

Projet de Plan Régional de Politique de Stationnement - Avis de la Commune.

Le Conseil communal,

Vu le Projet de Plan Régional de Politique de Stationnement arrêté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu la demande d'avis adressée au sujet dudit plan à toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale par ladite Région ;

Vu l'utilité et la nécessité d'arrêter et de communiquer à la Région de Bruxelles-Capitale l'avis de la commune de Saint-Gilles au sujet dudit plan ;

Vu l'ordonnance du 14 mai 1998, modifiée par l'ordonnance du 18 avril 2002 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la transmission au Gouvernement des actes des autorités communales en vue de l'exercice de la tutelle administrative;

Vu la circulaire du 24 août 1998 relative à l'ordonnance du 14 mai 1998;

DECIDE, d'arrêter comme suit l'avis de la commune de Saint-Gilles au sujet du Projet de Plan Régional de Politique de Stationnement :

I. Le Conseil communal de Saint-Gilles est favorable à la mise en place prochaine d'un plan régional coordonné de politique de stationnement pour l'ensemble du territoire des 19 communes de la Région.

II. Le Conseil communal approuve la volonté d'harmoniser les politiques de stationnement actuellement en vigueur dans les 19 communes et de simplifier les règles à l'avenir. La situation actuelle entraînant en effet l'application de règles, de zones, de tarifs, d'horaires différents dans chaque commune, ce qui peut contribuer à induire l'automobiliste en erreur.

III. Cette volonté d'harmonisation doit être compatible avec : a : la possibilité pour nos habitants qui le souhaitent de se garer à proximité de leur habitation ; b : le développement économique local en permettant l'accessibilité des entreprises établies dans les communes et l'accessibilité des commerces.

IV. Comme le prévoit le plan régional, le nombre global de places en voirie doit graduellement diminuer au profit de places hors voiries. Cette réduction généralisée et structurelle n'est envisageable qu'en tenant compte de la densité du bâti qui caractérise notre commune et du boom démographique qui touche la majorité des communes de la Région. (+11% à Saint-Gilles entre 2006 et 2012). Par ailleurs, le Conseil souhaite que l'Agence régionale de stationnement prenne en charge l'aménagement concret de ces places hors voiries, notamment en terme d'investissements sur le territoire communal en compensation du paiement des 15% des recettes du stationnement qui sera versé par les communes à l'Agence régionale.

V. Le Conseil considère également que le paiement des 15% des recettes nettes ne doit intervenir qu'à partir du moment où le plan régional de stationnement est entré en vigueur et opérationnel sur le territoire communal.

VI. Par ailleurs, la politique de stationnement en Région bruxelloise ne pourra réussir que par la création de parkings de dissuasion ou le développement de ceux existant et par le développement soutenu des transports en commun permettant aux navetteurs d'emprunter un moyen de déplacement alternatif à la voiture afin de réduire le trafic de transit à Saint-Gilles et de faciliter encore plus les déplacements des habitants grâce notamment à une plus grande régularité.

VII. Par conséquent, il y a lieu de hiérarchiser dans le temps les priorités : a : Dans un premier temps, améliorer l'attractivité de l'offre alternative : plus de transport en commun, parking de dissuasion et parking hors voiries, etc. ; b : Dans un second temps, réduire les places de manière réfléchie et progressive.

VIII. La commune souhaite que les remarques et suggestions suivantes soient intégrées dans le projet de plan:

1. Les habitants devant être favorisés, le Conseil souhaite que la première carte de riverain soit gratuite pour les habitants.
2. Afin de permettre un meilleur stationnement des riverains à leur retour du travail, le Conseil propose que l'horaire de contrôle se termine à 18h30, tel que pratiqué à Saint-Gilles, et non à 18h comme proposé. (Le début du contrôle devrait dès lors débiter à 9h30 et non 9h.)
3. Des catégories supplémentaires de cartes de dérogation devraient être prévues :

a. Une carte pour les associations : Dans une commune telle que Saint-Gilles, la vie associative très riche nécessite parfois l'usage de la voiture pour des associations d'utilité publique qui ne bénéficient pas par définition d'importants moyens financiers ;

b. Une carte visiteur permettant aux visiteurs des habitants âgés de plus de 65 ans de se garer gratuitement pendant deux heures dans une zone payante (5 € par an à Saint-Gilles) ;

c. Une carte « famille » permettant aux personnes ayant un lien de parenté (max. 2^{ème} degré) de se garer un ou deux jours par semaine dans une zone payante contre un forfait annuel. (20 et 50 € par an à Saint-Gilles.) Ces cartes permettent de favoriser le lien social et de maintenir à domicile des personnes qui bénéficient de l'aide de proches.

d. Par ailleurs, il est important de réfléchir à une dérogation pour le personnel de police amené à se déplacer à l'intérieur d'une zone correspondant au territoire de plusieurs communes.

