

### **Interpellation de M. Cools : L'intermodalité train/vélo.**

**M. Cools** déplore que la politique de mobilité en Région bruxelloise consiste bien trop souvent à opposer les modes de déplacement entre eux. Les mesures adoptées, telles que la fermeture du Bois de la Cambre à la circulation automobile, sont idiotes et contre-productives.

Une politique bien conçue doit favoriser l'intermodalité entre les moyens de transport, et en particulier entre le train et le vélo. Ce ne sont pas des mesures coercitives et punitives mais des alternatives positives qui réduiront l'usage de la voiture.

Uccle a la chance d'être traversée par deux lignes de chemin de fer, en l'occurrence les lignes 26 et 124 de la SNCB. Tout le territoire communal, à l'exception du nord de l'avenue Winston Churchill et du sud-est du quartier Fond'Roy, se situe à deux kilomètres à vol d'oiseau d'une halte SNCB. Dès lors, il faut faciliter dans toute la partie sud d'Uccle l'accès en vélo aux gares et pôles intermodaux et y favoriser le stationnement des vélos par le placement de box adéquats. Vu la recrudescence des vols de bicyclettes, on ne convaincra pas les gens de rejoindre en vélo les pôles intermodaux de communication tels que le square des Héros, la place Vanderkindere, la Bascule, le Vivier d'Oie, la place de Saint-Job, les gares de Calevoet, de Stalle et de Linkebeek, la halte du Moensberg, si on ne garantit pas aux citoyens qui y stationnent leur vélo la certitude de le retrouver à leur retour. Le Collège est-il prêt à inscrire des crédits dans son budget 2020 en vue de cofinancer l'installation de consignes vélo sécurisées près des pôles intermodaux ?

Il faut raccourcir autant que possible les trajets cyclistes vers les haltes SNCB. M. Cools rappelle qu'il a été à l'origine du raccourci piéton visant à faciliter l'accès aux quais de la gare de Saint-Job grâce à un passage créé chaussée de Saint-Job à hauteur de l'ancienne Maison Blanche.

Le Collège peut-il donner des informations sur l'état d'avancement du dossier relatif au projet de nouveau tunnel à hauteur de la gare de Calevoet, notamment pour ce qui concerne le dépôt du permis d'urbanisme et le lancement des travaux ? Le Collège envisage-t-il l'aménagement d'autres chemins pour favoriser l'accès aux gares pour les cyclistes ?

La Flandre a organisé un réseau de pistes cyclables le long de ses voies de chemin de fer, le Fiets-GEN (Gewestelijk Expresnetwerk), qui permet, entre autres, d'aller en vélo de Louvain à Bruxelles. Toutefois, le fonctionnement d'un tel réseau requiert certains aménagements tels que la passerelle piétonne et cycliste mise en place au pont de Groenendael, au-dessus du carrefour Léonard.

Le Plan régional de développement durable (PRDD) prévoit la réalisation d'un RER-vélo de la gare de Calevoet à la gare du Midi, qui permettrait de joindre ces deux gares à vélo en parcourant un trajet d'une quinzaine de minutes sur terrain plat.

Le pont de Stalle constitue une difficulté de ce trajet, qu'il convient de résoudre. Infrabel, gestionnaire des infrastructures ferroviaires, est favorable à l'aménagement d'une passerelle le long de ce pont pour permettre la réalisation du RER-vélo entre la gare de Calevoet et la gare du Midi. Le financement de cet ouvrage pourrait être pris en charge par Beliris, en vertu de l'accord de coopération entre la Région et l'Etat fédéral.

Le gouvernement flamand a conclu une convention avec Infrabel pour le RER-vélo. Le gouvernement bruxellois et Infrabel négocient depuis plusieurs années pour établir une convention similaire. D'après les informations dont dispose le Collège, cette convention a-t-elle été conclue ? Le Collège actuel y a-t-il été associé ? A-t-il été avisé des contacts entre la Région et Infrabel ? L'établissement d'une convention est d'autant plus indispensable qu'Infrabel exige d'être dispensée de la moindre dépense pour mettre ses installations à disposition du RER-vélo.

