

Interpellation de M. Wyngaard : Terminus provisoires des trams 3 et 7 au rond-point Churchill (11). Sécurisation du rond-point.

M. Wyngaard déplore le pourrissement de ce dossier car il s'agit d'une saga interminable, d'une affaire éternellement engluée.

Les trams 3 et 7 stationneront encore durant plusieurs années au rond-point Churchill dans l'attente, non d'une fusion des lignes, qui aurait constitué la formule la moins coûteuse et la plus confortable pour les usagers des transports publics, mais de l'aménagement d'un terminus à la station Albert, qui entraînera une correspondance pour les voyageurs. Cette rupture de charge pénalisera nécessairement les Ucclois, qui bénéficient aujourd'hui de connections directes vers le centre-ville grâce aux lignes performantes et appréciées des trams 3 et 4. Le terminus à Albert résulte d'un accord de compromis sur le plus petit dénominateur commun.

Les travaux à la station Albert, qui visent à y installer un terminus pour certaines lignes de trams venant d'Uccle, devraient, sauf erreur, débiter cette année ou en 2018.

Ce n'est donc pas demain, ni après-demain, que les trams 3 et 7 quitteront le rond-point Churchill. Or, l'interdiction de traverser le rond-point est enfreinte par de nombreuses personnes, parfois d'ailleurs en partie contre leur gré : le conducteur du tram oublie de s'arrêter avant le rond-point pour leur permettre de débarquer, les voyageurs risquent de manquer une correspondance s'ils ne traversent pas. Et lorsque la météo est maussade, les voyageurs ont tendance à traverser pour attendre 10 minutes au chaud et à l'abri dans le tram plutôt que sur le quai.

Le Collège reconnaissait lui-même l'année dernière que la situation au rond-point Churchill était insatisfaisante. Elle le demeure et constitue un danger pour tous : usagers des transports publics, automobilistes, cyclistes, motards.

La police locale a pointé la dangerosité de la situation à plusieurs reprises, notamment en 2009 et en 2011. Le rapport d'incidences soumis voici deux ans à enquête publique par la STIB et Bruxelles-Mobilité dans le cadre du réaménagement du secteur Vanderkindere soulignait le caractère accidentogène de la place Vanderkindere et du rond-point Churchill.

Fort heureusement, aucun accident grave ne s'y est encore produit.

À l'occasion de l'interpellation présentée par M. Wyngaard l'année dernière, M. le Bourgmestre avait indiqué que la collaboration avec le nouveau ministre en charge de la mobilité, et donc de la STIB, était constructive, que la Région s'était engagée à accélérer la mise en fonctionnement de la station Albert et à sécuriser le rond-point Churchill. Néanmoins, il a reconnu que les travaux de sécurisation provisoire auraient déjà dû être en cours. M. l'Echevin Biermann a précisé pour sa part que le Collège avait choisi d'attendre la fin du chantier de la place Vanderkindere, que des comptages seraient réalisés avenue Winston Churchill en mars 2016 et que la Région avait l'intention de matérialiser les éléments de sécurisation après les vacances de Pâques 2016.

Ces éléments devraient consister en l'aménagement d'une traversée piétonne le long des rails existants, depuis les quais vers le centre du rond-point, avec passage pour piétons et obstacles sur la bande extérieure du rond-point afin de prolonger le quai sur la 1ère bande de circulation automobile, de manière à ce que les piétons ne traversent qu'une bande.

Mais rien ne semble advenir.

Dès lors, M. Wyngaard souhaite poser les questions suivantes.

Comment se fait-il que les aménagements dont la concrétisation était prévue voici un an n'ont toujours pas été réalisés ? La Région et/ou la commune ont-elles changé d'avis suite au résultat des comptages ? Un autre dispositif sera-t-il envisagé ? Sera-t-il mis en place ? Dans l'affirmative, quel sera le timing des travaux entrepris ?

Le Collège dispose-t-il d'informations plus précises (notamment quant au calendrier) à propos de l'état d'avancement du dossier de réaménagement de la station Albert, intimement lié à la situation du rond-point Churchill ?

M. le Président répond que les contacts avec la Région sont poursuivis afin de dégager une solution. La fusion des lignes n° 3 et 4 pourrait constituer une alternative intéressante, dans la mesure où elle présenterait l'avantage d'éviter de lourds travaux. Le Collège a aussi abordé la fusion éventuelle des lignes n° 3 et 7 dans ses discussions avec les responsables de la STIB, mais ceux-ci ont répondu que le parcours de ces deux lignes est trop long pour envisager leur fusion.

