



### **Interpellation citoyenne : Politique de mobilité.**

**M. Pierlot** précise que la STIB a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à l'aménagement et la prolongation de la rue du Wagon. Cette demande a fait l'objet d'une enquête publique et d'une séance de la commission de concertation au début de cette année. L'avis est soumis à la décision du Fonctionnaire délégué pour l'octroi du permis.

Le collectif représenté par M. Pierlot est favorable à une amélioration de la mobilité dans la commune, particulièrement à une offre de transports publics qui diminue la pression automobile et facilite l'accès au centre-ville.

Mais pour le collectif, la STIB fait un mauvais choix en envisageant de percer le talus de chemin de fer le long des immeubles du parc Schlumberger en intérieur d'îlot. Percer une route de 14 mètres de large et 400 mètres de long dans un espace vert perturbera durablement le biotope de ce site et ouvrira une nouvelle voie aux automobilistes depuis la rue de Stalle, les caméras de dissuasion de type ANPR ayant montré leur inefficacité dans d'autres quartiers de Bruxelles. De plus, la création de cette nouvelle voirie aura des conséquences dramatiques pour les riverains, compte tenu des effets du dérèglement climatique (fortes précipitations et risques d'inondation dus à l'imperméabilisation des sols, création d'îlots de chaleur dus à l'asphaltisation).

Les citoyens les plus lucides relaient les signaux d'alerte du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) et de l'IPBES (Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques), qui recommandent la revégétalisation des villes afin de limiter la perte dramatique de la biodiversité.

La place Flagey, désormais totalement bétonnée et dépourvue d'arbres, constitue à cet égard un exemple typique de ce qu'il ne faut pas faire.

Le rapport d'incidence remis par la STIB lors de l'enquête publique se base sur des éléments contestables, voire mensongers (bruit et nuisances sonores, sous-dimensionnement de la voie, vitesse « commerciale » inférieure à 10 km/h dans le tronçon de la chaussée d'Alseberg reliant la gare de Calevoet à la rue de Stalle, etc.).

Quoiqu'ils aient été démontrés lors de l'enquête publique, ces éléments ont été délibérément ignorés en commission de concertation par la STIB, dont l'attitude arrogante et empreinte d'autosatisfaction s'est avérée méprisante pour les citoyens de cette commune.

M. Pierlot insiste sur le fait que des circuits alternatifs n'ont pas été étudiés sérieusement, alors que de nombreux projets de construction voient le jour dans les quartiers Van Ophem et Bourdon (ancienne imprimerie Illochroma rue du Château d'Or) et sont desservis uniquement par les bus De Lijn, destinés principalement aux navetteurs.

Le bus 74, dont le terminus se situe actuellement à la gare de Stalle, pourrait se diriger vers la rue Egide Van Ophem en empruntant la rue de Stalle et la rue de l'Etoile : il relierait ainsi des quartiers des deux côtés de la gare de Calevoet et éviterait le percement d'une nouvelle voirie en utilisant des voiries existantes.

Le bus 43 est actuellement complété par les bus 37 et 70 pour desservir le sud d'Uccle (notamment le quartier du Homborch).

L'économie ainsi réalisée sur les deniers publics, dont le montant peut être estimé à 10 millions d'euros, permettrait des réorientations budgétaires plus utiles aux citoyens de la commune et de la Région, dont les finances (et surtout celles des ménages les plus pauvres) ont été fort sollicitées par la pandémie du covid.

Dès lors, le collectif représenté par M. Pierlot demande aux autorités communales de défendre une politique de mobilité davantage axée sur les citoyens de la commune en aménageant le sentier en dolomie pour les piétons et cyclistes, afin de relier la gare de Calevoet à la rue de Stalle,

dans le respect de l'intimité des riverains ; en incitant la STIB à revoir son plan de mobilité pour les bus, de manière à desservir les nombreux habitants des quartiers rue Egide Van Ophem, gare de Calevoet, rue du Château d'Or ; en refusant la création d'une nouvelle voirie régionale en prolongation de la rue du Wagon, qui risque de renforcer la circulation automobile des navetteurs en provenance du sud de Bruxelles et par conséquent, les embouteillages dans les quartiers de la rue de Stalle, du Dieweg et des autres axes conduisant au centre-ville.

M. Pierlot compte sur le Collège pour encourager la mobilité de demain et non cautionner des projets dépassés, car les problèmes de mobilité se posent dans des termes différents en raison du défi climatique.