4. La carte de prestataires de soins urgents doit pouvoir être également octroyée à l'ensemble des prestataires de soins à domicile, mêmes non-urgents, qui apportent des soins indispensables au maintien des personnes âgées, malades ou isolées chez elles.

5. Le nombre de cartes facultatives ne peut, comme prévu dans le projet de plan régional, être réduit année après année. En effet, le Conseil doute que des critères objectifs puissent être retenus et craint qu'un sentiment d'arbitraire ne soit ressenti par les détenteurs de cartes qui ne verraient pas celles-ci renouvelées.

En outre, dans un contexte de crise économique, cette mesure, difficilement applicable, nuira aux commerces et à l'activité économique dans nos quartiers. Enfin, il ne faut pas oublier que la réduction proposée du nombre de cartes s'inscrirait dans un contexte démographique par ailleurs en hausse. La demande de ces cartes en sera d'autant plus accrue.

6. Un plan de déplacement d'entreprise ne peut être exigé pour chaque commerce qui souhaiterait une carte de stationnement. Le Conseil propose qu'un nombre d'employés soit fixé en dessous duquel les commerces et petites entreprises seraient exemptées de produire ce document pour obtenir une simple carte.

7. La zone de validité des cartes de stationnement pour habitants ne peut consister en un rayon de 150 m autour du domicile, ou en un secteur résidentiel fixe d'espace équivalent, en raison de la difficulté d'application de cette mesure, de la complexité de sa communication, de sa difficulté d'identification au quotidien par les habitants de leur zone, ainsi que du contrôle des véhicules dans la zone.

Au sujet de la validité des cartes, le Conseil plaide pour que les cartes délivrées pour les habitants de la commune et les commerçants soient valables dans la totalité de notre zone verte pour prendre en compte la faible étendue du territoire et permettre une lisibilité claire de la zone. La commune de Saint-Gilles souhaite donc que la détermination des zones de stationnement soit laissée à l'appréciation des communes.

Cependant, un dispositif particulier doit être prévu pour les zones frontalières où il y a lieu de trouver un mécanisme permettant de résoudre ces situations.

8. La modulation du tarif « basse pression ou haute pression » en zone verte ne doit intervenir qu'à l'initiative des communes pour répondre au plus près aux réalités du terrain.

9. Les zones orange de notre commune permettent actuellement le stationnement des habitants situés dans ladite zone orange. Le projet de plan régional de stationnement ne permettant plus le stationnement des riverains en zone orange, le Conseil souhaite que lorsque le plan de stationnement régional sera concrétisé dans nos rues, nos zones orange soient désormais catégorisées en zones vertes aux conditions actuelles de la zone orange pour garantir la rotation de l'utilisation des emplacements de parking dans les axes commerçants. (En annexe : La carte actuelle et exacte du territoire de la commune avec les zones existantes.)

10. L'uniformisation prévue par le plan de stationnement régional pour les communes entraînera concrètement des effets au niveau de l'organisation des services communaux en charge du stationnement et des systèmes informatiques utilisés. Le plan régional de stationnement prévoit que l'Agence mette à disposition des communes « à un prix couvrant les frais » un système informatisé destiné à gérer les cartes ainsi que d'autres dispositifs. Ce coût devrait être pris en charge par l'Agence. _

11. Le Plan régional de stationnement prévoit l'installation de dispositifs clos pour le stationnement longue durée des vélos. Il est précisé que ces endroits ne sont accessibles que sur abonnement (avec identification de l'utilisateur) et contrôle d'accès. Ces dispositifs devraient être gérés par l'Agence régionale.

12. Le Conseil souhaite l'adoption d'un système de taxe plutôt que de redevance, prévu par le plan régional, en vue d'éviter de devoir initier de nombreuses procédures judiciaires lourdes et coûteuses qui pourraient en fin de compte compromettre ou retarder le recouvrement des recettes.