



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

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

Demandeur

Ministre Elke Van den Brandt

Demande reçue le

20 janvier 2021

**Avis adopté par le Conseil de
l'Environnement pour la Région de
Bruxelles-Capitale le**

5 mars 2021

CERBC

Boulevard Bischoffsheim 26 – 1000 Bruxelles

Tél : 02 205 68 68 – info@cerbc.brussels – www.cerbc.brussels

Préambule

La politique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale constitue un levier déterminant en matière de gestion de la mobilité. Les conditions et modalités de l'offre de stationnement conditionnent directement le comportement des habitants et usagers de la Région. La politique de stationnement est :

- un levier d'action sur les choix en matière de mobilité ;
- un outil de réappropriation de l'espace public ;
- un maillon des chaînes de déplacements intermodales ;
- un service rendu aux usagers de la Région.

La politique de stationnement ainsi proposée permet d'appliquer la Déclaration de politique générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2019-2024) afin d'établir une gestion volontariste, dynamique et optimale du stationnement, notamment en :

- réduisant l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie ;
- continuant à favoriser l'uniformisation des tarifs et des cartes de dérogation ainsi qu'une plus grande réglementation des places en voirie, en tenant compte des contextes locaux ;
- prévoyant un maximum de deux cartes de riverains par ménage ;
- redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement.

L'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 janvier 2009 a établi la structure de la planification des actions et leur mise en œuvre au niveau régional, via notamment le PRPS (Plan Régional de la Politique de Stationnement) mais également au niveau communal, de manière conforme aux objectifs régionaux, via notamment les PACS (Plan d'Actions Communales de Stationnement). Cette ordonnance crée et organise les missions et le fonctionnement de l'Agence de Stationnement, Parking.Brussels (PB). L'ordonnance est notamment complétée par l'arrêté du 18 juillet 2013 portant sur le Volet réglementaire et sur le Volet tarification et dérogation « zones et cartes ». Un arrêté portant sur les agréments « Parking Public » est toujours en cours d'élaboration.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil soutient la nouvelle ordonnance stationnement car elle répond mieux aux besoins actuels et s'inscrit dans le plan de mobilité Good Move. La problématique du stationnement est un grand défi pour la Région bruxelloise, où un tiers des véhicules en circulation serait à la recherche d'une place de parking. Il salue l'objectif d'une politique de stationnement dynamique et volontariste, qui vise à réduire la pression du stationnement sur l'espace public. De même, il est nécessaire d'uniformiser la politique en matière de tarifs, de délais, de zones et de cartes d'exemption sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil souligne que la politique de stationnement est un outil efficace pour réduire la pression automobile. La présence d'un parking sur le lieu de destination est un facteur d'attraction connu pour la circulation automobile. Les citoyens restent enclins à utiliser la voiture s'ils peuvent facilement se garer à proximité de leur destination. L'offre de places de parking en tant que service doit donc également être évaluée en ce sens. Si ce service est nécessaire pour certains professionnels, il ne peut avoir pour effet d'encourager la circulation automobile des citoyens particuliers. La favorisation du stationnement hors voirie par rapport au stationnement en voirie doit donc, en premier lieu, être réalisée par la compensation des places supprimées en rue (telle que prévue par le Gouvernement). Au-delà de cette compensation, il doit aussi s'agir d'une utilisation optimale de l'offre de stationnement hors voirie existante.

Les objectifs prévus pour le volet réglementaire du PRPS sont le nombre de places de stationnement admissibles et le nombre de places pour chaque zone. Ces concepts pourraient peut-être être mieux explicités, notamment l'échelle sur laquelle ils doivent être définis. Une stratégie globale de stationnement à l'échelle du quartier devrait être définie, comprenant l'ensemble des types de stationnement et autres mesures de mobilité. En outre, grâce aux données de l'Agence de Stationnement, le PRPS devrait également définir un objectif de places de stationnement ventilé en 'en voirie' et en 'hors voirie'.

