

FAQ PACS

Pourquoi privilégier la solution d'une réglementation plus dissuasive pour les non riverains (zone grise, zone rouge) à la solution « construction de parkings pour les riverains » pour maîtriser la pression sur le stationnement en voirie ?

Plusieurs facteurs expliquent une marge de manœuvre limitée pour la compensation des places de stationnement supprimées en voirie dans des parkings hors voirie :

- La quasi-totalité des parkings hors voirie existants qui pourraient être exploités pour du stationnement de riverains le sont déjà (BePark est actif dans la mutualisation de parkings hors voirie depuis de nombreuses années sur le territoire schaarbeekois) ;
- Le manque de foncier disponible dans un contexte urbain densément construit à Schaerbeek ;
- Le coût de construction et d'exploitation d'un parking pouvant difficilement être pris en charge par la Commune.

Etant donné ces éléments, il apparaît nécessaire de réguler au mieux l'usage des emplacements en voirie pour essayer de maîtriser la pression sur ces emplacements. Le stationnement réglementé et payant permet ainsi : de décourager le stationnement de véhicules ventouses, de maintenir une bonne rotation dans les quartiers commerçants (zones rouges), tout en protégeant les quartiers adjacents aux artères commerciales (zones grises). La gestion du stationnement en voirie permet également d'inciter Schaarbeekois et visiteurs à une diversification de leurs modes de déplacement, réduisant ainsi la pression automobile dans les quartiers.

Si la sectorisation devait être mise en place, comment sera-t-elle rendue lisible pour les usagers ?

Les secteurs tels que proposés dans le projet de PACS ont été définis de sorte à ce que les limites des secteurs correspondent à des croisements de rues. En procédant de la sorte, l'utilisateur, quand il recevra la carte correspondant à son secteur, pourra identifier les carrefours qu'il ne peut pas dépasser avec sa carte riverain. Cette carte sera automatiquement envoyée par parking.brussels lors de tout achat d'une carte riverain/professionnel.

Les différents secteurs, ainsi que les tronçons de rues repris dans chaque secteur seraient également repris sur le site internet communal.

Dans les faits, il existe déjà une situation similaire avec les rues des communes limitrophes dans lesquelles il est possible de se garer avec une carte riverain schaarbeekoise. Les riverains concernés connaissent ces rues et s'y garent.

A noter que la sectorisation a déjà été mise en place dans sept communes de la région bruxelloise, et qu'elle ne sera pas décidée avant 2025 à Schaerbeek.

Un quartier n'est pas l'autre : pourquoi le projet de PACS recommande-t-il d'appliquer les mêmes règles dans tous les quartiers ?

Appliquer des règles différentes d'un quartier à l'autre risque d'être pénalisant pour les quartiers qui ont les règles les moins strictes en matière de stationnement, on risque en effet d'observer un effet « tache d'huile ».

Si, par exemple, un quartier peu saturé venait à avoir une réglementation jusqu'à 19h uniquement, ce quartier risque d'être occupé très rapidement à partir de 19h par les automobilistes non riverains à destination de ce quartier, mais également à destination des communes ou des quartiers limitrophes qui choisiraient logiquement un stationnement gratuit. Ce phénomène se produirait au détriment des riverains qui chercheraient une place après 19h. En cas de passage en zone bleue, ce phénomène se produirait même à partir de 17h (2h gratuites + gratuité à partir de 19h).

A noter que la zone bleue a un effet pénalisant dès lors qu'il limite le stationnement à deux heures maximum, contrairement à la zone verte où le stationnement est autorisé toute la journée.

Pourquoi le projet de PACS ne détaille-t-il pas l'action relative au stationnement des vélos et trottinettes en flotte libre ?

L'Ordonnance relative à l'utilisation des modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile de 2018 a été modifiée en mars 2022. Parmi les principales modifications apportées : la possibilité pour la Région (après consultation des Communes) de définir des zones réglementées à l'intérieur desquelles le stationnement des trottinettes et vélos en flotte libre est uniquement permis dans les drop-zones.

Autre nouveauté importante : la Commune pourra, lorsqu'un véhicule en flotte libre présente une gêne ou un danger pour les autres usagers de la route, enlever ou déplacer le véhicule en question. Elle pourra alors réclamer une redevance forfaitaire à l'opérateur dudit véhicule. Jusqu'à maintenant, seule la Région était compétente pour l'enlèvement de ce genre de véhicules.

