

**PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL**  
**DU 23 MAI 2013**  
**PROCES-VERBAAL VAN DE GEMEENTERAADSZITTING**  
**VAN 23 MEI 2013**

Etaients présents/Waren aanwezig : M./de h. De Decker, Bourgmestre-Président/Burgemeester-voorzitter;

MM./de hh. Cools, Dilliès, Sax, Mmes/Mevr. Maison, Gol-Lescot, M./de h. Biermann, Mmes/Mevr. Delwart, Roba-Rabier, échevins, schepenen;

Mmes/Mevr. Gustot, M./de h. Martroye de Joly, Mmes/Mevr. Fraiseur, Verstraeten, MM./de hh. Wyngaard, De Bock, Mme/Mevr. François, M./de h. Toussaint, Mme/mevr. Bakkali, M./de h. Hayette, Mmes/Mevr. Francken, Delvoeye, M./de h. Reynders, Mme/Mevr. Culer, MM/de hh. Bruylant, Cadranel, Hublet, Zygas, Mmes/Mevr. Baumerder, De Brouwer, M/de h. Minet, Mmes/Mevr. Zawadzka, Charles-Duplat, conseillers, raadsleden; M. Parmentier, secrétaire communal f.f., wnd. Gemeentesecretaris.

---

Absent en début de séance/afwezig bij aanvang van de zitting : M./de h. Sax.

Se sont fait excuser/Hebben zich verontschuldigd : Mmes/Mevr. Dupuis, Fremault, M./de h. Vanraes, Mme/Mevr. de T'Serclaes, M./de h. Desmet, Mme/Mevr. Van Offelen, MM./de hh. Cornelis, Wagemans, Mme/Mevr. Ledan.

- La séance est ouverte à 20h 25. –
- De zitting is begint om 20u 25.-

**Projet de plan régional de politique du stationnement.- Avis de la Commune.**  
**Ontwerp van het Gewestelijk parkeerbeleidsplan.- Advies van de Gemeente.**

**M. l'Echevin/ de h. schepen Biermann** explique que l'avis a été élaboré au cours de plusieurs réunions pendant lesquelles les services concernés ont discuté de la question de la politique de stationnement dans la commune. Bien que le sujet soit difficile, la Région a pris l'initiative de tenter d'harmoniser et d'assurer une meilleure lisibilité des dispositions existantes en matière de stationnement. L'objectif consiste à considérer la politique de stationnement comme étant une partie essentielle ou en tout cas, un moyen et un outil utiles dans le développement et la mise en œuvre d'une politique de mobilité. L'objectif de l'avis consiste à permettre à la Région de prendre en considération les éléments issus d'une réflexion, d'une expérience et de l'expertise des services communaux qui ont une pratique quotidienne de ces questions et qui ont pu envisager d'une manière extrêmement concrète les conséquences possibles du plan tel qu'il est à ce jour projeté par la Région. Il s'agit réellement de suggérer à la Région de corriger certains aspects et de répondre à une série de problématiques qui ne sont malheureusement pas traitées par le plan ou dont le traitement n'a pas été envisagé dans ces aspects pratiques. Il est regrettable de constater que la Région ne se soit pas astreinte à fournir un rapport d'incidence alors que la Commune se soumet à cet exercice régulièrement. Il existe une inquiétude concernant l'équivoque des termes utilisés par la Région dans son plan en pages 35 et 37, relatives aux objectifs de réduction des places de stationnement en voiries. Faut-il comprendre que ces places de stationnement seront réduites physiquement, comme le prévoit le plan Iris2 qui a pour objectif de voir la disparition en 2018 de 16 % des places de stationnement existant en voiries en région bruxelloise. Il est également regrettable que la Région ne semble pas avoir pris en considération l'important développement urbanistique d'une commune comme Uccle.

En effet, de nouveaux P.P.A.S. sont en cours d'élaboration, impliquant une augmentation importante du nombre d'habitants. Cela répond à une difficulté majeure connue en Région bruxelloise concernant l'absence de logements, à savoir que pour attirer des gens dans ces logements, il faut aussi leur permettre de se déplacer et de se garer.

M. l'Echevin Biermann explique que d'autres spécificités sont mises en exergue dans l'avis en ce qui concerne la typologie de la commune et en particulier les difficultés concernant les inondations. Des mesures, d'un point de vue urbanistique et architectural, doivent être prises pour lutter contre les inondations dans les vallées ucloises. Ces mesures ont une incidence certaine en matière de typologie du bâti et notamment de capacité de construction de zones de stationnement hors voirie.

M. l'Echevin Biermann expose qu'actuellement, Uccle perçoit une taxe de stationnement dont la récupération se fait selon une procédure simple qui est la taxation et l'enrôlement. Le plan prévoit quant à lui la perception via une redevance, l'enrôlement ne serait donc plus possible. On devrait alors recourir aux voies judiciaires civiles qui entraîneraient un surcoût très important pour la commune notamment en termes de recouvrement. La Région a pour objectif d'instaurer une tarification en zone rouge de 5 € pour 2 heures de stationnement, ce qui est largement supérieur au coût imposé par la Commune d'Uccle. En effet, elle impose une tarification d'1,50 € de l'heure et 3 € pour 2 heures. On passerait donc de 3 € à 5 €.

