



AVIS D'INITIATIVE EMIS PAR  
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL  
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
AU COURS DE SA SÉANCE DU 20 JANVIER 2011

concernant

**la politique régionale de stationnement**

---

# POLITIQUE REGIONALE DE STATIONNEMENT

## Avis d'initiative du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. 20 janvier 2011

---

### Saisine

Cet avis d'initiative fait suite à la participation du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale au comité d'accompagnement en charge de l'élaboration d'un projet de Plan de politique régionale de stationnement, et au constat que le CESRBC n'avait pas été saisi par le Gouvernement bruxellois d'une demande d'avis concernant l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Vu ce qui précède, le conseil d'administration du CESRBC a décidé d'élaborer l'avis d'initiative précité, et après discussion au sein de sa Commission Aménagement du Territoire/Mobilité lors de ses séances du 15 décembre 2010 et du 11 janvier 2011, le Conseil économique et social émet l'avis d'initiative suivant.

### Avis

#### *Considérations préliminaires*

Avant de se prononcer plus spécifiquement sur la politique de stationnement, **le Conseil** tient à souligner que cette thématique est incontestablement liée à la politique de mobilité. Il considère que la tarification et la disponibilité d'emplacements de stationnement exercent un impact sur le mode de déplacement choisi, et estime par conséquent que cet élément doit être pris en considération lors des choix politiques qui sont opérés.

Tout en tenant compte de ce lien, le contenu de cet avis d'initiative s'attardera prioritairement sur l'impact socio-économique de la politique bruxelloise de stationnement. **Le Conseil** estime en effet que ces aspects sont négligés dans l'étude réalisée par le bureau d'études.

#### *Considérations générales*

Partant du constat que les quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale ont des vocations principales différentes (commerciale, résidentielle, bureaux, ...), **le Conseil** estime que la politique de stationnement doit nécessairement être adaptée à cette vocation principale du quartier sans en compromettre la mixité.

En outre, **le Conseil** défend une politique de stationnement coordonnée au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale - dans des zones similaires - par l'établissement d'un cadre et des principes, ainsi que par la création d'une Agence régionale du stationnement. Cette agence aura une mission importante à remplir au niveau de la cohérence de la politique de stationnement au niveau régionale en concertation avec les communes.

La politique de stationnement doit également être élaborée de telle sorte qu'elle puisse contribuer à l'attractivité et au développement économique et social de la Région au sein de laquelle les besoins réels des habitants, des commerçants et des entreprises, ainsi que la qualité de l'espace public doivent être des préoccupations majeures.

Enfin, **le Conseil** considère que la politique de stationnement doit s'inscrire dans le cadre d'une mobilité et d'une accessibilité plurimodales et d'une fluidité du trafic, ce qui requiert notamment la réalisation des investissements y afférents sur le plan urbanistique et des extensions de l'offre en matière de transports en commun (mesures d'accompagnement).

**Le Conseil** considère ainsi que les réductions des emplacements de stationnement doivent être accompagnées simultanément par une série d'autres mesures d'accompagnement telle que par exemple, l'amélioration de l'offre en transports en commun et l'optimisation de l'utilisation des emplacements de stationnements existants. Dans cette optique, **le Conseil** approuve l'idée de désigner un médiateur de stationnement qui peut notamment être chargé de discuter de l'utilisation et la tarification optimale des emplacements disponibles, tant chez les acteurs publics que privés concernés.

### *Considérations particulières*

#### Quant à la fonction résidentielle

**Le Conseil** estime qu'il faudrait porter une attention particulière aux contraintes urbanistiques liées à chaque nouvelle construction et ainsi prévoir des emplacements de stationnements en suffisance pour les nouveaux habitants de sorte que leur arrivée ne crée pas de pression supplémentaire en matière de stationnement dans les rues du quartier concerné.

Afin de compenser la perte de stationnement en voiries, **le Conseil** encourage d'abord l'optimisation de l'utilisation des emplacements existants, la recherche de solutions alternatives telles que par exemple le « car sharing » et ensuite la construction de parkings publics dans des quartiers résidentiels où l'on constate une augmentation considérable de la population et où l'espace public le permet. **Le Conseil** cite à titre d'exemple le projet de PPAS « Marie Janson » à Saint-Gilles, où l'on prévoit un parking sous le parc qui devra compenser le nombre d'emplacements supprimés en rue, la fonction de parc étant conservée.

Par ailleurs, **le Conseil** estime que la réduction du nombre de stationnements en voirie doit s'accompagner d'un réaménagement de l'espace public en faveur des modes actifs et des transports en commun.

