

RECENSION DES PRINCIPAUX MESSAGES DE MEMBRES DU PERSONNEL ACCOMPAGNANT LES REPONSES AU REFERENDUM « PARKINGS - MOBILITE »

Je remarque que le débat se centre sur des données très CONCRETES concernant le montant de la "taxe parking" et les questions de qui va payer, mais que le volet des actions en matière de "gestion des besoins de transport"* (y compris réduction des besoins) reste totalement FLOU (déclaration de bonnes intentions...).

*"gestion des besoins de transport": pour insister sur le fait que l'on peut diminuer le besoin de se déplacer, et agir sur les impacts des transports en adaptant les modes de transport, par opposition à:
"mobilité": compris par trop de gens comme "je vais pouvoir me déplacer en VOITURE INDIVIDUELLE plus, plus vite, pour moins cher..."*

Le dossier aurait largement gagné à être précédé d'une véritable politique de communication, intégrant l'aspect "parking" dans son contexte plus général:

- les impacts environnementaux, économiques et sociétaux des différents modes de transport, en particulier le caractère non soutenable du transport en voiture individuelle à l'échelle ou il se pratique actuellement, et l'importance des coûts que les automobilistes n'assument pas actuellement;
- les actions CONCRETES déjà prises et que vont prendre l'UCL ET SON PERSONNEL pour évoluer vers des modes de déplacement plus soutenables (une fonction de l'université n'est-elle pas d'ouvrir les voies de l'avenir?)

p. ex. (liste personnelle non limitative et à titre purement indicatif!):

- pressions du plus grand employeur du Brabant Wallon sur les autorités publiques pour créer une infrastructure cyclable réellement sécurisée sur les voies d'accès à LLN;
- négociation avec le TEC ou des transporteurs privés pour mettre en place un système de navette (ex. E411 vers Namur, N4 vers Gembloux);
- pressions sur les autorités publiques pour réserver une des 3 ou 4 voies de la N4 (vers Corbais) aux transports publics en heure de pointe;
- "bourse" au covoiturage, coordination des offres et demandes
- possibilités de télé-travail
- souplesse et aménagements en matière d'horaire pour faciliter l'usage des transports en commun et covoiturages

-... donc CONCRETISER diverses actions du plan de mobilité

(<http://www.sper.ucl.ac.be/Mobilite/mobilite.htm>), en y mettant les moyens nécessaires.

En espérant avoir contribué à orienter le débat dans un sens plus constructif...

Bien cordialement

PAC

Quelques commentaires :

Vos demandes de négociation risquent d'aboutir à un transfert financier entre ceux qui habitent dans un environnement où il n'y a pas de transports en commun et ceux qui sont bien desservis et sont déjà avantagés.

Il me semble que le premier principe à énoncer c'est qu'on ne peut payer pour travailler.

Le second, que si le temps de transport est allongé par les dispositions patronales, il doit être déduit du temps de travail. Par exemple, si je suis obligé d'aller me parquer au cyclotron, alors que j'ai toujours eu de la place au centre-ville où au parking Leclerc et que cette nouvelle situation est créée par l'employeur, c'est à lui à prendre en charge les 20 minutes de marche.

Proposition

Il me semble qu'il faut une proposition simple qui ne change pas grand chose à la situation actuelle.

Etudiants et travailleurs rentrent avec leur carte d'étudiant ou du personnel dans tous les parkings UCL. Pas question de surcoût pour cette carte.

Pour ce qui est des 564 places du centre ville, les étudiants ou les membres du personnel qui veulent les utiliser se procurent une carte annuelle vendue au prix coûtant de sa production auprès du

gestionnaire du parking. A chaque entrée des parkings 2, 3 et 4 un petit écran signale combien il reste de place UCL libre. Quand il n'y en a plus, ou que les clients payant occupent les places UCL, on ne rentre pas et on va se parquer ailleurs. C'est à la société de gestion de faire alors des propositions commerciales qui permettent de rentrer quand le cota UCL est atteint. Ce cota UCL est évidemment disponible le week-end et le soir aussi ! Il faut préciser que ce cette carte ne permet pas de passer plus de 24 h dans le parking, sinon, on risque de voir des étudiants qui cotent utiliser le cota.

Les autres solutions risquent d'avoir pour effet

De créer de la mauvaise humeur dans l'entreprise.
De vider les parkings en sous-sol.

