



**Question orale de M. Cools : La malpropreté du parking Saint-Pierre.**

**M. Cools** signale que l'état de propreté du parking Saint-Pierre, rue du Doyenné, laisse régulièrement à désirer.

Le Collège peut-il confirmer que ce parking est nettoyé une fois par semaine (vraisemblablement par la société chargée de l'entretien de plusieurs locaux communaux) ?

Ce nettoyage ne devrait-il pas être bihebdomadaire ?

La présence régulière d'un ou deux SDF (sans domicile fixe) dans le couloir d'accès au parking n'améliore pas la propreté des lieux.

Quelles sont les actions entreprises par la commune pour éviter cette présence ?

**M. l'Echevin Biermann** répond que ce site fait l'objet d'un nettoyage au balai et à la machine automatique une fois par semaine, d'un nettoyage plus approfondi une fois par mois et d'un nettoyage d'installation et de ventilation une fois par an, dans le cadre d'un marché qui arrive à expiration.

Depuis lors, les nettoyages sont effectués au même rythme avec un système de bons de commande établi auprès d'une société, en l'occurrence la société Ellen Star.

Le Collège a relancé un marché en vue du nettoyage global de l'ensemble des bâtiments communaux, qui entrera en vigueur en janvier 2022.

Des efforts ont aussi été accomplis pour améliorer les infrastructures : depuis 2012, des travaux sont accomplis chaque année pour la réfection des toitures, du système de ventilation, du système d'égouttage ainsi que des plafonds afin d'assurer la protection contre les incendies.

Les services ont installé sur ce site une dizaine de caméras connectées à un enregistreur.

Vu qu'il y a eu des actes de vandalisme et des comportements inadaptés de la part de SDF présents régulièrement sur les lieux, ce réseau de caméras a été connecté ce matin à internet afin d'assurer une liaison directe avec le dispatching de la police.

Un système de badges a été instauré pour l'accès au lieu.

La présence de deux SDF requiert un accompagnement social.

Toutefois, un certain contrôle social est déjà effectué grâce au passage des usagers du parking, des stewards chargés des horodateurs, des agents de la Prévention, des fonctionnaires de police.

Mais malgré les propositions qui leur ont été faites, les deux SDF concernés ont refusé jusqu'à présent l'aide des services sociaux de la commune.

**M. le Bourgmestre** précise qu'il s'agit d'une situation humanitaire compliquée en raison du retour régulier sur les lieux d'une personne de nationalité roumaine qui refuse toute aide, quoique les services s'efforcent de maintenir le contact.

L'espèce de campement installé sur le parking a été évacué.

Cependant, l'administration procède actuellement à une analyse juridique de la situation car on ne peut accepter ad vitam aeternam qu'une personne considère le parking du Doyenné comme sa propriété privée.

**M. Cools** reconnaît que des personnes précarisées et sans domicile fixe requièrent un accompagnement social.

Toutefois, si les intéressés refusent toute proposition, il faut bien à un moment donné passer à une autre phase pour mettre un terme au problème.

Il convient donc d'étudier les aspects juridiques de ce dossier pour débloquer la situation.

Le cahier des charges établi pour le renouvellement du marché au début de l'année prochaine prévoit-il une aune augmentation de la fréquence des nettoyages ?

**M. l'Echevin Biermann** répond que le cahier des charges prévoit un rythme de nettoyage identique à celui qui est en vigueur actuellement.

Tant que les problèmes ne sont pas résolus à la source, il serait vain d'espérer une amélioration de la situation par des nettoyages plus fréquents.

**M. Cools** admet que les dégradations dans le couloir sont dues au campement évoqué par M. le Bourgmestre.

Mais la détérioration du parking lui-même n'est pas due uniquement à la présence de SDF.

L'installation de caméras de surveillance est une bonne initiative mais un passage plus fréquent des équipes de nettoyage pourrait aussi contribuer à réduire les incivilités.



**Questions orales de Mme Czekalski : Le projet de logements sur le terrain dit du « Keyenbempt » à Uccle.**

**Mme Czekalski** précise qu'à l'agenda du Conseil des Ministres du 22 avril 2021 figurait la vente à la SLRB (Société du logement de la région bruxelloise) de terrains sis rue du Keyenbempt à Uccle pour un euro symbolique, en vue d'y développer un projet de logements.

