

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

*PORTANT ORGANISATION DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT
ET REDÉFINISSANT LES MISSIONS ET MODALITÉS DE GESTION
DE L'AGENCE DU STATIONNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE*

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

17 MARS 2021

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Vu la demande d'avis sollicitée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, 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 de la Région de Bruxelles-Capitale**;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Vu les conditions particulières de travail, en cette période de pandémie et l'agenda pour l'audition du représentant de la Ministre Van Den Brandt et de l'auteur de l'avant-projet d'ordonnance, le délai de remise d'avis a été fixé au 18 mars 2021; cependant, la Commission a tout mis en œuvre pour pouvoir remettre son avis dans les meilleurs délais ;

La Commission s'est réunie les 25 février, 4 et 11 mars 2021 par Teams.

Après avoir entendu les représentants du Cabinet de la Ministre Elke Van Den Brandt, et avoir pris connaissance des avis des instances, disponibles au moment de la rédaction de l'avis ;

La Commission émet en date du 17 mars 2021, l'avis unanime suivant :

1. CONTEXTE DU NOUVEL AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

L'organisation de la politique de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale a pour cadre l'ordonnance du 22 janvier 2009 qui détermine les jalons pour la planification de ses actions et de sa mise en œuvre via le Plan régional de la politique de stationnement (PRPS) et les Plans d'actions communaux de stationnement (PACs). Cette ordonnance est aussi à l'origine de la création de l'Agence de stationnement dénommée Parking.Brussels (PB).

Tout en gardant les bases de l'ancien texte de l'ordonnance de 2009, le Gouvernement a souhaité, dans cette modification, apporter une meilleure lisibilité, dans un souci de sécurité juridique. Ceci, dans le but d'offrir un cadre clair qui permette l'application et la mise en œuvre :

- *du Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move » (2020-2030) et notamment en ce qui concerne le stationnement en tant*
 - *que levier d'action sur les choix en matière de mobilité;*
 - *qu'outil de requalification de l'espace public;*
 - *que maillon des chaînes de déplacements intermodales;*
 - *que service rendu aux usagers de la Région;*
- *de la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement (2019-2024) en ce qui concerne une gestion volontariste, dynamique et optimale du stationnement, notamment :*
 - *en réduisant l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie;*
 - *en continuant à favoriser l'uniformisation des tarifs et des cartes de dérogation ainsi qu'une plus grande réglementation des places en voirie, en tenant compte des contextes locaux;*
 - *en prévoyant un maximum de deux cartes de riverains par ménage;*
 - *en redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement.*

2. AVIS

La Commission apprécie la volonté du Gouvernement d'instaurer un cadre clair pour la politique de stationnement pour permettre l'application et la mise en œuvre des politiques communales et régionales, avec ses divers instruments (plan régional de politique du stationnement (PRPS) et les plans d'actions communaux de stationnement (PACS), le tout en s'accordant avec le Plan régional de Mobilité - Good Move.

La Commission propose qu'à l'occasion de la révision de l'Ordonnance, soient réaffirmés les objectifs à atteindre.

Ceci s'avérerait d'autant plus nécessaire, que les pratiques de mobilité et les besoins des usagers ont profondément évolué (développement du car/vélo sharing, poussée de la marche à pied -1er mode de déplacement à Bruxelles -, montée en puissance de l'usage du vélo...)

Ces éléments sont déterminants pour l'adaptation des besoins en stationnement, dictés par les politiques régionales et communales. La Commission souligne, en effet, que de nouvelles mesures de stationnement peuvent inciter les usagers à modifier leur comportement.

En outre, la Commission soutient les objectifs de Good Move, (voir ci-dessous) dictés par le PRDD et la Déclaration de politique régionale (DPR) qui sont, entre autres, d'améliorer et de renforcer la qualité du cadre de vie et son attractivité. Il intègre ainsi tous les enjeux de l'espace public (voirie, piétonnier, places, etc...) en vue de son amélioration. Elle souligne, de fait, la qualité variable de celui-ci, selon l'endroit où l'on se trouve.

De plus, la Commission souligne que la situation sanitaire actuelle a montré l'importance d'avoir des espaces publics de qualité, et de pouvoir y renforcer, notamment, la fonction de séjour.