Il serait particulièrement opportun de coupler une fusion des lignes 3 et 4 avec une prolongation de la ligne 4 jusqu'au Heysel. En effet, vu que le 4 va déjà jusqu'à la gare du Midi, il pourrait continuer jusqu'au Heysel en reprenant l'itinéraire du 3, qui accomplit le même parcours que le 7 entre le rond-point Churchill et la place Vanderkindere.

M. l'Echevin Biermann précise que la STIB suit toujours le même planning avec la conviction que les travaux pour la modification de la trémie côté Jupiter pourront être entamés début 2018. Le programme prévoit la planification de 18 mois de travaux jusqu'à la mi 2019. Dans cette hypothèse, les trams 3 et 4 circuleraient normalement pendant toute la durée de ces travaux. Lorsque la phase 2 dévolue à la modification de la trémie Albert sera mise en œuvre, le tram 3 sera supprimé. Cette phase 2 devrait durer environ 12 mois, entre mi 2019 et mi 2020. Puis, la période allant de la mi 2020 à 2022 consisterait en une étape intermédiaire caractérisée par la mise en cul-de-sac de la station Albert et l'établissement d'une zone de rebroussement du tram 4 à Berkendael. Ce dernier dispositif devrait permettre une correspondance avec la ligne 7, grâce à laquelle la continuité avec le métro serait assurée. Et au-delà de 2022, la ligne 7 serait prolongée. C'est donc aux alentours de 2020 que la situation de la commune pourrait être modifiée, à moins que la piste de réflexion à propos du parcours des trams 3 et 4 ne soit menée jusqu'au bout. Cette proposition consiste en réalité à supprimer le tram 3 et à prolonger le tram 4 au-delà de la gare du Nord jusqu'à l'Esplanade du Heysel, terminus du tram 3. Le problème de la régularité de la ligne est la principale objection avancée par la STIB contre la fusion du 3 et du 7. Or, dans la solution proposée par le Collège, la question de la régularité ne se pose pas puisque le tram 4, installé entièrement en site propre, s'avère le plus régulier de la Région bruxelloise. Certes, la longueur du parcours serait susceptible de poser un problème de cadence mais vu que la STIB n'aurait plus besoin dans ce cas du tram 3, il devrait être possible de rythmer le passage sur le parcours du 4. Quoi qu'il en soit, le Collège estime que cette proposition serait préférable à la fusion du 3 et du 7.

M. Wyngaard rappelle que le parti Ecolo a toujours défendu le principe d'une prolongation du 4 jusqu'à l'Esplanade, avec d'autre part un arrêt du 7 à Vanderkindere dans son parcours vers le Heysel, ce qui ne requiert en aucune manière de lourds travaux à la station Albert ou ailleurs. Il s'agirait là d'une situation dont les Ucclois bénéficieraient à titre transitoire. Mais les mêmes citoyens ucclois vont être les dindons de la farce avec cette correspondance à Albert et un hypothétique métro qui ne s'avère guère convaincant. Pour ce qui concerne le rond-point Churchill, les dispositifs imaginés il y a un an suite à des comptages sont rejetés aux oubliettes.

M. l'Echevin Biermann rappelle qu'au départ, la Région avait donné le planning décrit précédemment. Selon toute vraisemblance, les comptages n'ont pas été effectués en mars 2016 mais plus tard, probablement à la fin de l'été 2016. Lors d'une rencontre avec des membres du cabinet du ministre Smet dans le cadre d'autres dossiers, M. l'Echevin Biermann leur a rappelé que la commune d'Uccle attendait toujours les résultats des comptages. Le Collège enjoint la Région d'apporter une solution optimale au problème de sécurisation du rond-point Churchill et considère que les mesures qui se limiteraient à la sécurisation physique ne sont probablement pas les plus opportunes.

M. Wyngaard est scandalisé par l'enlisement de ce dossier, tout en répétant qu'il ne veut pas jeter l'opprobre sur le Collège puisque c'est la Région qui est aux commandes. Il invite le Collège à mettre encore davantage la pression sur la Région.

M. l'Echevin Biermann rappelle que le Collège a établi un règlement complémentaire pour pallier l'absence d'intervention de la part de la Région.