



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
PORTANT ORGANISATION DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT
ET REDÉFINISSANT LES MISSIONS ET MODALITÉS DE GESTION DE
L'AGENCE DU STATIONNEMENT**

Demandeur	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la Sécurité routière
Demande reçue le	12/01/2021
Exposé	18/01/2021 par M. Jean-Rodolphe Dussart, cabinet de la Ministre E. Van den Brandt
Documents transmis	Avant-projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et re-définissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale Note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale Présentation des enjeux
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	22/02/2021

L'avis est approuvé à l'unanimité des membres à l'exception de Touring.

Objectifs généraux

La Commission soutient les objectifs de la nouvelle ordonnance. Les objectifs sont conformes au plan Good Move qui vise à utiliser le stationnement comme :

- a) un levier d'action sur les choix en matière de mobilité;
- b) un outil de réappropriation de l'espace public;
- c) un maillon des chaînes de déplacements intermodales;
- d) un service rendu aux usagers de la Région.

A propos du levier d'action sur les choix de mobilité (a), la Commission demande que les spécificités en matière de stationnement vélo soient explicitées.

Concernant le service rendu aux usagers (d), la Commission rappelle que pour certaines personnes, handicapées ou à mobilité réduite, l'usage de la voiture est une nécessité compte tenu l'accessibilité encore insuffisante de certaines voiries et de certains transports en commun. L'offre actuelle d'emplacements pour handicapés est fortement insuffisante et les critères utilisés¹ ne sont plus pertinent dès lors que la création de zones piétonnes augmente ou que le stationnement en voirie diminue significativement.

La Commission insiste aussi sur l'importance de la prise en compte dans la politique de stationnement de l'attractivité économique de Bruxelles, du centre et des noyaux commerciaux.

¹ deux emplacements de stationnement pour personne handicapée par 50 emplacements + un

Objectifs de réduction du nombre de places, mutualisation et compensation

Good Move fait siens les objectifs du PRRD à l'horizon 2030 :

- « Réduire le nombre de places de stationnement automobile en voirie en dessous de 200.000 places, contre 265.000 actuellement²,
- réduire le nombre de places non réglementées à 35.000 ;
- Augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains. »

A cet égard, la Commission appuie les mesures prises pour rendre le stationnement en voirie moins attractif que le stationnement hors voirie à savoir, la coordination entre les tarifications du stationnement en voirie et hors voirie sans mener à une course vers le bas et la création de zones grises. Pour rencontrer l'objectif d'augmentation de l'accès au stationnement hors voirie à destination des riverains, l'ordonnance mise sur un soutien à la mutualisation des emplacements, ajoutée dans les missions de l'Agence. L'Agence est désormais chargée de « la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux, en ce compris la recherche proactive et la gestion des emplacements de stationnement hors voirie. » (art. 30.)

La Commission appuie la recherche et l'utilisation d'emplacements existants comme étant le premier choix à faire. L'extension de parkings voire la construction de nouveaux parkings ne pourraient être autorisés qu'à titre exceptionnel et en dernier recours pour une requalification importante de l'espace public et à ce titre, ils devraient être autorisés dans les règles d'urbanisme.

L'avant-projet d'ordonnance ne fait pas mention d'une compensation prévue en cas de suppression des places. Un mécanisme de compensation peut aussi être envisagé dans un sens plus large, une piste cyclable par exemple pourrait être comprise comme une compensation. Un mécanisme de compensation intelligent, sur base du caractère du quartier concerné, des emplacements disponibles en et hors voirie, du nombre de cartes de dérogation délivrées dans la commune, du nombre de parkings publics à proximité et des fonctions commerciales et/ou économiques de la zone concernée est pourtant un élément primordial pour assurer que la suppression du stationnement en voirie ne soit ni discriminante, ni pénalisante pour l'activité économique.

Good Move explique pourquoi la compensation en nombre de places n'est pas prévue : « Le stationnement est un outil très puissant pour orienter des comportements en matière de mobilité : la certitude de la disponibilité d'un emplacement de stationnement à destination est notamment un facteur déterminant du choix modal. Les politiques en cours contraignant l'offre de stationnement automobile à destination, qu'elle soit en ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles (...) que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées. » Cet objectif est confirmé dans le commentaire de l'article 30 : « Le législateur n'entend pas, par ce biais, augmenter le nombre de parkings hors voirie, ni d'emplacements de stationnement hors voirie, mais bien de permettre, s'il échet, d'avoir une solution alternative en cas de suppression de places de stationnement en voirie pour des aménagements d'infrastructures ou la mise en place d'espaces publics de qualité. Le principe de réduction totale des places réservées à la voiture individuelle reste de mise. »

Coupler explicitement l'objectif de réduction des emplacements en voirie par quartier avec l'offre de stationnement hors voirie est une autre piste de réflexion. Les projets de développement d'une nouvelle offre de stationnement hors voirie devraient être systématiquement couplés à une vision de réaménagement de voirie et de réaffectation d'espaces publics.

