
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	19 janvier 2021
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	18 mars 2021

Préambule

La volonté est d'adapter l'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement (qui date de 2009) au contexte actuel et aux évolutions significatives des enjeux de la mobilité et de l'espace public. Il est dès lors proposé diverses modifications de l'ordonnance qui peuvent se décliner en quatre axes :

- Simplification ;
- Harmonisation ;
- Intégration des objectifs du plan régional de mobilité « Good Move » ;
- Optimisation opérationnelle de « parking.brussels ».

Brupartners rappelle avoir émis les avis suivants contenant des considérations relatives à la politique de stationnement :

- L'avis du 17 octobre 2019 relatif au projet de plan régional de mobilité - Good Move ([A-2019-069-CES](#)) ;
- L'avis du 21 mars 2013 relatif au plan régional de politique du stationnement. 21 mars 2013 ([A-2013-008-CES](#)) ;
- L'avis du 27 février 2012 relatif à l'avant-projet de Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) (et plus particulièrement son chapitre « stationnement hors voirie aux pages 12 à 14) ([A-2012-008-CES](#)) ;
- Les avis d'initiative des 20 janvier et 17 mars 2011 relatifs aux volets I et II de la Politique régionale de stationnement ([A-2011-003-CES](#) et [A-2011-007-CES](#)).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Modalités d'exécution

Brupartners prend acte que toutes les modalités actuellement en vigueur restent d'application tant que les divers arrêtés mettant en œuvre l'ordonnance « stationnement » n'auront pas été revus. Il souligne qu'il s'agit d'éléments stratégiques de la politique de stationnement tels que notamment les fourchettes tarifaires, les modalités d'octroi des cartes de dérogation, ...

Dès lors et eu égard aux impacts socio-économiques potentiels de la politique de stationnement, **Brupartners** insiste pour être consulté lors du processus de révision de tout arrêté déterminant des modalités de la politique de stationnement. Il demande que cette consultation soit explicitement prévue dans le présent 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.

1.2 Lien entre la politique de stationnement et l'activité économique

Brupartners regrette qu'aucune réflexion n'ait été menée au sujet du lien entre le stationnement et l'activité économique. Or, l'existence d'une offre de stationnement à des tarifs abordables est essentielle pour l'attractivité et la fonction économique de la Région de Bruxelles-Capitale qui doit en

outre composer avec la concurrence de sa périphérie où des parkings gratuits sont mis à disposition (par exemple dans les centres commerciaux). À cet égard, il regrette qu'aucune mention de politiques adaptées en fonction de la proximité d'activités commerciales (artère commerçante, centre commercial, ...), économiques ou des espaces dédiés aux activités culturelles ne soit présente dans cet avant-projet d'ordonnance. Pourtant, ces activités sont directement impactées par les dispositions déterminées en matière de stationnement dans la mesure où elles drainent un nombre important de visiteurs non-Bruxellois rejoignant notre Région en voiture. À ce titre, il y a lieu d'être conscient que chaque place de stationnement représente une certaine valeur ou plus-value économique, en fonction de la zone où elle se trouve.

Dès lors, **Brupartners** insiste pour la prise en compte de l'attractivité économique de la Région de Bruxelles-Capitale (singulièrement de son centre-ville et de ses noyaux commerciaux) lors de la détermination de la politique de stationnement. Il suggère en outre la détermination de tarifs de stationnement intelligents et optimisés (voir infra).

1.3 Stationnement « en voirie » ou « hors voirie »

Considérant nécessaire d'assurer un juste équilibre entre le stationnement « en voirie » et celui « hors voirie », **Brupartners** estime positif le principe des futures « zones grises » qui seront situées aux abords de parkings publics et devront encourager l'utilisation des parkings publics.

Brupartners formule les suggestions suivantes devant rendre le stationnement « hors voirie » plus attractif (tant dans les parkings privés reconnus comme publics que dans ceux directement gérés par les pouvoirs publics) :

- Envisager un système de tarification à la minute ;
- Prévoir des systèmes de réservation ;
- Optimiser la signalisation ;
- Différencier les obligations en termes de rotation (par exemple prévoyant des zones où il pourrait être dérogé au principe selon lequel « au plus un véhicule est stationné longtemps, au plus son utilisateur paiera cher » afin de lui préférer un tarif forfaitaire ou dégressif. Cette proposition pourrait être particulièrement pertinente pour les événements culturels (concerts, ...) ou sportifs pour lesquels un tarif couvrant l'ensemble de la durée de l'événement pourrait être appliqué).

