

**ODJ 15. Avis de la commune sur l'avant-projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.**

**M. l'Echevin Wyngaard** signale que l'urgence est demandée pour ce point parce que l'avis doit être rendu pour le 10 mars prochain.

**Mme la Présidente du Conseil** constate qu'aucune opposition ne se manifeste au sein de l'assemblée contre le traitement de ce point en urgence.

**M. l'Echevin Wyngaard** signale que rien n'obligeait le Collège à présenter ce point devant le Conseil communal. D'ailleurs, dans de nombreuses communes, le Collège s'est contenté de transmettre son document à la Région.

Le Collège ucclois a estimé que ce sujet est d'une importance telle qu'il justifie un débat démocratique au sein du Conseil.

Les services de l'échevinat ont effectué un examen minutieux de la situation pour la rédaction de cet avis, qui défend une position équilibrée entre le respect de l'autonomie communale et le souci légitime d'harmoniser la politique de stationnement à l'échelle de la Région pour faciliter la vie du citoyen.

Les amendements du Collège, qui tiennent compte en partie des préoccupations émises par M. Cools dans ses propres amendements, visent à un pallier les inconvénients d'un avant-projet d'ordonnance certes critiquable, mais qui ne peut être rejeté en bloc.

Néanmoins, les amendements de M. Cools ne peuvent être intégrés totalement, car ils rompraient l'équilibre de la note établie par le Collège.

M. l'Echevin Wyngaard propose toutefois d'intégrer en tant que tel l'amendement n° 8 de M. Cools, en vertu duquel l'élaboration de plans communaux de stationnement doit demeurer obligatoire.

Cependant, le Collège ne rejoint pas M. Cools dans son opposition de principe vis-à-vis des zones grises.

En réalité, les incertitudes de l'avant-projet d'ordonnance résident dans le fait que ses modalités pratiques sont renvoyées aux futurs arrêtés d'exécution.

Le Collège propose donc de corriger le texte de l'avant-projet par quatre amendements.

Le premier vise à garantir la participation de la commune aux arbitrages relatifs aux arrêtés d'exécution (fixation des tarifs, périmètre des zones grises, etc.).

Le second concerne l'intervention des services techniques.

Le troisième rejoint l'amendement de M. Cools sur la nécessité de prévoir des tarifs réduits pour les citoyens à faible revenu mais ajoute que le calcul de la capacité économique des ménages exige un surcroît de travail de la part des administrations requérant la mise en place d'outils adéquats.

Le quatrième étend aux plombiers le bénéfice de la carte professionnelle, permet aux garagistes de placer 2 ou 3 véhicules dans l'espace public et autorise les automobilistes à stationner leur voiture dans les zones « non contiguës », proches de transports en commun.

**M. Hayette** redoute une mise sous tutelle des communes par la Région, qui prend des décisions sans se concerter au préalable avec les autorités locales.

La concrétisation des « zones grises », dont la Région introduit le concept et définit le périmètre, demeure extrêmement floue. Rien n'est précisé quant à l'instance habilitée à accorder d'éventuelles dérogations : le ministre, Bruxelles-Mobilité, l'Agence de stationnement... ?

Dorénavant, l'octroi et la fixation des tarifs des cartes de stationnement seront réglementés par arrêté ministériel.

Selon l'article 10 de l'avant-projet d'ordonnance, le gouvernement prétend prendre en compte la situation économique des conducteurs. Mais M. Hayette émet de sérieux doutes sur ce point.

En vertu de l'article 13, la Région est habilitée à déterminer les places de stationnement admissibles pour chaque commune.

L'article 14 précise la procédure d'élaboration du projet de plan régional de stationnement. Mais que se passerait-il si, après toutes les consultations proposées par le gouvernement, la commune en venait à rejeter la version définitive du projet ? L'adoption du texte par un nombre minimal de communes est-elle nécessaire pour que l'ordonnance du gouvernement entre en vigueur, ou s'agit-il d'un simple avis dénué de toute portée juridique ?

Le seul rôle concédé aux communes est mentionné dans l'article 18, qui mentionne l'élaboration du rapport d'expertise de l'agence de stationnement en fonction des données fournies par les communes.

En outre, dans le cas où des communes n'auraient pas remédié à des manquements constatés, le droit à bénéficier de subsides régionaux leur serait retiré.