Mme Czekalski a dès lors interrogé Mme Ben Hamou, Secrétaire d'Etat au Logement.

Dans sa réponse du 2 juillet dernier, cette dernière répondait que le Conseil des Ministres ne s'était prononcé à l'époque ni sur une étude de faisabilité ni sur un nombre de logements, que la SLRB était, au moment de sa réponse, en contact avec Bruxelles-Environnement afin d'évaluer plus finement la programmation du projet, notamment en matière environnementale, et que dès que cela serait fait, le gouvernement pourrait évaluer le projet ainsi que son coût.

La gestion des logements locatifs sera confiée à la Société immobilière de service public (SISP) Binhome. Le Community Land Trust Brussels (CLTB) est pressenti comme partenaire pour les logements locatifs.

Depuis la réunion conjointe Commune-SLRB-SISP organisée en décembre 2020, quels ont été les contacts entre la Région et la commune d'Uccle ? Quelles en sont les conclusions ?

Les riverains considèrent qu'il s'agit d'un projet de logements démesuré sur une parcelle non-bâtie parsemée de potagers. Ils craignent la destruction de ce morceau de nature situé au cœur de la ville.

Cette réserve intègre le ruisseau du Geleytsbeek, le moulin du Nekkersgat et des potagers familiaux.

Le Keyenbempt fait aussi partie de la Promenade Verte autour de Bruxelles.

Ce site a d'ailleurs fait l'objet d'une pétition qui a récolté 2.400 signatures à la mi-octobre.

Il ne faut pas non plus oublier que la zone considérée est inondable.

La Région devra délivrer ou refuser en temps utile le permis pour ce projet de grande ampleur, qui donnera lieu à une analyse des incidences environnementales et une enquête publique.

Il faut maintenir des espaces verts de qualité pour garantir le bien-être des Ucclois.

Quel avis la commune rendra-t-elle sur ce projet ?

**M. De Bock : La position de la commune d'Uccle dans le dossier de construction d'environ 75 logements au Keyenbempt.**

M. De Bock demande si le Collège a pris position par rapport à la volonté régionale de procéder à des constructions au Keyenbempt.

Quelles sont les balises acceptées ou imposées par le Collège lors de la rencontre avec le Ministre du Logement, notamment pour ce qui concerne la proportion de logements sociaux dans ce quartier ?

**Mme Vanneste et M. Desmet : Le Keyenbempt.**

À l'instar d'autres membres de l'assemblée, **Mme Vanneste et M. Desmet** ont été interpellés par de nombreux citoyens sur l'avenir du Keyenbempt, dont le nom signifie « prairie argileuse ». Il s'agit d'un des derniers témoins de l'ensemble des prairies humides et marécageuses qui se répartissaient jadis dans le lit majeur de la Senne. Assez paradoxalement, c'est le projet de construction du ring autoroutier sud imaginé à la fin des années 60 qui le sauva de l'urbanisation (comme le Kauwberg ou les plateaux Avijl et Engeland). Le site et les terrains environnants furent

expropriés par l'Etat en 1968. Face à l'opposition déterminée des citoyens, le permis ne fut jamais délivré. La zone demeura en l'état durant des décennies. La Région bruxelloise en hérita suite aux réformes de l'Etat et sa régie foncière en urbanisa une partie, laissant le reste en terrain vague.

L'ensemble du site est attractif pour la faune, particulièrement pour les oiseaux et chauves-souris. L'idée d'en assurer la valorisation écologique au profit des Bruxellois remonte à 2002.

Cet espace vert pourrait à présent être menacé par un projet de construction de 74 logements et 48 places de parking, initié par Mme Nawal Ben Hamou, Secrétaire d'Etat au Logement et piloté par la SLRB. Nul ne peut nier le besoin criant de logements sociaux et moyens (quoiqu'il ne soit pas toujours aisé de dégager des localisations potentielles), et les écologistes en sont convaincus depuis toujours.

Néanmoins, celle localisation à hauteur d'une zone inondable a de quoi interpeller. Comment sacrifier ainsi 21.000 m<sup>2</sup> alors que ce lieu participe naturellement à la lutte contre les inondations dans le contexte du dérèglement climatique !

Cette mesure est d'autant plus contestable que des sommes importantes ont été injectées et des efforts non moins importants accomplis pour assainir ce lieu, en valoriser les qualités biologiques tout en l'intégrant au sein du maillage vert et bleu de la Région bruxelloise.

