



AVIS

Plan régional de politique du stationnement

21 mars 2013

Demandeur	Ministre Brigitte Grouwels
Demande reçue le	28 janvier 2013
Demande traitée par	Commission Aménagement du Territoire - Mobilité
Demande traitée les	12 février 2013, 1 ^{er} , 6 et 15 mars 2013
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	21 mars 2013

Préambule

A la demande de la Ministre Brigitte Grouwels, le Conseil remet son avis dans le cadre de l'enquête publique, se déroulant du 21 janvier 2013 au 21 mars 2013, sur le plan régional de politique du stationnement.

Le Conseil rappelle que, début 2011, il avait déjà remis un avis d'initiative en deux volets sur la politique régionale de stationnement (A-2011-003-CES du 20 janvier 2011 et A-2011-007-CES du 17 mars 2011)¹.

Avis

Le Conseil félicite le Gouvernement pour sa volonté d'harmoniser la politique de stationnement au niveau régional. En effet, le Conseil défend une politique de stationnement coordonnée au niveau de la Région². Il est important que le centre de décision en matière de politique de stationnement revienne à la Région afin d'établir un cadre commun définissant des principes de base dans lequel les communes peuvent s'inscrire dans le respect de l'autonomie communale. Il se réjouit de voir que dorénavant une politique uniformisée sera appliquée au niveau des 19 communes bruxelloises concernant les zones de stationnement, le tarif horaire et celui des infractions, l'attribution et le prix des cartes de dérogation, ... Le Conseil estime que l'harmonisation voulue devrait, entre autres, résoudre les difficultés rencontrées par des riverains habitant aux limites de frontières communales et par des acteurs économiques œuvrant sur plusieurs communes.

Le Conseil estime que la gestion de l'offre en matière de stationnement qui fait l'objet de ce plan est incontestablement liée à la politique de mobilité menée par la Région. Cette dernière est traduite dans le plan régional des déplacements IRIS II. Il rappelle qu'il a remis un avis relatif au projet de plan IRIS II le 20 novembre 2008 (A-2008-041-CES). Si le Conseil note la volonté du Gouvernement de répondre au défi de la congestion croissante de notre Région, il estime cependant que la politique régionale en matière de mobilité pourrait être plus audacieuse.

Comme le Conseil l'a déjà évoqué dans son avis d'initiative (A-2011-003-CES), *la politique de stationnement doit 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.* Le Conseil souligne que ce plan doit tenir compte - de façon équilibrée - de tous les usagers de la Région qui contribuent à son indispensable développement économique et social.

L'ensemble des usagers de la voirie (résidents, travailleurs, navetteurs, entreprises, ...) doivent contribuer à la réussite de ce plan régional de stationnement en adaptant leurs comportements en matière de mobilité et de stationnement. Ceci est d'autant plus important que la Région de Bruxelles-Capitale est confrontée à une croissance de sa population et donc à une augmentation des déplacements.

¹ Ces deux avis sont disponibles sur le site Internet du Conseil à l'adresse suivante : <http://www.ces.irisnet.be/site13/plone/avis/avis-du-conseil/par-date/2011>.

² Avis d'initiative du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la politique régionale de stationnement (A-2011-003-CES), 20 janvier 2011, p. 2.

1. Considérations générales - conditions de réussite

Afin que ce plan produise les effets escomptés à savoir *l'harmonisation de la politique au niveau régional et le rééquilibrage de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement*, le **Conseil** a identifié certaines conditions de réussite. Il estime que si des réponses ne sont pas apportées aux difficultés mises en évidence dans le présent avis, le risque est réel de voir les problèmes de congestion en Région de Bruxelles-Capitale s'aggraver. Or, toute aggravation de la congestion risquerait d'avoir de lourdes conséquences socio-économiques tant la mobilité est déjà une faiblesse de la Région.

