

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
PROJET DE PLAN REGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT
Avis de la Commission Régionale de Développement
21 mars 2013

Vu la demande d'avis sollicitée par la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et du Port de Bruxelles, Madame Grouwels, sur le projet de plan régional de Politique du Stationnement.

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 2010, relatif à la Commission régionale de développement ;

Vu la réception du projet de plan en date du 28 janvier 2013 ;

Entendu l'auteur de projet en date du 28 février 2013 ;

La Commission s'est réunie les 28 février et 21 mars 2013 ; elle émet en date du 21 mars 2013, l'avis suivant :

La Commission remercie Madame la Ministre de lui avoir soumis pour avis, le projet de plan Régional de Politique du Stationnement.

La Commission rappelle la nécessité de conformité et cohérence du plan de stationnement avec d'autres plans et législations en vigueur, tels que le plan Iris 2, le CoBRACE, le plan marchandise, ...

1. Harmonisation du stationnement

La Commission apprécie que le gouvernement se soit engagé à harmoniser la politique du stationnement dans l'ensemble de la Région bruxelloise.

2. Zones commerciales

La Commission apprécie notamment que

- ◆ le stationnement soit régulé en fonction des voiries et particulièrement dans les quartiers où les activités économiques y sont plus développées, d'autant que certaines zones commerciales se trouvent à cheval sur plusieurs communes
- ◆ dans les noyaux commerciaux, les mesures prises pour un parking payant entre 9h et 18h, favorisent la rotation à court terme du parking et « éliminent » de ce fait les voitures ventouses, tout à l'avantage de la dynamique commerciale.

La Commission demande que le plan prévoie des mesures significatives assurant un report modal effectif et nécessaire dans les noyaux commerciaux.

Elle souligne cependant, la nécessité de prendre des mesures afin que les zones de parking spécifique réservées (zone de livraisons, taxis, PMR,..) soient respectées ; il est ainsi nécessaire de prévoir des moyens, en engageant des stewards, par exemple.

A l'instar de la Commission Régionale de la Mobilité, la Commission estime, par ailleurs, qu'il serait souhaitable d'établir des règles communes relatives aux parkings des noyaux commerciaux et des grands centres commerciaux, de manière à les mettre sur pied d'égalité. Elle craint, en effet, une distorsion de concurrence entre pôles commerciaux et centres commerciaux centraux et périphériques, du fait de la mise à disposition d'un nombre élevé de places de parking sans condition en 2ème couronne – alors que cela n'est pas le cas au centre ville.

3. Densification et diminution d'emplacements

La Commission constate que les principes généraux du projet de PRPS ne respectent pas les objectifs du Plan Iris II. En effet, le PRPS se limite à réduire de 16% le nombre d'emplacements non réglementés, alors que le plan IRIS 2 prévoit une diminution de 16% du stationnement global en voirie.

La Commission souligne, par ailleurs, que la pression démographique prévue d'ici 2020 augmentera les différents usages de l'espace public (sites propres pour trams, piétons, aires de jeux, ...). A cet égard, le stationnement dans l'espace public est une nuisance de plus en plus prégnante, compte-tenu des autres priorités. .

4. Alternatives en Transports publics

La Commission se réjouit du fait que le plan de stationnement veille à un meilleur partage de l'espace public en faveur des transports en communs et autres usages, ainsi que de l'attitude volontariste du plan par rapport aux modes de déplacements alternatifs comme les piétons, les voitures partagées, taxis, vélos, ..)

Elle est d'avis que la Région donne des moyens à la STIB pour développer un réseau accru, plus efficace qu'aujourd'hui, (tram chaussée d'Ixelles, de Ninove et de Louvain,...). Elle estime, en effet, que des alternatives en matière de transports publics sont un accompagnement indispensable à un plan de stationnement.