Cela rejoint donc un des leviers de la politique du stationnement qui est de réduire les emplacements en voirie pour un report hors voirie. La Commission estime qu'il y a lieu aussi de rééquilibrer l'espace de parkings en voirie pour les différents usages et types de véhicules.

La Commission insiste sur le fait de permettre et d'encourager la transition écologique et sociale.

Conditions préalables

La Commission rappelle les mesures énoncées dans le plan Good Move :

- Mener une **réflexion systématique en matière d'offre et de demande de stationnement** (pour tous les types de besoin, y compris livraisons, poids lourds, autocars, PMR, vélo...) **au sein des quartiers** dans le cadre des projets de réaménagement de l'espace public (notamment dans le cadre de la mise en œuvre de l'action A.2) et de projets de développement urbain. Cette réflexion doit être formalisée dans un outil à l'échelle régionale qui englobe les **besoins en voirie et hors voirie**. Les analyses en matière d'offre et de demande de stationnement doivent se faire en tenant compte des activités actuelles et potentielles ;
- Réévaluer les règles de **compensation du stationnement en voirie** ;
- Adapter le PRPS pour assurer **une tarification supérieure pour le stationnement en voirie au profit du stationnement hors voirie** afin d'inciter la réduction de l'emprise du stationnement en voirie (voir action D.2). Encadrer et promouvoir **Parking.Brussels en tant que gestionnaire du stationnement en**

et hors voirie (privé et public) et opérationnaliser les opportunités de mutualisation des parkings hors voirie ;

- *Créer les outils opérationnels et réglementaires rendant cette mutualisation possible ;*
- *Construire, le cas échéant, des parkings hors voirie de quartier.*

Compensation raisonnée

Vu la place démesurée de la voiture dans l'espace public (plus de 70 %) et l'ambition de rééquilibrer les autres usages, la suppression de places existantes doit pouvoir avoir lieu même en cas d'impossibilité de compensation hors voirie. Il est en effet indispensable de dégager des nouvelles possibilités d'occupation de l'espace public, qu'ils s'agissent des modes actifs ou des diverses « fonctions de séjour » (promenades, espaces verts, activités diverses).

Parmi les mesures énoncées dans les actions du Plan Good Move figure la réévaluation des règles de compensation du stationnement en voirie. La Commission est d'avis qu'il est parfois nécessaire de compenser la perte d'emplacements de stationnement en voirie par du parking hors voirie. Elle regrette que les modalités de compensation n'aient pas été assez étudiées dans l'ordonnance.

La Commission demande de rechercher, de manière anticipative, une solution au cas par cas, en fonction des besoins, et de définir, entre autres, un périmètre dans lequel la compensation, si elle s'impose, va se faire et en détailler les conditions (tarification).

Cela passe par une meilleure utilisation des places de parking existantes (voir mutualisation) mais aussi par la construction, à certaines conditions, de nouveaux parkings qui viennent compenser les emplacements supprimés en voirie.

Législation / réglementation : Collaboration et cohérence des politiques et administrations

L'analyse des possibles compensations nécessite une collaboration étroite des diverses politiques et administrations, notamment au regard des différentes législations et réglementations (ex RRU pour la compensation hors voirie).

Requalification de qualité des emplacements supprimés

Par ailleurs, la Commission estime, tout comme la Commission régionale de mobilité, que les projets de développement d'une nouvelle offre de stationnement hors voirie devraient être systématiquement couplés à une vision de réaménagement qualitatif des voiries et de la réaffectation de l'espace public.

La Commission demande que l'ordonnance précise les objectifs quant à la requalification des emplacements supprimés et de mentionner la nécessaire végétalisation de ceux-ci tout en y maintenant une perméabilité maximale (ex. l'utilisation de revêtements perméables qui devrait s'appliquer aussi aux emplacements de parking existants, lorsque c'est possible).

Mesures d'accompagnement des usagers

La Commission recommande de compléter l'avant-projet d'ordonnance par des mesures d'accompagnement et de recommandation pour les usagers motorisés. Elle estime que cela permettrait de rendre plus efficace la mise en œuvre de la politique de stationnement.

