

1. Introduction

Parking.brussels est une agence gouvernementale récente ayant pour devise « *mieux parquer pour mieux bouger* ».

Son défi : Harmoniser ensemble avec les communes les règles de stationnement dans toute la Région de Bruxelles, développer une expertise sur le stationnement et contribuer à améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire.

Ce memorandum à l'attention des politiques a un triple objectif :

- CONFIRMER le rôle essentiel de Parking Brussels dans le maillage des acteurs de la Mobilité à Bruxelles ;
- CIBLER LES PROBLEMES auxquels Parking Brussels est confronté et qui entravent son bon développement à savoir:
 - a) Le statut administratif et pécuniaire de son personnel ;
 - b) L'absence de vision holistique de la problématique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale, en particulier à l'égard du navetteur ;
 - c) Le financement des missions du stationnement.
- PROPOSER DES SOLUTIONS concrètes à l'exécutif et au législateur pour corriger ces lacunes et améliorer l'efficacité de Parking.brussels

2. Description des missions de Parking.brussels

L'ordonnance bruxelloise du 22 janvier 2009 « *portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale* » vise à modifier la gestion du stationnement sur le territoire des 19 communes bruxelloises.

L'ordonnance poursuit deux objectifs :

- D'une part la mise en place d'une **politique coordonnée** de stationnement en se basant sur un **Plan Régional de Politique de stationnement** ;
- D'autre part **la création d'une Agence régionale du stationnement** pour mettre en œuvre cette politique.

Les statuts de Parking.brussels sont créés sous la forme d'une société anonyme de droit public conformément à l'article 25 de l'ordonnance de 2009. Cette ordonnance confie à l'agence 11 missions :

Ces missions ont été traduites dans le **contrat de gestion conclu en décembre 2016** entre la Région et le conseil d'administration de l'Agence du stationnement.

Elles prennent la forme suivante :

Mission 1 : Planification.

Parking.brussels accompagne les communes dans les aspects stratégiques et opérationnels de **planification de la politique de stationnement communale** notamment via l'élaboration ou l'accompagnement à l'élaboration des **plans d'actions communaux** ;

Parking.brussels opérationnalise la **planification de la politique régionale de stationnement**, en aval de la planification stratégique élaborée par la Région notamment via le Plan régional de stationnement ;

Parking.brussels croise, intègre et **harmonise les planifications** régionales et communales.

Mission 2 : Avis, conseil et expertise

Parking.brussels crée et met à jour une **banque de données** contenant des informations utiles à l'élaboration du plan régional de politique de stationnement et des plans d'actions de stationnement. Cette information est accessible à tout public intéressé et en particulier les communes ;

Parking.brussels réalise des **études** et remet des **avis** relatifs à la politique du stationnement au sens large, facilite les services de stationnement auprès des usagers notamment via le développement d'une politique « smartcity ».

Mission 3 : Maîtrise d'ouvrage

Parking.brussels est **maître de l'ouvrage** tant sur la voie publique (*on-street*) qu'en matière de parkings publics (*off-street*) ;

Parking.brussels **construit, acquiert ou loue** tous les parkings publics dont la Région est propriétaire ou qu'elle a en concession ;

Parking.brussels favorise le développement d'une offre de **stationnement pour véhicules à haute performance écologique** ;

Parking.brussels conclue des conventions avec des personnes privées ou publiques concernant la **mise à disposition d'emplacements** de stationnement leur appartenant ou gérés par eux en dehors des heures d'ouverture des bureaux, des entreprises ou des magasins.

Mission 4 : Exploitation

Parking Brussels **organise et contrôle tous les parkings publics** dont la Région est propriétaire ou qu'elle a en concession.

Mission 5 : Contrôle et Perception

Parking.brussels organise et contrôle l'exécution de la politique du stationnement de stationnement y compris le recouvrement tant sur les voiries dont elle est en charge que dans les parkings publics dont elle a la gestion ;

Parking.brussels gère et délivre les **cartes de dérogation** dont elle est en charge ;

Parking.brussels organise un projet pilote concernant les **sanctions administratives** liées au stationnement.