M. l'Echevin Biermann estime que pour toutes ces raisons, le projet d'avis soumis a pour objectif de permettre à la Région de prendre en compte une série de considérations qui ne semblent pas avoir été traitées et qui émanent du terrain et de la réalité. Il est également souhaitable de maintenir certaines situations plus avantageuses, soit en termes économiques, soit pour le statut de personnes handicapées. Les personnes, disposant d'une carte de stationnement à ce titre, peuvent se garer gratuitement dans toutes les zones réglementées de la commune, ce qui ne serait plus le cas avec la mise en œuvre du plan régional de stationnement. Cet avis doit être pris en considération par la Région dans le simple but de contribuer à l'amélioration dudit plan. A Uccle, une réglementation et une harmonisation des règles en matière de stationnement, pourraient constituer un outil utile dans le cadre de la mise en œuvre d'une véritable politique de mobilité. Mais, il faut s'inspirer de ce qui existe aujourd'hui sur le terrain et de l'expertise réunie au sein de l'Administration communale.

**M./de h. Wyngaard** se réjouit de ce projet de plan régional de stationnement qui a le mérite d'exister, avec ses points positifs et négatifs. Il vise à harmoniser les règles de stationnement en région de Bruxelles-capitale. Il participe à la convivialité indispensable dans la ville, dans les quartiers et tend à développer une mobilité durable.

M. Wyngaard soulève qu'une série de spécificités ucloises se retrouvent dans ce projet, notamment que la Commune d'Uccle possède un foncier disponible plus important que d'autres communes et qu'elle connaît de nombreux développements de lotissements et de projets urbanistiques par rapport à d'autres communes, qui n'en connaissent pas. La crainte est que cela soit contradictoire avec le point de vue développé par M. l'Echevin Biermann dans la conclusion de l'avis. Sa conclusion cite que le plan doit être « amendé et simplifié ». En effet, il est demandé de tenir compte de toute une série de spécificités locales mais aussi d'une extension du système des cartes de dérogation à toute une série d'autres catégories, qui sont plus ou moins mal déterminées.

**- M. l'Echevin Dilliès quitte la séance –  
- de h. schepen Dilliès verlaat de zitting -**

M. Wyngaard explique que par rapport à la densification du tissu urbain et la question de la ville durable, il faut tendre en principe vers les cent habitants à l'hectare, à Bruxelles ont est à 70 habitants. Cette densification ne peut être envisageable que

moyennant un strict contrôle des flux automobiles et du trafic automobile ainsi qu'un réel partage de l'espace public.

Il faut nécessairement à un moment donné, développer l'offre de transport public afin d'éviter la pollution de l'air qui risque de se poursuivre à cause de la congestion automobile. Le bruit et les nuisances ne feront qu'empirer. Il est évident que les bus sont freinés et englués par la circulation automobile dans de nombreux endroits. Chacun doit prendre ses responsabilités. Les communes auront l'occasion, dans les prochaines années, de démontrer qu'elles veulent tendre vers cette mobilité durable. La mise en service du RER est régulièrement reportée. Pourtant, ce transport public devrait permettre aux Ucclois de rejoindre le centre-ville dans de bonnes conditions.

M. Wyngaard fait remarquer que dans l'avis, le plan régional de stationnement est critiqué mais qu'aucune alternative n'est proposée. On s'oppose à la tarification de la redevance qui aurait pour conséquence d'augmenter le prix du stationnement sur le territoire communal. Cela doit être nettement nuancé. A l'heure actuelle, la redevance pour le stationnement au centre d'Uccle coûte 3 €/2h. Si ce dernier devient une zone rouge, le prix sera revu à 5 €. Le plan régional de stationnement prévoit aussi qu'à l'avenir le premier quart d'heure sera gratuit. A l'heure actuelle, l'ucclois paie 40 cents le premier quart d'heure. Une conséquence du plan régional de stationnement, c'est que l'ucclois qui ira acheter son pain ne devra pas payer son parking. Or, vous dites que le stationnement va être augmenté. Faites le calcul : si le centre d'Uccle est déclaré zone orange ou rouge, la première demi-heure ou le premier trois quart d'heure (1,20 €), les tarifs seront exactement identiques à ceux qui sont d'application aujourd'hui.

M. Wyngaard explique que le fait d'affirmer que le quart d'heure gratuit aurait un effet néfaste sur l'économie, sur le commerce local et les entreprises, n'est pas plaisant à entendre, surtout que le plan régional de stationnement, même s'il faut l'améliorer, le prévoit. Le quart d'heure gratuit évite les voitures ventouses, permet une meilleure rotation des véhicules, on permet aux clients de trouver plus facilement une place et c'est excellent pour le commerce local et de proximité.

M. Wyngaard explique que dans le document, il est excessif de parler des conséquences dramatiques pour les P.M.E. et les petites entreprises. En instaurant le quart d'heure gratuit, c'est tout le contraire et on favorise le commerce local.