De manière générale, la distinction des objectifs et mesures entre stationnement résidentiel et stationnement à destination pourrait être posée plus clairement, et structurer davantage l'ordonnance. Le premier est un levier sur la possession de véhicules et concerne uniquement les Bruxellois, le second touche surtout l'usage automobile et concerne tout automobiliste dans Bruxelles. L'avant-projet prévoit de rendre le stationnement en voirie moins attractif que le stationnement hors voirie. Pour **le Conseil**, lier les tarifs en voirie avec les tarifs hors voirie nous semble effectivement un élément crucial pour dégager de l'espace public en ville, notamment dans les quartiers de destination.

Le Conseil souligne qu'il est important de veiller à la concordance avec les autres instruments de planification : PRDD, PRAS, les PAD et les zones RRU et pour les communes, la compatibilité avec les PCD, PPAS nouvellement approuvés. Aux yeux **du Conseil**, il est donc question pour le Gouvernement d'aligner les politiques de l'urbanisme et de la mobilité en une vision du stationnement cohérente, qui ne provoque pas de difficultés pour les entreprises mais qui réduit en même temps la place de la voiture, afin d'allouer plus d'espace public à la ville et ses habitants. Dans cette optique, **le Conseil** plaide en faveur d'objectifs calculés en ce qui concerne le stationnement hors voirie.

Le Conseil remet en question l'idée d'exonérer les parkings publics de la taxe environnementale en tant que compensation pour des coûts d'exploitation trop élevés. Nonobstant la nécessité pour certains professionnels de disposer d'une place de stationnement en rue, il est important de diriger les autres catégories d'automobilistes vers le stationnement hors voirie. Le fait de simplement réduire les coûts d'exploitation afin que le prix du stationnement hors voirie puisse être plus attractif pour les particuliers ne suffira peut-être pas pour mettre fin à la concurrence entre le stationnement en et hors voirie. Cette solution risque par ailleurs d'engendrer une « course vers le bas » ainsi qu'une augmentation absolue de l'attractivité du stationnement intérieur.

De manière générale, un équilibre doit être trouvé entre les prix du stationnement en et hors voirie afin d'encourager le passage de l'un à l'autre. De même, l'offre hors voirie est très variable selon les communes et n'est pas toujours suffisante.

Par ailleurs, **perspective.brussels** propose de coupler explicitement l'objectif de réduction des emplacements en voirie par quartier avec l'objectif de réduction des emplacements et celui de stationnement hors voirie. Les projets de développement d'une nouvelle offre de stationnement hors voirie devraient être systématiquement couplés à une vision de réaménagement de voirie et de réaffectation d'espaces publics. Par ailleurs, le transfert du stationnement hors voirie doit veiller à utiliser au maximum les infrastructures existantes afin de limiter la création de nouveaux parkings qui induirait davantage d'imperméabilisation des sols hors voiries. Vider les rues sans remplir les ilots ou les sous-sols laisse la place et renforce la viabilité des maillages verts, de la micro logistique urbaine, des *mobility points*, la densité de qualité et rend le réseau public d'autant plus compétitif. Il est estimé utile dans un premier temps de réaliser des inventaires, par quartier, mettant en évidence les offres de parking existantes sous-utilisées, de manière à pouvoir envisager dès à présent des réaménagements de voiries (définitifs ou par occupation temporaire) au profit des modes actifs sans devoir nécessairement créer une nouvelle offre de stationnement hors voirie. Les dispositions en faveur de cette requalification de l'espace de stationnement en espace public de qualité n'apparaissent pas explicitement dans l'ordonnance.

1.1 Alternatives

Le Conseil rappelle que le prix d'un abonnement vélo est trois fois plus cher qu'une carte riverain. Il faut également rappeler que plus de 6.000 Bruxellois sont en attente d'une place dans un box vélo et que le nombre de vols de vélos ne cesse d'augmenter à Bruxelles, ce qui tend à décourager le report modal tant souhaité. On ne peut que constater dans ce domaine le manque d'alternatives réelles.