Par ailleurs, **Brupartners** estime nécessaire d'également stimuler le stationnement « hors voirie » des riverains. Ces derniers pouvant actuellement être peu enclins à recourir au stationnement « hors voirie » en raison de l'accès au stationnement « en voirie » à un tarif avantageux (du fait de l'octroi de carte de dérogation). À cet égard, **Brupartners** souligne le lien existant entre les politiques de stationnement et d'urbanisme (singulièrement avec le Règlement Régional d'Urbanisme). Il estime que, dans les quartiers connaissant une forte demande de stationnement « en voirie », les exigences urbanistiques devraient imposer la création pour chaque logement créé d'un emplacement de stationnement « hors voirie » potentiellement accessible par le public.

Compensation

Brupartners estime qu'il est indispensable de compenser le nombre d'emplacements de stationnement « en voirie » supprimés par un nombre pertinent d'emplacements « hors voirie » afin d'éviter d'accroître la pression sur la demande de stationnement de « rotation ». En effet, si le nombre d'emplacements « en voirie » diminue sans être compensé par des emplacements « hors voirie », il y

a un risque que les emplacements « en voirie » ne bénéficient plus au stationnement de rotation pourtant essentiel à certaines activités économiques.

Brupartners constate que l'avant-projet d'ordonnance ne prévoit rien à cet égard. Or, il s'agit d'un élément primordial permettant de garantir que la suppression d'emplacements « en voirie » ne soit ni discriminante, ni pénalisante pour l'activité économique. Dès lors, il suggère la mise en place d'un mécanisme de compensation intelligent déterminant le nombre de places à compenser en tenant compte des éléments suivants :

- le caractère du quartier concerné et son accessibilité ;
- les emplacements disponibles (qu'ils soient « en » ou « hors » voirie) ;
- le nombre de cartes de dérogation délivrées dans la commune ;
- le nombre de parkings publics et privés à proximité ;
- les fonctions commerciales et/ou économiques de la zone concernée.

Concertation

Le plan « Good Move » prévoit également la mise en place d'un organe de concertation regroupant l'ensemble des acteurs impliqués dans la politique de stationnement (« en » et « hors » voirie). Cet organe devrait 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. **Brupartners** souligne que la composition de cet organe de concertation n'est pas détaillée dans le présent avant-projet d'ordonnance. **Brupartners** demande que cette composition soit précisée et insiste pour que les partenaires sociaux soient associés à cet organe.

1.4 Harmonisation avec les communes

Tout en estimant le maintien nécessaire d'une certaine marge de manœuvre pour les communes (voir infra), **Brupartners** soutient la volonté d'accroître la cohérence entre les actions locales menées par les communes en matière de stationnement et les objectifs régionaux dans ce domaine. Le cas échéant, il estime que cette volonté nécessite le recours à des dispositifs contraignants à l'encontre d'éventuels acteurs locaux qui, sans justification valable, mettraient en œuvre des politiques de stationnement incompatibles avec les objectifs régionaux.

Par ailleurs, **Brupartners** demande que des mesures d'accompagnement soient prévues afin d'aider les communes à se mettre en conformité avec les dispositions régionales. Un tel accompagnement pourrait être particulièrement pertinent dans le cadre de la nouvelle exigence leur imposant la réalisation d'évaluations de leurs politiques communales de stationnement (alors que certaines communes éprouvent actuellement des difficultés à communiquer le nombre d'emplacements supprimés à « parking.brussels »).

1.5 Parking.brussels

Brupartners souligne le risque de conflit d'intérêts généré par le fait qu'un même acteur (« parking.brussels ») inflige les amendes en matière de stationnement, les perçoit et gère les éventuelles plaintes. Cette situation induit que « parking.brussels » est à la fois « juge » et « partie ».

Dès lors, **Brupartners** insiste pour que les amendes soient gérées par un acteur indépendant et suggère de prévoir un dispositif d'ombudsman pour le traitement des plaintes. À cet égard, il estime que « parking.brussels » devrait être soumis aux dispositions de l'arrêté du 29 septembre 2005 du

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale organisant le mode de fonctionnement d'un service des plaintes au ministère et dans les organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale.