L'Arrêté qui précisera les modalités d'exécution de ces nouvelles règles est encore en cours de rédaction. Celui-ci est attendu pour le premier semestre 2023. En parallèle, Bruxelles Mobilité est en train de rédiger un guide de mise en œuvre des drop-zones, avec pour objectifs :

- De construire le maillage le plus cohérent possible sur tout le territoire de la Région ;
- De fournir une « boîte à outil » aux Communes, qui définira les principes de base ainsi que les paramètres à prendre en compte pour la mise en œuvre des drop-zones. Cette boîte à outil comprendra notamment une carte pour chaque commune, localisant les endroits les plus judicieux pour l'aménagement de drop-zones.

Etant donné les réflexions en cours au niveau régional et les outils très précis d'aide à la décision pour les Communes qui en résulteront, il n'apparaissait pas opportun de faire une étude parallèle sur cette thématique dans le cadre du PACS. Néanmoins, un chapitre sera rajouté dans la version définitive du PACS, afin de faire une synthèse de la situation et des évolutions attendues.

Comment les emplacements des bornes de recharge sont-ils choisis ?

Le projet de déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques s'est déroulé en 3 phases.

Lors de la première phase, 6 bornes ont été placées à proximité de lieux stratégiques (par exemple, à la place Meiser, à la place Colignon ou à proximité de la chaussée de Helmet). La Commune, en concertation avec Bruxelles Mobilité et le concessionnaire, a déterminé ces emplacements.

Lors de la deuxième phase, les utilisateurs de véhicules électriques ont eu la possibilité de demander l'installation d'une borne à proximité de leur domicile. 33 bornes ont été installées dans ce cadre.

La logique de déploiement de la troisième phase est différente. Dans le cadre de cette phase, Bruxelles Mobilité (porteur du projet) a demandé à Sibelga et la VUB de mener une étude visant à assurer un maillage optimal des quartiers. L'objectif est de garantir que chaque habitant trouve une borne à moins de 150m de son domicile. Lors de cette troisième phase, 12 bornes ont été installées en 2022 et 51 bornes seront installées en 2023. Il n'est plus possible d'introduire une demande individuelle pour un emplacement.

La localisation précise de la station de recharge (2 emplacements de stationnement de 5 à 6 mètres) est déterminée lors d'une visite de terrain lors de laquelle la Commune, Sibelga et le concessionnaire sont présents. Les critères pris en compte pour le choix de l'emplacement dans l'espace public sont : la présence du réseau électrique (250 ou 400V), la visibilité et l'accessibilité de la station. Par ailleurs, les bornes sont généralement placées en voirie afin de ne pas encombrer les trottoirs avec du mobilier urbain supplémentaire et ne pas obstruer les cheminements des piétons et PMR.

Pourquoi des emplacements de stationnement sont-ils supprimés alors que la pression sur le stationnement en voirie est grande ?

La suppression de places de stationnement en voirie n'est pas une fin en soi. Plusieurs raisons expliquent la suppression ponctuelle d'emplacements.

La sécurité routière en est l'une d'elles. En effet, le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) stipule qu'une bande de stationnement doit s'arrêter au minimum 5m en amont d'une traversée piétonne dans le sens de la circulation. Cette disposition permet une meilleure visibilité tant pour les automobilistes que pour les piétons au droit des traversées.

Le réaménagement d'espaces publics est une autre de ces raisons. Ces réaménagements ont pour but de rénover les espaces publics et de répondre aux nouveaux enjeux. Parmi ceux-ci figurent les aménagements de parvis et places (parvis de l'Eglise Sainte-Famille, placettes des avenues Marchal et Charbo...), d'abord d'écoles (Gallait, Seutin, Blocks...), de lieux de culte (Marne, Vanderlinden...), de centres sportifs et culturels (Terdelt...), ainsi que de végétalisation des voiries (De Latour, Dailly, Linné, Whaelhem...).

Enfin, la suppression d'emplacements en voirie permet de répartir l'espace public plus équitablement entre les différents modes de déplacement : aménagement de pistes cyclables, installation de dispositifs de stationnement pour vélos et deux-roues motorisés, élargissement de trottoirs, etc. Notons que dans la mesure du possible, et dans un souci d'utilisation parcimonieuse de l'espace public, les arceaux vélos sont souvent placés dans la zone de 5m en amont des passages pour piétons.

Pourquoi installer les dispositifs de stationnement pour vélos en chaussée et non sur le trottoir ?