1.2 Concertation

Le Conseil constate que l'organisation et la composition de l'organe de concertation regroupant l'ensemble des acteurs impliqués dans la politique de stationnement (en et hors voirie) ne transparaît pas dans l'avant-projet d'ordonnance. La mise en place de cet organe est pourtant prévu par Good Move, et doit notamment aider Bruxelles Environnement et urban.brussels dans leurs missions de délivrance des permis ou pour juger de la pertinence de la construction d'un parking par le demandeur et évaluer son dimensionnement. Plus de clarté à ce sujet est donc souhaitable, et il est crucial que les partenaires sociaux y soient associés.

2. Considérations particulières

2.1 Zones grises

Le Conseil soutient le concept des zones grises en tant qu'instrument servant à modifier la demande de stationnement. Dans l'optique de réduire l'attractivité de l'offre en voirie, les outils de la tarification, les horaires et la réduction du nombre de places disponibles semblent pouvoir être effectifs. Il serait intéressant de coupler la mutualisation de l'offre hors voirie plus directement à une réduction équivalente du nombre de places en rue. Toutefois, **le Conseil** attire l'attention sur le fait que la mise en œuvre des zones grises est trop peu concrétisée.

2.2 Cartes de dérogation et réduction des cartes de riverain

Le Conseil soutient l'objectif d'un maximum de 2 cartes de dérogation par ménage, tel qu'établi par l'ordonnance, et approuve la possibilité donnée au Gouvernement d'intervenir dans les modalités et la tarification des cartes, afin d'éviter de trop grandes dispersions entre les communes. En ce qui concerne la remise et le suivi des cartes de dérogation, il n'est pas clair si une commune peut transférer ses compétences à l'Agence régionale du stationnement, comme c'est le cas pour les autres pouvoirs de contrôle et de collecte (prévus à l'article 42 §2). De manière générale, il faut un juste équilibre dans le prix afin de maintenir des habitants dans la Région.

Le Conseil se demande si les cartes professionnelles existantes dans les communes qui n'ont pas soumis de Plan d'actions communal de stationnement (PACS) et qui permettent aux personnes vivant à l'extérieur de ces communes de s'y garer, seront maintenues. Ces cartes sont en effet comparables aux cartes de dérogation dans les communes avec PACS qui permettent de se garer à proximité, sur le territoire d'une autre commune (voir également plus bas le lien avec l'activité économique).

2.3 Plans de stationnement communaux

L'un des objectifs de cette ordonnance est de réduire la charge de planification des communes. A l'heure actuelle, la majorité des communes bruxelloises ne parviennent effectivement pas à élaborer un plan de politique de stationnement conforme aux exigences. **Le Conseil** constate que la Région souhaite donc alléger la charge des communes, mais sans apporter de changement au partage des compétences communales et régionales en cette matière. **Le Conseil** espère que ce mode de travail sera effectif et insiste dès lors sur l'importance de la souscription de la politique communale aux objectifs du plan Good Move, comme indiqué dans l'ordonnance. Ce point devrait être concrétisé dans les articles concernant l'évaluation et le contenu du plan politique de stationnement communal (voir plus bas, « Considérations article par article »).

Le Conseil constate également que le Gouvernement prévoit de mettre fin à l'obligation de rédiger un Plan d'actions communal de stationnement (PACS) pour les communes, tout en renforçant le mécanisme de sanction à leur égard, et sans aborder de manière concrète des mesures d'accompagnement qui permettraient d'aider les communes à se mettre en conformité avec les dispositions régionales. Pourtant, le Gouvernement demande aux communes de réaliser, tous les 2 ans, une évaluation de leur politique de stationnement, constituée sur base d'une analyse du règlement-redevance communal de stationnement et de bilans chiffrés actualisés :

- de l'offre en stationnement, détaillée par type et catégorie ;
- de la demande en stationnement par tronçon de rue, à différents moments représentatifs de la journée ;
- de rotations mesurées dans les secteurs clés du territoire communal.