Ainsi les visiteurs motorisés devraient être encouragés à anticiper leur déplacement en examinant (via une application) les alternatives disponibles et, si celles-ci ne sont pas satisfaisantes, quels sont les parkings publics disponibles au lieu de destination, en leur permettant la réservation de leur emplacement (ce système existe déjà, notamment pour la réservation de parkings longue durée aux abords de certains aéroports).

La Commission souligne et accueille aussi favorablement la mise en place d'un tarif intégré des transports en commun, attendu depuis si longtemps, avec la possibilité de correspondances gratuites. Elle est d'avis que cette mesure sera un allié important pour la politique de stationnement, entre autres, et pour la politique de mobilité en général. Cette nouvelle mesure facilitatrice pour les transports en commun devrait convaincre un grand nombre à emprunter ce mode de transport.

La Commission estime qu'une offre de parkings gratuits et de services, près des grands nœuds de transports en commun (avec mise à disposition de Citybike par exemple), permettrait aussi d'encourager le visiteur à laisser sa voiture en dehors du centre-ville.

La Commission s'est penchée sur la problématique de Park and ride dans sa note Métropole et insiste pour que les parkings de dissuasion se trouvent en amont au lieu de départ et non d'arrivée des déplacements. On vise ici les déplacements entrants.

Mise à disposition d'emplacements au niveau local, réservés aux différents types d'usagers

S'il reste important de ne pas encourager les déplacements en voiture, il faut cependant aussi laisser tout quartier accessible aux voitures, notamment pour le chargement/déchargement privé ou professionnel.

La Commission encourage ainsi à ce que des espaces suffisants de chargement/déchargement ou de pose/dépose soient réservés en nombre suffisant en surface, en dehors de ceux déjà prévus pour les besoins économiques (emplacements de livraison surfaces commerciales, entreprises, etc..). En fonction du type d'activité économique du quartier (par exemple « run-shopping »), un nombre d'emplacements en surface, avec une rotation suffisante assurée, peut rester nécessaire.

La mise à disposition de ces nouveaux emplacements contribuerait, en soi, à une diminution d'emplacements de parking en surface. Une modalité de leur usage devrait cependant être réfléchie.

La Commission met l'accent aussi sur le respect des zones de livraison pour les activités économiques.

Cohérence /coordination des politiques

La Commission rappelle la problématique trop présente de la réflexion en « silo » pour les différentes politiques d'aménagement et de développement. Non seulement, une meilleure coordination est nécessaire entre les différentes législations afin d'optimiser leur cohérence, mais également une vision transversale des différentes politiques.

Des liens sont nécessaires entre les différentes stratégies pour que cela fonctionne (ex arrêté sur les permis temporaires).

Elle estime qu'il faut considérer tous les aspects de la mobilité et pas uniquement son aspect fonctionnel.

La Commission demande ainsi que, dans tous les projets, l'on sorte de la logique purement sectorielle de la mobilité et prenne en compte l'ensemble des autres objectifs architecturaux, urbanistiques, sociaux, etc.

Mutualisation du parking

La Commission soutient la valorisation et la mutualisation du stationnement hors voirie qui permet l'usage maximal des espaces, comme énoncé dans Good Move. Elle encourage ainsi, le développement de partenariats, avec les propriétaires/gestionnaires de parkings privés existants afin de réserver des emplacements pour un usage public (riverains ou autres usagers, selon les horaires d'occupation) ou pour la construction de nouveaux parkings.

La Commission est d'avis qu'il faut réfléchir à la pertinence des Partenariats Public Privé pour soutenir financièrement le réaménagement de l'espace public lorsqu'il y a des opportunités de parkings souterrains à construire quand on supprime des emplacements en surface (notamment le long d'avenues prestigieuses ou de grands boulevards).

On pourrait aussi imaginer la mise à disposition d'espaces pour voitures partagées.

Cependant, la Commission a conscience de l'importance qu'il y aura de développer des outils opérationnels, au cas par cas, vu la difficulté de gestion de ces parkings mutualisés (notamment pour les questions de sécurité et de responsabilité que soulève cette mutualisation des emplacements). Il s'agira donc aussi de prévoir les textes réglementaires pour encadrer ces questions : ex prévoir au RRU et lors de la délivrance de permis qu'une entrée distincte soit prévue pour l'accès à la partie destinée à l'usage public.