Brupartners estime cette demande d'autant plus importante que des systèmes numériques et automatisés tels que les « scan-cars » se développent. Or, si ces systèmes permettent légitimement de sanctionner un grand nombre de contrevenants, ils ne permettent pas la prise en considération efficace des situations comme (liste non exhaustive) :

- la présence d'une carte PMR sur un véhicule ;
- les véhicules professionnels se situant sur des emplacements de voirie réservés de manière temporaire ou sur des zones de chantier ;
- les véhicules venant de se garer ;
- les véhicules effectuant un déchargement via une porte latérale ouverte côté rue.

Dès lors, le nombre de plaintes/recours à traiter risque d'augmenter parallèlement au développement de ces systèmes numériques et automatisés.

Par ailleurs, **Brupartners** souligne que la comptabilité de « parking.brussels » souffre d'un manque de clarté ce qui est problématique, singulièrement lorsqu'il s'agit d'un organisme d'intérêt public. À cet égard, il estime que l'attitude de la Cour des comptes concernant la question des 15% de rétribution et du financement de « parking.brussels » évoquée dans la note au Gouvernement est interpellante. **Brupartners** invite à éclaircir ces éléments avant l'adoption de cet avant-projet d'ordonnance.

Constatant que de nouvelles missions devraient être confiées à « parking.brussels », **Brupartners** demande de veiller à ce que « parking.brussels » puisse assurer de manière satisfaisante la gestion des éventuels nouveaux parkings qui lui serait confiée. Il souligne que cela induit notamment l'octroi des moyens suffisants permettant à cet acteur de remplir pleinement et efficacement ses missions.

De plus, **Brupartners** souligne que « parking.brussels », en sa qualité d'organisme régional, est soumis à d'autres dispositifs législatifs que ceux que les communes ont à respecter. Si des transferts d'agents communaux vers « parking.brussels » devaient être envisagés/réalisés, **Brupartners** insiste pour qu'ils soient réalisés dans le respect du droit des travailleurs et n'induisent aucune perte d'avantages. Ces éventuels transferts doivent donc être strictement encadrés et le libre consentement des travailleurs en matière de choix entre les deux employeurs doit prévaloir. À cet égard, le fait que l'article 28 de l'avant-projet d'ordonnance ne fasse plus mention de mobilité optimale pour les fonctionnaires des administrations publiques vers l'Agence est interpellant dans la mesure où cette suppression pourrait avoir comme conséquence que « parking.brussels » ne soit plus obligé de reprendre le personnel des services communaux (ou des sociétés privées chargées par les communes du contrôle des redevances) au moment où la compétence serait déléguée. Ces travailleurs, majoritairement infra-scolarisés, pourraient ainsi se retrouver sans emploi.

De manière plus générale, **Brupartners** estime qu'il ne doit pas exister de mise en concurrence entre « parking.brussels » et les communes. Il demande également que le rôle de service public de « parking.brussels » et le respect des règles de concertation sociale par cet acteur soient explicitement mentionnés dans l'ordonnance.

1.6 Données statistiques

Brupartners regrette que les données statistiques utilisées pour élaborer cet avant-projet d'ordonnance datent en partie de 2014. Il souligne que les situations ont fortement évolué entre l'année 2014 et aujourd'hui.

Plus singulièrement, **Brupartners** souligne qu'il n'existe pas de cadastre actualisé du nombre d'emplacements de stationnement disponibles (tant « en voirie » que « hors voirie »). Dès lors, il s'interroge quant à la manière dont il sera possible de procéder à une évaluation des objectifs du plan Good Move en termes de nombre d'emplacements de stationnement « hors-voirie » à l'horizon 2030. Or, des objectifs en matière de suppression de places « en voirie » sont quant à eux bien déterminés.

Brupartners estime nécessaire d'objectiver la situation actuelle et de disposer d'un cadastre actualisé du nombre d'emplacements disponibles afin de mener une politique judicieuse et déterminer les bonnes stratégies. À titre d'information, il souligne qu'en incluant les véhicules nécessaires au « fret léger » et les motos, il y a plus 620.000 véhicules qui ont besoin d'un emplacement de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale.

