

Question orale de M. Wyngaard : L'impact du plan de stationnement sur le recours au tram 92 pour se rendre au centre-ville / Interpellation de M. Desmet : interpellation : adaptations du plan régional de stationnement

M. le Président suggère de coupler la question orale de M. Wyngaard et l'interpellation de M. Desmet. L'assemblée se range à cet avis.

M. Wyngaard signale qu'il a été interpellé par plusieurs habitants du sud de la commune, utilisateurs réguliers du tram 92, au sujet d'une conséquence (peut-être inattendue ?) du plan de stationnement sur leur situation.

Auparavant, ces personnes désireuses de rejoindre le centre-ville faisaient le choix de s'y rendre en transport public en stationnant leur véhicule aux environs du terminus du tram 92 afin d'emprunter celui-ci.

Depuis l'entrée en vigueur du plan de stationnement, ceci n'est manifestement plus possible (ou si c'est le cas, c'est assez onéreux), vu que ces habitants, résidant dans des zones non réglementées, ne disposent pas de cartes « riverain ».

Si les éléments précités sont exacts, il s'agirait d'une conséquence fâcheuse du plan : des Ucclois sont en effet amenés à refaire le choix de la voiture pour se rendre au centre-ville plutôt que d'opter pour les transports en commun. Ou peut-être seront-ils tentés de se rendre en périphérie pour faire leur shopping plutôt qu'au sein de la Région.

M. Wyngaard souhaite donc poser les questions suivantes.

Le Collège a-t-il eu écho de ce type de situation ? A-t-il relayé cette difficulté inhérente à la mise en œuvre du plan communal aux autorités régionales, vu qu'il n'est pas exclu que de tels cas de figure se présentent dans des quartiers décentrés d'autres communes ?

Des solutions sont-elles envisageables ? Et dans l'affirmative, lesquelles ?

Les nouvelles règles édictées par la Région, qui devraient entrer en vigueur en 2017, vont-elles changer la donne et permettre de remédier à un tel inconvénient ?

M. Desmet estime que, malgré la volonté régionale d'initier depuis 2013 une politique cohérente en matière de stationnement entre les 19 communes, trop de disparités voire d'absurdités prévalaient jusqu'au terme de 2016.

Depuis le 1er janvier dernier, de nouvelles dispositions ont été publiées au Moniteur, afin de mieux harmoniser les règles. Dorénavant, les cartes de stationnement ne se limiteront plus nécessairement aux frontières communales.

Chaque résident bruxellois pourra « créer » son propre secteur, sur la base des 320 secteurs prédéfinis. Il pourra ainsi se garer au sein d'une zone de maximum 1,5 km² autour de son domicile.

Parmi les autres modifications prévues, il faut citer la forte simplification du système des cartes de stationnement, avec deux cartes par ménage : 10 € pour la 1ère et 50 € pour la 2ème. Les tarifs pour les professionnels seront harmonisés : 75 € pour les prestataires de soins à domicile (tout comme pour les crèches, les policiers et les écoles) et 200 € pour les soins urgents. La carte « visiteur » est, elle aussi, modifiée. Les autres cartes « entreprises » sont portées de 200 € (jusqu'à 5 cartes) jusqu'à 800 € (montant maximal). Enfin, des zones grises ainsi qu'une zone « événements » sont rajoutées aux 4 couleurs actuelles.

Il est pour le moins étonnant que les communes n'aient pas l'obligation d'appliquer totalement ce nouveau plan.

M. Desmet aimerait connaître la position du Collège face à ces modifications. Le Collège envisage-t-il de modifier à nouveau le règlement-redevance afin d'y intégrer certains aspects de la réforme régionale ? Dans l'affirmative, quels sont le timing et la nature des changements prévus ?

M. Wyngaard précise qu'un problème ponctuel affectant le sud de la commune lui a été signalé. Vu que les horodateurs installés chaussée de Waterloo remplissent leur rôle, ils permettent une meilleure rotation et facilitent très opportunément le stationnement dans cette zone. Mais il en résulte un report dans

toute une série de voies perpendiculaires, notamment avenue de la Sapinière. Et il s'avère que dans ces artères perpendiculaires, les véhicules se garent des deux côtés. Or, ces avenues ne conviennent manifestement pas pour un stationnement des deux côtés : le croisement des voitures y est devenu périlleux et les manœuvres de sortie des véhicules stationnés dans les garages s'avèrent désormais difficiles pour de nombreux riverains. Le Collège a-t-il été mis au courant de ces problèmes ? A-t-on envisagé la solution consistant à n'autoriser le stationnement que d'un seul côté de la rue ou alors en alternance deux semaines d'un côté et deux semaines de l'autre ?

