

Le point

● À Tournai, le Collectif Parking mène une guérilla contre le stationnement payant. Ses arguments sont-ils transposables à Ath ?

● Français et Belges sont-ils égaux ?

● La Ville d'Ath a budgété des recettes limitées.

● Une réflexion plus large sur la « privatisation » des espaces publics ne s'impose-t-elle pas ?

VITE DIT

Vinci, un groupe mondial

Vinci est un groupe français implanté dans le monde entier. « Vinci, créé en 1899 par deux ingénieurs polytechniciens, Alexandre Giros et Louis Loucheur, est devenu aujourd'hui le premier groupe mondial de construction et de services associés » dit le site internet. Vinci dispose de plusieurs branches : Concessions, Énergies, Construction et Eurovia. Vinci Concessions a un chiffre d'affaires de 2.055 millions € et emploie 19.000 personnes. Vinci Concessions est actif dans quatre domaines dont le stationnement avec Vinci Park, leader européen du secteur, qui gère près de 800 000 places. Le siège central de Vinci Park en Belgique (présent depuis 1993) est situé à Ostende. Vinci Park est présent dans 12 pays, « partenaire » de 240 villes dans le monde et emploie plus de 5000 personnes. Chiffre d'affaires en 2004 : 485 millions €.

ATH • Stationnement

Similitudes avec le cas tournaisien ?

Alors qu'à Tournai, un « Collectif Parking » poursuit une guérilla contre le parking payant, la situation semble bien différente à Ath. Quoique.

INSTAURÉ à Ath à l'automne 2004, le parking payant a évidemment permis de débusquer du centre les voitures-ventouses et d'ouvrir des possibilités nouvelles de stationnement pour les visiteurs de la cité. À condition cependant de sortir son porte-monnaie, au risque de devoir payer une lourde redevance de 16 € par demi-journée.

Très rapidement, l'association des commerçants (associée à la réflexion à travers une sorte de commission) a notamment obtenu le « quart-d'heure gratuit » ou encore la première tranche à 10 cents. L'Association a en quelque sorte « accompagné » une idée à laquelle elle n'était pas vraiment chaude, mais qui était devenue incontournable pour les autorités communales. Pour beaucoup finalement, c'est le passage d'une situation très permissive (la zone bleue ne faisait plus l'objet de contrôles) à un contrôle très strict qui a été le plus douloureux.

Un débat de fond : les places publiques privatisées ?

Aujourd'hui, le sujet reste sensible chez une série de commerçants athois, de personnes dont le lieu de travail se situe dans le centre ou plus largement d'automobilistes qui demeurent par exemple hostiles



L'instauration du parking payant à Ath a permis une rotation des véhicules dans le centre (et facilite le stationnement), mais certains usagers sont davantage sensibles aux inconvénients. CE F.H. 649730

au principe de « privatisation de l'espace public ».

Sans entrer dans les détails (des colloques entiers ont été consacrés au sujet!), on aborde d'ailleurs là une question de fond étroitement liée à l'évolution de nos moyens de transport, en particulier dans les villes, ainsi qu'à l'occupation des espaces publics. Ceux-ci revêtent indéniablement une symbolique, d'autant plus lorsqu'il s'agit des « places », lieux de rencontre, de convivialité et parfois espaces de revendication. Il y a là en somme une dimension sociale et historique aujourd'hui remise en cause par un type nouveau de société, celui où le citoyen doit payer pour occuper l'espace public ; c'est une forme de tribut (résultat d'un choix) à la so-

ciété de consommation. Comme dans d'autres domaines cependant, il y a manifestement conflit entre plusieurs principes et idéaux : entre l'idéal d'un espace public accessible sans restriction et la garantie d'une mobilité optimale pour tous, par exemple.

Mobilisation à Tournai, « résignation » à Ath ?

On sait qu'à Tournai, un Collectif Parking a amorcé diverses initiatives en ciblant sur la forme plusieurs points du système de stationnement payant. Le Collectif estime par exemple illégale la manière dont la société City Parking perçoit les redevances, en soulignant notamment l'absence d'identification des agents chargés du contrôle.