1.7 Lien avec le projet « SmartMove »

Brupartners souligne qu'en raison de l'un de ses principaux objectifs à savoir la réduction de l'utilisation des véhicules individuels, le projet « SmartMove » pourrait avoir un impact sur les besoins de stationnement (véhicules individuels moins utilisés et dès lors davantage de besoins de stationnement). Cet effet sera d'autant plus fort dans les quartiers où des places occupées la nuit par les riverains sont occupées, en journée, par des travailleurs ou des clients. Il demande que cela soit pris en considération dans le cadre de la détermination de la politique régionale de stationnement.

1.8 Stationnement sécurisé pour vélos

Brupartners encourage le développement de l'offre de stationnement « vélo » sécurisé constituant une réponse à l'augmentation du nombre de vols de vélos qui tend à décourager le report modal souhaité. À cet égard, il souligne que le prix d'un abonnement dans un box vélo est trois fois plus élevé qu'une carte « riverain » et que plus de 6.000 Bruxellois sont en attente d'une place dans un box vélo.

En termes de compensation d'emplacements de parking, Brupartners estime qu'il n'est pas nécessaire que les box vélo remplacent systématiquement un emplacement de voiture en voirie. Son emplacement ne peut toutefois pas gêner la circulation piétonne et particulièrement celle des PMR.

Enfin, **Brupartners** encourage le développement d'autres solutions que les box vélo (emplacements dans les parkings « hors voirie » ou dans des espaces professionnels non occupés, ...), entre autres pour répondre aux besoins de stationnement des vélos-cargo pourtant en plein essor.

1.9 Prestations en horaire décalé

La tarification du stationnement n'a que très peu, voire pas, d'impact sur le transfert modal des professionnels devant prêter leurs temps de travail en horaire décalé, en particulier en dehors des heures de transports en commun réguliers.

Brupartners insiste dès lors pour qu'une attention particulière soit accordée à la situation de ces travailleurs. Un dispositif spécifique devrait leur être dédié, par exemple en envisageant la mise en

place d'un système de carte de dérogation spécifique pour ce public (à l'instar de ce qui fut mis en place pour les enseignants).

Cette éventuelle carte devant être soumise aux mêmes conditions d'attribution que les autres cartes de dérogation (caractéristiques de la zone, offre de parking hors voirie,).

Par ailleurs, **Brupartners** suggère d'introduire la notion de « travailleur à horaire décalé » dans l'article 7 afin de permettre de garantir à ces travailleurs actifs dans des services ayant des horaires décalés d'obtenir prioritairement des emplacements de stationnement lorsqu'ils doivent être en service en dehors des heures d'accessibilité des transports en commun.

Enfin et de manière plus globalement, **Brupartners** estime nécessaire de prendre en considération et apporter des solutions aux publics n'ayant pas accès aux alternatives à la voiture individuelle. Il lui semble en effet injustifié que les publics « captifs » de la voiture aient à payer le stationnement sur une base horaire.

1.10 Véhicules étrangers

Brupartners s'interroge quant à l'application et aux contrôles des dispositifs arrêtés en matière de stationnement pour les véhicules immatriculés à l'étranger. Il souligne qu'il est impératif que ceux-ci soient traités de manière équivalente que les véhicules immatriculés en Belgique.

Par ailleurs, **Brupartners** interroge l'opportunité d'octroyer des cartes de dérogation « riverain » à des véhicules immatriculés à l'étranger et insiste pour que le respect de l'obligation d'inscrire une voiture en Belgique soit contrôlé.

2. Considérations particulières

2.1 Reconnaissance en qualité de parking public (article 4)

Le chantier partagé 1.9.9. « Mutualisation des places de parking » de la Stratégie 2030 mentionne explicitement que la manière d'atteindre les objectifs fixés en matière de « parksharing » (mutualisation du stationnement « hors-voirie », en particulier au bénéfice des riverains) sera examiné en collaboration avec Brupartners.

Brupartners salue cette volonté de concertation et insiste sur son importance notamment eu égard au fait que la priorité sera notamment donnée à la mutualisation du stationnement de bureaux et de surfaces commerciales (ainsi qu'à la mutualisation du stationnement dans les logements et les établissements scolaires).

Brupartners demande d'être associé à la rédaction de l'inventaire des obstacles à lever et des solutions proposées pour encourager la transformation des parkings privés en parking publics.