Par ailleurs, le **Conseil** constate que la Région de Bruxelles-Capitale comptait 999.899 habitants en 2004³. Les projections démographiques de l'IBSA prévoient que la population bruxelloise sera de 1.208.112 habitants en 2018⁴. Cela représente une augmentation de la population de plus de 20% entre 2004 et 2018.

Dès lors, un maintien du nombre de places de stationnement, vu l'augmentation démographique, va correspondre à une diminution du ratio de places de stationnement par habitant.

1.1 Le recensement des places de stationnement

Le **Conseil** constate que la volonté du plan est que le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics hors voirie ne soit pas supérieur au nombre équivalent mesuré en 2004-2005.

Le **Conseil** estime que les chiffres repris de 2004-2005 pourraient sérieusement s'avérer dépassés en 2013. C'est pourquoi, le **Conseil** insiste pour qu'un recensement des places actuelles de stationnement ait lieu et que ce plan soit réévalué, avant son entrée en vigueur, au regard des résultats de ces comptages.

Cette actualisation est d'autant plus importante que l'objectif d'IRIS II est de diminuer le nombre de places de stationnement en voirie de 16% à l'horizon 2018. Or, rien qu'en supprimant l'ensemble des places illicites, près de 9% des places de stationnement en voirie disparaissent.

1.2 Les nécessaires alternatives

Le **Conseil** estime que ce plan pourrait aboutir à une situation où il n'y aura plus de possibilité de stationner pour des voitures supplémentaires. Le plan n'aura par conséquent de chances de réussir que si toutes les mesures d'accompagnement envisagées visent à supprimer ce « surplus », en prévoyant notamment les emplacements de stationnement hors voirie et/ou un transfert modal vers d'autres moyens de déplacement (comme le RER). D'après le **Conseil**, ces alternatives ne sont aujourd'hui pas assez développées pour y parvenir.

Parallèlement, le **Conseil** estime indispensable qu'une politique volontariste encourageant les déplacements à pied, à vélo ou au moyen des deux roues motorisées se mette en place. De telles mesures sont indispensables pour d'une part, éviter une augmentation du nombre de véhicules circulant dans le seul but de trouver un emplacement de parking et d'autre part, pour encourager le transfert modal qui réduirait *de facto* le nombre de voitures circulant en Région de Bruxelles-Capitale.

³ SPF économie - direction générale statistique et information économique. (<http://www.ibsa.irisnet.be/themes/population/population> - consulté le 6/03/2013).

⁴ Les cahiers de l'IBSA n°1 - projections démographiques 2010-2020, mai 2010, p. 16 (http://www.ibsa.irisnet.be/fichiers/publications/cahiers-de-ibsa/cahiers_de_l_ibsa_n_1_mai_2010.pdf - consulté le 6/03/2013).

1.3 Le rôle de l'Agence régionale de stationnement

Le Conseil insiste sur le rôle de l'Agence régionale de stationnement et sur l'implication et la concertation des communes dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de ce plan. L'Agence doit jouer un rôle de médiateur auprès des communes, elle doit pouvoir entendre leurs suggestions et prendre les décisions utiles afin de favoriser le respect de l'harmonisation.

Le Conseil estime que certaines zones ont une importance régionale. Ces zones devraient pouvoir être définies par l'Agence régionale de stationnement. Cette dernière devrait inciter les communes à les prendre en considération lors de l'élaboration de leur plan d'action communal de stationnement (PACS), tout en respectant l'autonomie communale.

Le Conseil invite l'Agence régionale de stationnement à procéder à un découpage intelligent des différents secteurs en concertation avec les communes afin de tenir compte au mieux de la réalité du terrain et des différentes fonctions des quartiers concernés.

Enfin, le Conseil souhaite que les statuts du personnel de l'Agence régionale de stationnement puissent être adoptés rapidement.

