

Interpellation de m. Cools : « La consultation populaire » relative à la zone de plain-pied chaussée d'Alseberg.

M. Cools a été très surpris d'apprendre par la presse qu'une consultation populaire avait été organisée pour l'extension de la zone de plain-pied de la chaussée d'Alseberg.

La demande de permis soumise à enquête publique envisageait une zone de plain-pied entre la rue de Stalle et la rue Alphonse Asselbergs.

Il s'agirait à présent d'étendre cette zone de plain-pied de la rue Asselbergs à l'avenue de Floréal.

L'enquête ne semble avoir été menée qu'auprès d'un nombre limité d'habitants, en l'occurrence ceux du tronçon de voirie concerné. De nombreux citoyens domiciliés dans un rayon proche n'en ont pas entendu parler.

L'enquête n'a même pas été annoncée sur le site de la commune.

Le Collège pratique une démocratie en trompe-l'œil : il est trop facile de restreindre la consultation à certains habitants, en évitant le débat contradictoire.

Etant donné que l'extension de la zone de plain-pied constitue une modification de la demande de permis d'urbanisme soumise à enquête publique, y aura-t-il une nouvelle demande publique d'urbanisme sur le projet modifié ?

Pourquoi avoir organisé cette enquête publique d'un type inusité en pleine période de confinement, alors que les enquêtes publiques en matière d'urbanisme et d'environnement sont reportées ? Pourquoi proposer de modifier le projet de rénovation sur le seul point de l'extension de la zone de plain-pied, alors que cette extension ne faisait pas partie des demandes exprimées par la Commission de concertation dans son avis du 4 décembre 2019 ?

L'enquête publique effectuée l'année dernière a révélé que de très nombreux commerçants ainsi que plusieurs centaines de citoyens accordaient une plus grande importance à un ralentissement du processus de réduction de places de parking qu'à une éventuelle extension de la zone de plain-pied.

M. Cools n'est pas convaincu de la nécessité de procéder à une extension de la zone de plain-pied, étant donné que les trottoirs de la chaussée d'Alseberg disposent d'une largeur suffisante entre la rue Asselbergs et l'avenue de Floréal et que le tissu commercial y est plutôt ténu.

De plus, l'élargissement de la zone de plain-pied pourrait inciter les piétons à commettre des imprudences, dans la mesure où ils seraient moins attentifs à la circulation des trams.

Selon M. Cools, la politique de la mobilité doit donner lieu à l'élaboration d'un concept global, sur base d'une consultation de tous les habitants. Le Collège va-t-il entreprendre l'actualisation du Plan communal de mobilité ?

Question orale de M. De Bock : Le réaménagement de la chaussée d'Alseberg et la position de la commune par rapport à la pseudo-consultation de la STIB qui n'a connu qu'une participation de 0,2 % d'Ucclois.

M. De Bock rappelle que les mandataires ucclois ont appris un peu par hasard l'initiative prise par la STIB, en concertation avec la commune puisque M. l'Echevin de la Mobilité a consenti à la relayer auprès du Collège.

Quand, parmi 180 personnes interrogées, plus de la moitié ne sont pas des Ucclois ou n'habitent pas les quartiers considérés, la consultation effectuée n'est qu'une pseudo-consultation.

Qui a organisé le sondage ? Comment le dépouillement a-t-il été effectué ? Qui a pris part à ce sondage ? Comment a-t-on pu s'assurer de la participation des habitants et des commerçants ? Quelles sont les proportions respectives des habitants et des commerçants ? Combien d'habitants du quartier ont réellement pris part à l'opération ?

Vu que le passage en zone 30 km/heure a été décidé avant les résultats du sondage, le Collège serait-il prêt à revoir les plans proposés si une majorité de sondés se prononçait en faveur d'un autre aménagement ?

La satisfaction de M. l'Echevin de la Mobilité face à cet exercice démocratique laisse supposer que le nouveau projet de la STIB sera accueilli favorablement par le Collège. Celui-ci a-t-il déjà pris une décision ? Le Collège partage-t-il les positions de la STIB à l'égard de la chaussée d'Alseberg ?

M. Norré approuve les interventions de MM. Cools et De Bock, dont il partage les préoccupations.

Lui-même réside à quelques mètres du tronçon concerné et n'a jamais jamais reçu la moindre information sur cette consultation.

M. Vanraes approuve la décision du Collège.

Selon lui, elle aurait dû être prise sans même le moindre sondage, car dans le contexte de la crise du coronavirus, il faut à tout prix éviter, pour des impératifs de santé publique, que des gens ne se croisent dans des lieux étroits où le flux de passage est intense.

