002--1046   | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1111--1219   | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1111--1219   | Groupe d'arceaux | Commune    | Sur trottoir                        | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre               | 1111--1219   | Station Villo!   | J-C Decaux | Sur trottoir                        | Non        | 20       |
| Chaussée de Wavre               | 1160--1174   | Groupe d'arceaux | Commune    | Sur trottoir                        | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre               | 1206--1240   | Station Villo!   | J-C Decaux | En voirie                           | Non        | 25       |
| Chaussée de Wavre               | 1308--1318   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1318A--1322A | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre               | 1341--1381   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1383--1455   | Station Villo!   | RBC        | En voirie                           | Non        | 25       |
| Chaussée de Wavre               | 1501--1509   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1510--1518   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1520--1540   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre               | 1520--1540   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre               | 1542--1606   | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie                           | Non        | 4        |

| Rue                        | Section    | Type             | Operateur  | Emplacement           | Couverture | Capacité |
|----------------------------|------------|------------------|------------|-----------------------|------------|----------|
| Chaussée de Wavre          | 1555--1591 | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie             | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre          | 1595--1633 | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie             | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre          | 1595--1633 | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie             | Non        | 4        |
| Chaussée de Wavre          | 1635--1687 | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie             | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre          | 1854--1854 | Arceau isolé     | Commune    | En voirie             | Non        | 10       |
| Chaussée de Wavre          | 1959--1987 | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir          | Non        | 6        |
| Chaussée de Wavre          | 2057--2057 | Station Villo!   | J-C Decaux | Sur trottoir          | Non        | 22       |
| Chaussée de Wavre          | 2057--2057 | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir          | Non        | 7        |
| Chaussée de Wavre          | 2057--2057 | Groupe d'arceaux | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 30       |
| Chaussée de Wavre          | 2057--2057 | Groupe d'arceaux | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 18       |
| Chaussée de Wavre          | -          | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir          | Non        | 6        |
| Drève rouge cloître        | -          | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur place publique    | Non        | 48       |
| Montagne de Sable          | -          | Groupe d'arceaux | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 4        |
| Montagne de Sable          | -          | Groupe d'arceaux | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 4        |
| Place Edouard Pinoy        | 18-28      | Autre            | Autre      | Sur trottoir          | Non        | 5        |
| Place Edouard Pinoy        | 18-28      | Autre            | Autre      | Sur trottoir          | Non        | 5        |
| Place Edouard Pinoy        | X          | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie             | Non        | 6        |
| Place Félix Govaert        | 1--1       | Groupe d'arceaux | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 12       |
| Place Félix Govaert        | 1--1       | Groupe d'arceaux | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 6        |
| Place Félix Govaert        | 1--1       | Autre            | Autre      | Dans espace récréatif | Non        | 20       |
| Rue du Rouge-Cloître       | -          | Groupe d'arceaux | Autre      | Autre                 | Non        | 8        |
| Rue du Vieux Moulin        | 50--90     | Groupe d'arceaux | Autre      | En voirie             | Non        | 10       |
| Rue Emile Steeno           | 4--6       | Groupe d'arceaux | Autre      | Sur trottoir          | Non        | 4        |
| Rue Louis Marcx            | 30--4      | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie             | Non        | 4        |
| Rue Robert Willame         | -          | Groupe d'arceaux | Acka       | Sur trottoir          | Non        | 6        |
| Rue Valduc                 | 356--344   | Groupe d'arceaux | Commune    | Sur trottoir          | Non        | 12       |
| Square Baron Robert Hankar | 01--03     | Groupe d'arceaux | Commune    | En voirie             | Non        | 8        |
| Square du Sacré-Cœur       | 02--08     | Groupe d'arceaux | Acka       | Sur trottoir          | Non        | 4        |
| Square du Sacré-Cœur       | -          | Station Villo!   | RBC        | Sur place publique    | Non        | 20       |

**Tableau 12: liste et type de dispositifs d'accrochages pour vélo**

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

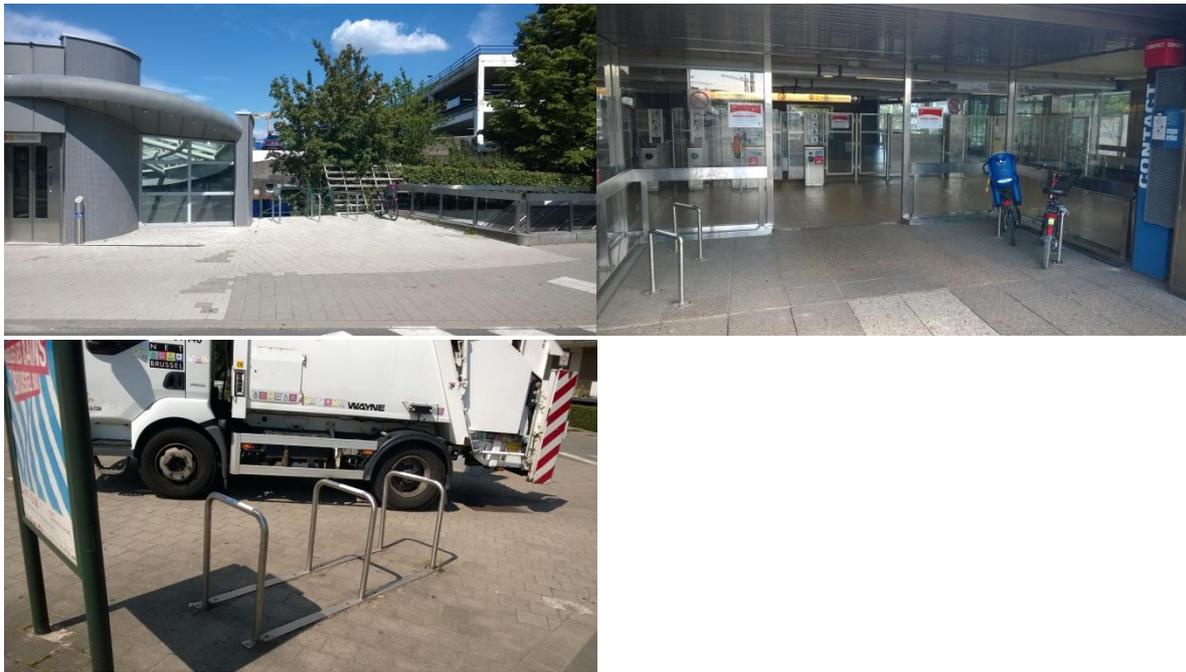


Figure 22: les dispositifs de stationnement vélo aux abords des stations de métro



Figure 23: les dispositifs de stationnement vélo au sein des grands commerces de détail

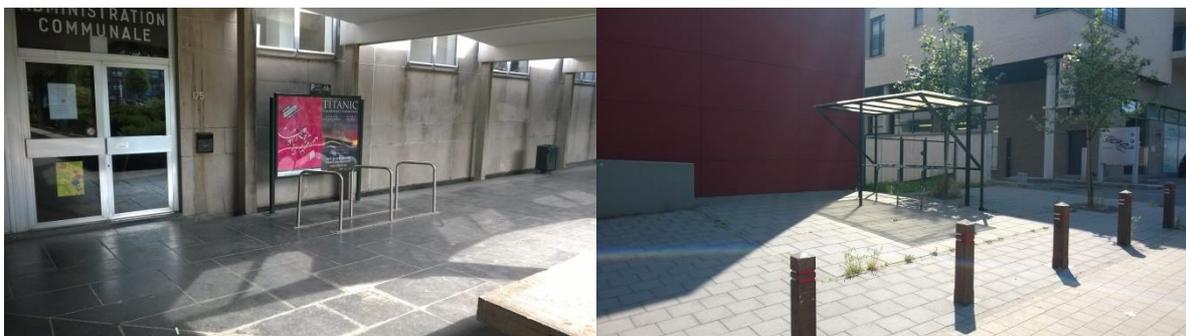


Figure 24: les dispositifs de stationnement aux abords de la maison communale et du Gymnase (blvd des Invalides)

## 1.3 LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

### 1.3.1 Typologie de la demande en stationnement

La demande en stationnement est composée de 3 types d'usagers:

- Les navetteurs (fixes ou dynamiques)
  - ils se stationnent sur de longues durées, au niveau des pôles d'emplois et d'équipement.
- les clients-visiteurs (diurnes ou nocturnes)
  - ils stationnent soit en journée (personnes sans emplois, personnes âgées), soit en soirée (actifs occupés), sur de courtes durées
- les résidents (fixes ou dynamiques)
  - ils utilisent peu leur véhicule mais consomment de l'espace en voirie

Chacun de ces types d'usagers utilise l'offre en stationnement de manière différente. En fonction de l'heure et du type de localisation, chacun des type (résidents, navetteurs ou visiteurs) pourront se retrouver au même moment, dans différentes proportions.

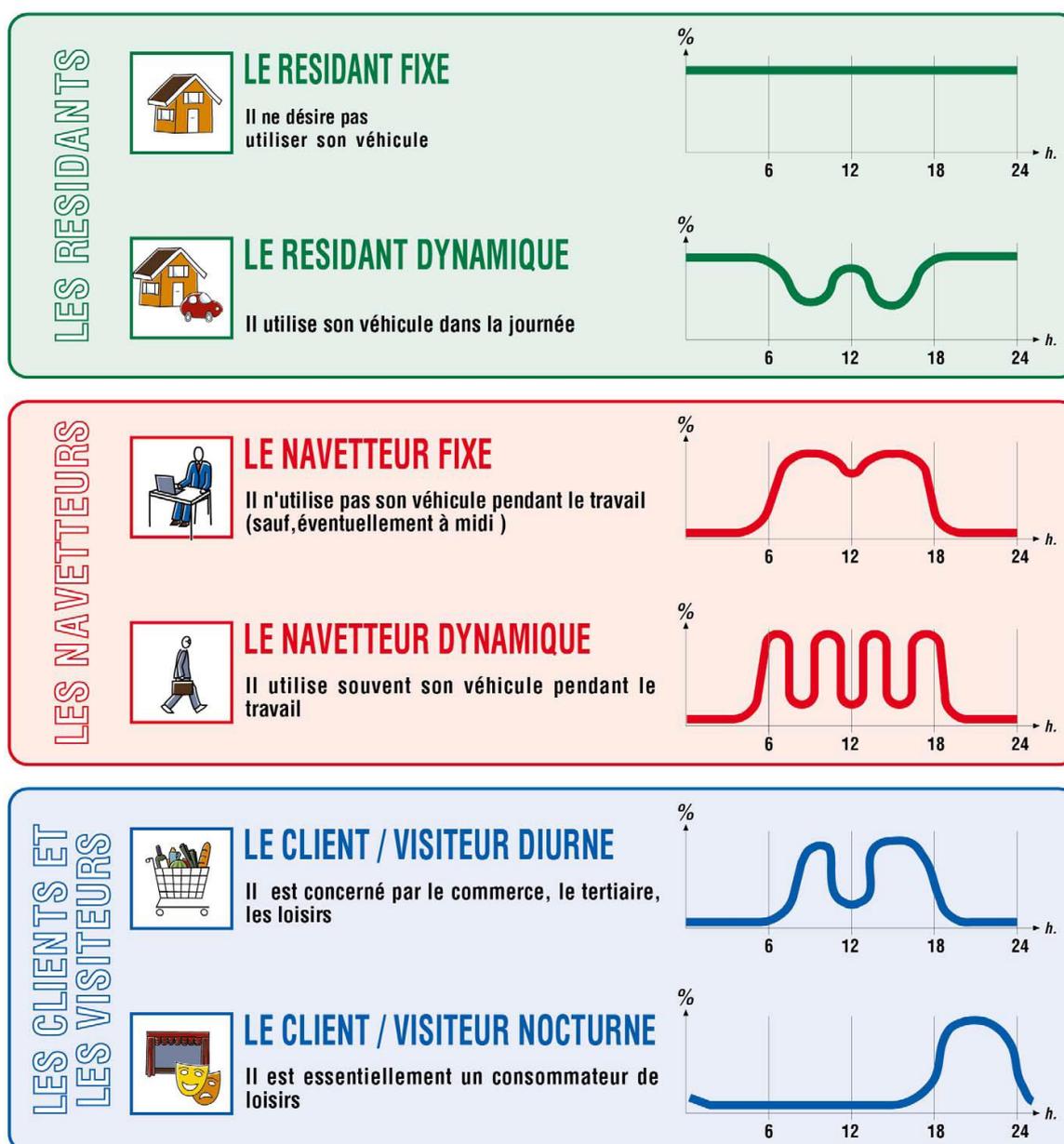


Figure 25: les différents types d'usagers du stationnement

Source : Transitec, formation CeM 2014 – groupe A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juin 2014

### 1.3.2 Evolution de la demande en stationnement

2006

Le matin, de nombreux secteurs sont proches de la saturation :

- les principales voiries structurantes situées à proximité des pôles communaux :
  - Chaussée de Wavre
  - Boulevard du Souverain
  - Boulevard du Triomphe
  - Boulevard des Invalides
  - Avenue Beaulieu
  - Avenue Dehoux
  - Van Nieuwenhuysse
- certains secteurs spécifiques
  - certaines voiries du quartier Héros
  - voiries autour de la maison communale

La situation peut s'expliquer par une arrivée importante de navetteurs (actifs ou étudiants), qui dépasse le nombre des départs des résidents auderghemois, et qui viennent s'ajouter au stationnement résidentiel, ce qui provoque la saturation de l'offre. À l'époque, l'étendue de la zone bleue était bien moins importante, ce qui explique en grande partie la pression en voirie.

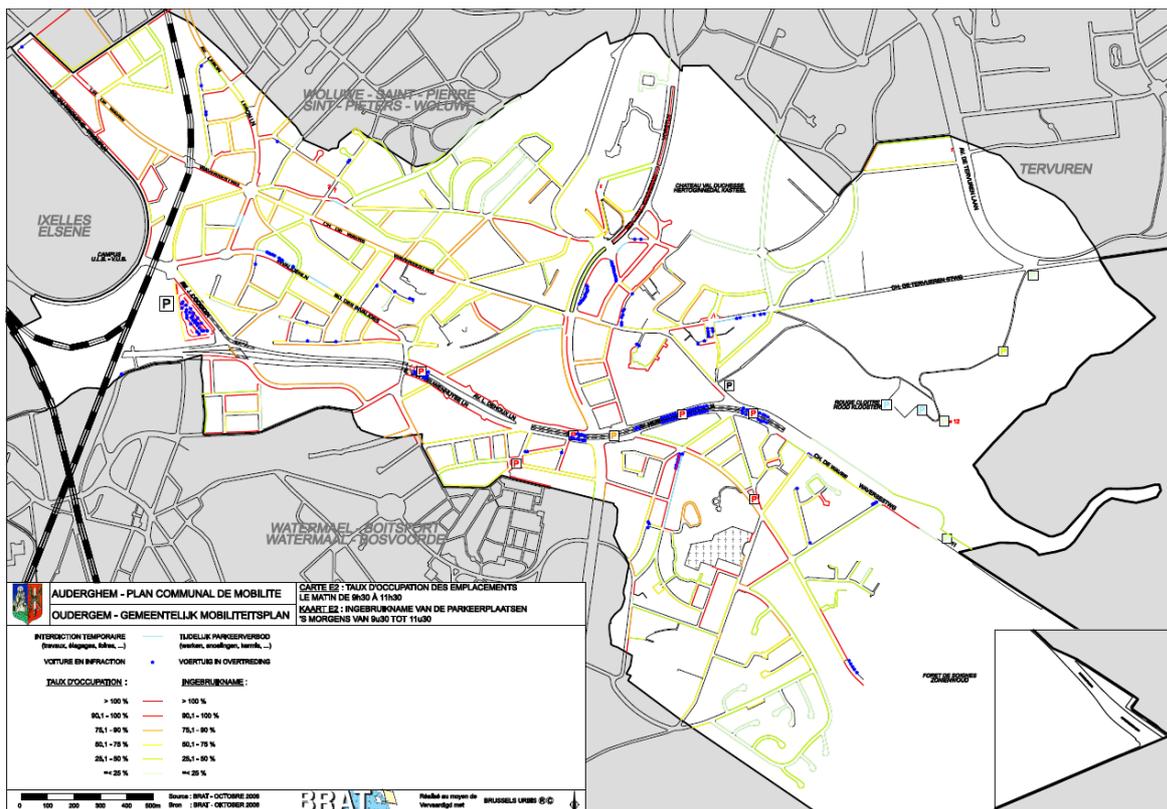


Figure 26: stationnement en voirie le matin (2006)

Source : Plan Communal de Mobilité

Le soir, la pression en voirie augmente sous l'effet du retour des actifs au lieu de résidence (fort taux de motorisation) et du faible apport de stationnement hors voirie (prédominance de résidentiel sous forme de maisons unifamiliales, taille limitée des îlots,...).

La pression diminue autour de l'ULB, l'avenue Beaulieu, où la fonction résidentielle est moins importante.

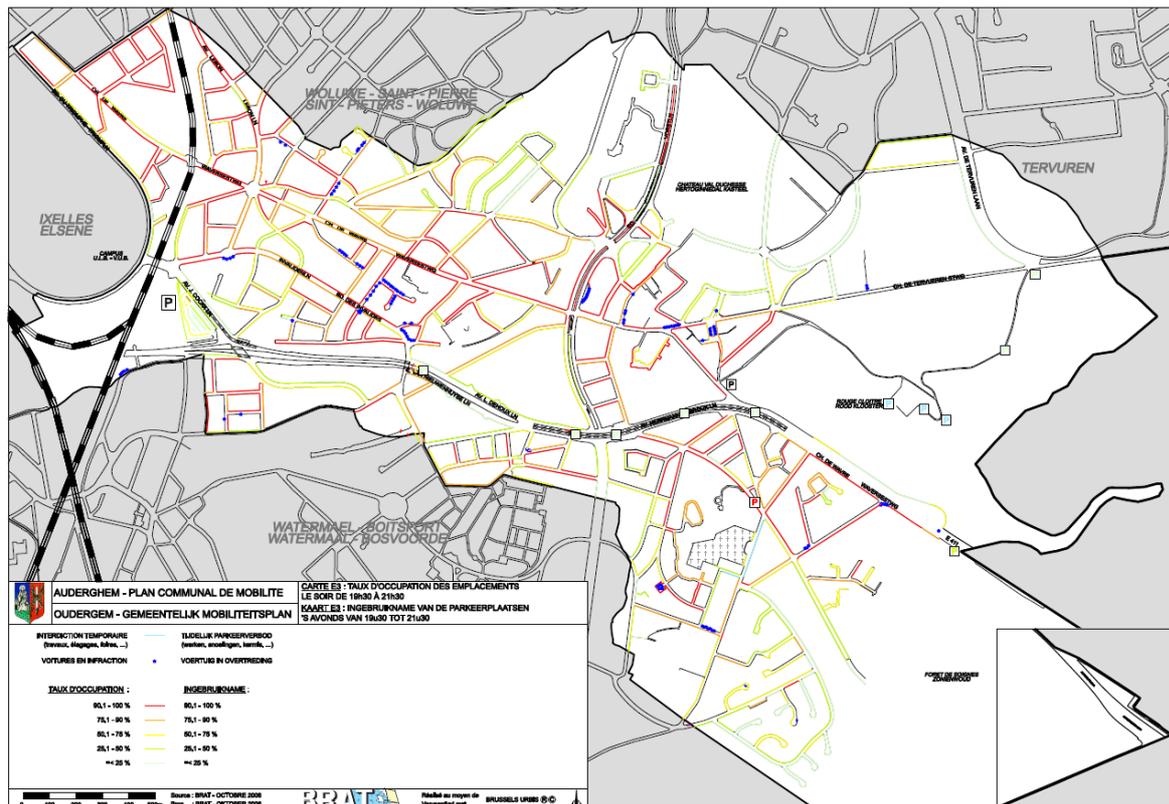


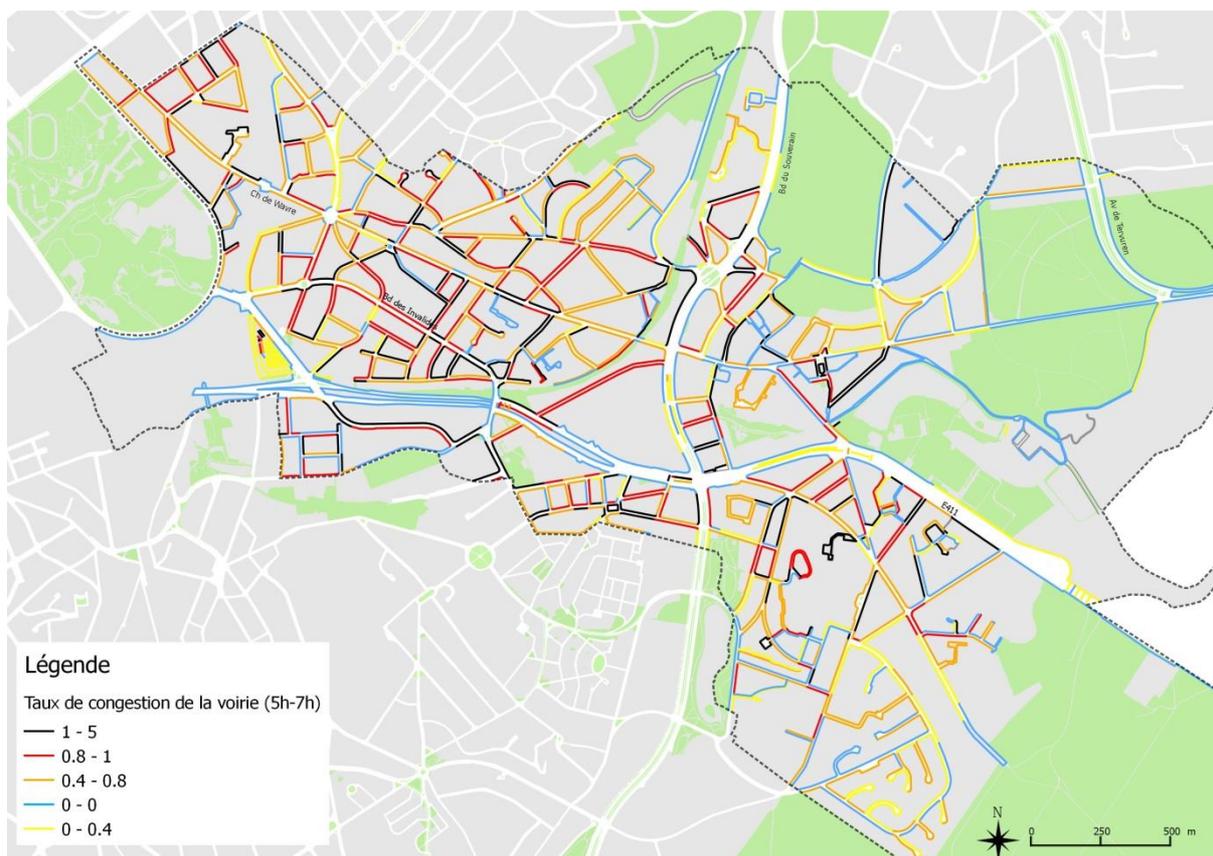
Figure 27: stationnement en voirie le soir (2006)

Source : Plan Communal de Mobilité

## 2014

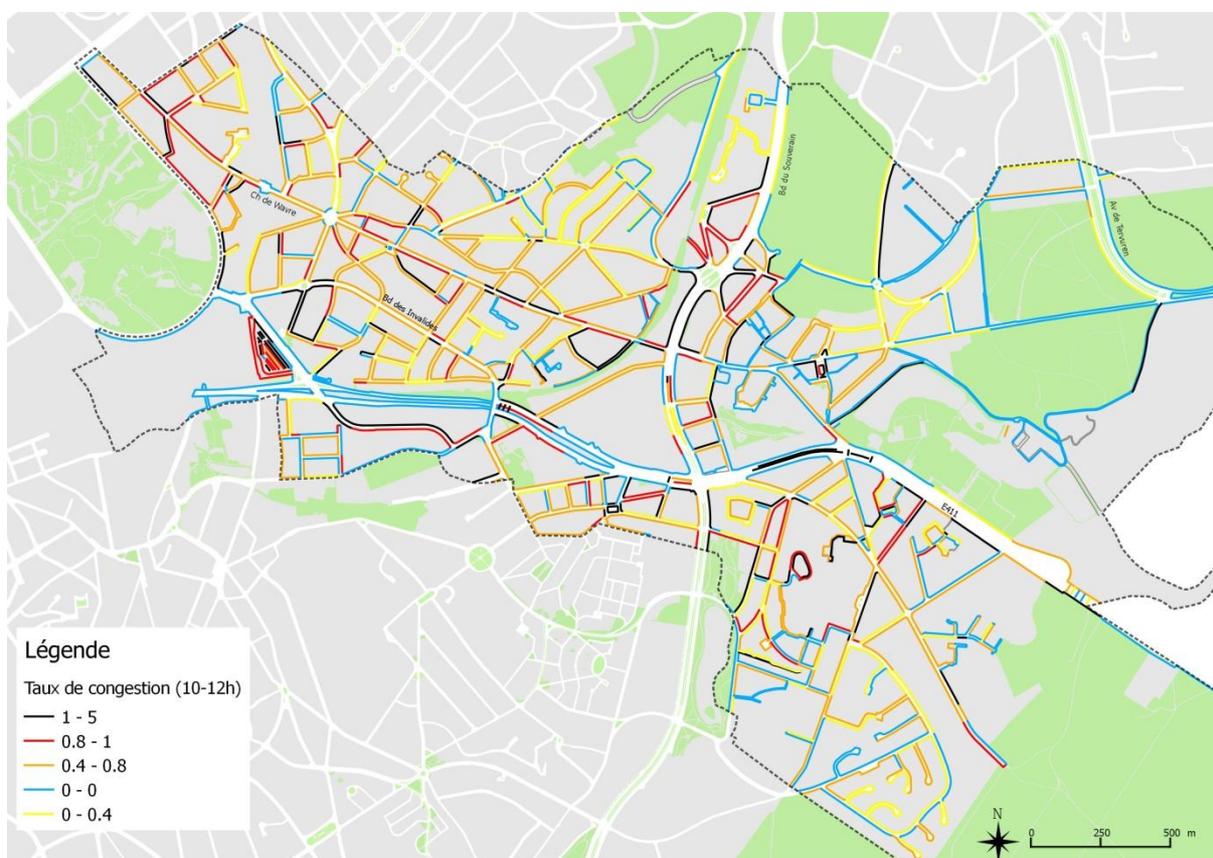
Les données sont issues des comptages réalisés par l'Agence de stationnement en 2014. Les résultats doivent être pris avec précaution dans la mesure où la méthodologie, appliquée à toute la Région bruxelloise, ne permet pas d'analyse fine telle qu'on peut les mettre en œuvre pour dans des zones plus restreintes.