En abordant le point de l'autonomie locale, M. Wyngaard fait remarquer qu'au point intitulé "Mission et fonctionnement de l'Agence Régionale de Stationnement", il est dit : *"les missions de l'Agence Régionale du Stationnement portent atteinte à l'autonomie communale en ce sens qu'elle dispose de la capacité d'imposer aux communes des objectifs et des obligations de résultats fondés sur des critères qualitatifs"*. Ce n'est pas du tout l'avis du juge constitutionnel.

En 2009, M. Wyngaard rappelle que certains bourgmestres (Etterbeek, Koekelberg et les deux Woluwé) avaient contesté l'ordonnance relative à la politique du stationnement et à la création de l'agence du stationnement, en invoquant précisément cette autonomie communale. Le juge constitutionnel avait précisé que *"le principe d'autonomie locale ne porte pas atteinte non plus à la compétence des Régions de juger du niveau le plus adéquat pour réglementer une matière qui leur revient"*. Le juge rappelle que les autorités peuvent confier aux collectivités locales la réglementation d'une matière qui sera mieux appréhendée à ce niveau mais elles peuvent aussi considérer qu'une matière sera à l'inverse mieux servie à un niveau d'intervention plus générale, de façon à ce qu'elle soit réglée de manière uniforme pour l'ensemble du territoire pour lesquels elles sont compétentes et peuvent en conséquence, interdire aux autorités locales de s'en saisir. Elle ajoute en l'espèce: *"Le législateur régional bruxellois a estimé que la politique du stationnement serait mieux servie à un niveau d'intervention plus général que local. A défaut d'interventions de la Région, subsisteraient des problèmes tels que des différences de réglementations inexplicables d'une commune à l'autre et le juge constitutionnel de*

*rejeter l'ensemble des arguments qui avaient été invoqués par les bourgmestres de ces 4 communes".*

Compte tenu de tout ce qui précède, le groupe Ecolo ne soutiendra pas l'avis proposé.

**- M. l'Echevin Sax entre en séance –  
- de h. schepen Sax komt de zitting binnen -**

**Mme/Mevr. Verstraeten** explique que le projet de plan de stationnement de la Région régleme nte de façon cohérente le stationnement à l'échelle de la Région et trouve que c'est une bonne chose.

**M./de h. Cadranel** apprécie le caractère fouillé et argumenté de l'avis du projet de plan de stationnement et précise que l'avis du Conseil communal doit être le plus exact et le plus argumenté possible pour qu'il ait des chances d'être pris en considération. Parmi les propositions intéressantes dans ce plan, c'est celles qui vont vers plus d'harmonisation des règles en matière de stationnement sur l'ensemble du territoire. En particulier, la demande d'une signalisation uniforme dans chaque commune. En effet, cela tend vers une harmonisation que les citoyens sont en droit d'attendre et qui nécessitera que la Région soit à la manœuvre pour imposer certaines signalétiques. Cela signifie qu'il faudra se calquer sur certaines communes et que d'autres s'aligneront avec la Commune d'Uccle, ce qui correspond parfaitement à la définition d'une harmonisation.

M. Cadranel se référant au chapitre des fondements de l'étude régionale cite que le conseil constate que la volonté du plan est que le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics hors voirie, soit inférieur au nombre comptabilisé en 2004-2005. Il est bien clair que l'esprit même de ce plan consiste en effet à supprimer des places en voiries mais également de les compenser intégralement, ou au moins significativement, hors voirie. L'objectif ne consiste pas à diminuer le nombre de places "en" et "hors" voiries.

Concernant le fondement de l'objectif de diminution de 16 % de la capacité de stationnement, M. Cadranel explique qu'il s'agit de la réduction du nombre de places non réglementées et non réservées et qu'il est bien précisé qu'il ne s'agit pas de la capacité totale de stationnement. Les intentions de la Région sont relativement précises.

M. Cadranel trouve qu'il serait intéressant d'analyser l'augmentation du coût de stationnement dans les zones commerçantes dans d'autres communes, qui ont adopté cette stratégie et qui ont également été le modèle pris par le plan de stationnement, notamment sur les tarifs. Les noyaux commerciaux de Saint-Gilles n'ont jamais connu autant de vigueur que depuis que ce système de stationnement a empêché les voitures ventouses de bloquer les places en face des commerces. Certes, cette commune est différente parce qu'elle est centrale mais la rotation est positive pour les commerçants. La rotation des voitures dope le commerce et les gens reviennent dans ces zones-là.

M. Cadranel est confronté à une série d'interrogations. Pourquoi le système de redevance serait-il à ce point plus nocif pour l'usager? La redevance permet pas mal de souplesse et est particulièrement justifiée.

M. Cadranel fait remarquer que l'avis sur le quart d'heure gratuit se contredit. En effet, la page 5 indique un regret de constater que les recettes communales diminuent à cause du quart d'heure gratuit. Pourtant, la page 6 soutient le quart d'heure gratuit. Il faut donner au législateur régional une ligne plus claire, soit le quart d'heure gratuit est soutenu, soit on considère celui-ci comme un manque à gagner. En considérant l'inquiétude de la Commune d'Uccle concernant l'engagement de personnel supplémentaire et le coût que cela engendrerait, il serait intéressant de consulter l'attitude des autres communes face à ce problème. M. Cadranel a plutôt le sentiment que ces plans de stationnement ambitieux sont une source de recettes supplémentaires et non un poste de coûts.