Il est cependant peu compréhensible d'imposer cela aux communes quand on sait que celles-ci ne communiquaient déjà pas précédemment à l'Agence les emplacements supprimés.

Le Conseil propose donc une réflexion sur l'inclusion d'une politique de stationnement dans les plans communaux de mobilité (avec un volet Mobilité, un volet Sécurité routière et un volet Stationnement).

2.4 Niveau communal et principe de subsidiarité

Le Conseil souligne que si une homogénéité et une concertation sont à saluer, il faut, néanmoins, tenir compte des spécificités propres à chaque commune, notamment pour l'harmonisation des règlements-redevances prévue à l'article 3, 4°, ou encore pour la nécessité de prévoir un accompagnement suffisant pour les communes qui font défaut à l'exécution du Plan Régional de Politique du Stationnement, et auxquelles sont demandées des mesures pour mettre fin aux manquements (article 19). De manière générale, il est question pour la Région d'assurer la cohérence et la collaboration des communes en mettant en valeur leur connaissance du territoire et en respectant le principe de la subsidiarité.

Plus particulièrement, **le Conseil** attire l'attention sur le fait que certaines dispositions (articles 18 et 19 notamment qui octroient à la Région une compétence de contrôle, de tutelle et de substitution de l'action communale en matière de stationnement) de l'avant-projet d'ordonnance sont susceptibles de remettre en cause le champ d'action des communes. En outre, l'avant-projet ne donne qu'une lecture partielle de la politique régionale de stationnement puisque des éléments fondamentaux (tarifs, zones, ...) de cette politique devront être définis par des arrêtés d'exécution. Il n'est dès lors pas possible, pour les communes notamment, de remettre un avis sur cet avant-projet en toute connaissance de cause.

Il est, par exemple, étonnant de voir qu'à l'article 40 de l'avant-projet d'ordonnance qui encadre le tarif des redevances de stationnement au sein des différentes zones réglementées, des fourchettes de prix sont prévues, alors qu'à l'article 10 qui concernant les cartes de dérogation (cartes de stationnement), aucune fourchette n'est prévue.

En outre dans les deux cas, la fixation du prix est laissée à l'appréciation du Gouvernement régional, sans impliquer les communes qui pourraient être mieux placées pour tenir compte des spécificités locales.

2.5 Liens entre le stationnement et l'activité économique

Le Conseil note qu'aucune réflexion ne semble avoir été portée au sujet du lien entre le stationnement et l'activité économique, tout comme les politiques adaptées en fonction de la proximité d'une artère commerçante ou d'un centre commercial. Il faut une prise en compte dans la politique de stationnement de l'attractivité économique de Bruxelles, du centre et des noyaux commerciaux. **Le Conseil** propose donc de prendre en considération les questions suivantes :

- Adapter la tarification en fin de journée/début des soirées, afin de permettre aux Bruxellois et non-Bruxellois de se rendre en voiture dans les établissements Horeca et culturels, particulièrement dans les quartiers peu desservis par les transports en commun.
- Maintenir la possibilité des stationnements 15 min/30 min gratuites, ce qui permet une certaine rotation. L'article 39 prévoit que le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant maximum 15 minutes. La commune a-t-elle toujours la possibilité d'étendre celui-ci à 30 ou 60 minutes ? Cette possibilité doit être maintenue, moyennant justification de circonstances particulières ou exceptionnelles.
- Préserver l'autonomie communale sur les horaires (cfr. article 9).