La Commission souhaite ainsi que l'ordonnance explicite les conditions de reconnaissance de ces parkings comme parkings publics et précise des mesures incitatives à leur mutualisation.

Ainsi, par exemple, beaucoup d'entreprises ou d'habitants cherchent des espaces de stockage. On pourrait encourager la mutation d'emplacements de parkings hors voiries pour ce type d'usage (notamment dans le cadre de la réduction annoncée des emplacements de parkings des immeubles de bureau suite à l'application des normes du RRU lors du renouvellement des permis d'environnement).

Il en va de même pour les parkings vélos dont le nombre est insuffisant. Des initiatives de type comités locaux ou citoyennes existent pour reconvertir des emplacements en voiries pour d'autres usages.

Il faut aider les habitants à trouver des solutions pour leurs besoins de parking privé, mais pas forcément sur l'espace public.

Parking.Brussels devrait être mandaté pour une telle mission d'animation, de susciter des solutions (notamment pour les problèmes d'assurance, de garantie et de responsabilité) et pas simplement pour gérer la mutualisation des emplacements.

Charges d'urbanisme

La Commission rappelle que les charges d'urbanisme ont été instaurées pour gérer les conséquences sur le voisinage direct d'un projet d'urbanisme. Elles portent entre autres, « sur la réalisation, la transformation, la rénovation ou l'embellissement des espaces, équipements et bâtiments publics, des voiries et des espaces verts ». Leur utilisation pourrait donc être liée, par exemple, lors d'une rénovation ou de la construction de nouveaux parkings en sous-sol, à l'obligation, de créer une entrée séparée pour l'usage public du parking.

Cependant, la Commission est d'avis qu'une reconnaissance d'utilité publique à ces projets de reconversion /construction et de mutualisation d'emplacements pour un usage public, devrait leur permettre de bénéficier de fonds publics.

Observatoire/Cartographie

La Commission souligne (d'après l'observatoire et l'inventaire COBRACE) que de nombreux emplacements de parkings dans des immeubles seront désaffectés, notamment lors du renouvellement du permis d'environnement, avec comme conséquence une réduction (parfois de 50%) du nombre d'emplacements pour les immeubles de bureaux. Elle souligne cependant que leur réaffectation, selon les cas, ne sera pas toujours possible. La Commission émet donc des réserves sur la disponibilité réelle de ces emplacements.

Par ailleurs, le constat montre que pour les emplacements en ouvrage souterrain, l'offre est plus importante que la demande (dû au fait de la disponibilité d'emplacements en voirie et au coût élevé que représente l'achat d'un emplacement hors voirie).

La mission de l'observatoire, en plus du suivi de l'évolution des emplacements de parking en voirie et hors voirie, de quantifier le nombre de places de parkings à désaffecter en fonction du COBRACE, ou d'analyser leur degré d'accessibilité pour un public externe, pourrait aller plus loin dans l'analyse par rapport à l'historique et voir quelles places seront mobilisables, (par ex un parking d'hôtel qui sera plus facilement mobilisable que d'autres fonctions). Certaines entreprises préférant parfois aussi payer la taxe ou réaffecter ces emplacements à une autre fonction (dépôts, agriculture urbaine, archivage, salles de jeux, de sport, installations techniques déplacées pour libérer les toitures pour d'autres usages et création de pleine terre par ex.).

Cette analyse permettrait, dès lors, de savoir quel sera le nombre de places réellement mobilisables pour la mutualisation.

Il s'agit d'un outil indispensable, notamment pour la gestion de l'espace public (par exemple, pour favoriser la mutation de la fonction parkings en espaces verts, et l'amélioration des intérieurs d'îlots), lors de rénovations lourdes de bâtiments, comme au quartier européen).

Dans le même ordre d'idée, la Commission est d'avis qu'il serait intéressant d'avoir une bonne cartographie de l'état du stationnement à Bruxelles, en veillant à ce qu'il y ait une cohérence au niveau de celle-ci. Elle souligne, en effet, que le site de Bruxelles Mobilité « Mobigis » est déjà très complet en matière de stationnement. Sur « Brugis », par exemple, on ne retrouve que les parkings publics alors que sur Mobigis on trouve les parkings hors voiries, en voirie, le type de stationnement réglementé etc.