1.4 Cohérence intercommunale, intra-régionale et interrégionale

1.4.1. Cohérence intercommunale

Le Conseil constate qu'il revient aux communes le soin d'appliquer les principes et les normes convenus en concertation régionale, en choisissant ce qui convient au niveau de chaque voie de leur territoire. Le Conseil reconnaît l'expertise des communes quant aux situations particulières sur le terrain. Elles ont donc un rôle à jouer dans la politique de stationnement de la Région. Toutefois, le Conseil estime important que les communes s'inscrivent dans la démarche globale proposée par ce plan régional de politique du stationnement.

A cet égard, le Conseil souligne que les exceptions auxquelles peuvent recourir les communes ne doivent pas devenir la règle sans quoi ce plan perdrait sa plus-value.

1.4.2. Cohérence intra-régionale

Le Conseil insiste sur la nécessaire cohérence entre les différents outils existants et en cours d'élaboration au niveau régional traitant de la politique de la mobilité en général et de la politique de stationnement en particulier, ainsi que de l'aménagement du territoire : le futur PRDD, le Plan IRIS II, le PRAS « démographique », le plan stratégique pour le transport de marchandises, le plan vélos, le COBRACE⁵, 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, ...

Le Conseil estime que ce plan contient certaines incohérences par rapport à d'autres textes existants et en son sein même. Il cite deux exemples :

- Incohérence par rapport à d'autres textes existants :
Le COBRACE prévoit de réduire le nombre d'emplacements de parage hors voirie autorisés dans un bâtiment (lors des renouvellements de permis d'environnement). Trois possibilités sont offertes à l'exploitant d'un bâtiment qui verrait se réduire le nombre d'emplacements de parage autorisés :

⁵ Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie.

1. le paiement d'une taxe pour chaque emplacement surnuméraire ;
2. la mise à disposition du public des emplacements surnuméraires ;
3. le changement d'affectation des emplacements surnuméraires afin qu'ils ne soient plus utilisés comme parking.

Pour sa part, le présent projet de plan de stationnement précise: « [...] *l'offre de stationnement hors voirie contribuera de manière significative à la compensation des places supprimées sur la voie publique* » (page 32, « objectifs et motivations généraux »).

Une des trois solutions possibles du COBRACE risque donc d'aboutir à la suppression d'un certain nombre de places hors voirie. En effet, le **Conseil** souligne que, pour des raisons de sécurité (accès aux bâtiments), il est peu probable que tous les exploitants de bâtiments puissent décider de mettre les emplacements surnuméraires à disposition du public. Il est plus probable de voir ces emplacements réaffectés à d'autres fonctions (archivage par exemple).

- Incohérence « interne » au plan :

L'objectif de ce plan est de libérer de la place sur la voirie afin de créer des infrastructures pour améliorer l'offre de transports en commun (sites propres, ...) et encourager l'utilisation des alternatives au véhicule individuel (trottoirs plus confortables, augmentation du nombre de pistes cyclables, parkings moto, augmentation du nombre de stations de car sharing (Cambio) ou de taxis, ...). Pour ce faire, le plan entend diminuer le nombre d'emplacements disponibles en voirie et augmenter la rotation sur ceux-ci afin qu'ils soient plus utilisés. Or, le **Conseil** estime qu'en offrant la possibilité aux riverains d'obtenir un carte de dérogation au tarif de 5€/an autorisant le stationnement à certains endroits de la voirie, ceux-ci sont peu incités à participer à cet objectif de rotation. Ceci est d'autant plus vrai si les riverains ne se voient offrir aucune solution alternative de stationnement hors voirie meilleur marché.

Le **Conseil** souhaite qu'avant l'approbation de ce plan, les éventuelles autres incohérences ou ambiguïtés soient identifiées et fassent l'objet des corrections nécessaires.

1.4.3. Cohérence interrégionale

Le **Conseil** estime qu'une réflexion sur un territoire plus large que celui de Bruxelles et en concertation avec les acteurs des autres Régions concernées est nécessaire notamment en ce qui concerne l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale en transport en commun depuis une des deux autres Régions et la mise à disposition de parkings de transit et de dissuasion à des endroits optimaux pour favoriser le transfert modal.