M. Cadranel pense par ailleurs, que le plan laisse une grande marge de manœuvre à la Commune. Celle-ci a le droit, si elle le désire, de laisser à l'agence le soin de faire la perception pour son compte et l'agence rétrocèdera ses recettes à la Commune, moyennant les fameux 15 %. Selon M. Cadranel, les 15 % de recettes proviennent de la moyenne des voiries régionales par rapport aux voiries communales. Connaît-on le pourcentage exact des voiries régionales au sein de la Commune? Le système de voitures partagées, qui est à l'étude au niveau régional, est un système qui est entièrement privé par le biais de concessions qui sont octroyées, moyennant conditions. Dans l'avis, M. Cadranel ne comprend pas que le plan soit irréaliste, parce qu'il prévoit des réservations d'emplacements pour les voitures partagées et qu'il ne tient pas compte des initiatives privées. Concernant les livraisons après 7h, on parle d'une contradiction avec le plan marchandise. Que prévoit-il et en quoi consiste la contradiction? La Région a-t-elle des compétences pour régler la problématique de plaques immatriculées à l'étranger? Cela ne relève-t-il pas plutôt de la compétence du Fédéral?

**Mme/Mevr. Fraiteur** et son groupe prônent l'harmonisation des politiques de stationnement. Cette harmonisation consiste à ne pas avoir tous des tarifs de stationnement coexistant. Le Gouvernement bruxellois a pris du retard pour présenter ce plan. Celui-ci va être mis en exécution en 2013 alors que ce projet date de 2009. Il appartiendra au prochain Gouvernement d'essayer de l'amener à exécution. Mme Fraiteur souligne le retard considérable par rapport au RER. Ce projet est sans arrêt postposé. Il n'existe aucune nouvelle politique concernant la S.T.I.B. et le métro. Seul le projet De Lijn, qui consiste à l'insérer dans Bruxelles, avance vite. La politique de stationnement devrait se faire en même temps que le RER, la S.T.I.B., le métro afin que les bruxellois et uclois aient tous des alternatives possibles et acceptables.

Mme Fraiteur explique que concernant le fond même du plan, la délimitation des quartiers devrait être à l'appréciation des communes qui sont plus au fait des réalités locales et des besoins de leurs habitants. Le plan de stationnement ne tient pas assez compte des besoins des professionnels, qui utilisent leur voiture comme outil de travail. Pourquoi ne pas privilégier certaines professions en leur attribuant des cartes valables sur tout ou une partie du territoire régional? L'exemple type concerne les services de soins à domicile. Le plan de stationnement ne prévoit que les cas d'urgence. Cependant, tous les services de soins à domicile ont leur importance. On ne peut pas prôner le maintien des personnes âgées à domicile et en même temps, rendre très difficile le déplacement des personnes qui rendent services à celles-ci.

Mme Fraiteur expose que le plan régional de stationnement propose une diminution du nombre de places de stationnement en voiries compensées par la construction de parkings souterrains. Si on veut que cela se réalise, il faut évidemment un plan de parkings souterrains sinon cette mesure va rester sans effet. Lorsque le fameux Cobras a été voté à la Région bruxelloise, on parlait bien d'une suppression de 55.000 places de stationnement hors voirie, avec quel impact. Il faut procéder à une évaluation socio-économique de ces répercussions. On ne tient pas compte de la situation actuelle du stationnement à Bruxelles, on parle de 2004, pour rétrocéder des plaques de stationnement. Or, de nouveaux quartiers de lotissements ont été créés. Personne n'ignore que la Région bruxelloise connaît un problème de démographie galopante auquel il faut faire face. Il y a donc une demande de nombreux logements supplémentaires. Il faut mettre tout cela en parallèle et ce n'est pas évident.

Mme Fraiteur explique que dans le plan régional de stationnement, la concurrence entre les communes et les quartiers est surprenante. Si on augmente des places de parking dans une commune, il faut les enlever dans d'autres communes. Ce n'est pas si facile à appliquer à cause de l'impact financier, les ressources humaines, les budgets qu'il faut à cet effet.

En conclusion, le groupe FDF prône une uniformisation des stationnements à Bruxelles. Mais, elle doit se faire de manière intelligente et efficiente en intégrant les transports publics dans la réflexion et en tenant plus compte de l'expertise des communes.

Le groupe FDF appuie l'avis soumis par la Commune d'Uccle mais se permet d'insister sur la mise en place du quart d'heure gratuit, sur les cartes de dérogation accessibles également à toutes les professions qui ont trait aux soins à domicile, d'augmenter la proportion d'emplacements réservée au deux roues motorisées.

Le groupe FDF souhaite appuyer le fait de mesurer les conséquences sur les PME et les entreprises en Région bruxelloise ainsi que l'impact socio-économique du déplacement des clients dans des grands centres commerciaux.

Le groupe FDF soutiendra l'avis de la Commune pour ce plan régional de stationnement.

