



AVIS D'INITIATIVE EMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 17 MARS 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 - Volet II. 17 mars 2011

Saisine

Le 20 janvier 2011, le Conseil avait émis un avis d'initiative concernant cette thématique, et dans son courrier d'accompagnement du 31 janvier 2011, il avait annoncé la poursuite de ses travaux en la matière. Le présent avis est donc complémentaire à l'avis du 20 janvier 2011.

Lors de ses séances des 10, 18 et 28 février 2011, la Commission Aménagement du Territoire/Mobilité a examiné en profondeur d'autres aspects de la politique de stationnement et le Conseil économique et social formule dans le présent avis d'initiative, le deuxième volet de ses constats concernant la politique régionale de stationnement.

Avis

Considérations préliminaires

Tout d'abord, **le Conseil** indique que doit être intégré dans la réflexion, le constat que le volume du trafic, dans la Région de Bruxelles-Capitale, augmente en moyenne chaque année de 0,5 %¹ alors que le Plan Iris 2 projette une diminution de 20 %² de ce même volume de trafic ainsi qu'une diminution de 16 %³ du nombre d'emplacements de stationnement en voirie. **Le Conseil** estime que cette dernière diminution doit être considérée de façon globale et non de manière linéaire, et en fonction des spécificités de chaque quartier. **Le Conseil** signale que dans certains quartiers, la suppression d'emplacements de stationnement en voirie ne pourra pas toujours être compensée par l'aménagement d'emplacements hors voirie. Il importe de rechercher des solutions alternatives et pragmatiques afin d'éviter que la mise en œuvre de ces mesures de restrictions en matière de stationnement nuise à l'attractivité des quartiers en question.

Considérations générales

Pour compléter son point de vue précédemment exprimé dans le premier volet de son avis d'initiative, à savoir que la politique de stationnement doit s'inscrire dans le cadre d'une mobilité plurimodale, d'une fluidité et d'une accessibilité optimales, **le Conseil** soutient la mise en œuvre des actions programmées par le Plan IRIS 2 dans son chapitre 7 « Information et gestion de la mobilité ».

Ainsi, au-delà des mesures déjà proposées dans le premier volet de son avis d'initiative, **le Conseil** estime qu'une partie des mesures susceptibles de répondre à ce cadre, pourrait consister en la mise en œuvre de moyens technologiques pouvant améliorer l'accessibilité et la fluidité. De plus, ces mesures pourraient comporter un effet de retour important.

¹ « IRIS 2, Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale », Bruxelles, 2010, pg 10.

² Ibidem, pg 14.

³ Ibidem, pg 60.

Par exemple, en ce qui concerne l'optimisation du stationnement existant, des solutions pourraient être recherchées via la mise en place de panneaux de signalisation informant sur la localisation des parkings, sur le nombre d'emplacements disponibles par parking ainsi que celles de panneaux de signalisation variable et mobile informant sur les files existantes et sur les itinéraires alternatifs.

Ainsi, de manière plus globale, **le Conseil** estime opportun d'établir un plan global pour une gestion dynamique de la circulation (réglage des feux de signalisation, régulation du trafic sortant et entrant pendant les heures de pointe, dispositif de stationnement, ...) dès le début de cette année. Ce plan pourrait faire l'objet d'une exécution accélérée au cours des deux prochaines années.

Le Conseil rappelle que les réductions du nombre d'emplacements de stationnement doivent être simultanément envisagées avec des mesures d'accompagnements, comme par exemple, l'amélioration de l'offre de transports en commun.

Dans la recherche d'une mixité optimale entre tous les moyens de transports publics, **le Conseil** constate que le métro et le RER sont des moyens performants et efficaces dans le cadre de déplacements, au sein de la Région, entre le centre et sa deuxième couronne. Ces moyens de transports doivent être envisagés en complémentarité avec le réseau de transports en commun de surface tels que le bus et le tram afin d'assurer un maillage dense en vue d'améliorer les déplacements à l'intérieur de la Région.

En ce qui concerne plus particulièrement le RER et ses mesures d'accompagnements, **le Conseil** rappelle la nécessité de mettre en œuvre des coopérations et des accords entre les trois Régions.