1.5 Offre de stationnement

1.5.1 Stationnement en et hors voirie

Le plan indique que « *En voirie, le nombre de stationnements disponibles sera rationalisé et progressivement réduit au profit de la circulation des modes actifs et des transports publics ainsi que de la convivialité, selon des modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives ainsi que des spécificités des zones résidentielles et de certains quartiers, dont les noyaux commerciaux* ». Sachant également que le COBRACE prévoit une diminution possible des emplacements de stationnement hors voirie (voir supra), le **Conseil** se demande quelles sont les solutions alternatives

identifiées, quels sont les budgets et le timing prévus pour les mettre en place. **Le Conseil** réinsiste pour que la réduction des places de stationnement en voirie ne se fasse pas sans mise en place concomitante de solutions alternatives.

Le Conseil insiste pour qu'il subsiste dans les zones peu accessibles en transport en commun (zone C de la périphérie de la Région, à proximité du Ring notamment) suffisamment de zones de stationnement aux abords des entreprises et zonings d'entreprises où il ne faut pas ou peu payer ni placer son disque de stationnement. Pour un bon développement économique, il est par conséquent important que les entreprises puissent disposer des emplacements de stationnement nécessaires pour leurs travailleurs, clients et fournisseurs.

Le Conseil demande de pouvoir être consulté sur le plan global rédigé par l'Agence de stationnement prévu à la page 36.

1.5.2 Stationnement dans les parkings de dissuasion et les parkings de transit

Le plan prévoit de « réduire l'offre afin de limiter le trafic motorisé aux heures de pointe en incitant les pendulaires à utiliser les investissements réalisés dans les transports collectifs, les parkings de dissuasion et les parkings de transit ». Or, selon **le Conseil**, l'offre des alternatives proposées aux navetteurs ne correspond plus à la demande. Les parkings de dissuasion et les parkings de transit disponibles sont saturés. En conséquence, de nouveaux investissements et de nouveaux terrains sont indispensables pour créer de nouveaux parkings et pour augmenter de manière importante le nombre de places de stationnement dans les parkings existants.

En outre, pour **le Conseil**, un certain nombre de conditions doivent être remplies pour que les parkings de dissuasion et de transit produisent pleinement leurs effets:

- fléchage adéquat et information précise sur leur capacité ;
- sécurisation des parkings ;
- desserte suffisante en transports en commun (offre et fréquence).

1.6 L'évaluation du plan

Le Conseil constate que ce plan est la première étape d'une démarche qui s'inscrit dans le long terme en faveur d'une mobilité durable. Le plan est renouvelable tous les cinq ans. **Le Conseil** souhaite être associé aux étapes suivantes du plan de stationnement, notamment à son évaluation.

1.7 Délivrance des cartes de dérogation

Le Conseil estime qu'un grand nombre de demandes de dérogation sera introduit. Il insiste donc pour que des moyens suffisants tant du point de vue logistique qu'humain soient prévus afin d'assurer un traitement efficace de ces demandes et ce, dans un délai raisonnable. A cet égard, une utilisation des technologies modernes (demande et paiement en ligne, par exemple) est opportune.

2. Considérations particulières

2.1 Les zones réglementées

Le Conseil insiste sur la nécessité des contrôles pour faire respecter la réglementation en vigueur dans les différentes zones tant d'un point de vue administratif que d'un point de vue légal.

Le Conseil note que, même si les tarifs semblent être fixés pour une durée de trois ans, une réévaluation annuelle des tarifs peut être faite par l'Agence régionale de stationnement.

2.1.1 Zone rouge

Le Conseil prend acte que l'objectif de cette zone est de faire en sorte que les places de stationnement situées dans des zones à forte activité commerciale puissent accueillir successivement le plus de visiteurs possible.

Il estime cet objectif louable. Toutefois, il souligne que les commerçants situés en zone rouge subiront la concurrence des grandes surfaces ou centres commerciaux offrant des emplacements de parking gratuits à leurs clients.