Scientifique

Je ne sais pas si je pourrai assister à cette réunion, c'est pourquoi je me permets de vous donner mon humble mais ferme avis sur la question.

Je n'ai pas suivi les débuts de cette question mais quand j'en ai été informé j'ai été SIDERE d'apprendre que la communauté universitaire acceptait du bout des lèvres ,certes, mais acceptait quand même le principe.

Il est inadmissible que le personnel de l'UCL doive payer le moindre centime de parking pour aller travailler.

Je ne peux accepter les multiples raisons invoquées qui justifieraient un quelconque coût (ventilation, sécurisation, etc).

Peu importe notre statut et notre niveau de rémunération, les parkings de l'UCL pour tout le personnel doivent rester strictement gratuits.

Je ne peux accepter cette attitude hypocrite (de qui?) qui voudrait nous faire croire que "allez va, vous payerez... mais si peu....vous n'allez pas rouspéter pour 5 E par mois,..ne faites pas la tête pour si peu,.."

Et bien, si! non seulement je rouspète mais je manifeste clairement ma farouche opposition.

Il est inconvenant, inadmissible, ... qu'un employé doive payer pour se parquer pour aller travailler dans son entreprise. Point à la ligne. Il n'y a pas à discuter, pas de palabres.

Et qu'on ne vienne pas avec l'autre argument des finances dramatiques de l'université. Cela n'a rien à voir. Il fallait poser la question autrement.

Je ne comprends pas cette attitude du Personnel (j'en fais partie) qui consiste toujours à se taire, à écraser, sous prétexte qu'il doit être compréhensif. Ce langage lénifiant est hypocrite.

PAC

Je ne saurai pas participer à l'assemblée de demain, mais je ne doute pas que l'unité REHU/IAG sera représentée.

A la lecture des demandes et de l'état des négociations, je ne peux m'empêcher de trouver les revendications un peu minces et je trouverais normal et minimaliste de défendre la gratuité de TOUS les parkings pour tous les membres du personnel, sans distinction. Il appartient à chacun de choisir son mode de transport, en fonction d'arrangements privés, de mobilité voire de préférence, et l'employeur n'a en aucun cas à faire payer à ses travailleurs ses choix de gestion. Cela équivaut à une retenue sur salaire indirecte dans le cas où les parkings sont payants.

Une variante pourrait être d'autoriser le parking gratuit aux membres du personnel pour toute entrée avant 10h (soit avant l'ouverture des magasins, commerces, ciné, etc. qui attireront une population extérieure à LLN, non salariés de l'UCL)?

Enfin, dans le cas où ces arguments seraient trop ambitieux, je souhaiterais qu'un tarif avantageux sous forme d'abonnement (dans lequel l'UCL pourrait d'ailleurs intervenir financièrement) permette aux travailleurs de se garer dans les parkings à proximité de leur lieu de travail.

Enfin, les étudiants ne sont pas à mettre sur le même pied que les salariés de l'UCL. Pour les kotteurs qui laissent leur véhicule inerte durant la semaine, là le caractère payant des parkings revêt une

dimension "mobilité" qu'il ne faut pas sous-estimer.

Scientifique

Je trouve votre projet de pré-accord tout simplement scandaleux.

1) Discrimination dans le personnel

Le personnel du Centre ville n'a pas choisi sa localisation, elle découle de la localisation de son service. Elle est donc imposée

Le personnel de l'administration centrale devra donc payé son parking alors que le personnel facultaire aura une place de parking gratuite près de son lieu de travail

2) Imposition de l'horaire

Le personnel du Centre ville devra maintenant venir obligatoire pour 8H au plus tôt. Plus question de venir tôt l'été ou pour tout autre exigence du travail.

Le personnel du Centre ville devra obligatoirement être reparti pour 19H. Que fait-on lorsque l'on doit assister à des réunions nocturnes, style conseil d'administration d' ASBL périphériques (administrateur représentant l'UCL).

3) politique de mobilité

Comment peut-on parler de mobilité alors que le site de Louvain-la-Neuve n'est correctement accessible que pour les personnes venant de Bruxelles? Je vous mets au défi de faire le trajet Thisnes (Hannut) Louvain-la-Neuve.

Par ailleurs, si l'on fait le compte entre les coûts des nouvelles mesures et le rapport des quelques parkings du personnel du Centre ville c'est tout simple burlesque. Ne nous demande-t-on pas des faire des économies???