Il faut ainsi préciser que ne sont comptées que l'offre légale en stationnement, ce qui explique des taux de saturation >à 100%. Le résultat donne quand même une tendance quant à l'occupation du stationnement en voirie la nuit (5-7h) et la journée (10-12h).



**Carte 13: taux de congestion en voirie (5-7h)**

Source : ARS, septembre 2014



**Carte 14: taux de congestion en voirie (10-12h)**

Source : ARS, septembre 2014

## 1.4 LA GESTION DU STATIONNEMENT ET DES CARTES DE DEROGATION

### 1.4.1 La gestion du stationnement

---

Le contrôle du stationnement est assuré par la Commune, et réalisé par des stewards communaux. Le système de paiement se fait par taxe-redevance et est également géré par la Commune.

Les relevés sont effectués plusieurs fois par semaine par les stewards, et s'étendent sur les zones bleues, les zones les plus problématiques étant effectuées entièrement chaque semaine (chaussée de Wavre). Lorsque des problèmes sont constatés au niveau d'un tronçon spécifique, les agents communaux interviennent.

Les principaux problèmes rencontrés par les gestionnaires sont la vétusté du matériel et la difficile interaction entre le contrôle par les agents et la sanction par la commune. En effet, la commune doit gérer une base de donnée (pour l'octroi des cartes de dérogation, la délivrance des sanctions,...), qui n'est pas directement accessible par les stewards.

Par ailleurs, la gestion de cette base de donnée est problématique : chaque année, le renouvellement des cartes est fastidieux, les critères d'identification ne sont pas 100% fiables (composition du chef de ménage ? plaque d'immatriculation ?).

La volonté de la Commune est de passer à un système simplifié, sans carte de dérogation physique, et avec du matériel performant permettant des synergies et des gains de productivité au sein des différents services s'occupant de la gestion du stationnement.

### 1.4.2 Les cartes de dérogation

---

#### DÉFINITION

Conformément à l'Arrêté Ministériel du 09/01/2007 et à l'Arrêté Ministériel du 18/12/1991, les administrations communales délivrent, sur demande, des cartes communales de stationnement. La carte communale de stationnement, après apposition sur le pare-brise du véhicule, procure au détenteur une exonération de la durée et/ou du paiement du stationnement selon la réglementation appliquée en voirie. Selon l'Arrêté du 09/01/2007 (Art.2), chaque commune est en mesure de définir :

- la catégorie de personnes auxquelles cette carte peut être délivrée
- les conditions de délivrance de la carte (critères, nombre maximal de cartes délivrées par ménage, redevance pour délivrance de la carte)
- les conditions d'application et la durée de validité de cette carte
- le nombre maximal de plaques d'immatriculation mentionné sur la carte
- les dimensions de la carte.

D'autre part, d'après l'Arrêté du 09/01/2007, les communes ont la possibilité de délivrer des cartes de stationnement à d'autres catégories d'usagers que les riverains, dispensant leur détenteur de paiement du stationnement et/ou de l'utilisation du disque en zone bleue. En outre, comme il peut le faire pour les riverains, le gestionnaire de voirie peut réserver des emplacements de stationnement aux détenteurs desdites cartes. Cette possibilité laissée aux communes d'avoir une portée plus large que la carte riverain leur donne une plus grande autonomie quant à la définition des ayant droits.

Elles ont ainsi un outil permettant de résoudre certains problèmes spécifiques qu'elles connaissent en modulant plus adéquatement la répartition de l'espace dévolu au stationnement en voirie.

## SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE<sup>8</sup>

La commune délivre actuellement 6 types de cartes de dérogation

### Carte riverain

| Définition   | Limitation | Prix                 | Conditions d'utilisation | Validité  | Nombre de cartes délivrées |
|--|------------|----------------------|--------------------------|-----------|----------------------------|
| Accessible à toutes personnes domiciliées dans une zone bleue. | -          | 10€/an ou 25€/3 ans. | Zone bleue               | 1 à 3 ans | 6105                       |

### Carte riverain pour 2<sup>nde</sup> résidence

| Définition  | Limitation | Prix    | Conditions d'utilisation | Validité | Nombre de cartes délivrées |
|---|------------|---------|--------------------------|----------|----------------------------|
| Accessible pour les personnes qui ont une seconde résidence sur le territoire de la commune | -          | 100€/an | Zone bleue               | 1 an     | 2                          |

### Cartes médico-sociales

| Définition   | Limitation | Prix | Conditions d'utilisation | Validité | Nombre de cartes délivrées |
|--|------------|------|--------------------------|----------|----------------------------|
| Accessible au personnel exerçant une profession à caractère médical (médecin, kiné) ou paramédical (assistant social, assistant de prévention, etc.) et dont le cabinet est situé dans une zone réglementée} | -          | 10€  |                          | 1 an     | 72 dont 26 payantes        |

### Cartes voitures partagées

| Définition                       | Limitation   | Prix | Conditions d'utilisation | Validité | Nombre de cartes délivrées |
|----------------------------------|--|------|--------------------------|----------|----------------------------|
| Destinées aux voitures partagées | Pas de cartes délivrées (accord avec les prestataires) |      |                          |          |                            |

### Cartes entreprises

| Définition                       | Limitation | Prix   | Conditions d'utilisation | Validité | Nombre de cartes délivrées |
|----------------------------------|------------|--|--------------------------|----------|----------------------------|
| Accessibles pour les entreprises | Max 2      | 100€ (-25% pour les activités riveraines exercées par des personnes domiciliées dans la commune) | Zone bleue               | 1 an     | 199 à 100€ et 5 à 75€      |

### Cartes ambulants

| Définition              | Limitation | Prix | Conditions d'utilisation | Validité | Nombre de cartes délivrées |
|-------------------------|------------|------|--------------------------|----------|----------------------------|
| Pas de cartes délivrées |            |      |                          |          |                            |

### Cartes chantiers

| Définition                               | Limitation | Prix | Conditions d'utilisation | Validité | Nombre de cartes délivrées |
|--|------------|------|--------------------------|----------|----------------------------|
| Système par demande au service des taxes |            |      |                          |          |                            |

<sup>8</sup> Données du 31 aout 2014

## 1.5 ANALYSE SYNTHETIQUE

### STATIONNEMENT EN VOIRIE

La gestion du stationnement en voirie s'est nettement améliorée depuis l'extension de la zone bleue sur la chaussée de Wavre et le boulevard des Invalides ; les principales problématiques en journées ont maintenant disparu, et seules quelques situations difficiles subsistent en soirée dans les quartiers denses autour de la chaussée de Wavre.

### STATIONNEMENT HORS VOIRIE

Le stationnement hors voirie lié à l'habitat est logiquement le plus représenté mais il est quasi exclusivement individuel (peu de boxes et garages).

Les zones de bureaux et de commerce comprennent de nombreuses capacités hors voirie, ce qui permet d'envisager des projets de mutualisation.

### LES ZONES RÉGLEMENTÉES

Les principales fonctions et activités nécessitant des zones réservées (écoles, livraison, PMR,...) disposent déjà en quantité et qualité, des emplacements pour répondre en grande partie aux besoins existants.

### LES PARKINGS DE TRANSIT

Du fait de sa position en entrée de ville et de la présence de nombreuses stations de métro, la commune dispose de capacités importantes en parking de transit, mais qui souffrent de saturation et d'un manque d'agrément et de signalisation.

### LE STATIONNEMENT VÉLO

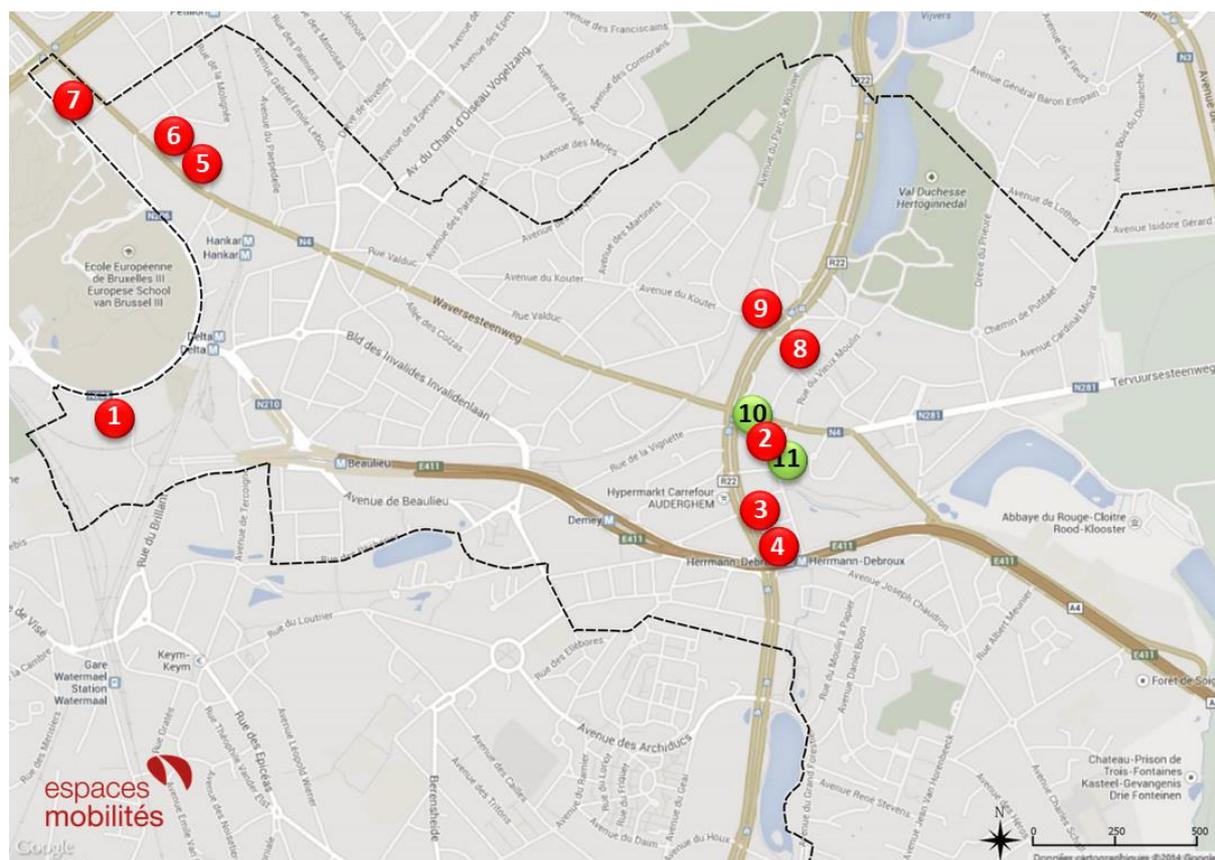
Les capacités en stationnement vélo sont déjà conséquentes, et la plupart des pôles publics ou privés en sont équipés. Les principales carences portent sur certains le non équipement de certains arrêts de transport en commun (métro, tram 94), ou sur la qualité et le type de matériel utilisé (non couverture du stationnement aux abords du métro, généralisation du U inversé non achevée).

## 1.6 LES PROJETS EN COURS

### 1.6.1 Projets en cours sur Auderghem

| Nom                                  | Fonctions   | Impacts sur le Stationnement |
|--------------------------------------|---|------------------------------|
| 1. Chirec                            | Complexe hospitalier (hôpital, commerces, logements)                | +1219 places hors-voirie     |
| 2. Bassem                            | projet mixte (résidence service, 154 logements)                     | +165 places hors-voirie      |
| 3. Brustar                           | projet mixte (maison de repos de 86 chambres, 1 commerce, 1 bureau) | +44 places hors-voirie       |
| 4. Herrmann-Debroux                  | 6,500m <sup>2</sup> bureaux   | +69 places hors-voirie       |
| 5. Brustar                           | 70 logements + bureaux et commerces                                 | +238 places hors-voirie      |
| 6. Aldi                              | projet mixte (commerces – logements)                                | +100 places hors-voirie      |
| 7. Green square                      | projet mixte (83 logements, 74 lits)                                | +98 places hors-voirie       |
| 8. Luitgardis school                 | 61 logements  | +69 places hors-voirie       |
| 9. Rond-point boulevard du Souverain | projet mixte (35 logements, 5 surfaces de bureaux)                  | + 30 places hors-voirie      |
| 10. Site propre bus 34               | Réaménagement de voirie   | -4 places en zone bleue      |
| 11. rue Bassem                       | Réaménagement de voirie   | -10 places en zone bleue     |

Tableau 13: projets immobiliers et d'infrastructure en cours ou projetés à court terme



Carte 15: projets immobiliers et d'infrastructure en cours ou projetés à court terme

Source : administration communale, Assar, Bruxelles-Mobilité



## 2. ACTIONS PREVUES

---

### 2.1 LE STATIONNEMENT DES VEHICULES

#### 2.1.1 Les zones réglementées et non réglementées

---

##### LES ZONES NON REGLEMENTEES

##### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 11. (...) Par rapport au comptage de 2004-2005, le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit sur l'ensemble de la Région d'au moins 16 %. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation. Les emplacements de stationnement en voirie supprimés physiquement, seront compensés par des emplacements hors voirie.*

Le nombre de places non réglementées est passé de 5.212 places en 2004 à 4.971 en 2014, ce qui représente une diminution de 241 places. L'objectif de baisse de 16% pour 2020 formulé par le PACS revient à changer d'affectation ou supprimer de l'ordre de 592 places, soit un peu moins de 100 places/an.

D'ici 2020, le nombre de places non réglementées devra donc être inférieur ou égal à 4.379.

**Tableau 14: objectifs de réduction des places non réglementées et non réservées**

| Places non réglementées en 2004 | Places non réglementées en 2014 | Evolution 2004-2014 | Objectif suppression stationnement PRPS | Places non réglementées à supprimer d'ici 2020 | Nbre de places/an à supprimer d'ici 2020 |
|---------------------------------|---------------------------------|---------------------|---|--|--|
| 5.212                           | 4.971                           | -241                | 833                                     | 592  | ~100                                     |

Pour atteindre cet objectif, plusieurs options sont possibles :

- Développement des zones règlementées : voir le chapitre ci-dessous
- Développement des emplacements réservés : voir le chapitre 2.1.3 p67
- Mutualisations. Voir le chapitre 2.3, p101

## LES ZONES REGLEMENTEES

### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF AUX ZONES DE STATIONNEMENT REGLEMENTEES ET AUX CARTES DE DEROGATION

*Art. 27. En zone bleue, le stationnement gratuit est limité à deux heures.*

*Art. 28. En cas de dépassement de la durée autorisée de stationnement ou lorsque le disque de stationnement indiquant l'heure n'a pas été apposé sur la face interne du pare-brise avant du véhicule, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement.*

*Art. 29. La validité en zone bleue des cartes de dérogation est définie conformément à l'article 39 de l'Ordonnance.*

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT SUR LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 2 (...) — le nombre de places en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante*

### Evolution de la zone bleue

#### Tarifification et tranche horaire de la zone bleue

La réglementation de la zone bleue a montré son efficacité à Auderghem, tant au point de vue de son étendue horaire que de sa réglementation. Il n'est donc pas prévu ici de modification globale des conditions de stationnement en zone bleue :

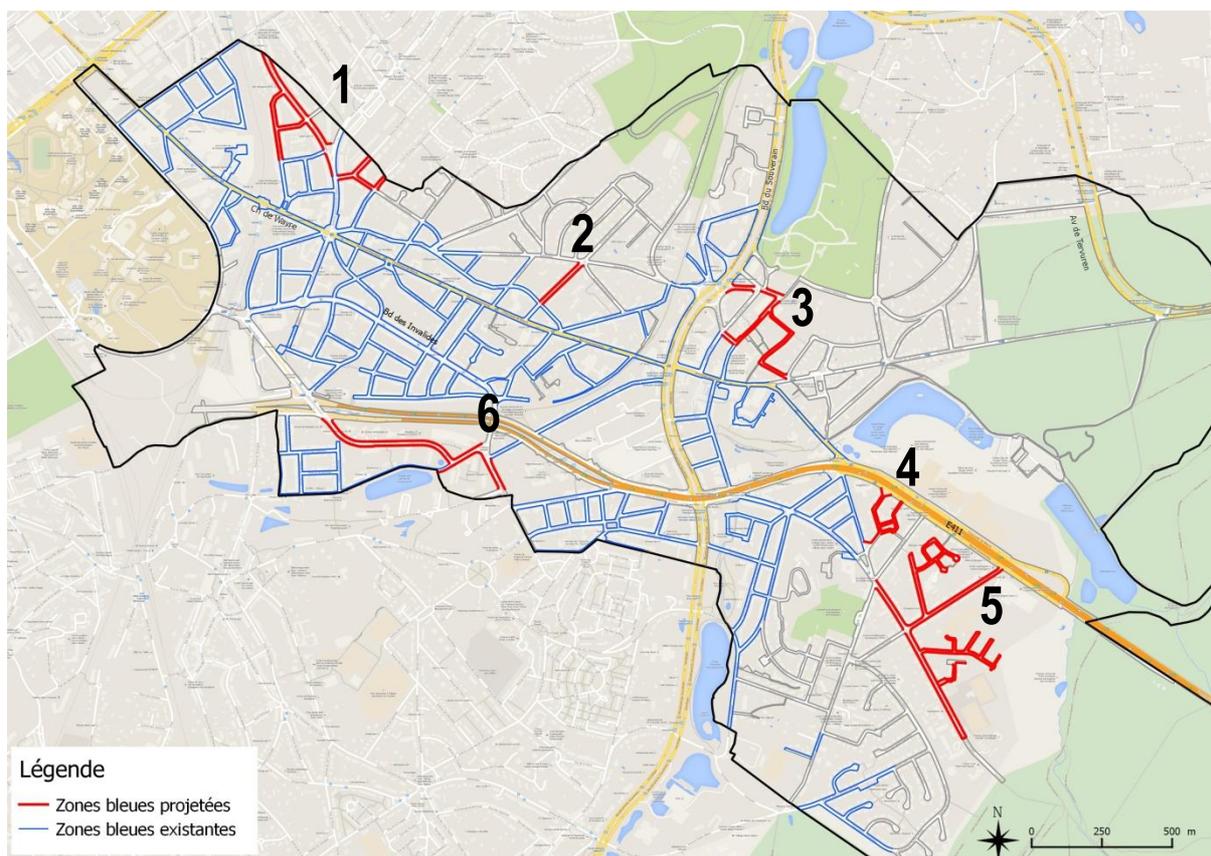
- tranche horaire maintenue : 8h-18h du lundi au samedi
- tarification : gratuit 2 heures avec apposition du disque

Ponctuellement, des modifications horaires locales de la zone bleue pourraient néanmoins être apportées, si des dysfonctionnements étaient constatés, autour de sites particuliers. Ainsi, une extension horaire pourrait être envisagée par la commune le dimanche autour d'un centre sportif, ou le soir (jusque 23h) autour d'un centre culturel.

#### Extension géographique de la zone

En lien avec l'article 2 de l'arrêté du 18 juillet 2013 portant sur le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement, la commune compte 4.437 places de stationnement en zone bleue, et ce depuis au moins 18 mois. Dès lors, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante, ce chiffre ne saurait diminuer.

Afin d'atteindre les objectifs du PRPS de suppression de 16% de places non réglementées et non réservées, mais aussi afin de répondre à la pression en voirie sur certains secteurs (voir Carte 13 et Carte 14, p51), et d'être en cohérence avec les communes, la commune a décidé d'élargir le périmètre des zones bleues.



**Carte 16: projet d'extension de la zone bleue (par face de rue)**

Source : Urbis

Plusieurs secteurs verront leur affectation changée, pour un total de modification de 781 places :

1. **Lebon - 155 places** (de zone non réglementée vers zone bleue)
  - Avenue Gabriel Emile Lebon
  - Rue Jules Emile Raymond
  - Avenue du Paepedelle
  - Avenue Alphonse Valkeners (2-8 ; 1-19)
  - Avenue Thomas Frissen (2-6 ; 1-5)
  - Avenue du Chant d'Oiseau (131-139)
2. **Valduc - 33 places** (de zone non réglementée vers zone bleue)
  - Avenue Isidore Geyskens (30-102 ; 29-75)
3. **Souverain - 111 places** (de zone non réglementée vers zone bleue)
  - Rue du Vieux Moulin
  - Avenue de la Sablière
  - Avenue de Waha
  - Rue du Villageois
4. **Square Van Lindt - 58 places** (de zone non réglementée vers zone bleue)
  - Avenue François Elie Van Elderen
  - Square Antoine Vanlindt
  - Rue Henri Ver Eycken
5. **Schaller – 316 places** (de zone non réglementée vers zone bleue)
  - Avenue Charles Schaller (2-52 ; 1-89)
  - Clos du Blankedelle
  - Rue René Christiaens
  - Avenue Jean Charlier
  - Rue Gustave Timmermans
  - Rue Henri Simons
  - Rue Jean Mereaux

- Avenue Hugo Van der Goes
  - Avenue Jean-Baptiste Vannypen
  - Rue Henri Deraedaet
  - Rue Georges Huygens
  - Rue Egide Charles Bouvier
6. **Beaulieu - 108 places** (de zone non réglementée vers zone bleue)
- Avenue de la Houlette (103-97 ; 78-76)
  - Avenue de Beaulieu (33-1 ; 26-22)
  - Rue des Pêcheries (105-107)

Ce programme ne constitue pas une fin en soi, mais doit être plutôt considérée comme une étape vers une réglementation en zone bleue, à terme, de l'entièreté du territoire communal. La réalisation et réussite de cet objectif final devra s'accompagnerait d'une évolution de la politique en matière de délivrance des cartes de dérogation.

## 2.1.2 Les cartes de dérogation

### CARTE DE DEROGATION RIVERAIN

| Situation                       | Définition  | Etendue   | Durée         | Nbre                               | Prix  | Qtité |
|---------------------------------|---|---|---------------|------------------------------------|---|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Accessible à toutes personnes domiciliées dans une zone bleue   | Zone bleue  | 1, 2 ou 3 ans | 3 max                              | 10€/an ou 25€/3 ans pour la 1ère carte.                             | 6105  |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | la carte de dérogation est octroyée par le collège à la personne inscrite au registre de la population ou registre d'attente, et qui habite [dans le cas présent] en zone bleue | Secteur de stationnement ou plusieurs secteurs avec un périmètre total de validité de max 150ha | 1 ou 2 ans    | 2 max par ménage (sauf dérogation) | 1ère carte: 5€ min<br>2ème carte: 50€ min<br>Carte supp. : 200€ min |       |

#### ➤ Position de la commune

- **Etendue** : la commune souhaite fonctionner avec un régime d'1 seul secteur de stationnement ou au maximum 2 secteurs
- **Prix** : les prix sont adaptés de la façon suivante :
  - 1<sup>ère</sup> carte : 10€/an,
  - 2<sup>ème</sup> carte : 50€/an,
  - 3<sup>ème</sup> carte : 200€/an
- **Nombre** : la commune souhaite délivrer une 3<sup>ème</sup> carte riverain aux quelques familles nombreuses qui en font la demande. Les critères seront la taille du ménage (famille nombreuse).
- **Durée** : Au vu des non-décisions concernant la sectorisation – celle-ci devant être mentionnée sur la carte de dérogation – le collège confirme la délivrance de la carte de dérogation actuelle pour une validité annuelle.