Le Collectif a décidé récemment de porter le dossier devant la Justice, à plusieurs niveaux : recours au Conseil d'État à propos de la tenue d'un registre de publication des règlements et ordonnances ; demande de comparution volontaire en Justice de Paix, question de « tester » la personnalité juridique de la société ; transmission d'une pétition de près de 7000 signatures aux assemblées parlementaires.

La situation athoise n'est pas directement comparable ; une différence majeure saute aux yeux : à Tournai, l'ASBL « Tournai Commerce » soutient activement le Collectif alors qu'à Ath, l'Association des commerçants (ACA) a plutôt accepté une sorte de rôle de « démineur » en participant à la cellule d'accompagnement sans se

braquer. Certains y voient une forme de résignation. D'autres de la lucidité constructive.

Aucun mouvement important et concerté hostile au parking payant ne s'est manifesté pour l'instant à Ath.

Il n'est cependant pas dit qu'en fonction des évolutions tournaisiennes et des suites réservées aux initiatives du Collectif, d'aucuns ne pourraient pas utiliser des arguments partiellement similaires pour titiller le système mis en place

dans la Cité des géants et poser des questions semblables.

Ainsi, les membres de la société opérant à Ath portent-ils des cartes d'identification ?

La guérilla menée à Tournai pourrait donc peut-être un jour donner des idées à certains dans la cité voisine où, même si d'aucuns susurrent « ne parlons pas négativement », d'autres se chagrinent, en référence à la fois au fond et à la forme.

Francis HOSTRAETE

De l'identification des agents

Le Collectif Parking de Tournai le souligne sur son site (www.infparking.be), en se référant à la loi du 10 avril 1990, loi qui a subi plusieurs amendements ultérieurement : les personnes chargées des constatations en matière de stationnement payant doivent répondre à des critères précis.

« Est considérée comme entreprise de gardiennage au sens de la présente loi, toute personne physique ou morale exerçant une activité consistant à fournir à des tiers, de manière permanente ou occasionnelle, des services de (...) 6° réalisation de constatations se rapportant exclusivement à la situation immédiatement perceptible de biens se trouvant sur le domaine public, sur ordre de l'autorité compétente ou du titulaire d'une concession publique » indique la loi en son article 1^{er}, §1^{er} du chapitre 1 (« champ d'application »).

Au chapitre 3 (« conditions d'exercice »), le texte (article 8) indique : « Les personnes qui assurent la direction effective d'une entreprise ou d'un service, visé à l'article 1^{er} (...) doivent être détentrices d'une carte d'identification dont le modèle est fixé par le ministre de l'Intérieur. (...) Les personnes visées à l'alinéa 1^{er}, ne peuvent exercer d'activités que si elles portent la carte d'identification. (...) Les personnes qui exercent les activités visées à l'article 1^{er} §§ 1^{er} et 3 doivent, lors de l'exercice de leurs activités, porter de manière clairement lisible la carte d'identification ou un insigne d'identification mentionnant leur nom, la dénomination de l'entreprise et l'adresse du siège d'exploitation. »

« (...) Les entreprises et services qui exercent des activités visées à l'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6°, ne peuvent exercer ces activités qu'après avoir été explicitement désignés à cet effet dans un acte rendu public, édicté par l'autorité mandante ou l'autorité avec laquelle l'entreprise mandante a conclu une convention de concession. » Le conseil communal d'une ville doit-il se prononcer (en séance publique ?) sur la convention à établir avec un concessionnaire de parking ?

Belges et Français pas égaux ?

LE COLLECTIF Parking de Tournai s'est également penché sur le problème relatif à la communication de l'identité d'un conducteur français, sur base de son immatriculation et il a interrogé la Préfecture du Nord.

