

# ELABORATION DU PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES – CAPITALE

## Prescriptions techniques

### 1. Contexte du marché

Les problèmes de mobilité pour les véhicules motorisés et les transports publics de surface à l'intérieur de la Région s'accroissent. La Région ne pourra indéfiniment absorber une augmentation du parc automobile. Actuellement, près de 750.000 voitures circulent tous les jours à Bruxelles.

Dans le double but d'améliorer le cadre de vie des résidents et des visiteurs de la Région et d'inciter les automobilistes à un report modal vers les transports en commun, le vélo et la marche, la Région Bruxelles - Capitale cherche depuis plusieurs années à appliquer une politique de mobilité coordonnée et dynamique portant tant sur les déplacements que sur le stationnement.

Une politique ambitieuse et cohérente de tarification et de contrôle du stationnement doit contribuer notamment à la diminution du nombre de km parcourus afin de tendre vers les - 20% visés par le PRD.

En matière de stationnement, les communes ont ainsi pris différentes mesures, parfois contradictoires, en vue d'inciter à réguler l'usage du stationnement.

Le Gouvernement bruxellois a adopté le 22 janvier 2009, une ordonnance portant sur l'organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale afin de mettre en place une politique de stationnement cohérente et garantir l'accessibilité vers et dans la Région à l'égard de tous (habitants, commerçants, navetteurs...), tout en prônant la réduction du nombre de kilomètres parcourus attendue.

Les objectifs repris dans l'ordonnance visent donc d'une part à créer une politique de stationnement coordonnée au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale en fixant le cadre et les principes et d'autre part, de créer une Agence Régionale de Stationnement destinée à encadrer la mise en œuvre de la politique du stationnement et à assumer un certain nombre de tâches liées à l'exécution et à la gestion de cette mise en œuvre.

Le présent marché a pour objectif d'élaborer le plan régional de politique du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale tel que défini à l'Art.9 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

### 2. Description de la mission

L'adjudicataire élabore un projet de plan régional de politique du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Celui-ci fixe le cadre général de la politique de stationnement à arrêter par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan régional du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale s'inscrit dans le projet de Plan Iris 2 qui définit la stratégie de la Région en matière de mobilité et qui compte un chapitre relatif au stationnement.

Pour assurer une bonne qualité de vie en ville et pour garantir l'accessibilité et le développement des activités socio-économiques, la politique de mobilité a fixé un objectif de réduction du trafic motorisé de 20% et vise le développement des autres modes de transports. Le stationnement est un outil essentiel à la réussite de cette politique.

Trois axes définissent la politique de stationnement dans la stratégie de la mobilité à Bruxelles.

Une politique de stationnement coordonnée, notamment entre les communes mais aussi entre le stationnement en voirie et hors voirie, est nécessaire pour réguler la répartition du stationnement entre les différents usagers de la ville.

La politique de stationnement, notamment via la tarification et la restriction du nombre de places, est un outil essentiel pour inciter à un report modal de la voiture vers les autres modes de déplacements et pour contribuer à l'objectif de diminution du trafic (- 20%).

Enfin, pour développer efficacement la marche, le vélo et les transports publics, il faut leur attribuer plus de place en voirie, notamment pour y créer des trottoirs confortables, des pistes cyclables ou des sites propres. Il est donc nécessaire de diminuer l'espace public occupé par la voiture, en ce compris le stationnement.

Les mesures actuelles en matière de stationnement sont insuffisantes. Une politique de mobilité durable implique de proposer des actions claires et de les programmer de manière ambitieuse mais réaliste.

La mission comportera **quatre phases** :

- un benchmarking,
- une note d'orientation précisant les objectifs à poursuivre en matière de stationnement,
- un diagnostic général qui permet de décrire, d'analyser et d'évaluer la situation existante,
- l'élaboration du projet de plan.

