



Question orale de M. Cools : Un parking visiteur au nouveau centre administratif.

M. Cools rappelle que le bâtiment U est doté de deux parkings souterrains.

Dans le cadre d'une question orale exposée le 17 décembre 2020, M. Cools demandait si un des deux parkings sera bien réservé aux visiteurs qui se rendront dans les services communaux.

Le Collège lui a répondu que l'affectation du parking souterrain du projet U faisait alors l'objet d'une réflexion menée par un groupe de travail spécifique et qu'aucune décision n'avait encore été prise à ce sujet.

De plus, toute proposition de ce groupe de travail devait être soumise au comité de coordination Déménagement puis validée par le Collège.

L'installation des services communaux dans le nouveau centre administratif devrait être effective à la fin de cette année.

Un des deux parkings sera-t-il bien réservé aux visiteurs et si oui, selon quelles modalités ?

La libération de l'ancien bâtiment de la poste de la rue de Stalle devrait permettre le déploiement d'une trentaine de places de parkings.

M. l'Echevin Biermann répond qu'une analyse de la problématique des parkings a été menée par la cellule Mobilité en collaboration avec le Fleet Manager.

Le parking situé sous le bâtiment D sera destiné aux véhicules de l'administration communale et des membres du personnel.

Le parking du bâtiment A, qui comporte 26 emplacements (dont deux réservés aux personnes à mobilité réduite – PMR), sera, quant à lui, destiné au public.

Le reste de la surface du bâtiment sera dévolu à un parking vélos de 80 places pour le personnel.

D'autres parkings vélos destinés au public seront aménagés aux abords du bâtiment.

Vu que le nouveau centre administratif relève du domaine public de la commune, son sous-sol sera soumis à la réglementation en vigueur pour l'espace public.

Le sous-sol de la tour A sera mis en zone rouge, afin d'éviter que les emplacements ne soient accaparés par des personnes disposant de cartes de stationnement, au détriment des visiteurs.

En matière de stationnement, le Collège a bien anticipé les effets de l'implantation de l'administration communale dans ce quartier.



Question orale de M. Desmet : 133^{ème} Foire de Saint-Job.

M. Desmet rappelle que le rendez-vous annuel à Saint-Job a rencontré un vif succès, et l'engouement a été probablement plus important cette fois-ci que lors des éditions précédentes.

M. Desmet tient à remercier l'ensemble des services qui ont contribué à cette réussite.

Au fil des éditions, de nombreuses nouveautés ont permis de maintenir l'intérêt populaire pour cette manifestation.

Néanmoins, de nombreuses critiques, émanant tant de la majorité que de l'opposition, ont pointé le traitement infligé aux animaux exposés lors de ces événements.

Selon M. Desmet, une commission spéciale réunissant tous les conseillers communaux intéressés permettrait, grâce à un débat constructif, de réfléchir à l'orientation à donner à cette fête populaire.

M. Desmet avait d'ailleurs déjà émis cette proposition dans le cadre d'une question orale présentée en septembre 2015.

Quelle est l'opinion du Collège sur ce point ?

M. le Bourgmestre partage très largement le point de vue de M. Desmet.

Les Ucclois sont très attachés à la foire de Saint-Job qui, par son charme désuet et le rappel d'une certaine tradition, leur met du baume au cœur. Il convient donc de la maintenir.

Par ailleurs, il faut reconnaître qu'il n'est guère agréable pour des animaux de demeurer de longues heures sous le soleil sur une surface bétonnée. Il y a là une certaine forme de maltraitance sans qu'on puisse la qualifier de cruauté délibérée.

Les enfants sont certes très heureux de regarder des animaux mais la foire de Saint-Job ne doit pas se transformer pour autant en parc zoologique.

M. le Bourgmestre a souvent eu l'occasion d'aborder ce sujet avec Mme De Brouwer, qui exerce la fonction d'échevin du bien-être animal, mais les impératifs de la crise sanitaire ont mis cet enjeu à l'arrière-plan.

Vu que la situation sanitaire s'améliore, M. le Bourgmestre propose la constitution d'un groupe de travail associant des représentants de chaque groupe politique afin de réfléchir aux mesures à prendre pour améliorer cette manifestation.