Le groupe socialiste votera contre ce point.

**M. Cools** se demande s'il est vraiment opportun de revoir l'ordonnance de 2009 sur le stationnement, qui poursuit déjà un objectif d'harmonisation et de coordination à l'échelon régional, et ce d'autant plus que le plan Good Move, entré en application il y a seulement quelques mois, comporte un important volet consacré au stationnement. Est-il absolument nécessaire de tout changer maintenant ? Et si on le fait, une réelle concertation avec les communes est indispensable.

M. Cools n'est pas favorable aux zones grises.

En effet, dans les zones proches d'un parking public, la tarification en voirie devra être plus élevée que celle en vigueur dans les parkings couverts. Mais comme les pouvoirs publics n'ont aucune maîtrise sur les tarifs du secteur privé, dont les montants ne vont certainement pas diminuer, il faudra bien augmenter la tarification des horodateurs.

Les compétences accordées à l'Agence régionale de stationnement, au détriment des communes, sont exorbitantes. On ne peut que déplorer le caractère désormais purement facultatif des plans communaux de stationnement.

M. Cools regrette que l'avis du Collège se réduise à une simple note technique assortie de quelques considérations.

Il propose donc de corriger cet avis par 8 amendements. Il souhaiterait qu'à l'instar de la procédure parlementaire, chaque amendement donne lieu à un vote et qu'au terme de la présentation des amendements, il y ait un vote final (et nominal) sur l'avis amendé.

M. Cools craint pour l'avenir d'Uccle si la politique actuelle est poursuivie, car elle ne contribuera pas à relancer le commerce local.

**Mme la Présidente du Conseil** précise que la procédure de vote souhaitée par M. Cools ne pose pas de problème particulier.

**Mme Czekalski** estime que cet avant-projet vise juste à supprimer des places de parking en sanctionnant les automobilistes et s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région bruxelloise développée dans Good Move, qui prône la suppression d'un maximum de places de stationnement en voirie pour les reporter hors voirie.

Mme Czekalski n'est pas hostile à l'aménagement de parkings en sous-sol afin d'améliorer la qualité de l'espace public, mais cet avant-projet renvoie la plupart des décisions concrètes aux arrêtés d'exécution du gouvernement bruxellois, dont la commune d'Uccle aura une vision très limitée. Et pourtant, l'expertise en stationnement se trouve surtout au niveau local, qui connaît le mieux les besoins en ce domaine.

Pour le groupe MR, ce texte suscite des interrogations.

Cette décision de la Région bruxelloise requiert la construction de nouveaux parkings pour présenter de l'intérêt. Or, plus aucun parking n'a été construit depuis longtemps et les ambitions des promoteurs sont freinées par la Région lorsqu'ils sollicitent un permis.

Sous la précédente législature, le Collège avait demandé au Secrétaire d'Etat Pascal Smet d'étudier l'implantation éventuelle d'un parking souterrain d'un peu moins de 200 places pour compenser la perte de 121 places sur la chaussée d'Alseberg.

Vu que l'étude de faisabilité commandée et financée par M. Smet s'est avérée positive, une rencontre a eu lieu avec son successeur, Mme Elke Van den Brandt, suite à l'annonce de la suppression de places de parking dans le quartier du Centre en raison des travaux sur la chaussée d'Alseberg, mais Mme Van den Brandt a opposé une fin de non-recevoir.

L'autonomie communale est menacée par cet avant-projet d'ordonnance, dont l'objectif d'harmonisation semble irréaliste, vu qu'au sein d'une même zone, la Région pourrait aménager des sous-zones où les tarifs seraient différents en fonction des caractéristiques locales, des propriétés techniques du véhicule et de la situation économique des usagers considérés.

Cette politique aura un impact désastreux sur les commerces uclois, dont les clients préféreront se rendre à Waterloo parce qu'ils n'y seront pas taxés.

Alors que les plans communaux de stationnement ne sont plus obligatoires, l'Agence de stationnement évaluera tous les 24 mois la politique communale en ce domaine, sur base d'un rapport d'expertise établi par cette même agence. Celle-ci étant donc à la fois juge et partie, il y a des risques de partialité.