M. Desmet signale que certains commerçants d'Uccle offrent une demi-heure de parking à leur clientèle. Ce fait lui a été rapporté par son collègue, M. Franchimont. Le Collège est-il au courant de cette latitude, qui ne figure pas explicitement dans le règlement ? S'agit-il d'une initiative des commerçants ou d'une proposition de la commune ? D'autres quartiers commerçants d'Uccle sont-ils concernés ?

M. l'Echevin Biermann répond que la réflexion menée par le Collège à l'occasion du déploiement du PACS (Plan d'action communal de stationnement) s'est efforcée de concilier deux exigences : d'une part, le soutien du commerce local, grâce à la réglementation la plus contraignante (c'est-à-dire une série d'horodateurs dans les zones commerçantes), et d'autre part, la protection des riverains des voiries avoisinantes, grâce à soit la même réglementation soit une réglementation un peu moins contraignante (c'est-à-dire une zone bleue).

Le Collège a donc considéré qu'il n'était pas nécessaire de réglementer la totalité du territoire communal. En effet, dès que la phase 2 aura été implémentée dans son intégralité, environ 55 % des emplacements dévolus au stationnement seront réglementés sur le territoire communal. Toutefois, les dispositions réglementaires régionales interdisent aux communes de délivrer des cartes de stationnement à des riverains qui ne vivent pas dans une voirie réglementée. Par conséquent, dans un tel système, les riverains domiciliés à proximité d'une zone réglementée où se situe un arrêt de transports en commun comme le terminus du 92 ne sont pas en mesure de disposer d'une carte de stationnement.

La réglementation régionale limitait déjà précédemment la validité des cartes de riverain dans une zone de maximum 150 hectares avec une tolérance de 20 % en fonction des configurations géographiques. Cela signifie que la plupart des communes bruxelloises comprennent un, deux ou trois secteurs différents : Forest en compte trois et Etterbeek deux. La Commune d'Uccle comporte un très grand nombre de zones car sa superficie s'étend sur 22 km². La terminologie utilise la notion de zone pour distinguer les catégories verte, rouge, grise, etc., et celle de secteur pour déterminer la situation géographique sur les cartes. La Région propose un nouveau découpage des secteurs en mailles, dont chacune représente un quart de 150 hectares. Tout riverain a droit d'office à la maille correspondant à son domicile et peut choisir les trois autres mailles, pour autant qu'elles soient contiguës à la maille de son domicile. Le système informatisé relatif à ce maillage, qui doit être implémenté par l'agence de stationnement, sera disponible dans les prochains mois. Les dispositions prises sont de nature à éviter que des citoyens domiciliés à la limite de deux secteurs de stationnement doivent choisir entre le secteur où ils habitent vraiment et le secteur limitrophe où ils ont l'habitude de se garer parce qu'il y a plus de places. C'est typiquement le cas de l'avenue Winston Churchill. Le nouvel arrêté prévoit une exception au principe de la contiguïté des mailles, particulièrement favorable aux citoyens usagers des transports en commun : il est en effet possible de choisir une quatrième maille non contiguë au domicile si celle-ci comprend une gare ou une bouche de métro. M. l'Echevin Biermann estime que, compte tenu de la desserte de la commune d'Uccle, la présence d'un terminus ou d'un arrêt de transports en commun bus-tram devrait pouvoir rentrer dans le cadre de cette clause. Cependant, en vertu des conditions fixées par l'arrêté, l'octroi d'une carte de stationnement ou de riverain n'est pas accordé aux citoyens qui n'habitent pas dans une voirie réglementée. Les personnes dans cette situation n'ont donc pas droit à cette quatrième maille contiguë. Des représentants de l'Agence régionale de stationnement viendront à Uccle mardi prochain pour participer à une réunion consacrée à la résolution de ce type de problème. M. l'Echevin Biermann signale aussi que ses services ont reçu deux ou trois mails émanant de gens ayant l'habitude de se garer à proximité du rond-point Churchill pour prendre le tram 3 ou 7. Il y a eu également deux réactions dans le cadre de l'enquête publique émanant d'habitants du Brabant flamand qui ont l'habitude de se garer à proximité de la gare de Calevoet pour monter dans le train et rejoindre le centre-ville. Dans ce cadre, il y a lieu de s'interroger sur l'opportunité à faire de la commune d'Uccle le parking de délestage de la Région bruxelloise en raison de la présence de gares sur son territoire, mais il s'agit là d'une autre problématique.

