

Interpellatie van de h. Cools : L'accord intervenu entre les Bourgmestres de la commune d'Uccle et de la ville de Bruxelles concernant le Bois de la Cambre.

De h. Cools rappelle qu'un changement important est intervenu dans ce dossier, puisqu'un accord a été conclu entre les bourgmestres d'Uccle et de Bruxelles sur l'organisation, à partir du 14 décembre, d'un test portant sur une circulation à double sens entre la drève de Lorraine et l'avenue Franklin Roosevelt via les avenues de Boitsfort et du Brésil.

Quoique M. le Bourgmestre ait fourni des informations sur cet accord lors d'une réunion par zoom le 7 décembre dernier, il convient que le Conseil communal en débattenne.

Pourquoi le scénario n° 5, soit une circulation à double sens avenue de Diane entre l'avenue Louise et la drève de Lorraine n'a pas été retenu pour le nouveau test de circulation ? S'il a été proposé, quels ont été les arguments de la ville de Bruxelles pour ne pas le retenir ?

Dans le cadre du test portant sur l'ouverture de la boucle sud par une liaison drève de Lorraine/avenue Franklin Roosevelt, pourquoi n'a-t-on pas inclus la possibilité d'entrer dans le bois à hauteur du carrefour avenue Montana/chaussée de La Hulpe ? Dans le cas où cela aurait été demandé, quels ont été les arguments de la ville de Bruxelles pour ne pas inclure ce point dans le processus de testing ? Si on venait à constater des remontées de files avenue Montana, il faudrait demander que l'entrée du bois à hauteur du carrefour précité soit à nouveau effective.

Heureusement, l'accord intervenu stipule que les comptages et l'évaluation du test seront effectués par un bureau indépendant après la pandémie, donc en période de trafic normal. Néanmoins, dans le cas où une congestion du trafic serait observée chaussée de Waterloo ou chaussée de La Hulpe avant l'évaluation, il faudrait prier la ville de Bruxelles de revoir très rapidement son plan de circulation. M. le Bourgmestre partage-t-il ce point de vue ?

Le Collège a-t-il renoncé à introduire des recours juridiques, quelles que soient les circonstances ?

Une réunion consacrée à cette thématique a associé des représentants de diverses associations aux délégués des communes. Qui a déterminé les critères de participation à ce type de réunion ? L'association « Moto Défense » a-t-elle été invitée ? Dans le cas contraire, quels ont été les critères de refus ?

La commune d'Uccle sera-t-elle partie prenante du comité de suivi qui sera amené à superviser la circulation dans et autour du bois de la Cambre ?

Mondelinge vraag van de h. De Bock : L'accord intervenu avec la ville de Bruxelles concernant la réouverture du Bois de la Cambre.

De h. De Bock souhaiterait connaître les engagements du Collège quant à l'accord intervenu.

Il aimerait aussi savoir ce que la commune a obtenu en échange de son engagement à ne pas introduire un recours contre la Région et la ville de Bruxelles.

Pour le groupe Défi, le plan Good Move a fait l'objet d'interprétations erronées.

Cependant, M. De Bock a été heureux de constater que M. le Bourgmestre partageait son point de vue sur la nécessité de tester le scénario n° 5.

Toutefois, il regrette que la majorité n'ait pas adoptée la motion proposée en juin par le groupe Défi et se soit contentée d'un scénario à minima, moins ambitieux, en l'occurrence l'ouverture de la petite boucle sud avenue du Brésil/avenue Franklin Roosevelt, qui ne sera sans doute pas suffisante pour améliorer la vie des Ucclois.

M. De Bock est partisan d'une analyse coûts-bénéfices des scénarios n° 4 et 5, afin de déterminer quel est le plus pertinent.

De burgemeester répond que la ville de Bruxelles a proposé un plan qui reprend une série d'éléments du jugement intervenu : l'obligation d'une réelle concertation, la désignation d'un bureau d'études indépendant, la composition d'un jury associant toutes les parties impliquées.

Toutefois, M. le Bourgmestre conteste l'idée selon laquelle il s'agirait d'un « accord », vu que la ville de Bruxelles est propriétaire du bois.

En réalité, la ville de Bruxelles, prenant acte du jugement, a décidé de mettre en œuvre le scénario n° 4, quoique, selon M. le Bourgmestre, le scénario n° 5, fondé en gros sur la prolongation du double sens de l'avenue de Diane, eût sans doute été un choix plus judicieux.

Le cadre actuel des discussions est plus favorable qu'auparavant, étant donné que la commune d'Uccle a été en mesure de fixer une série de balises : la ville de Bruxelles a adopté une méthode de travail plus constructive, même si on peut déplorer qu'il ait fallu solliciter la justice pour en arriver là, les comptages seront pris en considération lorsque la période de télétravail obligatoire sera terminée, des mesures seront prises pour répondre à l'urgence si des problèmes de congestion du trafic survenaient d'ici là, le plan Good Move ne servira pas de prétexte pour balayer d'un trait de plume les solutions équilibrées qui pourraient être dégagées et la concertation est ouverte aux riverains et commerçants.

M. le Bourgmestre a d'ailleurs fourni à son homologue de la ville de Bruxelles les coordonnées des acteurs susceptibles de participer à ces discussions.

Mais il s'agit d'un travail de longue haleine qui est loin d'être terminé.

De h. Cools ne comprend guère les réserves sémantiques dont fait preuve M. le Bourgmestre en contestant l'existence d'un « accord ».

Étant quelque peu sceptique à l'égard des tests qui seront entrepris sous l'égide de la ville de Bruxelles, M. Cools invite la police et le service de la Mobilité à procéder d'ores et déjà à des comptages durant cette période de pandémie. La commune disposerait ainsi de données probantes qui pourraient renforcer son argumentation.

De h. De Bock estime qu'il faut tendre la main à la ville de Bruxelles tout en demeurant ferme, et ce d'autant plus que la décision de la ville se réfère encore au scénario n° 3 en dépit de son rejet par les tribunaux.

M. De Bock estime aussi que les services communaux doivent procéder à des comptages dans les voiries perpendiculaires, de manière à exposer à la ville de Bruxelles et à la Région les surcharges de trafic qui résulteraient des décisions prises.

Schepen Wyngaard signale que des comptages supplémentaires vont être réalisés sur le territoire uclois, grâce au logiciel d'une société privée dont l'administration communale va faire l'acquisition.

Ce dispositif permettra d'avoir une vision plus exacte de l'évolution des flux de circulation.