Mme Czekalski espère que le gouvernement bruxellois et le ministre de tutelle prendront en considération les remarques émises par le Collège dans son avis.

**M. Desmet** estime qu'une harmonisation régionale du stationnement est nécessaire vu que les automobilistes ne cantonnent pas leurs déplacements au territoire communal.

La suppression d'un certain nombre de places de parking présente un réel intérêt.

Selon M. Desmet, Mme Czekalski omet l'obligation d'aménager des places de parking dès qu'il y a construction d'un nouveau bâtiment.

Vu que les partis dans l'opposition au niveau communal sont parfois membres de la majorité au niveau régional, ne serait-il pas possible de dégager une position commune ?

Enfin, la commune doit ici seulement donner son avis et non prendre une décision.

M. Desmet conclut donc que l'avis demandé sur cet avant-projet d'ordonnance s'inscrit dans une certaine continuité.

**Mme Fremault** rappelle que la mobilité de l'espace public a évolué depuis l'adoption en 2009 de l'ordonnance actuelle.

Cette évolution s'est matérialisée par la volonté de décongestionner Bruxelles, qui se traduit ici par la volonté de reporter le stationnement hors des voiries grâce aux zones grises et d'uniformiser la politique de stationnement.

Le texte proposé comporte des aspects positifs et négatifs.

Parmi les aspects positifs, on peut souligner les points suivants : une volonté de concertation accrue pour les futurs plans de stationnement régionaux, un allègement de la charge de travail pour les plans communaux, une vision globale en matière de mobilité et d'environnement (qui suscite néanmoins certaines réserves)...

Cependant, une série de critiques peuvent être émises à l'encontre de cet avant-projet d'ordonnance.

L'emprise exercée par la Région via l'agence de stationnement est de nature à restreindre l'autonomie communale.

La limitation du nombre de cartes de stationnement à 2 par ménage tient-elle suffisamment compte de la spécificité des quartiers, et notamment du développement de modes d'habitat alternatifs (colocation, etc.) ?

L'impact budgétaire de cette politique est source d'inquiétude pour les communes. Puisque l'agence reprend à son compte la délivrance des cartes de stationnement, comment compensera-t-on la perte financière ? Comment sera fixé le prix de la carte ?

De 2005 à 2019, le nombre de places de stationnement en voirie est passé de 295.000 à 265.000, sans que des emplacements hors voirie n'aient été créés. Il ne s'agit donc pas de transferts mais de suppressions.

En contrôlant les disques bleus tant des parkings privés que des grands magasins, la Région mène une politique très interventionniste qui porte atteinte au droit de propriété.

Le système de taxations différenciées, envisagé à ce stade de l'ordonnance, est d'une lourdeur telle qu'il s'avère peu lisible pour le citoyen.

L'importance de l'activité économique n'est guère prise en compte dans le texte de l'avant-projet.

De plus, celui-ci ne mentionne rien sur les dispositifs de contrôle, alors que beaucoup de communes ont acquis un système de « scan-car », ni quant à la détection de cartes PMR (personnes à mobilité réduite), alors qu'elles ont fait l'objet de différents recours.

Mais il s'agit ici de la phase initiale du processus d'élaboration de cette ordonnance.

Mme Fremault compte sur le Collège pour suivre la suite de ce processus avec beaucoup de vigilance.

**M. De Bock** partage les préoccupations des orateurs précédents.

Ce projet, qui fait surtout plaisir au parti Ecolo, supprime un grand nombre de places de parking en voirie.

Mais il ne faut pas oublier que pour beaucoup de familles, et notamment les familles nombreuses modestes, le choix de la voiture n'est pas un luxe mais une

nécessité impérieuse, et ce d'autant plus que les transports en commun ne constituent pas toujours une solution.

M. De Bock regrette que l'avis du Collège manque de fermeté.

Le groupe Défi votera contre ce point.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que l'avis du Collège sera accompagné d'un courrier signé par M. le Bourgmestre et par lui-même pour attirer l'attention du ministre compétent sur toute une série d'aspects problématiques.

L'avis du Collège n'est en aucune manière complaisant mais expose un point de vue équilibré sur les éléments positifs et négatifs du texte proposé.