« M. le Préfet de police (et/ou à défaut l'instance qui a la charge de la mission) peut-il délivrer les noms, adresses et/ou autres renseignements d'un ressortissant français au départ d'un numéro de plaque d'immatriculation d'un véhicule à une société privée non française de gardiennage (ou assimilée) dans le cadre de la perception d'une redevance (non pénale) en dehors du cadre d'une action en justice ? À une

administration communale belge afin qu'elle les transmette à la dite société privée ? À une autre administration belge afin qu'elle les transmette à la dite société privée ? »

« La communication d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule peut être faite par l'intermédiaire du Préfet aux seuls destinataires suivants : le titulaire de la carte grise ; aux services de police ou de gendarmerie français ; aux agents chargés d'un titre exécutif » explique la Préfecture dans sa réponse.

« En dehors de ces personnes, un certain nombre de tiers peut être autorisé à consulter les informations contenues dans les dossiers archivés par

les préfectures ainsi que celles contenues dans le FNI (Fichier National des Immatriculations). Pour ce faire, il convient que ces tiers « autorisés » justifient de leur droit à accéder à ces informations (...). Les autorités étrangères ne sont pas, aux de la loi précitée, destinataires des informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule. »

Ces autorités doivent donc, pour obtenir communication, justifier de leur qualité de tiers autorisés (...). Ces textes doivent impérativement, en application du principe de territorialité des lois, être intégrés au droit positif français. À ce titre, seules sont recevables les demandes émanant d'autorités judiciaires des pays signataires

de la convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale et tendant à l'identification des auteurs de délits. Or, la France n'ayant pas encore signé et ratifié l'accord sur la coopération dans le cadre des procédures relatives aux infractions routières (...), il n'est pas donné suite aux demandes d'informations relatives aux certificats d'immatriculation présentées par les autorités étrangères. »

Français et Belges ne seraient-ils donc pas égaux en matière de stationnement payant ? De manière générale, et la chose n'est pas neuve, l'identification des contrevenants étrangers demeure un problème qui pourrait être résolu par des conventions entre les pays.

L'UTD a perdu des membres

LE RAPPORT d'activités de la Maison culturelle d'Ath, récemment présenté dans le cadre de l'assemblée générale, comporte des volets consacrés aux diverses commissions de la MCA et à leur « santé ». Ainsi, l'Université du temps disponible (UTD) a connu un pic de fréquentation en 2003 avec quelque 417 abonnés. Un certain nombre de nouveaux membres ont rejoint l'UTD en 2004 et en 2005, « plus semble-t-il par curiosité que par réel intérêt ». Mais pendant ce temps, plus de 160 autres membres ont effectué la démarche inverse, en boudant les conférences de l'UTD (86 en 2004, 76 en 2005). Le cas de l'UTD est certainement exemplatif de la modification de comportements à cause du parking payant.

« Il serait simpliste d'utiliser les difficultés de stationnement en centre ville pour justifier les abstentions ; toutefois ces contraintes y ont contribué » peut-on lire dans le rapport de la MCA.

« Outre l'aversion de certains à s'acquitter du prix du parking, il y a l'obligation pour les autres, soit d'aller alimenter l'horodateur, soit d'aller changer leur voiture d'emplacement, après deux heures de stationnement. Un problème qui s'accroît car les endroits où le stationnement est libre s'éloignent au fil des extensions des zones bleues provoquées par les pressions des riverains. Il faut alors, soit profiter de la pause à la mi-conférence - mais si la voiture est éloignée

et la personne âgée, c'est un problème -, soit partir avant la fin de l'exposé. Du coup, les rendez-vous de l'UTD n'ont pas seulement été boudés par certains, mais ils ont aussi perdu une bonne part de convivialité. Le bar du Palace a perdu une partie de ses habitués et une impolitesse forcée s'installe en fin d'exposé lors du départ de ceux que la crainte de la contravention amène à quitter la salle. »

« Ne devrait-on pas à nouveau discuter officiellement de ce problème avec l'Administration communale ? » interroge-t-on encore dans cette réflexion. « Un courrier lui avait déjà été adressé à ce sujet. Sans illusion cependant quant au résultat de la démarche... »

Apparemment, ce n'est pas une manne céleste

Le stationnement rapporte-t-il beaucoup à la Ville ? Non si l'on en croit le budget. La Ville doit percevoir entre 93 et 97 % du solde des recettes.