Plus particulièrement pour les véhicules professionnels, il serait important d'étudier les questions suivantes :

- Maintenir la possibilité pour les professionnels dont le véhicule est un outil de travail ou en contient (liste limitative de métiers déterminée par Parking.Brussels) de pouvoir continuer à bénéficier d'une carte qui leur permet de se garer dans l'ensemble des 19 communes bruxelloises.
- Permettre (cfr. article 12) aux professionnels qui bénéficient d'une carte de dérogation de pouvoir bénéficier de places réservées au même titre que d'autres fonctions, et/ou éventuellement de pouvoir accéder à ces places de manière partagée avec ces autres fonctions.
- Garantir que les communes ne puissent pas imposer de passer par Osiris quand il s'agit simplement de stationner des véhicules aux abords d'un chantier. L'entreprise doit pouvoir choisir si elle veut faire rentrer le véhicule sur le chantier ou simplement l'autoriser à stationner sur la voirie en fonction des impératifs de mouvements du chantier ou du timing des besoins de stationnement.
- Créer des cartes de dérogations accessibles pour les entreprises dont les travailleurs doivent circuler en dehors des heures de transports en commun (horaire de nuit et/ou tôt). Ces entreprises (gardiennage, ...) et services publics (Bruxelles-Propreté, SIAMU, ...) et non-marchands (éducateurs de nuit, infirmiers, ...) n'ont pas toujours un parking d'entreprise et le prix du parking ne peut jouer comme incitant au shift modal pour les travailleurs vu leurs contraintes horaires.

2.6 Compensation 2013

Le Conseil constate que l'avant-projet d'ordonnance ne fait pas mention de la compensation prévue en cas de suppression des places. Un mécanisme de compensation intelligent, sur base du caractère du quartier concerné, des emplacements disponibles en et hors voirie, du nombre de cartes de dérogation délivrées dans la commune, du nombre de places de parkings publics à proximité et des fonctions commerciales et/ou économiques de la zone concernée est pourtant un élément primordial pour assurer que la suppression du stationnement en voirie ne soit ni discriminante, ni pénalisante pour l'activité économique.

2.7 Cadastre et données utilisées

Le Conseil souhaite mettre en évidence que le nombre de places de stationnement est toujours basé, en partie, sur des données datant de 2014. Les communes ne communiquent pas systématiquement à l'Agence le nombre de places qui sont supprimées et le Gouvernement (législature précédente et actuelle) a communiqué à quelques mois d'écart des chiffres variant de plusieurs milliers de places. En tous cas, le nombre de places de stationnement hors voirie a fortement diminué de 2014 à 2020 et celles-ci n'ont pas été systématiquement compensées.

De la même façon, d'autres données utilisées ne correspondent pas à la réalité :

- la Région bruxelloise compte actuellement 583.993 véhicules immatriculés y compris le fret léger (et non 530.000) ;
- à ce chiffre s'ajoutent 36.256 motos, qui ont également besoin d'une place de parking.

Cela équivaut donc à un total de 620.249 véhicules.

Comme repris plus haut, **le Conseil** remarque que le plan Good Move ne fixe aucun objectif pour le nombre de places hors voirie à l'horizon 2030, ce qui apparaît beaucoup moins ambitieux que les objectifs de suppression de places qui sont, eux, bien fixés, malgré le manque d'objectivisation de la situation actuelle. Il est nécessaire d'avoir un cadastre actualisé du nombre de places de stationnement afin de pouvoir mener une politique judicieuse.

3. Considérations article par article

Article 3

Le Conseil suggère de reformuler le second paragraphe de cet article car il estime que le stationnement ne doit pas être une fin en soi et qu'il ne contribue pas uniquement à la politique de mobilité.

Article 4

Le Conseil propose que la partie « *d'une application concertée des dispositions applicables en matière d'aménagement du territoire et de l'espace public* » soit davantage expliquée en veillant au respect du COBRACE et à son adaptation.

Article 6

Le Conseil souligne que la différence entre « stationnement » et « besoins de livraison » n'est pas clairement définie (par rapport au transport de marchandises, aux navettes scolaires et aux entreprises). Il faudrait, en effet, faciliter les accès et le stationnement pour le transport de marchandises, par exemple par vélo-cargo.