Autre Missions

Parking.brussels implémente et entretient un système de **téléjalonnement**¹ ;

Parking.brussels développe une offre de **parkings pour vélos** sécurisés, publics et couverts, adaptés aux différents besoins en la matière ;

Parking.brussels accompagne les communes dans l'élaboration des **plans d'actions carsharing** et validation de ceux-ci.

Parking.brussels est un organisme à part entière dont le large panel des missions recouvrent tous les aspects du stationnement en Région bruxelloise.

3. Problématiques auxquelles est confronté Parking.brussels

Créée par ordonnance en 2009, dotée de statuts en 2011, Parking.brussels n'est opérationnelle que depuis 2014. Son contrat de gestion a été signé en 2016. Il s'agit donc d'une jeune organisation dans le paysage institutionnel bruxellois.

Néanmoins, Parking.brussels a déjà pu explorer les différentes facettes de ses missions et découvrir les freins institutionnels et juridiques au bon développement de son action.

Parking.brussels est une s.a. de droit public en charge de 11 missions d'intérêt régional mais qui dans les faits consacre 80% de ses ressources à l'exercice d'une mission génératrice de profit : le contrôle et la perception des redevances de stationnement pour le compte des communes.

A ses débuts, le législateur lui a donné un statut hybride : privé dans sa forme juridique mais public dans son fonctionnement (statuts du personnel, gestion budgétaire, marchés publics,...) sans présager de l'importance que pourrait revêtir à terme la dimension commerciale de son activité.

Ce statut hybride se révèle peu manœuvrable. Il gagnerait en efficacité si l'on en simplifiait le fonctionnement notamment en matière de contrôle budgétaire² et si l'on en assouplissait les règles de gestion de son personnel.

3.1 Les règles relatives au personnel de Parking.brussels.

Les règles relatives au personnel déterminées dans deux documents majeurs :

- *L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence de stationnement de la RBC ;*
- *L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant le statut administratif et pécuniaire du personnel contractuel de l'Agence du stationnement de la RBC.*

En pratique, Parking.brussels est **entièrement** composé de **personnel contractuel** et par conséquent, seul le statut du personnel contractuel est d'application.

Ce statut reste l'accessoire de celui des agents nommés et se révèle totalement insuffisant pour disposer d'un personnel d'encadrement suffisant et de collaborateurs motivés dans la durée.

¹ Le téléjalonnement est une indication figurant sur les panneaux électroniques. Il indique, en temps réel, le nombre de places de stationnement disponibles dans les parkings)

² L'Agence est soumise à un contrôle budgétaire externe assuré à distance par un agent régional : le contrôleur des engagements liquidations (CEL), qui vise chaque pièce comptable. La désignation d'un CEL « in house » améliorerait le bon fonctionnement de la procédure car elle dépend en grande partie de la disponibilité du CEL et de sa compréhension du métier du stationnement.

Recrutement

Le seul grade de recrutement en vigueur pour le niveau universitaire est le A1. Il est impossible dans ces circonstances d'être compétitif dans l'attraction de profils qualifiés ou à responsabilités. Ces fonctions doivent à l'heure actuelle être externalisées.

Carrière

Le statut fixant le statut administratif du personnel contractuel ne rencontre pas la réalité de l'évolution des carrières du personnel: tout collaborateur est rémunéré à l'échelle barémique correspondant au grade de recrutement (A1, B1, C1) durant **l'ensemble de sa carrière** sans jamais pouvoir évoluer vers un grade supérieur.

L'organigramme de Parking.brussels comprend des fonctions à responsabilités et d'encadrement pour lesquelles le statut n'offre pas de solution de promotion. Ces facteurs pèsent sur la motivation des collaborateurs et peuvent augmenter les départs volontaires au risque de voir échapper l'expertise accumulée.

Un système barémique qui valorise tout autant l'expertise accumulée que la détention d'un diplôme correspondrait mieux à la réalité vécue au sein de Parking.brussels.

Licenciement

La résiliation du contrat de travail³ implique que tout membre du personnel dont la situation mérite un licenciement est systématiquement entendu par le conseil d'administration qui décide ensuite de procéder ou non au licenciement.

Cette procédure est complexe sur le plan administratif. Le comité de direction devrait pouvoir licencier les membres du personnel qu'il est habilité à recruter sans l'intervention du CA, à savoir, au moins les niveaux B,C, et D.