PATO

Je n'ai pu participer aux assemblées que vous avez organisé et j'en suis désolée. Selon les propositions les parkings deviendraient payants et en ce qui concerne les parkings couverts l'on évoque la somme de 180 euros par an. Cette somme serait-elle applicable pour tous ou bien le montant serait-il adapté en fonction des "petits" salaires et du fait que l'on travaille à temps plein ou à temps partiel ?

Comment créera-t-on un équilibre entre une personne qui ne pourrait employer les transports en commun pour diverses raisons familiales et parce que les transports en commun n'offre pas de lignes de transport en adéquation avec des heures de bureau et les personnes qui auraient cette possibilité et pour lesquelles l'UCL interviendrait dans les frais de transport ?

Ceci ne sont que quelques réflexions que je tenais à souligner.

PATO

Certains membres du personnel utilisent leur voiture non seulement pour le trajet domicile-lieu de travail mais aussi pour aller à diverses activités ailleurs que dans leur bâtiment (généralement en dehors de LLN). Pour ces personnes, la saturation des parkings est un problème et la garantie de disponibilité d'une place dans un parking "gratuit" a une valeur ajoutée pour laquelle un paiement est acceptable. Pourrait-on proposer des places réservées dans les parkings "gratuits", par exemple moyennant une redevance de 180 euros par an, comme pour les parkings couverts du centre ville. Cette disponibilité d'une place réservée à proximité de leur bâtiment faciliterait la vie de ces personnes et contribuerait au financement des parkings.

PAC

Dans le débat concernant la mobilité et les parkings, je me demandais si l'on avait évoqué la question du personnel sous-traitant des sociétés de nettoyage, essentiellement Laurenty.

Ces travailleurs et travailleuses sont souvent forcés, de par leur horaire très matinal, de venir à

Louvain-la-Neuve en voiture particulière, dans la mesure où les transports en commun ne leur permettent pas d'arriver à l'heure sur leur lieu de travail.
 J'estime que ces personnes devraient bénéficier des mêmes facilités de parking que le personnel UCL. Non seulement, elles travaillent de fait pour l'Université, mais encore, elles reçoivent un des salaires les plus bas en échange d'un travail physique très dur.

PATO

Je voulais vous dire que globalement le plan de mobilité à l'air bien mais je me demandais dans quelle mesure ce ne serait pas une bonne idée de penser également à l'alternative du travail) domicile. Nombreux sont les chercheurs qui peuvent travailler 1 ou 2 jours chez eux. Pourquoi ne pas proposer une participation au payement de l'ADSL pour ceux là?

PS

Permettez-moi d'abord de me présenter. Je suis académique à temps TRES partiel et j'enseigne comme professeur invité sur les DEUX sites (LIN et Woluwé). J'assume une charge de cours de 60h00 années + des réunions, quelques séminaires et beaucoup d'accompagnements de mémoires sur chacun des deux sites. Bref, je n'occupe les parkings de l'université, en moyenne et approximativement que deux heures par semaines au total des deux sites. Cela dépend des semaines, des demandes d'étudiants et vous imaginez bien que c'est très variable. Vous pouvez aussi comprendre que ma fonction principale n'est donc pas à l'UCL. Pour l'essentiel de mon temps de travail, je suis employé dans d'autres institutions d'enseignement et de recherches et je "débarque" à l'UCL le temps qu'il faut et au moment où il le faut.

Ce qui a pour conséquence:

1. Que je ne peux me déplacer qu'en voiture...
2. Que je souhaite un parking à proximité de la faculté où je travaille (PSP à LIN et RESO à Woluwé) d'autant que j'ai souvent les bras chargés de travaux, mémoires, matériel informatique... Couverts ou pas, peu importe mais je n'ai ni le temps, ni les moyens de faire chaque fois des kms.
3. Que pour la grosse centaine d'heure que je vais occuper les parkings de l'UCL chaque année, il est inconcevable que je paie les montants dont on parle dans les différents documents, notices et autres projets d'accord.

Je suppose que je ne suis pas le seul académique à temps partiel et que les situation telles que la mienne ont été prises en compte dans les négociations. Je suis en tout cas étonné de ne pas en trouver trace.

