

## **ODJ 7. Convention entre la Région de Bruxelles-Capitale et la commune d'Uccle relative à la réalisation d'un plan communal de mobilité.**

**M. l'Echevin Wyngaard** confirme que la société Traject est le bureau d'études désigné et que ses travaux, censés être achevés au terme d'un délai de 12 mois, débiteront en février 2021.

La société a signalé que pour la participation citoyenne, elle solliciterait les compétences de Facilio, bureau de conseil spécialisé en ce domaine.

Outre les consultations en ligne organisées par le bureau Facilio, il y aura des ateliers participatifs en mode présentiel.

Mais le dispositif devra être adapté en fonction de l'évolution de la situation sanitaire.

**Mme Margaux** remarque que le choix du bureau Traject n'a pas donné lieu à une publication.

Ce bureau basé à Gand, dont l'administrateur-délégué est très engagé dans la politique cyclable, a été le seul candidat dans le cadre d'une procédure négociée.

Mme Margaux craint qu'une authentique participation citoyenne, garantissant l'expression de tous les Ucclois, ne soit pas assurée avec un candidat unique ayant un tel profil.

**M. Hayette** estime que le plan de mobilité actuel, datant de 2006, ne correspond plus à la situation actuelle.

Les ambitions en matière de mobilité, affirmées dans la Déclaration de politique générale (DPG) du 24 janvier 2019, ne se sont guère concrétisées dans la réalité.

M. Hayette s'inquiète de la situation de dépendance de la commune par rapport à la Région dans ce dossier.

Faut-il nécessairement attendre les subsides régionaux pour entreprendre une politique de mobilité uccloise ? La commune est-elle endettée au point d'être privée de toute marge de manœuvre budgétaire en vue du lancement de nouvelles politiques ?

Selon le 3<sup>ème</sup> considérant de la convention, l'octroi des subsides régionaux est conditionné par l'alignement du plan communal de mobilité sur le plan régional Good Move.

Cela signifie-t-il que ce plan communal de mobilité sera élaboré au cabinet de Mme Van den Brandt, Ministre régional de la Mobilité ?

Il y a lieu de s'en inquiéter car Mme Van den Brandt défend ses opinions écologistes avec beaucoup de conviction, mais sans se soucier de l'avis des habitants.

Selon M. Hayette, l'exposé d'un plan communal de mobilité développé en 4 phases ne requiert pas l'intervention d'un bureau d'études.

M. Hayette estime aussi inutile la création d'un comité de pilotage.

La représentation des usagers n'est pas assurée dans cet organisme vu que seuls le bourgmestre, des délégués du ministre ou des représentants des sociétés de transport en commun (STIB, TEC, De Lijn et SNCB), peu enclines à prendre en compte les préoccupations uccloises, peuvent y être associés.

M. Hayette n'est guère convaincu par ce projet de convention.

Le groupe socialiste préfère s'abstenir sur ce point mais sera de toute façon très attentif à l'usage qui sera fait de l'argent uclois dans le cadre de ce projet.

**M. Cools** partage les craintes de Mme Margaux et de M. Hayette.

Selon lui, le cahier des charges est très orienté politiquement. Les élus du groupe MR ont-ils vraiment pris la peine de le lire ?

Il faut veiller à ce que les plans communal et régional de mobilité ne soient pas contradictoires mais la commune doit conserver la maîtrise de l'élaboration de son propre plan. Or, le texte proposé reprend l'intégralité des 50 actions du plan régional de mobilité, sans même mentionner la mission confiée au bureau d'études désigné par le Collège.

M. Cools ne conteste évidemment pas la nécessité de revoir le plan communal de mobilité établi en 2006 mais ce processus doit s'inscrire dans une perspective cohérente.

Les consultations et votes en ligne, évoqués pour la participation citoyenne, ne permettent pas une réelle participation de la population. Selon M. Cools, il faudra attendre que la situation sanitaire autorise la mise en place d'un dispositif présentiel.