**M. Cools** confirme qu'il s'agit d'un projet ancien car l'idée de prolonger la rue du Wagon a été émise il y a plus de 15 ans.

Quoique ce projet ait été soutenu par les différents groupes politiques, il y a lieu de se demander si, compte tenu de l'évolution du bâti, il ne conviendrait pas de reconsidérer ce projet, voire de l'abandonner.

Mais il ne semble pas que ce soit la voie choisie par le Collège, du moins d'après sa réponse à une interpellation de M. Cools sur ce sujet en mai dernier.

Dans le cas où ce projet serait maintenu, il devrait être revu sur un certain nombre de points.

C'est déjà le cas pour le tracé du chemin piétonnier, qui sera rectiligne et non en zigzag comme le prévoyait la version initiale du projet.

Mais il faut aussi s'assurer que la circulation soit limitée à la liaison des transports en commun, en empêchant l'accès des véhicules plus petits par l'aménagement de fosses au début et à la fin de la prolongation.

L'installation de caméras n'est pas suffisante car elle n'entrave pas physiquement le passage des véhicules même si elle permet la poursuite des éventuels contrevenants.

Il faut aussi veiller à ce que le nombre de bus empruntant cette voirie soit limité. Le passage par la rue du Wagon ne devrait pas être autorisé aux bus de la société De Lijn.

Il faudrait aussi réduire les nuisances visuelles et sonores en installant un écran acoustique verdurisé, surtout si les bus 43 et 74 doivent emprunter ce trajet.

M. Cools invite le Collège à reconsidérer ce projet.

**M. De Bock** rappelle que la rue du Wagon semblait prédestinée à être percée.

Mais des projets analogues, prévus il y a 40 ans par les prédécesseurs des mandataires actuels pour des artères telles que la rue du Moensberg ou la rue Roberts-Jones, n'ont finalement pas abouti.

Les demandes exprimées dans le cadre de l'interpellation citoyenne sont légitimes, eu égard aux nouveaux événements des dernières années, notamment le réaménagement de la chaussée d'Alseberg.

Vu les rénovations effectuées, M. De Bock émet un certain doute à l'égard de l'argument de la STIB selon lequel elle perdrait une vitesse commerciale dans ce tronçon entre le Globe et le quartier Calevoet.

Dans le dossier de la boucle sud du Bois de la Cambre, la STIB prétendait que la fermeture lui faisait gagner 8 minutes entre l'entrée et la sortie du bois mais elle ne tenait aucun compte des embouteillages en amont.

M. De Bock est favorable à l'organisation d'une vaste consultation citoyenne sur ce projet, qui ne se limiterait pas aux habitants de ce quartier mais s'étendrait à l'ensemble de la population uccloise, et ce d'autant plus qu'il s'agit en l'occurrence d'un investissement d'une dizaine de millions d'euros.

**M. Desmet** remercie M. Pierlot pour sa consultation citoyenne, qui permet d'éclairer le débat en dressant un éventail large et précis des préoccupations des habitants de la rue du Wagon.

Le groupe Ecolo demeure néanmoins convaincu de la nécessité de créer la rue du Wagon. Le passage de l'opposition à la majorité ne l'a pas fait changer d'avis.

Mais il est normal que l'on s'interroge sur la forme que prendra cette rue du Wagon.

Les habitants ont pu exprimer leurs doléances de manière démocratique dans le cadre de la commission de concertation.

Certaines modifications du plan initial proposées pour les aménagements peuvent être retenues, notamment pour ce qui concerne le cheminement piéton.

De manière générale, la mobilité douce est davantage prise en considération.

M. Desmet aurait plutôt tendance à faire confiance à la STIB dans ce dossier, en invitant toutefois les députés régionaux, plus influents que les conseillers communaux, à exercer toute la pression nécessaire pour promouvoir la lutte contre la pollution et la protection de la biodiversité.

**M. Norré** constate que tous sont d'accord pour affirmer la nécessité d'améliorer la liaison entre la gare de Calevoet et le centre d'Uccle.

Dans cette perspective, une percée dans le fond de la rue du Wagon peut s'avérer pertinente.

Néanmoins, il faut veiller à maintenir le projet dans un cadre proportionné, compte tenu de la proximité de la structure bétonnée de 14 mètres avec les jardins et terrasses de certains riverains.

L'opportunité de la circulation des autobus doit aussi pouvoir être discutée.

