



Commune de  
**WOLUWE-SAINT-LAMBERT**

## **Avis du Collège des bourgmestre et échevins de WoluweSaintLambert sur l'avant-projet d'ordonnance portant sur l'organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région bruxelloise**

Lors de sa séance du 4/03/2021, le Collège des bourgmestre et échevins de WoluweSaintLambert a émis l'avis suivant sur l'objet repris ci-avant, comme il y a été invité par le courriel du 19/01/2021.

Le Collège des bourgmestre et échevins émet d'abord une remarque de principe quant à la manière dont le gouvernement régional organise la consultation des communes bruxelloises sur ledit texte. En effet, à la lecture de cet avant-projet, il ressort que de très nombreuses dispositions en projet habilite le gouvernement à prendre des mesures complémentaires qui ne sont pas strictement des mesures d'exécution des dispositions légales. Une habilitation si large et si imprécise n'est pas conforme aux exigences habituelles du Conseil d'État et de la Cour constitutionnelle.

Afin de permettre aux communes de rendre un avis sur des bases juridiques plus certaines, le Collège demande que les projets d'arrêtés d'exécution soient soumis pour avis aux communes préalablement à toute délibération du Parlement régional sur le projet d'ordonnance. Les communes pourront ainsi donner un complément d'avis et mieux évaluer les conséquences de l'habilitation donnée par le projet au gouvernement.

Le Collège des bourgmestre et échevins fait siennes les observations, plus techniques, formulées par les instances de Brulocalis, telles qu'elles vous ont été communiquées.

De manière essentielle, le Collège des bourgmestre et échevins estime qu'en l'état, l'avantprojet d'ordonnance ne précise pas de manière certaine les compétences et attributions revenant soit à la Région bruxelloise, soit aux communes. Cet avantprojet apporte plus de confusion que de clarté et sera source de nombreuses controverses et difficultés quant à son application.

Le Collège refuse que faute de clarté quant à la répartition des compétences, le gouvernement bruxellois se réserve la possibilité d'instituer une forme de contrôle, voire de tutelle, sur les actes des communes en matière de stationnement. Ce contrôle qui fera fort probablement l'objet de contentieux, n'apportera aucune efficacité à la politique du stationnement en Région bruxelloise, que du contraire. Ce choix effectué par le gouvernement, loin d'être unanime, reflète en réalité un a priori politique à l'encontre des communes bruxelloises. Il est temps que certaines autorités régionales cessent de considérer les autorités communales comme des pouvoirs concurrents alors que les communes, grâce à la polyvalence de leurs services et à l'efficacité de leur gestion publique, permettent à la Région d'assumer nombre de ses missions et compétences. Sans le concours des communes, la Région serait bien incapable d'atteindre plusieurs objectifs qu'elle poursuit. La crise sanitaire en a apporté de nouvelles preuves.

Plutôt que de vouloir une fois de plus instiller un climat de méfiance entre la Région et les



communes, il serait plus judicieux que le gouvernement régional considère que si une compétence est attribuée aux communes, la confiance est de mise conformément au principe de subsidiarité qui veut que le niveau de pouvoir le plus apte à assumer une compétence ou une mission, l'assume en pleine autonomie, sous réserve du seul contrôle de la légalité de ses actes. Mais il n'est pas acceptable, comme le gouvernement cherche à l'imposer par différentes dispositions en projet, que celui-ci se réserve un pouvoir de quasi-tutelle d'opportunité à l'encontre des actes des communes.

Faut-il rappeler l'échec patent de la gestion de la politique du stationnement par l'Agence régionale. L'audit quant à la gestion de cet organisme régional était cinglant. La nongestion de cet organisme régional, devrait inciter les autorités régionales à faire preuve de plus de réserve avant d'imposer aux communes des contraintes de contrôle qu'elles n'ont pas été capables d'imposer à l'Agence régionale elle-même. On peut d'ailleurs s'interroger quant à la pertinence de maintenir cet organisme régional dont le financement dépend, pour une large part, des moyens financiers octroyés par les 19 communes, sans que la plupart d'entre-elles ne bénéficient d'un retour, notamment quant à l'offre du stationnement hors voirie dont l'Agence s'est pourtant vu confier la mission de manière prioritaire. La vacuité des résultats de l'action de l'Agence régionale depuis qu'elle a été créée, est donc interpellante.