2.2 Les cartes de dérogation

2.2.1. Les cartes de dérogation de riverain

Le Conseil estime qu'il y a un manque de proportionnalité entre le prix à payer pour une carte de dérogation de riverain et les autres types de cartes de dérogation. Il rappelle sa considération selon laquelle, l'ensemble des usagers doivent contribuer à la réussite de ce plan régional de stationnement.

En outre, le Conseil s'interroge sur l'effet dissuasif de ce plan étant donné le tarif prévu pour les deuxièmes cartes de dérogation riverain ainsi que pour les autres cartes supplémentaires lorsque celles-ci sont autorisées. Pour le Conseil, le tarif de la première carte de dérogation devrait au minimum couvrir les coûts administratifs liés à celle-ci.

Les communes auront la possibilité d'augmenter les tarifs proposés par la Région pour différentes cartes, ce qui ouvre la porte à des tarifs exubérants (qui sont d'ores-et-déjà appliqués dans certaines communes). Par ailleurs, cela met en péril l'objectif d'harmonisation originel (également des tarifs). Le Conseil demande donc que les communes soient contraintes d'appliquer les tarifs fixés par la Région.

2.2.2. Les cartes de dérogation standard

Cartes de prestataires de soins urgents

Le Conseil estime que la définition du caractère urgent des soins n'a que peu de fondement juridique et que, par ailleurs, le champ d'application pour cette carte de dérogation est trop restrictif. Cette carte doit pouvoir être accessible à tous les prestataires de soins et pas uniquement réservée aux prestataires de soins disposant d'un numéro INAMI. Il s'agit de prendre en compte les prestataires de soins médicaux et paramédicaux, les vétérinaires, ... Ceci doit permettre de favoriser une politique sociale, de prendre en compte le vieillissement de la population.

Le Conseil, à l'exception de la Chambre des classes moyennes, souhaite que les prestataires de soins puissent bénéficier de cette dérogation, dans l'ensemble des zones, y compris la zone rouge. L'accès à cette zone est justifié dans la mesure où il existe une volonté politique pour attirer des riverains dans les zones commerciales (occupation des étages des commerces). Les prestataires de soins doivent dès lors avoir accès à ces personnes.

La **Chambre des classes moyennes**, quant à elle, estime que dans le cadre d'une politique de dynamisation des quartiers commerçants, notamment, via une rotation plus importante du stationnement, l'accès à la zone rouge pour ces cartes de dérogation doit être limité à une heure gratuite.

Le **Conseil** souhaite que le montant de cette carte de dérogation soit revu à la baisse afin de garder une proportionnalité avec les autres cartes de dérogation. De plus, pour le **Conseil**, le Gouvernement doit prendre conscience que toute intervention financière dans le chef d'un travailleur itinérant se traduira *de facto* soit par une augmentation du coût des prestations, soit par une augmentation des besoins de financement.

Le **Conseil** estime que la durée de la prestation accordée devrait être plus élevée qu'une heure.

2.2.3. Les cartes de dérogation facultatives

Le **Conseil** estime que la distinction entre les cartes de dérogation standards et facultatives manque de logique. En effet, certaines cartes sont valables dans un secteur (zone autour du domicile ou du lieu d'installation) et d'autres sont valables dans toute la Région. Les cartes de dérogation facultatives dont il est question devraient être reprises sur la liste des cartes de dérogation standards.

Le **Conseil** estime inacceptable que les communes ne soient pas obligées de prévoir ces cartes. Les cartes de dérogation pour les entreprises et indépendants, les chantiers temporaires, les commerçants ambulants, les écoles et les crèches doivent être délivrées dans chaque commune.

