

### Questions orales et interpellations de M. De Bock et Mmes Delvoye et Czekalski : pistes cyclables - avenue Winston Churchill.

Question orale de M. De Bock : Le tracé de la piste cyclable avenue Winston Churchill, qui a effacé les carrés des disques bleus placés il y a quelques mois.

**M. De Bock** précise que la société qui a tracé les traits de la piste cyclable a surligné les disques bleus que l'administration communale avait peints elle-même précédemment.

Quand le Collège a-t-il pris connaissance officiellement de l'erreur commise par la société prestataire ?

La société a-t-elle été mise en demeure par le Collège pour cette erreur ?

Le Collège a-t-il exigé la remise en pristin état ou à tout le moins le retraçage des carrés de disques bleus au sol afin que les automobilistes ne soient plus pris en otage dans ces zones ?

Qui contrôle la bonne réalisation des travaux en amont et en aval et les valide officiellement dès qu'ils ont été effectués ?

Question orale de M. De Bock : Le réaménagement de l'avenue Winston Churchill et l'exigence de consulter la population de tout le quartier Churchill et des rues avoisinantes.

Quelle est la position du Collège pour ce qui concerne le maintien ou le remplacement des marronniers, les places de stationnement, la situation du rond-point Churchill dont les traversées n'ont toujours pas été sécurisées, et la consultation des riverains, dont l'avis n'a toujours pas été sollicité ?

Le groupe Défi souhaite une consultation populaire de tout le quartier pour tout réaménagement des lieux.

Interpellation de Mmes Delvoye et Czekalski : L'aménagement des pistes cyclables sur les voies régionales.

**Mmes Delvoye et Czekalski** rappellent que, dans la nuit du 1er au 2 mai, une nouvelle piste cyclable a été aménagée à Uccle sur l'avenue Winston Churchill.

Une bande de circulation a été convertie en piste cyclable marquée.

La piste cyclable suscite de nombreuses réactions tant positives que négatives.

Certains pensent que cela réduit la vitesse de cette artère trop souvent considérée comme une « autoroute urbaine » et rappellent que les cyclistes fréquentaient par ailleurs déjà cette voirie. Le nouvel aménagement permet donc de faciliter et de sécuriser un tant soit peu leur circulation. Il contribuerait aussi à une amélioration de la qualité de vie pour les habitants de l'avenue.

D'autres, au contraire, estiment que les travaux du rond-point ont déjà suffisamment créé de chaos et qu'un nouvel entonnoir n'est pas nécessaire, étant donné le nombre réduit de vélos qui empruntent cette avenue aujourd'hui. Certains habitants voient doubler leur temps pour sortir de chez eux et se rendre au bureau. Un riverain excédé signalait récemment qu'il avait mis plus de 25 minutes pour sortir de son garage et atteindre la chaussée de Waterloo.

Quant aux habitants des rues avoisinantes, il y en a très peu qui apprécient de voir les voitures passer dans leur quartier, jusqu'alors plus ou moins préservé. Même si elles sont profondément opposées au phénomène « Nimby », Mmes Delvoye et Czekalski estiment qu'il faut permettre aux habitants et usagers de s'exprimer.

Actuellement, il existe une piste cyclable rue Vanderkindere qui permet d'effectuer le même trajet ! Cette dernière est néanmoins dangereuse et non sécurisée. Pourquoi ne pas avoir envisagé ce « test » de manière globale en supprimant une piste au profit de l'autre et en améliorant certains éléments ?

De plus, vu que le marquage au sol n'est pas un aménagement vraiment « provisoire », il masque à de nombreux endroits les informations relatives à la zone bleue.

Le Collège pourrait-il fournir quelques informations sur la manière dont s'est déroulée la concertation avec la commune ? De façon plus générale, pourrait-on envisager, en collaboration avec les autres communes bruxelloises, d'imposer cette concertation à la Région pour tous ces types de projets ? Enfin, étant donné que tous les mandataires ucclais sont favorables à une intensification de la participation citoyenne au sein de la commune, comment le Collège compte-t-il l'organiser, que ce soit pour ce réaménagement-ci ou pour les suivants ?

