

Communiqué de presse du vendredi 22 mars 2013

Projet de plan régional de stationnement : un pas dans la bonne direction

L'ARAU soutient les objectifs de la Région

S'il faut reconnaître un mérite au projet de plan régional de stationnement c'est avant tout celui d'exister. En effet, en proposant d'harmoniser les tarifs et la typologie des zones de stationnement en voirie, le plan dépasse les logiques purement communales jusqu'ici en vigueur. Néanmoins, ce plan pourrait être qualifié de « plan-cadre » car ce sont les communes qui le mettront en œuvre en adoptant 19 plans communaux de stationnement (qui devront être approuvés par la Région).

Outre l'harmonisation, le deuxième objectif du plan est de réduire graduellement le nombre global de places de stationnement en voirie et de réduire significativement (- 16%) le nombre de places non réglementées et non réservées¹. **La réduction de l'espace de stationnement dédié aux véhicules privés a pour but de libérer une partie de l'espace public au profit de la « fonction de séjour » et d'autres modes de déplacement (transports en commun, marche, vélo).** Toutefois, la diminution du nombre de places en voirie serait compensée par la création d'emplacements hors voirie...

Une Agence régionale de stationnement aura pour mission d'exécuter la politique de stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. Pour ce faire, elle percevra 15% des recettes générées, les 85% restants revenant aux communes. **L'ARAU demande que ces recettes soient affectées en priorité (et de manière obligatoire) aux projets d'aménagement de l'espace public à destination prioritaire des usagers actifs.**

Une harmonisation nécessaire

Actuellement, de nombreux tarifs de stationnement et procédures de délivrance de cartes de dérogation (cartes riverains, cartes entreprises, ...) coexistent. La presse a plusieurs fois fait écho de nombreuses situations kafkaïennes où les tarifs et les modalités de stationnement

¹ Places réservées : PMR, taxis, places pour les véhicules diplomatiques, etc.

différent d'un côté d'une rue à l'autre ! Le plan régional de stationnement propose d'harmoniser ces tarifs et modalités.

Si pour certaines communes cela consistera en une diminution des tarifs, d'autres les verront augmenter ou s'aligner sur ceux en vigueur. Les procédures de délivrance des cartes de dérogation seront homogénéisées : pas plus de deux cartes par ménage seront délivrées (excepté décision motivée des communes après avis de l'Agence régionale de stationnement).

Si les tarifs proposés par le plan peuvent paraître manquer d'ambition (5€ pour la première carte riverain, par exemple), particulièrement au vu de ceux pratiqués dans des villes comparables, il faut rappeler qu'il s'agit d'une « première étape » : « [...] *ce premier plan ne prétend pas résoudre tous les problèmes de manière définitive. Il vise une application modérée, notamment en ce qui concerne les fourchettes tarifaires prévues par l'Ordonnance, pour permettre une mise en place en souplesse et accompagner en douceur les changements d'habitudes.* »² Ainsi, les tarifs seront révisables (à la hausse) après trois ans puis chaque année. Cette stratégie des petits pas est à la mesure des résistances des tenants de la voiture individuelle, y compris dans les milieux politiques.

Réduire le nombre de places en voirie... mais sans les compenser !

Le plan IRIS II avait envisagé la possibilité d'introduire dans le plan régional de stationnement un objectif de 16% de réduction du nombre global de places en voirie entre 2004-2005 et 2018. Si le principe de réduction est bien inscrit dans le projet de plan, le chiffre de 16% ne semble s'appliquer qu'à l'objectif de diminution des emplacements non réservés et non réglementés.

Le nombre global en voirie devra graduellement diminuer (chaque commune devra y contribuer) mais ces « pertes » seraient compensées (en partie ou en tout ?) par du parking hors voirie...

L'ARAU ne peut souscrire à ce principe de compensation hors voirie qui empêcherait l'offre globale de stationnement de diminuer. Alors que le facteur le plus déterminant dans le choix de la voiture comme mode de déplacement est la présence de parking à destination, maintenir un nombre égal d'emplacements reviendrait à renoncer à un levier majeur de promotion du report modal souhaité par la Région.

En outre, si l'on veut voir les automobiles quitter les emplacements en voirie pour ceux situés en-dehors, une tarification incitative devrait être pratiquée. Les ouvrages (souterrains notamment) étant coûteux, tant au niveau de leur construction que de leur entretien, une tarification attractive (moins chère que celle pratiquée dans les voiries avoisinantes) ne pourra être atteinte que par un subventionnement ou par un relèvement significatif des coûts en voirie.

L'ARAU s'oppose donc aux différents parkings souterrains « pseudo-publics » actuellement projetés, notamment ceux situés sous les places publiques comme la place du Miroir, la place Jourdan, la place Marie-Janson, la place du Sablon, etc. Il a été démontré que ces infrastructures fonctionnent comme de véritables aspirateurs à voitures.

² Projet de Plan Régional de Politique du Stationnement, p. 15. <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-stationnement>

Le plan de stationnement : un élément d'une politique globale...