Parking. Brussels doit pouvoir faire bénéficier d'un nouveau statut spécifique pour les membres du personnel contractuel permettant :

- **De recruter les profils à des grades de recrutements visant un certain niveau de management/expertise et de valorisation de l'expérience utile.**
- **De développer une politique des ressources humaines tendant à reconnaître et gratifier les mérites des collaborateurs et leur laissant la possibilité d'évoluer dans leur carrière via l'avancement vers une échelle de traitement supérieure ou via la promotion vers une fonction donnant droit à un grade supérieur ou même à un niveau supérieur**
- **De licencier le personnel par une décision du conseil de direction concernant tous les membres du personnel (qui ne sont pas de niveau A).**

3.2. Les freins au développement d'une politique de stationnement moderne et durable

L'enjeu macro de la politique de stationnement consiste à coordonner efficacement et avec cohérence:

- une politique incitative voire contraignante concernant le flux entrant des navetteurs ;
- un investissement massif dans la construction de parkings P+R ;

³ Articles 28 à 34 du statut administratif et pécuniaire du personnel contractuel.

- une tarification adaptée en ce qui concerne le stationnement en voirie et une mise en place de quotas concernant les cartes de dérogations.

Il s'agit, dans un premier temps, d'inciter fortement les navetteurs à stationner leur véhicule aux limites (et même au-delà) de la Région, au niveau des pôles intermodaux (gare, terminus métro, tram,...). L'ajout d'un péage urbain au système des parkings P+R pourrait davantage inciter les navetteurs à abandonner leurs véhicules au-delà des limites de la Région de Bruxelles-Capitale.

Une solution serait de combiner, à un tarif avantageux, **le stationnement dans un parking P+R, le péage urbain et les transports communs** afin d'inciter les automobilistes à se garer davantage dans les infrastructures hors voirie plutôt qu'en voirie. Ce report du stationnement de la voirie vers le hors voirie est un élément essentiel pour permettre la concrétisation de projets de réaménagement ambitieux des espaces publics.

S'agissant d'infrastructures destinées en priorité aux non bruxellois, leur financement par ces derniers au moyen des recettes du péage urbain trouve tout son sens.

Dans l'attente d'une offre suffisante de parkings P+R, la logique de **conversion des parkings privés en parking publics au centre de la ville** vient compléter cette logique de dissuasion, les tarifs des parkings publics étant plus onéreux que ceux pratiqués pour le P+R. Une exonération de la charge environnementale prévue par le COBRACE⁴ via la qualification partielle de « parking public » pourrait favoriser les conversions.

A cette fin, le législateur ou l'exécutif régional devront définir clairement la notion de « *parking public* ».

La **politique tarifaire du stationnement** joue un rôle clé dans le captage des véhicules vers un stationnement hors voiries plutôt qu'en voiries. Cette tarification en voiries reste actuellement bien trop favorable. En outre, la multiplication des cartes de dérogations à bas prix vient annihiler tout effet positif d'une politique tarifaire cohérente⁵.

Enfin, la Région se doit de développer **une offre de stationnement alternatif à la voiture** qui engage les automobilistes à abandonner leur véhicule pour basculer vers une mode « doux » tout aussi intéressant pour eux, tant du point de vue financier que du gain de temps constaté.

Pour être incitatif, des dispositifs de stationnement pour les vélos (et trottinettes) doivent être sécurisés, adaptés (vélos électriques) et disponibles à l'origine – à proximité du lieu de résidence - comme à destination - aux abords des pôles d'activités, par exemple dans des parkings d'intérieurs intégrés au tissu urbain, ou encore au niveau des pôles intermodaux.

Actuellement différents acteurs publics se partagent la compétence du développement et de la gestion de l'offre (ex : STIB près des stations de métro, SNCB près des gares, Région et Communes pour les

⁴ Le COBRACE prévoit aujourd'hui une taxe annuelle nommée " charge environnementale " à charge des titulaires de permis d'environnement qui, lors d'une demande de prolongation ou de nouveau permis portant sur une installation existante précédemment autorisée, ont fait le choix, de conserver un ou des emplacements de parcage excédentaires.