Articles 5 à 7

Le Conseil suggère qu'une attention soit portée à ce que les besoins liés aux transports de marchandises ne soient pas un alibi pour ne pas démotoriser le dernier kilomètre.

Article 9

Le Conseil, à l'exception de l'organisation représentative des classes moyennes, propose de mentionner « du lundi au samedi » et de remplacer « à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux » par « le Gouvernement a le choix d'exempter les dimanches et les jours fériés légaux ».

De plus en plus de communes élargissent les plages d'horaire de stationnement afin de réguler le flux (jusque 20h-21h). Les plages par défaut de 9h à 18h ne correspondent plus nécessairement à la réalité. Il convient dès lors de trouver un juste équilibre entre l'attractivité économique et la possibilité pour les communes d'étendre les plages horaires afin de répondre aux problèmes locaux. Si l'ordonnance maintient les plages horaires par défaut, elle doit fixer plus précisément les conditions qui autorisent à déroger à la règle, en fonction des spécificités locales.

Article 10

L'avant-projet prévoit la possibilité de moduler les tarifs de stationnement. **Le Conseil** remet en question les tarifs préférentiels offerts à certains véhicules en fonction de leurs spécificités techniques ; ceci n'est pas nécessairement lié au domaine du stationnement. D'autres mesures (la LEZ et la TMC) servent déjà à arrêter ou décourager l'utilisation et l'achat de certains types de véhicules.

L'ordonnance ne prend pas en considération l'utilisation de la *scancar*, qui tend pourtant à se développer. **Le Conseil** souligne l'importance de tenir compte des difficultés de contrôle des dérogations pour les entreprises et les personnes à mobilité réduite via la *scancar*. Les formalités administratives pour rectifier les erreurs sont très importantes, et il existe de nouvelles solutions à envisager pour cela : carte électronique, paiement via la carte d'identité, identification via l'horodateur, utilisation d'une application, ...

Article 12

Le Conseil suggère de prévoir des emplacements pour les nouveaux opérateurs de mobilité (Lime, Billy Bikes, ...). Il est étonnant que la réservation de stationnement pour le service voiturier de certains établissements d'Horeca soit prévue. Il semble opportun de limiter cette réservation aux hôtels.

Article 14

Le Conseil souligne l'effort de simplification administrative au profit du citoyen qui pourra adresser ses réclamations et observations « consécutives à l'enquête publique par le biais de tout moyen électronique » conformément à l'article 14. Cette démarche s'inscrit dans un esprit de simplification administrative indispensable des rapports entre le citoyen bruxellois et les pouvoirs publics.

Article 18

Le Conseil remarque également que l'objectif d'une évaluation tous les deux ans est très ambitieux. Le Gouvernement devra donc accorder les ressources et l'attention nécessaires à son application. L'article 18.3° fait référence à des secteurs clés du territoire communal. **Le Conseil** se demande ce que le Gouvernement entend par cela.

Concernant les rapports d'experts faits par l'Agence de stationnement, il conviendrait d'ajouter un paragraphe détaillant le contenu de ces rapports. Ceux-ci nécessitent des chiffres clairs sur l'objectif de réduction de l'offre en voirie dans certaines zones, en fonction de la capacité hors voirie disponible dans cette zone, en fonction de l'espace requis par segment de rue pour les réseaux PLUS et COMFORT pour tous les modes, et en fonction des exigences minimales de largeur des trottoirs et des pistes cyclables sur tous les réseaux, en application du principe STOP.

Article 20

Concernant les PACS, **le Conseil** propose d'ajouter un paragraphe détaillant leur contenu. Ceux-ci nécessitent des chiffres clairs sur l'objectif de réduction de l'offre en voirie dans certaines zones, en fonction de la capacité hors voirie disponible dans cette zone, en fonction de l'espace requis par segment de rue pour les réseaux PLUS et COMFORT pour tous les modes, et en fonction des exigences minimales de largeur des trottoirs et des pistes cyclables sur tous les réseaux, en application du principe STOP.