Cette décision menace aussi l'équilibre que ce biotope vient à peine d'atteindre.

Une approche globale de l'urbanisme à l'échelle régionale devrait guider tous les projets, afin de limiter autant que possible la « bétonisation ». Il faut donc « reconstruire la ville sur la ville » en luttant contre les logements, commerces et bureaux vides grâce à une cartographie des chancres urbains.

Quelles sont les intentions du Collège dans ce dossier ?

**M. l'Echevin Biermann** répond qu'en décembre 2020, la SLRB a exposé au Collège son intention de développer un projet de 92 logements sur la plaine non-bâtie du Keyenbempt relevant de la Région.

Le Collège en a pris acte en émettant de nettes réserves. Depuis lors, aucun contact n'a été établi avec la commune et aucune demande de permis d'urbanisme ne semble avoir été introduite, l'autorité délivrante étant l'administration régionale de l'urbanisme.

Selon le Collège, les caractéristiques des lieux, l'ampleur du projet et la proximité de sites classés et de la Promenade Verte nécessiteront la réalisation d'une étude d'incidence environnementale.

L'accès au logement sur le territoire de la Région bruxelloise est une problématique constante, dont le Gouvernement bruxellois a fait, à juste titre, une priorité.

Pour maintenir les jeunes et les travailleurs sur le territoire bruxellois, il faut développer et rénover les logements sociaux en veillant à leur performance énergétique, mais aussi ne pas négliger les logements moyens de manière à éviter l'exode en périphérie des jeunes ménages de la classe moyenne, qui appauvrirait la Région et accroîtrait les problèmes de mobilité.

Pour atteindre cet objectif, la Région, la SLRB et les SISP déploient de nombreux projets qui, pour la plupart, n'ont pas encore été soumis à enquête publique.

Mais en voulant créer de la sorte un parc de plus de 350 nouveaux logements, la Région se trompe d'outil et de stratégie.

Plutôt que de procéder à des constructions sur des parcelles non-bâties, il convient de privilégier la rénovation urbaine : les axes 1 et 2 de l'« Ethique de la Ville » permettent d'effectuer des expropriations d'immeubles inoccupés ou insalubres afin de les rénover et de les destiner au logement social.

Les agences immobilières sociales garantissent l'application de loyers sociaux à des biens appartenant à des particuliers. L'Agence immobilière sociale ucloise (AISU) gère plus de 200 logements relevant de cette catégorie.

Toutefois, malgré l'apport d'un subside régional, le loyer payé au propriétaire présente un différentiel avec les prix du marché de l'ordre de 25 % pour les logements d'une chambre et de 40 % pour les logements de 3 chambres.

Les charges d'urbanisme permettent de conventionner 15 % des logements créés, c'est-à-dire de les intégrer aux politiques publiques de logement.

Les grands projets en phase d'esquisse ou de procédure concernent actuellement près de 1.000 logements, ce qui implique une part potentielle de 150 logements conventionnés, entièrement financés par le secteur privé.

Les agences immobilières sociales et les charges d'urbanisme sont des outils d'autant plus intéressants que, par l'intégration de logements sociaux dans des ensembles de logements moyens, ils évitent le piège de la ghettoïsation.

Les projets régionaux s'inscrivent dans des tissus économiques relativement homogènes. Le Homborch est un quartier social dont la densification entraîne des besoins supplémentaires en termes de cohésion sociale et d'investissement public. Le Keyenbempt et le projet Vervloet se situent à côté de la cité du Melkriek, à un pas de la zone de revitalisation urbaine du Merlo et de la chaussée de Neerstalle.

La commune fournit sa part dans cet effort car il faut reconnaître que le taux de logements sociaux à Uccle est l'un des plus bas de la Région.

Mais plutôt que d'entreprendre des constructions sur des parcelles à haute valeur environnementale, il vaudrait mieux que la Région privilégie le soutien à l'AISSU et aux logements conventionnés, mieux répartis sur le territoire communal, et la réhabilitation des cancrs urbains et des anciens sites industriels.

Certes, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) affecte le Keyenbempt en zone d'habitat, ce site n'ayant pas fait l'objet d'un classement comme ce fut le cas pour le moulin du Nekkersgat ou le bois du Kinsendael.