La Commission estime qu'il faut donc clarifier cela en centralisant l'information, mais aussi bien sûr en mettant les données à jour régulièrement pour que cela soit utile.

Cette cartographie pourrait ainsi renseigner et mettre en évidence les différentes problématiques liées au stationnement (nouveaux potentiels, dont les recharges électriques en voirie, par exemple).

Tarifification

Une tarification intelligente est nécessaire et indispensable, selon la Commission, pour mener une bonne politique de stationnement et inciter à l'utilisation d'un autre mode de mobilité.

La Commission est d'avis que cette tarification intelligente doit être étudiée selon les zones et proposer des tarifs adaptés et plus flexibles selon l'usage en semaine ou en WE, selon les heures d'utilisation ou le temps d'occupation par exemple. Ceci aussi bien pour le parking en voirie qu'hors voirie. La Commission estime que l'Ordonnance ne développe pas suffisamment ces options, en se limitant à la définition des zones et de tarifs par heure (progressif en fonction de la durée).

Elle plaide également en faveur d'une harmonisation d'usage et tarifaire sur l'ensemble de la région, selon une série de critères comme ceux ci-dessus.

Il n'en reste pas moins que du parking pour les utilisateurs de la ville reste essentiel, notamment pour les fonctions économiques de la ville.

La tarification appliquée doit trouver le juste équilibre entre celle appliquée pour le parking de surface et celui en sous-sol. D'une manière générale, la Commission est pour une tarification attractive des parkings publics, qui soit moins chère hors voirie qu'en voirie.

De là, également, la nécessité, avant toute hausse de tarif éventuelle, de prévoir suffisamment d'offre alternative de stationnements, notamment en périphérie et près des hubs de transports en commun. (Voir point « compensation »). De même que pour la nécessité de contrôle des places réservées aux personnes handicapées par « voitures scan », la Commission suit l'avis de la CRM, d'ajouter au sein de l'ordonnance, le principe d'adaptation de la hausse régulière pour tarifs et redevance stationnement– après sanctions sur emplacement réservés ex pour handicapé.

La Commission a toujours plaidé pour l'application des tarifs favorisant la rotation du stationnement, particulièrement pour le parking de surface dans les communes centrales.

La Commission approuve la mise en place de zones grises aux tarifs dissuasifs, dans les zones denses mais qui disposent aux alentours de parkings publics en sous-sol. Cela permettra de rendre possible l'utilisation et l'aménagement de l'espace public ainsi libéré (comme l'installation de terrasses en été).

Usage du stationnement / dérogations

La Commission fait part de ses préoccupations pour les véhicules professionnels et notamment en ce qui concerne les dérogations. La liste est limitative et ne concerne que les personnes qui ont besoin de leur véhicule comme outil de travail.

La Commission demande aussi de distinguer les cartes de dérogations professionnelles et celles pour les entreprises.

Elle souligne, par exemple, le cas de travailleurs ou d'indépendants avec des horaires qui ne correspondent pas à ceux des transports en communs et qui n'ont d'autre choix que de prendre leur véhicule. Il s'agit de fonctions « oubliées » dans la gestion du stationnement.

La Commission demande dès lors d'adapter les catégories de dérogations pour prendre en compte ces personnes.

S'il y a une demande très claire pour que la carte de dérogation continue d'exister, la Commission attire l'attention sur le fait que les emplacements hors voirie ne sont pas tous accessibles aux professionnels (véhicules trop hauts) et que par ailleurs ces emplacements sont devenus très chers par le fait de leur rareté. Elle dénonce l'interdiction de stationnement de ce type de camionnettes dans certains quartiers (résidentiels) sans offrir des alternatives.

La Commission demande ainsi de réserver des emplacements mieux adaptés aux professionnels.

La Commission demande une égalité de traitement entre les utilisateurs par rapport à la réservation des zones de stationnement. Il n'est pas normal que l'on fasse une différence entre des professionnels et des particuliers à cet égard. On ne peut donc pas laisser la liberté aux communes d'obliger le passage par le système Osiris pour la réservation d'emplacements de stationnement pour certains types d'utilisateurs. L'utilisation d'Osiris doit se limiter aux occupations de la voirie qui ont un impact réel sur la mobilité dans Bruxelles, ce qui n'est pas le cas avec des réservations d'emplacements de stationnements existants.

