

### **Dossiers de M. le Bourgmestre**

- Accord de la section.

**De heer Van den Driessche.**- Mijnheer de burgemeester, wat punt 1 betreft, stel ik vast dat in het reglement 2013 in artikel 11, 2°lid, een paar zinnen wat door elkaar zijn gehaald. Het gaat louter om een vormelijke fout, geen inhoudelijke fout.

**De Burgemeester.**- Dat is genoteerd.

### **Dossiers de M. l'échevin Courtois**

- Accord de la section.

### **Dossiers de Mme l'échevine Lemesre**

- Accord de la section.

**Mme Nagy.**- Je souhaiterais interroger l'échevine quant à l'avis rendu par la Ville de Bruxelles sur le Plan de stationnement régional. La tonalité de cet avis m'a étonnée. Le 28 janvier 2013, en effet, Mme Lemesre semblait prête à s'inscrire dans une démarche davantage régionale qui uniformiserait la situation en matière de stationnement. Or, dans son avis, la Ville s'étonne de l'objectif de réduction de 16 % du nombre de places de stationnement et des mesures prises pour l'atteindre. Il me semble pourtant qu'à Bruxelles, cet objectif est déjà fixé.

L'avis indique que « la Ville s'interroge sur le rôle, les capacités d'investissement et les leviers dont disposera l'Agence régionale de stationnement pour créer et gérer des parkings publics ouvragés, et ce simultanément à l'application progressive de l'objectif de réduction de 16 % ». Est-ce à la Ville de Bruxelles d'émettre ce type de considération, alors qu'un débat est ouvert à l'échelon régional pour doter ladite Agence de stationnement des moyens nécessaires (15 % des recettes générées par le stationnement) ? En outre, la Ville dispose d'un atout qu'elle sous-exploite, à savoir les conventions qu'elle signe avec les exploitants des nombreux parkings publics. Les tarifs pratiqués par ces parkings sont dissuasifs, voire scandaleux : ¼ d'heure au prix

d'une heure, tarif horaire dégressif, etc. Cela me semble contraire à une bonne gestion de l'espace public. Les voiries publiques pourraient être délestées par une meilleure occupation desdits parkings. Au lieu de critiquer la Région, elle pourrait collaborer et proposer une révision de ces conventions. Certains parkings ne restent ouverts que jusqu'à 22 heures !

Par contre, des remarques sur la mise en œuvre du Plan régional de stationnement sont intéressantes, notamment s'agissant des autorisations pour le personnel soignant. Nous ne pouvons donc approuver cet avis, car au lieu de collaborer avec la Région, la Ville conteste les données, les moyens financiers et les dispositions réglementaires avancés.

**M. le Bourgmestre**.- La parole est à M. Ceux.

**M. Ceux**.- L'objectif du Collège rejoint totalement le nôtre et celui de la Région, à savoir la priorité donnée aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes. La voiture ne vient qu'ensuite. Nous nous réjouissons donc de cette entrée en matière. Malheureusement, à la lecture de l'avis, nous retrouvons cette ambiguïté présente dans toutes les questions de mobilité depuis que vous siégez au Collège.

Vous donnez la priorité aux transports en commun, aux piétons, aux cyclistes, mais l'avis précise : « Il est impératif de trouver un équilibre entre les différents modes de transport afin que tout le monde puisse y voir une amélioration des conditions de déplacement et non pas une détérioration de celles-ci. » Cela démontre une absence totale de choix. Par contre, nous partageons votre souhait d'améliorer la proposition.

Il faut savoir ce que l'on veut ! Pour que la stationnement devienne une compétence à part entière de la Région, ce que je souhaite, il faut en donner les moyens à l'Agence de stationnement. Or vous critiquez le fait qu'elle puisse, dès le départ, bénéficier du financement nécessaire.

Vous évoquez la suppression de 45.000 places de parking. D'où tirez-vous de tels chiffres ? Vous vous opposez également à toute obligation de compensation systématique de ces places supprimées.