Rouler à vélo à Bruxelles n'est pas toujours simple. Il faut pouvoir trouver sa place au sein de la voirie, se rendre visible, tenir compte des autres usagers... autant de difficultés qui font partie du quotidien des cyclistes.

Conscientes du fait que le développement de la multimodalité à Uccle constitue un défi permanent, Mmes Delvoe et Czekalski souhaiteraient que cette transition se déroule de la manière la plus harmonieuse, grâce à une concertation entre les différents niveaux de pouvoir et les riverains.

**M. Godefroid** félicite le Collège pour l'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Winston Churchill. Selon lui, le développement d'infrastructures pour le vélo contribuera naturellement à accroître le nombre de cyclistes.

**M. Cools**, n'ayant pas de position a priori sur le sujet, ignore si les craintes exprimées par Mmes Delvoe et Czekalski sont réellement fondées.

Il suppose que la réalisation de cette piste cyclable n'aurait pas été entreprise sans que l'on se soit assuré de son absence d'impact négatif sur la fluidité du trafic. Des comptages de véhicules ont-ils été réalisés sur l'avenue Winston Churchill ? De nouveaux comptages vont-ils être effectués pour déterminer s'il y a un report du trafic sur les autres voiries ?

Le Collège précédent ne s'est jamais opposé à l'installation d'une piste cyclable sur l'avenue Winston Churchill mais estimait que la réflexion devait s'inscrire dans un cadre plus global, le réaménagement de cette avenue devant être entrepris dans son intégralité, de façade à façade, et ce d'autant plus que les trottoirs s'avèrent particulièrement étroits pour les piétons à certains endroits.

La commune a-t-elle organisé des réunions avec les habitants de l'ensemble de l'avenue, les comités de quartiers ou d'autres interlocuteurs ?

Il est indispensable de présenter le plus en amont possible les objectifs des propositions envisagées, afin d'aboutir à un point de vue consensuel même si l'unanimité ne pourra jamais être atteinte.

**Mme Maison** remercie le Collège sans la moindre réserve pour cette réalisation.

**M. le Bourgmestre** est tout à fait favorable à ce marquage sur l'avenue Winston Churchill car il s'agit d'un test qui permettra d'avoir une vue objective de la situation. Les effets induits par ce marquage permettront de déterminer s'il est opportun de disposer d'une piste cyclable bétonnée.

Auparavant, la présence de cyclistes générait des frictions sur l'avenue Winston Churchill car la cohabitation entre les différents usagers n'y était pas toujours harmonieuse. Vu que la situation est davantage balisée à présent, les tensions dues à la circulation de cyclistes sont moins vives.

Pour sa part, M. le Bourgmestre est favorable au maintien de la circulation à quatre bandes sur cette voirie, afin d'assurer la fluidité du trafic, mais il convient d'attendre des données chiffrées et objectivées avant de se prononcer définitivement sur ce point.

Il pourrait sembler utile d'inciter les cyclistes à emprunter l'avenue Montjoie, dans la mesure où elle est en zone 30, mais cette option nécessite également un examen plus approfondi.

La situation des marronniers requiert aussi une vision globale. Selon M. le Bourgmestre, il faudrait procéder par tronçons, en évitant la prolifération d'arbres de gabarits différents afin de préserver le caractère de cette avenue.

Des travaux seront en principe entrepris au mois d'août pour mettre fin aux incohérences du rond-point Churchill, et notamment pour régler le problème du passage des piétons.

M. le Bourgmestre regrette le manque de communication de la part du Ministre régional de la Mobilité.

**M. l'Echevin Wyngaard** rappelle que ce type d'aménagement s'inscrit parfaitement dans le cadre de la Déclaration de politique générale.

De toute évidence, le partage de l'espace public requiert une adaptation des comportements.

Vu que le chauffage et la mobilité sont les principaux facteurs de pollution de l'air, il faut promouvoir l'isolation des logements et le développement d'alternatives relevant de la mobilité douce pour les transports. Dans ce contexte, il faut aménager l'espace public de manière à garantir une circulation confortable pour les cyclistes.