C'est précisément en raison du manque de concertation que le Collège propose un amendement, rejoignant en partie ceux de M. Cools, pour insister sur la nécessité d'une concertation ultérieure lorsqu'auront lieu les discussions sur les arrêtés d'exécution, notamment pour traiter des points suivants : les tarifs, les options de gratuité, la concrétisation des zones grises.

Le Collège n'hésite pas à se plaindre du caractère disproportionné des sanctions prévues au stade actuel de l'avant-projet. Et les communes qui se verraient infliger une sanction doivent disposer du droit d'introduire un recours spécifique.

Le Collège mentionne dans son avis qu'il est très réservé à l'égard de zones dont le statut évoluerait avec le temps, rendant le système incompréhensible pour les citoyens.

Le taux d'occupation des parkings communaux dépend de leur statut, dont la réglementation relève toujours de la commune.

La question relative à l'octroi éventuel d'une 3<sup>ème</sup> carte riverain est anecdotique car elle ne concerne qu'entre 5 et 10 cartes de stationnement pour l'ensemble du territoire ucclóis.

Pour ce qui concerne la construction de parkings sur le territoire communal par la Région, la promesse du ministre Smet de construire un parking souterrain à Uccle-Centre ne pourra pas être tenue à court terme.

Par contre, la Région a bien confirmé son intention de construire un parking de dissuasion d'une capacité de 700 à 800 véhicules à Stalle.

**M. le Bourgmestre** estime que le Collège porte dans son avis un jugement ferme et clair sur l'avant-projet discuté à la Conférence des Bourgmestres.

Certains éléments du texte sont inacceptables mais cela ne remet pas en cause la nécessité de mettre de l'ordre dans le fatras actuel en matière de stationnement.

M. le Bourgmestre déplore que l'étude financée par le ministre Smet ait été jetée à la poubelle par l'actuel gouvernement bruxellois.

**M. Hayette** signale que le groupe socialiste souhaite un vote nominal sur ce point.

**Mme Fremault** estime qu'un vote sur l'avis du Collège serait contre-productif et briserait l'esprit de concorde qui s'est avéré si efficace dans le dossier du Bois de la Cambre.

Elle propose qu'il soit pris acte de l'avis du Collège et que l'avancée de ce projet d'ordonnance soit suivie par un groupe de travail associant tous les groupes politiques siégeant au Conseil.

**M. Cohen** approuve la suggestion de Mme Fremault.

**M. Sax** n'est pas du tout d'accord. Il est partisan, quant à lui, du vote nominal.

**M. Cools** dénonce une certaine contradiction de la part de la majorité.

Si tous les membres de l'assemblée ne sont pas d'accord sur cet avis, le Conseil communal doit pouvoir se prononcer sur son contenu.

On ne peut pas d'une part affirmer son hostilité aux zones grises, comme M. Cools l'a entendu de la part du groupe MR, et d'autre part ne pas l'exprimer dans cet avis ou, à tous le moins, s'interroger sur l'opportunité de les créer, car contrairement à ce que prétend M. le Bourgmestre, l'avis du Collège manque de fermeté.

M. Cools souhaite présenter succinctement ses propres amendements, qui ne transforment pas fondamentalement le texte du Collège mais essaient de lui donner plus de force.

**M. l'Echevin Wyngaard** rappelle que ce point ne doit pas être approuvé par le Conseil communal.

Il est tout à fait possible de prendre acte de l'avis du Collège en mettant la mention « prend pour information » au terme de la délibération. Ce procédé permettrait d'éviter les écueils évoqués par Mme Fremault.

M. l'Echevin Wyngaard suggère aussi que les amendements du Collège ainsi que l'amendement n° 8 de M. Cools soient intégrés au texte qui serait pris pour information.

Mais le Conseil communal demeure évidemment maître de son ordre du jour.

**Mme la Présidente du Conseil** estime aussi que cette procédure serait plus cohérente et permettrait de gagner du temps.

Cette méthode est d'autant plus justifiée qu'il n'y avait pas d'obligation de soumettre cet avis au Conseil communal. Cette présentation de l'avis devant le Conseil a été effectuée dans un esprit de consultation et de partage spontané d'informations.

**M. De Bock** précise que le plan Good Move n'a pas été approuvé par le gouvernement. Il a été seulement « pré-approuvé », il est encore en phase de modification. Il n'aura de valeur légale qu'après avoir été voté par le Parlement.