Mais en y proposant des constructions, la SLRB semble ignorer l'intérêt environnemental exceptionnel de ce site, reconnu pourtant par la Région, puisque Bruxelles-Environnement, à qui elle en a confié la gestion, y a développé des parcelles potagères, de la permaculture et y a assuré l'entretien du Gezleytsbeek et de la zone humide.

M. l'Echevin Biermann attire aussi l'attention sur la présence d'une nappe phréatique qui rend impossible la création de sous-sols et impose à tous les constructeurs le recours à des techniques onéreuses.

La Région et la SLRB commettent donc une erreur manifeste. Le Keyenbempt mérite une étude de faisabilité, mais sur l'opportunité de son classement plutôt que sur son urbanisation.

**Mmes Czekalski et Vanneste, MM. Desmet et De Bock** remercient le Collège pour ses précisions.

M. Desmet évoque l'idée selon laquelle, dans certaines situations, la revitalisation urbaine passe par l'aménagement des constructions davantage en hauteur.

M. De Bock estime qu'un projet alternatif susceptible d'être présenté à la SLRB pourrait consister dans le rachat d'une vingtaine de maisons le long de la chaussée d'Alseberg, qui seraient rénovées en vue d'y aménager des logements sociaux, dispersés sur le parcours de cette voirie de 4,5 km.

**Mme l'Echevine De Brouwer** estime qu'il y a moyen de concilier offre de logements publics et préservation des espaces verts.

Elle souligne l'intérêt pour l'environnement d'espèces telles que les chauves-souris ou la lucarne cerf-volant.

Il est absurde de proposer l'implantation d'un parking souterrain dans une zone susceptible d'être inondée, alors que la fréquence des inondations va augmenter à cause du dérèglement climatique.

**M. le Bourgmestre** souligne le caractère antisocial d'un projet qui priverait d'espace vert des citoyens qui ne disposent pas d'un jardin privé.

Le Collège va s'investir dans la promotion de solutions alternatives, qui soient plus respectueuses de la qualité de vie des habitants.

Il serait incongru de demeurer les bras ballants alors qu'il y a 30.000 m<sup>2</sup> de bureaux vides à Bruxelles.



**Question orale de Mme Van Offelen : Réaménagement du rond-point Churchill pour éviter les tensions entre les différents usagers et assurer plus de sécurité.**

**Mme Van Offelen** évoque les problèmes récurrents de mobilité et d'insécurité dénoncés par les riverains et usagers du rond-point Churchill.

Il y a chaque jour des tensions entre les différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, utilisateurs de trottinettes.

Ces tensions, voire ces conflits, susceptibles de provoquer des accidents, sont dus à l'absence d'une signalétique claire et adaptée et au manque de visibilité aux entrées et sorties du rond-point.

Mme Van Offelen est souvent interpellée par des habitants du quartier, notamment des personnes âgées, qui se plaignent vivement de cette situation.

De nombreux citoyens se plaignent aussi auprès des services de police.

Via le vote d'une motion adoptée à l'unanimité en février 2018, le Conseil communal invitait la Région à repenser l'aménagement du rond-point Churchill.

Le but poursuivi par cette motion était l'amélioration de la mobilité de l'ensemble des usagers par l'harmonisation de la largeur de la piste cyclable, l'identification de cette piste grâce à un marquage au sol adéquat, et l'interdiction de tout arrêt ou stationnement à l'intérieur du rond-point.

Mais jusqu'à présent, rien n'a encore été entrepris par la Région.

Serait-il possible de revenir sur cette motion et de la clarifier par l'élaboration de propositions concrètes et précises pour le réaménagement du rond-point Churchill (plus de grands travaux mais une meilleure visibilité et un surcroît de sécurité pour l'ensemble des usagers, notamment grâce à une signalétique lisible et adaptée) ?

Le service de la Mobilité, la police locale, les Conseils consultatifs des modes actifs, des seniors, des riverains et des personnes porteuses de handicap pourraient-ils participer à ce travail ?

Le cahier de revendications concrètes, qui serait élaboré de la sorte en se référant à la motion de 2018, serait envoyé à la Région bruxelloise, qui serait priée d'en assurer la mise en œuvre urgente.

**M. l'Echevin Wyngaard** reconnaît que la situation du rond-point Churchill est loin d'être satisfaisante.

Le Collège peut émettre des propositions mais ne dispose pas d'un pouvoir de décision, vu que la gestion de ce rond-point incombe à la Région.