M. Norré serait également partisan d'une consultation populaire, à condition que celle-ci ne se limite pas à des questions univoques (oui/non).

La commune jouerait pleinement son rôle si elle s'efforçait d'être un interlocuteur favorisant le dialogue entre les riverains et la STIB.

**M. De Bock** demande si le projet de la STIB n'hypothèque pas l'aménagement d'une passerelle à bicyclettes pour le RER Vélos, à hauteur du pont qui enjambe Uccle-Stalle, vu que le plan de la STIB prévoit l'arasement de la terre à hauteur ou en contrebas des voies.

**M. l'Echevin Wyngaard** comprend que des riverains appréhendent les conséquences du développement d'un projet de voirie, à propos duquel tous ne disposaient pas de l'ensemble des informations.

L'enquête publique et la réunion de la commission de concertation ont été menées dans le respect des procédures en vigueur.

Les riverains du clos proche de la voirie ont pu se mobiliser précisément parce qu'un espace a été libéré pour permettre à chacun d'exprimer ses griefs et ses objections.

Le 2 juillet dernier, à l'initiative de l'administration régionale de l'urbanisme (urban.brussels), une réunion a associé les différents acteurs de ce dossier : urban.brussels, Bruxelles-Mobilité, la STIB et la commune.

Cette réunion faisait suite à l'avis de la commission de concertation invitant la STIB à revoir sa copie sur un certain nombre de points.

Les échanges relatifs au remaniement du projet ont abordé le cheminement piéton du côté gauche dans le sens de la montée, dont le trajet en zigzag ponctué de plateformes pour les personnes à mobilité réduite (PMR) était loin de convaincre les principaux intéressés.

Désormais, le projet prévoit un cheminement rectiligne à proximité des noues, mais l'administration régionale de l'urbanisme ne s'est pas encore officiellement prononcée, le permis n'ayant pas encore été délivré.

Si le cheminement devient rectiligne du côté gauche, la largeur de la piste cyclable pourrait être réduite du côté droit.

L'aménagement d'une piste cyclable se justifie seulement dans le sens de la montée du côté droit, les cyclistes pouvant sans encombre emprunter la voirie dans le sens de la descente.

Un tel dispositif permettrait soit de réduire l'emprise globale de la voirie soit d'accroître la zone des noues ou la zone-tampon entre les habitations et la voirie.

L'établissement de la piste cyclable entre le cheminement piéton et la voirie a également fait l'objet de discussions, le but visé consistant à garantir un certain éloignement entre les bâtiments et l'artère destinée à la circulation des bus.

M. l'Echevin Wyngaard constate que la position de certains groupes politiques dans ce dossier a été pour le moins fluctuante, eu égard à l'adoption antérieure, par un vote unanime du Conseil communal, d'une motion relative à la défense du transport public, qui réclamait la réalisation de la rue du Wagon.

Lors de la réunion du 2 juillet dernier, le Collège a réitéré son refus catégorique d'un accès de cette voirie aux voitures et taxis, et la Région partage ce point de vue.

L'observation du trafic sur la chaussée d'Ixelles a amené M. Pierlot à la conclure que l'installation de caméras est un dispositif inefficace ou à tout le moins défaillant.

Mais la situation de la chaussée d'Ixelles n'est pas comparable à celle de la rue du Wagon.

La voirie ixelloise ayant en effet été accessible aux automobilistes durant des décennies, ceux-ci ont été perturbés par le changement de signalisation en raison des habitudes qu'ils ont contractées.

La rue du Wagon constitue un cas de figure tout à fait différent. Il s'agit d'une voirie qui ne sera jamais accessible aux automobilistes. Ces derniers ne devront donc pas se débarrasser de réflexes antérieurs.

Selon M. l'Echevin Wyngaard, l'établissement d'un marquage au sol clair, l'installation de panneaux signalétiques explicites et le dispositif des caméras couplé à un système de redevances dissuasives sont de nature à éviter les risques de débordement.

À l'heure actuelle, l'aménagement de fosses n'est pas prévu, en raison des réserves émises par les services de secours. Mais on peut toujours réfléchir à d'éventuelles adaptations avec les instances régionales.

Le percement qui doit être effectué ne sera pas opéré sur une distance de 400 mètres car une partie importante du travail a déjà été accomplie entre la rue de Stalle et le clos où habitent les membres du collectif représenté par M. Pierlot.

En réalité, le percement qui doit encore être opéré s'étend sur une centaine de mètres.