Pour le reste, il incombe à M. l'Echevin de la Mobilité de définir la politique à suivre sur le long terme.

M. Desmet remercie MM. Cools et De Bock pour leurs interventions car, étant lui aussi domicilié à proximité de la chaussée d'Alseberg, il a eu l'occasion de faire le même constat que M. Norré.

M. l'Echevin Wyngaard ne remet pas en cause le principe même de la critique, qui est tout à fait légitime et nécessaire dans une société démocratique.

Nanmoins, il s'étonne de l'ampleur des diatribes prononcées : manipulation, démocratie en trompe-l'œil, pseudo-consultation, soit-disant consultation, etc.

Mais ces propos excessifs, qui ne contribuent pas à donner une image positive de la commune, sont peut-être dus à un déficit d'informations, que M. l'Echevin Wyngaard souhaite combler.

Le réaménagement de la chaussée d'Alseberg constitue assurément un dossier d'une grande importance, pour lequel la Région va consacrer un budget conséquent.

Les travaux vont débiter par le réaménagement de façade à façade, selon un timing relativement serré en raison de l'intervention actuelle de Vivaqua.

La proposition initiale prévoyait un aménagement de plain-pied du secteur du Globe jusqu'à la rue Asselbergs et, à partir de là, un aménagement plus classique jusqu'à l'avenue Coghen (avec trottoirs, bordures, stationnement, asphalte ainsi qu'une piste cyclable dans le sens de la montée).

Les riverains et commerçants ont pu obtenir des informations dans le cadre de réunions publiques consacrées aux travaux de la chaussée d'Alseberg (en l'occurrence, trois réunions en mode présentiel et une réunion en mode virtuel en raison de la crise sanitaire).

De plus, des toutes-boîtes ont été distribués aux habitants des tronçons concernés.

M. l'Echevin Wyngaard rappelle aussi que le Collège a mis en place un comité de pilotage qui réunit chaque mois toutes les parties intéressées pour faire le point sur le chantier : commune, Bruxelles-Mobilité, STIB, Vivaqua, comités de quartier, usagers des transports en commun, représentants du GRACQ (Groupe de réflexion et d'action des cyclistes quotidiens), etc.

En outre, le Collège a eu à de multiples reprises des contacts informels avec les riverains et commerçants afin de discuter de cette problématique.

Suite à l'enquête publique qui a eu lieu en octobre dernier, la Région a corrigé le projet sur certains points, afin de tenir compte d'une série de remarques formulées à l'échelon communal, notamment à propos de la végétalisation de la chaussée, du stationnement pour les cyclistes, du passage piéton à hauteur de la rue Emile Regard, etc.

Toutefois, M. l'Echevin Wyngaard admet que la suppression des places de parking induite par ce projet suscite des interrogations chez les habitants et commerçants, étant donné que le stationnement est destiné à être réduit d'un peu moins d'un tiers sur l'ensemble de l'axe.

Il faut néanmoins reconnaître qu'il convenait de réduire l'ampleur du stationnement afin de garantir la conformité d'une série de carrefours et cheminements piétons avec les règles régionales en matière d'urbanisme ainsi qu'avec les normes visant à faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR).

Le Collège a toutefois insisté auprès des instances régionales pour récupérer des places de parking, et ces démarches n'ont pas été vaines, puisque la récupération d'une quinzaine d'emplacements sur le tronçon situé entre les rues Xavier De Bue et Alphonse Asselbergs a été intégrée à la demande de modification de permis d'urbanisme introduite par Bruxelles-Mobilité à la fin du mois d'avril.

Les associations de commerçants et riverains étaient aussi favorables à une extension au tronçon Asselbergs-Floréal de l'aménagement de plain-pied prévu entre le secteur du Globe et la rue Alphonse Asselbergs.

De nombreuses heures de négociations au cabinet du Ministre ont permis d'aboutir à un compromis susceptible de susciter l'adhésion.

L'aménagement de plain-pied revêt surtout un intérêt esthétique, puisqu'il consiste à remplacer l'asphalte par des pierres naturelles, mais il n'a aucun impact sur la mobilité dans les voiries adjacentes.

Dès lors, il était normal de procéder à une consultation limitée aux habitants du tronçon concerné, qui auront une vue sur l'aménagement considéré et subiront les nuisances sonores induites par le revêtement en pavés.

Si la consultation avait été étendue à d'autres quartiers, des reproches auraient peut-être été émis pour dénoncer le coût engendré par la distribution inconsidérée de toutes-boîtes à des citoyens qui ne sont pas concernés.