La réflexion doit porter sur la place qu'il convient d'accorder aux cyclistes sur cet axe.

Les associations telles que le Conseil consultatif des modes actifs souhaiteraient que les cyclistes soient prioritaires, ce qui n'est pas le cas dans le contexte actuel avec une piste cyclable bidirectionnelle en espace partagé.

Mais selon le vademecum de Bruxelles-Mobilité, une telle option serait plus dangereuse encore.

Actuellement, tout cycliste doit s'arrêter lorsqu'il veut traverser un carrefour. Et dans la pratique, l'incertitude dans laquelle se trouvent tant les automobilistes que les cyclistes incite l'ensemble des usagers à faire preuve de prudence.

Mais dans le cas où une priorité serait instaurée au profit des cyclistes, ceux-ci devraient de toute façon s'arrêter pour laisser passer les trams sur les voies disposées sur le rond-point.

L'octroi de la priorité aux cyclistes présenterait donc le risque de générer des accidents en raison de l'inattention de cyclistes inconscients du fait que leur priorité serait de toute façon interrompue aux voies de passage des trams.

Les services de M. l'Echevin Wyngaard ont réfléchi à ce problème, dont il faudra encore discuter au sein du Conseil consultatif et avec les associations intéressées avant de transmettre à la Région une proposition cohérente, conforme aux prescriptions du vademecum et validée par les services de police.

Des marquages au sol à la peinture rouge analogues à ceux qui ont été aménagés au rond-point Louise ou à d'autres ronds-points en Flandre constituent peut-être une solution dont on pourrait s'inspirer.

L'impact de la solution qui serait proposée sur l'arrêt stationnement ne peut pas non plus être négligé. M. l'Echevin Wyngaard rappelle à cet égard que la motion se prononçait en faveur de la suppression de cet arrêt stationnement pour des raisons de sécurité routière.

La complexité du problème justifie le travail de réflexion approfondi sur ce sujet, mené actuellement par l'administration communale.

**Mme Van Offelen** salue le travail approfondi de réflexion et d'analyse effectué afin d'améliorer la situation.

Elle insiste néanmoins sur l'urgence d'aboutir à une proposition concrète en concertation avec tous les acteurs concernés et sur base du vademecum, car il serait dommage que dans deux ans on ait encore à déplorer l'inaction de la Région dans ce dossier.



**Question orale de M. De Bock : L'absence de communication sur les chantiers de la commune d'Uccle et l'amélioration de la mobilité à Uccle en rendant les chantiers moins invasifs.**

**M. De Bock** souhaiterait connaître le nombre de chantiers actuellement en cours à Uccle ainsi que le mode de coordination, de contrôle et de communication adopté pour éviter autant que possible les entraves à la mobilité.

Pourquoi la commune ne met-elle rien en place pour contrôler l'emprise des chantiers et minimiser leur impact ?

Par exemple, au carrefour entre l'avenue Brugmann et la chaussée d'Alseberg, à hauteur du Globe et dans la direction vers Drogenbos, des panneaux de signalisation ont réduit la circulation à une seule bande, ce qui n'a pas manqué de provoquer des embouteillages entre l'avenue Brugmann et le square George Marlow.

En réalité, il était tout à fait possible de maintenir le sens « tourne à gauche » vers Calevoet et le sens « tout droit » vers Stalle-Drogenbos, de manière à minimiser l'impact de ces travaux.

Le même raisonnement pourrait être tenu à l'égard de la fermeture ou de la mise en voie sans issue du Dieweg.

Le Collège devrait veiller à une meilleure transparence dans la diffusion des informations relatives aux chantiers, qui ne sont pas tous entrepris par la commune, et inviter les prestataires à se soucier davantage de la mobilité locale.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond qu'un mécanisme de coordination a été établi par le biais du système Osiris.

Les agents du service de la Voirie se rendent régulièrement sur le terrain pour assurer un accompagnement minutieux des chantiers.

Les travaux entrepris par Bruxelles-Mobilité sur l'avenue Brugmann à hauteur du carrefour Globe concernaient les trottoirs. Il convenait dès lors de bloquer une partie de la circulation afin de garantir la sécurité des ouvriers actifs sur ce chantier et de permettre le stockage de matériel sur les bordures des trottoirs considérés.