Je souhaite que vous puissiez m'informer au plus vite, sachant que si ce problème ne se règle pas au mieux, je suis prêt à renoncer à ma charge de cours, d'autant qu'une bonne part de mes heures de présences sont non rémunérées et au service des étudiants.

PAC

Par ailleurs, a-t-on prévu de nous dédommager des importants inconvénients que nous aurons subis durant toute cette période de rénovation?
 Quoi qu'il en soit, pour ma part, je donnerai cours dans mon jardin lorsque le temps le permettra. Par mauvais temps, les étudiants feront des travaux personnels (ou en groupes) au lieu de bénéficier de mes merveilleux exposés oraux...

PAC

La seule position devrait être la gratuite totale des parkings pour les membres du personnel, quels que soient leur salaire, leur temps de travail, leur emplacement, la cylindrée de leur voiture et la couleur de leur cheveux! Si l'on peut comprendre que les visiteurs de l'UCL/LLN payent leur place de parking comme dans n'importe quelle autre grande ville, on peut légitimement se demander s'il est normal que les membres de l'UCL doivent payer pour se garer près de leur lieu de travail. Le récent mail de Bernard me conforte dans ce sentiment.

Rattacher ce débat à celui de la mobilité et de l'utilisation de moyens de transport moins polluants est évidemment subtilement pervers car il s'agit de deux débats distincts. On peut, bien sûr, réfléchir à cette deuxième question et tenter d'y apporter des solutions made in UCL, mais une mesure "dissuasive" telle que le paiement des parkings est inadéquate.

PS

D'après moi, une seule position est tenable:

La carte d'accès des membres du personnel devrait donner accès à n'importe quel parking UCL, et le prix à payer devrait tenir compte:

- du salaire
- du temps de travail
- de l'emplacement du lieu de travail.

Pour ce dernier point, il faut bien réaliser que les travailleurs de PSP et FLTR sont moins bien situés que les autres quant au choix des emplacements à bas prix (le parking Musée est tout petit).

Dans le projet actuel, comment empêchera-t-on, au Musée précisément, que d'autres ne squattent? Prévoit-on un remboursement pour ceux qui paieraient le gros prix et ne trouveraient toutefois de place qu'à Outsplout?

Le prix fort donne-t-il accès aux emplacements à prix moindre?

Je pense plus que jamais que l'avenir appartient à ceux qui se lèvent tôt.. et je n'ai donc jamais eu d'avenir.

PATO

je suis content de lire la réaction de certains d'entre vous sur cette question qui n'aurait jamais dû voir le jour.

Je suis totalement opposé à ce principe de péage des parkings et peu importe si le prix n'est que de 1 cent ou de 2 euros par an. Pas de chance il serait de 180?

Il n'y a aucune accommodation possible. Le fait d'en discuter est déjà une aberration. Et je me suis exprimé par mail à Mr. Palange (pas de réaction).

Bon, d'accord, j'y ai pas été avec le dos de la cuillère mais quand même parfois il faut s'exprimer clairement.

Je manifeste donc mon opposition franche et massive.

C'est d'abord et avant tout une question de principe. Même 1 cent à payer par mensualité même tous les 10 ans, déductible fiscalement et remboursable par l'inami, c'est non.

Et c'est pas une question de radinerie de ma part....

PAC

J'ai deux ou trois questions à-propos desquelles je voudrais avoir l'avis de la CNE-UCL :

1. Si je voulais venir à **vélo**, est ce que j'**oserais** le faire ?

La N4 de Gembloux à LLN, est-ce **raisonnable**, moi je n'ai pas droit au remboursement parce que je **n'ose pas** venir à vélo, et que je viens en voiture.

2. Le train, avec les horaires de travail au labo et les horaires de train, je dois **perdre** au moins 1/2 heure matin et soir (que je passerai au labo, à que faire ? faire du boulot pour le labo ; prendre 2 heures de pause à midi, cela ne m'intéresse pas) pour voyager gratuitement ou à prix réduit.

3. Pourquoi des gens ayant des rémunérations **beaucoup** plus élevées que moi, si ils viennent à vélo touchent une indemnité et moi rien parce que je viens en voiture.

4. Le problème à solutionner est-il :

1. Le financement de l'UCL, dans sa globalité, pas seulement la réfection des parkings ?

2. Un problème de mobilité ?
3. Un problème de parking ?

[5.] Où est l'égalité de traitement ????