⁵ A titre d'exemple, le tarif horaire de la zone verte est de 1,5 euros par heure (8.700 places dans le pentagone), sans limite de temps avec un maximum de 13, 5 euros par journée. Les cartes de dérogations y sont également valables. En moyenne, une carte de dérogation « riverain » ne dépasse pas 15 euros par an. Alors que les 8700 de places au sein des 23 parkings du pentagone ont une moyenne du tarif horaire pour les usagers de 2,7 euros avec un forfait journalier de 18 euros et un abonnement permanent ne coûte pas moins de 150 euros par mois.

voiries,...). L'absence de coordination et l'existence de plusieurs modèles de gestion réduit la cohérence et l'interopérabilité du système d'offre.

Il manque par exemple une offre sécurisée à destination localisée : au niveau des pôles intermodaux, des équipements d'intérêt collectif et des zones d'activités (ex : parkings régionaux du centre).

Plus globalement la mutualisation des initiatives et des moyens pourrait permettre le développement de projet plus ambitieux à hauteur de l'attente des usagers du vélo.

Si l'on souhaite un report du stationnement du centre ville vers les limites de la Région bruxelloise, au niveau des pôles intermodaux, il faut :

- **Créer de nouvelles places P+R**
- **Instaurer un péage urbain et réduire l'offre de stationnement à destination (places liées aux bureaux) et en voirie**
- **Réaliser une intégration tarifaire P+R /péage urbain/Stib SNCB**
- **Intégrer le concept de construction de Park and Ride dans le cadre de grands projets d'aménagements et de réaménagements en entrée de Région**
- **Définir la notion de « *parking public* »**

Si l'on souhaite un report du stationnement en voiries vers le stationnement hors voiries, il faut :

- **Opérer une nouvelle tarification du stationnement en voirie**
- **Durcir la politique de délivrance des cartes de dérogation en instaurant des quotas**
- **Favoriser la reprise de gestion partielle de parking privés en échange de l'exonération de la charge environnementale**
- **Conditionner la réalisation de projets de construction de nouvelles infrastructures de stationnement hors voiries à une étude préalable d'opportunité et de faisabilité technico-financière**

S'il on souhaite œuvrer pour une utilisation accrue du vélo, il faut :

- **Clarifier la compétence de Parking.brussels en matière de développement de l'offre de stationnement pour vélos**
- **Renforcer l'harmonisation de la gestion du développement de l'offre de stationnement sécurisée pour vélo en voirie et hors voiries**
- **Renforcer la politique de développement du stationnement vélo sécurisé dans les projets d'équipements collectifs**
- **Renforcer l'intégration systématique d'une offre de stationnement sécurisée dans les projets régionaux (réaménagements places, voiries, infrastructures, métro, pôles multimodaux, PAD,...)**

3.3 Les règles relatives au recouvrement

Le taux de recouvrement des redevances ne dépasse guère 65% tenant compte d'une phase amiable et d'une phase judiciaire.

Une optimisation de ce taux de recouvrement pourrait être encore renforcée via 2 modifications ordoannancielles :

- En ajoutant de manière expresse, à l'article 38§4 de l'ordonnance de 2009, la possibilité de procéder par voie de contrainte pour les redevances impayées.
- En abrogeant, à l'article 37 de la même ordonnance, la disposition qui met la redevance à la charge du conducteur du véhicule pour privilégier uniquement la personne au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé. Ceci éviterait des discussions inutiles lors des recouvrements.

Parking.brussels doit pouvoir être en possession d'un titre exécutoire afin de procéder elle-même au recouvrement de ses créances auprès des redevables sans devoir passer systématiquement par la voie du juge de paix

3.4 Les règles relatives au calcul des compensations

L'article 2 de l'arrêté du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique de stationnement prévoit *de réduire de 16% les places non réglementées en voirie (...)*. Au même article, il est également prévu que *le nombre de places hors voirie devra augmenter pour compenser **significativement** cette diminution.*

En s'exprimant de la sorte, le législateur a laissé la porte ouverte au calcul qui permettra de définir à quel point le nombre de places de stationnement en voiries devra être compensé par des places de stationnement hors voiries.

Le principe de la compensation est un acte politique fort que seul le Gouvernement est à même de préciser (ex : coefficient de compensation) et financer par voie d'arrêté. Il appartient ensuite à Parking.brussels de l'exécuter.

Par ailleurs, se pose plus largement la question de l'utilisation automatique du principe de compensation alors dans certains cas, le principe de compensation est superflu.