Par rapport aux cartes de dérogation pour les riverains, elle rejoint la CRM qui souhaite accorder un maximum de 2 cartes riverains par ménage.

La Commission demande que d'autres éléments par rapport à la politique de dérogation pour les riverains soient établis dans l'ordonnance afin :

- D'adapter le nombre de cartes riverains octroyées au nombre total de places en voirie, en prenant également en considération l'accessibilité ou non à un emplacement de stationnement privé pour la délivrance d'une carte de dérogation (NDLR : la ville d'Amsterdam n'octroie pas de carte de dérogation aux riverains disposant d'un garage privé)*
- De pouvoir calculer le prix d'une deuxième carte riverain (nettement plus élevée que la première),*
- De faire varier le tarif de ces cartes de dérogation sur base de caractéristiques locales du quartier concerné (notamment son caractère résidentiel ou non, son degré d'attractivité pour les visiteurs et la saturation et la disponibilité des parkings avoisinants),*
- D'avoir une tarification qui rende le vélo plus attractif, supprime le déséquilibre entre les tarifs appliqués pour les cartes de riverain et pour stationner dans un box vélo.*

La Commission rappelle que la carte de riverain est une redevance pour l'occupation de l'espace public et qu'il est nécessaire de réfléchir à d'autres usages de cette carte (parking vélo, espaces de détente, espaces verts, plantations, ...).

Si l'on veut s'inscrire dans la transition écologique et sociale, il faut avoir une autre réflexion que celle d'une part d'accorder d'office une carte de riverain et d'autre part en réguler le nombre.

La gestion de l'espace public de proximité doit être plus solidaire et proposer des solutions participatives et moins individualisées : les habitants pourraient par exemple demander que leur espace « carte riverain »

soit consacré à autre chose que le stationnement de véhicules privés comme les voitures ou garages partagés, le stationnement sécurisé des vélos ou d'autres usages plus conviviaux (plantations, bancs, ...).

Utilisation des zones de recul en stationnement

La Commission s'interroge sur l'impact visuel qu'aura la suppression du stationnement en voirie si, en 2de couronne en particulier, tous les jardins au-devant des maisons se transforment en zones de stationnement.

Si les principes et règlements ne manquent pas, ils doivent être appliqués par les communes.

Il pourrait être rappelé dans l'exposé des motifs de l'ordonnance que l'interdiction de cette pratique est réglée dans le RRU.

La Commission souligne que cette problématique n'est pas seulement liée à la suppression du stationnement en voirie, elle existe aussi dans des endroits où il y a une pression forte pour le stationnement.

La Commission recommande d'avoir des solutions créatives pour, soit récupérer, soit garantir le maintien de jardins en façades à condition d'offrir des alternatives de stationnement. Pour les cas où l'occupation est régulière et légale, si l'on veut retrouver les jardins, il faut pouvoir offrir une autre solution.

Elle estime qu'un principe d'équité doit être trouvé entre ces situations (principe de beauté des jardinets, la question des garages en rez-de-chaussée et le fait de monopoliser un emplacement en voirie).

La Commission propose ainsi de réfléchir à l'utilisation d'emplacements au-devant des entrées de garages privés ou collectifs, ou de zones de recul des jardinets (pour lesquelles il est important d'ailleurs, de faire respecter l'interdiction de stationnement).

Elle estime que dès lors que ces emplacements occupent de l'espace public, on pourrait lier tout véhicule utilisant ces accès privés à l'obligation d'avoir une carte de riverain.

On peut se poser la question sur le lien entre le refus des promoteurs immobilier de construire un emplacement par appartement, créant trop d'invendus, et le prix de la carte de riverain qui s'écarte énormément du prix de loyer (vente) d'un emplacement privé.

Agence de stationnement

La Commission estime logique d'octroyer à l'Agence de Stationnement (PB) les moyens nécessaires à l'accomplissement des objectifs au regard de l'ampleur que prennent ses missions.