Vous mentionnez la disposition du Cobrace qui viserait 55.000 places de parking de bureaux. Précisons que lesdites places pourront être conservées à la condition qu'un accord soit trouvé avec les habitants du quartier pour qu'elles puissent être utilisées en dehors des heures de bureau.

S'agissant de la disposition du plan régional qui prévoit également la réglementation des territoires situés en deuxième couronne, l'avis remarque que « le risque est grand que les navetteurs, quitte à payer pour le stationnement, décident de stationner en première couronne ». C'est évident ! Mais c'est là qu'une décision politique doit être prise pour réduire le nombre de places de parking dans le Pentagone et le centre-ville (le mieux pourvu en transports en commun). Je rappelle à ce propos qu'une part considérable des déplacements sont consacrés, justement, à la recherche de parkings.

S'agissant des parkings de dissuasion, je rejoins totalement votre avis : ils sont essentiels. Actuellement, ils sont au nombre de 8 en Région bruxelloise. Je me demande d'ailleurs comment vous pourrez construire sur le parking C à la fois un stade, un parking pour les salons, un parking de dissuasion et un parking pour Neo, à moins d'y instaurer un système de rotation.

Vous mentionnez également la difficulté de disposer de leviers d'action pour les parkings privés. Dans ce cadre, vous pourriez intervenir par le biais des permis d'environnement, en imposant des conditions lors de leur renouvellement. La part des parkings du centre-ville réservée aux abonnés est beaucoup trop importante.

Quant aux déplacements cyclistes, le Collège veut décider seul et je ne vous fais pas confiance en la matière. Je préférerais que la Région ait voix au chapitre et que soient appliquées les dispositions du Plan Iris 2.

Dans le volet réglementaire, vous affirmez que vous ne disposez d'aucune étude sur le stationnement en voirie et que cet aspect vous inquiète. Je vous renvoie à ce propos au Plan communal de mobilité. Tout plan communal de mobilité implique au préalable d'analyser cette variable qu'est le nombre de places de parking. À Bruxelles, il existe 160.000 places de stationnement publiques ou privées, dont 52.000 en voirie. Notre Ville détient le record du monde en la matière. En comparaison avec des villes

comme Lyon, Copenhague ou Bordeaux, ce nombre est excessif.

Selon votre avis, « le rapport modal ne peut être atteint que si le prix de stationnement en voirie est plus cher que celui en ouvrage ». Soit, mais alors fixez des tarifs horodateurs suffisamment élevés dans votre plan de stationnement. Voyez ce qui se passe dans des villes comparables comme Amsterdam, Copenhague ou Bordeaux.

Par principe également et pour décider seule, « la Ville s'oppose au principe même de tout découpage régional ». Or un découpage suffisamment large est indispensable pour jouer son rôle de dissuasion. Là aussi, la Région doit avoir toute compétence pour que le système soit efficace. Tout plan doit couvrir l'ensemble du territoire concerné.

Je partage avec la Ville son souhait d'appliquer des mesures spécifiques pour la zone Unesco et l'idée des cartes médicales. Pour ces dernières, toutefois, se pose la question d'un éventuel usage abusif.

Nous souhaitons également que le parking vélo trouve droit de cité.

Pour le stationnement des camions, je rejoins également l'avis du Collège, mais les mesures prises ne porteront leurs fruits que si leur application est strictement contrôlée. Je vous donne donc rendez-vous le 16 juin au matin pour contrôler tous les camions garés devant le stade Roi Baudouin, avec leurs chauffeurs qui y vivent, y mangent, y dorment. Vous dites qu'il serait possible de prévoir des emplacements gratuits pour ce type de véhicules en périphérie. Est-ce à dire à Neder-over-Heembeek, là où vous n'avez pas prévu d'horodateurs ni de zones bleues ? En ce sens, vous avez raison, puisque toute l'avenue des Croix de Guerre est déjà couverte de camions qui s'y garent...

Si l'Agence régionale de stationnement joue correctement son rôle, elle pourra développer la création de parkings ouvragés. J'y vois une opportunité pour le secteur public de faire concurrence au parking privé.