Organe de Concertation

Pour mener à bien sa stratégie de stationnement, Good Move prévoit que « la Région mette en place un organe de concertation regroupant l'ensemble des acteurs impliqués dans la politique de stationnement en et hors voirie. Cet organe devrait notamment aider Bruxelles Environnement et

² « actuellement » compris au moment de l'approbation du PRDD

urban.brussels dans leurs missions de délivrance des permis ou pour juger de la pertinence de la construction d'un parking par le demandeur et évaluer son dimensionnement. »

La Commission constate qu'il n'est pas fait mention de cet organe dans l'ordonnance et suggère au Gouvernement d'en inscrire la composition et les modalités de fonctionnement dans l'ordonnance. L'objectif devrait aussi être précisé à savoir, notamment, comment chercher des emplacements hors voirie en cas de suppression de places dans l'espace public et utiliser les possibilités de mutualisation.

Données chiffrées actualisées et benchmark

La Commission met en évidence que le nombre de places de stationnement est basé, en partie, sur des données datant de 2014. Certaines communes ne communiquent pas à l'Agence le nombre de places qui sont supprimées et le Gouvernement (sous les législatures précédente et actuelle) a communiqué à quelques mois d'écart des chiffres variant de plusieurs milliers de places. Le nombre de places de stationnement hors voirie a fortement diminué de 2014 à 2020 et celles-ci n'ont pas été systématiquement compensées.

De la même façon, d'autres données utilisées ne sont pas à jour : la Région bruxelloise compte actuellement 583.993 véhicules immatriculés y compris le fret léger (et non 530.000) et 36.256 motos. Cela équivaut donc à un total de 620.249 véhicules.

La Commission demande un cadastre actualisé du nombre de places de stationnement afin de pouvoir mener une politique judicieuse.

En préparation des débats sur les arrêtés et le prochain plan régional de politique de stationnement, la Commission souhaite une présentation de l'étude commandée par l'Agence ayant pour objet « Benchmark international, bonnes pratiques et pistes d'action ».

Prise en compte du stationnement vélo

La Commission demande que la volonté de rendre le stationnement pour vélo plus attractif que le stationnement pour voiture soit inscrite à l'article 3.

La Commission apprécie la volonté de traiter sur un même pied le stationnement vélo et le stationnement voiture en parlant de « véhicule » tant pour les vélos que pour les véhicules motorisés. Néanmoins, l'ambition ne se traduit pas clairement, l'ordonnance mélange la définition du mot "véhicule" et la portée de ce terme dans la définition de "emplacement de stationnement".

La Commission souligne que l'ordonnance omet de tenir compte dans les emplacements de stationnement des dispositifs tels que les arceaux vélo et autres similaires qui méritent d'être considérablement développés, par exemple aux abords des gares, des centres sportifs, etc.

Impacts budgétaires et priorités

La Commission estime important de s'accorder sur des objectifs clairs et des moyens humains et budgétaires structurels suffisants pour remplir les missions nouvelles et développer des projets innovateurs comme l'organisation du stationnement au niveau du quartier, la mutualisation du stationnement hors voirie (aussi bien entre occupants du même projet que l'ouverture du parking au quartier). En plus des budgets pour l'Agence de Stationnement, les développeurs privés doivent être incités à contribuer à la réalisation des objectifs de stationnement grâce à des mécanismes incitatifs ou obligatoires, financiers et réglementaires.

La Commission demande comment renforcer les capacités d'investissement de l'Agence et comment assurer leur répartition adéquate par exemple entre le stationnement vélo et le stationnement automobile. L'Agence peut veiller à favoriser de nouvelles pratiques de mobilités (et donc pas nécessairement faciliter/rendre pratique le stationnement) et les développements qui y sont liés (bornes électriques, développement de l'autopartage). Le prix d'un abonnement dans un box vélo est trois fois plus cher que celui d'une carte riverain. Il faut également rappeler que plus de 6000 bruxellois sont en attente d'une place dans un box vélo et que le nombre de vols de vélos ne cesse d'augmenter à Bruxelles, ce qui tend à décourager le report modal tant souhaité.

