

Interpellation citoyenne : le plan de stationnement qui sera mis en application le 26 septembre 2016.

L'interpellatrice précise que, par la situation de leur domicile ou celle de leur travail, les citoyens qu'elle représente sont ucclais. C'est en effet au nom de nombreux Ucclais ou travailleurs d'Uccle que le collectif « Parking équitable à Uccle » se mobilise aujourd'hui.

Ces travailleurs, ce sont ceux qui veillent à la sécurité (les policiers), aux soins (le personnel du secteur hospitalier), à l'éducation (les enseignants), et à la bonne administration de la commune (les employés communaux). Généralement discrets, ils sont le terreau d'un secteur tertiaire de qualité.

Ces travailleurs, dont la tâche consiste à s'occuper de personnes pour un salaire déjà peu attrayant, sont aujourd'hui confrontés à une situation qui compliquera encore davantage leur quotidien, en l'occurrence une redevance de stationnement excessive exigeant de leur part des sacrifices financiers trop lourds à consentir.

La situation est d'autant plus compliquée qu'elle exige la réorganisation des déplacements d'un très grand nombre de personnes dans des délais très courts et qu'elle n'envisage pas les cas particuliers qui feront vivre un enfer à tous les travailleurs concernés, qu'ils soient stagiaires, agents temporaires, employés travaillant sur plusieurs sites, employés d'entreprises situées à la limite de deux communes, etc. En effet, si la commune a bien réalisé une consultation, les citoyens ucclais n'en ont eu pas connaissance à temps et pour les travailleurs non-ucclais, l'information n'en était que plus aléatoire.

Aujourd'hui, l'établissement de cette redevance excessive, le peu d'empressement à favoriser le développement des infrastructures de transport public, le manque d'information et d'accompagnement des habitants et des institutions ucclaises ont donné naissance à ce mouvement unique : habitants, travailleurs de tous les secteurs, enseignants de tous les niveaux et de tous les réseaux s'unissent pour dire tout simplement : « Non ! ».

Le stationnement n'est pas un détail dans la vie d'un travailleur. Et si le collectif de citoyens à l'origine de cette interpellation entend mener une démarche constructive et sociale, si sa volonté vise à déboucher sur un meilleur vivre ensemble à Bruxelles, il est également très déterminé et uni.

Par ailleurs, le Collège se targue de proposer un plan qui fait fi de toute forme de discrimination. C'est tout à son honneur. L'oratrice reconnaît là son sens de la démocratie. Malheureusement, il y aura discrimination, puisque tous les travailleurs de la région bruxelloise ne seront pas logés à la même enseigne, que les entreprises situées dans des rues plus isolées ne seront pas concernées et que le Collège ne tient pas compte des infrastructures de stationnement déjà existantes dans les écoles, hôpitaux, etc.

En effet, il y aura discrimination entre les travailleurs selon la taille de leurs entreprises, il y aura discrimination entre les gens qui travaillent pour un petit salaire et ceux qui disposent de revenus plus importants. Le Collège veut diminuer la circulation sur le territoire ucclais en faisant de la voiture un luxe. Il y aura discrimination entre les travailleurs du secteur marchand et ceux du non-marchand. Les travailleurs du secteur non-marchand, comme par exemple les enseignants, n'ont pas la possibilité de négocier une prime ou une augmentation pour pallier le coût d'une carte de stationnement.

Face à ces nouvelles modalités de stationnement, de nombreux travailleurs (par exemple les policiers et les enseignants) vont jusqu'à envisager de chercher un emploi ailleurs. Pour les policiers habitant en Wallonie, le paiement d'une carte de stationnement, dont le montant s'élèverait pour eux à 600 €, mangerait purement et simplement la prime qui leur est octroyée pour avoir accepté de venir travailler dans une grande ville. De nombreux enseignants seraient heureux de se rendre à Uccle via les transports en commun, pour autant que cela ne double, voire ne triple pas leur temps de trajet. Uccle ne dispose d'aucune station de métro, le RER n'est encore qu'un projet, voire un mirage, les trains accusent de nombreux retards, les bus et trams n'offrent toujours pas de solution crédible par rapport à la voiture alors que de nombreux enseignants doivent se déplacer d'une école à l'autre en dehors des heures de pointe. Uccle peut légitimement craindre que ses institutions pâtissent du départ de nombreux collègues vers des écoles devant lesquelles il sera possible de se garer sans se ruiner.