PATO

Je tenais à te faire part d'une crainte que j'éprouve à propos du risque de discrimination entre services ou unités disposant de recettes extérieures et ceux qui n'en disposent pas. En effet, un responsable d'unité ou de service qui dispose de ressources extérieures pourra facilement mettre à charge de ces ressources (par exemple "ressources diverses") le remboursement des frais de parking de son personnel (que ce personnel soit ou non sur CAR). Les exigences en matière de justifications de ce genre de comptes sont beaucoup plus souples que pour le B.O. et les frais de parking du personnel risquent de passer comme une lettre à la poste. D'où risque de discrimination entre membres du personnel d'entités "riches", bénéficiant de recettes autres que le B.O., et personnel travaillant dans des entités "pauvres" uniquement financées par le B.O. et pour lesquelles ADFI ne laisserait jamais passer des dépenses de parkings urbains.

PATO

Ce n'est pas clair (= on n'a rien dit) dans les documents qu'on a reçus concernant les parkings si les membres du personnel seront assurés d'une place dans les parkings en plein-air (*25). C'est déjà inacceptable de devoir payer pour travailler, mais ça serait scandaleux de ne pas trouver de place pour laquelle on a dû payer. Le nombre de places en plein air me semble très peu pour le grand nombre du personnel et surtout des étudiants.

Ps

Par le présent courriel, je vous fais part de ma réaction suite à votre proposition d'organisation des parkings à l'U.C.L. Conscient du travail que vous avez dû accomplir pour la mise sur pied de ce projet d'organisation, je me dois cependant de vous avouer que je me fais très difficilement à l'idée de devoir payer mon employeur (ou son sous-traitant) pour travailler! Par ailleurs, vos idées de covoiturage, de substitution du vélo à la voiture pour accomplir ses déplacements professionnels, etc. me semblent très intéressantes en théorie. Pratiquement, je m'interroge quant à leur faisabilité pour un académique comme moi, qui habite le Hainaut occidental et qui doit accomplir, à des heures très variables, des déplacements de 260KM (Dottignies/Louvain-la-Neuve : aller + retour). Suis-je seul à expérimenter ce type de situation à l'U.C.L.?

PAC

je tiens à faire part ici de mon opposition personnelle absolue à toute forme de paiement de parking pour tous les travailleurs de l'institution, tous statuts et temps de travail confondus. Le stationnement fait partie en effet des conditions minimales préalables au travail.

Je suis aussi professeur aux FUNDP, où un problème de parking s'est également posé, mais qui a été résolu de toute autre façon. Plusieurs parkings, tous gratuits, continuent d'être disponibles pour les membres de l'institution, à des distances inégales de leur lieu de travail concret, mais toujours accessibles l'un ou l'autre selon l'heure d'arrivée.

Je constate par ailleurs, par la virulence des réactions que j'entends autour de moi, que cette question est en train de porter atteinte à la qualité de la relation (et notamment à la confiance) qui unit ou est censée unir les travailleurs à leur institution, qui me semble devoir normalement en être garante.

Je vous remercie pour le travail que vous réalisez.

PAC

Je reçois ce jour le bulletin de vote relatif au referendum pour les parkings. J'ai répondu non. J'aimerais expliquer mon point de vue.

Tout d'abord, même si j'approuve l'initiative de cette consultation, je me demande ce que peut apporter un referendum en cette matière. Une décision prise à la majorité aboutira inévitablement à pénaliser ceux qui, comme moi, ne peuvent faire autrement que d'emprunter leur véhicule et qui se situent de surcroît en zone A (sans l'avoir choisi). J'habite en effet à Welkenraedt à 115 Km de LLN. Ceci se justifie par le travail de mon épouse... Il n'existe pas de ligne directe. En train, il faut compter 2H15 de trajet. Quant au vélo...

Le document que j'ai lu fait parfois référence à l'équité. Je me demande de quelle équité il s'agit. Le principe d'égalité impose de traiter distinctement des situations différentes et de soumettre au même régime des situations comparables.

Fondamentalement, d'un point de vue juridique, je trouve discriminatoire de soumettre les membres du personnel à des régimes différents en fonction d'un lieu de travail qu'ils n'ont pas choisi. En d'autres termes, pour ne prendre qu'un exemple, les membres de la Faculté de droit seront traités différemment de ceux de la Faculté des sciences appliquées. Sans être spécialiste de la matière, je me demande si le droit du travail n'offre pas des possibilités de recours à ce titre. Je me disposais à les examiner lorsque j'ai reçu votre courrier.