Combien rapporte annuellement la taxe-redevance instaurée par le conseil communal d'Ath en 2004 ? CE F.H. 649734

cette date sur 540 emplacements en zone rouge et 639 places en zone bleue. La zone bleue a été étendue depuis lors. Le contrat porte sur une période de dix ans, renouvelable une fois.

Le contrat prévoit que l'installation des horodateurs de-

vait être prise en charge à raison de 50 % par le concessionnaire. Celui-ci est tenu d'assurer l'entretien et le fonctionnement des appareils, ainsi de leur réglage.

L'article 4, §3, 6° précise : « Le personnel utilisé devra présenter toutes les garanties né-

cessaires au plan du professionnalisme, de la spécialisation, de la fiabilité, de l'honnêteté, de la présentation et de la parfaite maîtrise du français. (...) »

Tant en ce qui concerne le personnel employé qu'en ce qui concerne le matériel utilisé, le concessionnaire veillera à la qualité d'image de sa société et de la Ville qui y fait appel. »

Et plus loin (article 4, §3, 8°) : « Le concessionnaire veille au recouvrement du paiement de la redevance, par voie civile de tous les bons de redevance non payés en Belgique et à l'étranger. Pour ce faire, le concessionnaire transmettra au Receveur communal, la liste des numéros minéralogiques des tickets de rétribution impayés. Le receveur communal communique la liste aux services de police, pour permettre l'identification des propriétaires, et la transmet par la suite au concessionnaire qui s'engage à n'utiliser les don-

nées que pour le recouvrement des droits de stationnement impayés, en conformité avec la Loi. » C'est en théorie une fois par semaine que la Ville communique la liste des personnes qui correspondent aux plaques d'immatriculation des véhicules qui ont « opté » pour le tarif 1.

Observatoire du stationnement ?

Le contrat prévoit encore l'ouverture d'une « boutique du stationnement » (aujourd'hui à la rue des Frères Gilbert) ainsi que la mise en place d'un « observatoire de stationnement » dont la composition et les missions ne sont pas précisées.

Selon le contrat, la Ville doit percevoir entre 93 et 97 % du solde des recettes (après déduction des coûts et frais). Pour la tranche de 0 à 75.000 €, 97 % va à la Ville ; 95 % lorsque le solde est compris entre 75.000 et 225.000 € ; 93 % lors-

que le solde dépasse 225.000 €.

L'indemnité de concession sera revue si la commune supprime plus de 10 % des places payantes ; à l'inverse, la Ville peut aussi demander une révision si de nouvelles places payantes sont créées.

150.000 € en 2004, 50.000 € en 2006 ?

Au compte communal 2004, on constate qu'une recette de 150.000 € a été inscrite ; rappelons que le parking payant n'a été appliqué qu'à l'automne 2004. Au budget 2005, était initialement inscrite une somme de 37.500 € seulement ; elle fut ensuite fixée à 60.000 €. Dans quelques mois, les comptes permettront d'évaluer les recettes réelles. Au budget 2006, une prévision de 50.000 € a été inscrite.

Ces montants peuvent susciter des questions : la répartition du solde des recettes géné-

rées par le stationnement a-t-elle été modifiée ? Ou bien les rentrées ne correspondent-elles pas aux attentes ?

Mais quelle est la hauteur globale des recettes ? Difficile à avancer même si on peut penser qu'en « temps normal » (hors congés scolaires), une centaine de « forfaits » à 16 € peuvent être comptabilisés par jour ; reste à savoir combien sont encore honorés...

Il serait sans doute intéressant que la réflexion soit ouverte au sein de l'assemblée communale afin que le plus grand nombre puisse évaluer précisément la manière dont se gère l'occupation d'un espace public. On imagine que telle réflexion est aussi menée au sein du « comité d'accompagnement » que prévoit le contrat, avec des représentants du Collège (et d'autres fonctionnaires ou conseillers ?) et du concessionnaire.

F.H.