Il y aurait lieu de créer un RER-vélo le long de la ligne 26 de la SNCB, afin de relier la halte du Moensberg à la gare d'Etterbeek. Le Collège dispose-t-il d'informations quant au lancement éventuel d'un tel projet ? A-t-il entrepris des démarches pour le mettre en œuvre ?

**M. Desmet** rappelle que dans le cadre d'une interpellation exposée en 2011 ou 2012, il avait proposé au Collège de faire de la gare de Calevoet un espace multimodal doté d'un centre de location pour vélos et d'y joindre un atelier de réparation, de manière à permettre aux cyclistes ucclois de rallier le centre de Bruxelles. Cette proposition n'ayant à l'époque pas été suivie d'effet, M. Desmet se réjouit de constater qu'à présent, M. Cools se rallie à son point de vue.

**M. l'Echevin Wyngaard** ne dispose pas d'informations récentes à propos de la ligne 124, si ce n'est que les travaux à mener au pont de Stalle seront probablement très coûteux.

Des progrès ont été accomplis pour ce qui concerne la ligne 26. Le bureau d'études VK Ingénieurs, désigné par Bruxelles-Environnement, a travaillé sur un itinéraire de RER-vélo de Moensberg à la gare de Saint-Job, qui tantôt surplombe les voies ferrées tantôt les longe. La dernière réunion du comité d'accompagnement relatif au pont Carsoel aura lieu au mois d'août, pour faire le point sur l'étude d'incidence ad hoc. Une série d'interrogations demeure quant à l'installation d'un ascenseur ou de voies en pentes pour accéder au quai. L'idée sous-jacente consisterait à offrir aux cyclistes une issue de sortie à hauteur du pont Carsoel, de manière à ce qu'ils empruntent ensuite l'avenue Latérale et la chaussée de Waterloo.

Dans cette perspective, il conviendrait d'aménager sur un côté de l'avenue Montana une piste cyclable qui rejoigne ensuite la chaussée de La Hulpe.

Des arceaux classiques et autres dispositifs de stationnement sécurisé contre le vol des bicyclettes sont prévus aux abords des gares de Saint-Job et Calevoet, de manière à compléter et renforcer les emplacements déjà existants. Le bureau d'études désigné par le Collège a intégré ces priorités dans ses plans.

M. l'Echevin Wyngaard signale encore que le projet relatif à la rue du Wagon est développé dans le cadre d'une vision d'ensemble et qu'il est à présent bien avancé en dépit des retards causés par la crise sanitaire. La première réunion du comité d'accompagnement relatif à ce projet aura lieu la semaine prochaine.

Pour l'ensemble des sites concernés, la largeur des passages sous les voies ferrées sera suffisante pour une circulation confortable tant pour les cyclistes que pour les piétons.

**M. Cools** conclut que l'aménagement d'un RER-vélo est en bonne voie pour la ligne 26 mais non pour la ligne 124.

M. Cools suggère qu'il y aurait une autre possibilité, qui consisterait à établir un RER-vélo raccourci, qui partirait seulement de la gare de Stalle en direction des gares de Forest et du Midi. Cette solution permettrait d'éviter l'aménagement particulièrement coûteux d'une passerelle sur le viaduc de la rue de Stalle.

M. Cools précise à M. Desmet qu'il a toujours été désireux d'assurer un avenir à la gare de Calevoet. C'est la raison pour laquelle un projet de rénovation et de rachat par la commune avait été entrepris sous la législature précédente. La nouvelle majorité a décidé de mettre ce projet entre parenthèses pour le moment parce qu'il serait trop onéreux, mais il ressurgira peut-être après de nouvelles négociations avec la SNCB.

**M. De Bock** insiste sur la nécessité de développer une piste RER-vélo sur l'axe de la ligne 124 pour garantir un accès performant au centre-ville.

Il invite le Collège à mener une politique active de lobbying afin de concrétiser ce projet.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que le Collège est constamment sur la brèche pour aboutir à des résultats en ce domaine.