Aujourd'hui, le groupe « Parking équitable à Uccle » demande aux autorités communales :

- de poursuivre dans sa volonté de ne pas discriminer les travailleurs entre eux et d'aller jusqu'au bout de cette logique en s'inspirant des redevances plus raisonnables des autres communes ;
- de ne pas traiter le problème de manière isolée avec les différentes institutions ucloises ;
- de négocier avec les établissements et institutions en se basant sur les politiques qu'elles sont en mesure de mettre en place pour encourager les travailleurs à se déplacer autrement et non en proposant des modalités financières différentes ;
- de reporter la mise en œuvre du plan de stationnement (fixée pour l'instant au 26 septembre) afin de permettre aux habitants et aux travailleurs de trouver des alternatives pour leurs déplacements ;
- de collaborer concrètement avec les institutions en leur déléguant un responsable mobilité qui pourra soutenir la recherche de solutions durables pour améliorer la mobilité de tous et ainsi soutenir les commerçants ;
- de faire pression sur la Région, la STIB et la SNCB afin d'exploiter au mieux les 6 gares ucloises et de permettre aux Uclois de bénéficier d'un service de transport plus efficace ;
- de prévoir davantage de parkings de dissuasion.

Si la priorité de la commune est bien de trouver une solution aux problèmes de mobilité que connaît Uccle, le groupe de citoyens représenté par l'interpellatrice pense que le Collège ne manquera pas d'examiner ses demandes et acceptera ses propositions visant à trouver une solution durable à cette problématique qui concerne l'ensemble de la population.

M. le Président précise que M. l'Echevin de la Mobilité a travaillé sur ce sujet pendant des mois, dans le cadre de l'ordonnance régionale imposant la rédaction d'un plan de stationnement. L'enquête publique a permis à tous les citoyens qui le désiraient d'émettre leur avis. La commune a eu l'occasion de connaître le point de vue défendu par les directions de nombreux établissements scolaires, hôpitaux, syndicats de police, au travers des organes qui représentent ces diverses institutions. Le souci de chercher la meilleure solution a amené l'administration communale à faire évoluer son plan initial.

M. l'Echevin Biermann répond que le Collège est bien conscient de l'ampleur de la mobilisation déclenchée par l'adoption du plan communal de stationnement et du règlement-redevance. Ce dossier s'avère d'une extrême complexité. En effet, l'ordonnance du 22 janvier 2009 et ses arrêtés d'exécution du 18 juillet 2013 fixent un cadre strict qui s'impose aux communes et ne leur permet pas de contrôler l'ensemble des alternatives. La desserte étant insuffisante dans certains quartiers, Uccle est confrontée à des problèmes de mobilité et de stationnement. Le Collège s'efforce d'apporter un maximum de réponses tout en devant se conformer à un timing et une planification dont il n'a pas l'entière maîtrise. C'est pourquoi il a entrepris un travail d'analyse et une étude de terrain afin d'évaluer les besoins en matière de stationnement pour l'ensemble du territoire communal. Le bureau d'études désigné à cette fin a procédé à des investigations pendant une année entière en se livrant à des analyses de terrain pour tenter de comprendre au mieux les spécificités de 16 quartiers-types distincts. Le projet établi par le bureau d'études et soumis à enquête publique durant les mois de mars et avril prévoyait la mise en zone verte, et donc en zone pourvue d'horodateurs, d'environ 50 % des places de parking sur le territoire communal, soit plus ou moins 12.000 places sur les 23.000 disponibles. L'enquête publique a généré un très grand nombre de réactions de la part de riverains, de travailleurs actifs à Uccle, de directions d'écoles, d'établissements hospitaliers, etc. Le projet initial de Plan d'aménagement communal de stationnement a pu être considérablement amendé grâce à la prise en compte de ces remarques et la version réaménagée a fait l'objet d'un vote à l'unanimité par le conseil communal en date du 23 juin dernier. Il s'avère que la moitié des extensions des nouvelles zones réglementées correspondent à des zones bleues et non à des zones vertes. Cela signifie donc que sur un très grand nombre de voiries, le stationnement est gratuit mais limité à deux heures. Le plan communal de stationnement vise à soutenir l'activité économique locale en assurant la rotation des véhicules sur les parkings situés dans les quartiers très commerçants afin d'éviter le phénomène des voitures-ventouses. Ce plan vise en outre à assurer une protection des voiries résidentielles face au phénomène du report de stationnement.