L'avant-projet d'ordonnance n'est pas rassurant à ce propos. L'Agence est tour à tour le bras administratif de la politique régionale du stationnement, l'opérateur du contrôle du stationnement en voirie si les communes lui délèguent cette mission, l'autorité d'avis auprès du gouvernement, notamment sur les actes des communes en matière de stationnement. Cette confusion des missions de l'Agence n'est pas conforme à une saine gestion publique.

De deux choses l'une :

- soit l'Agence régionale est un opérateur du contrôle du stationnement dans l'espace public comme peut l'être une commune, mais alors elle ne peut pas être l'autorité d'avis sur les actes de politique du stationnement des communes qui ne lui ont pas délégué cette mission et son financement doit dépendre des seules communes qui lui délèguent cette mission ;
- soit elle est une autorité d'avis auprès du gouvernement régional, mais alors elle n'entre pas en concurrence avec les missions des communes et son financement dépend exclusivement d'une dotation fixée par le budget régional.

Quoi qu'il en soit, les communes qui ne lui délèguent aucune mission ne devraient pas être contraintes à la financer par rétrocession d'une part des « bénéfices » sur recettes provenant des redevances de stationnement. Cette notion de bénéfice est d'ailleurs sujette à caution sur le plan juridique, dès lors que l'on parle de recettes communales issues de la perception de redevances.

En conséquence, en l'état de l'avant-projet et en raison des insuffisances notoires de la gestion de l'Agence, le Collège de Woluwe-Saint-Lambert demande la suppression de cet organisme régional. Le gouvernement régional dispose avec le service régional « Bruxelles-mobilité » d'un service compétent pour le conseiller en matière de politique du stationnement. La suppression de l'Agence régionale représenterait une économie budgétaire substantielle et aurait aussi pour avantage de ne pas priver les communes de recettes perçues grâce au travail de leurs agents qu'elles seules rémunèrent.

Le Collège rappelle que les communes doivent conserver un pouvoir d'appréciation autonome et ne peuvent donc être reléguées à un simple rôle d'exécutant des décisions prises par le gouvernement. Le Collège invoque les règles relatives à l'autonomie communale, consacrées par la Constitution et la Charte européenne de l'autonomie locale. Sur cette question, l'avis de

la section de législation du Conseil d'État sera non seulement indispensable mais éclairant car, selon nous, plusieurs dispositions de l'ordonnance constituent une atteinte à cette autonomie communale.

Il en est ainsi de l'article 19 qui prévoit qu'en cas d'évaluation négative de la politique du stationnement d'une commune, le gouvernement s'arroge le droit de rendre la commune non éligible aux subsides régionaux et de suspendre le versement des produits du stationnement.

Une telle mesure est totalement disproportionnée et sans rapport avec l'objet du projet d'ordonnance. En effet, nombre de subsides régionaux accordés aux communes ne le sont pas en exécution de la politique du stationnement et on ne voit pas ce qui autoriserait le gouvernement à priver, par exemple, de la part qui leur revient au titre de la dotation générale ou d'autres subventionnements en raison de prétendus manquements à la politique régionale du stationnement. La suspension du versement des produits du stationnement aux communes mises en cause est tout autant une atteinte à leur autonomie communale, a fortiori si la commune concernée n'a pas délégué la mission du contrôle du stationnement à l'Agence régionale. Bref, il s'agit d'une disposition sans pertinence juridique mais guidée par un choix idéologique révélateur de l'obstination de certains responsables politiques régionaux à porter atteinte aux compétences des communes. Si l'ordonnance répondait à l'exigence de précision quant à la répartition des compétences entre niveaux de pouvoir, un tel mécanisme exorbitant n'aurait pas été imaginé.

L'article 18 en projet est tout aussi contestable en son dernier alinéa. Les communes sont contraintes à contribuer à une mission incombant à l'Agence dans le cadre de l'évaluation de leur politique locale du stationnement. La communication à cette agence de toute donnée opérationnelle utile, notion totalement imprécise, est une atteinte flagrante à l'autonomie des communes. A l'évidence, l'Agence étant incapable d'assumer par elle-même ses missions, elle veut contraindre les communes à lui transmettre des données dont elle fera usage pour mieux proposer la sanction à leur encontre en application de l'article 19. Sinistre procédé indigne d'un État de droit.

Le Collège ne peut davantage accepter la disposition de l'article 10 en projet qui autorise le gouvernement à prévoir, pour la carte de dérogation (riverain), des tarifs préférentiels en fonction :

1. Des caractéristiques techniques et environnementales du véhicule ;
2. De la situation socio-économique du ménage dans lequel se trouve le propriétaire du véhicule.