Quoi qu'il en soit, le Collège a créé des emplacements supplémentaires pour le stationnement partout où c'était possible. La nouvelle demande de permis d'urbanisme qui sera introduite dans les prochains mois pour le réaménagement de l'avenue Prince de Ligne inclura des zones de stationnement des deux côtés de la voirie. Le parking Saint-Job est réglementé. La demande de permis a été introduite pour l'installation au-dessus du bassin d'orage du parking de la chaussée de Saint-Job en face de l'avenue des Séquoias.

En matière de fréquentation des transports en commun, notamment pour ce qui relève du terminus du tram 92, la STIB a signalé qu'elle serait en mesure d'établir des statistiques significatives grâce aux cartes Mobib moyennant un délai minimal de trois mois.

Par ailleurs, le Collège soutient la démarche visant à créer un parking de délestage à Stalle.

Le nouvel arrêté a été adopté par le gouvernement le 27 octobre 2016 et publié au Moniteur belge le 13 décembre 2016, l'entrée en vigueur sans disposition transitoire étant prévue pour le 1er janvier 2017.

Contrairement à ce que les intervenants semblaient alléguer, il y a peu d'éléments nouveaux dans l'arrêté. Les zones débordaient déjà auparavant des limites communales. Même avant l'établissement du plan régional de stationnement, il arrivait à la commune de nouer des accords de réciprocité d'une portée limitée, qui lui permettaient d'agir jusqu'au premier coin de voirie situé sur le territoire de la commune voisine.

Pour ce qui concerne le prix des cartes de riverain, le règlement communal coïncide avec les tarifs de 10 € pour la première carte et de 50 € pour la seconde. Mais vu que le tarif de la troisième carte a été augmenté pour atteindre le montant de 250 €, il faudra adapter le règlement. En matière de cartes professionnelles, les cartes « police » s'ajoutent désormais aux cartes « enseignants » et aux cartes « travailleurs ». De plus, la notion de carte facultative disparaît : dorénavant, toutes les cartes sont obligatoires. Néanmoins, la commune dispose de la faculté d'établir des quotas, en décidant par exemple de ne délivrer aucune carte de tel ou tel type. Les tarifs mentionnés par les intervenants correspondent aux minima imposés par la Région pour toutes les cartes obligatoires. Ce n'est que pour les soins médicaux urgents et non-urgents qu'on applique des tarifs fixes, qui s'élèvent respectivement à 75 € et 200 €. Les dispositions relatives aux zones grises et aux zones « événements », qui existaient déjà précédemment, comportent davantage de précisions quant aux conditions et tarifs.

Quoique l'arrêté soit censé entrer en vigueur au 1er janvier 2017, le Ministre a déclaré au Parlement qu'il laissait deux ans aux communes pour s'adapter. Cependant, les adaptations qu'Uccle devra effectuer s'avèrent relativement mineures. Il faudra s'aligner sur les tarifs prévus pour la carte travailleur. La commune appliquait initialement un tarif progressif pour ce type de carte allant de 150 € à 600 €. Puis, cette échelle tarifaire a fait l'objet d'une simplification, avec un montant de 300 € pour les 20 premières cartes et de 600 € à partir de la 21ème. Ceci correspond aux montants fixés dans le nouvel arrêté, nonobstant le palier supplémentaire de 800 € prévu au-delà de la 30ème carte. Il faudra également s'aligner sur les tarifs régionaux pour la carte visiteur, puisque la commune applique un montant de 1,50 € par demi-journée alors que la Région impose 2,50 €. Il y aura lieu de se demander si, dans ce cadre, il sera encore possible de délivrer des cartes « visiteur » pour certains travailleurs. Cette formule s'avérait en effet d'une très grande souplesse pour les travailleurs à temps partiel ou pour les citoyens qui n'utilisent pas la voiture en permanence et optent pour des moyens de transport alternatifs en fonction des conditions climatiques.