### CARTE DE DEROGATION RIVERAIN TEMPORAIRE

| Situation                       | Définition  | Etendue                  | Durée                   | Nbre               | Prix        | Qtité |
|---------------------------------|---|--------------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Pour le stationnement des véhicules de personnes qui ont une seconde résidence sur le territoire de la commune dans les zones bleues                  | Zone bleue               |                         |                    | 100€/an     | 2     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Personnes domiciliées sur le territoire et ayant un besoin ponctuel de stationnement ou personnes ayant une résidence secondaire sur leur territoire. | Secteur de stationnement | max 63 jours cumulés/an | max 1 carte/ménage | 5€/63 jours |       |

#### ➤ Position de la commune

Quelques cartes de dérogation riverain temporaire seront délivrées par la commune aux conditions fixées par le PRPS, au tarif de 10€/63 jours.

## CARTES DE DEROGATION STANDARD

### Cartes prestataires de soins urgents

| Situation                       | Définition  | Etendue           | Durée | Prix    | Qtité |
|---------------------------------|---|-------------------|-------|---------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Accessible au personnel exerçant une profession à caractère médical (médecin, kiné) ou paramédical (assistant social, assistant de prévention, etc.) et dont le cabinet est situé dans une zone réglementée)  | Commune           | 1an   | 10€/an  | 0     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Accessible aux personnes dispensant des soins médicaux urgents : les personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lorsqu'elles sont amenées à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie requiert une intervention urgente. | RBC. Toutes zones | 1 an  | 200€/an |       |

#### ➤ Position de la commune

La commune trouve injustifié le prix de 200€ demandé pour la carte prestataires urgents alors que le prix de celle des prestataires non urgents est de seulement 70€. Dès lors la commune souhaite que la carte prestataires de soins urgents soit au même prix (75€).

### Cartes prestataires de soins non urgents

| Situation                       | Définition   | Etendue   | Durée | Prix   | Qtité |
|---------------------------------|--|---|-------|--------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Cartes médico-sociales   |   | 1an   | 10€/an | 27    |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Destinée aux prestataires de soins médicaux non urgents. les véhicules de ces prestataires de soins sont liés aux organisations reconnues par la Communauté française, flamande, la Commission communautaire commune. Les prestataires de soins non urgents incluent également les vétérinaires. | RBC. Valable en zone bleue, vert, grise, et en zone évènement | 1 an  | 75€/an |       |

#### ➤ Position de la commune :

La commune accepte les conditions de délivrance des cartes prestataires non urgents (adaptation des tarifs et de l'étendue). Un maximum de 27 cartes par an pourra être délivré.

## Carte de dérogation voiture partagée

| Situation                              | Définition   | Etendue     | Durée | Nbre        | Prix  | Qtité   |
|--|--|-------------|-------|-------------|-------|---|
| Situation existante                    | Cette carte de dérogation est destinée spécifiquement aux exploitants des véhicules à moteur affectés au système de voitures partagées agréé telles que définies à l'article 2-définitions « voitures partagées ». | Non précisé | 1 an  | Non précisé | 5€/an | 11  |
| Cadre réglementaire PRPS               |  |             |       |             |       | Plan car sharing 2020 : augmentation de 12 places pour voitures partagées |
| Actions à mettre en œuvre dans le PACS | inchangé   |             |       |             |       | Objectif +12  |

### ➤ Position de la commune :

Les cartes voiture partagée seront délivrées aux mêmes conditions qu'actuellement, en accord avec la réglementation régionale.

## Carte de dérogation pour personnes handicapées

| Situation                              | Définition  | Etendue | Durée | Nbre | Prix | Qtité |
|--|---|---------|-------|------|------|-------|
| Situation existante                    | La carte européenne de stationnement pour handicapé tient lieu de carte de dérogation |         |       |      |      |       |
| Cadre réglementaire PRPS               |   |         |       |      |      |       |
| Actions à mettre en œuvre dans le PACS | inchangé  |         |       |      |      |       |

### ➤ Position de la commune :

Inchangé

## CARTES DE DEROGATION FACULTATIVE

### Carte de dérogation « multi-secteur temporaire »

| Nom                      | Définition  | Etendue            | Durée | Nbre   | Prix  | Qtité |
|--------------------------|---|--------------------|-------|--|---|-------|
| Situation existante      | Pas d'équivalent actuellement   |                    |       |  |   |       |
| Cadre réglementaire PRPS | Les conseils communaux peuvent créer une telle carte à condition que toutes les communes concernées participent au capital de l'ARS. Cette carte permet à plusieurs utilisateurs d'un même véhicule de se garer dans plusieurs secteurs de stationnement prédéterminés. | Plusieurs secteurs | 1 an  | Plusieurs personnes possibles pour 1 même véhicule | En fonction du prix de la carte riverain multiplié par le nombre de secteurs demandés |       |

### ➤ Position de la commune :

Etant donné les conditions d'octroi, et l'usage flou de cette carte, la commune ne souhaite pas délivrer pour le moment de cartes dérogation « multi secteur temporaire »

## CARTES DE DEROGATION FACULTATIVE « AUTRE USAGER »

18 JUILLET 2013 - ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF AUX ZONES DE STATIONNEMENT REGLEMENTEES ET AUX CARTES DE DEROGATION

*Art. 73. Les collèges des bourgmestre et échevins peuvent accorder des cartes de dérogation facultatives, conformément à la présente section.*

*Les collèges des bourgmestre et échevins ne peuvent octroyer, pour la première application de leur plan d'action communal de stationnement, un nombre de cartes de dérogation supérieur à celui qui a été attribué dans l'année précédant ce plan.*

*Art. 86. Le nombre de cartes de dérogation « autre usager » attribuées ne peut pas être supérieur à celui attribué l'année précédente.*

*Le nombre de cartes de dérogation « autre usager » sera graduellement réduit selon les modalités retenues dans le plan d'action communal de stationnement approuvé.*

*Ces cartes diverses ont donc vocation à disparaître à terme, pour peu que des mesures de compensation ont été mis en œuvre. Ceci à l'exception des cartes qui sont liées au plan de déplacement entreprise ou équivalent. Une solution provisoire harmonisée est instaurée pour assurer une transition.*

### Carte de dérogation entreprises et indépendants

| Nom                             | Définition  | Etendue   | Durée | Prix  | Qtité   |
|---------------------------------|---|---|-------|---|---|
| <b>Situation existante</b>      | La carte « Entreprise » permet de stationner le véhicule pour lequel la carte a été délivrée dans les zones de stationnement réglementé de type "zone bleue".   |   | 1 an  | 100€/an (possible réduction de 25% pour les personnes domiciliées sur la commune)           | 204   |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Carte délivrée aux entreprises et indépendants, à savoir la personne ou l'entreprise ayant son siège social ou d'exploitation dans un secteur de stationnement réglementé. La demande doit être accompagnée d'un PDE ou équivalent. | Valable dans les secteurs de stationnement assignés | 1 an  | 150€/an pour les 5ères cartes, 250€ de 6 à 20, 500€ de 21 à 30, 600 pour chaque carte supp. | Maximum 204 et politique à mettre en œuvre visant à la diminution du nombre de cartes délivrées |

#### ➤ Position de la commune :

Les conditions d'octroi de cette carte étant déjà très strictes à Auderghem (2 cartes max/entité économique, soit parmi les plus strictes en RBC), la commune souhaite maintenir ces mêmes conditions dans le futur.

### Carte de dérogation établissement d'enseignements, crèches publiques

| Nom                             | Définition  | Etendue  | Durée | Prix | Qtité |
|---------------------------------|---|--|-------|------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Cartes non délivrées par la commune   |  |       |      | 0     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Réservé aux établissements d'enseignements, crèches publiques à savoir tout établissement organisé, reconnu ou subventionné par une communauté, et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenus, implantés dans un secteur de stationnement réglementé. La demande doit être accompagnée d'un PDS ou équivalent | Si l'enseignant travaille dans plusieurs écoles, valables dans les différents établissements |       | 75 € |       |

#### ➤ Position de la commune :

La commune ne souhaite pas délivrer de cartes établissement et crèches publiques.

## Carte de dérogation commerces ambulants

| Nom                             | Définition   | Etendue   | Durée | Nbre | Prix   | Qtité |
|---------------------------------|--|---|-------|------|--|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Cartes non délivrées par la commune  |   |       |      |  | 0     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Délivrée aux commerces ambulants ayant une activité sur le territoire de la commune. | Valable dans les secteurs de stationnement où est exercée l'activité ambulante du demandeur | 1 an  |      | 75€/an/1j/sem,<br>150€/an/2j/sem<br>350€/an/7j/sem |       |

➤ Position de la commune :

La commune ne souhaite pas délivrer de cartes établissement et crèches publiques.

## Carte de dérogation pour les personnes travaillent sur un chantier

| Situation                       | Définition  | Etendue   | Durée | Nbre | Prix              | Qtité |
|---------------------------------|---|---|-------|------|-------------------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Système par demande au service des taxes                            |   |       |      |                   | 0     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Carte délivrée aux personnes travaillant sur un chantier temporaire | valable dans le secteur de stationnement où est situé le chantier | 15j   |      | 50€/place/1<br>5j |       |

➤ Position de la commune :

La commune ne souhaite pas délivrer de cartes dérogation pour les personnes travaillent sur un chantier.

## Carte de dérogation visiteur

| Situation                       | Définition                   | Etendue | Durée  | Nbre | Prix    | Qtité |
|---------------------------------|------------------------------|---------|--------|------|---------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Pas d'équivalent             |         |        |      |         | 0     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Carte délivrée aux visiteurs |         | 1 jour |      | 3€/jour |       |

➤ Position de la commune :

La commune souhaite délivrer cette carte.

## Carte de dérogation poids-lourds

| Situation                       | Définition  | Etendue | Durée | Nbre  | Prix    | Qtité |
|---------------------------------|---|---------|-------|---|---------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Pas d'équivalent  |         |       |   |         | 0     |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | Carte délivrée aux propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes. |         | 1 an  | 1 seule carte de dérogation par propriétaire d'un véhicule de plus de 3,5t, même si ce propriétaire possède plusieurs véhicules de ce type. | 500€/an |       |

➤ Position de la commune :

La commune ne souhaite pas délivrer de cartes dérogation poids-lourds.

## CARTE DE DEROGATION INTERVENTION

| Situation                       | Définition   | Etendue            | Durée  | Nbre | Prix      | Qtité |
|---------------------------------|--|--------------------|--------|------|-----------|-------|
| <b>Situation existante</b>      | Pas d'équivalent actuellement  |                    |        |      |           |       |
| <b>Cadre réglementaire PRPS</b> | La carte est délivrée :<br>1. aux professionnels des secteurs suivants :<br>- « toiture et étanchéité » ;<br>- « Menuiserie et vitrerie » ;<br>- « Chauffage central, climatisation, gaz et sanitaire » ;<br>- « Electrotechnique » (domotique, acheminement électricité, ...) ;<br>- « Ascensoriste ».<br>2. Les impétrants de la liste officielle de la Région de Bruxelles-Capitale suivants :<br>- Secteur du gaz : Eandis, Fluxys, Sibelga<br>- Secteur de l'électricité : Elia, Sibelga (déjà repris dans catégorie « gaz »)<br>- Secteur de l'eau : Hydrobru, Société Bruxelloise de la Gestion d'Eau, Vivaqua<br>- Secteur des télécommunications : Belgacom, Telenet, Brutélé.<br>3. Le « secteur public » : communes et organismes régionaux (Ministères, IBGE, STIB...) ou fédéraux (Infrabel, ...) | Plusieurs secteurs | 1 mois |      | 90 €/mois |       |

### ➤ Position de la commune :

La commune ne souhaite pas délivrer de cartes dérogation « intervention ».

## SYNTHESE

Voir le chapitre 4.1.1, p109

### 2.1.3 Les emplacements réservés

#### LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

##### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT SUR LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Art. 14. Pour les personnes handicapées, les conseils communaux :

— veillent à desservir au mieux possible tous les lieux recevant du public (commerces, services, administrations, centres culturels et de loisirs, parcs,...). Les bâtiments présentant une bonne accessibilité aux personnes en situation de handicap sont privilégiés;

— offrent, dans leurs politiques d'organisation du stationnement en et hors voirie, de manière structurée et systématisée, une réponse aux demandes justifiées de réservation de places de parking à proximité de l'habitation ou du lieu de travail quand, notamment :

— l'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;

— le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.

##### Répartition et disponibilité d'emplacements réservés pour PMR au regard des quotas en vigueur

La plupart des zones génératrices de déplacements sont suffisamment pourvues en places de stationnement PMR. Seul le parking Delta est nettement en déficit, mais la forte saturation de ce site, et son rôle dans la mobilité régionale (parking de transit) peuvent expliquer aujourd'hui la carence de ce site. Les futurs projets d'agrandissement du parking devront néanmoins tenir compte de cette situation.

Tableau 15: évaluation des besoins en places PMR sur la commune

| Zone                   | Places (hors emplacements réservés) | Places PMR existantes | Places PMR selon quota minimum <sup>9</sup> | Actions à entreprendre  |
|------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---|-------------------------|
| Chaussée de Wavre      | 430                                 | 16                    | 10  | Quota atteint           |
| Maison communale       | 51                                  | 5                     | 3   | Quota atteint           |
| Bureaux Beaulieu       | 70                                  | 4                     | 3   | Quota atteint           |
| Adeps                  | 50                                  | 4                     | 3   | Quota atteint           |
| Stade communal         | 82                                  | 2                     | 3   | 1 place à créer         |
| Rouge Cloître          | 18                                  | 0                     | 1   | 1 place à créer         |
| Parking Delta          | 311                                 | 2                     | 7   | 5 places à créer        |
| Metro Herrmann-Debroux | 45                                  | 4                     | 2   | Quota atteint           |
| Metro Beaulieu         | 16                                  | 0                     | 1   | 1 place à créer         |
| Méto Demey             | 9                                   | 0                     | 1   | 1 place à créer         |
| <b>TOTAL</b>           |                                     |                       |   | <b>9 places à créer</b> |

Dans les pôles d'attractivité, on note ainsi un déficit de 9 places PMR. En prenant en compte l'évolution de la population d'ici 2020, on peut raisonnablement fixer comme objectif 15 places PMR pour satisfaire l'ensemble des besoins actuels et futurs.

<sup>9</sup> 2 places PMR/50 places de stationnement, puis 1 place PMR/50 places

Le reste du stationnement PMR est situé en zone résidentielle ; les demandes pour l'octroi d'une place de stationnement réservé au lieu de résidence sont adressées à la commune par les détenteurs des cartes européennes d'invalidité.

## LES AIRES DE LIVRAISON

### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT SUR LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 38. Les conseils communaux reprennent dans leur plan d'action communal de stationnement l'entièreté des zones de livraison indispensables à la vie économique de la commune en y intégrant les dispositifs prévus ou créés par les gestionnaires de voirie.*

*Les plans d'action communaux de stationnement détaillent les mesures particulières de contrôle et les modalités concrètes pour assurer le respect de ces zones.*

*Art. 39. Les conseils communaux tiennent compte des objectifs suivants :*

*- déterminer, sur base d'un diagnostic de la demande, le nombre et la répartition des aires de livraison. Ce diagnostic distingue a priori :*

*- les quartiers ou les rues dans lesquels se situent beaucoup de commerces : aires de livraison de secteur;*

*- les générateurs isolés ou importants : aires de livraison spécifiques.*

*- Déterminer les zones de desserte des aires de livraison de secteur en fonction du type de tissu urbain concerné. Pour quantifier les besoins en aires de livraison, l'implantation de ces zones doit être objectivée notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m<sup>2</sup> et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons.*

*- Créer ou maintenir des aires de livraison spécifiques pour les besoins d'un établissement particulier, en tenant compte :*

*- de la fréquence des livraisons, à combiner avec le moment de la journée et la durée moyenne afin d'estimer l'occupation de la voirie;*

*- de la pression du stationnement ordinaire aux alentours, et donc de la probabilité qu'une place suffisante en stationnement ordinaire soit disponible à l'arrivée d'un véhicule de livraison;*

*- de la régularité éventuelle des livraisons, par exemple jours et heures fixes, qui peut permettre un partage temporel de l'emplacement avec d'autres usages, par exemple arrêt minute, stationnement payant...;*

*- de la durée moyenne d'une livraison : de courte durée, une livraison peut se dérouler dans un espace interdit au stationnement mais où l'arrêt est autorisé sans gêner la circulation;*

*- du type de véhicule desservant usuellement le site; ceci influence la dimension de l'aire de livraison et les caractéristiques de son implantation (moyen d'accès);*

*- du type de marchandises;*

*- de l'organisation générale de la voirie : présence de passages piétons, de pistes cyclables, de lignes de trams ou de bus,...*

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF AUX ZONES DE STATIONNEMENT REGLEMENTEES ET AUX CARTES DE DEROGATION

*Art. 34. Une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due en cas de stationnement sur une zone délimitée par un panneau E9 a, tel que défini à l'article 70.2.1 de l'arrêté royal du 12 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, complété par un panneau additionnel « payant sauf livraisons » précisant la durée du stationnement réglementé.*

*Le montant du forfait de 100 euros est indiqué à l'aide d'un panneau d'information.*

*Art. 35. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone de livraison.*

*Art. 36. La durée d'utilisation d'une place de stationnement n'est pas limitée en zone de livraison.*

## Méthode d'évaluation des besoins en stationnement pour les livraisons

La méthodologie du CERTU a été reprise comme méthode dans le PRPS et permet de définir de manière théorique le nombre de zones de livraison à implanter sur un liseré commerçant, en fonction de la typologie des commerces et du nombre de livraisons estimées :

- Un code et un coefficient de livraison est attribué à chaque commerce ou activité.

Chaque activité est qualifiée par le nombre de mouvements qu'elle génère par semaine, à savoir le nombre moyen de livraisons que génère ce genre d'établissement par semaine (coefficient de livraison).

|    | TYPE D'ENSEIGNE                                    | COEFF. DE LIVRAISONS |
|----|--|----------------------|
| 1  | Cafés hôtels, restaurants                          | 6,25                 |
| 2  | Boulangeries, pâtisseries                          | 8,07                 |
| 3  | Boucheries, charcuteries                           | 10,50                |
| 4  | Alimentation générale                              | 9,35                 |
| 5  | Commerce de détail d'habillement                   | 3,23                 |
| 6  | Librairies, papeteries                             | 13,80                |
| 7  | Pharmacies   | 0                    |
| 8  | Autres commerces de détail                         | 7,53                 |
| 9  | Commerce d'ameublement                             | 7,50                 |
| 10 | Grands magasins (> 400 m <sup>2</sup> )            | 83,94                |
| 11 | Commerce de gros                                   | 21,67                |
| 12 | Agences bancaires                                  | 0                    |
| 13 | Tertiaire, administrations et artisanat délocalisé | 2,43                 |
| 14 | Artisanat de fabrication et petite industrie       | 7,81                 |

**Figure 28: coefficients de livraison par type de commerce**

Source : cahier du moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, septembre 2012.

- Pour chaque tronçon, les coefficients de livraison sont additionnés puis divisés par 90 pour donner le nombre théorique d'aires à implanter.

## Les espaces générateurs de livraison à Auderghem

Les commerces constituent les fonctions les plus génératrices de livraison. Certains grands équipements publics impliquent également de fréquentes livraisons, sans toutefois rarement égaler l'intensité d'une rue commerçante en milieu urbain. Celle-ci concentre en effet, sur des tronçons très empruntés, une densité importante de commerces, avec des besoins hétérogènes mais fréquents en livraisons.

La chaussée de Wavre, et son cœur la place Saint-Julien, constituent ainsi le principal pôle commercial de la commune. Ce pôle est majoritairement équipé de commerces et de services de proximité, avec quelques grandes surfaces alimentaires. C'est cette voirie, qui comprend donc une densité importante de commerces, avec un flux régulier de véhicules et de bus, et dont le gabarit est limité, qui concentre les problématiques de stationnement pour les livraisons.

Les pôles commerciaux isolés, tels le Carrefour Auderghem, le Colruyt, le Delhaize Lion... bénéficient d'aires de livraison hors voirie, ce qui évite toute nuisance sur l'espace public.



**Carte 17: les commerces de la chaussée de Wavre**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

## Nombre d'aires de livraison à implanter par tronçon

La chaussée de Wavre est déjà bien équipée en aires de livraison avec une douzaine de zones de stationnement, implantées au niveau de zones les stratégiques (grands magasins alimentaires).

Voir Carte 5: localisation des zones de livraison, p26

Certains tronçons nécessitent néanmoins l'implantation de nouvelles zones de stationnement. Les cartes ci-après permettent de localiser, en fonction du type de commerces générateurs de livraisons, les besoins en aire de livraison. La chaussée de Wavre est distinguée en 3 sections et 12 tronçons

### Section 1

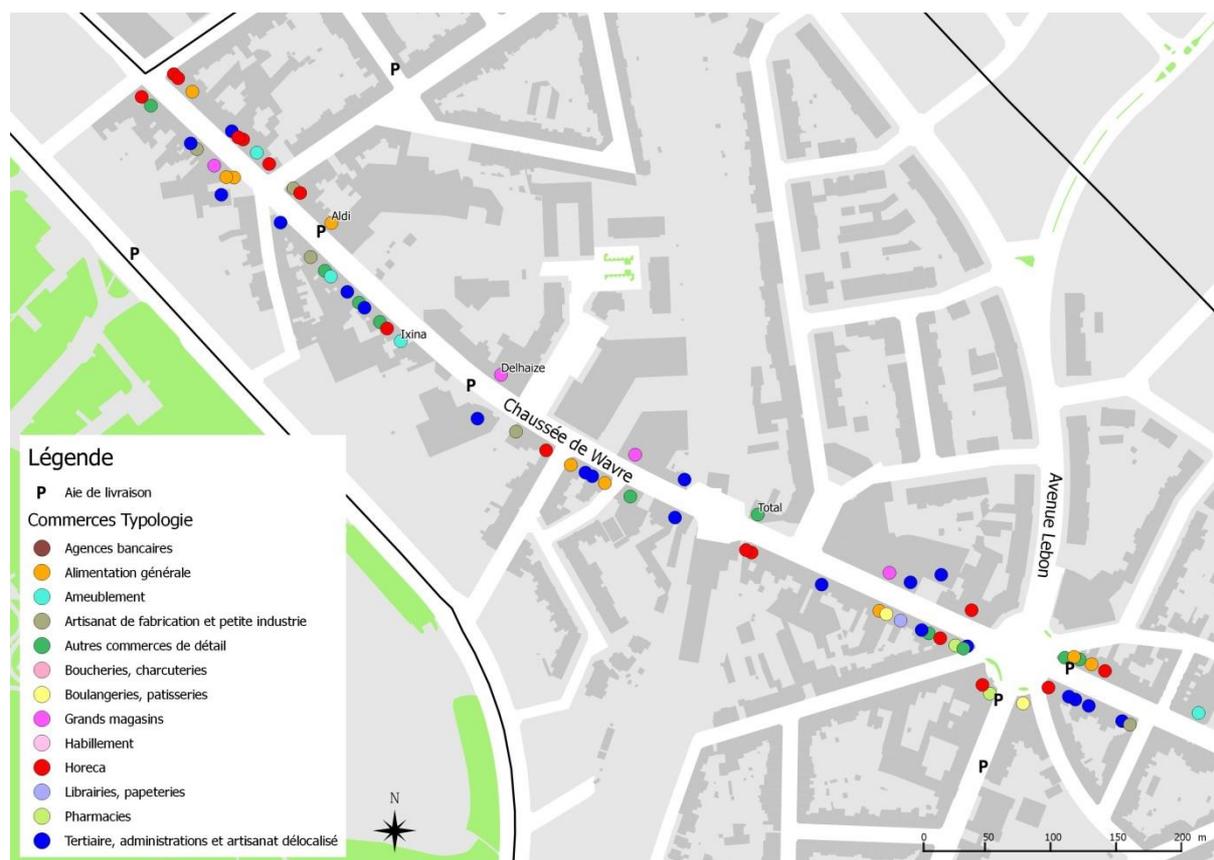
Les tronçons 1 et 3 comprennent de nombreux commerces, sans aucune aire de livraison à proximité.

Individuellement, ce sont des commerces qui génèrent peu de livraisons ; mais cumulés, le nombre théorique d'aires de livraison nécessaires est de 2 pour le tronçon 1 et de 3 pour le tronçon 2.

Le tronçon 2 comprend lui 2 aires de livraison, ce qui apparait suffisant au vu du calcul effectué et de la bonne localisation de ces aires au niveau des commerces ayant le plus de besoins (Aldi, Ixina).

Le tronçon 4 est également bien équipé au regard du tissu commercial.