Lors de la réunion du 2 juillet, le choix du type de matériau a été évoqué, dans la perspective d'une protection de la biodiversité.

Plusieurs intervenants ont insisté sur la nécessité de privilégier les matériaux les plus perméables et de réduire autant que possible l'emprise, de manière à assurer une distance suffisante entre la voirie et les habitations.

La lutte contre le dérèglement climatique requiert la promotion de la mobilité alternative, ce qui implique la réduction du nombre d'automobiles en circulation et l'établissement de transports en commun attractifs.

Et pour que les transports en commun soient attractifs, il faut effectuer des aménagements qui garantissent leur vitesse commerciale.

Vu les changements qui vont affecter ce quartier, notamment les projets de construction rue Egide Van Ophem sur le site Astra Zeneca et dans la zone Bourdon sur le site Illochroma, il incombe au Collège d'anticiper les besoins en termes de mobilité, de manière à décongestionner le trafic.

Compte tenu de tous ces éléments, ce projet mérite d'être retenu, nonobstant un certain nombre de réserves évoquées lors de la réunion du 2 juillet, qu'il convient de prendre en considération.

**M. Pierlot** remercie les divers intervenants pour les éclaircissements prodigués.

Il estime néanmoins que certaines questions demeurent sans réponse, notamment quant à la politique de mobilité globale et en particulier pour ce qui concerne les transports en commun.

Il rappelle à cet égard que les habitants de la rue Egide Van Ophem sont confrontés uniquement aux bus De Lijn, qui ne circulent pas dans Bruxelles puisqu'ils relient les communes périphériques du Brabant flamand.

Si, au lieu de construire une nouvelle voirie, on privilégiait un passage sur le site propre de la rue de Stalle jusqu'à la rue de l'Etoile suivi d'un retour vers la rue Egide Van Ophem, il serait possible de réaliser des économies substantielles, quoique la STIB ait prétendu que ce serait plus coûteux en termes d'exploitation. Mais le coût d'une telle option ne serait en aucune manière comparable aux 10 millions d'investissements requis pour la construction d'une nouvelle voirie.

De plus, ce choix permettrait de préserver la biodiversité.

M. Pierlot précise que la distance de 400 mètres à laquelle il faisait allusion concerne l'espace bétonné ou asphalté qui fera office d'îlot de chaleur.

M. Pierlot demeure sceptique quant à l'efficacité d'un système de caméras de sécurité, et ce d'autant plus que, selon les propos tenus par des agents du service communal de l'Urbanisme, des automobilistes distraits sont amenés à faire demi-tour à la fin de la partie existante de la rue du Wagon et risquent alors d'entrer en collision avec les bus, les piétons et les cyclistes.

Il serait peut-être opportun d'examiner des plans de circulation alternatifs s'orientant vers la rue Egide Van Ophem, dont les habitants sont partisans d'une politique de mobilité plus adaptée à leurs demandes.

M. Pierlot estime que le choix opéré ne sera pas satisfaisant car il est pour le moins excessif de créer une route de 14 mètres de large pour faire passer deux bus.

**M. De Bock** se demande pourquoi l'avenue Guillaume Herinckx n'a pas été considérée comme une alternative crédible, étant donné qu'il est possible de recourir sur cette artère au site propre du tram situé du côté gauche de l'espace Schlumberger.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que la réalisation du RER Vélos n'est pas entravée par ce projet.

Le RER ne devant pas nécessairement demeurer collé à la voie, il n'est pas exclu que les cyclistes soient amenés à descendre et remonter un peu au cours de leur itinéraire.

En outre, il ne faut pas oublier que l'érection de ponts ou de passerelles suspendues requiert chaque fois l'engagement de millions d'euros. Il s'agit en l'occurrence de choix politiques qui devront être opérés à d'autres niveaux de pouvoir.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores, la STIB est en train de modifier la composition de sa flotte, en optant pour des bus électriques ou à hydrogène, beaucoup moins bruyants que les véhicules actuellement en circulation.

Par ailleurs, M. l'Echevin Wyngaard ne pense pas que la suggestion de M. Pierlot quant à la rue Egide Van Ophem recueillerait l'assentiment de l'ensemble des habitants de cette voirie, car beaucoup d'entre eux se plaignent de l'intensité du trafic des autobus De Lijn.

**M. De Bock** estime que cette interpellation citoyenne a donné lieu à un débat intéressant et remercie Mme la Présidente du Conseil de l'avoir mené de main de maître.