**M./de Hublet** souhaite savoir si M. l'Echevin Biermann a une idée de ce que la population uccloise a pu émettre comme avis. Les médecins généralistes sont inquiets quant à la manière dont ils vont pouvoir faire leur travail. Le terme "soins urgents" est impropre. Il serait préférable de le supprimer et de le remplacer par soin médical ou paramédical. Il ne faut pas le limiter non plus au personnel de la santé avec un numéro INAMI. D'autres soins sans numéro INAMI sont également très importants tels que les soins palliatifs, par exemple. Si une zone rouge devait être créée, les médecins généralistes se demandent la marche à suivre pour les visites dites "non urgentes". Ce problème est aussi important surtout pour une personne âgée de 90 ans qui a besoin de soins bimensuels.

Le groupe CDH soutient ledit plan.

**M./de h. Reynders** salue le travail réalisé par les services communaux. Cependant, il serait capital de réaliser un rapport d'incidence et de voir dans quelles mesures la Région pourrait s'y consacrer. Ce rapport permettrait de vérifier l'impact réel dudit plan. Afin de rendre le plan plus explicite, la Région devrait clarifier son objectif en matière de stationnement. Dans quelques années, la population aura tellement augmenté qu'il est intéressant de se demander si elle pourrait bénéficier d'un droit de stationnement. La réduction programmée est très importante. Elle est programmée avec des lotissements qui ont été construits, des places qui ont été ajoutées mais aussi avec une population présente. M. Reynders ne voit pas pourquoi les nouveaux arrivants ne pourraient pas être pris en compte dans la politique de stationnement et de mobilité. Si on ne le fait pas, on court à l'échec. Le plan doit être plus clair concernant la réduction de 15 %.

Il faudrait également se mettre d'accord sur les remarques concernant les spécificités uccloises qui se trouvent dans l'avis. Il est étonnant de constater le nombre d'années que cela a pris pour régler l'immobilisme (le stationnement) et qu'il y ait peu de questions concernant la mise en œuvre des moyens de transport mobiles et collectifs. Il serait nécessaire que toutes les formations politiques se regroupent afin de convaincre les ministres des entreprises publiques de revoir le plan d'investissement des chemins de fer pour faire en sorte qu'on avance de nouveau la logique avant 2020. Cela ne concerne pas seulement le Fédéral mais aussi la Région. La Commune est en collaboration avec Beliris. Rien n'interdit au RER de s'arrêter dans une gare terminale pour amener des navetteurs mais aussi dans un certain nombre de points d'arrêt qui existent à l'intérieur de la Région. Il y aura peut-être un surcoût mais rien n'interdit, comme par le passé, d'obtenir une contribution régionale en la matière. Pourquoi ne pas introduire un débat sur une participation financière éventuelle du surcoût de Beliris? Cela ne concernerait pas un surcoût pour un arrêt supplémentaire mais peut-être pour quelques aménagements qui amèneraient le succès. Des stations pourraient, par exemple, être aménagées et être d'une meilleure qualité en termes d'accueil des passagers. Pourquoi le projet de métro n'a-t-il plus été étudié depuis une bonne dizaine d'années?

Le projet de lancement d'une ligne de métro dure quinze ans. En sachant cela, la commune vient de perdre dix ans. Une volonté de dissuader l'automobile dans l'ensemble de la Région demande à ce qu'on prévienne l'automobiliste qu'il bénéficiera d'un autre mode de transport. M. Reynders regrette qu'aucune solution ne soit proposée, notamment en termes d'investissements.

M. Reynders est assez d'accord sur la remarque concernant les taxes et redevances. Si on veut prélever une taxe, cela va très vite en matière de recouvrement. Si on veut se lancer dans des redevances, cela pose quelques petits problèmes de recouvrement au civil.

Concernant le prélèvement, une question à se poser est de connaître les compétences et les rôles respectifs de la Région et des Communes. La Région va probablement aussi prendre en charge 15 % du coût de surveillance, de contrôle et de perception des redevances. La Commune n'a pas à faire le travail elle-même sans être payée de surcroît. Ce pourcentage pourrait au moins être diminué. Quel est le service de l'agence? Ce point n'est pas très détaillé dans le plan. M. Reynders tente de comprendre ce que va réellement faire l'agence au bénéfice des communes.

Ce que les communes vont faire au bénéfice de l'agence est explicite, prélever à sa place et financer. Un conseil serait de d'abord contrôler les voiries communales et ensuite, de proposer à la Région de s'occuper elle-même du contrôle et de la perception sur ces voiries régionales. Les communes connaissent une charge réelle en matière de stationnement, qui est de contrôler, surveiller et prélever.

Le groupe MR soutient l'avis formulé. Cependant, il serait important que tous les groupes tentent de convaincre la Région de réaliser un rapport d'incidence bien qu'elle ait le droit de refuser.