La seule solution me semble-t-il est de répartir l'ensemble des coûts liés à la gestion des parkings sur tous ceux qui les utilisent où qu'ils se trouvent. Par l'effet de répartition ou de mutualisation, le coût deviendrait supportable par chacun.

Les traitements offerts par l'Université ne sont déjà pas très élevés. J'ai lu que l'UCL s'opposait à ce que le coût de location des parkings puisse être répercuté sur les comptes internes. Je me refuse tout simplement à faire payer mes assistants et assistantes lorsqu'ils viennent travailler à l'Université.

PAC

Merci de l'énergie et du temps que vous passez à défendre les employés de l'UCL.

Je viens de lire avec intérêt les documents qui nous sont envoyés dans le cadre du référendum sur les parkings.

Il y a un point qui me paraît particulièrement inacceptable, c'est celui de l'incompatibilité de principe entre l'accès aux parkings de la zone A moyennant redevance annuelle (qu'elle soit de 25 EUR ou 180 EUR) et la gratuité des transports publics.

Après 13 ans d'utilisation quotidienne de la voiture, je m'efforce depuis quelques mois à prendre le train, mais il est des jours de réunions tardives (ou très matinales - 7h30), de cours à horaire décalé (18h-21h), d'examens ou de grève des trains, où cela est impossible. Il ne suffit pas de dire que dans ce cas il faut utiliser les parkings gratuits en périphérie, précisément parce que l'emploi de la voiture ces jours là est rendu nécessaire par des considérations d'horaire. Il ne suffit pas non plus d'annoncer que les cas individuels pourront faire l'objet d'une dérogation après examen. C'est l'idée même de l'incompatibilité qui me paraît relever d'une logique collectiviste erronée car ne sont pas en cause deux avantages que l'on ne pourrait pas cumuler. Sont en cause une charge et un avantage, celui-ci n'étant pas la contre-partie de la renonciation à celle-là. Pourquoi celui qui est prêt à assumer une charge (le paiement d'une redevance de parking) ne pourrait-il plus bénéficier d'un avantage? Il me semble qu'il faut laisser les gens libres de décider s'ils veulent payer 180 EUR ou 25 EUR pour leur parking, sans que cette décision ne les décourage à prendre les transports en commun.

Par ailleurs, la gratuité absolue des transports publics (même si j'en

bénéficierais) ne me paraît pas nécessaire et ne me convainc pas, pas plus que la distinction entre parkings proches et lointains, couverts ou non couverts, dès lors qu'aucun d'entre nous n'a choisi son lieu de travail et que le but d'un parking est d'accéder sans trop d'encombre à ce dernier.

PAC

Si j'ai bien compris, la gratuité des transports publics signifie en réalité gratuité du train, pas du bus. Je prends le bus et je me demandais pourquoi ceux-ci ne seraient-ils pas non plus gratuits afin de respecter la logique d'ensemble du plan de mobilité UCL ? Pouvez vous m'en dire plus ?

Secundo, il m'arrive que pour mes enquêtes, j'utilise ma voiture. Si ce jour là, je souhaite passer à mon bureau de Louvain (situé au bat. Doyen), devrais-je payer le prix plein comme un utilisateur normal ? C'est ce qu'il me semble, si j'ai bien suivi la négociation. N'est-ce pas un contre-sens ? Que faire ?

Merci pour vos renseignements et encore beaucoup de courage pour la suite des négociations,
PS

ayant attentivement lu votre courrier et votre Power Point, j'aimerais d'abord exprimer ma satisfaction sur les efforts mis dans ces négociations sûrement pas faciles, et sur la proposition concrète qui existe à ce jour-là.

En détail j'ai quand même quelques préoccupations à signaler sur cette proposition, et aussi une question à poser quant à la première proposition tarifaire (page 7 de votre Power Point).

1) La solution de payer 25 Euros pour les places ciel-ouverts ne me semble pas mauvaise en première vue, mais je m'attends à une surcharge rapide des ses places stratégiquement intéressantes pour la grande majorité du personnel travaillent au centre - ne pas parler des étudiants (je ne trouve d'ailleurs aucune précision sur le règlement pour les étudiants?) (Soyons honnêtes - 90% des gens concernés vont opter pour cette solution - et on va se retrouver d'avoir payé 25 Euros pour devoir chercher peut-être désespérément des places...)