Plusieurs pistes peuvent être envisagées :

- Soit de modifier l'article 2 de la manière suivante : *le nombre global de places en voirie doit graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans cet arrêté et le nombre de places hors voirie devra augmenter pour compenser cette diminution. Pour chaque projet de suppression de places en voiries, la compensation sera déterminée par une étude d'opportunité et de faisabilité technico-financière.*
- Soit de définir au sein de l'arrêté un coefficient automatique de compensation. Celui pouvant être paramétré selon différents critères établis en fonction du quartier ciblé.

Parking.brussels doit pouvoir s'appuyer sur une législation claire en matière de compensation :

- **Soit le Gouvernement fait précéder le principe de compensation à une étude de faisabilité technico-financière ;**
- **Soit le Gouvernement fixe un coefficient automatique de compensation**

3.5 Les règles relatives à la Gouvernance

3.5.1 Gouvernance interne

Les statuts de Parking.brussels prévoient que la société anonyme est administrée par un conseil d'administration et que sa gestion journalière est confiée à un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint.

L'article 27 de l'ordonnance de 2009 prescrit en outre que le Gouvernement détermine les compétences qui leurs sont déléguées ce qui à ce jour n'a jamais été réalisé.

3.5.2 Gouvernance externe et plateforme du stationnement

Bruxelles Mobilité et Parking.brussels doivent œuvrer ensemble à la bonne cohésion des politiques du stationnement et de la mobilité mais aucune clarté n'a été faite quant à la répartition des rôles respectifs ni de la manière dont ils s'articulent. En outre, Bruxelles Mobilité exerce à la fois un rôle de contrôle au service de la tutelle dans le suivi du contrat de gestion et de partenaire dans l'exécution des stratégies. Cette confusion peut donner lieu à des situations d'ingérence voir de tensions. Si les 2 matières sont étroitement imbriquées, il n'en reste pas moins que les 2 organismes sont autonomes. Une répartition claire des compétences favoriserait davantage la collaboration.

Une récente plateforme dont l'objet principal est la coordination du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale réunit des instances comme Parking.brussels, Bruxelles Mobilité, Bruxelles-Environnement et Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, le tout en bonne intelligence avec la tutelle. Cette démarche informelle gagnerait à obtenir le soutien de l'exécutif régional.

En outre, l'ensemble des acteurs de la mobilité, dont également des acteurs privés (ex : Interparking), siégeant à la Commission régionale de mobilité, instance au sein de laquelle sont présentés et discutés l'ensemble des projets/plans ayant un impact sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, il apparaît indispensable que Parking.brussels en soit également un membre permanent.

3.5.3 La présence de représentants des communes au conseil d'administration.

L'article 26 §2 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant création de l'agence de stationnement prévoit que le conseil d'administration est composé de 15 membres :

- 10 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité
- 5 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition des communes.

La disposition relative à la nomination par le Gouvernement des membres du conseil d'administration proposés par le communes est en vigueur depuis le 20 juillet 2016. Or, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas mis en œuvre cet article en ne prenant pas d'arrêté d'exécution.

Comme il est prévu, au même article, de procéder au *renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois*, il est proposé que dans un même temps, le gouvernement rétablisse l'équilibre en nommant les 5 membres sur proposition des communes.

3.5.4 Vers un futur Plan régional de politique du stationnement

Les plans d'actions communaux de stationnement constituent des plans d'actions concrets sur le stationnement en rendant opérationnel le plan régional de politique du stationnement.

Ces plans doivent être évalués tous les 2 ans par les communes et sur base des rapports, Parking.brussels dresse un rapport global évaluant l'impact de ces plans d'action sur la mobilité et l'environnement. Ce rapport global est la base de la rédaction du futur PRPS.

Lorsque la commune omet cette obligation, le Gouvernement peut confier à Parking.brussels la mission de le rédiger en lieu et place de la commune. Cette faculté est lourde à administrer et devrait être automatique si l'on veut respecter le délai de 6 ans pour le renouvellement du PRPS.

Clarifier les rôles de Parking.brussels et de Bruxelles Mobilité doit faciliter la collaboration entre institutions. Pour gagner en efficacité, il serait intéressant d'officialiser une Plateforme du stationnement réunissant les institutions publiques intervenant dans ce domaine.