La Commission suggère, par exemple, que Parking.Brussels puisse faire un accompagnement technique et juridique des propriétaires qui sont intéressés par la reconversion éventuelle de leur parking (sur base d'un guide ou d'un vademecum) ou, au cas par cas, selon la faisabilité et l'aspect financier d'une telle reconversion.

3. CONCLUSION

La Commission

1. *Apprécie la volonté du Gouvernement d'instaurer un cadre clair pour la politique de stationnement ;*
2. *Appuie la stratégie Good Move qui vise à améliorer Le cadre de vie ;*
3. *Propose qu'à l'occasion de la révision de l'Ordonnance, soient réaffirmés les objectifs à atteindre ;*

Elle demande :

4. *D'avoir une analyse des besoins réels en offre et demande de stationnement ;*
5. *D'avoir une compensation raisonnée uniquement en cas de nécessité impérieuse et adaptée aux besoins qui :*
 - a. *Soit de préférence anticipative à toute suppression d'emplacement en voirie lorsque c'est pertinent (zones de grandes demande de stationnement pour les visiteurs et absence d'alternatives en parkings publics);*
 - b. *Qui puisse offrir une solution au cas par cas, avec l'accompagnement par Parking.Brussels de propriétaires qui souhaitent la mutualisation ou la reconversion de leur parking ;*
 - c. *Qui définisse un périmètre dans lequel cette compensation va se faire ;*
 - d. *Qui en détaille les conditions ;*
6. *De renforcer les outils opérationnels et réglementaires rendant possible la mutualisation du parking hors voirie (+ utilisation des charges d'urbanisme à cette fin, exigence du RRU notamment pour le logement) ;*
7. *De prévoir une tarification qui soit supérieure pour le stationnement en voirie, au profit du stationnement hors voirie, tout en régulant sa tarification pour éviter toute dérive ;*
8. *De voir les modalités de tarification adaptée, intelligente et plus flexible ;*
9. *De construire, au besoin, des parkings de quartier hors voirie ;*
10. *De préciser les objectifs quant à la requalification des emplacements supprimés et de mentionner l'obligation d'un réaménagement qualitatif des voiries et de la réaffectation de l'espace public avec la nécessaire végétalisation de ceux-ci ;*
11. *De prévoir des mesures d'accompagnement à l'usage des visiteurs de la ville (urgence de la mise en service d'une application MAAS).*
12. *De prévoir la mise à disposition d'emplacements au niveau local, réservés aux différents types d'usagers, notamment pour le chargement /déchargement privé ou professionnel ;*
13. *De faire respecter les zones de livraison pour les activités économiques, ainsi que les emplacements PMR ;*

14. De mettre en place d'un Observatoire qui permette de définir le nombre de places réellement mobilisables en et hors voirie, avec une cartographie facilement accessible, qui mette en évidence toute problématique liée au stationnement ;
 15. De garantir un bon usage du stationnement :
 - a. En réservant des emplacements mieux adaptés aux professionnels ;
 - b. Avec le maintien et l'adaptation des cartes de dérogation notamment pour prendre en compte tous les types de travailleurs pertinents (ex ceux à horaires décalés) ;
 - c. En mettant en place le système Smart Cities avec des applications adaptées ;
 16. De mettre en place, dans l'ordonnance, des mécanismes afin :
 - a. D'avoir une gestion des cartes de riverain adaptée aux objectifs ;
 - b. De pouvoir calculer le prix d'une deuxième carte riverain (nettement plus élevée que la première) ; et là où une demande dépasse les possibilités, limiter à une carte ;
 - c. D'avoir une tarification qui rende le vélo plus attractif, supprime le déséquilibre entre les tarifs appliqués pour les cartes de riverain et pour stationner dans un box vélo ;
 - d. D'étudier la possibilité de prendre en compte l'usage de l'espace public » au-devant des jardinets, des zones de recul et entrées de garages (privés et collectifs) comme nécessitant une carte de riverain ;
 17. De donner à l'Agence de Stationnement (Parking.Brussels) les moyens nécessaires à l'accomplissement des objectifs, notamment aussi, pour l'accompagnement technique et juridique des propriétaires, y compris pour la faisabilité financière de la reconversion/mutualisation de parkings.
-