### **Phase 1 : benchmarking**

La mission consiste à étudier les plans de politique de stationnement de trois villes : Amsterdam, Lyon et Genève. C'est une mission courte et ciblée sur les objectifs ci-après :

- Elle doit déterminer, pour ces trois villes les principes sur lesquels le plan a été établi ainsi que des indications pertinentes et novatrices à transposer au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Elle doit mettre en évidence les politiques qui ont abouti à des succès ainsi que celles qui ont abouti à des échecs notables ainsi que les raisons qui ont conduit à ces échecs.

### **Phase 2 : détermination des objectifs à poursuivre en matière de stationnement**

Cette phase doit amener sur base du benchmarking à :

- l'identification des objectifs de la politique de stationnement en matière de mobilité et d'aménagement du territoire (maîtrise de la mobilité automobile, amélioration de l'accessibilité au centre tous modes confondus, partage des espaces publics...)
- la définition et justification des arbitrages à effectuer (catégories d'usagers à favoriser ou à dissuader, types de mesures à privilégier...)
- la définition des lignes d'actions pour atteindre ces objectifs.

### **Phase 3 : diagnostic général – description, analyse et évaluation – volet indicatif**

A partir des lignes d'actions définies, il faut sur base d'un relevé de la situation existante arriver à un diagnostic bruxellois afin de préparer la rédaction des mesures du projet de plan.

Le relevé doit amener à :

- la description de la situation existante du stationnement en voirie sur base des documents existants avec un relevé du nombre global d'emplacements en fonction des différentes catégories reprises dans l'ordonnance
- l'analyse de la situation existante en fonction des types de stationnement.
- une description de la situation existante du stationnement hors voirie au niveau de la Région et par commune, en distinguant les parkings publics, les parkings de transit, les parkings ouverts au public (supermarchés, centres commerciaux, ...) et les parkings privés de logements, bureaux et autres fonctions.
- l'évaluation de la situation avec la mise en exergue des dysfonctionnements et des bons fonctionnements.

Il conviendra d'analyser le projet de Plan Iris 2, le Plan Régional de Développement, le projet de Plan Régional de Développement Durable s'il échet, les différents Plans communaux de Stationnement et Plans Communaux de Mobilité là où ils sont existants ainsi que tous les plans et études internes ou externes ayant un impact sur la politique du stationnement.

La liste non exhaustive ci-après reprend une partie de ces documents:

- Le plan régional des déplacements Iris 1
- Projet du plan régional des déplacements Iris 2 ainsi que ses annexes dont l'annexe II qui reprend le rapport final de l'étude du bureau Stratec qui a servi de fondement à l'élaboration du projet de plan Etude de modélisation du stationnement de Stratec pour tester différentes politiques de gestion du stationnement
- Le Plan Régional de Développement et le projet de Plan Régional de Développement Durable s'il échet
- Les PCM, plans communaux de mobilité
- Les Plans de Stationnement communaux
- L'étude AVCB sur la situation actuelle du stationnement dans les communes
- L'étude Poids Lourds d'Aries
- L'étude sur la problématique des livraisons du Centre de Recherches Routières
- L'étude sur la problématique des autocars d'Iris Consulting
- Les titres VII et VIII du Règlement Régional d'Urbanisme
- La réglementation en matière de permis d'environnement
- Les Plans de Déplacement d'Entreprises (rapport IBGE)
- Le plan d'implantation des stations Villo! et des stations Cambio
- Le plan d'implantation des arrêts des sociétés de transport en commun
- L'Arrêté Royal du 1/12/1975, Code de la Route et l'Arrêté Ministériel du 11/10/1976, Code du Gestionnaire.
- Le monitoring des quartiers (source Institut Bruxellois de la Statistique et Analyse).

En ce qui concerne les données chiffrées mises à la disposition de l'adjudicataire, un descriptif des données disponibles à la Direction Stratégie est joint à l'annexe 3 du présent Cahier Spécial des Charges.

Il s'agit de deux campagnes de comptages effectuées pour approcher le stationnement en voirie riverains et navetteurs et de bases de données régionales en matière de stationnement hors voirie.

Le descriptif permet à l'adjudicataire de se rendre compte de la date de collecte et du degré de pertinence des données.