Contrôle du stationnement à l'aide de « voitures scan » et contrôle du stationnement sauvage

L'Agence et plusieurs communes effectuent le contrôle du stationnement à l'aide de voitures scan-nant les plaques d'immatriculation. Ce type de contrôle a des répercussions notamment pour le stationnement des personnes handicapées car il ne permet pas de lire les cartes apposées sur le pare-brise. Le contrôle par voiture scan entraîne aussi un risque d'augmentation du stationnement sur les emplacements non réglementés comme le stationnement sauvage sur les trottoirs ou les pistes cyclables puisque ces emplacements échappent aux contrôles automatisés.

La Commission demande que l'ordonnance définisse ce contrôle et ses implications.

La Commission demande si l'ordonnance peut ouvrir une possibilité de contrôler aussi le stationnement sauvage comme cela se fait dans d'autres grandes villes.

COMMENTAIRES PAR ARTICLES

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

Art. 2 Définitions

1° emplacement de stationnement : espace situé sur la voirie publique et destiné au stationnement d'un véhicule ;

Le commentaire d'article précise que, dans la définition d' « emplacement de stationnement », la notion de véhicule est élargie aux véhicules ne disposant pas de moteur pour viser le stationnement vélo.

Les vélos sont donc associés aux « véhicules », sans qu'il ne soit pourtant précisé dans les définitions que le terme "véhicule" englobe également les vélos. C'est donc la définition par défaut du code de la route qui s'applique, et le code de la route mentionne clairement qu'un vélo non monté n'est pas considéré comme un véhicule.

La Commission demande de préciser à quel endroit le terme « emplacement de stationnement » couvre le stationnement de cycles et à quel endroit cela ne doit pas être le cas (comme par exemple Art. 9.)

3° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs d'emplacements de stationnement

Pour plus de lisibilité, **la Commission** suggère de remplacer le mot « dérogation » par « stationnement » (voir aussi art. 10)

La Commission demande d'ajouter un 10° pour définir le contrôle par « voiture scan ».

Chapitre 2. Enjeux et instruments

Art. 3

La Commission demande de préciser dans l'ordonnance dans quelle mesure la politique de stationnement est un levier d'action sur les choix en matière de mobilité et un outil de réappropriation de l'espace public, notamment d'indiquer qu'elle vise aussi à rendre l'usage du vélo plus attractif.

La Commission s'interroge sur la pertinence d'ajouter explicitement dans l'ordonnance des dispositions en faveur de la requalification de l'espace de stationnement en espace public de qualité.

Chapitre 3. De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1^{re}. Le stationnement hors voirie et les parkings publics

Art. 4 **La Commission** appuie l'objectif d'une meilleure coordination de la tarification en et hors voirie afin d'inciter le stationnement hors voirie sans mener à une course vers le bas.

Section 2. La politique publique du stationnement

Art. 7. Principes et objectifs de la politique du stationnement et des instruments de la politique du stationnement

Dans le cadre de la diminution du nombre global d'emplacements de stationnement, **la Commission** demande de garantir une offre de places réservées aux personnes handicapées en adéquation avec les besoins.

Chapitre 4. Des zones réglementées

Art. 8 §3. **La Commission** soutient l'introduction de la zone grise qui est notamment destinée à favoriser le report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie.

Art. 9. Utilisation d'un emplacement

« *L'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une des zones réglementées visées à l'article 8 est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux.* »

La Commission suggère de remplacer la dernière partie par « ... tous les jours de la semaine de 9 h à 18h. Le gouvernement est libre d'exempter les dimanches et les jours fériés légaux. »

« *Un règlement-redevance communal de stationnement peut déroger à la période visée au deuxième alinéa, soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie. Le Gouvernement détermine les conditions autorisant une telle dérogation.* »

La Commission estime important de conserver l'autonomie communale sur les horaires et la possibilité de dérogation, par exemple pour permettre le stationnement gratuit en fin de journée pour permettre aux bruxellois et non-bruxellois de se rendre en voiture dans les établissements horeca et culturels situés dans des quartiers moins bien desservis en transport public.

Art.10. Cartes de dérogation

L'appellation « cartes de dérogation » gagnerait à être clarifiée en « carte de stationnement » (voir art. 2.). De manière générale, il faut veiller à la proportionnalité du système de dérogation par rapport à la règle : les dérogations ne peuvent pas devenir la règle. Elles doivent par ailleurs être régulièrement vérifiées (péremption).