Parallèlement à l'établissement d'un plan de stationnement, la commune a adopté un règlement-redevance fixant les modalités de délivrance des cartes de dérogation. L'administration est tenue de délivrer les cartes de dérogation ayant un caractère obligatoire en vertu de l'arrêté régional du 18 juillet 2013. La commune d'Uccle délivre donc des cartes de riverain au tarif minimal imposé par la Région. La première carte de riverain, qui jusqu'à présent s'élevait à 5 €, va requérir le paiement d'une somme de 10 € ; la se-

conde est délivrée pour 50 €. D'après les dispositions régionales, il n'est pas possible de délivrer de carte supplémentaire, sauf si la commune concernée dépose une demande motivée, soumise ensuite à l'avis de l'agence régionale de stationnement. Le Collège propose au Conseil d'inclure dans les modifications à adopter la possibilité de délivrer des cartes supplémentaires, notamment afin de répondre aux besoins particuliers des familles nombreuses qui vivent dans des quartiers isolés et mal desservis en transports en commun et qui ne disposent pas d'alternative. Après avoir mentionné l'existence de cartes de riverain temporaires et de cartes pour personnes porteuses de handicap, M. l'Echevin Biermann précise que les articles 84 et suivants de l'arrêté régional prévoient une série de cartes qualifiées de « facultatives ». Les conseils communaux sont donc susceptibles de délivrer différents types de cartes. Pour ce qui concerne les cartes « travailleurs » l'arrêté régional distingue clairement et strictement deux catégories. Tout d'abord, en vertu de l'article 87 de cet arrêté, les communes sont autorisées à délivrer une carte facultative destinée aux travailleurs, dont les tarifs se situent entre 150 € pour la première carte et 600 € pour la trentième et au-delà. D'autre part, le même article offre aux communes la possibilité de délivrer des cartes pour une autre catégorie de travailleurs. Il s'agit en l'occurrence du personnel des établissements d'enseignement et des crèches. M. l'Echevin Biermann signale à cet égard que les crèches appliquent un tarif progressif. Lorsqu'il a fallu déterminer les types de cartes attribuées aux travailleurs, la commune a estimé qu'il serait anormal d'organiser un tarif préférentiel pour le personnel des écoles et des crèches dont seraient exclus les pompiers, les policiers, les infirmières, etc. Or, il s'avère que ces dernières professions étaient censées relever de la catégorie « travailleur », régie par le tarif s'élevant de 150 à 600 € pour les 30 premières cartes et à 600 € à partir de la 31^{ème}. Il convient encore de préciser qu'en vertu de l'article 66 de l'arrêté, les aides-soignants recourant à un véhicule professionnel pour se rendre au domicile des particuliers peuvent bénéficier d'une carte au tarif de 75 € si le véhicule considéré appartient à une société reconnue par la Communauté française.

