

### **Question orale de M. Cools : La protection des zones de recul.**

**M. Cools** estime qu'un trop grand nombre de zones de recul ont été transformées au cours du temps en zones de parking. Depuis le 1er janvier 2007, le Règlement régional d'urbanisme (RRU) interdit cette transformation et contribue ainsi à préserver le caractère paysager de nombreuses voiries de la commune.

Pourtant, de telles demandes sont encore introduites pour de telles transformations. C'est le cas par exemple d'une demande de permis introduite récemment pour créer un emplacement de parking devant le n° 54 de l'avenue Coghen, artère arborée où les jardinets en front de rue apportent charme et beauté.

Des arguments multiples sont avancés pour justifier la création d'emplacements de stationnement en zones de recul, tels que le manque de places de parking en voirie ou l'achat d'un véhicule électrique par des citoyens ne disposant pas d'un garage. Ces justifications ne peuvent être prises en compte. Outre l'impact paysager, la création d'un espace de stationnement en zone de recul entraîne souvent la suppression d'un emplacement de parking public en voirie.

Des demandes humainement plus délicates sont susceptibles d'être formulées, comme l'instauration d'un emplacement en zone de recul pour des personnes handicapées. Mais plutôt que de porter atteinte à la zone de recul, n'est-il pas plus judicieux de créer un emplacement réservé aux personnes handicapées en voirie ?

Selon M. Cools, il est inutile de traquer les situations irrégulières en matière de zones de recul qui existeraient depuis plusieurs dizaines d'années. Il en va autrement des infractions qui seraient commises aujourd'hui.

Quelle est la politique menée par le Collège en ce domaine ? Le Collège soutient-il les demandes de dérogation au règlement régional d'urbanisme ? Lorsque l'infraction persiste après l'établissement d'un procès-verbal d'infraction, l'administration communale dresse-t-elle des procès-verbaux pour continuation de l'infraction ?

**M. l'Echevin Biermann** répond qu'en matière de lutte contre la transformation des zones de recul, le Collège souhaite inscrire son action dans la continuité de la politique menée par les majorités antérieures.

D'ailleurs, le Collège actuel est peut-être encore plus rigoureux que ses prédécesseurs dans certains domaines, notamment la protection des intérieurs d'îlots.

M. l'Echevin Biermann signale que des demandes de permis d'urbanisme sont régulièrement introduites pour la transformation de zones de recul. Le Collège ayant pour principe d'appliquer le régime général du règlement régional d'urbanisme, les transformations ne sont pas autorisées, sauf exceptions dûment motivées, comme par exemple pour les n° 48 bis et 48 ter de l'avenue Coghen, pour lesquels le Plan particulier de l'aménagement du sol (PPAS) prévoit l'aménagement de zones de recul.

Hier, la commission de concertation a donné une réponse négative à une demande de cet ordre qui se fondait sur des raisons médicales. Cependant, le Collège a estimé que, dans le cas d'espèce, la demande d'un emplacement pour personne à mobilité réduite (PMR) serait une meilleure solution. En effet, vu qu'un tel dispositif est lié à la situation de la personne et non à l'immeuble en tant que tel, il prendrait fin si l'intéressé venait à quitter l'immeuble, ce qui ne serait pas le cas si l'administration communale autorisait la transformation de la zone de recul.

La rue Arnold Delvaux figure parmi la dizaine de voiries pour lesquelles les services communaux ont dressé des procès-verbaux d'infraction urbanistique. Le procès-verbal de la rue Arnold Delvaux a amené le contrevenant à solliciter un permis d'urbanisme pour légaliser le 2ème emplacement de stationnement, mais sa demande a été refusée. De toute façon, le réaménagement prochain de la rue Arnold Delvaux ne permettra plus ce genre de pratique. Les procès-verbaux d'infraction urbanistique sont envoyés au Parquet et à la Région et entraînent des conséquences pour les contrevenants.

**M. Cools** suggère d'installer des bollards sur les sites où les comportements inappropriés persistent, de manière à rendre impossible l'usage des parkings créés indûment dans les zones de recul.