Ce faisant, le gouvernement méconnaît le principe même de l'égalité de traitement entre les demandeurs de l'obtention de la carte de « riverain ». Cette carte donne droit à occuper une partie de l'espace public à titre de stationnement. Pour l'obtention de cette carte, le demandeur paie une redevance. Le principe de la redevance veut que l'administré paie pour l'obtention d'un service aux conditions qui sont fixées. Le service rendu en l'occurrence est le droit d'occuper une place de stationnement dans l'espace public. Ce droit est sans rapport avec les caractéristiques techniques et environnementales d'un véhicule ou la situation socio-économique du ménage. Ces deux préoccupations, par ailleurs légitimes, relèvent davantage de la fiscalité qui, elle, permet des causes d'exonération ou de diminution des taux sur la base de critères spécifiques. Mais, en l'occurrence, le principe du paiement d'une redevance interdit que d'autres considérations que celles qui sont strictement liées à la prestation fournie puissent déterminer le montant de la redevance.

Le Collège formule également d'autres remarques plus techniques concernant les zones grises obligatoires, la création d'un nouveau type de « zone bleue », les zones « riverain » 24 h/7 j et

la distinction entre la carte d'habitant et la carte riverain, les conditions de délivrance des cartes de personnes handicapées, l'immatriculation des véhicules à l'étranger, l'organisation des dépose-minute, la validité des cartes de stationnement et des zones d'ayant-droit et la compensation de la suppression des places de stationnement en voirie par la création de parking hors voirie.

A cette fin, il dépose une note complémentaire, plus technique, mais qui révèle le nombre d'imprécisions dans les dispositions en projet.

En conclusion, le Collège de Woluwe-Saint-Lambert ne peut qu'émettre un avis sévèrement négatif à l'égard de l'avant-projet d'ordonnance et demande au gouvernement régional de revoir en profondeur ce texte et de présenter aux communes une nouvelle version. Si le texte devait être adopté en l'état par le Parlement régional, le Collège envisagera tout recours devant la Cour Constitutionnelle pour contester la constitutionnalité de plusieurs de ses dispositions.

### - Fixation des zones réglementées :

Nous soutenons l'instauration d'un même système de gestion du stationnement sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise mais les modalités (heures, territoires, tarifs) doivent être adaptées à chaque zone en fonction du diagnostic local et la nécessité d'atteindre l'objectif de ne pas prévoir plus de dérogations que de places disponibles dans la zone.

### - Zones grises obligatoires :

L'article 4 de l'avant-projet d'ordonnance renforce la notion de zone grise et la rend obligatoire aux abords des parkings publics.

La zone grise est appelé à remplacer les zones oranges actuelles à WSL. Il s'agit de zones comparables aux zones vertes mais avec un tarif plus élevé et une durée limitée à 4 heures.

La Région entend éviter la concurrence entre le tarif des parkings publics et celui du stationnement en voirie. Pour ce faire, il prévoit l'obligation de placer les voiries en zones grises ou rouges « dans un périmètre déterminé par le Gouvernement autour de chaque parking public ».

À Woluwe-Saint-Lambert, cette situation n'est partiellement d'application qu'aux abords du Woluwe Shopping center : la place et la rue Saint-Lambert sont en zone orange. Par contre, ni le boulevard de la Woluwe, ni la chaussée de Roodebeek, ni l'avenue Jean-François Debecker ne sont en zone horodateur.

Les abords d'autres parkings ne sont – au mieux – qu'en zone bleue : parking CORA, Delhaize Roodebeek, Smatch Abbé de l'Épée et le parking régional de la station Crainhem.

Nous insistons pour que la Région tienne compte de la situation des communes de la seconde couronne où la pression du stationnement autour des parkings public ne justifie pas une telle mesure. Il convient à nouveau d'invoquer l'autonomie communale et la fine connaissance des spécificités locales.

Plus anecdotique, nous avons déjà signalé à la Région que les dénominations « zones grises » et « zones vertes » ont des significations différentes hors du monde du stationnement. Ne conviendrait-il pas de les rebaptiser d'un nom moins ambigu ?

### - Création d'un nouveau type de « zones bleues » :

Nous invitons la Région à réfléchir à la création d'une nouvelle catégorie de zone qui serait l'équivalent d'une zone bleue mais où la gratuité de deux heures serait conditionnée à un enregistrement de la plaque d'immatriculation.