M. De Bock s'étonne de voir M. l'Echevin Wyngaard souhaiter éviter les longs débats alors que durant sa campagne électorale, il avait plaidé en faveur de la participation.

Le groupe Défi votera contre cet avis.

**M. Norré** s'interroge sur la méthode adoptée par le Collège.

Le Collège a demandé l'inscription en urgence de ce point à l'ordre du jour du Conseil communal.

M. l'Echevin Wyngaard a expliqué que l'urgence était sollicitée pour permettre au Conseil communal de discuter et prendre position sur cet avis, et le débat qui vient d'avoir lieu montre que c'était nécessaire.

Cependant, ce point à l'ordre du jour comporte la mention « décide d'approuver l'avis », ce qui, en effet, requiert un vote du Conseil.

Par ailleurs, trois conseillers communaux réclament un vote nominatif. En vertu de l'article 48 du règlement, ce vote nominatif doit avoir lieu.

Le Collège décide alors de changer son fusil d'épaule en disant qu'on ne va plus à présent voter sur cet avis, qu'on va simplement en prendre acte et demander un vote pour ratifier cette modification de délibération.

M. Norré trouve pour le moins bizarre et singulier de demander au Conseil communal de se prononcer sur un point pour lui retirer le droit de se prononcer quelques dizaines de minutes plus tard.

**Mme Culer** déclare au nom de son groupe qu'au cas où la proposition de M. l'Echevin Wyngaard ne rencontrerait pas de consensus, elle souhaiterait un vote sur l'opportunité de voter.

**M. Norré** réplique qu'il ne peut y avoir un « vote sur le vote », puisque la délibération se conclut par une approbation du point et que le Conseil communal est censé approuver le point.

**M. l'Echevin Wyngaard** réitère sa proposition.

**M. Sax** considère qu'un conseiller doit quand même pouvoir dire qu'il est contre l'avis du Collège.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que les échanges de l'assemblée seront actés.

**M. De Bock** estime que le problème réside dans le fait qu'il n'y a pas moyen de savoir qui est pour et qui est contre, les échanges du Conseil n'étant pas transcrits dans leur intégralité.

**Mme la Présidente du Conseil** répète qu'il s'agit d'un partage d'informations, d'une communication d'un avis du Collège, puisqu'il n'y a pas d'obligation de soumettre cet élément au vote du Conseil communal.

**M. Norré** réplique que ce n'est pas ce qui figure dans la proposition de délibération qui a été soumise au Conseil et dont il a approuvé l'urgence.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que le courrier qui accompagnera l'avis indiquera que ce texte n'a pas été approuvé à l'unanimité.

**M. Norré** insiste pour que le procès-verbal de cette séance indique que, suite au débat du Conseil communal, la délibération a été modifiée sur proposition du Collège afin que le Conseil ne puisse pas se positionner sur l'avis rendu, ce qui est contraire aux propos tenus par le Collège en début de débat.

**M. Cools** regrette l'attitude de la majorité.

Le temps pris pour discuter de la procédure aurait pu être consacré à l'analyse de ses amendements.

Si le Collège procède au vote proposé, le groupe Uccle en avant votera contre. Selon M. Cools, une telle modification de la délibération est illégitime. Le Conseil communal n'a pas à se prononcer sur la reformulation proposée.

Toutefois, le Collège peut toujours décider de retirer purement et simplement ce point de l'ordre du jour du Conseil communal.

**Mme la Présidente du Conseil** réitère la proposition en demandant s'il est possible de procéder à un vote par groupes pour gagner du temps.

**M. Norré** souhaite un vote nominatif sur la modification de la délibération.

**M. Cools** estime que le Collège s'abandonne à une véritable fuite en avant.

**M. Desmet** pense au contraire que cette méthode tient compte des débats qui ont eu lieu. Il est normal que le Collège puisse modifier un premier document en fonction de l'évolution des dossiers.

Il ne s'agit pas d'une fuite en avant mais d'une adaptation de la réflexion dans le cadre d'une écoute pertinente et démocratique.

**Mme la Présidente du Conseil** procède à un vote nominal sur la transformation de la délibération en prise d'acte.

Cette proposition est adoptée par 28 voix pour et 12 contre.