Parking.brussels doit être intégrée en tant que membre de la Commission régionale de mobilité.

Parking.brussels doit se mettre en conformité avec l'ordonnance du 22 janvier 2009 en désignant les 5 membres du Conseil d'administration proposés par les communes.

La direction de Parking.brussels doit pouvoir disposer des pouvoirs nécessaires pour assurer une gestion quotidienne efficace. Le Gouvernement doit, à cet effet et en conformité avec l'article 27 de l'ordonnance, prendre un arrêté qui clarifie les délégations de compétences qui incombent à la direction.

Parking.brussels doit pouvoir, sans intervention du Gouvernement, prendre en charge les évaluations des plans d'actions communaux des communes qui ne respecteraient pas le délai de deux ans prévu par l'ordonnance.

3.6 Les finances de Parking.brussels

Parking.brussels n'est aujourd'hui pas en mesure d'assumer les missions qui lui sont confiées par l'ordonnance avec le mécanisme de financement prévu par le législateur⁶. Une seule mission (contrôle et perception) est bénéficiaire mais ne peut couvrir à elle seule l'exercice des 10 autres missions qui sont déficitaires.

Un subside de fonctionnement de 2 millions d'euros a été alloué en 2018 et de 3 millions en 2019. Un financement régional tant en investissement qu'en fonctionnement est indispensable. Il peut reposer sur le principe de base de missions déléguées (ex : financement du parking vélos de Bourse /de Brouckere) financées par la Région voir de recapitalisation Dans ce cas, le contrat de gestion liant la Région de Bruxelles-Capitale et l'agence devra être revu dans ce sens.

3.7 La perception des recettes de stationnement communales revenant à Parking.brussels

L'obligation de verser 15% des recettes nettes du stationnement à Parking.brussels n'est pas systématiquement observé par les communes et le législateur n'a pas prévu de régime de sanction pour son non-respect.

Il s'ensuit automatiquement tant de la part du réviseur que de la Cour des comptes, un rapport d'abstention sur ses comptes annuels pour défaut d'identification du chiffre d'affaire.

⁶ Les recettes propres de l'Agence sont constituées majoritairement par les 15% des recettes nettes du stationnement communal et accessoirement par le résultat net des concessions de parkings publics.

Il appartient à la Région d'adopter soit un régime de sanction soit de convertir ces 15% en l'octroi d'une dotation annuelle à Parking.brussels qu'elle se charge ensuite de récupérer auprès des communes via sa tutelle.

Parking.brussels ne dispose pas de ressources propres suffisantes et doit être refinancé par la Région pour assumer l'exercice des 11 missions d'intérêt général qui lui sont confiées en vertu de l'ordonnance de 2009.

4. Synthèse

Parking.brussels est un organisme à part entière en charge de tous les aspects du stationnement en Région bruxelloise.

Pour améliorer son fonctionnement, Parking.brussels demande au gouvernement de prendre en compte la spécificité des différents métiers qu'elle exerce en lui garantissant un mode de gestion de ses ressources humaines proche du marché de l'emploi et une autonomie de gestion du personnel par ses dirigeants.

Pour garantir le développement d'une politique de stationnement harmonieuse et efficace, Parking.brussels recommande au gouvernement d'adapter son cadre légal pour :

-Créer un dispositif de tarification du stationnement cohérent avec la politique menée en ce compris l'usage limité des cartes de dérogation ;

-Renforcer les moyens juridiques de Parking.brussels via le mécanisme de la contrainte légale ;

-Fixer avec précision le contenu du mécanisme de la compensation en vue de son exécution par Parking.brussels ;

-Pour toutes les communes qui n'exécutent pas leurs obligations financières (15%), substituer le mécanisme de financement de Parking.brussels par une dotation régionale.

-Simplifier les procédures relatives à l'adoption et au suivi des PACS.

-Pour mener à bien l'ensemble des missions du stationnement, Parking.brussels doit bénéficier d'un financement régional qui couvre à la fois les investissements et les déficits récurrents liés à leur exploitation.

Dans l'espoir que le prochain Gouvernement prendra, à ce sujet, des options claires qui permettront à Parking.brussels d'avancer et d'être un partenaire efficace pour une meilleure mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.