2) Lie avec ce premier point, il me semble intéressant même peut-être nécessaire de combiner 1) avec l'accès ponctuel à la zone A couvert. Dans la première proposition tarifaire on parle d'un coût mensuel (qui serait bien sûr au dessus de 6,75 si la zone A ciel-ouvert passe pour 25 Euros par an.) Je trouve tout à fait nécessaire de pouvoir avoir accès ponctuel à la zone A couvert (si ce n'est pas seulement pour les jours on ne trouve plus des places dans la zone A ciel-ouvert) - par un tarif (quotidien) à l'utilisation - soit avec une carte prepaid (qu'on pourrait également utiliser pour les visiteurs académiques de l'UCL) ou par enregistrement journalière de l'utilisation et facturation individuelle (avec un système comme au resto universitaire de l'UCL). On pourrait aussi envisager de demander 30 Euros pour la zone A ciel-ouvert et donner un accès gratuit de 20 (?) jours sur l'année à chaque abonné de cette zone A ciel-ouvert.

Si une telle possibilité n'est pas prévue (le tarif du commerce ne serait pas acceptable pour celle-ci), je m'attends à ce que j'ai décrit dans le premier point, et un mécontentement large du personnel de l'UCL des qu'on découvre la surcharge de la zone ciel-ouvert (existent-t-il déjà des estimations concrètes prenant des chiffres du passé des voitures garées en centre et s'attendant que peu de gens (10-15%) vont s'abonner à la formule la plus chère?)

Nos horaires de travail sont souvent tellement variables, surtout pour le personnel académique qu'une certaine flexibilité est requise

Merci pour votre écoute (ces propositions résultent de plusieurs discussions avec des collègues de l'Institut de statistique au plein centre)

PAC

Je suis interpellée par le fait qu'on tente d'inciter le personnel à utiliser les 2 roues comme moyen de transport mais quelles sont les solutions proposées pour éviter vol, vandalisme et autres problèmes ? Je ne vois nulle part mention d'un parking couvert, sécurisé réservé aux 2 roues.

Ce serait pourtant un incitant supplémentaire.

PATO

Je suis indépendante (consultante externe UCL) et la question des parkings m'est très inquiétante car elle remet en cause mon travail. En effet, vu que mon salaire n'est déjà pas très élevé, le fait de payer les parkings (en espérant que mes responsables parviennent à m'intégrer dans le personnel UCL) devient alarmant... Je pense que tout le monde fait son possible pour trouver la meilleure des solutions mais sachez que ça pose de réelles questions à certains.

Je ne peux que vous demander alors d'au mieux faire en sorte que tous les gens travaillant à l'UCL et ce y compris ceux qui n'ont pas de carte de membre du personnel aient une réduction sur les parkings et, encore mieux, aient l'accès gratuit.

Puis-je me permettre de te transmettre mes félicitations pour la qualité des documents que la délégation CNE a envoyés pour le référendum ? Il va de soi que personne n'a envie de payer pour venir travailler, mais puisque la contrainte est là, autant la traiter avec sérieux et rigueur. J'ai trouvé les documents que vous avez envoyés très précis, très informatifs, très clairs, avec un souci d'objectivité qui fait honneur aux délégué-e-s CNE.

PAC

L'imposition d'une contribution financière pour le personnel de l'UCL est un scandale. Cela fait honte à notre Alma Mater car il y a abus d'une position dominante face à un public captif. Il s'agit de fait d'un prélèvement quasi forcé sur le salaire, puisque l'usage de ces aires de stationnement est une condition d'accès au lieu de travail. Nous avons affaire à une entreprise qui s'apparente à un racket. Je m'étonne que la négociation ne soit pas plus ferme.
Cordialement,

Je trouve que l'UCL aurait pu prendre à sa charge les 300.000 • du coût de gestion des parkings et ne pas acheter le logiciel Help-Desk dont l'efficacité n'est vraiment pas assuré !
(Nous sommes dans une université et non à la NASA !)
Il est possible de faire des économies de ce genre chaque année.
(construction d'une passerelle entre Réaumur et le bat. voisin, réception organisée par le traiteur gérant la grande Aula (qui est le plus cher))

Il est anormal que les personnes étant proche des parkings ne doivent rien payer.
Ce n'est pas équitable pour les autres ! Ou alors on demande tous sa mutation au bâtiment MAXWELL !