**Pour l'ensemble de la section, on constate ainsi un besoin non pourvu de 5 zones de livraison.**



Carte 18: typologie des commerces chaussée de Wavre (section 1)

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



**Carte 19: les commerces générateurs de déplacements (section 1)**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



**Carte 20: nombre d'aires de livraison nécessaires (section 1)**

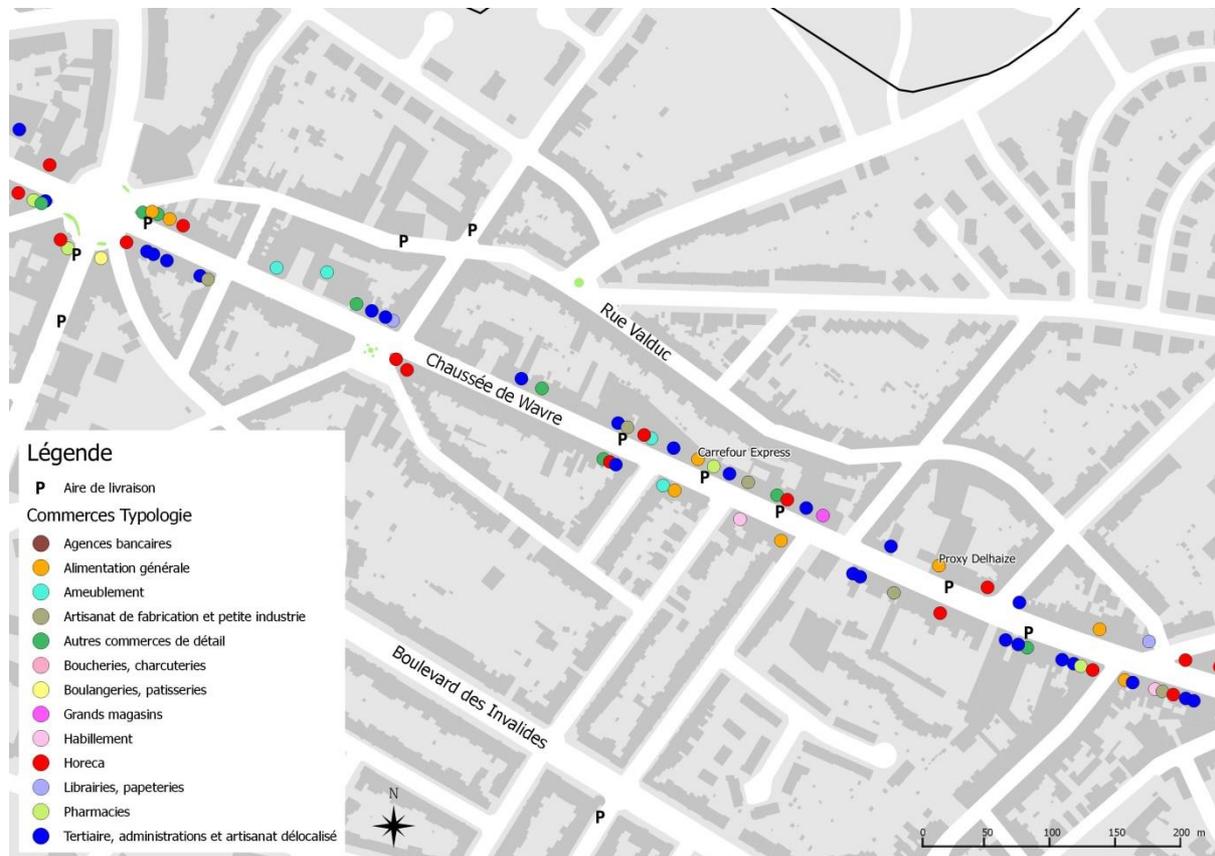
Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

## Section 2

La densité commerciale reste importante dans cette section, mais le nombre existant de zones de livraison est suffisant pour répondre aux besoins de chaque tronçon.

Par ailleurs, les commerces les plus générateurs de livraisons (Proxy Delhaize, Carrefour Express) disposent d'une aire de livraison à proximité ou devant leur entrée.

**Pour l'ensemble de la section, il n'y a pas de besoin en aires de livraison**



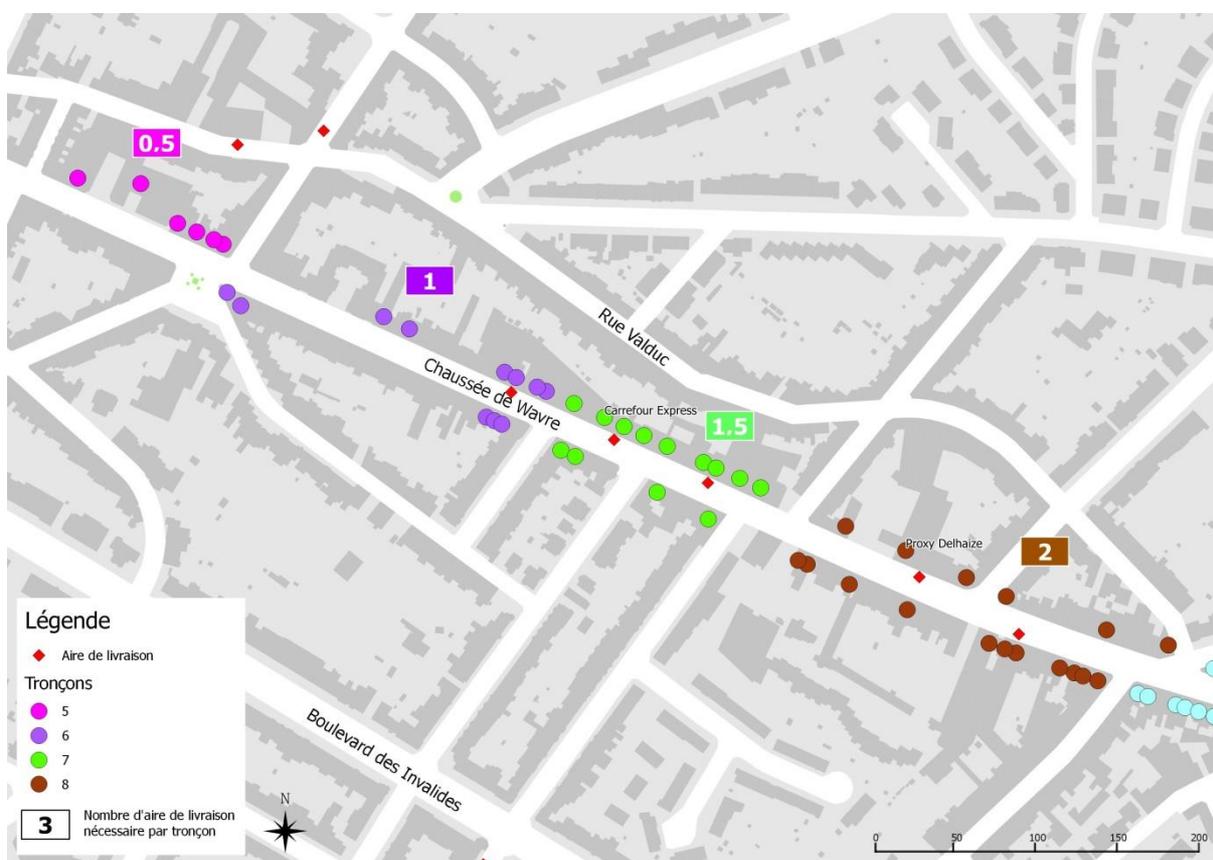
**Carte 21: typologie des commerces chaussée de Wavre (section 2)**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



**Carte 22: les commerces générateurs de déplacements (section 2)**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



**Carte 23: évaluation du nombre d'aires de livraison à implanter (section 2)**

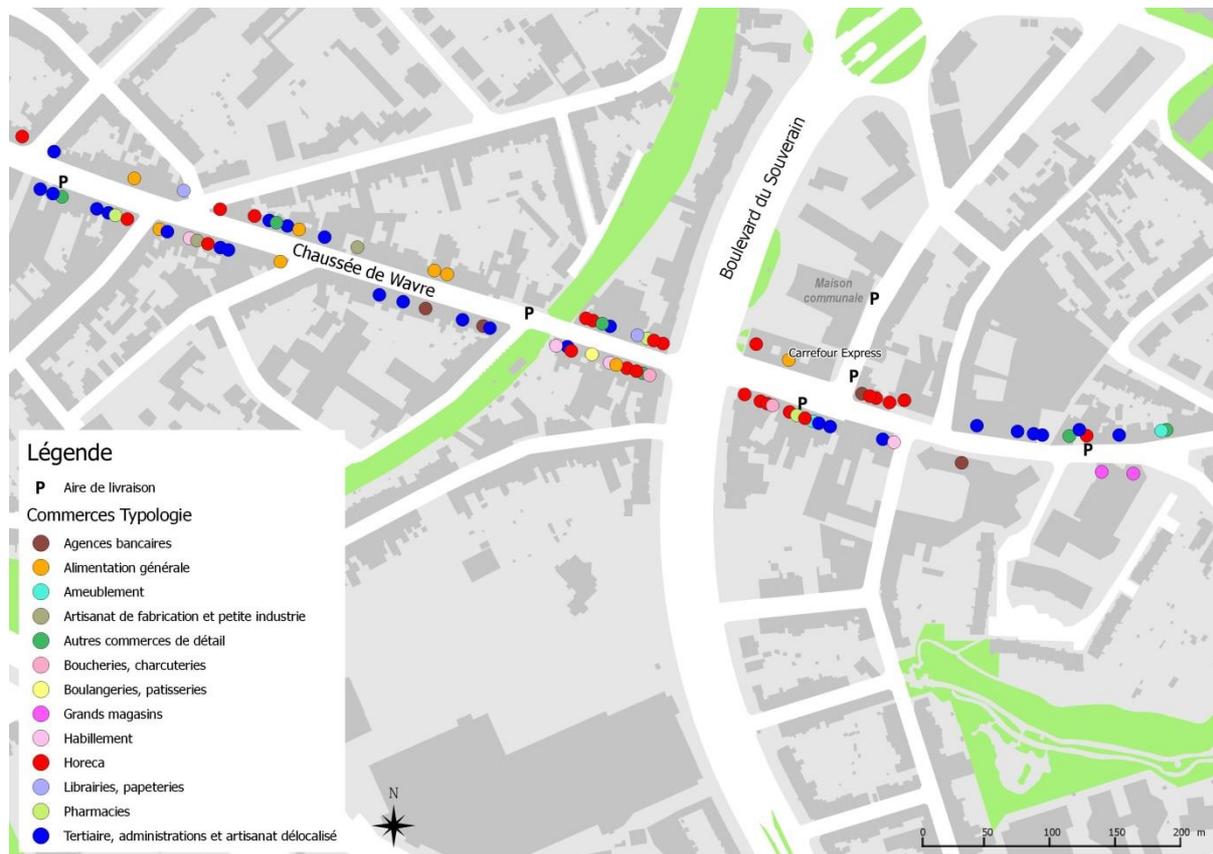
Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

### Section 3

La densité commerciale s'accroît à l'approche du boulevard du Souverain, et les aires présentes ne sont pas assez nombreuses pour satisfaire aux besoins en livraisons.

Un déficit global s'observe ainsi au niveau des tronçons 9, 10 et 11. Les commerces présents ne sont pas spécialement générateurs de livraisons, mais leur nombre cumulé justifie l'implantation d'une aire de livraison supplémentaire. A noter que sur le tronçon 11, l'autorisation de stationner est limitée à 30min, ce qui permet déjà une rotation plus rapide du stationnement, et donc une meilleure possibilité de stationner pour les véhicules de livraison.

**Au final, il y a un besoin de 3 zones de livraisons afin de satisfaire aux besoins de cette section.**



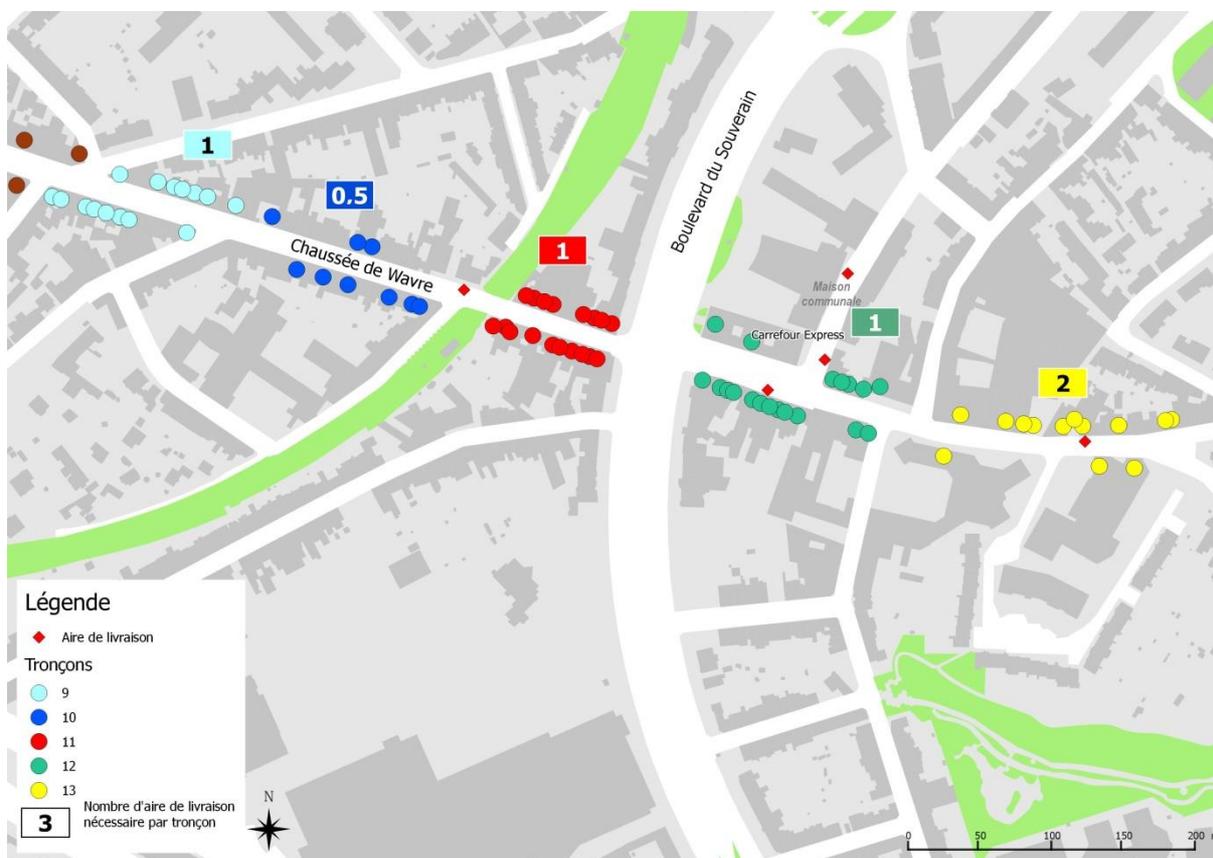
**Carte 24: typologie des commerces chaussée de Wavre (section 3)**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



**Carte 25: les commerces générateurs de déplacements (section 3)**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



**Carte 26: évaluation du nombre d'aires de livraison à implanter (section 3)**

Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

## Synthèse par tronçons où des zones de livraison sont nécessaires

Tableau 16: tronçons de la chaussée de Wavre où des zones de livraison sont nécessaires

| Tronçons     | Nom de rue        | Section de rue          | Nombre de zones existantes | Résultat du calcul | Nombre de zones à implanter |
|--------------|-------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| 1            | Chaussée de Wavre | 1002-1046<br>1061-1107  | 0                          | 2                  | 2                           |
| 2            | Chaussée de Wavre | 1048-1138<br>1111-1219  | 2                          | 2                  | 0                           |
| 3            | Chaussée de Wavre | 1140-1240<br>1221-1307  | 0                          | 3                  | 3                           |
| 4            | Chaussée de Wavre | 1256-1286<br>1309-1337  | 1                          | 1                  | 0                           |
| 5            | Chaussée de Wavre | 1308-1322<br>1341-1381  | 0                          | 0,5                | 0                           |
| 6            | Chaussée de Wavre | 1324-1398<br>1383-1455  | 1                          | 1                  | 0                           |
| 7            | Chaussée de Wavre | 1400-1444<br>1461-1495  | 2                          | 1,5                | 0                           |
| 8            | Chaussée de Wavre | 1448-1518<br>1501-1591  | 2                          | 2                  | 0                           |
| 9            | Chaussée de Wavre | 1520-1540<br>1593-1633  | 0                          | 1                  | 1                           |
| 10           | Chaussée de Wavre | 1542-1606<br>1635-1687  | 1                          | 0,5                | 0                           |
| 11           | Chaussée de Wavre | 1608-1632<br>1691-1719  | 0                          | 1                  | 1                           |
| 12           | Chaussée de Wavre | 1658-1680B<br>1721-1761 | 2                          | 1                  | 0                           |
| 13           | Chaussée de Wavre | 1680-1720<br>1769-1811  | 1                          | 2                  | 1                           |
| <b>TOTAL</b> |                   |                         | <b>12</b>                  |                    | <b>8</b>                    |

Il y a donc un besoin évalué à 8 aires de livraison, soit l'équivalent de 16 places de véhicules.

Ces chiffres constituent un objectif à atteindre et doivent tenir compte des spécificités de chacun des tronçons. En effet, un équilibre doit être trouvé entre espaces de livraison et stationnement dédié aux riverains et aux chalands. Une hiérarchie doit également être établie : les sections qui comptent peu d'aires de livraison et qui ont de nombreuses zones à implanter doivent être traitées prioritairement.

### Gestion horaire

La commune souhaite harmoniser les horaires de livraison, particulièrement au niveau de la chaussée de Wavre.

La problématique, liée à la livraison de la marchandise au niveau régional (plan régional Marchandises), est en pleine évolution, parfois avec des messages contradictoires : d'une part, le plan de stationnement qui promeut des horaires les plus ouverts possibles (7-18h), afin de prendre en compte la généralisation des tournées comme mode de livraison, ce qui comporte aussi le risque d'être confronté au trafic automobile ; d'autre part, des réflexions régionales pour assouplir la réglementation sur les nuisances sonores et permettre davantage de livraisons de nuit ou au petit matin. Ces différents éléments rendent actuellement difficiles l'élaboration de règles communes harmonisées.

Au niveau communal et de la chaussée de Wavre, seule une étude ciblée au niveau des zones existantes (avec questionnaires individuels et analyse exhaustive) permettrait de proposer une harmonisation des horaires pertinents.

Néanmoins, au vu des horaires existants sur la chaussée de Wavre (voir le Tableau 7 p26), on peut considérer qu'une plage 7-14h serait une bonne base d'harmonisation, puisque reprenant quasiment les mêmes horaires matinaux existants, avec une diminution horaire limitée à quelques aires l'après-midi.

## LES VOITURES PARTAGEES

### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 31. Ne peuvent bénéficier des avantages de stationnement accordés par le présent arrêté, l'Ordonnance, les arrêtés pris en exécution de celle-ci et les plans d'action communaux de stationnement, que les voitures des seules associations ou firmes agréées à cette fin par l'Agence du stationnement.*

*Art. 32. Les conseils communaux adoptent dans leur plan d'action « Car sharing » des mesures préférentielles pour le stationnement des voitures partagées visant à :*

- encourager les modes alternatifs à l'usage de la voiture personnelle;
- favoriser le développement des services de voitures partagées;
- favoriser la visibilité de ces services.

*Les stations de voitures partagées sont implantées de façon privilégiée en voirie, avec une dispersion dans les quartiers de petites stations proches des utilisateurs. Les grandes stations doivent en principe être situées hors voirie.*

*Art. 33. Le stationnement des voitures partagées est de deux types :*

- *En station : ce type de stationnement vise les places de stationnement réservées aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés. Les conseils communaux réservent des emplacements de ce type sur voirie pour permettre aux clients de prendre un véhicule partagé et de le restituer.*
- *En cours d'utilisation : les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par l'Agence du stationnement, peuvent obtenir une carte de dérogation « voiture partagée » qui est mise à disposition des clients lorsqu'ils utilisent le véhicule.*

*Art. 34. Les conseils communaux élaborent un plan d'action communal « Car sharing » à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance du Car sharing repris en annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.*

### Plan car sharing 2020

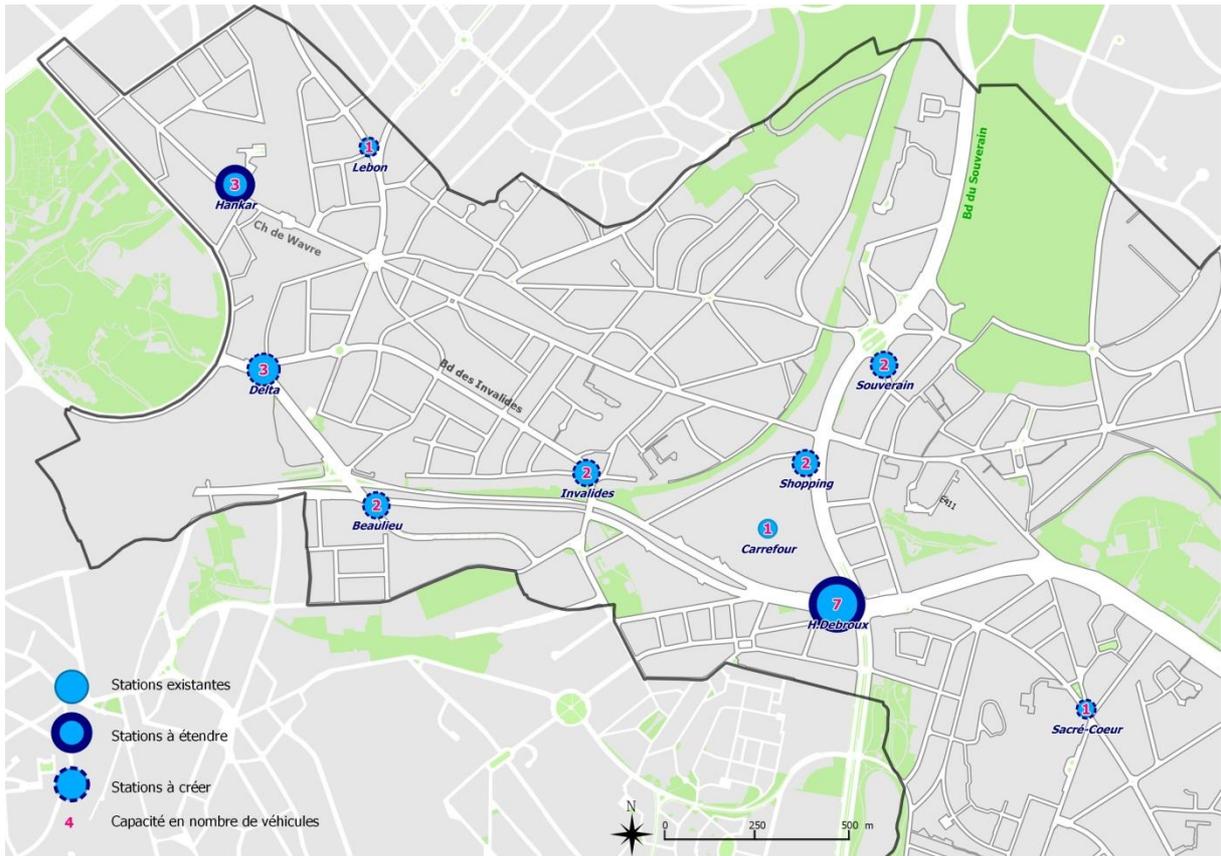
Au regard de la situation existante et des objectifs à atteindre, la commune d'Auderghem devra mettre à disposition de l'ordre de 15 emplacements pour véhicules partagés d'ici 2020.

| Commune   | % de la population de la RBC | Véhicules partagés juillet 2014 | Objectif 800 selon population | Croissance 2014-2020 |
|-----------|------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| Auderghem | 3%                           | 8                               | 23                            | 15                   |