Carte de riverain temporaire

Le **Conseil** s'interroge sur le choix qui est fait de fixer un tarif de 3€/jour ou 21€/semaine pour les cartes de riverain temporaire. En effet, il estime que ce prix est disproportionné voire même abusif comparativement à une carte de riverain qui est fixé à 5€/an. De plus, la logique voudrait que les personnes ne disposant pas de voiture personnelle mais qui en utilisent une de manière ponctuelle payent un tarif moins élevé et se voient moins sanctionnées.

Le **Conseil** constate également qu'il n'y a aucune dégressivité de tarif entre la formule journalière ou hebdomadaire. A cet égard, il souligne que la carte hebdomadaire est plus onéreuse (7x3€) que la carte journalière dans la mesure où le stationnement est gratuit le dimanche.

Par ailleurs, le **Conseil** s'interroge sur la disparition des cartes « invités ».

Autres usagers

Le **Conseil** constate que « ces cartes diverses ont [...] vocation à disparaître à terme, à l'exception des cartes qui sont liées au plan de déplacement entreprise ou équivalent. Une solution provisoire harmonisée est instaurée pour assurer une transition ». Le **Conseil** s'interroge sur la durée du provisoire. Il estime que si une révision à la baisse de ces cartes doit intervenir, celle-ci doit se faire lors de première évaluation du plan prévue dans cinq ans. Le **Conseil** rappelle qu'il souhaite être associé à cette évaluation.

- *Les firmes et les indépendants*

Le Conseil souhaite que le terme « firmes » soit remplacé par le terme « entreprises », d'autant qu'ultérieurement dans le texte c'est ce dernier qui est utilisé. En outre, il souligne que les associations et les institutions sont également comprises dans cette définition.

Le Conseil trouve que le prix pour ces cartes est trop élevé et déséquilibré, surtout en comparaison avec les tarifs pour les autres usagers et en tenant compte du fait que certaines entreprises ne sont pas en mesure de prévoir d'alternatives pour leurs travailleurs (voir supra).

C'est pourquoi, **le Conseil** demande que le prix de la carte de dérogation puisse être modulé en fonction de l'accessibilité de la zone (telles que définies par le Règlement régional d'urbanisme, voir Titre VIII) et puisse rester raisonnable afin qu'il ne soit pas répercuté sur les travailleurs ou les clients de l'entreprise.

Le Conseil demande que cette carte puisse être facilement et sans frais supplémentaire étendue à plusieurs secteurs (pas de limitation à la zone autour du lieu d'installation de l'entreprise mais, par exemple, la même carte pourrait être valable pour une entreprise et ses filiales sur le territoire régional).

Le Conseil constate que la demande pour ces cartes de dérogation devra être « accompagnée d'un plan de déplacement d'entreprise ou équivalent approuvé ». **Le Conseil** souhaite que soit précisée la notion « d'équivalent approuvé » et qu'elle renvoie à une version « allégée » du plan de déplacement d'entreprise pour celles qui n'y sont pas soumises. Ce faisant, la réalisation d'un plan de déplacement ou équivalent ne sera plus fonction du seul critère « nombre de personnes employées » dans la mesure où cette obligation concernera toute entreprise ou indépendant souhaitant obtenir ce type de cartes de dérogation.

Le Conseil accueille favorablement l'introduction (et l'harmonisation) de ce type de cartes pour certains utilisateurs, voire pour les entreprises. En effet, contrainte d'élaborer un plan de transport d'entreprise ou un « équivalent approuvé », l'entreprise réfléchit également à d'autres moyens de transport et aux alternatives possibles.

En outre, **le Conseil** estime que la réalisation d'un plan de déplacement d'entreprise ou d'un équivalent approuvé démontre qu'une réflexion est menée au niveau de la mobilité au sein de l'entreprise. Dès lors, **le Conseil** demande une diminution du prix des cartes de dérogation prévu par le plan pour ces entreprises. A cet égard, il rappelle que la proposition initiale du Gouvernement était de fixer le prix de chacune des 5 premières cartes à 75€ et 150€ pour les cartes suivantes.