5. Parkings hors voirie

La Commission remarque que les parkings privés et publics sont aujourd'hui sous-utilisés. Elle estime qu'il faut encourager l'utilisation des infrastructures existantes pour libérer l'espace public et elle suggère, pour ce faire, que le stationnement en voirie soit significativement plus cher que le stationnement en ouvrage, de manière à libérer l'espace public pour les modes alternatifs.

Les tarifs déterminés dans le plan pour les différentes zones n'ont pas été fixés en fonction des tarifs dans les parkings privés. La Commission demande qu'une étude probante et comparative des différents tarifs existants avec le secteur privé soit réalisée.

Par ailleurs, la Commission est d'avis qu'il faut veiller, pour encourager le report du parking des riverains vers les parkings hors voiries, à garantir des parkings attractifs du point de vue de la sécurité et offrant une qualité de l'air ambiant suffisante pour les usagers les plus fragiles, les femmes enceintes et les jeunes enfants. Des mesures efficaces et complémentaires aux mesures existantes (permis d'environnement) devront être prises en ce sens ; il faudrait veiller, au minimum, à ce que ces personnes puissent bénéficier de places à l'air libre, ou à défaut, aux endroits plus aérés des parkings et au niveau des sorties.

De manière générale, les parkings doivent privilégier davantage l'éclairage naturel. Les

relations haut-bas (espace public en surface/ espace souterrain accessible au public) ne font pas assez l'objet de traitements adéquats; il faudrait aménager, dans certains cas, de véritables « places basses ».

La Commission invite à légiférer en matière d'occupation des parkings privés, de manière à encourager les formules du partage dans le temps ainsi que celles qui visent à réorganiser ces parkings en fonction et à destination du quartier et non pas uniquement en fonction et à destination des personnes concernées par son usage privé.

6. Tarification pour véhicules utilisés dans le cadre professionnel

La Commission s'étonne de la complexité du plan de stationnement quant aux différents tarifs appliqués. Elle demande de simplifier et de structurer le système, tout en limitant les dérogations.

7. Tarification vélos

Paradoxalement le coût de l'exploitation des parkings vélos sera intégralement reporté sur leurs utilisateurs. Cet état de fait est contradictoire pour un plan qui prétend vouloir encourager des alternatives à la voiture en vue de parvenir à un transport plus durable. Par conséquent, la Commission demande que le plan indique un tarif homogène pour les emplacements de vélos dans l'ensemble de la région et qui reste suffisamment attractif pour encourager l'utilisation du vélo.

8. Zone Orange et carte de dérogation

La zone orange étant similaire à la zone rouge, La Commission se pose la question de la nécessité d'y prévoir des cartes de dérogation, compte-tenu qu'il s'agit d'y privilégier la rotation.

9. Carte riverains

La Commission fait remarquer que le prix de la première carte pourrait être plus élevé, que la deuxième carte devrait afficher un prix nettement supérieur par rapport à la première et qu'il n'y a pas lieu d'encourager une troisième carte. Elle estime, en effet, que les tarifs appliqués ne rencontrent pas les objectifs du plan.

A cet égard, elle suggère d'établir le prix de la 1^{ère} carte, sur base de la moyenne des tarifs appliqués dans les trois villes européennes citées en exemple, modulée par le ratio entre le revenu moyen des habitants de ces villes et celui des Bruxellois

La Commission relève que de nombreuses communes demandent aujourd'hui un prix plus élevé que ce qui est prévu au plan de stationnement pour la première carte riverain ; ces Communes connaîtront un manque à gagner, sans compensation, du fait d'une diminution importante du tarif imposé.

La Commission souligne que la sectorisation du Monitoring des quartiers ne permettra pas de tenir compte de la réalité de terrain dans la définition des zones (présence d'équipements particuliers, sens de circulation qui délimite un quartier,...). Dès lors, le Monitoring ne devrait être pris comme référence que dans la mesure où il reste compatible avec la réalité de terrain.

10. Plan d'action communal - compensation

La Commission s'étonne que l'on impose aux Communes, la réalisation de plans d'actions sans aide financière à la clé.