Cet aménagement en plain-pied induit la perte d'environ 5 places de stationnement mais vu que 5 autres places sont libérées en amont, la commune est en mesure de récupérer 15 places de stationnement par rapport au projet déposé initialement par la Région.

Ce projet ne relève pas d'une initiative unilatérale de la STIB, puisque la commune et la Région y prennent part.

Le timing a été fixé en fonction du déroulement des travaux.

Les habitants ont disposé de deux semaines pour voter et se sont nettement prononcés en faveur du projet (89,5 % de votes favorables).

M. Cools estime, à titre personnel, que le Collège n'a pas été bien inspiré en optant pour l'extension de la zone de plain-pied.

Il s'inquiète de la manière dont la majorité conçoit la participation citoyenne à Uccle. Les discussions relatives à l'aménagement de l'axe principal d'Uccle-Centre ne doivent pas se cantonner aux riverains de l'unique tronçon directement concerné mais requièrent au contraire la participation de l'ensemble des habitants d'Uccle-Centre.

Le site internet de la commune ne mentionne pas la moindre remarque à propos de cette extension de la zone de plain-pied, d'ailleurs nullement évoquée dans l'avis unanime de la commission de concertation, cautionné par le Collège.

M. De Bock partage la déception de M. Cools face à la réponse fournie.

De plus, il ne partage pas l'optimisme de M. l'Echevin Wyngaard quant à l'absence d'impact de cet aménagement sur la circulation des voiries adjacentes.

Par ailleurs, il émet un certain doute sur la légitimité de la consultée effectuée sur internet : quels éléments permettent de garantir que les votes exprimés émanent effectivement de riverains du tronçon concerné ?

Il eût été peut-être plus opportun de procéder à une réunion « zoom » réservée aux habitants du quartier.

M. Norré n'a pas du tout l'intention d'instrumentaliser ce dossier à des fins politiques.

Cependant, il estime que le Collège a fait preuve d'une certaine légèreté en considérant que les habitants des rues avoisinantes ne sont pas directement concernés, alors qu'ils arpentent chaque jour la chaussée d'Alseberg.

La mise en œuvre de la participation citoyenne nécessite un mode de consultation qui soit suffisamment représentatif.

M. l'Echevin Biermann précise que, dans le cadre de la procédure de permis d'urbanisme, la commission de concertation a émis à l'unanimité un avis favorable, assorti néanmoins de nombreuses conditions.

Il incombe à présent au demandeur, en l'occurrence Bruxelles-Mobilité, d'introduire un projet modifié qui tienne compte des conditions imposées.

La réflexion sur les conditions de modification du permis a amené le demandeur à envisager d'autres formes d'amélioration du projet, mais il a tenu à consulter les habitants du tronçon directement concerné avant de déposer ses plans modifiés.

Et selon la procédure de permis d'urbanisme, il incombera à la commune et à la Région de se prononcer sur ces modifications.

La mise en œuvre éventuelle d'une nouvelle enquête publique dépendra de l'ampleur des modifications apportées par le demandeur. Si celles-ci sont substantielles et dépassent dans une large mesure les conditions imposées par la commission de concertation, il n'est pas exclu qu'il y ait une nouvelle enquête publique

Mais à ce stade, il est trop tôt pour préjuger de l'évolution de ce dossier.

M. l'Echevin Wyngaard signale que le toutes-boîtes distribué exposait de manière objective les avantages et inconvénients des deux scénarios envisagés.

La demande d'extension du plain-pied émane au départ de comités de quartier, dont les habitants sont loin d'être tous domiciliés dans la zone directement impactée.

Pour ce qui concerne les votes exprimés dans le cadre de la consultation internet, M. l'Echevin Wyngaard ne peut divulguer des informations couvertes par les règles de confidentialité, mais il tient à préciser que ce sont bien les personnes directement impactées qui ont participé au vote.

La limitation de vitesse a été fixée à 30 km/heure pour assurer une continuité avec la partie forestoise de la chaussée d'Alseberg, où cette limitation est en vigueur, de manière à éviter de brusques changements de vitesse sur une distance relativement courte.

M. le Bourgmestre félicite M. l'Echevin Wyngaard pour sa gestion de ce dossier complexe, en insistant sur le fait que, dans ce type de dossier, il est rare que la population soit autant consultée.

En outre, toutes les procédures ont été respectées à la lettre.

Le travail accompli est remarquable et a abouti à une solution équilibrée qui recueille un large consensus.

M. De Bock demande combien de toutes-boîtes ont été envoyés.

M. l'Echevin Wyngaard répond que quelques centaines de toutes-boîtes ont été distribuées.

Il fournira le nombre précis ultérieurement par mail.