

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
M. R. MADRANE, Secrétaire d'Etat en charge de l'Urbanisme
Boulevard Saint-Lazarre 10 – 12^e étage
1210 BRUXELLES

V/Réf. : 20130909/fe4235
N/Réf. : AVL/GM/Bxl6.99/s.543

Bruxelles, le

Monsieur le Ministre,

Concerne : Avant-projet d'arrêté relatif à la compensation hors voirie des parkings supprimés en voirie.
Avis de la CRMS.
Dossier géré par Mme V. Lambot, Conseillère.

En réponse à votre lettre du 13/09/2013 sous référence, reçue le 16/09/2013, nous vous communiquons l'avis émis par notre Assemblée, en sa séance du 02/10/2013, concernant l'objet susmentionné.

Le projet d'arrêté en vue de modifier l'arrêté du 21/11/2006 arrêtant les titres Ier à VIII du Règlement régional d'Urbanisme porte sur la compensation hors voirie des parkings supprimés en voirie. Il vise notamment à permettre, dans le cas de certains projets immobiliers, de prévoir ou imposer du stationnement complémentaire en remplacement du stationnement en voirie de riverains.

La modification du titre VIII du RRU cadre dans une démarche plus vaste, prévue dans IRIS II, visant à « identifier les possibilités permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs du plan IRIS II en termes de substitution des places de parking en voirie par des places de parking hors voiries », qui ne se limite par conséquent pas aux seuls riverains.

De manière générale, la CRMS peut souscrire aux principes qui sont proposés pour compenser des parkings supprimés en voirie par un nombre de parkings hors voirie. ***Cette démarche ne devrait, toutefois, pas aller à l'encontre de l'objectif principal qui est de diminuer la présence des voitures en ville et notamment dans des quartiers denses. Elle devrait, au contraire, permettre d'augmenter la qualité des espaces publics et de renforcer les espaces dédiés aux piétons et « usagers faibles ».*** Plus concrètement, toute diminution du stationnement devrait se faire prioritairement au profit des superficies dévolues aux piétons car la marche est le mode de déplacement urbain le plus fragile et le plus utilisé (les usagers de tous les autres modes de déplacement y recourent lors de chaque déplacement).

La création de parkings hors voiries ne pourrait pas non plus porter atteinte aux intérieurs d'îlots dont la valorisation en tant qu'« d'îlots verts » devrait constituer la première priorité. Enfin et surtout, la création de places de parkings supplémentaires ne devrait pas entraîner la démolition d'immeubles pour réaliser des parkings souterrains.

Afin d'éviter que le présent arrêté n'augmente l'appel automobile en ville, la CRMS estime aussi ***qu'il y a lieu de ne pas l'appliquer dans les zones les plus vulnérables et denses, notamment dans le Pentagone et dans les ZICHEE. Dans ces zones, la pression automobile et, dès lors les places de parking, devraient être diminuées de manière générale (sans compensation systématique). Ainsi il serait logique que dans le centre historique (Pentagone), excellentement***

desservi en transports en commun, trains et connexion immédiate vers l'aéroport, il ne soit plus demandé de créer des places de parkings lors de l'instruction des permis de logements.

Dans ce cadre, la Commission souhaite, par ailleurs, vous faire part des réflexions suivantes qui méritent d'être prises en compte.

- La création de parkings riverains « hors voirie » pourrait éventuellement se faire sous l'espace public. Toutefois, il y a lieu de veiller à ce que cette substitution n'engendre pas de nouvelles nuisances, telles que l'imperméabilisation des sols, l'encombrement et la minéralisation des jardins et des zones de recul, la conversion d'ateliers ou de bâtiments arrière en parking, la mutilation du bâti existant ou la disposition encombrante et maladroite des accès dans l'espace public.

Le cadre réglementaire requiert un rapport d'incidences à partir de la création de 25 emplacements de parking couverts (ce qui équivaut à une emprise au sol de 625 m²). La CRMS estime que cette mesure devrait être élargie et qu'un rapport d'incidence devrait être obligatoire à partir d'une superficie de parking de 500 m².

- Une même logique de substitution des emplacements de parking devrait pouvoir aussi concerner les garages individuels de certains bâtiments, qui contribuent à rendre aveugles les rez-de-chaussée et réduisent les possibilités de stationnement à rue. Dans ce cadre, on pourrait réfléchir à un système de taxation des portes de garages, avec certification à la clé. Et instaurer un droit de contrôle (syndic bâtiment, communes) des garages qui ne sont pas utilisés pour stationner des voitures mais qui sont, par exemple, utilisés comme dépôt.

- Enfin, il y a lieu de développer prioritairement les parkings dans un périmètre proche des stations de métro en périphérie.

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copie à : AATL - CRD