**Tableau 17: objectifs de croissance des emplacements réservés pour voitures partagées**

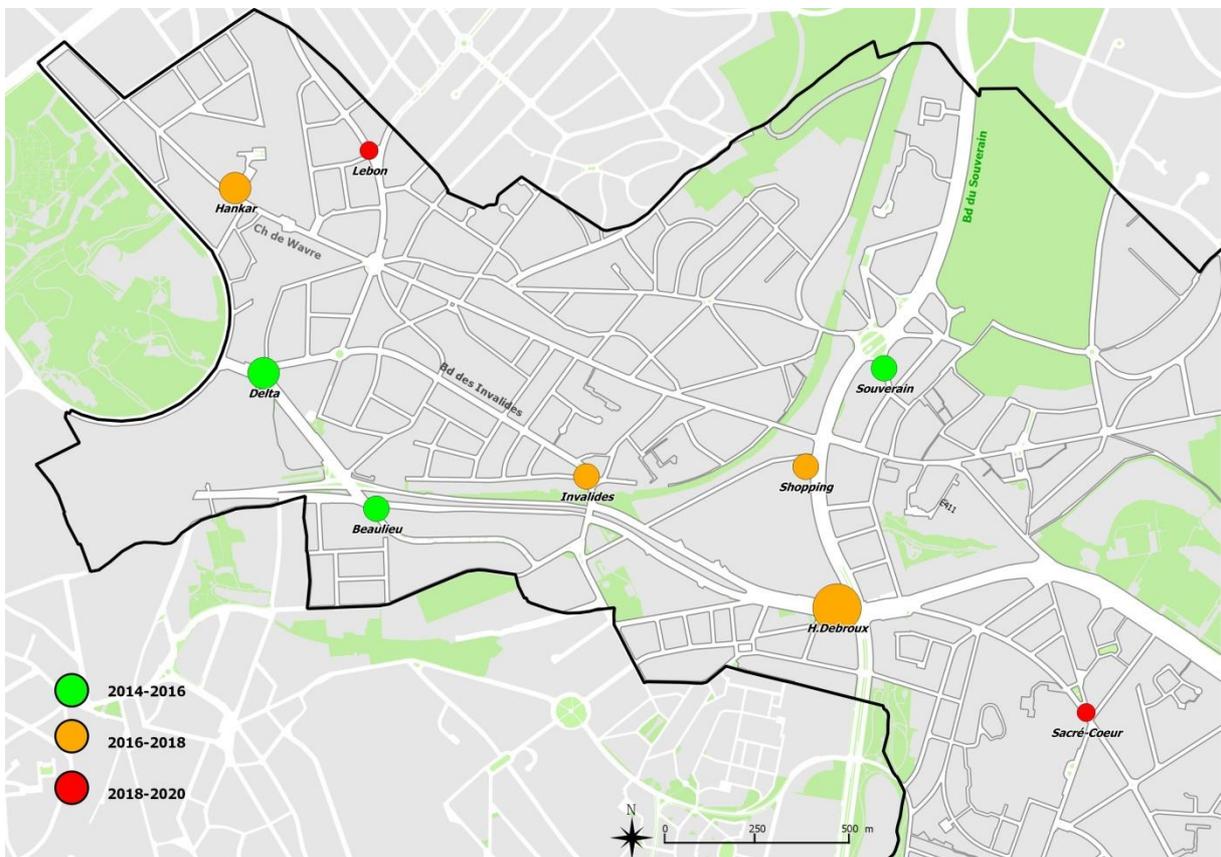
| Stations         | 2014     | 2014-2016 | 2016-2018 | 2018-2020 | Total     |
|------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Herrmann-Debroux | 5        |           | 2         |           | 7         |
| Hankar           | 2        |           | 1         |           | 3         |
| Carrefour        | 1        |           |           |           | 1         |
| Delta            |          | 3         |           |           | 3         |
| Invalides        |          |           | 2         |           | 2         |
| Shopping         |          |           | 2         |           | 2         |
| Beaulieu         |          | 2         |           |           | 2         |
| Souverain        |          | 2         |           |           | 2         |
| Lebon            |          |           |           | 1         | 1         |
| Sacré-Cœur       |          |           |           | 1         | 1         |
| <b>TOTAL</b>     | <b>8</b> | <b>7</b>  | <b>7</b>  | <b>2</b>  | <b>24</b> |

**Tableau 18: planning de réalisation des stations projetées**



**Carte 27: plan car-sharing 2020 (stations et capacités)**

Source : Urbis



**Carte 28: plan car-sharing 2020 (agenda)**

Source : Urbis

## LES TAXIS

### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 35. La Direction des Taxis peut proposer aux communes des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis, sur la base de l'inventaire dynamique des stations de taxis et d'une proposition du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale.*

*La Direction des Taxis donne son avis sur tous les projets de réaménagement de la voirie régionale comprenant une station de taxis, notamment en ce qui concerne la qualité et la visibilité des emplacements de ces stations.*

*Art. 36. Dans le cadre de leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux peuvent proposer des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis en indiquant les critères qu'ils ont pris en compte.*

*Art. 37. L'avis préalable de l'Agence du stationnement est requis pour toute création, déplacement ou suppression de l'implantation des stations de taxis et des éventuelles aires de stationnement réservées aux taxis.*

### Actions à mettre en œuvre

- Saint-Julien

- Au vu du diagnostic – faible demande, faible visibilité de la station - l'emplacement réservé pour taxi peut être affecté à une autre destination

- Beaulieu

- Pour répondre à la pression en voirie, un partage horaire pourrait être envisagé. Cette expérience déjà menée, avec autorisation pour les riverains de se stationner sur les emplacements parking en soirée, s'est soldée par un échec en raison du trop grand nombre de véhicules qui ne libéraient pas la place le matin. La direction des taxis se montre néanmoins ouvert pour renouveler l'expérience à condition qu'une communication large type toute boîte soit réalisée, afin d'informer au mieux les riverains sur les conditions d'occupation.

## Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 40. Les réglementations prises par les conseils communaux en matière de stationnement des poids-lourds sont en cohérence avec le Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale et le Plan régional de Développement.*

*Art. 41. Les communes participent équitablement au sein de la Région à la nécessité de permettre du stationnement pour les poids-lourds en leur réservant des emplacements en fonction de leurs possibilités.*

*Art. 42. Les communes accueillent les poids-lourds au prorata du linéaire de voiries accessibles à tous les camions sur son territoire : elles réservent aux poids-lourds l'équivalent d'au moins 18 % du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.*

*Une éventuelle réduction locale de ce pourcentage devra être justifiée par une étude de stationnement orientée poids-lourds, validée par l'Agence du stationnement.*

*Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux poids-lourds en fonction du calcul réalisé par rapport à son linéaire de voirie accessible à tous camions.*

*A cette fin, ils peuvent conclure un accord avec d'autres communes limitrophes en vue de reporter et/ou de répartir sur le territoire d'une de ces communes le nombre d'emplacements à réserver aux poids-lourds.*

*Art. 43. Pour déterminer les emplacements réservés aux stationnements des poids-lourds, les communes tiennent compte des critères suivants :*

- La localisation en zone d'industrie urbaine ou de bureaux;*
- L'espace disponible : une largeur de voirie de plus de 7 mètres ou un espace en berme centrale;*
- Les faibles flux de circulations piétonne et cycliste;*
- Le peu de riverains;*
- L'accessibilité aux chauffeurs de poids-lourds : offre de transports publics, possibilités de stationnement de moyenne et longue durée.*

## Etude stationnement poids-lourds

### Introduction

L'article 42 de l'arrêté du 18 juillet 2013 impose à toutes les communes la mise à disposition de stationnement poids lourds de l'équivalent de 18% du linéaire de voirie empruntable par les poids-lourds. Mais ce même article permet également de réduire ce pourcentage moyennant une étude sur le stationnement des poids lourds.

### Le stationnement des poids-lourds à Auderghem

Selon l'Agence Régionale de Stationnement, le linéaire accessible aux poids-lourds dans la commune est de 9.765km, ce qui équivaut à 1.758m de linéaire dédié au stationnement des poids lourds. Cela représente l'équivalent de 352 places de voitures (5m) ou encore 117 places de camion (15m).

Les besoins réels sont loin de requérir un tel linéaire. De l'étude Ariès réalisée en 2005, il ressort qu'en moyenne, 5 véhicules lourds et 5 camions légers font du stationnement longue durée à Auderghem.

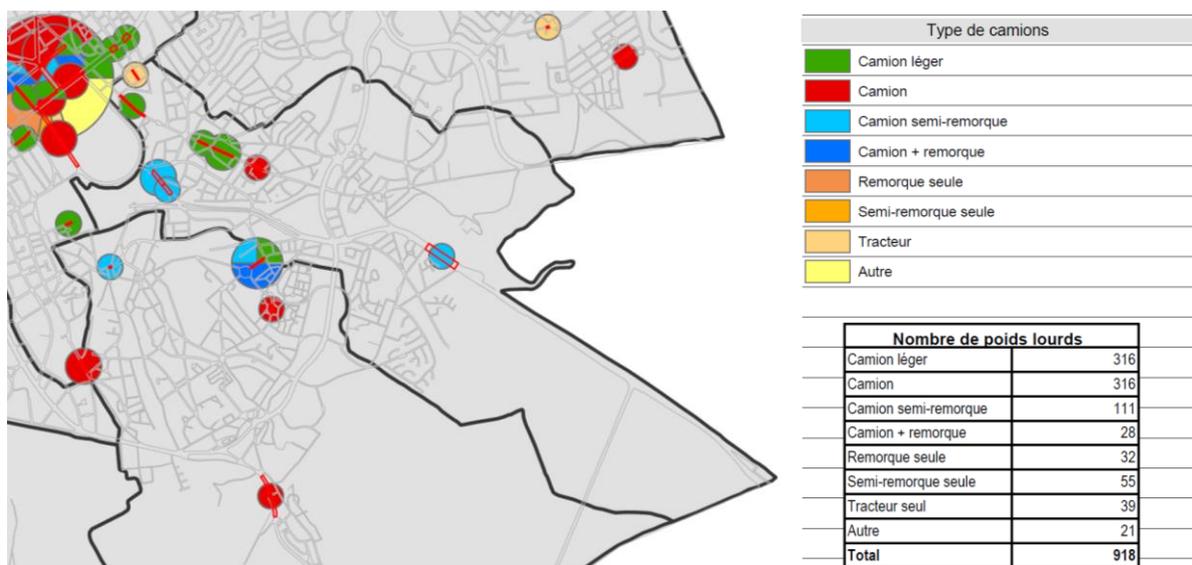


Figure 29: localisation du stationnement poids-lourds (2004 – mardi soir)

Source : Etude de faisabilité, Réalisation de parkings « Poids Lourds » longue durée en RBC, synthèse, Ariès, décembre 2004

| Commune                  | Localisation      | Poids Lourds | Camions légers | TOTAL |
|--------------------------|-------------------|--------------|----------------|-------|
| Auderghem                | Chaussée de Wavre | 2            | 4              | 6     |
| Auderghem                | Rue du Houyoux    | 1            | 0              | 1     |
| Auderghem                | Rue Jules Cockx   | 3            | 0              | 3     |
| Total Auderghem          |                   | 6            | 4              | 10    |
| Total Région bruxelloise |                   | 602          | 316            | 918   |
| Part Auderghem           |                   | 0,99%        | 1,2%           | 1,11% |

Tableau 19: stationnement Poids-lourds à Auderghem (2004 – mardi soir)

Source : Etude de faisabilité, Réalisation de parkings « Poids Lourds » longue durée en RBC, synthèse, Ariès, décembre 2004

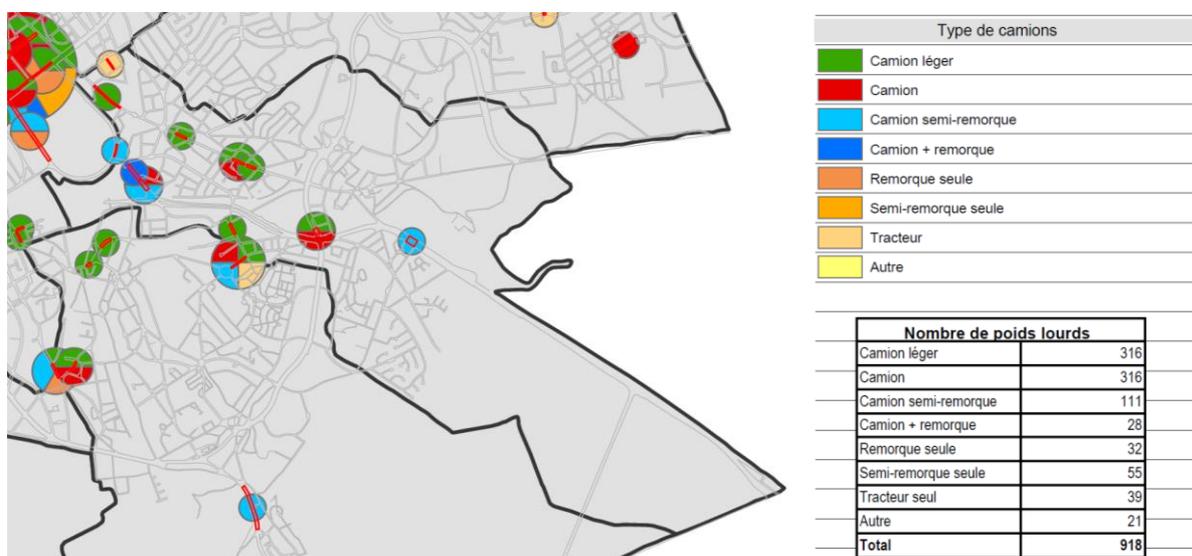


Figure 30: localisation du stationnement poids-lourds (2004 - dimanche soir)

Source : Etude de faisabilité, Réalisation de parkings « Poids Lourds » longue durée en RBC, synthèse, Ariès, décembre 2004

| Commune                  | Localisation           | Poids Lourds | Camions légers | TOTAL |
|--------------------------|------------------------|--------------|----------------|-------|
| Auderghem                | Avenue de la Houlette  | 0            | 1              | 1     |
| Auderghem                | Boulevard du Souverain | 1            | 1              | 2     |
| Auderghem                | Boulevard du Triomphe  | 1            | 0              | 1     |
| Auderghem                | Chaussée de Wavre      | 2            | 4              | 6     |
| Total Auderghem          |                        | 4            | 6              | 10    |
| Total Région bruxelloise |                        | 727          | 319            | 1.046 |
| Part Auderghem           |                        | 0,5%         | 1,9%           | 0,9%  |

Tableau 20: stationnement Poids-lourds à Auderghem (2004 – dimanche soir)

Source : Etude de faisabilité, Réalisation de parkings « Poids Lourds » longue durée en RBC, synthèse, Ariès, décembre 2004

Le stationnement des poids-lourds, que ce soit le mardi ou le dimanche soir, se localise sur les grandes arêtes situées à proximité de l'E411 :

- chaussée de Wavre, au niveau du stade communal
- rue Jules Cockx

Les camions légers se localisent davantage dans les zones urbaines denses, toujours sur la chaussée de Wavre

En ce qui concerne le stationnement des poids-lourds, si l'on se réfère aux recommandations émises par l'Agence de Stationnement, la mise à disposition de places à Auderghem devra être égale à la demande constatée, c'est-à-dire 5 équivalent poids-lourds, majoré de 20%, soit 6 places. Cela correspond à un linéaire de 90 à 120m.

#### Localisation des zones de stationnement poids-lourds

Il y a ainsi un besoin de 90 à 120m pour du stationnement poids lourds à localiser sur la commune, soit l'équivalent de 20 voitures.

Proposé dans le PCM, l'implantation d'une aire de stationnement poids lourds le long de l'avenue de Tervuren nous semble adéquate :

- Le linéaire est suffisant (420 m disponibles)
- L'accès aisé depuis l'échangeur des 4 bras, et le demi-tour est possible pour les poids lourds au niveau du carrefour Tervuren/Isodore Gerard
- Pas de vis à vis et de gêne pour le voisinage
- La zone est déjà fréquentée par des poids lourds



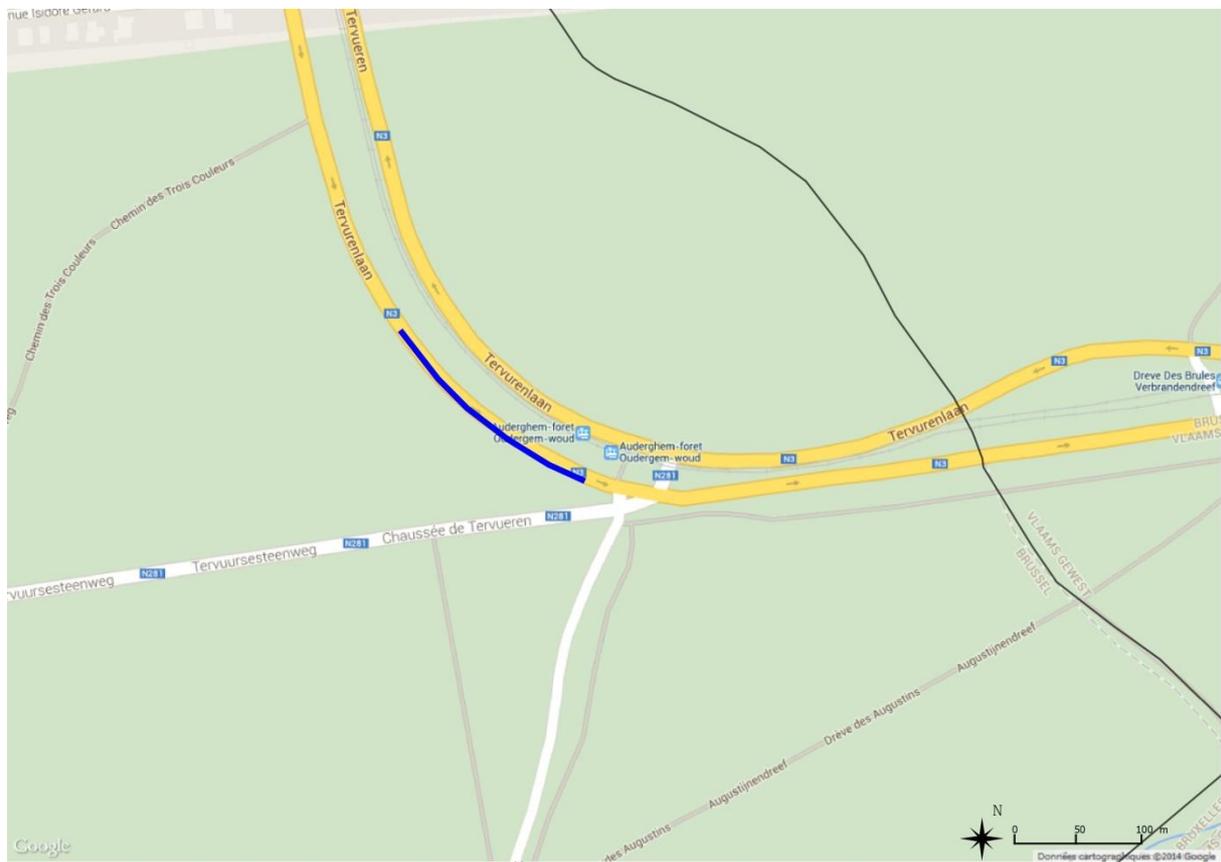
**Figure 31: stationnement de poids lourds, avenue de Tervuren (2009)**

Source : Google Street View



**Figure 32: stationnement de poids lourds, avenue de Tervuren (2012)**

Source : Urbis Orthophoto 2012



**Carte 29: localisation de l'aire de stationnement poids-lourds à implanter**

### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Art. 44. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux bus scolaires aux abords des écoles situées sur leur territoire quel que soit le type et le réseau d'enseignement.

Les réservations de stationnement pour bus scolaires sont assorties d'une période de validité la plus restreinte possible afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places en dehors des activités scolaires.

Art. 45. Les réservations de stationnement pour les autocars sont réparties en fonction de 3 périodes :

— dépose-reprise : le stationnement est limité à 1/2 h;

—stationnement de moyenne durée : stationnement limité à 5 heures qui permet à l'autocariste de se garer en dehors des lieux touristiques entre la dépose et la reprise de ses passagers;

— stationnement longue durée : stationnement classique, de jour ou de nuit, quand le véhicule est vide.

Art. 46. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux autocars touristiques en spécifiant le type de durée pour chaque emplacement.

Le plan d'action communal de stationnement offre également, en fonction des spécificités du territoire communal, des emplacements spécifiques pour les autocars desservant les pôles culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les grands hôtels et les lieux de congrès.

Il n'y a pas de besoin particulier à pourvoir pour les aires de stationnement pour bus scolaire et autocars.

Pour les autocars, il conviendra néanmoins de préciser la durée de stationnement autorisée. Pour la zone de stationnement située le long du stade communal, une limitation à 5h doit être envisagée.

### Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF AUX ZONES DE STATIONNEMENT REGLEMENTEES ET AUX CARTES DE DEROGATION

*Art. 41. En zone 'kiss & ride', le stationnement est gratuit durant le temps repris sur la signalisation routière prévue à cet effet. En cas de dépassement du temps de stationnement autorisé, une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due.*

*Art. 42. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone 'kiss & ride'.*

Aucun développement particulier n'est attendu pour les zones de Kiss&Ride.

Lors d'éventuels développements (en remplacement par exemple de zones non réglementées ou d'emplacements autobus), l'autorité communale veillera à conserver la cohérence de la signalétique.

## Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Art. 27. Le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos.

Art. 28. Au sein de chaque secteur de stationnement, le nombre de places réservées aux véhicules deux-roues motorisés est, dans la mesure du possible, proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Il est aménagé entre 1 à 3 places pour les véhicules deux-roues motorisés pour 200 places aménagées pour le stationnement des voitures.

L'Agence du stationnement peut accorder des dispenses ponctuelles aux Communes qui formulent une demande dont l'argumentation repose notamment sur la nature et la vocation du tissu urbain concerné.

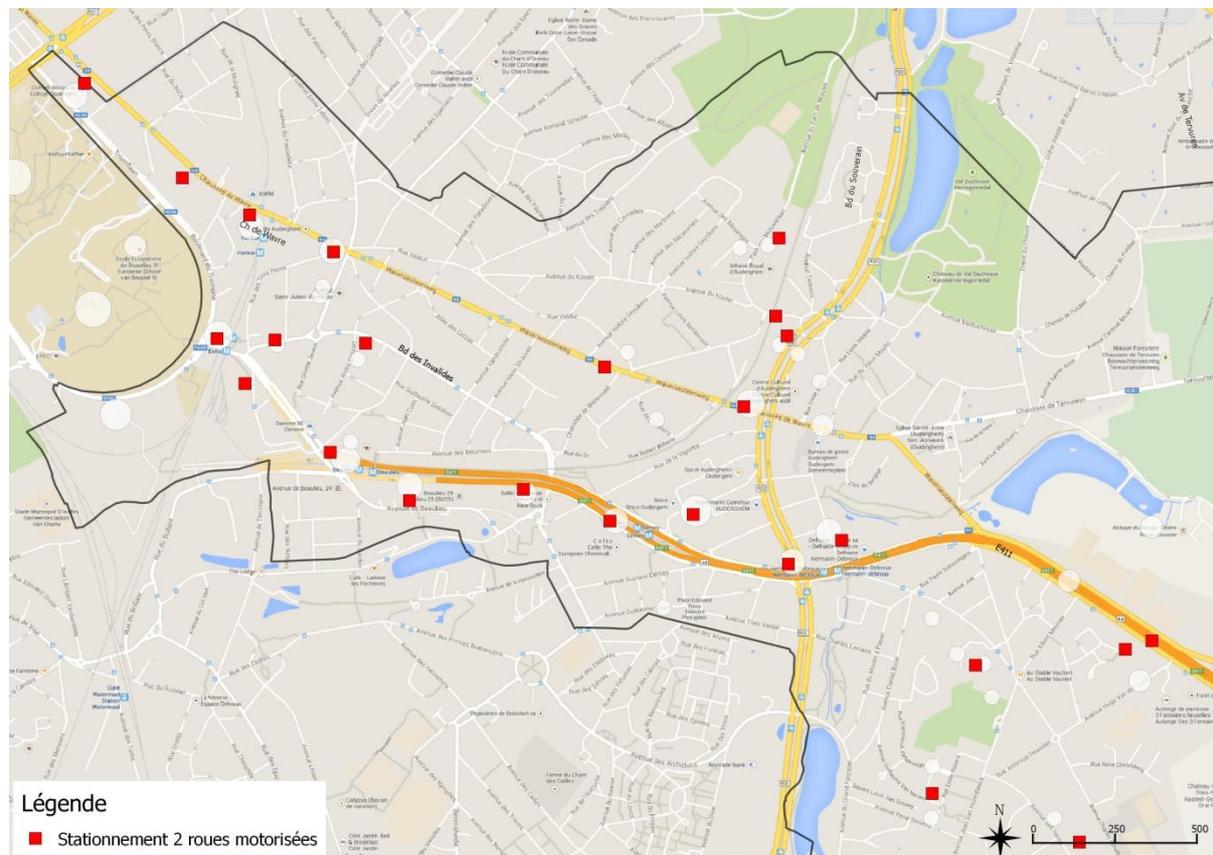
Les conseils communaux peuvent adopter des dérogations locales à ces valeurs, sous réserve d'une justification par une étude de mobilité validée par l'Agence du stationnement.

Art. 29. Les nouveaux équipements de stationnement pour les véhicules deux-roues motorisés sont implantés préférentiellement à la place de stationnements automobiles, sauf dérogation accordée par le Gouvernement, après avis de l'Agence du stationnement.

Art. 30. Les emplacements de stationnement sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux véhicules deux-roues motorisés, en dehors du trottoir.

La réglementation de la zone de stationnement règlementée s'applique aux motocyclettes.

## Plan de développement pour les 2 roues motorisées



Carte 30: plan de développement pour les 2 roues motorisées

Fond de plan : GoogleMaps

L'implantation de 26 dispositifs d'accrochage au niveau des principaux pôles de déplacement permettra de créer un maillage dense pour le stationnement des 2 roues motorisées.

Le matériel d'accrochage classique sera constitué de 2 arceaux hauts pour motos, permettant le stationnement de 4 motos.

En termes d'implantation, les zones les plus attractives (stations de métro, zones commerciales, écoles,...) seront à équiper en premier.

Des dispositifs pourront être installés dans les zones résidentielles où sont formulées et/ou constatés des demandes. L'enquête publique devra être une occasion, via des publications, toutes boîtes ou tout autre média, de recenser les demandes de particuliers ayant des besoins en stationnement moto.

