

5. LE STATIONNEMENT HORS VOIRIE

5.1. Objectifs et motivations

Le développement du stationnement hors voirie vise à :

- favoriser le report du stationnement depuis la voirie vers les parkings hors voirie et notamment le stationnement de longue durée ;
- favoriser le stationnement résidentiel hors voirie ;
- favoriser l'usage du vélo grâce à des facilités et une sécurisation du stationnement ;
- maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings de transit hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas satisfaisante.

5.2. Décisions

D'une manière générale :

- le principe de tarifs préférentiels hors voirie : la Région et les Communes les appliquent pour les parkings publics qu'elles gèrent, au plus tard dans les 2 ans suivant l'entrée en vigueur des Plans d'action communaux de stationnement ;
- les tarifs de ces parkings publics augmentent progressivement en fonction de leur proximité au centre ;
- pour ces mêmes parkings, des places pour vélos sont aménagées en proportion d'au moins 1 place vélo pour 10 places voitures, sans que ces emplacements pour vélo ne puissent être créés en détriment des places prévues pour les voitures ;
- les installations destinées à la recharge des véhicules électriques sont réalisées de manière privilégiée hors voirie; en principe, un parking public prévoit un tel dispositif.

5.2.1. Parkings riverains

A. *Accueil des riverains dans les parkings publics*

Les riverains bénéficient d'un abonnement à tarif préférentiel dans les parkings publics qui :

- sont gérés par la Région ou une Commune, ou agréés en tant que parking public ;
- ne sont pas des parkings de transit (sauf une éventuelle dérogation pour une proportion réservée) ;

- acceptent une clientèle abonnée.

En l'espèce, le riverain est une personne :

- domiciliée dans la Région Bruxelles-Capitale, à moins de 500 m de marche à pied d'une entrée piétonne du parking.

Remarque : Contrairement aux conditions d'octroi de la carte de riverain, il n'y a pas ici de limite au nombre de voitures acceptées par ménage.

Dans chacun des parkings visés :

- les riverains bénéficieront d'une réduction d'au moins 30% sur les abonnements voitures permanents (24h/24) ;
- le gestionnaire du parking ne pourra pas refuser d'abonnements voiture pour riverain tant que le nombre de ces abonnements n'atteindra pas au moins un tiers de l'ensemble des abonnements voitures délivrés ;
- les mêmes règles sont appliquées pour les deux-roues motorisés ;
- le maintien de l'équilibre économique du parking pourra être obtenu par une augmentation à proportion des tarifs des autres clientèles.

Dans leur PACS, les Communes identifient les options compensatrices pour les réductions de places de stationnement prévues en voirie. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre des places concernées en voirie.

B. Création de parkings réservés aux riverains

De nouveaux parkings de ce type peuvent être construits :

- pour compenser partiellement des suppressions physiques de places sur voirie ou un accroissement local du nombre de places de voirie gérées en zone rouge ou orange ;
- si les besoins sont justifiés par une étude de stationnement validée par l'Agence du stationnement.

5.2.2. Tarifs préférentiels pour les deux-roues

Dans les parkings hors voirie gérés par la Région, la Commune ou agréés en tant que parking public, il est instauré des tarifs préférentiels :

- pour les 2RM (motocyclettes et cyclomoteurs) par rapport aux voitures, proportionnellement à l'emprise au sol de ceux-ci, combiné au coût d'exploitation et de gestion du parking ;
- pour les stationnements aménagés pour les vélos, en principe à un niveau de 10% du tarif d'une voiture particulière. Ceci devra permettre de prévoir des emplacements de qualité et de couvrir les coûts d'exploitation.

Les vélos sont des engins vulnérables nécessitant lors de leur stationnement un mobilier adapté, à savoir un support permettant :

- de maintenir le vélo par le cadre ;
- d'attacher le vélo par un antivol en U à un support fixe, par au moins le cadre et une roue.

Remarque : Les vols de vélos concernent quasiment autant la voirie que le hors voirie.

Les espaces de stationnement pour les vélos sont autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce et sans avoir à aucun moment besoin de porter le vélo.

L'exploitant du parking veillera à combattre l'usage abusif des emplacements prévus pour les vélos et sera particulièrement attentif aux abandons.

5.2.3. Parkings de transit

A. *Le principe des parcs relais*

Des parkings relais sont aménagés auprès des gares et des grandes stations de transports en commun pour inciter les automobilistes à garer leur voiture et à continuer leur trajet en train, en métro, en bus...

A l'intérieur de la Région, des parkings de transit gérés par l'Agence du stationnement servent de relais dans les trajets intermodaux des navetteurs et des visiteurs qui résident non loin. Leur fonctionnement est plus dynamique : le stationnement est potentiellement un peu plus rotatif dans les parkings de transit que dans les parkings de dissuasion.

Le plan de mobilité IRIS II a pointé la nécessité de coordonner la réalisation de parkings de transit avec celle de parkings de dissuasion adaptés à la demande le long des lignes IC/RER hors de la Région. Ces parkings de dissuasion doivent être conçus et gérés dans le but d'être attractifs et donc notamment sécurisés.

B. *L'organisation des parkings de transit*

L'usage du parking de transit implique l'usage combiné avec les transports publics ou le vélo. Le parking de transit n'a pas vocation, a priori, à servir pour la desserte locale.

Au titre des services offerts sur les parkings de transit, l'intermodalité avec le vélo doit être possible et encouragée. Les parkings de transit comprennent un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Ils offrent si possible différents services de mise à disposition de vélos sur place : vélos en libre service, location courte ou longue durée....

Les stationnements aux abords de ces 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 payants parce que :

- le rabattement sur les transports en commun lourds doit être géré tout en respectant un contexte de mobilité urbaine où la voiture individuelle et les déplacements en bus, en vélo et la marche occupent une place différente ;
- cela permet la régulation en cas de saturation.

Pour l'attractivité des parkings de transit, il importe de garantir la sécurité et le sentiment de sécurité sur ces parkings (dont l'éclairage).

C. Le jalonnement dynamique des parkings

Dans le but de favoriser au sein de la Région l'usage des parkings de transit en priorité, le jalonnement dynamique des parkings est organisé en deux niveaux, à savoir :

- un téléjalonnement large vers les parkings de transit aux abords de la frontière régionale ;
- un guidage de proximité au niveau de la 1^{ère} couronne, vers les parkings publics centraux.