Les travaux entrepris au Dieweg visaient à rénover les branchements à l'égout Vivaqua.

De manière générale, toutes les réunions de coordination antérieures aux travaux ont pour objectif de réduire autant que possible l'impact des chantiers sur la mobilité.

Tous les canaux disponibles sont utilisés pour la communication : le site internet, les réseaux sociaux et la page Facebook de la commune, le magazine Le Wolvendael ainsi que la distribution de toutes-boîtes, effectuée par l'administration communale ou l'opérateur concerné.

Les chantiers plus importants donnent lieu à l'organisation de réunions publiques, destinées à informer de manière plus approfondie les riverains et commerçants concernés.

Pour ce qui concerne le chantier de la chaussée d'Alseberg à hauteur du carrefour Globe, un comité de pilotage associant les commerçants et comités de quartier intéressés s'est réuni tous les mois afin de mutualiser toutes les informations disponibles.

Trois chantiers (Alseberg, Observatoire et Dieweg) ont impliqué une fermeture de la voirie.

Par ailleurs, les autres chantiers actuellement en cours à Uccle sont les suivants : le chantier de Proximus dans l'avenue Winston Churchill, la construction de la passerelle au Verrewinkel, le chantier de Sibelga dans l'avenue du Prince d'Orange, le chantier de Sibelga et Proximus dans le quartier du Bourdon, le chantier de Vivaqua, Proximus et Sibelga dans le quartier Herinckx-Van Praet-Burgers et le chantier de Sibelga dans le quartier de la Cueillette.

**M. De Bock** demeure persuadé qu'il serait possible de faire mieux, tout en reconnaissant que la gestion de ces dossiers ne relève pas uniquement du Collège puisque, dans bien des cas, il s'agit de travaux entrepris par d'autres acteurs.

Par exemple, lorsqu'on emprunte depuis le Bois de la Cambre l'avenue Winston Churchill, désormais réduite à une seule bande, il serait possible de limiter le rétrécissement du flux induit par les barrières ainsi que les effets néfastes de la désynchronisation des feux en maintenant respectivement un sens « tourne à gauche » et un sens « tout droit » à hauteur des rues Ernest Gossart et Edith Cavell.

**M. l'Echevin Wyngaard** demandera à ses services d'examiner la situation particulière de l'avenue Winston Churchill, évoquée par M. De Bock.

Il précise toutefois que le Collège s'efforce de limiter l'impact des chantiers sur les riverains en évitant la simultanéité de travaux distincts : la chaussée d'Alseberg est demeurée ouverte durant la saison estivale, lorsque la STIB effectuait des travaux sur l'avenue Brugmann.

La même remarque peut être faite à propos des travaux entrepris avenue Bourgmestre Jean Herinckx, rue Edith Cavell et avenue de la Floride.

Le Collège veille à préserver la qualité de vie des riverains tout en garantissant la réalisation de travaux dont la nécessité ne suscite pas le moindre doute, comme c'est le cas pour la rénovation des égouts, le placement de fibres optiques, etc.



**Question orale de M. De Bock : Le coût total et le détail des coûts de la campagne publicitaire pour la participation citoyenne relative à la mobilité.**

**M. De Bock** souhaiterait connaître le montant total et le détail de l'ensemble des différentes dépenses effectuées dans le cadre de la participation citoyenne (collage, nombre d'agents mobilisés, location des écrans géants, publication dans différents périodiques, quotidiens et toutes-boîtes).

Quel est actuellement le retour de cette campagne ? Quel est le nombre de réponses envoyées ? Où peut-on prendre connaissance des idées émises par les citoyens ?

**M. l'Echevin Wyngaard** répond qu'une toutes-boîte a été distribuée à l'ensemble de la population pour annoncer la révision du Plan communal de mobilité (PCM).

Cette opération a requis un montant de 3.066 € (1.133 € pour l'impression des toutes-boîtes et 1.933 € pour leur distribution).

Le marché global pour la révision du Plan communal de mobilité a été attribué pour un montant de 167.180,86 €, dont 41.962 €, soit un quart, est consacré au bureau d'études chargé de la participation citoyenne.

1014 personnes ont participé à l'enquête en ligne organisée dans le cadre de cette participation citoyenne.

Les deux ateliers participatifs organisés dans la foulée ont réuni respectivement 70 et 50 personnes.