Si l'adjudicataire estime que les données sont obsolètes ou ne seraient pas en mesure d'être suffisamment consistantes, il lui est loisible de joindre à son offre, une proposition chiffrée séparée pour les comptages supplémentaires qu'il estime nécessaires.

Dans tous les cas, l'adjudicataire reste responsable de l'examen de la pertinence de toutes les sources récoltées, de leur vérification sur le terrain et de leur rectification par toute méthode appropriée. Dans cette phase, il faudra, à tout le moins :

- évaluer le potentiel d'offre et de demande du stationnement résidentiel en reprenant notamment la densité de population et la motorisation des ménages, avec mise en évidence de toutes les zones où la demande dépasse l'offre ainsi que du taux de saturation. Il faut également quantifier le nombre de véhicules « ventouse » c'est à dire les voitures riveraines qui restent sans bouger pendant de longues périodes.
  - évaluer le potentiel d'offre et de demande du stationnement des autres secteurs à différents moments de la journée sans oublier la problématique de la soirée et du week-end. Il faut également quantifier le nombre de véhicules « ventouse » de ces secteurs.
- La problématique du stationnement touristique (visite expositions, évènements culturels, ....) doit être également traitée à l'échelle des véhicules individuels et des autocars.
- faire apparaître les différents types d'affectations: bureaux, commerces, entreprises, logements .... ainsi que les zones de développement des projets immobiliers et commerciaux d'importance afin d'appréhender les besoins en stationnement actuels et futurs de ces zones.
  - réaliser un découpage de « quartiers » de stationnement en fonction des destinations de ces différents quartiers et de les coupler aux besoins de la population (émission, attraction).

Le diagnostic ainsi établi devra être aussi cartographié dans un format SIG exploitable par les logiciels Map Info et Arc View utilisés au sein de Bruxelles Mobilité.

Les différentes cartes doivent pouvoir être superposées aux zones d'accessibilité reprises au Titre VIII du RRU afin d'appréhender plus finement la politique de réadaptation des parkings hors voirie existants présentant trop de places par rapport aux normes d'accessibilité, à d'autres fonctions de stationnement notamment riveraines.

#### **Phase 4 : constitution et élaboration du projet de plan régional stratégique – volet réglementaire**

La phase 4 consiste en la rédaction du projet plan de régional de stationnement qui devra être adopté par le Gouvernement puis, après enquête publique et avis, arrêté définitivement dans les 8 mois qui suivent l'adoption.

Le plan régional est établi pour une durée de 5 ans à compter de son entrée en vigueur.

Le projet de plan débutera par les objectifs et les principes d'action retenus pour mettre en œuvre la politique de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale.

Ensuite, le corps du texte décrira les actions/mesures à prendre en indiquant leur priorité, les acteurs concernés, les moyens nécessaires, le calendrier de mise en œuvre et les indicateurs de suivi.

Comme le prévoit l'Ordonnance du 22 janvier 2009, l'adjudicataire définira également des quotas pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

- le nombre maximal de places de stationnement actuellement admissibles en voirie
- le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4 de l'ordonnance
- le nombre minimal de places de stationnement réservé (handicapés, taxis, voitures partagées, autocars, bus scolaires, poids lourds, livraisons, vélos, ....)
- le nombre de places à réserver aux parkings de transit existants, à étendre ou à créer.
- Le nombre de places hors voirie déficitaires s'il échet.

Selon les principes d'actions retenus, la fixation des quotas sera intégrée dans les mesures du plan ou en constituera une annexe.

Il doit aussi veiller à élaborer une politique cohérente en tenant compte de celle des communes limitrophes du Brabant flamand, le stationnement ne s'arrêtant pas aux frontières régionales.

Le plan régional de politique du stationnement doit intégrer les notions de développement durable et pouvoir être transposé dans le volet mobilité du PRDD.

Chaque phase se termine par la rédaction d'un rapport écrit, complété par des cartes si nécessaire et envoyé, sous format électronique, aux membres du Comité d'Accompagnement 8 jours avant sa tenue afin d'y être avalisés.

Le plan régional de politique du stationnement est le rapport final de ce marché.