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il serait opportun, dans le cadre d'une réflexion à long terme, sur une politique d'amélioration de l'offre en transport en commun mais également sur une politique de réduction du nombre de stationnement, de procéder à une analyse des coûts/bénéfices des solutions retenues.

Considérations particulières

En ce qui concerne les entreprises

Dans son premier volet de l'avis d'initiative, **le Conseil** avait indiqué que la politique de stationnement était indissociable de la politique de mobilité. **Le Conseil** réitère ses recommandations formulées dans son avis précédent en ce qui concerne le stationnement dans les artères commerçantes.

Quant aux entreprises, **le Conseil** estime d'un point de vue général qu'une bonne accessibilité⁴ des entreprises bruxelloises est essentielle pour leur développement optimal. Par contre, une mauvaise accessibilité constitue une des raisons généralement invoquée lors de leur délocalisation. L'augmentation de l'intensité du trafic de ces dernières années ainsi que la mauvaise qualité de la desserte en transports en commun dans certaines zones, sont à l'origine d'une détérioration de l'accessibilité des entreprises bruxelloises.

Fort de ces principes et de ce constat, **le Conseil** insiste pour que le Gouvernement soit attentif à la nécessité de préserver et développer cette accessibilité.

⁴ Aussi bien pour les clients que pour les services d'incendie, les fournisseurs, etc.

Lors de toutes prises d'initiatives gouvernementales en vue de l'accessibilité susmentionnée, **le Conseil** insiste pour qu'il soit tenu compte de la politique de stationnement. Ainsi, cela concerne le futur « Plan marchandises », dans l'élaboration duquel **le Conseil** souhaite être activement impliqué.

Pour les petites et moyennes entreprises, situées dans des zones de faible accessibilité en transports en commun et ne disposant pas d'emplacement de stationnement privé, **le Conseil** propose d'examiner la possibilité de prévoir un dispositif permettant le stationnement en voirie (à l'usage, par exemple, de leurs travailleurs, de leur clientèle, de leurs fournisseurs, ...).

En ce qui concerne les services d'urgence et de soins à domicile

A l'instar de sa proposition dans le premier volet de cet avis d'initiative, à savoir, la recherche de solutions aux problèmes de stationnement pour les professionnels, **le Conseil** aborde à présent la thématique des besoins des travailleurs du secteur des soins de santé à domicile et des services d'urgence.

Il souligne que certaines communes réalisent déjà des études à ce sujet et il est d'avis que pour le futur, un seul régime pour toute la Région doit être préconisé. Cela évitera d'ailleurs que cette catégorie doive se conformer dans chaque commune, où elle intervient, aux contraintes administratives locales. Enfin, il souligne la nécessité d'accords interrégionaux pour tous ceux qui interviennent au-delà des frontières régionales.

En ce qui concerne des solutions alternatives

Concernant le car-sharing, **le Conseil** souhaite insister sur cette solution alternative, qui en permettant une réduction du nombre de voitures, est de nature à induire une diminution du nombre d'emplacements nécessaire au stationnement en voirie (*pour une voiture partagée, le gain estimé est de 8 à 10 véhicules stationnés*)⁵. **Le Conseil** signale à cet égard que le ratio du nombre de voitures par rapport au nombre d'utilisateurs (18/500)⁶ montre en effet, que cette solution permet aux utilisateurs, de ne pas en faire l'achat.

Par ailleurs, en matière de solutions alternatives, **le Conseil** indique également que l'on pourrait avoir recours à la promotion de l'usage des taxis, des taxis partagés, du covoiturage, ...

D'autre part, il pourrait être envisagé d'autoriser les taxis à utiliser les sites propres pour le tram et les bandes bus au niveau de l'ensemble de la Région.

*
* *

⁵ B. Grouwels, Ministre des Travaux publics et des Transports, du Port de Bruxelles et de l'Informatique, « Plan stratégique 2010-2014 : Travaux publics et Transports », Bruxelles, 2010, pg 74.

⁶ Ibidem, pg 73.