**M. l'Echevin/de h. schepen Biermann** constate que tout le monde s'accorde sur la nécessité de prendre un plan en matière de stationnement et d'avoir même l'ambition de le généraliser en termes de mobilité. M. l'Echevin Biermann ne pense pas que la prise en considération des spécificités ucloises, comme l'ensemble des spécificités des communes, soit contradictoire avec la demande dans l'avis de voir un plan simplifié. Il ne s'agit pas de le généraliser mais il s'agit de préserver l'autonomie communale qui a un intérêt et c'est l'unique manière pour que le plan soit lui-même efficace. Il serait dommage de se priver de l'expérience et de l'expertise des services qui sont sur le terrain. Les mêmes recettes ne sont pas adaptables partout parce que les communes sont différentes. On ne peut pas comparer les possibilités de construire du parking hors voirie. On peut difficilement imaginer une construction d'un parking souterrain en-dessous de chaque maison dans les communes de la première couronne qui ont un bâti très dense comme la commune d'Uccle. Il n'est pas raisonnable de ne pas prendre ces différences en considération.

Concernant la densification du bâti, M. l'Echevin Biermann trouve que le raisonnement présenté est curieux. En effet, il semble que pour respecter les objectifs fixés par le plan, on ne puisse plus construire de stationnement en voirie à l'endroit même où de nouveaux lotissements vont être construits parce que les quotas sont déjà atteints ailleurs. En conséquence, les nouveaux habitants des communes concernées, dans lesquelles on va prendre des P.P.A.S. et construire des lotissements entiers, se voient de facto privés de places de stationnement ou en tout cas, de voitures. Si on reporte la solution en construisant des places hors voirie, cela créera une autre difficulté. Le privé supportera la charge de ces nouveaux emplacements de stationnement. Ce qui impliquera que ce stationnement hors voirie, qui pourrait être souvent du stationnement souterrain, aura une incidence qui mériterait d'être étudiée. Qui supportera la charge de la construction de stationnement hors voirie? Il est certain que la Région ne développe pas de projets à cet égard. Il n'y a pas de plan en matière de stationnement hors voirie ni pour du stationnement public hors voirie. C'est organisé par le privé. Le seul plan qui existe en matière de stationnement hors voirie organisé par la Région, c'est le "téléjalonnement".

Des alternatives ne seront pas toujours proposées pour la simple raison qu'elles sont inexistantes pour certaines propositions. En cas de créations de nouvelles places de stationnement, elles devront être doublement compensées. Elles devront être supprimées ailleurs et d'autres places devront être nécessairement soit réservées, soit réglementées. On appelle cela une double compensation. Effectivement, aucune autre alternative n'est proposée. Une simple compensation n'est ni une bonne solution, ni un mode de gestion simple. Il est évident que l'avis soutient le quart d'heure gratuit mais sa mise en œuvre représente un coût pour la commune. Avant de prendre une mesure, un bon gestionnaire doit se poser la question de savoir quel impact financier cela va engendrer pour la commune. En l'occurrence, l'impact financier du quart d'heure gratuit pour la commune est triple. D'abord, il s'agit d'un manque à gagner pour la commune mais il assure un certain soutien aux commerces de proximité, à l'économie sociale,... Ensuite, l'équipe de stewards doit être étoffée afin de contrôler plus souvent le respect du quart d'heure gratuit. Et enfin, les horodateurs devront être adaptés au système du quart d'heure gratuit. Puisque le contrôle est difficile, une alternative concrète est proposée afin d'éviter de rejeter la notion dudit quart d'heure. Cela consiste à installer des bornes, des places gratuites réservées du stationnement de très courte durée avec des bornes de contrôle. Cela existe en France et dans plusieurs communes wallonnes où le système est subsidié par la Région wallonne. Voilà un usage possible des 15 % perçus par l'agence régionale. Le quart d'heure gratuit soutiendrait le commerce local. La difficulté, c'est qu'Uccle est faite non seulement d'habitants mais également de commerçants, de clients mais également d'entreprises locales. Le stationnement devient une difficulté majeure pour les employés des entreprises locales et un véritable enjeu de la concurrence économique existe entre communes et régions.

M. l'Echevin Biermann prend l'exemple d'une institution hospitalière à la recherche de nombreuses personnes qualifiées, notamment des infirmiers. Vu le nombre réduit de personnes qualifiées existant sur le marché, le personnel infirmier va rejoindre les entreprises locales, c'est comme cela que la région considère les institutions hospitalières, qui offrent le plus d'avantages. Les données qu'offre le parking peuvent être prises en considération (aisé ou compliqué, cher ou pas cher, ...). Certains hôpitaux décident de se délocaliser comme c'est le cas pour Uccle. Il est évident que tous les hôpitaux ne quitteront pas la région bruxelloise. La difficulté de stationner pour le personnel se retrouve dans les arguments évoqués. Le plan impose, la deuxième année de mise en œuvre du plan communal de stationnement, qu'un nombre identique de cartes de stationnement pourra être délivré pour les entreprises mais dès l'année 2, ce nombre de cartes délivrées devra être réduit année après année. Et là, se pose une autre question qui démontre l'absence de réflexion. On entre en contradiction avec des dispositions de droit social. Si une carte de stationnement est octroyée à un employé, celui-ci reçoit un avantage social. De quel droit et sur base de quels critères, l'employeur va lui-même retirer un avantage social qui était octroyé à une partie ou à l'ensemble de ses employés? Il s'agit là de questions techniques mais qui posent un problème qui semble ne pas avoir été envisagé dans le cadre de cet objectif de réduction des cartes de stationnement professionnel.

