

**Texte complet de l'Avis du Collège des bourgmestre et échevins de
Woluwe-Saint-Lambert 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 mars 2021, le Collège des bourgmestre et échevins de Woluwe-Saint-Lambert a émis l'avis suivant sur l'objet repris ci-avant, comme il y a été invité par le courrier.

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 habilent 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'avant-projet d'ordonnance ne précise pas de manière certaine les compétences et attributions revenant soit à la Région bruxelloise, soit aux communes. Cet avant-projet 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 non-gestion 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 « bénéfiques » sur recettes provenant des redevances de stationnement. Cette notion de bénéfique 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.