Dans votre avis, rien n'est dit sur le rôle des taxis. Or ce mode transport pose une

série de questions (utilisation des sites propres pour bus, stationnements...).

Le groupe cdH n'approuvera donc pas ce point.

**M. le Bourgmestre**.- La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Lemesre**, échevine.- Je note que l'opposition partage une série de critiques formulées par la majorité. L'avis de la Ville est critique, certes, mais celle-ci s'inscrit néanmoins dans la dynamique du Plan régional de stationnement. Nous sommes favorables à une telle coordination de la politique de stationnement sur le territoire des dix-neuf communes. Toutefois, certains volets dudit plan ne sont accompagnés ni de calendriers ni de budgets. En outre, ils se fondent sur des chiffres de 2004 pour la réduction de 16 % du parking disponible, alors que la population bruxelloise est appelée à augmenter d'environ 20 % d'ici à 2018. Donc, le simple maintien du nombre de places constitue déjà, en réalité, une diminution du ratio par habitant.

Il faut un partage clair des missions et compétences respectives de l'Agence régionale de stationnement et des communes pour assurer un financement adéquat. La Ville collaborera, mais elle souhaite connaître la destination des sommes perçues ; elle demande également des évaluations et des adaptations.

Comme vous, nous souhaitons faire supporter la création de parkings de dissuasion par les Régions, dont sont aussi originaires les navetteurs. La Ville de Bruxelles ne peut pas prendre de tels coûts à sa charge.

S'agissant de nos leviers d'action sur les parkings privés, je rappelle que les permis d'exploitation desdits parkings sont délivrés par la Région, ce qui doit lui permettre de négocier des prix moins élevés. Nous plaidons pour une telle baisse. Les tarifs des horodateurs doivent être dissuasifs de sorte à orienter les automobilistes vers les parkings souterrains.

Nous souhaitons conserver la capacité des communes de réduire le nombre de places de stationnement en voirie ou de passer d'un régime réglementé à un régime non réglementé (ou inversement).

La Région doit prendre en charge l'informatisation du système des cartes riverains.

Trop de mesures prévues dans le Plan régional de stationnement devront être assumées par les communes et nous ignorons encore tout de leur financement. Les nombreuses informations que les communes devront collecter exigeront des personnels supplémentaires. C'est en cela que l'avis de la Ville pose une série de questions, mais cela ne signifie pas que nous refusions de collaborer, au contraire.

Je vous remercie pour votre soutien au principe de la carte médicale. Toutefois, je ne partage pas votre inquiétude s'agissant de son éventuelle utilisation abusive, puisqu'elle autorise un stationnement dont la durée est limitée à 1 heure. Faisons confiance à une profession qui se consacre au bien commun.

Pour le stationnement des poids lourds, Le Plan régional prévoit 11 km de linéaire, soit trois fois plus que les besoins estimés. Le principe de couronnes autour d'un centre figurait déjà dans le plan voté par l'ancienne majorité, avec un périmètre central plus cher que la couronne suivante et la périphérie, et des zones à stationnement gratuit.

Le volet des taxis relève de la Région, pas de la commune. Nous n'avons donc pas à émettre d'avis sur ce point, même si nous pouvons participer aux discussions.

L'avis du Collège est cohérent avec le Plan de stationnement de la Ville de Bruxelles : il veille au bon fonctionnement de la cité et au confort des riverains en matière de stationnement. Nous ne souhaitons pas morceler le territoire en 118 zones riveraines, car cela représenterait un obstacle pour les citoyens.

Je salue la cohérence des propos de M. Ceux, qui ne change pas d'avis selon qu'il est échevin ou membre de l'opposition. Tel n'est pas le cas d'un ministre devenu bourgmestre, qui approuve un Plan de stationnement régional et, ensuite, fait le contraire dans sa commune...

Nous avons tenté d'adopter une position honnête, la plus proche du Plan communal de stationnement, mais en concertation avec la Région et son plan à venir.