### Principaux pôles à équiper :

- COLRUYT
- MARONNIERS-ALDI
- METRO HANKAR
- SQUARE DE GREEF
- METRO DELTA
- CENTRE SPORTIF INVALIDES
- DE STADSMUS INVALIDES
- PARKING DELTA
- METRO BEAULIEU
- METRO DEMEY
- CARREFOUR AUDERGHEM
- HERRMANN DEBROUX
- DELHAIZE HERRMANN DEBROUX
- SQUARE DE SACRE COEUR
- BLANKEDELLE/SAINT HUBERT
- SCHALLER
- MAISON COMMUNALE
- CENTRE CULTUREL
- ROND POINT DU SOUVERAIN
- ATHENEE ROYAL
- STADE COMMUNAL
- ADEPS



Figure 33: exemple (parisien) de dispositif d'accrochage pour 2 roues motorisées

## 2.1.4 Les parkings de transit

### RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Art. 62. Les parkings de transit gérés par l'Agence du stationnement et situés sur le territoire de la Région servent de relais dans les trajets intermodaux des navetteurs et des visiteurs.

Leur usage implique l'usage combiné avec les transports publics ou le vélo. Les parkings de transit ne servent, en principe, pas la desserte locale.

Art. 63. Afin de faciliter l'intermodalité avec le vélo, les parkings de transit comprennent un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Ils offrent, dans la mesure du possible, différents services de mise à disposition de vélos sur place, par exemple les vélos en libre-service ou la location de vélos en courte ou longue durée.

Art. 64. Les stationnements aux abords des parkings de transit sont protégés par des aménagements et/ou une réglementation évitant la diffusion du stationnement des navetteurs aux abords de ces parkings.

Une étude de stationnement validée par l'Agence du stationnement accompagnera la détermination de cette zone de protection. Les parkings de transit sont sécurisés et suffisamment éclairés.

Art. 65. L'usage du parking de transit est payant.

### PRINCIPAUX ENJEUX EN MATIERE DE P+R

#### Plan de développement pour les parkings de transit

Définir la capacité idéale de l'offre de stationnement dans des P+R est une analyse complexe à l'échelle d'une agglomération telle que Bruxelles. La part d'utilisateurs effectuant un rabattement vers un P+R dépend fortement du contexte local, de l'offre en transport public, de la politique de stationnement dans l'agglomération et de la tarification d'usage du P+R. Ces différents facteurs sont en pleine évolution à Bruxelles. Le retour d'expérience de la politique menée en Suisse et France<sup>10</sup> montre que seulement 3% à 5% des personnes qui ont recours à un pôle d'échange (gare, station de métro, arrêt de tram) sont des automobilistes qui effectuent un rabattement en voiture. D'après les modélisations réalisées dans le cadre du plan IRIS II, le scénario idéal consistait en la mise à disposition de pas moins de 28.000 places. Comparé aux 1.860 places actuelles, cela nécessiterait des investissements très conséquents pour augmenter l'offre en stationnement. Sur base d'un taux de captation de 5% du trafic journalier entrant, cela équivaldrait à la captation du potentiel de plus de 500.000 automobilistes (560.000 x 5% = 25.000) souhaitant rejoindre Bruxelles, et ce seulement sur les P+R bruxellois, c'est-à-dire sans compter sur les parkings à proximité des gares et haltes ferroviaires dans les deux autres régions (zone RER). L'objectif de création de 28.000 places pose également question au regard de la capacité de stationnement mise en œuvre dans d'autres villes européennes comme en témoigne le tableau ci-dessous.

| VILLE                   | NOMBRE DE PARKINGS | CAPACITE TOTALE |
|-------------------------|--------------------|-----------------|
| Amsterdam <sup>11</sup> | 7                  | 1664            |
| Lyon <sup>12</sup>      | 16                 | 6010            |
| Genève <sup>13</sup>    | 21                 | 1979            |

Tableau 21 : Capacité de stationnement dans les P+R d'autres villes européennes, 2014

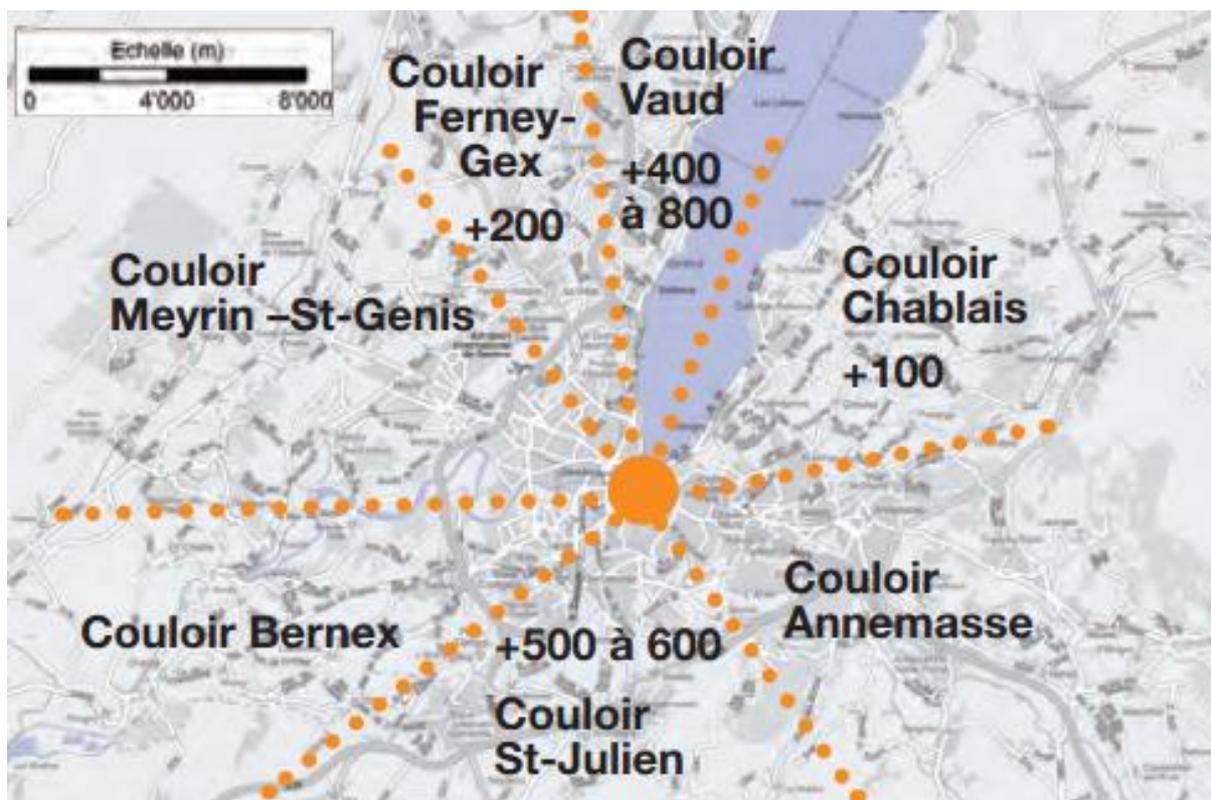
Une estimation fine de l'offre globale en matière de P+R semble donc nécessaire au regard du contexte de la mobilité à Bruxelles et des projets de transport public envisagés afin de définir un objectif crédible en matière de P+R. Une analyse par couloir sur base du trafic journalier entrant est recommandée.

<sup>10</sup> Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du Grand Paris, SARECO, Juillet 2010

<sup>11</sup> <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

<sup>12</sup> <http://www.lyon-en-lignes.org/index.php/parcs-relais-plusloin-54>

<sup>13</sup> <https://www.ge.ch/parkings/parkings/parkings-parc-relais.asp>



**Figure 34 : Analyse des nouvelles places de P+R à créer autour de Genève**  
 Source : Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014, Canton de Genève

## Opportunités de mutualisation et de partenariats public-privé

Une piste de réflexion consiste en la mutualisation des espaces de stationnement. Celle-ci s'inscrit comme un champ de recherche en plein développement qui mérite une attention particulière dans le cadre des réflexions sur la création de nouveaux P+R. La région bruxelloise dispose de très nombreux parkings privés qui ne sont pas nécessairement sollicités en semaine. Des synergies sont certainement possibles avec les propriétaires de certains sites. Le développement de nouveaux business models, à l'instar du concept de parksharing de Bepark, peut faire émerger de nouvelles manières de concevoir la politique en matière de P+R. Au vu de la complexité réglementaire pour créer de nouveaux parkings (obtention du permis, adaptation des voiries, etc.) et des coûts très importants liés à la construction et à l'exploitation de telles infrastructures, la mise en place de partenariats public-privé pourrait répondre, en partie, à la demande croissante de la part des usagers sans nécessiter des investissements importants et une artificialisation accrue du territoire. Plutôt que de construire de nouveaux parkings, l'autorité publique pourrait « louer » en semaine une partie de la capacité de parkings existants en vue de les mettre à disposition des usagers. Un tel système aurait les avantages suivants :

- Éviter des investissements onéreux dans des infrastructures dont le succès n'est pas garanti ;
- Accélérer la mise à disposition de places de stationnement ;
- Permettre une évolution progressive en fonction des besoins ;
- Créer un maillage fin sur le territoire régional ;
- Renforcer les relations entre le secteur public et privé ;
- Améliorer l'image de marque du partenaire privé qui s'engage dans un projet au service de la collectivité (CSR).

*Le canton de Genève a mis en place un partenariat avec le groupe Ikea pour l'utilisation en semaine de 100 places sur les 850 places disponibles sur le nouveau site du Ikea de Vernier. Plus d'infos : [https://www.ge.ch/parkings/parkings/pr\\_ikea.asp](https://www.ge.ch/parkings/parkings/pr_ikea.asp)*

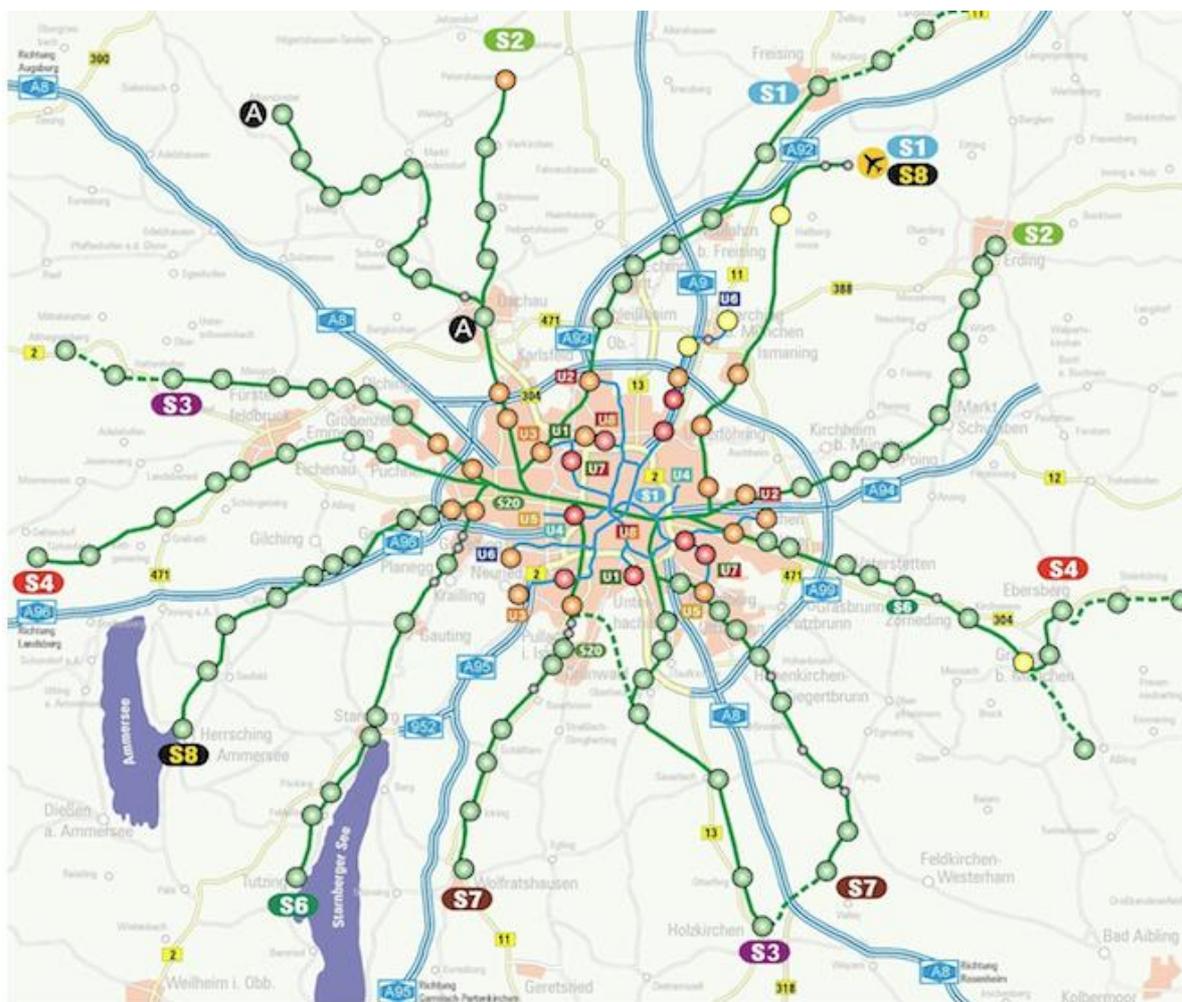
*A l'exception des jours d'événements, les parkings du Grand Stade Pierre Mauroy (P+R 4 Cantons) à Lille sont réservés aux clients du réseau de transport public lillois Transpole, titulaires d'un titre de transport valide. Lors des événements, 500 places restent disponibles aux clients Transpole, les autres blocs devant être libérés la veille avant 01h du matin. Des places de stationnement sont réservées aux covoitureurs et des places sont équipées de stations de recharge pour véhicules électriques. Plus d'infos : <http://www.transpole.fr/fr/Voiture/parc-relais-4cantons.aspx>*

*Afin de développer rapidement un réseau de parkings de covoiturage sur son territoire, la Région wallonne s'est associée avec plusieurs enseignes commerciales (Décathlon, Cora, Equilis) afin d'offrir aux covoitureurs à titre gratuit des emplacements de stationnement sur des parkings privés. Ce partenariat public-privé témoigne de la possibilité de créer des synergies entre les secteurs public et privé. Plus d'infos : [www.carpoolwallonie.be](http://www.carpoolwallonie.be)*

## **Tarification**

Tout d'abord, le type d'usage des P+R doit être défini. Un P+R peut servir non seulement à des navetteurs souhaitant rejoindre leur lieu de travail mais peut également servir des automobilistes désireux de se rendre en ville pour les achats ou les loisirs ou servir ponctuellement lors de l'organisation d'événements. Le parking peut également être conçu pour servir de poche de stationnement nocturne pour les riverains ou comme zone de covoiturage afin de permettre à des personnes de se regrouper dans une voiture pour rejoindre leur destination finale (tant vers Bruxelles que depuis Bruxelles vers d'autres destinations).

Un dilemme majeur concernant les P+R concerne les coûts d'investissement et d'exploitation très élevés pour des recettes souvent faibles. On estime que la création d'une place de stationnement dans un parking souterrain coûte entre 20.000€ et 35.000€, entre 10.000€ et 15.000€ pour un parking en silo et entre 2.500€ et 3.000€ pour un parking au sol. Les frais d'exploitation et d'entretien reviennent de l'ordre de 250€/place/an pour les parkings souterrains et en silo et à 100€ pour les parkings au sol. A ces frais peuvent encore se rajouter des frais de personnel si le parking doit être gardé. Ces coûts importants peuvent très difficilement être compensés par les tarifs demandés aux usagers. En effet, un P+R s'inscrit dans une politique de promotion du transport public et il faut que le tarif reste incitatif. L'expérience française montre qu'il n'est pas conseillé de dépasser un tarif mensuel de l'ordre de 40 à 50€. Cela étant, le bilan financier de ce type d'infrastructure est souvent négatif, en particulier s'il y a des frais de personnel liés à l'exploitation du parking. La tarification doit également être progressive à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération, ceci afin d'encourager les automobilistes à laisser leur voiture le plus en amont.



**Legende:** ● P+R kostenlos    ● 0,50 €/Tag  
 ● 1,00 €/Tag    ● 1,50 €/Tag  
 ○ Bahnhof ohne P+R-Anlage

Fahrzeuge dürfen nicht über mehrere Tage abgestellt werden. Es gelten die an den Anlagen ausgehängten Einstellbedingungen.  
 Im Stadtgebiet München sind nicht alle Bahnhöfe dargestellt.

**Figure 35 : Politique de tarification des P+R dans l'agglomération munichoise**

Source : MVV

L'intégration tarifaire avec l'abonnement de transport public est une requête récurrente des usagers qui recherchent une formule simple et un seul point de contact pour l'organisation de leurs déplacements. Cette intégration tarifaire est inexistante actuellement à Bruxelles dès lors que les P+R ne sont pas payants et qu'aucune formule d'abonnement de la STIB ne prévoit cette option. Etant donné l'ambition de la Région de rendre ces parkings payants, une collaboration doit être menée avec les opérateurs de transport, en particulier la STIB, pour l'intégration billettique avec la carte Mobib et le développement d'autres solutions tarifaires pour les clients occasionnels (paiement par sms et smartphone, ticket aller-retour combiné, etc.).

En matière d'intermodalité, les futurs P+R devront tenir compte de l'évolution des services de mobilité et permettre notamment le stationnement sécurisé des vélos, la location de vélos (Villo ou Point vélo), la recharge de véhicules électriques, etc. Une réflexion doit être menée en matière de covoiturage afin d'inciter les usagers à covoiturer (places réservées au covoiturage à proximité des entrées) vers le P+R. On observe également le développement de services connexes tels que des consignes automatisées pour récupérer des achats, des systèmes de livraison à la sortie du réseau de transport public, etc.

*Transport for London a développé un partenariat avec plusieurs enseignes pour permettre aux utilisateurs du métro londonien de récupérer leurs achats à la sortie du métro dans des consignes automatisées. Toute commande passée sur Internet avant midi est mise à disposition des clients dès 16h, notamment dans le P+R de leur choix.*

Afin que la tarification du parking de délestage soit efficace, il est nécessaire de protéger les abords du parking en réglementant le stationnement en voirie.

### Intégration urbanistique

Un parking de plusieurs centaines de places est une infrastructure de taille qui ne s'intègre pas forcément bien dans un cadre bâti existant. Etant donné les difficultés rencontrées par la Région pour mettre en œuvre des P+R, des réflexions doivent être menées avec des urbanistes et des architectes pour voir de quelle manière ceux-ci peuvent s'insérer plus harmonieusement sur le plan urbanistique. Les exemples étrangers sont nombreux pour une meilleure intégration au contexte environnant. Bien que cette recherche architecturale entraîne des surcoûts par rapport à un projet plus traditionnel, elle peut également faciliter l'acceptation politique et civile du projet et ainsi éviter des délais de réalisation plus importants, notamment en associant les riverains dès le départ.



Figure 36 : P+R des villes de Rotterdam, Saint-Louis (France) et Pomona (Californie)

Source: RET, Barthélémy-Griño Architectes, Pomona College

### Information aux usagers

L'information aux usagers est primordiale pour la promotion des P+R. Cependant, l'information actuelle est très parcellaire sur le site des opérateurs de transport (SNCB, STIB, DE Lijn et TEC) et des autorités (Bruxelles Mobilité, communes). Une attention particulière doit être apportée à l'avenir pour disposer d'une information précise et régulièrement mise à jour afin d'orienter au mieux les automobilistes vers les parkings existants et futurs. Cette information devra également préciser dans quel cadre s'inscrivent ces parkings et les conditions d'accès. La labellisation des P+R est certainement une option intéressante de même que la création d'une identité visuelle forte. Un nom commercial associé au service pourrait également permettre une communication ciblée sur le produit. Enfin, le développement d'une application mobile ou son intégration à des applications existantes doit être envisagée de même que l'ouverture des données d'utilisation du parking à des tiers afin de permettre à d'autres services/plateformes d'informer les usagers en temps réel.

De Lijn a mis en place un calculateur d'itinéraire multimodal qui permet à tout usager de visualiser le meilleur trajet pour se rendre à sa destination finale en ayant recours aux P+R localisés en périphérie des différentes agglomérations. Plus d'infos : <http://www.delijn.be/reisinformatie/randparking/index.htm>

Vermijd parkeerstress!  
**P**arkeer aan de stadsrand en neem de bus of tram naar het centrum.  
**Plan hier uw route**

Koop uw vervoerbewijs  
 in een Lijnwinkel in uw buurt  
 via de eShop

**VERTREKADRES**  
 Wilrijk  
 2610 Antwerpen  
[Wijzig uw vertrekadres](#)

**KIES DE STAD DIE U WENST TE BEZOEKEN**  
 Uw bestemming:  
 Antwerpen  
[Wijzig uw bestemming](#)  
 Parkeer suggestie:  
 P&R Olympiade | 5 min.  
[KIES EEN ANDERE PARKING](#)

**BESTEMMING**  
 Sportpaleis  
 Zuid  
 Eilandje  
 Grote Markt  
 Zoo en Centraal Station  
 Meir  
[KIES ZELF UW BESTEMMING](#)

Figure 37 : Calculateur d'itinéraire intégrant les P+R  
 Source : De Lijn

La Ville d'Amsterdam a développé une information très détaillée des possibilités de stationnement à proximité des nœuds de transport, en particulier pour les visiteurs. Le paiement du P+R offre une réduction sur l'achat de la carte de transport public et ce jusqu'à 5 personnes. Plus d'infos : <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

### How does P+R work?

- Coming to Amsterdam by car?**  
 Park at one of the P+R locations on the A10 or A2.  
 Check P+R opening hours before travelling at [www.iamsterdam.com/parkandride](http://www.iamsterdam.com/parkandride) and follow us on Twitter @020DIVV
- At the P+R entrance**  
 You will get a parking ticket and the barrier will open.  
 Do not use your credit card to enter!
- Do you already have an OV-chipkaart (public transport chip card)?**  
 Then use your own OV-chipkaart.  
**Do you not yet have an OV-chipkaart?**  
 You can buy your P+R (GVB cards) at the blue machine. This is a ticket for a journey to the city centre and back.
- Travel further to the city centre**  
 Check in with the P+R GVB card, or your own OV-chipkaart, in GVB bus, tram or metro to travel to the city centre. Don't forget to check out with your card before visiting the city.  
 You will need to use your own OV-chipkaart for the discounted P+R rate if traveling by NS Dutch Railways or Connexxion service.

Figure 38 : Infographie sur le fonctionnement des P+R à Amsterdam  
 Source : Stad Amsterdam

## Signalisation

Le plan IRIS II, confirmé par une note du gouvernement régional de mars 2013, prévoit qu'un fléchage dynamique indiquera aux automobilistes la localisation des parkings. Cette signalisation fait encore défaut. Une action coordonnée doit permettre d'orienter les automobilistes depuis les axes autoroutiers et le recours à un système de téléjalonnement dynamique serait certainement utile pour informer l'utilisateur en amont d'une éventuelle saturation du parking.

*La ville allemande de Halle compte quelque 230.000 habitants et dispose d'un réseau de 15 lignes de tram. En vue d'encourager les automobilistes à recourir à l'utilisation du transport public, en particulier en cas de congestion du réseau routier menant au centre-ville, les autorités de la ville et l'opérateur de transport local NASA ont développé un système d'information multimodale spécifique pour les P+R. En 2006, le parc relais de Kröllwitzer au Nord-Ouest de l'agglomération a été équipé de panneaux d'information alertant les automobilistes de problèmes de congestion (en connexion permanente avec le centre de gestion du trafic) sur leur itinéraires et leur indiquant les places disponibles au parking de transit de même que les départs prévus des prochains trams. Le parc-relais a enregistré une augmentation de sa fréquentation de 15% suite à l'installation de panneaux d'information.*



**Figure 39 : Panneau d'information multimodale au parc relais de Kröllwitzer à Halle**

Source : Como Magazine, Siemens, Avril 2010

## ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A AUDERGHEM

Cette analyse, non demandée dans le cadre légale des PACS, est proposée à la commune afin de lui permettre d'évaluer, en collaboration avec la Région, les futures besoins d'évolution de ses parkings P+R.

### Estimation des besoins

Comme indiqué précédemment, la demande potentielle de stationnement dans des P+R est de l'ordre de 3 à 5% du trafic entrant journalier. Ceci est expliqué par le schéma ci-dessous tiré de l'expérience du canton de Genève.