- *Les commerçants ambulants*

Le Conseil demande que cette partie sur les commerçants ambulants soit revue. En effet, par principe les commerçants ambulants sont des commerçants qui se déplacent. Il serait donc plus logique qu'ils puissent disposer d'une carte de dérogation valable sur tout le territoire de la Région et non sur un seul secteur.

- *Les chantiers temporaires*

Le Conseil constate que cette possibilité de dérogation est vouée à disparaître dans la mesure où elle est classée dans la catégorie « cartes de dérogation facultatives - autres usagers ». Or, des véhicules de chantiers resteront nécessaires. Comme demandé précédemment, **le Conseil** insiste pour que cette possibilité de dérogation soit déplacée dans la catégorie « autres cartes de dérogation standard » qui ne revêt pas ce caractère provisoire.

Le **Conseil** constate qu'il ne sera octroyé qu'une seule carte pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Or, sur le terrain, il est fréquent que la bonne conduite de chantiers nécessite la présence de plusieurs camionnettes de plus de 3,5 tonnes. Il suggère dès lors soit de relever la limite, soit d'exempter ces camionnettes. Toutefois, le **Conseil** indique que cette demande sera rencontrée automatiquement si cette catégorie de dérogation passe dans la catégorie « autres cartes de dérogation standard ».

Enfin, le **Conseil** suggère de revoir le tarif de cette carte afin que cette dernière n'ait pas un impact trop important sur la compétitivité des entreprises bruxelloises actives dans le secteur de la construction. Il propose un tarif de 25€/15 jours.

- *Les établissements d'enseignement*

Le **Conseil** estime que le tarif actuellement prévu pour cette carte constitue un maximum. Dans la mesure où le tarif des cartes de dérogation pour les entreprises serait revu à la baisse et passerait sous la barre des 130€/an, il faudrait alors aligner le tarif des cartes de dérogation « établissements d'enseignement » sur celui pour les entreprises et les indépendants.

Carte « intervention »

Le **Conseil** constate que ce type de carte doit être prévu par toutes les communes. Il soutient cette volonté d'harmonisation intercommunale. Toutefois, il suggère que cette possibilité de dérogation soit reclassée dans la catégorie « autres cartes de dérogation standard » afin que ces cartes soient plutôt délivrées par l'Agence régionale de stationnement. Il demande également que son prix soit calqué sur le prix des cartes de prestataires de soins.

En outre, le **Conseil** souligne que ce reclassement permettra de garantir que le périmètre de la dérogation correspondra à l'ensemble du territoire de la Région.

Par ailleurs, le **Conseil** souligne qu'en classant cette carte dans la catégorie « dérogation facultative », son utilisation sera limitée aux secteurs résidentiels. Il s'interroge dès lors quant aux modalités de stationnement pour les « interventions » en dehors de telles zones (ex : intervention dans une zone rouge).

Le **Conseil** estime que la carte d'intervention est beaucoup trop chère. De plus, les indépendants et entreprises désireux d'obtenir cette carte pour des motifs professionnels doivent pouvoir démontrer ce besoin par le biais d'une procédure simple. La durée maximale (2 heures) devrait en outre dépendre de l'activité professionnelle pour laquelle la carte est demandée. Par ailleurs, la durée de validité (1 mois) devrait être prolongée et renouvelable automatiquement.

Enfin, le **Conseil** constate que cette carte ne pourra être délivrée qu'« aux personnes habitant dans la Région de Bruxelles-Capitale » mais que la Région pourra déroger à cette exigence pour certaines catégories d'utilisateurs. Les cartes d'intervention doivent être délivrées à toutes les entreprises qui sont actives à Bruxelles (et pas uniquement à des entreprises et personnes établies ou domiciliées en Région bruxelloise). Le **Conseil** demande par conséquent que cet alinéa soit modifié comme suit : « Une carte d'intervention peut être délivrée à une entreprise qui s'acquitte de missions dans la Région de Bruxelles-Capitale ».