La commune a donc décidé de ne pas créer de distinction entre les différentes catégories de travailleurs. Il faut en outre être bien conscient du fait qu'une délivrance trop généreuse de cartes de stationnement dans un contexte où le parking de 50 % des voiries communales est réglementé risque d'annuler totalement les effets de la réglementation. À quoi bon dépenser plus d'un million d'euros pour des horodateurs, des dispositifs signalétiques, des agents supplémentaires afin de contrôler le stationnement si le plan n'a aucun effet dans les quartiers où des difficultés majeures ont été constatées ? Le Collège a donc décidé de proposer des cartes au tarif plutôt élevé. Selon les dispositions antérieures, il était possible d'acquérir des cartes entreprises au tarif unique de 600 €, avec une limitation d'une carte par 10 équivalents temps plein dans l'organisme considéré. Au terme de sa réflexion, le Collège a conclu qu'il convenait d'inciter les personnes intéressées à se poser la question du choix entre cette carte de 600 € et la souscription à un abonnement de transports en commun. L'entrée en vigueur de ce document ayant été prévue pour le mois de septembre, les directions de certains établissements scolaires ont souhaité rencontrer les autorités communales pour tenter de comprendre les dispositions du règlement et déterminer les difficultés à surmonter. Les contacts établis avec ces écoles ont mis en lumière le mouvement qui s'est développé à l'échelle de la commune. Le règlement, qui avait pour vocation d'être extrêmement dissuasif, débouchait en effet sur des difficultés, dans la mesure où le système instauré prévoyait les cinq premières cartes pour 300 €, puis une carte par cinq équivalents temps plein pour 600 € et toutes les cartes supplémentaires pour 900 €. Mais la véritable intention poursuivie ne consistait pas à généraliser la délivrance de cartes à 900 € mais de faire de ces dernières une exception marginale à caractère dissuasif, de façon à garantir l'efficacité du plan de stationnement. Ayant constaté que, dans les grandes structures, la moyenne allait se rapprocher des 900 €, le Collège a estimé que pour de très nombreux travailleurs, il n'était pas possible de maintenir de telles conditions de délivrance. De plus, il y avait lieu de donner une plus grande flexibilité au dispositif mis en place, vu que certains travailleurs ont un emploi à temps partiel, d'autres changent de moyen de transport en cours d'année ou recourent au covoiturage. Toutefois, selon l'arrêté régional, chaque carte est censée être liée à une plaque d'immatriculation. Ce n'est donc pas en raison de la réglementation communale que les adeptes du covoiturage sont dans l'impossibilité de se partager des cartes volantes. Les responsables communaux ont rencontré plus d'une douzaine de directions d'établissements scolaires, de délégations d'enseignants, de représentants des institutions hospitalières et d'entreprises présentes sur le territoire uclois afin d'intégrer leurs demandes dans une modification du règlement-redevance, soumise ce soir à l'approbation du Conseil communal. M. l'Echevin Biermann regrette que plusieurs organisations syndicales se soient mobilisées en faveur d'un arrêt de travail, sans avoir établi au préalable un dialogue avec le Collège. Quoi qu'il en soit, il y a lieu de considérer comme une bonne nouvelle l'affirmation selon laquelle le mouvement à l'origine de l'interpellation est très uni car il est capital d'envisager dans cet esprit les problèmes de mobilité de la com-

mune. Cependant, la voiture s'avère dans une large mesure un luxe, quoique l'oratrice ait exprimé le souhait qu'il en fût autrement. En effet, le choix de l'automobile est un investissement qui mérite réflexion de la part de toute famille, vu que, d'après les statistiques, il implique un coût moyen de 4.500 € par an et par véhicule. Etant donné que la problématique de la mobilité et du stationnement est susceptible d'intéresser tout un chacun, il n'y a pas lieu d'opposer le Conseil communal et le Collège avec les personnes qui vivent et travaillent à Uccle. En effet, les autorités communales s'efforcent de prendre en considération les difficultés propres à chaque catégorie, qu'il s'agisse des riverains ou des travailleurs, de manière à dégager la solution susceptible de rencontrer le meilleur consensus par-delà les antagonismes entre intérêts contradictoires. Dans un dossier aussi complexe, la solution de compromis n'est guère aisée à trouver car l'intérêt général ne se résume pas à la somme des intérêts particuliers. Le Collège ne s'est pas contenté de rencontrer des intervenants extérieurs, il a aussi accompli un travail important au sein des services communaux, de manière à ce que les fonctionnaires concernés comprennent bien les objectifs ainsi que l'interprétation qu'il convient de donner au règlement communal et aux arrêtés régionaux. M. l'Echevin Biermann demeure à la disposition des personnes et institutions qui souhaitent des éclaircissements. À cet égard, il signale que de nombreuses directions d'écoles sont en contact régulier avec lui ainsi qu'avec les services communaux car il est absolument nécessaire que chaque acteur prenne sa part. Or, les discussions menées ont permis de mettre en évidence le fait que de nombreuses écoles ne disposaient pas encore d'un plan de déplacement d'entreprise ou de transport scolaire alors que d'autres, plus avancées en la matière, pratiquent le covoiturage.