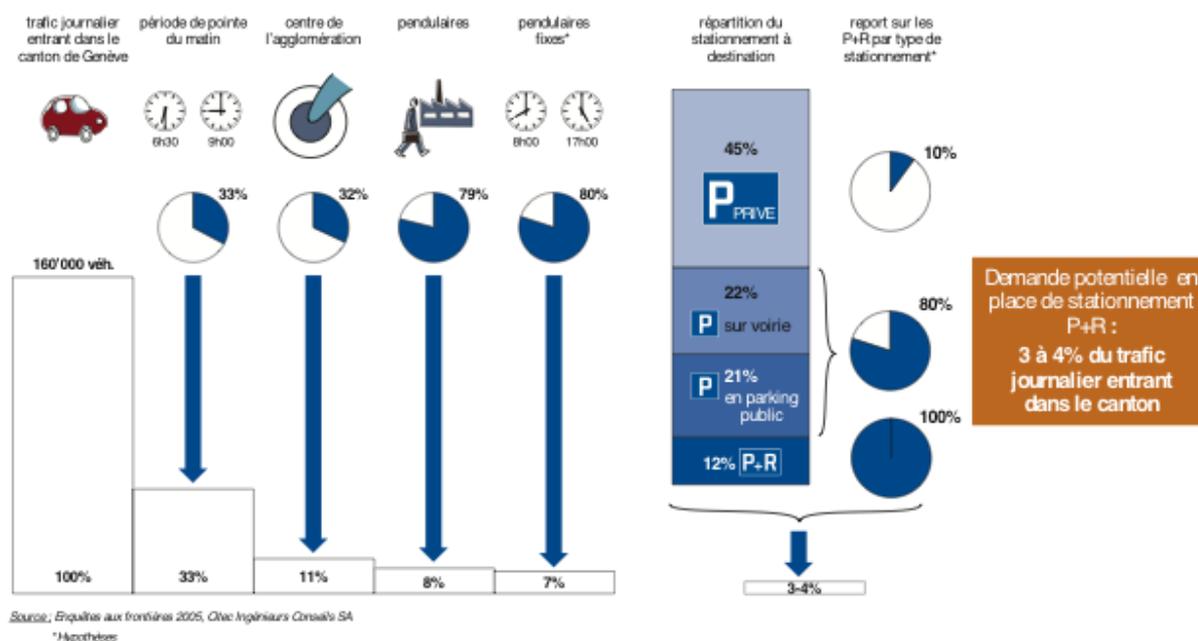


Figure 40 : Calcul de la demande potentielle en P+R, Canton de Genève

Dans le cas d'Auderghem, le trafic entrant concerne principalement l'arrivée par l'E411. D'après le recensement de la circulation de 2009 établi par le SPF Mobilité et transport, le trafic journalier entrant moyen est de l'ordre de 30.500 UVP entre 6h et 22h (61.600 UVP pour les deux directions) à hauteur du viaduc Hermann-Debroux, principal axe de pénétration pour le bassin versant au Sud-Est de Bruxelles. La captation de 3 à 5% de ce trafic entrant correspond à un potentiel de 1000 à 1500 usagers, dont une partie substantielle devrait idéalement être captée plus en amont par les gares et haltes ferroviaires dans le cadre du RER. Une offre de 500 à 1000 places de stationnement en P+R semble dès lors pouvoir rencontrer la demande actuelle et future. L'offre actuelle est de +/- 550 places (Delta : 350 places et Herrmann-Debroux : 200 places). Il faut néanmoins mettre en évidence que les 200 places situées sous le viaduc Hermann-Debroux ne constituent pas en tant que tel un P+R. L'ambition est donc de créer à moyen-terme une offre pouvant aller jusqu'à 1.000 places.

La rénovation urbaine prévue dans le cadre du schéma Directeur Delta peut être l'opportunité de reconsidérer l'offre en matière de P+R en lien avec la station de métro mais également en lien avec la halte RER Delta qui donne des liaisons directes avec les gares de Merode, Meiser (L26). Toutefois, l'offre de stationnement doit rester modérée dès lors que l'on se trouve à proximité de la zone urbaine dense et qu'il y a lieu de privilégier le foncier pour d'autres destinations : logements, commerces, services, etc. Dès lors, des réflexions doivent être menées pour augmenter à plus long-terme la capacité de stationnement en P+R aux limites territoriales de la commune. La prolongation du métro semble peu pertinente dans la mesure où l'extension de la ligne traverserait une zone peu habitée et n'aurait comme clientèle potentielle que des automobilistes en provenance des différents axes autoroutiers. Seul un report modal massif sur le métro justifierait un tel investissement s'il n'est pas accompagné d'un développement territorial concomitant. L'essentiel de l'effort doit donc se situer aux abords des stations de métro Hermann-Debroux (lien également avec la ligne de tram 94 de grande ceinture) et Demey.

L'offre pourrait sans doute être augmentée à plus brève échéance et sans recourir à des investissements longs et coûteux au travers de la mutualisation du stationnement et de partenariats public-privé (voir ci-après).

### **Politique tarifaire**

Le PRPS prévoit la mise en stationnement payant des parkings de transit, afin d'éviter le stationnement de riverains ou d'employés qui travaillent à proximité, comme c'est le cas à Delta.

L'équivalent de 385 places est donc concerné par un passage d'une zone non réglementée vers une zone payante.

Des discussions bilatérales avec Bruxelles-Mobilités devront être menées pour aborder les questions de tarifications et de zones du parking.

## 2.2 LE STATIONNEMENT DES VELOS

### 2.2.1 Rappel du cadre réglementaire

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

*Art. 17. Les communes favorisent, selon les modalités définies ci-après, l'usage du vélo comme substitut aux modes de déplacement urbain motorisés grâce à des facilités de stationnement pour les vélos.*

*Art. 18. Le stationnement de vélos de courte durée désigne le stationnement aux dispositifs en U inversés ou aux dispositifs d'abris couverts, en libre accès et gratuits aux usagers.*

*Art. 19. Les conseils communaux programment, sur la durée de leur premier plan d'action communal de stationnement, les compléments d'équipement sur voirie. Ceux-ci ne peuvent être créés que sur les trottoirs lorsqu'un passage libre de 2 m de large est garanti pour les piétons lorsque les vélos sont attachés, de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :*

— au moins 2 places vélos pour 20 places de voiture;

— un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent fonctionnel en zone urbaine continue.

*Les conseils communaux prévoient également un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements en tant qu'endroits de destination.*

*L'Agence du stationnement peut accorder des dispenses ponctuelles aux conseils communaux qui en formulent la demande et dont l'argumentation repose notamment sur la nature et la vocation du tissu urbain local concerné.*

*Art. 20. Le stationnement de vélos de longue durée désigne le stationnement aux dispositifs de type « box fermé » ou dans un garage. L'accès y est payant.*

*Art. 21. Les conseils communaux implantent sur voirie des dispositifs de stationnement clos, couverts et sécurisés, d'après les conditions suivantes :*

— ces dispositifs sur voirie ont vocation à faciliter l'usage du vélo par les riverains et les usagers du quartier en leur offrant des possibilités de stationnement sûres et ergonomiques.

— Ils ne visent que les voiries où la nature de l'urbanisme ne permet pas de réaliser un stationnement hors voirie satisfaisant à ces deux critères. Le stationnement privé ou public de longue durée de vélos est préférentiellement disposé hors voirie publique. Les aménagements hors voirie, privés ou en parc public, doivent en effet être systématiquement privilégiés pour les stationnements de longue durée.

— ces dispositifs n'ont pas vocation à se substituer aux autres moyens d'entreposage hors voirie des vélos inutilisés. Les conseils communaux instaurent des règles de gestion pour en empêcher l'occupation par des vélos abandonnés.

— ces dispositifs ne sont accessibles que sur abonnement, avec identification de l'utilisateur et contrôle d'accès.

— un nettoyage et un entretien réguliers de ces dispositifs les maintiennent :

— aptes à leur fonction;

— en bon état.

*L'analyse de ces mêmes conditions permet d'identifier les équipements obsolètes à retirer.*

*Art. 22. Les dispositifs sécurisés de stationnement de vélos de longue durée sur voie publique sont des box ou des constructions dont la taille est fonction des besoins et de la nature du tissu urbain. Les plus grandes structures sont privilégiées chaque fois que possible en fonction des normes d'octroi du permis d'urbanisme.*

*Art. 23. Les conseils communaux exposent leurs actions en cette matière dans leur plan d'action communal de stationnement. Ils y intègrent les endroits susceptibles d'accueillir ce type de dispositif et désignent au moins un endroit où ce dispositif sera déployé.*

*L'Agence du stationnement accompagne si nécessaire l'installation de ce type de dispositif, et le cas échéant, s'occupe elle-même de l'installation.*

*Art. 24. Les dispositions de la présente sous-section visent tant le stationnement des vélos de courte que de longue durée.*

Le mobilier est au choix :

— un U renversé répondant aux spécifications normalisées par le Ministre;

— un équivalent fonctionnel ayant une forme plus sophistiquée, sous réserve d'obtenir l'agrément préalable de l'Agence du stationnement quant à ces caractéristiques fonctionnelles.

Art. 25. Les nouveaux équipements de stationnement pour les vélos sont implantés préférentiellement aux places de stationnement pour véhicules automobiles.

Dans tous les cas, ces stationnements sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux vélos de manière à ce que le cycliste ne doive pas traverser un trottoir ou un espace piéton pour parquer son vélo.

Pour les stationnements de courte durée, les communes privilégient les implantations en coin de rue afin de maintenir une cohérence

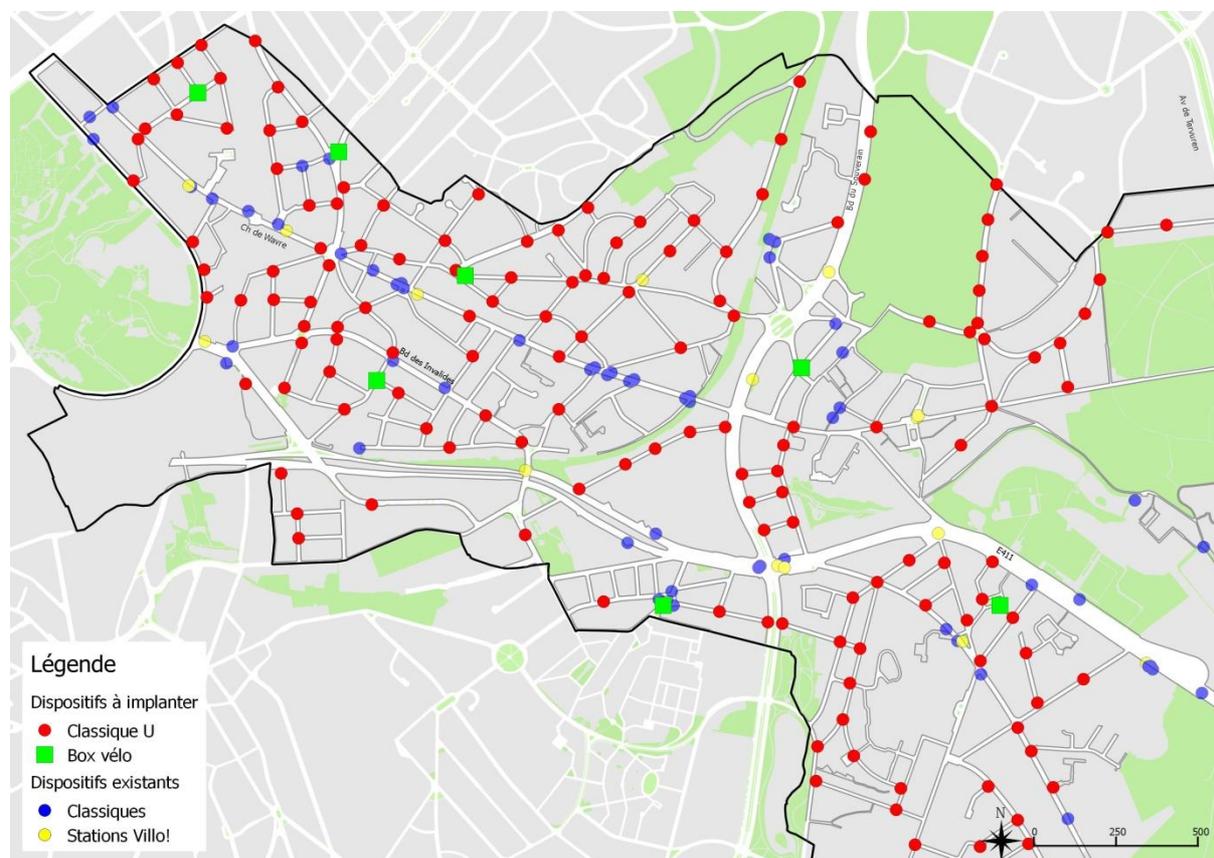
## 2.2.2 Plan de développement pour les vélos

L'accent devra être mis en priorité sur la poursuite du maillage en zone dense (chaussée de Wavre, pôles attractifs), puis d'engager le développement en zone résidentielle.

La carte ci-dessous propose l'implantation de l'ordre de 150 emplacements vélo : ils seront implantés de préférence au niveau des carrefours, hors trottoir, avant les passages piétons, ce qui permet de sécuriser les traversées piétonnes. Quand les ilots sont plus longs (200-300m), des dispositifs sont implantés au milieu, toujours de préférence hors trottoir.

Certains emplacements existants devront faire l'objet de rénovation (Herrmann-Debroux), et d'agrandissement (avenue Claes).

Des box vélos seront par ailleurs implantés dans plusieurs types de tissu – habitat ancien, dense, collectif, afin de répondre aux problématiques de manque de place en espaces privatif.



Carte 31: actions à mettre en œuvre pour le stationnement vélo

Fond de plan : Urbis

En termes de quantité, un objectif de 5 à 10 box d'ici 2020 doit être envisagé.

En termes de tarification, le prix/vélo/an est égal au prix de la première carte de dérogation « riverain ».



**Figure 41: exemple de box-vélo implanté en voirie**

## 2.3 MESURES COMPENSATRICES

### 2.3.1 Mutualisation du stationnement

#### CONCEPT

Le principe consiste à donner la possibilité aux riverains de profiter des différents parkings privés au moment où ils sont inutilisés, selon les cas en soirée et/ou durant les week-ends. Cela permet après négociation avec les partenaires privés d'augmenter rapidement l'offre de stationnement pour les riverains, à très faible coût en profitant d'infrastructures existantes. De cette manière, la capacité de stationnement peut être mieux rentabilisée et permettre si besoin une diminution de l'espace dévolu au stationnement en voirie. De nombreuses expériences réussies de mutualisation existent mais nécessitent une convention adaptée et une gestion de projet efficace.

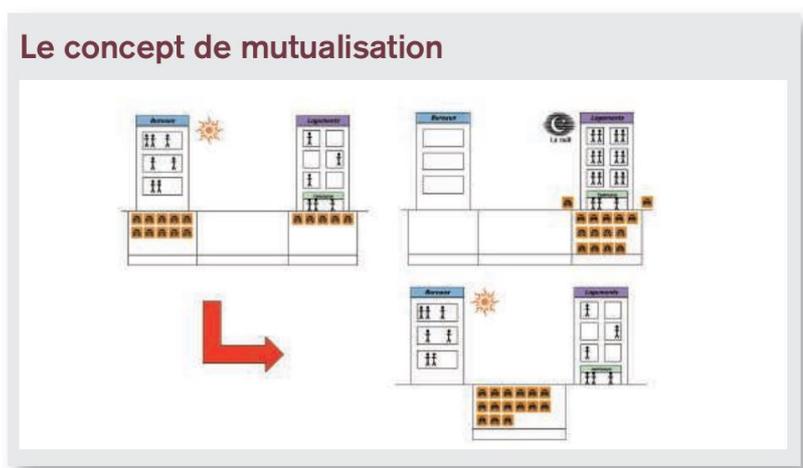
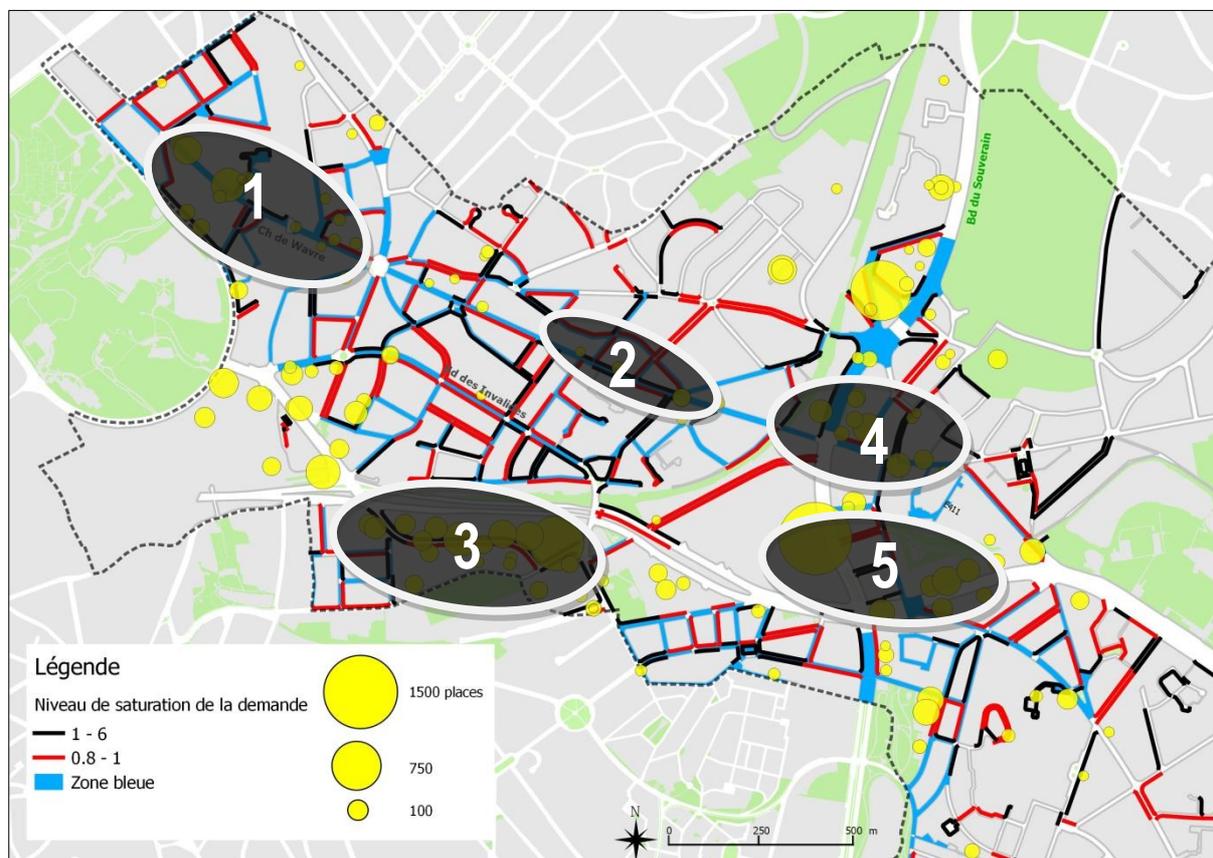


Figure 42: Concept de la mutualisation du stationnement

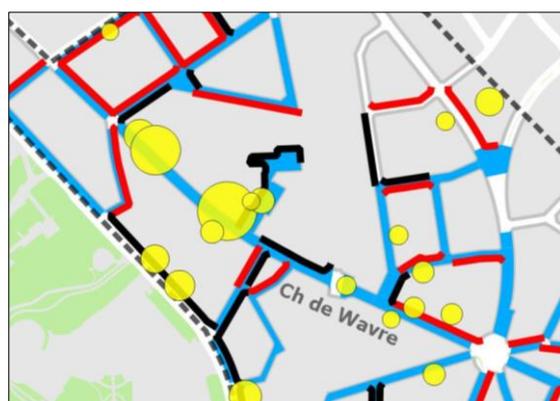
## Stationnement hors voirie

Le potentiel mobilisable est situé hors voirie. Un certain nombre de zones à Auderghem concentrent les plus grandes capacités. Le croisement de ces données avec les informations sur le taux d'occupation des voiries la nuit (5-7h) permet de cibler les zones où une mutualisation répondrait à une demande.



**Carte 32: potentialités de mutualisation**

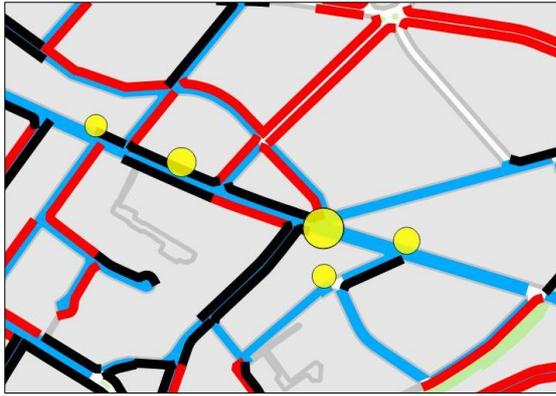
Source : Agence de Stationnement



### 1. Chaussée de Wavre (haut et Saint-Julien)

Saturation de la demande en stationnement sur la chaussée et les voiries adjacentes.

- 10 unités potentielles
  - Aldi + logements
  - Delhaize
  - ...
- Capacité existante de 922 places au total
  - 582 places en bureau
  - 263 en résidentiel
  - 77 en commerce (sous-estimé par le classement d'Aldi en résidentiel)



## 2. Chaussée de Wavre (milieu)

Saturation de la demande en stationnement sur la chaussée et les voiries adjacentes.

- 7 unités potentielles
- Capacité existante de 379 places au total
  - 199 places en bureau
  - 156 en résidentiel
  - 24 en commerce



## 3. Beaulieu

Saturation de la demande en stationnement sur l'avenue et les voiries adjacentes. Contrainte de sécurité pour les parkings souterrains de la Commission européenne.

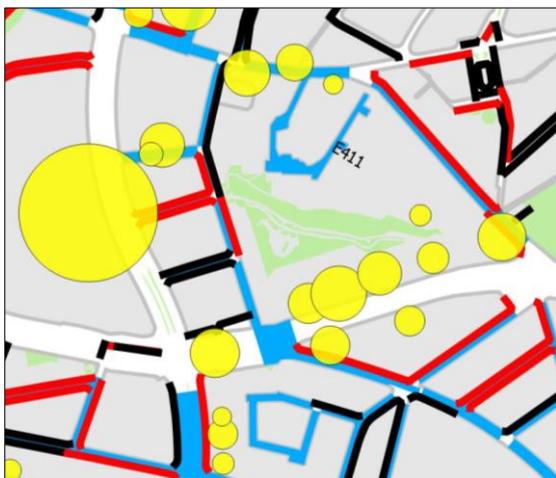
- 12 unités potentielles
- Capacité existante de 2480 places au total
  - 2480 places en bureau
  - 199 en résidentiel
  - 24 en commerce



## 4. Maison communale

Saturation de la demande en stationnement sur la chaussée et les voiries adjacentes. Le parking de la maison communale dispose d'un potentiel mobilisable important, mais les contraintes sont nombreuses (principalement événements au Centre Culturel qui mobilise toute la capacité. Utilisation en journée également pour le personnel des écoles,...).

- 7 unités potentielles
- Capacité de 820 places (hors maison communale)
  - 702 places en bureau
  - 86 en résidentiel
  - 32 en commerce



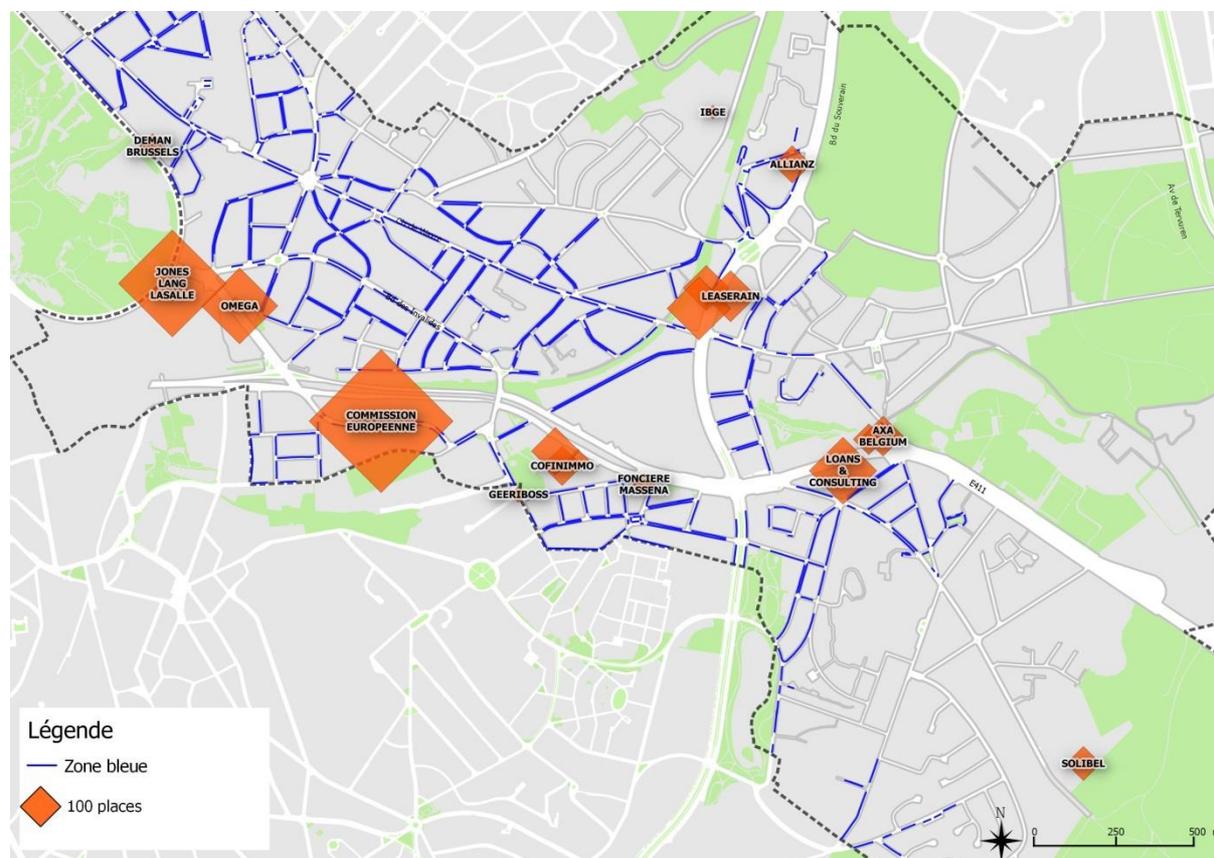
## 5. Herrmann-Debroux

Saturation de la demande en stationnement sur l'avenue et les voiries adjacentes.