2.3 Le stationnement des taxis

Le Conseil prend acte que ce plan considère que l'activité taxi « *mérite d'être encouragée* [étant donné qu'elle] *s'intègre dans la politique de mobilité urbaine en tant que solution aux trajets en voiture de nature occasionnelle* : [le taxi] *complète ainsi l'offre de mobilité alternative à la voiture personnelle. En combinaison avec la marche à pied, le vélo, les transports en commun et d'autres services flexibles (comme les voitures partagées ou la location de voitures), [le taxi] a vocation à :*

- *contribuer à la réduction de la fréquence d'utilisation de la voiture ;*
- *et participer à la diminution du nombre de voitures privées. »*

Afin de garantir le rôle de ce secteur dans la politique de mobilité urbaine, le Conseil estime qu'il faut veiller à donner les moyens permettant de faire respecter les emplacements de parcage réservés aux taxis. A cet égard, il suggère de s'inspirer de la solution prévue par le plan afin de faire respecter les zones réservées aux livraisons (voir infra).

2.4 Les livraisons

Le Conseil prend acte avec satisfaction de la solution trouvée afin d'améliorer le respect des zones de livraisons (mise en place d'un tarif unique et forfaitaire de 100€ par demi-journée afin de dissuader la fonction stationnement et maximaliser la probabilité que ces emplacements soient disponibles pour les arrêts). Il insiste pour que le contrôle effectif de ces zones soit organisé.

2.5 Le stationnement des poids-lourds

Le Conseil se réjouit que cette problématique soit enfin prise en considération. Toutefois, il se demande comment les communes seront stimulées à contribuer à l'objectif (réserver 18% du linéaire des voiries accessibles à tous les camions de leur territoire au stationnement des poids lourds). A cet égard, il souligne que certaines communes devront faire face à une impossibilité physique pour mettre en œuvre cette mesure. Ces communes devraient dès lors être approvisionnées grâce au système « *Last mile logistics zero carbon urban freight delivery* » prévu dans le plan stratégique pour le transport de marchandises.

2.6 Le stationnement hors voirie

Le Conseil réitère sa considération sur la nécessaire cohérence à trouver entre les mesures prévues dans ce plan et celles prévues dans le COBRACE (voir avis remis par le Conseil sur le COBRACE, A-2012-008-CES, le 27 février 2012).

Le Conseil constate que le plan prévoit que les installations destinées à la recharge des véhicules électriques soient réalisées de manière privilégiée hors voirie. Par ailleurs, le plan ne fait pas référence à l'objectif européen imposant, pour la Belgique, la présence de 21.000 points de recharge publics pour les véhicules électriques à l'horizon 2020⁶.

⁶ Proposal for a Directive of the European parliament and of the council on the deployment of alternative fuels infrastructure - annex II.

Les mesures en faveur des habitants (p.ex. des tarifs préférentiels dans des parkings publics, du parking supplémentaire réservé exclusivement aux habitants, ...) sont très importantes pour la mise à disposition des emplacements payants sur la voie publique (pour les non-résidents). Mais rien n'a encore été convenu concrètement et il n'y a pas de garanties. **Le Conseil** demande que l'introduction du système de cartes de dérogation se déroule parallèlement à la conclusion de conventions à ce propos.

2.7 Les plans d'action communaux de stationnement

Le Conseil réitère sa considération sur la nécessaire cohérence intercommunale en matière de mobilité en général et en matière de politique de stationnement en particulier. A ce titre, **le Conseil** réinsiste sur le rôle de l'Agence régionale de stationnement dans la coordination des plans d'action communaux de stationnement.

2.8 Harmonisation des abords des places de stationnement

Le Conseil estime qu'il est important d'harmoniser la politique de stationnement mais qu'une réflexion doit également être menée sur une harmonisation des abords, des espaces autour de ces places de stationnement au sein même de la commune et entre les communes. Ceux-ci doivent notamment être conçus en tenant compte des personnes à mobilité réduite.

*
* *