M. l'Echevin Biermann regrette que les dispositions du nouvel arrêté limitent la délivrance de la carte travailleur à des riverains. Ce sujet sera abordé lors de la discussion avec l'agence de stationnement prévue pour mardi prochain.

Les tarifs appliqués pour les horodateurs devront aussi faire l'objet d'une adaptation visant à la mise en place d'un système de montants cumulatifs. Si actuellement, la prolongation d'une demi-heure de stationnement coûtant 50 centimes requiert le même montant pour une nouvelle demi-heure, il faudra déboursier plus d'un euro pour une heure de stationnement dans le système cumulatif.

Pour ce qui concerne le quartier d'Uccle-Centre, le Collège a organisé une phase de test à la demande de l'association des commerçants, visant à permettre à ceux-ci de délivrer à leurs clients des jetons reconnus par les horodateurs et dotés d'une valeur équivalente au prix des minutes de stationnement. Le règlement autorise tout à fait le recours à ce procédé puisqu'en réalité, la machine n'a qu'à reconnaître le jeton vendu au prix de la minute de stationnement. Il s'agit donc du tarif normal et non du tarif préférentiel. La seule question qui se pose est celle de l'identité de la personne censée assumer le prix. Dans le système expérimenté ici, le commerçant offre le stationnement à ses clients en prenant le prix en charge. Le Collège a mis en œuvre cette phase de test avec la volonté d'étendre l'expérience à l'ensemble des commerçants

ucclois qui le souhaitent. La logique inhérente à cette démarche consiste à soutenir le commerce en fidélisant la clientèle qui vient en voiture.

M. l'Echevin Biermann est pour sa part favorable à la mise en place d'un système de crédit en faveur des clients, grâce auquel ceux-ci, par l'octroi d'un compte, pourraient acquérir des minutes de stationnement, des crédits Mobib, des crédits pour l'utilisation de voitures partagées ou même pour les « Villo ». Mais ceci n'est pas du ressort de la commune. Le Collège va essayer de promouvoir ce projet auprès de l'Agence de stationnement et d'Atrium.

Le Collège va étudier les effets du stationnement avenue de la Sapinière. De manière plus générale, le stationnement dans l'ensemble des quartiers de la commune fera l'objet d'une réévaluation systématique. Certains habitants du second tronçon de l'avenue Jacques Pastur, où le passage est très étroit, se sont manifestés auprès des services de M. l'Echevin Biermann pour se plaindre des difficultés de stationnement dues au report. Il faudra examiner l'opportunité de réglementer ce secteur, de le mettre peut-être en zone bleue. De telles mesures vont-elle contribuer à disperser le stationnement ou au contraire à le reporter et à reproduire le même problème dans le tronçon suivant ?

M. l'Echevin Biermann n'a encore reçu aucune réaction concernant l'avenue de la Sapinière. L'IRSA (Institut royal pour sourds et aveugles), qui se situe à proximité, est soutenu par le Collège dans sa démarche de demande de permis pour l'installation d'un parking sur son propre site. Entre-temps, la commune a mis à disposition des places de stationnement sur le parking situé à côté de l'école des Ecureuils et négocié également la mise à disposition d'emplacements avec le Wellington. D'après les contacts établis avec le directeur de l'IRSA, il semble que le système de navette projeté est en train de se mettre en place. Il conviendra aussi de solliciter l'intervention du service de la Voirie pour déterminer si un système de chicanes peut donner satisfaction. À cet égard, M. l'Echevin Biermann rappelle qu'une phase de test sur les chicanes est sur le point d'être clôturée avenue des Aubépines, dont les habitants, selon un sondage, se sont prononcés à 57 % en faveur de ce dispositif et à 43 % contre. La même analyse sera effectuée pour l'avenue de la Sapinière, dont le comité de quartier, particulièrement actif, a d'ailleurs demandé la création d'un observatoire du stationnement.