La commune se dépense sans relâche pour améliorer les alternatives telles que le stationnement hors voirie, vu que de nouveaux parkings sont construits lorsque l'espace s'y prête. Le Collège est aussi favorable au parking de délestage au rond-point des Menhirs à Stalle, qui selon lui doit demeurer gratuit. M. l'Echevin Biermann insiste également sur les itinéraires cyclables régionaux ainsi que sur le plan directeur bus, qui améliore la desserte d'un grand nombre de quartiers et d'établissements sur le territoire communal. Les débats entrepris avec tous les intervenants ont incité le Collège à se prononcer en faveur d'une simplification des conditions de délivrance et d'une adaptation des tarifs. M. l'Echevin Biermann propose donc au Conseil communal de modifier la tarification des cartes travailleurs en adoptant un prix unique de 300 € pour les 20 premières cartes et, pour le reste, de rejoindre les tarifs prévus par l'arrêté régional en prévoyant un montant maximal de 600 € par carte. Il y a lieu de rappeler que l'arrêté régional interdit de fixer un tarif inférieur. M. l'Echevin Biermann invite donc les auteurs de l'interpellation à se mobiliser avec le même dynamisme à l'échelon régional, dans la mesure où c'est à ce niveau de pouvoir que le cadre imposé à la commune est susceptible d'être modifié. Le tarif proposé par la commune permet à une entreprise ou institution qui a besoin de 25 cartes de stationnement d'y consacrer un montant annuel de 360 €, ce qui correspond à 30 € par mois. Le Collège a aussi proposé au Conseil communal d'assouplir le dispositif mis en place en approuvant la délivrance de cartes visiteurs/travailleurs, fondée sur le même principe que les cartes visiteurs, afin de prendre en considération la situation spécifique des gens qui travaillent à temps partiel ou qui sont amenés à opter pour différents modes de mobilité. La carte-visiteur était destinée à permettre aux riverains de bénéficier d'un tarif préférentiel pour le stationnement de leurs visiteurs. L'objectif de la carte visiteur/travailleur consiste à permettre aux entreprises intéressées d'acquérir des cartes de stationnement valides une demi-journée, avec un maximum de 200 demi-journées par an au tarif de 1,50 €, qui s'avère le tarif minimal imposé par l'arrêté régional pour les cartes de cette catégorie. Cela signifie donc que jusqu'au seuil des emplois à mi-temps, le tarif de 300 € par carte est évité, ce qui garantit une flexibilité intéressante aux personnes qui pratiquent le covoiturage, viennent une partie de l'année à vélo ou travaillent à temps partiel. Et M. l'Echevin Biermann rappelle que la commune a proposé une modification des conditions de délivrance de la carte riverain. Les discussions menées avec plusieurs établissements scolaires ont amené le Collège à reporter au 7 novembre la date de mise en œuvre du plan, de manière à accorder à ces écoles un délai raisonnable pour mettre en ordre l'ensemble des dossiers nécessaires avec l'aide des services communaux. Quoi qu'il en soit, la commune est animée par la ferme volonté d'améliorer sans cesse ce plan en procédant à des évaluations régulières, en traitant les difficultés au gré de leur apparition et en intégrant les remarques pertinentes.

Le second interpellateur estime que certains élus n'ont guère le sens du respect. Il s'étonne du temps qu'il a fallu aux autorités communales pour prendre conscience des problèmes de mobilité et de stationnement affectant la commune alors que, simple citoyen travaillant à Uccle depuis 20 ans, l'orateur s'est tout de suite rendu compte des difficultés de cet ordre. Tout en reconnaissant que la commune n'a pas à être incriminée pour les contraintes régionales, il reproche au Collège le recours à une tactique fréquente chez les