1° concernant les cartes délivrées aux riverains : la Commission appuie le maximum de 2 cartes « riverains » délivrées par ménage.

La Commission demande de ne pas accorder de tarifs préférentiels en fonction des caractéristiques techniques et environnementales car celles-ci visent d'autres objectifs que ceux du stationnement et sont par ailleurs réglementées via la LEZ et les taxes de circulation.

5° concernant les cartes délivrées aux personnes présentant un handicap et plus précisément le passage suivant : « Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé, à l'exception des personnes présentant un handicap pour lesquelles la carte européenne de stationnement pour les personnes présentant un handicap tient lieu de carte de dérogation. », la Commission souligne qu'environ 13.000 redevances ont été indument demandées ces dernières années aux personnes détentrices d'une telle carte car le contrôle par voiture scan ne permet de lire les cartes apposées sur les parebrises.

La Commission demande que l'ordonnance règle ce problème et suggère de s'inspirer de ce qui est fait pour le contrôle de la LEZ.

Les prix des cartes seront déterminés dans l'AGRBC « zones et cartes ».

La Commission demande d'ajouter dans l'ordonnance des mécanismes et des principes pour

- adapter le nombre de cartes octroyées au nombre total de places en voirie ;

- calculer le prix de la deuxième carte riverains. Par exemple, la deuxième carte coûte x fois le prix de la première ;
- une tarification qui rende le vélo plus attractif et supprime le déséquilibre entre les tarifs appliqués pour les cartes riverains et les tarifs pour stationner dans un box vélo, car la pratique actuelle désavantage clairement les déplacements à vélo .

Le Gouvernement peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires. La Commission demande que l'arrêté établisse les conditions d'une carte de dérogation « travailleur régional bruxellois » permettant au personnel des services régionaux qui doivent arriver/partir de leur lieu de travail en dehors des heures classiques (sans transports en commun) de disposer du parking. On pense ici aux métiers essentiels soulignés lors de la pandémie : infirmiers, éboueurs, conducteurs STIB, etc. Ne disposant pas (ou très peu) de la possibilité de prendre le transport en commun pour arriver et/ou partir de leur lieux de travail vu l'horaire atypique, l'incitant « prix de parking » pour le shift modal n'a pas de sens.

Art. 12. Emplacements de stationnement réservés

5° aux services de voiturier dans le secteur de l'HORECA;

La Commission s'étonne de cette disposition. Il semble opportun de limiter cette réservation aux hôtels.

7° aux personnes présentant un handicap

Le nombre actuel de places réservées (de l'ordre de 4.000 places) est estimé insuffisant au regard du nombre de cartes délivrées (environ 22.000 à Bruxelles). Le PRPS devra en définir le nombre. Leur localisation est aussi importante. Par exemple à proximité des zones piétonnes, il est nécessaire de prévoir plus d'emplacements réservés pour les personnes handicapées.

La Commission demande si les principes de localisation doivent être ajoutés dans l'ordonnance ou dans le PRPS.

11° aux autocars

La Commission soutient les emplacements exclusivement réservés pour les autocars partant du principe que ces véhicules procèdent aussi du transport en commun et participent à la diminution du trafic et de la pollution. Le PRPS devra en définir le nombre. Leur localisation est aussi importante. Ces emplacements pour autocars doivent être réservés aux endroits permettant un accès rapide et aisé aux touristes (notamment à un public âgé et à mobilité réduite). Pour les autocars de ramassage scolaire, continuer à permettre le stationnement en voirie permet d'éviter des trajets roulés à vide.

La Commission demande si les principes de localisation doivent être ajoutés dans l'ordonnance ou dans le PRPS.

Ajouter 12

La Commission demande d'ajouter aux opérateurs de opérateurs de mobilité partagée (trottinettes, vélos, scooters)

Chapitre 5. Du plan régional de politique du stationnement

Section 3. Evaluation

Art. 18 Evaluation des politiques de stationnement communales

La Commission appuie cet article pour une politique ambitieuse et cohérente à l'échelle de la Région ; elle insiste pour que cela concerne aussi le stationnement pour personnes handicapées.

La Commission recommande de préciser le contenu du rapport à établir par l'Agence avec des objectifs chiffrés de réduction de l'offre en voirie en fonction de la capacité hors voirie disponible, des typologies et largeurs de voirie (toutes les voiries PLUS et COMFORT) et du principe STOP.