Les éditions futures de la foire de Saint-Job devraient peut-être comporter un nombre plus réduit d'animaux, qui seraient exposés dans des conditions davantage propices à leur bien-être.



Question orale de M. Toussaint : Trottinettes en free-floating.

M. Toussaint rappelle que, depuis plusieurs semaines, le Collège a décidé de prendre à bras le corps la problématique du stationnement sauvage des trottinettes en free-floating.

La situation s'est un peu calmée durant les périodes de confinement mais il faut bien constater qu'à nouveau, plusieurs utilisateurs garent ces engins n'importe où, au détriment des piétons, des PMR, des parents avec poussette.

Le Collège a donc décidé de procéder à l'enlèvement régulier des trottinettes mal garées.

Comment se déroulent ces opérations ?

Quels sont les résultats engrangés jusqu'à présent ?

Comme se profile la suite des relations de l'administration communale avec les opérateurs de ce secteur ?

M. le Bourgmestre répond que les premiers contacts avec les opérateurs étaient plutôt positifs mais qu'il a fallu sévir parce qu'entre-temps, la situation avait dégénéré.

Les services communaux ont été amenés à évacuer une soixantaine de trottinettes, parkées de manière indue soit par l'utilisateur, soit par l'opérateur, soit par une tierce personne.

Les trottinettes stockées au dépôt peuvent être récupérées par l'opérateur, moyennant le paiement d'une sanction administrative de 75 €, à laquelle s'ajoutent les frais requis pour l'intervention des ouvriers du service de la Propreté (55 €), ce qui aboutit à un total de 130 €.

Depuis lors, trois des opérateurs sur les cinq actifs sur le terrain ont souhaité renouer le dialogue.

Ils sont invités à respecter le plan indiquant les zones où le stationnement des trottinettes n'est pas souhaité parce que les trottoirs ne s'y prêtent pas. Ce plan avait été communiqué à la Région mais parmi les 10 zones « sans trottinettes » proposées, la Région n'avait retenu que le petit tronçon en pavés de la rue Xavier De Bue.

Toutefois, deux des opérateurs ont consenti à intégrer ces 10 zones dans le logiciel de fonctionnement de leurs trottinettes. Grâce à ce système, le stationnement de l'engin n'est possible que moyennant l'envoi d'une photo attestant la licéité de l'emplacement choisi.

Uccle, Etterbeek et Berchem-Sainte-Agathe ont déjà pris des mesures en ce domaine. M. le Bourgmestre plaidera en faveur de l'adoption d'une réglementation uniforme sur le territoire régional lors de la prochaine réunion de la Conférence des Bourgmestres.



Question orale de M. Van de Cauter : La libéralisation du monde des taxis à Uccle et à Bruxelles.

M. Van de Cauter rappelle qu'il y a eu aujourd'hui une manifestation des chauffeurs Uber. Le monde des taxis est confronté actuellement à la concurrence des chauffeurs Uber.

Uber compte 2.000 chauffeurs à son service. Ceux-ci sont donc plus nombreux que les taximen officiels puisque, selon l'ordonnance de 1995, 1.200 licences de taxis sont autorisées à Bruxelles. Et selon un article du Soir, sur ces 1.200 licences, 250 seraient des licences « dormantes », non utilisées.

Ce nombre est ridiculement bas, vu le nombre d'habitants, de navetteurs et de touristes susceptibles de recourir à des taxis.

Les taxis Uber sont inscrits comme « services de limousine » (location de voiture avec chauffeur – LVC) alors qu'ils effectuent un travail comparable aux taxis classiques.

Il faut donc libéraliser le monde des taxis à Bruxelles.

Le Collège va-t-il plaider pour la libéralisation du secteur des taxis à Bruxelles ?

M. le Bourgmestre répond que cette matière relève du Parlement bruxellois et non du Conseil communal d'Uccle.

La législation de 1995 est devenue obsolète, et ce d'autant plus qu'elle a été élaborée à une époque où l'internet n'existait pas encore.

Le Ministre-Président du gouvernement régional a précisé que la révision de cette législation va être entreprise.

M. le Bourgmestre estime que cette réforme doit être accomplie car le système des taxis en région bruxelloise est loin d'être optimal si on le compare à celui en vigueur dans d'autres capitales européennes.