Il rappelle à cet égard que l'élaboration du plan communal de mobilité de 2006 avait prévu l'organisation de réunions publiques plénières, ayant mobilisé parfois jusqu'à 200 participants regroupés en ateliers et groupes de travail.

La motion sur les transports en commun devrait servir de base à la réflexion du bureau d'études, à qui il reviendra d'évaluer le plan communal de mobilité ainsi que le plan régional, dès qu'il sera possible de percevoir les effets de la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/heure.

Le groupe Uccle en avant a donc de nettes réserves à l'égard de cette convention, mais décide d'opter pour l'abstention, afin de ne pas contester le principe de l'octroi d'un subside de la part de la Région.

**M. De Bock** estime que le montant de 164.000 € et la présence d'un seul soumissionnaire sont de nature à susciter des interrogations.

M. De Bock souhaiterait connaître l'identité du bureau d'études sollicité pour la réalisation de l'ancien plan communal de mobilité ainsi que le montant requis pour sa prestation, afin d'avoir un élément de comparaison avec la situation actuelle.

Est-il opportun, et même légitime sur le plan juridique, de concevoir un plan communal de mobilité avec une société privée dont les administrateurs ne sont pas nécessairement impartiaux, et ce alors que le plan Good Move n'est toujours pas d'application et ne fera pas l'objet d'une approbation définitive avant plusieurs mois ?

M. De Bock propose donc de postposer ce point, de manière à ce que l'approbation du plan Good Move soit antérieure à l'adoption d'un plan communal de mobilité.

**Mme Fremault** rappelle que lors des élections 2018, toutes les formations politiques espéraient l'adoption d'un plan communal de mobilité.

Elle comprend que ce processus puisse sembler prématuré par rapport à certains projets régionaux mais il a au moins le mérite d'être lancé.

Il faudra veiller à adapter, le cas échéant, le plan communal de mobilité lorsque les dispositions du plan Good Move seront effectives.

Selon Mme Fremault, l'évaluation du plan communal de mobilité devra être effectuée avant la fin de la législature.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que l'octroi du subside n'est lié en aucune manière à un quelconque diktat de la Région quant à la composition du comité de pilotage.

L'élaboration du plan communal de mobilité implique le respect des balises fixées à un niveau supérieur, et donc des dispositions du plan Good Move.

Il faut évidemment tenir compte du contexte sanitaire, mais si rien n'est entrepris, la commune se retrouvera sans le moindre résultat au terme de la mandature.

Dès lors, le Collège tient à lancer le processus, avec l'appui d'un bureau d'études qui jouit d'une grande renommée en la matière.

Le Collège aurait souhaité recevoir deux ou trois offres de la part de bureaux d'études, afin de les confronter, mais il s'avère qu'un seul bureau a introduit une offre.

Il n'y a pas lieu de remettre en cause l'impartialité du responsable du bureau d'études dans l'exercice de ses compétences, sous le prétexte qu'il est un fervent partisan du vélo.

Pour ce qui concerne la participation citoyenne, le volet en ligne sera complété en mode présentiel par des réunions publiques, des ateliers, des temps d'échange. Le Collège veillera à ce que toutes les sensibilités présentes au sein de la population puissent s'exprimer.

Toutefois, le Collège n'a pas attendu le lancement du processus de révision du plan communal de mobilité pour intensifier ses efforts en ce domaine. M. l'Echevin Wyngaard cite à titre d'exemple les travaux entrepris au quartier Calevoet et sur la place de Saint-Job, la ligne de bus 37, le développement des pistes cyclables, les marquages, les box de stationnement, etc.

**M. De Bock** remarque que les élus MR ne tiennent pas le même discours en cette matière selon qu'ils siègent à la commune ou à la Région.

Il s'étonne aussi de l'absence de clauses sociales dans le cahier des charges, alors que le parti Ecolo a souvent plaidé pour l'introduction de telles clauses.

Il y a lieu de se poser des questions sur le fait que la seule entreprise ayant postulé est située en région flamande. N'y a-t-il aucun acteur bruxellois susceptible d'être intéressé, alors que la problématique de la mobilité constitue un enjeu capital pour notre région ?