#### Quant à la fonction commerciale

**Le Conseil** préconise la mise en zone rouge de tous les quartiers commerçants urbains et de leurs rues. L'offre de stationnement doit y être prioritairement réservée aux clients et ne peut y être que de courte durée durant la plage horaire de l'activité économique. Durant cette plage horaire, le stationnement de longue durée doit être renvoyé à des parkings environnants qui pratiquent des tarifs plus intéressants. **Le Conseil** souligne que ce système ne peut fonctionner que si son respect est strictement contrôlé.

**Le Conseil** est également d'avis que les quartiers commerçants doivent être équipés de suffisamment de zones de livraison auxquelles s'appliquent des horaires de livraison bien délimités et adéquats (en dehors des heures de pointe). Ce système doit également bénéficier de contrôles stricts sur le respect des règles de stationnement en zones de chargement et de déchargement, ainsi que sur le respect des horaires de livraison définis.

**Le Conseil** attire l'attention sur le fait que le projet qui consiste à stimuler la création de logements au-dessus de commerces dans des rues commerçantes créera une demande supplémentaire au niveau du stationnement local. Il estime qu'il faut rechercher une solution à ce phénomène.

### Quant aux entreprises

**Le Conseil** peut adhérer à l'idée d'une utilisation partagée des emplacements de stationnement des entreprises lorsque le stationnement dans les rues environnantes est problématique en soirée. Mais cette utilisation partagée doit être instaurée en concertation avec les entreprises concernées et sur base volontaire.

Pour les professionnels dont le véhicule utilitaire constitue un indispensable outil de travail, il importe de prévoir un système spécifique afin de leur éviter des coûts prohibitifs en terme de stationnement. Une solution pourrait être de prévoir une carte temporaire de type « riverain » pour ces professionnels. Cette carte devrait alors être demandée au préalable, pour une période déterminée et à un tarif adapté.

La problématique des taxes relatives à l'occupation de la voirie est proche, par nature, de la tarification des emplacements de parkings et nécessitent donc un traitement coordonné au niveau de la région afin d'éviter aux entreprises d'être confrontées à une trop grande diversité des régimes de prélèvement dans les différentes communes. Cette diversité nuit à la bonne lisibilité et à la bonne compréhension de cette taxe. Il en résulte en outre une importante surcharge administrative tant pour les communes chargées de percevoir la taxe, que pour les entreprises tenues de s'y conformer.

Conscient des répercussions de toute politique de stationnement sur la vitalité et le développement socio-économique de la Région, **le Conseil** entend continuer ses travaux et se réserve d'intervenir encore dans ce débat.

### Quant à l'espace public

**Le Conseil** estime qu'il doit subsister en Région bruxelloise suffisamment d'espaces pour des lieux de rencontre de qualité et que l'on peut appliquer à cet effet le principe STOP<sup>1</sup>.

**Le Conseil** plaide pour une meilleure information et signalisation quant à la localisation, l'accès et la disponibilité des parkings souterrains privés et publics.

### Quant aux écoles

**Le Conseil** trouve que les écoles peuvent également contribuer à une politique de stationnement cohérente pour Bruxelles. Il propose donc d'examiner le principe de stationnement « kiss and ride ».

A l'instar de ce que « De Lijn » propose en Flandre concernant le système de bus scolaires, **le Conseil** propose d'examiner la faisabilité d'un système comparable via la STIB pour la Région bruxelloise.

Enfin, **le Conseil** souligne l'absence d'arrêtés d'exécution pour l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, et plus particulièrement en matière de plans de transport écoles/activités. En effet, on pourrait y intégrer des éléments qui contribuent à une politique de stationnement de qualité.

### Quant à la sécurité

Si **le Conseil** en appelle à des emplacements de stationnement publics hors voiries pour compenser les emplacements qui disparaissent dans les rues, il ajoute que ceux-ci doivent être dûment équipés au niveau de la sécurité (éclairage et surveillance), de la qualité (confort,

---

<sup>1</sup> STOP = Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé-vervoer

sanitaires, horaires adaptés, ...) et en matière de signalisation fonctionnelle. **Le Conseil** plaide en outre en faveur d'une tarification intéressante (p.ex. : premier quart d'heure gratuit, ensuite application d'un tarif progressif).

*Quant à la coopération interrégionale*

Outre la politique de stationnement cohérente envisagée pour les 19 Communes, il faut également lancer une concertation avec les deux autres Régions. La politique bruxelloise de stationnement se doit de tenir compte de l'aménagement de parkings de transit aux frontières régionales et aux stations de métro et aux gares (RER) importantes. Des accords doivent également être trouvés au niveau des tarifs.

\*  
\* \*