- 10 unités potentielles
- Capacité de 2698 places au total
  - 765 places en bureau
  - 106 en résidentiel
  - 1827 en commerce
  - Une partie du Carrefour fait déjà l'objet d'une mutualisation, mais uniquement en journée (300 places du lundi au vendredi de 7h à 23h).

## Potentiel vis-à-vis du Cobrace

Un affinage peut être réalisé en prenant en compte les bureaux dont le Permis d'environnement va arriver à expiration et qui vont devoir justifier leur capacité de parking au regard de leur surface plancher et de leur accessibilité. En cas de dépassement du seuil défini par Bruxelles-Environnement, l'entreprise aura la possibilité de payer des indemnités, de supprimer des places ou de les mutualiser.



**Carte 33 : localisation des bureaux dont le Permis d'Environnement arrive à échéance à court terme**

Source : service environnement d'Auderghem

| Exploitant            | Adresse                           | Classe | Rubrique  | Validité | Capacité |
|-----------------------|-----------------------------------|--------|-----------|----------|----------|
| LOANS & CONSULTING    | Avenue Hermann-Debroux 17-19      | 1B     | 68B, 152B | 14-04-15 | 165      |
| MRBC                  | Rue Jules Cockx 9-11              | 1B     | 68B       | 31-05-15 | 40       |
| JEWEL PROPERTIES      | Avenue Hermann-Debroux 52         | 1B     | 68B       | 08-06-15 | 76       |
| SOLIBEL               | Avenue Charles Schaller 54        | 1B     | 152B      | 18-08-15 | 84       |
| COFINIMMO             | Avenue Edmond Van Nieuwenhuysse 2 | 1B     | 68B       | 28-11-15 | 56       |
| COFINIMMO             | Avenue Edmond Van Nieuwenhuysse 4 | 1B     | 68B       | 28-11-15 | 97       |
| COFINIMMO             | Avenue Edmond Van Nieuwenhuysse 6 | 1B     | 68B       | 28-11-15 | 117      |
| AXA BELGIUM           | Avenue Hermann-Debroux 54         | 1B     | 68B       | 03-01-16 | 98       |
| COMMISSION EUROPEENNE | Avenue de Beaulieu 25             | 1A     | 224       | 28-06-16 | 352      |
| IBGE                  | Avenue du Parc de Woluwe 68       | 1B     | 152A      | 21-12-16 | 33       |
| ACP VAL DUCHESSE      | Boulevard du Souverain 292-304    | 1B     | 68B       | 19-03-17 | 112      |
| FONCIERE MASSENA      | Avenue Gustave Demey 66           | 1B     | 68B       | 19-09-17 | 56       |
| OMEGA                 | Rue Jules Cockx 8-10              | 1B     | 68B       | 10-02-18 | 187      |
| GEERIBOSS             | Avenue de la Houlette             | 1B     | 68B       | 10-05-19 | 39       |
| DEMAN BRUSSELS        | Boulevard du Triomphe 103         | 1B     | 68B       | 03-03-20 | 62       |
| LEASERAIN             | Boulevard du Souverain 191-197    | 1B     | 68B, 152A | 26-08-20 | 126      |
| JONES LANG LASALLE    | Boulevard du Triomphe 172-174     | 1A     | 152A, 24  | 10-11-20 | 263      |
| ALLIANZ               | Boulevard du Souverain 360        | 1B     | 68B       | 24-11-20 | 92       |
| COMMERZ REAL          | Boulevard du Souverain 280        | 1B     | 68B       | 20-12-20 | 155      |

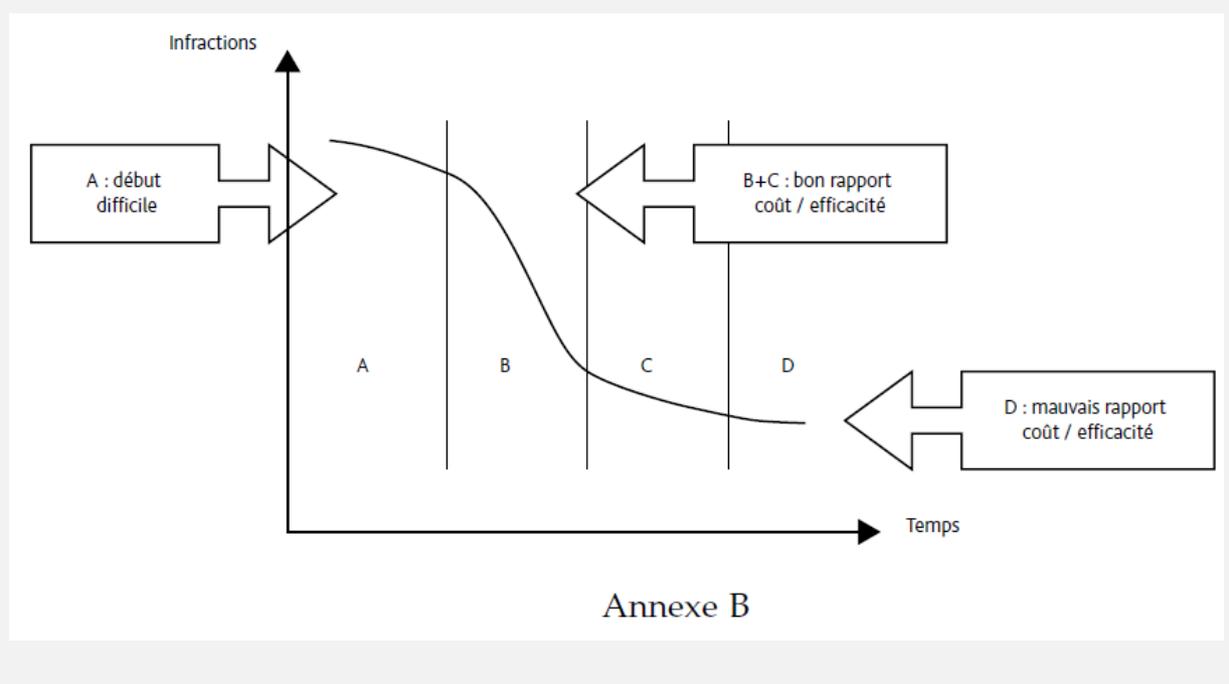
### 3. CONTROLE ET SANCTION

#### 3.1 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE

18 JUILLET 2013. — ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PORTANT LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Art. 76. Le conseil communal détaille aussi sa politique en matière de contrôle et de sanctions. Cette politique doit être efficace et le contrôle régulier et suffisant.

Art. 77. Le conseil communal établit un graphique comme le modèle repris en Annexe B afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention est prévu, accompagné de mesures d'intervention rapides pour enlever les véhicules encombrant le passage des transports en commun, des vélos, des piétons et du trafic dans son ensemble, le cas échéant à l'aide des services mis à disposition par ou avec l'Agence du stationnement.



#### 3.2 ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE EN MATIERE DE CONTROLE ET DE SANCTIONS

##### 3.2.1 Aspects financiers

###### SITUATION EXISTANTE

Le bilan financier estimatif de l'année 2014 réalisé par les services communaux nous permet, d'avoir une image réaliste des types de coûts et revenus liés au stationnement.

- 80% des revenus sont liés aux infractions, les 20% restant aux cartes de dérogation
- Le contrôle effectif sur le terrain compte pour 53% du total. Suivent la confection des cartes (28%), et le suivi de la perception des amendes (19%)

|                          | REVENUS          | COUTS            |
|--------------------------|------------------|------------------|
| AMENDES ET TAXES         | +200.000€        |                  |
| CARTES DE DÉROGATION     | +45.000€         |                  |
| CONFECTION DES CARTES    |                  | -78.000€         |
| SUIVI PERCEPTION AMENDES |                  | -52.000€         |
| CONTRÔLE                 |                  | -150.000€        |
| <b>TOTAL</b>             | <b>+245.000€</b> | <b>-280.000€</b> |
| <b>BILAN</b>             |                  | <b>-35.000€</b>  |

**Tableau 22: estimation du bilan financier du stationnement (2014)**

Source : Commune d'Auderghem (chiffres de janvier à septembre 2014, et extrapolation pour le dernier trimestre)

Actuellement, le contrôle et la gestion sont déficitaires d'environ 35.000€, ce qui n'est pas illogique au vu de la réglementation bleue, qui « rapporte » peu, et qui nécessite néanmoins un contrôle régulier, et un important travail de suivi.

## SITUATION PROBABLE

### Zone bleue

Les revenus vont augmenter avec l'extension de la zone. Mais les besoins vont également augmenter (voir plus bas le chapitre sur l'évolution du contrôle)

### Cartes de dérogation

Le revenu lié aux cartes de dérogation va augmenter de façon mécanique en raison de la hausse globale du prix des cartes de dérogation fixé par l'Agence de Stationnement :

- Le nombre de carte délivrable en zone bleue va augmenter avec l'extension de la zone bleue
- Le revenu lié à la délivrance des cartes riverain va augmenter puisque le nombre de cartes va croître (augmentation de la zone bleue) et que leur prix global va passer de 5 à 10€ pour la première carte (en raison des coûts liés à leur fabrication et gestion), et de 5 à 50€ pour la deuxième carte (prix minimal fixé par l'Agence).
  - Même s'il est probable qu'un certain nombre de ménages vont décider de ne pas prendre de deuxièmes cartes riverain, l'augmentation globale du nombre de cartes délivrées et du prix demandé permettra une hausse des revenus.
- L'augmentation du prix de la carte entreprise, des cartes prestataires de soins urgents et non urgents, va également faire augmenter les revenus.

### 3.2.2 Evolution du contrôle

L'évolution de la zone bleue (+/- 8,5 km de face de rue supplémentaire pour actuellement 50km) va impliquer une charge de travail supplémentaire pour les stewards, dont les heures prestées équivalent actuellement à 3.5 ETP (Equivalent Temps-Plein). A productivité et horaire inchangée, il faudra compter sur 4 ETP pour absorber l'augmentation de la zone bleue.

La probable mise à jour des programmes de gestion des cartes de dérogation et de contrôle du stationnement devrait permettre à terme une amélioration sensible de la productivité pour l'ensemble des personnes impliquées dans le stationnement:

- Nouveaux appareils PDA connectés en temps réel aux bases de données secteurs de stationnement, carte de dérogation, réglementations,...
- Prise de photos, scan des plaques
- Logiciel de gestion des cartes de dérogation
- ...

Enfin, un des enjeux, en termes de contrôle, sera lié à la continuité de ceux-ci, puisqu'actuellement les samedis ne sont pas couverts par les stewards ; Cette situation, qui est connue d'une partie des auderghemois, devrait trouver une solution afin que le message de la politique du contrôle de stationnement soit clair et cohérent avec les objectifs du plan de stationnement.

### 3.2.3 Evolution des infractions

#### SITUATION EXISTANTE

11.621 procès-verbaux ont été dressés en zone bleue en 2013 par le service de contrôle.

L'objet principal qui concerne l'infraction est l'absence de disque (72%). Suivent ensuite les indications inexactes (25%) et le stationnement illégal en zone de livraisons (3%).

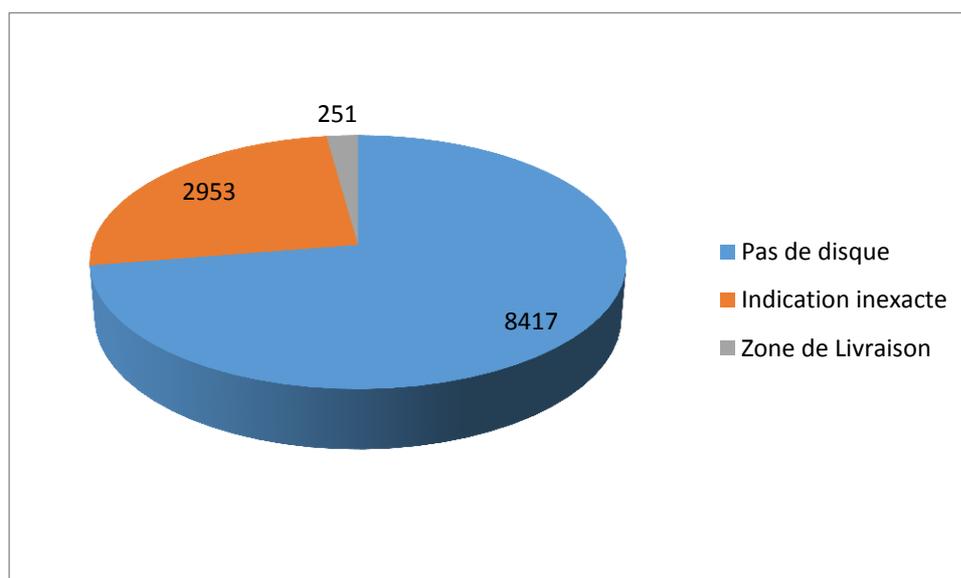


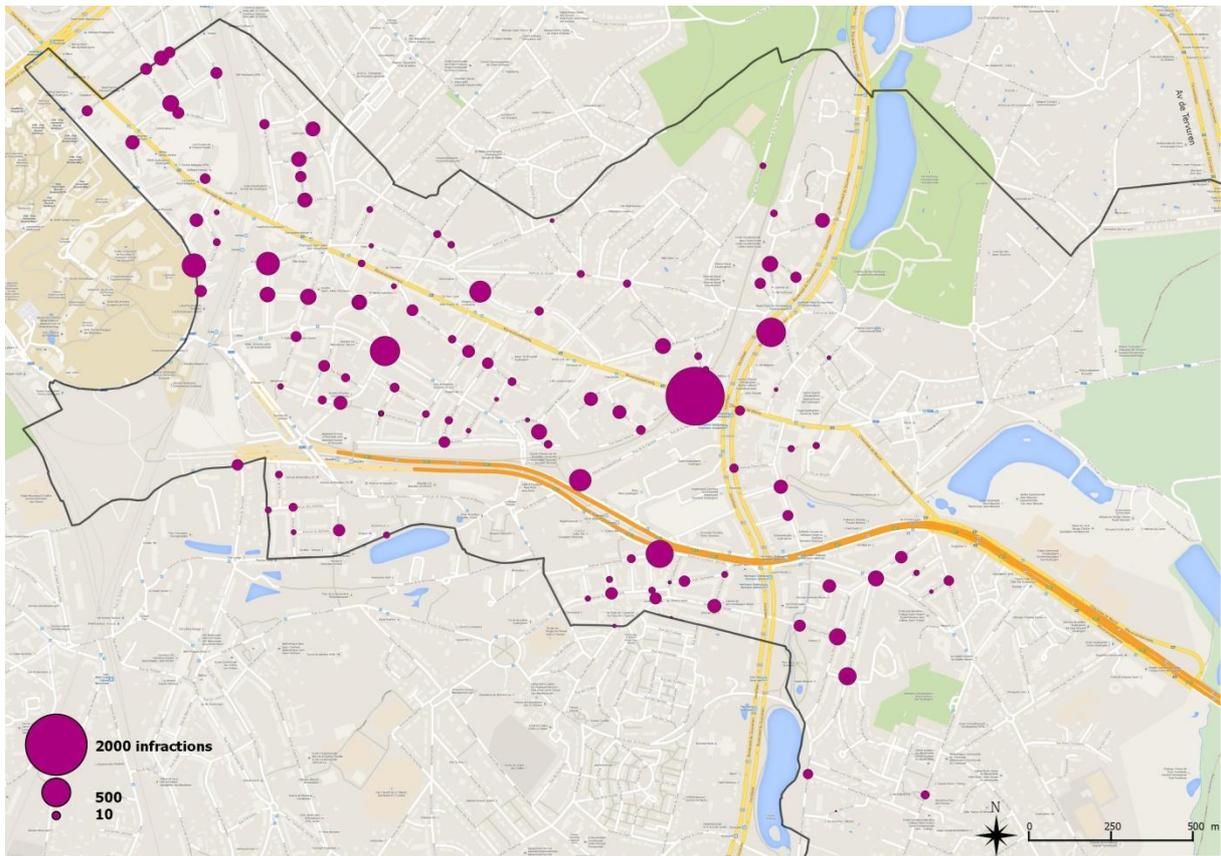
Figure 43: répartition des types d'infraction (2013)

Source : maison communale

Au niveau des plaques d'immatriculations, 91% des infractions constatées sont véhicules avec des plaques belges, le reste (9%) étant des plaques étrangères.

En termes de localisation, les plus grandes artères sont celles où sont constatées le plus grand nombre d'infractions :

- CHAUSSEE DE WAVRE 2052 (nombre d'infractions)
- BOULEVARD DES INVALIDES 530
- BOULEVARD DU SOUVERAIN 506
- AVENUE GUSTAVE DEMEY 452
- BOULEVARD DU TRIOMPHE 341
- RUE DES TROIS PONTS 323
- RUE DE LA VIGNETTE 287
- RUE VALDUC 275
- AVENUE DANIEL BOON 188
- RUE DU MOULIN A PAPIER 167



**Carte 34: localisation des infractions**

Source : maison communale

## SITUATION PROJETEE

L'évolution du nombre d'infractions doit refléter que la politique mise en œuvre est comprise et acceptée par la population.

Chaque nouveau changement dans la réglementation implique néanmoins souvent des phases d'ajustement pour les utilisateurs, et le nombre d'infractions augmente.

Afin de palier à cela, un effort particulier de communication devra être mené par la commune, et ce plus particulièrement pendant l'enquête publique.

L'objectif à terme est de trouver un équilibre entre répression (finances) et efficacité (mobilité) du plan.

La commune devra donc rechercher cet équilibre, entre maîtrise des coûts du contrôle et rentrées financières liées aux infractions.

## 4. SYNTHESSES

Les actions programmées dans le Pacs permettent d'atteindre largement les objectifs de changement d'affectation des 592 emplacements de stationnement non réglementés et non réservés (article 11 de l'arrêté du 18 juillet 2013 portant sur le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement).

### 4.1.1 Actions à mettre en œuvre

#### EMPLACEMENTS RESERVES ET STATIONNEMENT VELO

**Tableau 23: synthèse des actions à mettre en œuvre (emplacements réservés et stationnement vélo)**

| Zone                  | Action  | Localisation                      | Changement  | Impact sur les zones non réglementées et non réservées |
|-----------------------|---|-----------------------------------|---|--|
| ZONES RÉGLEMENTÉES    | Extension de la zone bleue  | Voir la Carte 16, p59             | De zone non réglementée à zone réglementée                        | -781   |
| PMR                   | Augmentation des capacités dans les pôles d'attractivité                    | Voir le Tableau 15, p67           | De zone non réglementée à emplacement réservé                     | -9   |
| AIRES DE LIVRAISON    | Augmentation du nombre d'aires de livraison                                 | Voir le Tableau 16, p77           | De zone réglementée à emplacement réservé                         | 0  |
| VOITURES PARTAGÉES    | Mise en œuvre du plan car sharing   | Voir la Carte 27 et Carte 28, p79 | De zone non réglementée à emplacement réservé                     | -23  |
| POIDS LOURDS          | Implantation d'emplacements réservés pour le stationnement des poids lourds | Voir la Carte 29, p84             | De zone non réglementée à emplacement réservé                     | -20  |
| DEUX ROUES MOTORISÉES | Création d'un réseau de stationnement pour les 2 roues motorisées           | Voir la Carte 30, p87             | De zone non réglementée ou déjà réglementée à emplacement réservé | -13*   |
| PARKING DE TRANSIT    | Passage du parking Delta en mode payant                                     | Delta                             | De zone non réglementée à stationnement payant                    | -385   |
| VÉLOS                 | Développement du réseau de stationnement pour les vélos                     | Voir la Carte 31, p99             | Suppression de places véhicule en voirie                          | -38*   |
| <b>TOTAL</b>          |   |                                   |   | <b>-1269</b>   |

\*50% des emplacements sont considérés comme déjà réglementés ce qui réduit l'impact sur les zones non réglementées

## CARTES DE DEROGATION

| Carte  | Position de la commune  | Synthèse des modifications à apporter  |
|--|---|--|
| CARTE RIVERAIN   | La commune souhaite fonctionner avec un régime d'1 seul secteur de stationnement ou au maximum 2.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la tarification :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1ère carte : 10€/an</li> <li>○ 2ème carte : 50€/an</li> <li>○ 3ème carte : 200€/an</li> </ul> </li> <li>• Modification de la durée d'utilisation                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ validité de 1 ou 2 ans.</li> </ul> </li> </ul> |
|  | <p>Afin de faire face à des situations plus spécifiques de familles, soit "nombreuses", soit "recomposées", bénéficiant de plus de deux véhicules dans le ménage, le Collège décide d'inscrire dans son Plan d'actions la sollicitation auprès de l'Agence Régionale de Stationnement d'une dispense à l'article 46 de l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif au nombre de carte de dérogation. Il propose que, dans les cas spécifiques développés ci-avant, le nombre total de carte de dérogation ne peut excéder quatre cartes par famille et, conformément à l'arrêté traitant la matière, fixe le montant de 200,00 € / carte supplémentaire.</p> <p>Au niveau de la durée : au vu des non-décisions concernant la sectorisation – celle-ci devant être mentionnée sur la carte de dérogation – le Collège confirme la délivrance de la carte de dérogation actuelle pour une validité annuelle.</p> |  |
| CARTE RIVERAIN TEMPORAIRE  | La commune souhaite délivrer cette carte  | Tarification et durée à modifier   |
| CARTES PRESTATAIRES DE SOINS URGENTS                                 | La commune trouve injustifié le prix de 200€ demandé pour la carte prestataires urgents alors que le prix de celle des prestataires non urgents est de seulement 70€. Dès lors la commune souhaite que la carte prestataires de soins urgents soit au même prix (75€).  |  |
| CARTES PRESTATAIRES DE SOINS NON URGENTS                             | La commune accepte les conditions de délivrance des cartes prestataires non urgents   | Adaptation des tarifs à mettre en œuvre (75€)  |
| CARTE DE DEROGATION VOITURE PARTAGEE                                 | Conditions inchangées   |  |
| CARTE DE DEROGATION POUR PERSONNES HANDICAPEES                       | Conditions inchangées   |  |
| CARTE DE DEROGATION « MULTI-SECTEUR TEMPORAIRE »                     | La commune ne souhaite pas délivrer cette carte   |  |
| CARTE DE DEROGATION ENTREPRISES ET INDEPENDANTS                      | Les conditions d'octroi de cette carte étant déjà très strictes à Auderghem (2 cartes max/entité économique, soit parmi les plus strictes en RBC), la commune souhaite maintenir ces mêmes conditions dans le futur.  |  |
| CARTE VISITEUR   | La commune souhaite délivrer cette carte  | 3€/jour  |
| CARTE POUR LES PROPRIETAIRES D'UN VEHICULE DE PLUS DE 3,5T           | La commune ne souhaite pas délivrer cette carte   |  |
| CARTE DE DEROGATION ETABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENTS, CRECHES PUBLIQUES | La commune ne souhaite pas délivrer cette carte   |  |
| CARTE DE DEROGATION COMMERCES AMBULANTS                              | La commune ne souhaite pas délivrer cette carte   |  |
| CARTE DE DEROGATION POUR LES PERSONNES TRAVAILLENT SUR UN CHANTIER   | La commune ne souhaite pas délivrer cette carte   |  |
| CARTE DE DEROGATION INTERVENTION                                     | La commune ne souhaite pas délivrer cette carte   |  |

**Tableau 24: synthèses des positions de la commune et des actions à mettre en œuvre**

## SECTEURS DE STATIONNEMENT

La commune souhaite conserver 1 seul secteur de stationnement ou au maximum 2 (avec séparation au niveau du boulevard du Souverain).

### **4.1.2 Impacts sur les communes riveraines**

---

#### ETTERBEEK

La frontière avec Etterbeek est réglementée et il n'y a pas de projets de réglementations prévus dans cette zone là pour Auderghem. Il n'y a donc pas d'impacts prévus sur Etterbeek.

#### IXELLES

Pas d'impacts prévus, dans la mesure où aucune extension réglementaire n'est prévue à proximité

#### WATERMAEL-BOITSFORT

La frontière de Watermael-Boitsfort où se situe l'extension projetée de la zone bleue (rue des Pêcheries et avenue de Beaulieu) est déjà réglementée. L'impact est donc nul

#### WOLUWE-SAINT-PIERRE (WSP)

La frontière de WSP où se situe l'extension projetée de la zone bleue n'est pas réglementée, ce qui pourrait impliquer un report sur cette commune.

Une concertation devra donc être menée entre les deux communes afin d'éviter les problèmes de frontières.

#### REGION FLAMANDE

Pas d'impacts prévus, dans la mesure où aucune extension réglementaire n'est prévue à proximité