Un plan de stationnement ne peut à lui seul résoudre les problèmes de mobilité. C'est un élément indispensable mais qui doit s'inscrire dans une politique plus globale (tarification kilométrique, vignette, péage, parkings de transit en-dehors de la Région, mise en place du RER et de ses mesures d'accompagnement, etc.) afin d'atteindre l'objectif de réduction de 20% de la pression automobile du plan IRIS II. Dans cette perspective, on peut notamment citer une disposition du récent Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) visant à réduire le nombre d'emplacements dans les parkings hors voirie des entreprises. Cette disposition prévoit l'adaptation de ces parkings aux normes actuelles du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) lors du renouvellement des permis d'environnement. Il faut noter que ces places « enlevées » aux entreprises pourraient être occupées, comme le souligne le projet de plan régional, par des habitants riverains.

... au bénéfice de tous les Bruxellois

Du fait du volume et de la vitesse du trafic, la rue est devenue un espace insécure pour les enfants et les usagers faibles en général. La part de l'espace public dédié à la voiture individuelle est très élevée, particulièrement en regard du nombre d'usagers concernés : « *Les espaces dédiés au transport représentent 22% de la superficie de la Région de Bruxelles-Capitale. Parmi ces 22%, il est possible d'estimer l'emprise au sol de l'offre de stationnement en voirie à environ 290 hectares, soit près de 2% de la surface de la RBC.* »³

Il est également démontré que – si la voiture rapporte à l'État via les taxes et accises diverses – l'usage de l'espace public par la voiture est fortement subventionné, e. a. à travers la construction et l'entretien des voiries, de places de stationnement et d'équipements qui lui sont réservés. **Il est donc temps que les pouvoirs publics rééquilibrent la balance au profit d'usagers collectivement plus légitimes et agissent aussi dans l'intérêt des 35% de ménages bruxellois non motorisés**⁴.

De par l'exode urbain entamé après la deuxième guerre mondiale et la périphérisation de l'habitat (des classes moyennes et supérieures en particulier), l'aménagement de Bruxelles a été conçu par les politiques en fonction de la navette, dans une vision instrumentale. Cependant, l'impact sur l'environnement et la santé publique invite à reconsidérer la question, comme le dit le géographe Jacques Lévy : « *Enfin, l'Europe manifeste un mouvement contradictoire (renforcement des zones denses ou moyennement denses, poursuite de la périurbanisation), dans lequel les acteurs majoritaires – ceux qui continuent de souhaiter un monde urbain structuré par la résidence individuelle et l'automobile, avec toutes les conséquences que cela implique – sont de moins en moins légitimes.* »⁵

³ Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité – AED, direction stratégie, *Projet de plan de politique régionale de stationnement, rapport de phase III : diagnostic général – description, analyse et évaluation*, 30/06/2011, p.42.

⁴ Source : Résultats de l'enquête Beldam. <http://www.beldam.be/>

⁵ Jacques Lévy, *La ville est le développement durable*, 03/12/2010. <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-est-le-developpement.html>

L'espace public n'étant pas extensible, le projet de PRDD insiste sur la nécessité de limiter l'usage irraisonné de la voiture individuelle et affirme sans ambiguïté la volonté de développer les transports en commun.

Un autre bénéfice d'une meilleure gestion du stationnement, et donc d'une diminution du trafic automobile, est une contribution significative à l'amélioration de la qualité de l'air que nous respirons. La pollution de l'air, en partie causée par les transports, constitue un problème grave de santé publique se traduisant notamment par des décès prématurés et une recrudescence des maladies respiratoires.

Un récent rapport de l'Agence européenne pour l'environnement⁶ épingle la Belgique parmi les mauvais élèves. Selon la Cellule Interrégionale de l'Environnement (CELINE - IRCEL)⁷, Bruxelles joue un rôle important dans l'obtention de ce mauvais score : elle peine à respecter les normes de pollution à cause de la part importante du parc automobile roulant au diesel mais aussi à cause de l'augmentation du trafic motorisé.

Conclusion : un bon début

En instaurant une harmonisation dépassant le cadre communal, le projet de plan de stationnement propose de traiter cette problématique à une échelle beaucoup plus pertinente : celle de la Région.

On peut lui reprocher un certain manque d'ambition (notamment en termes de niveau de tarification) mais son approche « pragmatique » et graduelle s'inscrit dans une perspective à long terme d'incitation aux modifications des comportements de déplacement. Un changement des mentalités s'obtient difficilement ; on a pu voir de violentes réactions de la part, notamment, des lobbys automobiles, lors des premières présentations du projet de plan.

Il ne faut pas perdre de vue que l'ambition de ce plan est d'offrir, à terme, une **amélioration de la qualité de vie des Bruxellois par la réduction de la présence de l'automobile en ville, synonyme d'un partage plus équitable de l'espace public et d'une diminution de la pollution de l'air**. Afin d'y parvenir, l'ARAU soutient les objectifs plan régional de stationnement mais s'oppose au principe des compensations hors voiries qui entraveraient sa bonne réalisation.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org

⁶ <http://www.eea.europa.eu/fr>

⁷ Lire l'article de *brusselnieuws.be* « Brusselse luchtvervuiling blijft probleem »
<http://www.brusselnieuws.be/artikel/brusselse-luchtvervuiling-blijft-probleem>