2.2 Besoins en stationnement des usagers spécifiques (article 7)

Brupartners suggère d'introduire la notion de « travailleur à horaire décalé » dans cet article afin de permettre de garantir à ces travailleurs actifs dans des services cruciaux d'obtenir prioritairement des emplacements de stationnement lorsqu'ils doivent être en service en dehors des heures d'accessibilité des transports en commun.

2.3 Critères pour la tarification du stationnement (articles 9 et 40)

La problématique du stationnement variant fortement en fonction de plusieurs éléments, **Brupartners** estime dès lors nécessaire d'élargir les critères (notamment les horaires déterminés à l'article 9 et les zones, la durée et les tarifs déterminés à l'article 40) permettant d'adapter la tarification du stationnement et ainsi offrir davantage de garanties pour une tarification intelligente et optimisée (voir supra). À cet égard, **Brupartners** souligne que l'application « 4411 » constitue un bon exemple de « smart tarification ». Il demande néanmoins de veiller à ce que la mise en place de tels dispositifs permette la prévisibilité des montants qui seront dus pour le stationnement dans la mesure où cette prévisibilité a un effet incitatif pour l'utilisation d'alternatives à la voiture et contribue à ce titre au modal shift.

Brupartners estime nécessaire d'envisager la variation du tarif du stationnement en fonction notamment d'éléments tels que :

- Le moment du stationnement
Outre les variations tarifaires déjà d'application (régime spécifique le dimanche ou différence de tarif en soirée/nuite), **Brupartners** suggère d'également faire varier les tarifs afin de :
 - Prévoir un tarif pour le samedi (il est important de maintenir la gratuité les dimanches et les jours fériés dans un souci d'attractivité touristique de la Région de Bruxelles-Capitale) ;
 - Différencier les périodes scolaires et celles de congés scolaires ;
 - Affiner les variations tarifaires en journée. À titre d'exemple, **Brupartners** propose de diviser la journée en 3 périodes (dont les tranches horaires seraient déterminées par la Région dans un souci d'harmonisation) et de permettre aux communes de définir librement les tarifs à appliquer durant ces périodes (entendu que le choix de la gratuité durant un période pourrait aussi intervenir).
- Le lieu du stationnement
Brupartners estime que la tarification du stationnement devrait varier selon :
 - Les caractéristiques des quartiers (commerciaux, résidentiels, touristiques, ...). À cet égard, il souligne que dans certaines zones, l'application d'un tarif croissant suivant la durée de stationnement peut être contre-productive et créer plus de déplacements ;
 - L'offre et la disponibilité de stationnement « hors voirie » (notamment des parkings publics) et d'alternatives à l'utilisation de véhicules individuels à proximité ;
- La durée du stationnement
Outre la tarification actuelle, **Brupartners** suggère de mener une réflexion concernant l'application, dans des zones où elle serait opportune, d'une tarification soit « à la minute », soit spécifiquement adaptée au stationnement de longue durée (mois, trimestre...).

Secteur HoReCa et événements culturels/sportifs

Brupartners demande qu'une attention particulière soit accordée à l'impact de la tarification du stationnement dans les zones d'activités culturelles/sportives et d'HoReCa, singulièrement si une tarification est d'application en soirée.

Brupartners estime essentiel que la politique du stationnement menée dans ces zones prenne en considération leur accessibilité en transport en commun, notamment pour les personnes n'habitant pas en Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, **Brupartners** souligne que la détermination de zones bleues exigeant l'utilisation du disque de stationnement n'est pas adaptée au stationnement généré par la tenue d'événements culturels ou sportifs. Dans ce type de situation, **Brupartners** plaide pour la détermination d'un tarif forfaitaire couvrant toute la durée dudit événement.

Zones commerçantes

Brupartners insiste sur le caractère essentiel du maintien du principe permettant l'octroi de minutes de stationnement gratuites dans les zones commerçantes. Il prend acte que la règle régionale est de permettre 15 minutes de stationnement gratuites dans les zones commerçantes et que les communes disposent d'une autonomie leur permettant de dépasser ce seuil.