Comme mentionné ci-dessus, une partie des arceaux placés en chaussée le sont pour « rentabiliser » les espaces de 5m qui sécurisent les passages pour piétons. Ensuite, les oreilles de trottoirs sont privilégiées pour l'implantation d'arceaux quand cela est possible.

Cependant, lorsque la largeur du trottoir ne permet pas d'installer des arceaux sans nuire à la bonne circulation des piétons et PMR, il n'y a d'autre choix que de les installer en chaussée. A nouveau, il s'agit de trouver le bon équilibre entre les différents modes de déplacement dans l'espace public. Notons à cet égard que l'offre de stationnement pour vélos sur arceaux/dans les boxes est de moins 5.000 places (environ 850 dispositifs), pour plus de 28.000 emplacements pour voitures en voirie.

Pourquoi les zones bleues ont-elles disparu ?

Plusieurs raisons ont motivé la transformation des zones bleues en zones vertes au 1^{er} janvier 2020 :

- Eviter une trop grande pression en stationnement dans les zones bleues. Pour rappel, toutes les zones bleues de l'époque étaient traversées par des zones vertes sur les grands axes. Cette configuration menait à une forte pression en stationnement dans les rues en zones bleues proches de ces grands axes ;
- Garantir une égalité de traitement entre tous les Schaerbeekois ;
- Offrir une plus grande flexibilité aux visiteurs en zone bleue, qui peuvent désormais stationner plus de deux heures ;
- Permettre le passage vers le stationnement virtualisé, grâce auquel il est possible d'activer/prolonger son ticket de stationnement à distance ;
- Simplifier la lecture de la réglementation par les visiteurs (zone verte partout sauf dans les quartiers commerciaux).

Qu'implique le changement de mandature ?

Certaines actions du projet de PACS sont proposées pour la prochaine mandature. Ceci veut dire qu'elles ne seront pas mises en place d'ici les prochaines élections. Il reviendra alors aux futurs élus de décider de leur mise en œuvre ou non après 2024.

Pouvez-vous donner plus de précisions quant à la comptabilisation des voitures de société dans le nombre de voitures possédées par les ménages schaerbeekois (cf. p17 du projet de PACS) ?

Le biais mentionné à la p. 17 du rapport vient du fait que l'adresse associée à un véhicule de société n'est pas celle de la personne qui l'utilise, mais celle de la société qui la met à disposition de son employé. Cependant, ce biais est minimisé par Statbel qui corrige les chiffres grâce à une méthode de « double couplage » décrit en ces termes sur leur site (<https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage#news>) :

Pour identifier les ménages disposant de voitures immatriculées en Belgique, nous avons réalisé un double couplage. Le premier couplage lie les fichiers annuels de la population et ceux du parc de véhicules (DIV). Ceci permet d'identifier les voitures immatriculées au nom d'une personne physique. Le deuxième couplage lie les fichiers annuels de la population et ceux des données fiscales (Belcotax). Ceci permet de compter le nombre de voitures de société. Ces deux groupes de voitures sont pris en compte pour calculer les statistiques de possession de voitures par les ménages.

Ce double couplage est nécessaire car il ne nous est actuellement pas possible d'identifier les voitures de société dans les données administratives du parc de véhicule (DIV). En effet, ces voitures y sont enregistrées au nom d'une entreprise sans information sur le type d'utilisation du véhicule. Ainsi, il n'est pas possible de les distinguer des flottes ou des voitures de location par exemple. Le nombre de voitures de société peut cependant être calculé sur base des déclarations fiscales. Cette méthodologie de double couplage, développée pour les chiffres de 2019, a passé avec succès plusieurs exercices de validation internes (par comparaison avec nos enquêtes) et externes (par consultation d'experts). Sur base des chiffres de 2019, les experts externes ont suggéré une sous-estimation d'environ 150.000 voitures de société. Ceci constitue donc une erreur potentielle d'environ 3% sur le nombre total de véhicules couplés

(5.311.000 en 2019). Nous continuons à travailler à l'amélioration de la qualité de cette statistique en raffinant notre méthodologie et en évaluant le potentiel de sources administratives supplémentaires.

Pouvez-vous rendre public le benchmark de parking.brussels mentionné à la p. 20 du projet de PACS ?

Cette étude est disponible sur cette page du site de parking.brussels, dans la rubrique « Etude de benchmarking » : <https://parking.brussels/fr/smart/observatoire-du-stationnement>