La mise en place d'une telle zone faciliterait le contrôle via un véhicule équipé d'un scan des plaques d'immatriculation. Un seul passage du véhicule suffirait pour contrôler les emplacements. Par ailleurs, les contestations liées à des redevances établies après le passage d'un scan car seraient probablement plus facilement traitées (véhicule soit disant déplacé entre les deux passages de la scan car, etc.).

### - Zones « riverain » 24h/7j et distinction entre carte d'habitant et carte « riverain »

Puisque l'avant-projet d'ordonnance précise des notions qui ne figuraient que dans des arrêtés, nous demandons également qu'une confusion soit levée autour de la notion de « riverain ».

Brulocalis note déjà que la carte « de dérogation » devrait plutôt s'intituler la carte « de stationnement ». Nous relevons dans le même ordre d'idée que la carte « de riverain » devrait s'intituler la carte « d'habitant ».

Le risque de confusion existe en effet avec la notion de zone de stationnement « riverain » qui prévoit l'interdiction de stationnement 24h sur 24 et 7 jours sur 7, à l'exception des riverains. Les détenteurs d'une actuelle carte « de riverain » dénoncent, à juste titre, la confusion engendrée par cette dénomination qui les pousse à croire, à tort, qu'ils sont autorisés à garer leur véhicule dans ces zones de stationnement restrictives.

- **Cartes « handicapé » :**

L'utilisation actuelle de la carte de stationnement « handicapé » n'est plus adaptée aux méthodes de contrôle modernes (notamment la « scancar »). Il serait nécessaire que le SPF Santé Publique demande aux détenteurs de carte de stationnement « handicapé » d'enregistrer l'immatriculation utilisée lors de chaque déplacement via l'application développée par le Ministère (Handy2Park), afin de bénéficier du stationnement gratuit. Cette solution respecterait les principes de protection de la vie privée, l'application est gérée par le Ministère et les gestionnaires du stationnement ne ferait qu'une consultation ponctuelle d'immatriculation et non pas de personne. La fraude est conséquente et les personnes handicapées sont doublement pénalisées.

- **Immatriculations à l'étranger :**

L'avant-projet d'ordonnance devrait prévoir les outils pour établir une base de données régionale des utilisateurs d'immatriculations étrangères redevables du paiement de redevances de stationnement dans toute la Région bruxelloise. Lorsqu'un redevable atteint un seuil critique (par exemple 250,00 EUR) de redevances impayées dans toute la Région bruxelloise, le véhicule pourra soit être immobilisé par un sabot, soit être dépanné si l'ordonnance régionale le prévoit. Cela permettrait de réduire fortement la pression automobile de ce type de véhicules qui représenterait 15 à 25 % des usagers dans certaines communes.

Il est fréquent, en outre que ces automobilistes contournent également la politique régionale concernant la zone de basses émissions. Il ressort des observations de nos équipes de terrain que la majorité des utilisateurs de véhicules immatriculés à l'étranger sont des résidents de la Région bruxelloise en défaut d'immatriculation.

Une action coordonnée par l'agence du stationnement permettrait de régler simultanément les trois problèmes.

- **« Kiss & ride » (art. 12) :**

La notion de « kiss & ride » n'est pas suffisamment définie dans l'ordonnance. À l'analyse, il faut comprendre que le dispositif décrit dans l'ordonnance est un stationnement de courte durée de type « maternelle », permettant aux parents de garer leur voiture pour aller déposer leur enfant en classe. Le dépose-minute, de type « primaires » permettant de s'arrêter quelques dizaines de secondes pour déposer son enfant à l'entrée de l'école, n'est pas abordé et mérite d'être étudié en matière de conditions, de signalisation voire d'opportunité.

- **Secteur de validité des cartes de stationnement et zones d'ayants-droit :**

L'avant-projet ne fait aucune référence aux secteurs de validité des cartes de stationnement et à leur limitation dans un périmètre de 150 hectares. Néanmoins, cette mesure figure dans le Plan régional de stationnement auquel l'article 19 fait référence puisqu'il permet au Gouvernement régional d' « adopter les mesures de substitution nécessaires à la bonne exécution du plan régional de stationnement ».

En ce qui nous concerne, il ne peut être question de réhabiliter les secteurs de validité de cette manière.

A ce propos, le projet de PACS de Woluwe-Saint-Lambert avait rencontré une opposition des habitants lors de sa réunion de présentation du 27/11/2017. Les participants ne comprenaient pas la raison de la limitation du périmètre de validité des cartes de stationnement à une zone de 150 ha alors que l'autorisation actuelle de stationner sans limite de temps dans toutes les zones bleues de la commune ne pose pas de problèmes.