Brupartners estime que des situations exceptionnelles (travaux, ...) ou la volonté de soutenir l'activité commerciale dans un contexte économique défavorable peuvent justifier un dépassement du seuil de 15 minutes de stationnement gratuites. Il insiste néanmoins pour que les communes motivent ce type de décisions afin qu'elles ne mettent pas à mal les objectifs tant de transfert modal que de rotation du stationnement dans les quartiers commerçants.

2.4 Cartes de dérogation « professionnels » (article 10, alinéa 1, 2°)

Brupartners insiste sur le lien existant entre la politique de stationnement menée et l'attractivité économique de la Région de Bruxelles-Capitale. À cet égard, il salue le fait que cet avant-projet d'ordonnance accorde une place aux professionnels dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule se traduisant par le dispositif d'octroi de cartes de dérogation spécifiques pour ce public.

Brupartners attire néanmoins l'attention sur le caractère restrictif de la disposition permettant l'obtention de cartes de dérogation « professionnels » (article 10, 2°). En effet, il est prévu que seuls les « *professionnels dont l'activité nécessite l'usage permanent d'un véhicule et uniquement pour transporter le matériel indispensable à leur activité* » puissent accéder à cette dérogation. Afin d'envisager davantage de situations, **Brupartners** demande la suppression des mots « permanent » et « uniquement » de cette définition dans la version française et du mot « enkel » de la version néerlandaise.

Enfin, outre le dispositif de carte de dérogation, **Brupartners** estime également nécessaire de veiller, voire de garantir, l'accès à des places de stationnement en voirie pour les acteurs professionnels. En particulier, pour les certains véhicules professionnels dont les dimensions ne leur permettent pas d'accéder systématiquement au stationnement « hors voirie ». À cette fin, **Brupartners** demande notamment de faire respecter strictement les emplacements de stationnement dédiés aux livraisons et invite à une réflexion quant à la possibilité de prévoir des emplacements de stationnement réservés aux acteurs professionnels ou de mutualiser différentes fonctions pour certaines catégories d'emplacement de stationnement réservés et de les ouvrir aux professionnels disposant d'une carte de dérogation.

2.5 Cartes de dérogation des riverains (article 10, alinéa 4)

Brupartners estime injustifié que les différenciations tarifaires en matière de cartes de dérogation pour les riverains s'opèrent sur base de caractéristiques techniques ou écologiques dans la mesure où, quelle que soit la technologie d'un véhicule, celui-ci occupera le même espace. En revanche, il estime qu'il pourrait être pertinent :

- de faire varier le tarif de ces cartes de dérogation sur base de caractéristiques locales du quartier concerné (notamment son caractère résidentiel ou non, son accessibilité en transports en commun ou la saturation des parkings avoisinants), comme c'est également envisagé à l'article 40 §1 al. 5 1° ;
- de prendre en considération l'accessibilité ou non à un emplacement de stationnement privé pour la délivrance d'une carte de dérogation (NDLR : la ville d'Amsterdam n'octroie pas de carte de dérogation aux riverains disposant d'un garage privé).

Enfin, afin de mener une politique de stationnement cohérente, **Brupartners** estime nécessaire de veiller à ce que le nombre de cartes de dérogation « riverain » octroyées par les communes ne dépasse pas le nombre d'emplacements disponibles sur leur territoire. Naturellement, cela implique l'accès à un cadastre du nombre d'emplacements disponibles actualisé (voir supra).

2.6 Réserve d'emplacements pour une activité économique (article 11)

Brupartners estime que l'attractivité de la Région est aussi impactée par la possibilité de réserver simplement des emplacements de stationnement pour une activité économique. Or, il constate que l'article 11 de l'avant-projet d'ordonnance stipule que :

« Sans préjudice de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique du 3 mai 2018, le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation d'emplacements de stationnement à l'occasion d'événements temporaires. Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations dans le cadre des conditions générales ainsi fixées par le Gouvernement. »

Étant donné la définition extrêmement large de la notion de « chantier » (NDLR : toute action entreprise sur le domaine public peut potentiellement être considérée comme un « chantier »), **Brupartners** souligne que l'article 11, tel que rédigé, induit un flou quant au processus qui pourrait être imposé à une entreprise lorsqu'elle souhaite occuper un ou plusieurs emplacement(s) de stationnement à l'occasion d'événements temporaires. Il demande de préciser davantage les situations devant s'inscrire dans le cadre de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique (et donc dans le système « Osiris ») et les autres situations.

*

* *