E. LE STATIONNEMENT

Le thème du stationnement a déjà été abordé dans le chapitre B (son mode d'organisation - page 21). Ce premier diagnostic est ici complété par une évaluation de l'offre et de son utilisation tant diurne que nocturne.

1. CAPACITE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

L'offre publique de stationnement en voirie est de quelque **9.500 places**, soit 0,62 place par ménage, ce qui peut être considéré comme une offre confortable pour une commune de la seconde couronne urbaine (à tire de comparaison elle est respectivement, pour les communes de Ganshoren et de Jette de 0,53 et 0,56 place par ménage).

La carte E.1 illustre la densité de l'offre en stationnement par 100 m de voirie. Elle reprend la situation en journée en tenant compte des interdictions horaires de stationnement (cf. les stationnements réservés aux bus scolaires, aux livraisons… qui ne sont pas comptabilisés), des emplacements réservés (handicapés, taxis, poste…), des accès de garages privés et des passages piétons.

L'offre en stationnement dépend de plusieurs facteurs :

- l'organisation de la voirie et du stationnement : une implantation en épis (avenue Drouart, rue Steeno, par ex.) ou l'existence d'une berme centrale dévolue au stationnement (boulevard du Souverain) augmentent l'offre de façon significative. Les densités les plus élevées observées sont d'ailleurs systématiquement liées à ces configurations de stationnement. Mais la configuration des voiries et l'organisation de la circulation se traduisent assez souvent à Auderghem par du stationnement unilatéral (cf. carte B.10), synonyme d'une moindre capacité générale en stationnement (cf. quartier du Transvaal, rue du Villageois…) ;

- l'existence ou non de garages privés, laquelle, dans les quartiers résidentiels, est souvent liée à la période de construction des immeubles (cf. chapitre A, page 5). Si ceux-ci sont récents, il y a moins de possibilités de se garer en voirie en raison des accès aux garage(s) privatif(s) : rue de la Molignée, avenue Jole, avenue Houyoux… (cf. carte A.4). Inversement, des rues « anciennes » (chaussée de Watermael, avenue De Brouckère, avenue Gobert…), avec peu de garages privés, offrent une capacité optimale de stationnement en voirie ;

- l'importance des réservations spécifiques (livraisons, taxis, etc.), mais celles-ci ne concernent jamais qu'un nombre restreints d'emplacements.

Drève de Nivelles : dans ce quartier densément bâti, la capacité en stationnement a été accrue en organisant également le stationnement le long de la berme centrale.

Rue de la Molignée : peu de voitures stationnées mais la capacité est cependant entièrement utilisée car les nombreux garages « privatisent » indirectement l'espace public.

La question du stationnement ne peut négliger bien évidemment l'**offre de stationnement privé** qui comprend aussi bien le stationnement associé au logement (garages souterrains, batteries de boxes en intérieur d'îlot…) que celui associé aux activités, qu'elles soient économiques (stationnement pour le personnel, des fournisseurs, la clientèle des grands surfaces commerciales…) ou autres (enseignement….).

Il n'est toutefois guère possible, vu l'absence de données en la matière, de quantifier cette offre privée de stationnement. On n'oubliera toutefois pas que la relative modernité de l'urbanisation à Auderghem garantit un niveau d'équipement supérieur à la moyenne bruxelloise (cf. carte A.4).

2. INTENSITE DU STATIONNEMENT

L'utilisation habituelle des capacités de stationnement offertes (situation de fait du stationnement) définit la « pression » relative du stationnement dans les différents quartiers de la commune. La détermination du taux d'occupation des emplacements en matinée (cf. carte E.2) et en soirée (cf. carte E.3) permet notamment de distinguer le stationnement lié aux activités professionnelles et économiques (situation la matinée) et les besoins de base des habitants (situation en soirée). Il en ressort que :

- les quartiers « périphériques » de la commune (Chant d'Oiseau, Sainte-Anne, Parc des Princes) sont préservés des problèmes de stationnement (taux d'occupation inférieur à 50 %) ceci tant en journée qu'en soirée (cf. carte E.4) ;

- une tendance à la saturation des emplacements existe en journée (cf. carte E.4) près des lieux d'emplois et d'enseignement (environs de la Maison Communale, Beaulieu, boulevard du Triomphe, avenue Schaller…) ;

- cette même tendance à la saturation est plus répandue en soirée, particulièrement dans les quartiers résidentiels situés à l'ouest du boulevard du Souverain (place de l'Amitié, quartier Invalides, Pêcheries, avenue Lebon…). Ce sont des quartiers à plus forte densité de population où l'offre standard en voirie est, pour divers motifs, pas des plus importantes.

