

A quand les parkings de dissuasion?

Depuis le 28 mai la Ville de Luxembourg a instauré un nouveau système de tarifs pour le stationnement sur la voie publique. Cette mesure a pour but de libérer l'espace de stationnement disponibles tant des navetteurs et que des voitures en stationnement à longue durée. En effet avec les tarifs appliqués et l'augmentation considérable du taux horaire dans les parkings souterrains, le parking en ville devient assez cher.

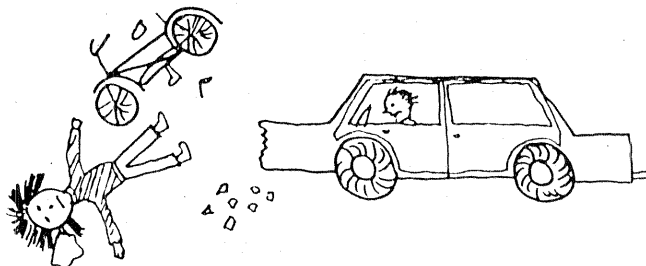
On peut constater que depuis le 28 mai, il est désormais possible de trouver une place libre à n'importe quel moment de la journée soit dans les parkings souterrains, soit au Glacis, ou sur la voie publique. La zone bleue n'existe plus, elle a été remplacée par la zone orange (stationnement maximal de 2 heures à 50 francs) et la zone verte (stationnement maximal de 5 heures à 80 f) et le stationnement au Glacis est devenu payant (10 f/heure).

Mais en revanche on ne peut pas dire que les problèmes de stationnement aient été résolus une fois pour toutes.

A l'heure actuelle on peut constater un déplacement du problème de stationnement vers les quartiers résidentiels. Il se trouve que - à part le Park/Ride de la rue de Bouillon et au centre de dédouanement à Gasperich - les parkings de dissuasion à toutes les entrées de la Ville sont ou bien à l'étude ou bien au stade de

projet, ou encore en construction (route d'Arlon). En conséquence, les navetteurs envahissent de plus en plus les quartiers résidentiels. Ainsi à partir de 7.30 du matin, il devient pratiquement impossible de trouver une place disponible dans les quartiers résidentiels autour du centre de la ville.

Cette situation a encore empiré depuis la mise en place des nouveaux tarifs de stationnement. Nombreux sont les navetteurs qui laissent leur voiture dans les quartiers de Limpertsberg, Belair, Gare, Hollerich ou Bonnevoie et certains prennent même un autobus à partir de ces quartiers pour arriver au lieu de leur travail. Il s'agit ici de vieux quartiers, où les maisons bâties dans les années 30, ne disposent pas toujours de garages individuels. Ces quartiers risquent maintenant d'étouffer par des voitures en sta-



Kinderzeichnung: aus dem Katalog zur Ausstellung „Alpträum Auto“

**A partir de
7.30 du
matin, il
devient
pratiquement
impossible
de trouver
une place
disponible
dans les
quartiers
résidentiels
autour du
centre de la
ville.**

tionnement à longueur de journée; la qualité de vie des résidents se détériore, aux heures de pointe les rues sont encombrées et les nuisances, tel que le bruit, les gaz d'échappement ne sont pas négligeables.

Il arrive même fréquemment que les habitants de ces quartiers soient forcés de faire plusieurs tours de quartiers avant de trouver où garer leur voiture. On les voit traîner enfants et commissions par plusieurs rues, parce que le stationnement devant leur porte ou dans leur rue est occupé par les navetteurs.

En janvier 1989, une proposition de loi de Madame Anne Brasseur et Monsieur Paul Helminger a été déposée. Cette proposition prévoit l'introduction dans la législation routière de la base légale requise pour réglementer le stationnement résidentiel en faveur des résidents d'une rue afin de leur réserver des emplacements disponibles sur la voie publique. En effet il appartient aux communes de mettre en pratique le code de la route sur leur territoire communal.

Cette proposition a été reprise par le Ministre des Transports, qui a remodifié la proposition de loi du point de vue juridique. Ce projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés en date du 11 février 1990. L'article unique de ce projet de loi a pour but de modifier l'article 5 de la loi du 4/2/1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Cet article prévoit que "les communes peuvent réglementer le stationnement et le parage dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route ainsi que dans l'intérêt de la qualité de vie des riverains et du développement ordonné des agglomérations. Elles peuvent notamment, sur les voies publiques à caractère résidentiel, prévoir des modalités particulières d'utilisation des emplacements de stationnement et de parage en faveur des véhicules des résidents ou limiter le stationnement et le parage à ces véhicules." Une fois ce projet de loi adopté par la Chambre des Députés, les communes auront le droit de limiter les stationnements à longue durée dans les quartiers résidentiels et de les réserver aux seuls résidents. Elles peuvent même percevoir une taxe, comme le dit le 2e alinéa de cet article unique.

Le parking résidentiel aurait donc pour but de privilégier les résidents de certains quartiers d'habitation et de leur réserver en priorité des aires de stationne-

ment. Mais en fait, il ne s'agit pas d'un privilège, mais d'un droit ou d'une garantie de disposer d'une aire de stationnement dans la rue que l'on habite. On peut aussi constater qu'il y a une certaine évolution dans l'esprit du code de la route, qui se propose de protéger les habitants de quartiers résidentiels des nuisances engendrées par l'accroissement du trafic des navetteurs dans leurs quartiers. Il faut voir cependant que le principe de délimiter des zones de stationnement réservées en exclusivité aux résidents des quartiers d'habitation peut se heurter au principe de l'égalité des citoyens devant la loi.

Nos pays voisins ont eu ce même genre de problèmes, et ils ont arrêté à des pratiques tout à fait concluantes. L'idée de base de l'introduction du parking résidentiel a toujours été celle de sauvegarder un certain attrait pour l'habitat dans les quartiers résidentiels même si les logements ne comportent pas de garages individuels.

Le concept de parking résidentiel a été introduit dans les législations belges, autrichiennes, néerlandaises, allemandes et françaises. En Belgique par exemple il n'y a jamais réservation individuelle d'un emplacement, mais la réservation d'une partie de l'espace de stationnement est faite pour l'ensemble des résidents. En Autriche, pour bénéficier du stationnement résidentiel, il faut habiter la rue concernée, être détenteur d'une voiture et apporter la preuve d'un intérêt personnel de stationner à proximité du domicile.

Au Luxembourg, même avec l'introduction de la notion de parking résidentiel dans le Code de la route, les autorités communales arriveront seulement à dissuader les navetteurs d'entrer dans le cœur de la ville en leur proposant toute une série de mesures combinées, telles que facilité des transports en commun, couloirs réservés aux autobus, fréquence des autobus, mais avant tout des parkings de dissuasion dans les communes formant la ceinture de la Ville de Luxembourg.

Vu l'accroissement du trafic individuel, il serait préventieux d'exiger de la commune de Luxembourg de résoudre à elle seule les problèmes de transport dans la ville. Une solution à ce problème ne pourra être trouvée qu'en concertation avec les responsables communaux de la périphérie de la Ville.

Sim