



PROPOSITION D'ORDONNANCE

Modifiant l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, établissant un cadre pour la création et l'organisation de gares routières.

DOSSIER DE PRESSE

MARION LEMESRE, ANNE-CHARLOTTE d'URSEL, VINCENT DE WOLF ET WILLEM DRAPS

LA PROBLÉMATIQUE :

La Région bruxelloise compte un grand nombre d'opérateurs de voyages qui organisent des liaisons internationales par la route, au départ et à destination de Bruxelles. Ces activités sont disséminées sur tout le territoire régional, mais à certains endroits, elles sont très fortement concentrées. La fréquence des départs vers l'international et le volume de bagages important des voyageurs demande une logistique (lieu de stockage, d'attente, parking,...) que ces opérateurs sont en général loin de pouvoir proposer sans impact sur l'espace public.

L'organisation actuelle de ces voyages pose question car elle est source de multiples nuisances pour les usagers de l'espace public en général et pour les riverains en particulier. On peut en effet penser aux moteurs que les chauffeurs laissent tourner (pollution sonore et de l'air), aux bancs publics, murets et rebords de bacs à fleurs squattés par des voyageurs en attente de leurs autocars, aux trottoirs envahis par les bagages,... et ce à toute heure du jour et de la nuit.

Les emplacements prévus aux embarquements et débarquements inhérents à cette activité de transports de passagers et de leurs bagages sont tellement insuffisants qu'ils ont lieu de manière anarchique en fonction des places publiques disponibles ou en

double file. Ce n'est une solution acceptable ni pour la sécurité des voyageurs, ni pour la mobilité sur nos grands axes.

LA MULTIPLICATION DES SOCIÉTÉS DE BUS « LOW COST » EN RÉGION BRUXELLOISE :

Reliant les grandes villes européennes, ces sociétés de transport par autocars à bas prix sont de plus en plus présentes à Bruxelles (MegaBus, IDBus ou encore l'arrivée le mois dernier de FlexiBus).

Celles-ci n'ont pas forcément leurs bureaux et leurs dépôts en Région bruxelloise, mais elles organisent leurs départs vers l'étranger à partir de points de rendez-vous fixés à Bruxelles. Ces lieux de rendez-vous sont du registre du lieu-dit (en face de tel bâtiment, d'un parc, d'un établissement de référence,...) et ne proposent pas d'infrastructure permettant d'accueillir les flux de passagers qu'ils génèrent.

Résultat : l'espace public est envahi de dizaines de voyageurs en attente, avec leurs nombreux bagages et une fois le bus arrivé, s'il n'y a pas d'emplacement autorisé disponible, celui-ci se gare en double file, sur une piste cyclable, un trottoir,...



Pourquoi une gare routière dans notre Région ?

Le transport de voyageurs par autocars vers des destinations internationales est un mode de transport collectif particulièrement flexible et très utilisé à Bruxelles.

Les activités liées au transport de personnes sur de

longues distances nécessitent des infrastructures telles que des lieux d'attente, des espaces de stockage et de chargement des bagages, des commerces, des guichets de vente de titres de transports, des toilettes publiques,... Ces éléments seraient autant de valeur ajoutée à leurs services de transport et apporteraient un standard à l'encadrement sécurisé des voyageurs.

DEMANDES DU SECTEUR :

De l'avis du secteur des professionnels du transport international de voyageurs par autocars, la création de gares routière en Région bruxelloise serait un régulateur très positif de l'activité.

La gare routière serait un point de chute imposé pour toutes les sociétés organisant du transport international de voyageurs par autocars. De cette manière, un contrôle plus rigoureux de ces sociétés sera rendu possible et obligatoire (vérification des licences et des certificats de conformité, état des paiements des cotisations et taxes,...).

On observe trop de concurrence déloyale sur le terrain, pas toujours aisée à détecter et à enrayer pour les autorités, si bien que les opérateurs sont demandeurs de tels contrôles et d'une uniformisation des pratiques.

DÉFIS DES AUTORITÉS PUBLIQUES :

Les gains liés à l'encadrement de l'activité par une canalisation obligatoire du trafic via une gare routière sont nombreux pour l'autorité publique et rejoignent les intérêts de tous les Bruxellois, utilisateurs ou non de ces services de transport.

Plutôt que de dédier un nombre toujours croissant de places de parking en voirie à cette activité, il s'avère plus performant de les concentrer à certains endroits et d'y encadrer leur accès.

Un stationnement qui s'effectuerait hors de ces périmètres serait alors également plus aisé à détecter et à contrôler car il serait rendu beaucoup plus visible. La création d'une gare routière implantée hors voirie permettra aussi de libérer les espaces précédemment réservés au stationnement des autocars et de les réaffecter à une autre fin par exemple.

De plus, les infrastructures nécessaires à la gare routière permettront de mieux accueillir les voyageurs en attente. Ce qui ne manquera pas de libérer les trottoirs, les pas de portes et autres mobilier public qui n'ont pas la vocation d'accueillir constamment ces personnes et leurs effets personnels.

Enfin, l'implantation de gares routières en Région bruxelloise permettra aux autorités, d'une manière générale, de **canaliser les mouvements et les flux d'autocars** vers ces points de chute. **Actuellement, nous ne savons pas précisément quelle est l'importance de ces flux et donc leurs besoins mais aussi des nuisances totales qu'ils génèrent parce que nous n'avons pas les moyens d'en avoir une vue globale. Les gares routières peuvent constituer cet outil.**



Marion LEMESRE
Députée



Anne-Charlotte d'URSEL
Députée



Vincent DE WOLF
Chef de Groupe



Willem DRAPS
Député