Il estime aussi que le modèle Uber est pour le moins discutable, tant par rapport au prix payé par le consommateur que par rapport à son fonctionnement à perte en dépit d'une stratégie commerciale agressive.

M. l'Echevin Wyngaard rappelle que le secteur des taxis est une compétence de l'Agglomération qui a été transférée à la Région bruxelloise.

Il ne pense pas qu'il faille plaider pour une augmentation de l'offre de taxis autorisés, vu qu'aucun usager ne se plaint d'un déficit de l'offre.

M. Van de Cauter réplique que beaucoup de gens utiliseraient davantage les taxis s'ils étaient moins chers.

La limitation du nombre de licences est une entrave à la concurrence.

La régionalisation constitue également une entrave à la concurrence, dans la mesure où, en raison de la différence des systèmes en vigueur, un taximan bruxellois n'a pas le droit de proposer ses services à Linkebeek ou Zaventem.



Question orale de M. Cools : Les garagistes.

M. Cools signale que les redevances de 25 € pleuvent sur les garagistes indépendants et leurs clients.

Les garages ne disposent pas toujours d'un nombre suffisant de places pour faire stationner dans leurs locaux les véhicules en attente de réparation ou de révision ou ceux qui, le travail terminé, doivent être repris par leur propriétaire.

L'achat de cartes professionnelles n'est pas une solution, vu que l'octroi de telles cartes est lié à des plaques déterminées.

Quand une entreprise a quelques travailleurs, elle peut éventuellement leur payer des cartes professionnelles. Mais il n'est pas possible d'obtenir des cartes pour les clients qui viennent déposer leur voiture dans un garage.

Ne pourrait-on envisager de permettre aux garagistes d'acheter des cartes vierges, en nombre limité afin d'éviter les problèmes de stationnement dans les quartiers concernés ?

On parle peu des garages à Uccle alors qu'il s'agit d'un secteur d'activité important. Il serait dommage que tous les petits garages disparaissent.

M. l'Echevin Wyngaard répond que le Collège est tout à fait conscient des difficultés économiques auxquelles les garagistes doivent faire face.

Il serait regrettable que ce service de proximité soit délocalisé en périphérie et que les Ucclois soient contraints de se déplacer plus loin pour en bénéficier.

Les cartes « visiteur » ne peuvent résoudre ce problème.

Les cartes Z ne constituent pas une alternative crédible vu que pour en disposer, les garagistes doivent vendre un certain nombre de véhicules par an. En outre, cette solution n'est guère pratique puisqu'il faut chaque fois retirer la plaque d'immatriculation pour la placer sur un autre véhicule.

Toutefois, l'ordonnance sur le stationnement est en cours de révision à l'échelon régional. Le Collège a suggéré d'y insérer les dispositions énoncées dans le paragraphe suivant :

« La création d'une nouvelle carte de dérogation dédiée à certaines professions (plombiers, chauffagistes) serait la bienvenue. Il serait également utile de rechercher une solution pour les garagistes qui sont amenés à stationner un nombre limité de véhicules appartenant à leurs clients dans l'espace public, et ce durant un temps limité ».

M. l'Echevin Wyngaard a d'ailleurs eu l'occasion de parler directement de ce problème avec le Ministre régional de la Mobilité.

Cependant, la révision de l'ordonnance régionale ne devrait aboutir qu'au milieu de l'année prochaine.

Il y a donc actuellement un vide juridique particulièrement préjudiciable pour ce secteur.

Le Collège a donc convenu, avec le service juridique, de consulter un avocat afin de déterminer s'il serait possible de pallier localement ce vide juridique régional, dans l'attente de la future révision de l'ordonnance.

Il devrait être possible par ce biais d'autoriser les garagistes à parquer au maximum 5 véhicules simultanément, de manière à ce que les riverains n'en pâtissent pas.

M. Cools partage ce point de vue, en estimant que le nombre de véhicules autorisés par garagiste devrait être limité à 3 ou 4.

Il invite le Collège à faire preuve de créativité en ce domaine, en rappelant que des solutions analogues avaient été trouvées naguère pour le stationnement aux abords des hôpitaux des véhicules du personnel médical et paramédical.