Chapitre 6. Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^{re}. Contenu

Art. 20

La Commission recommande de préciser le contenu du rapport à établir par l'Agence avec des objectifs chiffrés de réduction de l'offre en voirie en fonction de la capacité hors voirie disponible, des typologies et largeurs de voirie (toutes les voiries PLUS et COMFORT) et du principe STOP.

Chapitre 7. De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

Section 5. Missions

Art.30: Missions de l'Agence

La Commission a pris note que les missions ne sont pas classées par ordre d'importance. Néanmoins étant donné que le texte a été entièrement réécrit, **la Commission** suggère de revoir le classement pour mettre en avant les missions principales.

1° Concernant l'observatoire régional du stationnement : **la Commission** demande d'ajouter que les données issues des demandes de permis d'urbanisme doivent être mises à disposition de l'Agence. Un mécanisme permettant de coupler les données de l'observatoire au nombre de places de parking à prévoir dans des nouveaux projets, en tenant compte de l'objectif de réduction de l'offre en voirie et l'opportunité d'y prévoir du stationnement ouvert au quartier doit être mis en place.

6° et 7° Concernant les parkings publics : **la Commission** demande ajouter la réalisation d'inventaires, par quartier, mettant en évidence les offres de parking existantes sous-utilisées, de manière à pouvoir envisager dès à présent des réaménagements de voiries (définitif ou par occupation temporaire) au profit des modes actifs sans devoir nécessairement créer une nouvelle offre de stationnement hors voirie.

7° **La Commission** soutient la recherche proactive d'emplacements hors voirie qui pourraient être mis à disposition du public comme une mission nouvelle de l'Agence.

11° **La Commission** demande de supprimer « le développement d'une offre de stationnement hors voirie pour les véhicules à haute performance écologique » (cette notion n'est ni définie ni expliquée dans l'exposé des motifs) et de la remplacer, dans les parkings hors voirie gérés par l'Agence, par une offre de recharge pour voiture électrique et une offre pour les véhicules partagés et pour les vélos. **La Commission** demande de s'inscrire dans la vision sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques définie par le gouvernement bruxellois.

La Commission suggère d'ajouter les missions suivantes :

- la mise en œuvre de mesures en synergie avec d'autres programmes régionaux comme par exemple la vente de daypass LEZ ou Smartmove aux horodateurs ou des collaborations pour l'usage de « voitures scan ».
- la gestion de l'organe de concertation prévu par Good Move.

Chapitre 8. Des redevances de stationnement et du contrôle du respect des règles de stationnement

Section 1^{re}. Redevances de stationnement

Art. 40 Durées de stationnement et fourchettes des tarifs des redevances

Pour maintenir l'efficacité de la politique de stationnement, **la Commission** demande d'ajouter le principe d'une adaptation à la hausse régulière des tarifs et de redevances.

§ 2. En cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement réservés visés à l'article 12 par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé

La Commission insiste sur le problème de contrôle des places réservées aux personnes handicapées par « voitures scan ». L'ordonnance doit traiter cette question pour que le contrôle par l'Agence contribue à réserver ces emplacements à ceux à qui ils sont destinés. Ce contrôle est d'autant plus nécessaire qu'il existe en Belgique une fraude massive à la carte pour personne handicapée et une utilisation frauduleuse de ces emplacements.

L'article 40. prévoit que le Gouvernement gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant 15 min max..

La Commission demande de prévoir la possibilité pour les communes de suggérer à la Région où et quand le stationnement gratuit doit être autorisé

§3. Zones bleues

La Commission demande d'examiner à quelles conditions le contrôle des zones bleues par « voiture scan » peut être rendu possible.

Section 2. Contrôle et perception

Art. 42 Contrôle

La Commission demande confirmation que le fait de contrôler le respect des règles visées à l'article 41, plus particulièrement les cartes de dérogations pour les riverains, fait partie du contrôle du stationnement qui peut être délégué à l'Agence.

Art 43 § 1er. 2° *une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de huit jours à compter de la date d'envoi est adressée à la personne au nom de laquelle le véhicule à moteur est immatriculé.*

La Commission suggère de porter ce délai de paiement à quinze jours notamment car le courrier n'est plus délivré tous les jours.

La Commission suggère aussi d'ajouter un délai, de quinze jours à compter de la date du constat, dans lequel les communes et l'agence doivent envoyer l'invitation à acquitter la redevance.