M. l'Echevin Biermann explique que pour la question de l'autonomie locale, la Région a le droit de reprendre des compétences qui sont aujourd'hui exercées par les pouvoirs locaux. La cour constitutionnelle confirme très justement que la Région peut décider de diminuer les pouvoirs des communes si elle considère qu'elle peut organiser une compétence de manière plus efficace. On évoque les différents objectifs de réduction du nombre de places de stationnement en voirie. Effectivement, le nombre de places non réglementées, non réservées est réduit uniformément d'au moins 16 % dans la droite ligne de ce qui est prévu par le plan Iris2, sans que cette réduction puisse faire l'objet d'une compensation intercommunale.



On précise que cette réduction prend la forme soit de réaffectation à d'autres usages, avec ou sans compensation en voirie, soit d'une réglementation. Il faut atteindre ce chiffre et faire basculer les places non réglementées en places réglementées. En page 37, il est mentionné que le nombre global de places en voirie doit, graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans ce plan. Le point 2 de la page 35, concernant les places non réservées, signale que le nombre total de places de stationnement accessibles aux voitures sur voirie, au sein d'une commune, ne peut pas augmenter. Cela ne signifie pas qu'il doit diminuer. Mais on ajoute qu'il ne peut que diminuer et ce, conformément à l'objectif du plan Iris2. Or, le plan Iris2 prévoit une réduction de 16 % du stationnement en voiries à l'horizon de 2018. Ce plan sera étudié et pourrait être confirmé par le plan régional de stationnement. Mais ce n'est pas réglementaire. Cela pourrait être rendu obligatoire par le plan régional de stationnement. Il est nécessaire de refaire des comptages plutôt que de se fonder sur des comptages réalisés en 2005. Le plan n'est pas clair sur le caractère obligatoire qui est conféré à cet objectif, ce qui a pour conséquence que la Commune d'Uccle n'est pas d'accord sur ledit objectif.

Au sujet des 15 % qui seraient versés à l'agence régionale de stationnement, M. l'Echevin Biermann estime que cela ressemble à une taxe dès le moment où l'agence régionale de stationnement n'offre aucun service, ne met à disposition aucune expertise pour les communes. En tout cas, les charges qui pèsent sur les communes sont extrêmement lourdes puisqu'une série d'études, de comptages et autres devraient vraisemblablement être réalisés par les communes elles-mêmes. Personne ne dit qui va le faire et que ces 15 % pourraient servir à cela. M. l'Echevin Biermann a le sentiment que les 15 % ont été déterminés de façon arbitraire. Il aurait fallu comparer le pourcentage des voiries communales avec les voiries régionales. A Uccle, il y a 20 km de voiries régionales pour 150 km de voiries communales. Selon M. l'échevin Biermann, cela ne correspond pas tout à fait à 15 %. La question est de savoir également comment l'agence régionale de stationnement répartira les recettes entre les communes, puisque l'agence les percevra de toute une série de cartes de stationnement. La commune d'Uccle sera-t-elle taxée de 15 % pour ensuite recevoir une quote-part correspondant à l'argent reçu par la DGC? Ce critère sera-t-il pris en considération? Vu l'absence de réponse, la question est posée à la Région.

M. l'Echevin Biermann, expose qu'en ce qui concerne la question sur les voitures partagées, on mentionne que les sociétés, qui mettent à disposition du public des voitures partagées, peuvent obtenir des cartes de stationnement d'un montant de 5 € par an et par véhicule. Alors qu'il n'existait pas auparavant, un arrêté vient d'être publié concernant lesdites voitures. Les remarques y relatives restent malgré tout pertinentes parce que le plan fait référence à la taxation des voitures partagées dès lors que l'utilisateur en fait usage au tarif normal. Quels sont les critères pour bénéficier d'une voiture partagée à un autre tarif dit "non normal"? Il est nécessaire d'obtenir un éclaircissement quant à cette distinction. De plus, est-il possible de bénéficier du mécanisme "VAP"? Il consiste à partager des véhicules sur lesquels sont apposés des signes indiquant une personne qui fait du stop. Cette solution est proposée et soutenue parce qu'il s'agit d'une forme de mobilité qui incite au covoiturage. La question est de savoir s'il n'est pas possible de trouver une formule incluant les initiatives d'ordre privé avec celles qui sont d'ordre commercial.

Au sujet des soins à domicile, M. l'Echevin Biermann explique qu'il est proposé de remplacer la notion de "soins urgents" par "soins à domicile" et de ne pas se limiter aux personnes disposant d'un numéro INAMI. En effet, il existe toute une série de services permettant de maintenir les gens chez eux lorsqu'ils se retrouvent dans un moment critique de leur vie. C'est pour cette raison que cette possibilité est évoquée.

M. l'Echevin Biermann fait remarquer qu'il n'y a pas eu connaissance des avis précis émis par la population ucquoise. L'administration régionale a transmis une synthèse de l'ensemble des remarques des citoyens sans pouvoir distinguer de ce qui vient de la Commune d'Uccle. Les réactions, qui se sont manifestées auprès de la commune, étaient très peu nombreuses puisqu'il s'agit d'un plan, qui à ce stade était très théorique. Une fois qu'il sera adopté, les réactions seront plus nombreuses car les gens seront davantage concernés. L'enquête publique y relative a été publiée sur le site de la Commune afin d'informer la population ucquoise. Des lettres ont été envoyées à l'ensemble des associations de quartier, de commerçants et à l'ACQU parce que leur avis, à ce stade, étaient très utiles. Cela a permis aussi d'éveiller leurs intérêts et de les avertir qu'une discussion allait avoir lieu concernant ce plan communal de stationnement.