Pourquoi ne pas faire payer le chauffage et l'éclairage de son bureau tant qu'on y est !

PATO

Je suis déçu de constater que dans la partie deux de la politique de mobilité du texte de projet d'accord, l'ucl n'interviendra que pour les vélos et les cyclomoteurs de classe A. Je roule en moto pour aller de mon domicile à l'UCL. Je serais heureux de voir l'UCL nous encourager à utiliser ce moyen de transport qui résout pas mal de problèmes de mobilité par rapport à la voiture. Je pense entres autres aux emplacements de parking et à l'encombrement des routes à l'entrée de l'UCL (matin) et en sortie (soir). Est-il envisageable de demander une mise à niveau des moto par rapport aux vélos et cyclo ?
PS

Je trouve que la redevance de 25 euro par an n'est pas trop élevée.
Je voterai donc oui , oui mais: 180 dans le Thomas-More par exemple me semble un peu élevé

.Pourquoi? Il y a un toit ,bien-sur. Par contre ,quand le parking a été fait, les architectes de l'époque ,ont intégré le parking au bâtiment, ce qui pour moi est bien . Alors pourquoi les gens de ce bâtiment vont-ils devoir payer 180 euro par an?

Le fait également de donner un salaire aux gens qui viennent en vélo me semble injuste .C'est une forme d'idéologie personnelle et louable pour chaque membre de l'UCL ,mais pour qu'un acte reste tel ,il faut qu'il soit gratuit!!!

Je propose par exemple que chaque KM parcouru en vélo soit versé à une association caritative ce qui serait bien plus désintéressé ,une sorte de coup de pédale solidaire.

PATO

Prenons le cas de Madame X qui décide de prendre son vélo pour se rendre à son travail à la place de sa voiture.

- Madame X tombe malade et doit subir une intervention chirurgicale, après une période de convalescence elle ne pourra dans un premier temps remonter sur son vélo et devra prendre sa voiture pour se rendre au bureau. Comment cela se passera t'il pour avoir accès au parking ?

- On peut encore imaginer Madame X qui s'est cassé le pied et ne pourra pédaler pendant un certain temps ?

- Ou Madame X était malade, peut reprendre le travail mais doit éviter tout effort physique ?

etc....

Quelle seront les dispositions pour se genre de "petits" désagréments ?

PATO

Tout d'abord un grand merci pour les "combats" afin de défendre les intérêts des membres du personnel.

Je me permets une petite remarque concernant les "2 roues" à Woluwé : actuellement, en raison des vols dans les parkings vélo, nous sommes amenés à monter nos vélos au laboratoire

PATO

Pour ce référendum la plupart des personnes qui ne travaillent pas au Centre Ville ne sont pas concernés et du coup n'ont pas répondu

J'espère que vous tiendriez compte quand même de la part de "NON" à ce référendum ou alors votre position est déjà prise sans cela

Avec les traitements minables de l'UCL

On va encore pénaliser les faibles revenus

les autres se feront bien rembourser par n'importe quelle manière

PATO

Je ne trouve pas normal dans ce programme parking, de léser :- les gens qui habitent loin et ne peuvent venir en transport en commun, - les gens qui travaillent à horaire partiel et ne peuvent dépendre de covoiturage et enfin -les mères qui ont des enfants à déposer à l'école et ne peuvent ni faire du covoiturage , ni transport en commun. !

En effet, c'est mon cas :habitant Orp-Jauches, il m'est impossible (à moins de faire le trajet en 2 heures) de prendre les transports en commun, je travaille à 70 % et j'ai des enfants à déposer à l'école !

De plus, je trouve anormal et scandaleux que des gens qui n'ont jamais rien eu à voir avec les parkings,ayant toujours pris les transports en commun, se retrouvent tout-à coup avantagés et aient la gratuité de leurs transports, alors qu'on retirerait les pauvres frais de déplacement de ceux qui ont

besoin de leur voiture en plus leur faire payer un parking !!! c'est incompréhensible en plus d'être illogique !
J'espère que vous comprendrez ma désapprobation et que les cas comme le mien seront analysés.
PATO