La notification officielle de dispense de permis d'urbanisme et les plans de marquage ont été transmis par la Région aux services communaux compétents.

La collaboration avec Bruxelles-Mobilité a été tout à fait correcte sur ce point, comme elle l'est actuellement pour la phase 2 du réaménagement de la chaussée d'Alseberg.

M. l'Echevin Wyngaard reconnaît que le toutes-boîtes distribué aux riverains de l'avenue Winston Churchill aurait dû être diffusé sur une zone plus large.

L'avenue Vanderkindere n'offre pas un cheminement confortable et sécurisé pour les cyclistes.

L'avenue Winston Churchill s'avère un axe particulièrement intéressant pour assurer une continuité cyclable entre l'avenue Albert et le campus de l'ULB.

M. le Bourgmestre et M. l'Echevin Wyngaard ont eu l'occasion de rencontrer le directeur-général de la STIB afin de discuter de la situation du rond-point Churchill. Un dispositif visant à la sécurisation des traversées piétonnes y sera testé durant quelques mois.

L'étude approfondie qui a été réalisée pour mesurer le trafic sur l'avenue Winston Churchill a établi que le marquage d'une piste cyclable ne cause pas d'embarras de circulation.

Pour ce qui concerne les disques bleus, les plans établis prévoyaient que la piste cyclable était censée être dessinée à une distance déterminée du trottoir et des zones de stationnement. Cette situation a abouti au surlignage de certains logos bleus par des marquages blancs. L'administration régionale était tout à fait consciente du problème et s'est engagée à effectuer à ses frais le marquage des logos bleus sur l'avenue Winston Churchill dans les prochaines semaines.

M. l'Echevin Wyngaard a déjà eu l'occasion de rencontrer l'échevin de la Mobilité de Forest ainsi que des membres de son administration mais à ce stade, il n'y a pas encore de position arrêtée quant à l'aménagement futur. Néanmoins, le projet qui semble émerger consiste en l'instauration d'une piste cyclable séparée du reste de la circulation sur les avenues Albert et Winston Churchill, mais de manière à préserver une capacité de stationnement suffisante. De toute façon, les riverains seront consultés, notamment sur la localisation des espaces de parking par rapport aux immeubles.

Selon les experts, les marronniers de l'avenue Winston Churchill pourraient être conservés mais l'avis des habitants sera sollicité pour déterminer la politique qu'il conviendra de mener.

**M. Cools** remercie le Collège pour les informations fournies et déplore le défaut de communication. La diffusion de tracts n'était pas une mesure suffisante : le Collège aurait dû prendre l'initiative de proposer à la Région l'organisation d'une séance d'information commune consacrée à cette thématique.

**M. De Bock** partage le point de vue de M. Cools.

Il s'inquiète de la situation du rond-point Churchill. Rappelant que naguère, M. Wyngaard contestait l'embarquement et le débarquement de voyageurs au milieu du rond-point, il s'étonne de voir le Collège actuel, à participation écologiste, se ranger à la position défendue par la Région, qui maintient ce dispositif.

Il aurait fallu plutôt laisser les arrêts en amont et en aval du rond-point plutôt que d'en installer un en son milieu.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond qu'il n'y a pas eu de revirement.

Le groupe Ecolo s'est toujours prononcé en faveur d'une solution confortable pour les usagers des transports publics en termes de correspondances. Les écologistes ont plaidé pour la fusion des lignes 3 et 7, qui de facto impliquait la suppression de la correspondance.

La Région a préféré opérer d'autres choix.

Un terminus va être aménagé à hauteur de la station Albert, mais non dans un avenir immédiat.

Face à la persistance de l'insécurité sur le rond-point Churchill, le Collège a convenu avec la STIB et la Région de tester durant la période des vacances un dispositif consistant à y couler une pièce de béton pour marquer un passage. S'il s'avère efficace, il sera pérennisé jusqu'à l'aménagement du terminus à la station Albert.

**Mme Delvoye** remercie le Collège pour ses réponses mais regrette le manque de concertation en amont.

Elle espère que les projets suivants du même type donneront lieu à une concertation sérieuse avec les riverains.