**M./de h. Cadranel** est favorable à la prise en compte des nouvelles voiries dans les nouveaux lotissements qui ont été créés dans une situation spécifique comme Uccle par rapport au comptage 2004-2005. C'est effectivement important de tenir compte de l'évolution physique, réelle du nombre de voiries. Par ailleurs, il serait utile d'émettre des suggestions sur ce qui pourrait être utile dans ce rôle de coordination de l'agence. Il n'est pas utile de leur demander de s'occuper des voiries régionales. Il serait nécessaire de ne pas entretenir cette répartition de voiries régionales et communales. Bien que le projet soit onéreux, une série de parkings hors voirie doivent se créer. Certains parkings privés pourraient être rendus publics moyennant des tarifs un peu plus intéressants et ce, en renégociant des conditions de concessions. L'article 41 de l'Ordonnance de 2009 expose clairement: "*Chaque commune est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales ainsi que pour les coûts de récupération des montants impayés, sur la base des coûts supportés, des prestations réalisées et dans l'hypothèse d'un bénéfice éventuel, la Commune transfert 15 %*". Il s'agit de 15 % moins les coûts supportés par la perception et non pas 15 % de ce qui est perçu. D'ailleurs, le mécanisme inverse existe aussi. Quand c'est à l'agence de percevoir et de rétribuer les communes, elle immunise ses coûts et elle affirme même que si les coûts excèdent les recettes, la perte est supportée par l'agence.

M. Cadranel expose qu'au sujet du nombre de cartes de riverains, le tarif des cartes de riverains ou dans les zones, il est permis aux communes d'aller au-delà ou en-deçà de ce qui est prévu, moyennant un mécanisme motivé permettant une harmonisation. C'est un mécanisme central pour permettre à chaque commune, sans devoir le dire dans son avis, de prendre en compte les spécificités communales.

**M./de h. Wyngaard** s'étonne de tous les éléments exposés aujourd'hui concernant le quart d'heure gratuit. Le fait que le MR s'étonne des dépenses que cela va engendrer à la commune est surprenant. En effet, le groupe ne l'ignorait pas vu que cela a été mis en avant durant la campagne électorale. M. Wyngaard pensait que tout le monde allait se réjouir de ce dispositif dans le cadre du plan régional de stationnement. Et maintenant, on se rend compte que le fait d'engager du personnel supplémentaire pour le contrôle va grever les finances communales.

**M. le Président/de h. Voorzitter** précise que le fait de dire que cela peut coûter de l'argent ne signifie pas que le groupe est contre ce projet.

**M./de h. Wyngaard** explique que le tram est moins coûteux et correspond très bien à une commune résidentielle comme Uccle. Des documents démontrent que le métro est très rentable dès le moment où il transporte 6.000 à 8.000 personnes de l'heure. Cependant à Uccle, à l'exception de l'extrême Nord de la Commune, ce chiffre ne sera jamais atteint. On ne peut annoncer à la population ucquoise qu'on va développer un métro aux 4 coins d'Uccle alors qu'on sait qu'on ne dispose pas des moyens nécessaires pour réaliser ce projet. Le RER compensera également l'absence du métro car il passera en principe par la place Albert, le square des Héros, Calevoet,...

La ligne 4 est de surcroît très performante et permet de rejoindre le centre-ville en un quart d'heure tout au plus. Pourquoi envisager un métro qui va effectuer le même parcours que le RER et qui va engoutir des dizaines de millions d'euros pour seulement 2 ou 3 minutes? Le RER sera présent pour 2020. Tant que l'autorité supérieure, qu'elle soit régionale, fédérale ou communautaire, n'exerce pas ses compétences, la commune d'Uccle peut s'emparer de la question. En matière de stationnement, rien n'empêche l'autorité supérieure d'intervenir, de légiférer. M. Wyngaard ne voit pas en quoi c'est une atteinte à l'autonomie communale. Dès le moment où l'autorité supérieure va légiférer, on va considérer que cela porte atteinte à toute une série de principes fondamentaux. Cela participe à l'harmonisation des règles au niveau régional. M. Wyngaard s'étonne que d'une part on se réjouisse de cette harmonisation et que d'autre part, on critique cette atteinte fondamentale à l'autonomie locale.

L'avis est approuvé par 22 voix pour et 9 abstentions.

Se sont abstenus : Mme Verstraeten, M. Wyngaard, Mme Bakkali, M. Hayette, Mme Francken, M. Cadranel, Mme De Brouwer, M. Minet et Mme Zawadzka.

La séance est clôturée à 22h. De zitting wordt opgeheven om 22u 40 -

Par ordonnance - Op bevel :  
Le Secrétaire communal f.f.,  
De wnd. Gemeentesecretaris,

Le Président,  
De Voorzitter,