La situation peut donc être localement tendue, tant en journée qu'en soirée et même dans des artères qui sont sous le régime de la zone bleue (avenue Boon, rue du Moulin à Papier, rue de la Chasse Royale…). Mais l'important développement des zones bleues (cf. carte B.10) a justement permis de réduire la pression diurne du stationnement, occasionnée par les activités économiques et par les automobilistes se parquant à Auderghem pour ensuite utiliser le métro. La gestion du stationnement à l'aide de zones bleues rencontre donc un réel succès. Mais elle ne peut empêcher les problèmes de stationnement nocturne (le taux de motorisation des riverains est plus important aujourd'hui qu'hier) qui touchent à peu près la moitié des voiries auderghemoises. On notera cependant que là où une voirie est quasiment saturée, il y a très souvent à proximité une voirie dont les capacités de stationnement ne sont pas totalement utilisées.

Rue Rotiers : une saturation diurne des capacités de stationnement induite par la proximité d'un établissement d'enseignement.

Drève du Prieuré : une des (quelques) artères auderghemoises où la pression du stationnement est quasi nulle.

Les parkings (± 600 places) qui tiennent plus spécifiquement une fonction de transfert vers le métro (Delta, parkings sous le viaduc) sont saturés en journée. Mais comme il n'y a pas de contrôle sur la réalité d'un transfert multimodal rien ne dit qu'il y ait une utilisation performante de ces infrastructures. Il est par exemple notoire que les parkings sous le viaduc sont intensément utilisés par les fonctions riveraines (immeubles de bureaux).

3. PROBLEMES DIVERS

L'expertise sur le terrain a également permis de pointer :

- le stationnement sur bermes centrales du boulevard du Souverain qui permet de remédier à l'absence ou à la faible capacité du stationnement longitudinal dans un environnement localement commercial. Mais l'accès à ce stationnement n'est pas sans danger et il se fait de manière anarchique (voire illicite) pour la section comprise entre le viaduc Herrmann Debroux et la chaussée de Wavre ;

- le stationnement sauvage (sur les trottoirs, les bermes, les emplacements réservés…) prend une ampleur spectaculaire sous le viaduc Herrmann Debroux et il semble bénéficier d'une relative tolérance. Beaucoup de cas ont cependant été traités à l'échelle locale que ce soit à l'aide de jardinières (avenue Lefever et rue Van Nypen) ou, plus couramment, à l'aide de rangées de potelets (rue Bassem, avenue Detroch, rue du Moulin à Papier, rue Lemaire, avenue Van Elderen, rue des Deux Chaussées, rue du Vieux Moulin….). Il subsiste quelques cas (cf. cartes E.2 et E.3) qui prennent un caractère chronique et systématique (avenue Strauven, rue Swevers, à Sainte-Anne par ex.), parfois en fonction de certaines activités récréatives (cf. ch. de Wavre, quand il y a des matchs de football au stade communal);

Avenue Herrmann Debroux : un taux de stationnement de 175 % en raison du stationnement sauvage !

- Auderghem n'échappe pas au problème du stationnement en double file, plus particulièrement chaussée de Wavre (livraisons) ;

- le stationnement chronique de camions dans les quartiers semblent peu significatif (celui des camionnettes est un peu plus important). Les faibles largeurs de chaussée, les cheminements complexes, etc. expliquent sans doute le peu de problème en la matière. Il existe en outre des aires de stationnement spécifique pour les poids lourds à la chaussée de Wavre et avenue Cockx. Elles ne semblent pas faire l'objet d'une utilisation très intense.

Avenue Herrmann Debroux : ici le stationnement sauvage prend un caractère plus condamnable que dans le cas de la photo précédente (stationnement sur le terre-plein).

Le placement de potelets contre le stationnement sauvage (ici rue du Moulin à Papier) a parfois débouché sur des erreurs (les potelets sont inutiles du côté gauche où le stationnement est fixé).