politiciens, qui consiste en l'occurrence à voter un règlement à la veille des vacances scolaires, en tablant sur le fait que pendant deux mois, les écoles sont fermées. Vu le nombre d'écoles présent sur le territoire communal, le Collège devrait avoir quelque connaissance des impératifs auxquels elles doivent faire face. Or, les discussions menées par la commune amènent l'interpellateur à conclure que l'administration ne comprend pas la réalité de certains métiers, qu'ils relèvent de l'enseignement ou d'autres secteurs d'activité. Le Collège se fait des illusions s'il estime qu'un report au 7 novembre du délai pour la délivrance des cartes de stationnement est suffisant pour permettre une mise en ordre. D'ailleurs, l'orateur, issu du monde de l'enseignement, signale que la direction de son établissement n'a pas approuvé cette date. Les problèmes sont tels que certains enseignants envisagent de chercher une autre affectation pour ne pas reprendre leur activité à Uccle en septembre. La présence de nombreuses écoles constitue incontestablement une des richesses d'Uccle, et ce d'autant plus que d'autres communes se plaignent de ne pas avoir suffisamment d'écoles. Par ailleurs, on peut citer parmi les atouts d'Uccle son côté social, dans la mesure où de nombreuses institutions sociales sont établies sur le territoire communal. Cependant, en raison de la faiblesse de leurs rémunérations par rapport à d'autres secteurs, la plupart des travailleurs sociaux sont dans l'incapacité d'habiter à Uccle, ou d'y travailler si le stationnement s'avère prohibitif. L'interpellateur pense qu'il serait particulièrement instructif pour M. l'Echevin Biermann et pour tous les mandataires qui y seraient disposés de participer à une émission du type « Vis ma vie » car cela leur donnerait l'occasion d'éprouver l'expérience réelle d'un enseignant ou d'une infirmière qui doit se déplacer dans toute une série de quartiers différents et se demande comment elle va payer ses déplacements. Certes, tous les acteurs impliqués souhaitent dégager des solutions en termes de mobilité, de stationnement, d'environnement et de développement de l'activité commerciale. Mais pour atteindre ces objectifs, il convient de respecter les employeurs et travailleurs actifs sur le territoire ucclois car la vraie richesse de la commune réside dans ses entreprises, ses écoles, ses diverses institutions. Le Collège doit conscientiser la population en diffusant des informations sur cette thématique, à l'instar des actions constructives menées par les citoyens mobilisés. Quoiqu'il soit très heureux de pouvoir rencontrer M. l'Echevin Biermann, l'orateur regrette que ce dernier ne laisse guère de place aux alternatives, et ce d'autant plus qu'il y a moyen d'améliorer la mobilité avec les infrastructures existantes, notamment les gares. Les autres solutions alternatives, telles que le métro ou le RER, ne sont plus guère évoquées. Les citoyens ne demandant pas mieux que d'être partenaires de la commune pour la mise en œuvre d'un plan de stationnement visant un mieux-être, il serait opportun de faire pression ensemble sur les instances régionales, le ministre Pascal Smet et le directeur de la STIB. Et il faut veiller au maintien des travailleurs dans les organisations sises à Uccle. À cet égard, l'interpellateur se permet de rappeler aux mandataires ucclois que leurs électeurs sont aussi les parents des élèves, les patients des infirmières et les clients des commerces. Quoique les voitures des enseignants, bloquées durant toute une journée, puissent être perçues comme une entrave à une certaine dynamique commerciale, il serait erroné de prétendre que la présence d'un corps enseignant n'apporte rien au commerce. L'orateur remet au Collège une pétition de 1.500 signatures, constituée en un délai assez court, en insistant encore sur le respect dont il convient de faire preuve à l'égard de la composante sociale, et notamment des enseignants.

M. le Président, après avoir remercié les deux intervenants, souligne que le respect à l'égard des travailleurs a été le souci principal de l'action menée par le Collège pour le règlement global et soutenue par le Conseil communal à l'unanimité. Néanmoins, la commune a sans doute commis une erreur en divulguant un premier règlement, dont les tarifs, très spectaculaires et fort médiatisés, ont pu, à juste titre, causer de l'émoi, même si une explication dossier par dossier permet de leur donner un autre sens. Quoi qu'il en soit, le problème de la mobilité constitue un enjeu important pour toutes les grandes villes d'Europe. À cet égard, le parc automobile belge représente un problème majeur en raison de sa constante augmentation. M. le Président estime que toutes les entreprises ainsi que les écoles devraient mettre en œuvre de véritables études de mobilité consacrées à leur personnel. Pour ce qui concerne les gares de chemin de fer, évoquées opportunément par le dernier intervenant, M. le Président considère qu'elles peuvent contribuer efficacement à la résolution des situations difficiles, tout en admettant que la suppression de certaines haltes n'a pas été très heureuse et que certains arrêts supplémentaires ne seraient pas superflus. L'administration communale a élaboré une réglementation en vertu d'une injonction émanant de la Région. Toutefois, si on procède au calcul moyen mensuel des cartes, force est de constater que les tarifs pratiqués à Uccle ne sont guère plus élevés que ceux des abonnements de la STIB.