Pour toutes ces raisons ainsi que pour le problème du timing évoqué précédemment, le groupe Défi décide de voter contre ce point.

**M. Cools** estime que les élus doivent être consultés autant que les citoyens.

Rappelant que le plan communal de mobilité est censé être élaboré selon un processus en quatre phases, il plaide pour qu'au terme de chacune de ces phases, le Conseil communal puisse se réunir dans le cadre de commissions spéciales afin d'en débattre.

**M. Hayette** ne remet pas en cause le volontarisme de M. l'Echevin Wyngaard mais estime qu'il ne répond pas vraiment à ses questions.

**Mme Delvoye** porte un regard enthousiaste sur l'action du MR, dans une dynamique de majorité avec les écologistes, en faveur de la mobilité douce.

Le plan de 2006 doit être revu, en dépit de ses grandes qualités.

Elle accorde toute sa confiance au Collège dans ce processus de révision, dont les prémices feront l'objet de consultations et de débats, auxquels les conseillers communaux seront associés en tant que représentants des citoyens.

**M. Sax** partage les craintes exprimées par Mme Margaux et MM. Hayette, Cools et De Bock.

Il votera donc contre ce point.

**Mme Margaux** aimerait obtenir davantage d'explications sur la présence d'un seul soumissionnaire.

**M. Godefroid** félicite le Collège, tout en s'étonnant de la faiblesse du montant, et ce d'autant plus que la mission confiée au bureau d'études comporte un processus de participation citoyenne, dont l'organisation requiert un coût important.

C'est peut-être en raison de cette enveloppe très serrée qu'il y a eu si peu de soumissionnaires, mais si cela permet à la commune de faire des économies, M. Godefroid n'y voit aucune objection.

**M. Desmet** regrette les jugements caricaturaux portés sur sa formation politique, en vertu desquels les écologistes seraient des fanatiques de la bicyclette et des ennemis irréductibles de la voiture.

Il trouve particulièrement déplaisantes les remarques du Parti Socialiste quant au manque de sens social des écologistes ou à leurs prétendues carences en matière de participation citoyenne.

**M. Cohen** votera en faveur de ce point, car cette convention promeut un équilibre entre les différents modes de transport, dont il a toujours été partisan.

Il accuse M. De Bock de pratiquer lui-même le double langage qu'il reproche au MR, vu qu'il tient des propos différents à la commune et à la Région.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que l'appel d'offres a été effectué dans le cadre d'une procédure négociée.

L'administration communale a contacté 6 bureaux d'études, particulièrement renommés, parmi lesquels seule la société Traject a daigné répondre.

Mais il est déjà arrivé que certains marchés ne donnent lieu à aucune offre.

M. l'Echevin Wyngaard est un chaud partisan de l'introduction de clauses sociales dans les marchés publics mais une telle démarche n'aurait pas été pertinente dans le cadre d'une mission de ce type.

Pour ce qui concerne la concomitance entre les projets communaux et régionaux, M. l'Echevin Wyngaard rappelle que la première phase du plan communal de mobilité consiste en un diagnostic. Celui-ci peut être lancé indépendamment du plan régional de mobilité, dont le Collège suivra néanmoins l'évolution de près.

Il est normal que le cahier des charges reprenne une série de balises fixées dans le plan Good Move, puisqu'il s'agit de dispositions contraignantes.

Pour ce qui concerne la participation citoyenne, M. l'Echevin Wyngaard espère que l'évolution de la situation sanitaire permettra aussi tôt que possible l'organisation de réunions en mode présentiel.

M. l'Echevin Wyngaard est de toute façon favorable à l'organisation d'échanges entre majorité et opposition, de manière à faire le point ensemble.

**Mme Fremault** estime que le Conseil consultatif des personnes porteuses de handicap doit être associé aux discussions.

**M. De Bock** craint que la commune ne soit pas en mesure d'agir en toute indépendance par rapport à la Région, du fait que le bureau d'études retenu a travaillé pour Bruxelles-Mobilité.