Article 26

Le Conseil souhaite voir précisé le rôle de service public de l'Agence du stationnement (§4) afin de garantir une gestion et un contrôle de celle-ci en accord les lois régissant les organismes d'intérêt publics.

Article 27

Le Conseil constate que l'article 27 §2.2° réduit le champ de la possibilité de représentation des communes au sein de l'Agence de stationnement. Le fait que certaines communes ne puissent plus du tout être représentées au sein de l'Agence, que cela soit au CA ou à l'AG, pose question. Pour rappel, l'ensemble des communes participent au budget de fonctionnement de l'Agence via la rétrocession de 15% des montants perçus dans le cadre des redevances et du contrôle du stationnement. Si les communes ne sont plus représentées au sein de l'Agence, elles pourraient exiger de ne plus avoir à rétrocéder les 15%.

Article 28

Le Conseil remarque que ce nouvel article 28 omet une phrase présente dans l'ordonnance précédente concernant une mobilité optimale pour les fonctionnaires des administrations publiques vers l'Agence. Cela pourrait vouloir dire que l'Agence n'est plus obligé de reprendre le personnel des services communaux ou des sociétés privées chargée par les communes du contrôle des redevances et ce, au moment où la compétence est déléguée vers l'Agence. Le personnel majoritairement infra-scolarisé pourrait se retrouver sans emploi. Il convient de plus d'assurer une bonne concertation lors du transfert de personnel des communes vers l'agence.

L'article 28 gagnerait également à préciser les spécificités liées à l'Agence pour l'application du statut de la fonction publique à son personnel.

Article 30

Le Conseil s'interroge sur la nécessité de prévoir une offre de stationnement pour tous les véhicules mentionnés dans cet article. Il met également en évidence le manque de clarté concernant le type de véhicule considéré : comment ces véhicules seront-ils identifiés ? Sera-t-il imposé de mettre à disposition de l'Agence du stationnement des données telles que les plaques d'immatriculation des véhicules ?

Le Conseil constate que l'Agence de stationnement est privée de sa mission d'organiser, de gérer ou de contrôler les services de dépannage. Cette suppression est un recul par rapport à l'ancienne

ordonnance. La mission d'enlèvement (couplée avec la création d'une base de données régionale des redevances non payées) pourrait être une solution à la gestion du non-paiement des redevances pour les plaques étrangères (problème récurrent constaté dans certaines communes).

Les missions de l'agence reprises dans l'article 30 indiquent la mise en place d'un observatoire régional du stationnement. Celui-ci a bien pour objectif d'identifier l'offre et la demande en stationnement ? Dans un premier temps, il semble essentiel d'assurer la coordination de l'observatoire avec les données issues des demandes de permis d'urbanisme. En outre, il semble pertinent de réfléchir à la mise en place d'un mécanisme permettant de coupler les données de l'observatoire au nombre de place de parking à prévoir dans des nouveaux projets, en tenant compte de l'objectif de réduction de l'offre en voirie et l'opportunité d'y prévoir du stationnement ouvert au quartier.

De manière plus générale, il est estimé important de s'accorder sur des objectifs clairs et des budgets structurels suffisants pour développer des projets innovateurs exprimés dans Good Move : l'organisation du stationnement au niveau du quartier, la mutualisation du stationnement hors voirie (aussi bien entre occupants du même projet que l'ouverture du parking au quartier), des *mobipunten* (points mobilité) permettant aux usagers de choisir le mode de transport convenant le mieux à ses activités, l'encouragement de la mobilité partagée, ... En plus des budgets pour l'Agence de Stationnement, les développeurs privés doivent être incités à contribuer à la réalisation des objectifs de stationnement grâce aux mécanismes incitatifs ou obligatoires financiers et réglementaires.

*
* *