Depuis, cette limitation n'a jamais été appliquée et la protection des zones soumises à une forte pression de stationnement a été résolue par l'instauration de zones d'ayants-droit. Pour rappel, les zones d'ayants-droit ont été instaurées dans les zones à horodateurs orange ou vertes où la pression de stationnement est telle qu'elles ne peuvent accueillir les véhicules de tous les habitants de la commune. Aussi, une lettre indiquant le quartier figure sur la carte de stationnement des automobilistes autorisés à stationner dans ces quartiers. Le périmètre de ces quartiers est indiqué sur le plan de stationnement communal par des traits rouges interrompus. Il s'agit toujours d'une zone à l'abord d'un pôle de mobilité, commercial ou culturel : Station Roodebeek, Woluwe Shopping center, UCL, La Rasante, av. Georges Henri ...

Les zones des « ayants-droit » permettent un ciblage extrêmement précis des autorisations de stationner aux abords des zones à horodateurs. Elles permettent de définir un juste équilibre entre les besoins des habitants et des commerçants locaux.

Mieux que les secteurs de validité des cartes de stationnement, les zones d'ayants droit répondent aux objectifs principaux du plan de stationnement consistant à protéger les habitants de la pression automobile externe et à favoriser la rotation dans les noyaux commerciaux.

Le Collège s'inquiète du caractère obligatoire de ces secteurs. Nous proposons aussi de pousser la Région à intégrer la notion de zone d'ayants-droits qui résout bien mieux les problèmes de pression locale de stationnement que ne le font les secteurs de validité des cartes de stationnement. Il vaut mieux anticiper le problème sans attendre qu'un arrêté d'exécution impose les secteurs de 150 ha aux communes.

- **Compensation de la suppression de places de stationnement en voirie par la création de parkings hors voirie :**

L'exposé des motifs de l'avant-projet d'ordonnance rappelle régulièrement « l'objectif de report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie ». L'avant-projet d'ordonnance cependant ne prévoit aucune modalité pour parvenir à cet objectif.

S'il existe, à l'échelle régionale, des capacités de stationnement hors-voirie très importantes (parking d'entreprises, logements sociaux, supermarchés,...) qui pourraient absorber en grande partie l'offre de stationnement qui est aujourd'hui disponible en voirie, nous devons constater l'existence d'inadéquations locales entre offre et demande. Les situations sont très disparates : des quartiers offrent énormément de places de stationnement souterrains pour peu d'habitants (qui se garent surtout la nuit), d'autres sont hyper-saturés dans l'espace public et disposent de peu de solutions de stationnement hors-voirie. La fixation d'un prix unique des cartes dans l'ordonnance ne répondra évidemment pas à cette inadéquation locale : dans certains cas le prix sera trop élevé, dans d'autres trop faibles. Enfin, l'analyse globale méconnaît les différences profondes entre la question du stationnement de jour (où le poids des navetteurs jouent un grand rôle) et le stationnement la nuit (où il est nécessaire d'offrir des solutions aux bruxellois).

À plusieurs reprises, lors des consultations relatives au projet de plan régional de mobilité « Good Move », nous avons fait remarquer que l'article 57 de l'arrêté « stationnement » du 18/07/2013 est inapplicable. Les communes sont tenues d'avertir l'agence du stationnement du moindre projet de suppression de place de stationnement tout en devant prévoir de compenser ce nombre de place – sans l'excéder – en construisant des parkings hors voirie ! Et des sanctions sont prévues en cas de non-respect de ces dispositions. En pratique, les communes sont condamnées à ne rien faire ou à ne pas signaler les suppressions de parking à l'Agence.

L'absence d'ébauche de solution dans l'avant-projet d'ordonnance nous fait craindre un statut quo. Et nous nous permettons de douter qu'un arrêté d'exécution vienne débloquer la situation.

Nous plaidons pour un assouplissement de la règle et surtout pour l'implication obligatoire de la Région dans le processus de création de places de stationnement hors voirie. Cette obligation devrait figurer dans l'ordonnance et non pas être reportée dans un arrêté d'exécution.

Il est nécessaire de faire évoluer tous les outils législatifs (COBRACE, RRU,...) afin de pouvoir obtenir une contrainte juridique forte en vue de la mutualisation des parkings hors-voirie. Cette proposition d'ordonnance ne répond en rien à cette problématique.