La prochaine réunion, dont on peut espérer qu'elle aura lieu en mode présentiel, est prévue en principe pour le 19 mars 2022.

Certains citoyens ou associations se sont manifestés spontanément pour faire part de leurs initiatives.

C'est notamment le cas de l'Association des comités de quartier ucclais (ACQU), qui a remis un avis très étayé.

Toutes les idées formulées dans le cadre des ateliers sont disponibles en ligne sur la plateforme « [uccl.monopinion.belgium](http://uccl.monopinion.belgium) », accessible via un lien sur le site internet communal.

Pour ce qui concerne le processus lui-même, la phase de diagnostic est en voie d'achèvement.

Dès que le diagnostic aura été approuvé par le Collège, il faudra dégager des priorités quant aux actions concrètes à mettre en œuvre.

**M. De Bock** estime que l'ensemble des contributions, telles que le rapport approfondi de l'ACQU, devraient être accessibles sur le site internet, car de tels documents sont de nature à alimenter la réflexion des conseillers communaux.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que de nombreux documents sont déjà disponibles en ligne.

L'ACQU ne sera probablement pas opposée à une large diffusion de son rapport. Par contre, lorsqu'il s'agit de mails émanant de particuliers, il faut que les intéressés soient favorables à une communication des informations.



**Question orale de M. De Bock : Les problèmes de circulation sur la chaussée de Waterloo et les voiries avoisinantes suite au maintien de la fermeture du Bois de la Cambre.**

**M. De Bock** demande si l'administration communale réalise toujours quotidiennement ses propres comptages sur la chaussée de Waterloo et dans les rues avoisinantes.

Si c'est le cas, pourrait-on connaître le résultat de l'analyse de ces comptages, vu qu'il y a des embouteillages continus aux pourtours du Bois de la Cambre quoique, selon le jugement de la Cour d'appel, la commune d'Uccle semble se satisfaire de la situation actuelle ?

Le Collège a-t-il signifié le jugement de la Cour d'appel à la ville de Bruxelles ? Cette signification a-t-elle modifié le calendrier prévisionnel de tests ? Ce calendrier pourrait-il être transmis au Conseil communal ?

**M. le Bourgmestre** répond que les comptages sont bien effectués et que les services de police sont en train de les analyser.

Contrairement à certaines rumeurs malveillantes, le Collège est loin de se satisfaire de la situation actuelle, et ce d'autant plus que celle-ci ne cause pas seulement des problèmes de mobilité mais affecte aussi la qualité de vie des habitants en raison des nuisances dues à l'afflux de véhicules.

Le Collège a évidemment signifié à la ville de Bruxelles le jugement de la Cour d'appel.

**M. De Bock** est partisan d'une publication de ces comptages, dans un souci de transparence.

Cette publication lui paraît d'autant plus importante que la Cour d'appel fait explicitement référence à ces comptages dans les motivations de son arrêt.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que le bureau d'études qui sera désigné au mois de novembre effectuera de nombreux comptages, dont une grande partie concerne le territoire ucclois.

**M. De Bock** reconnaît l'intérêt du recours à un bureau extérieur, dans un souci d'objectivation, tout en insistant sur la nécessité pour l'administration communale de disposer de ses propres services de comptage.

Vu les distorsions de résultats constatées dans les comptages effectués respectivement par la commune d'Uccle et la ville de Bruxelles, il ne serait guère étonnant que cette dernière en vienne à accuser les instances uccloises de partialité.

Selon M. De Bock, les comptages ne devraient pas être limités aux rues avoisinantes mais être étendus jusqu'aux secteurs de l'Observatoire ou de Cavell, vu l'ampleur des reports de circulation.



**Question orale de M. De Bock : La situation covid dans les écoles d'Uccle depuis la rentrée scolaire.**

**M. De Bock** demande si le Collège pourrait dresser un état des lieux de la situation sanitaire dans les écoles uccloises (fermeture des classes, écoles et niveaux d'études concernés, nombre d'élèves depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2021).

Comment s'organise l'enseignement lorsqu'une classe est fermée ou qu'un élève est absent pour cause de covid ?

**Mme l'Echevin Gol-Lescot** répond que les services de l'échevinat procèdent à des comptages deux fois par semaine mais qu'il est difficile de dresser un état des lieux précis de la situation, étant donné que celle-ci évolue minute par minute et que les données recueillies consistent en chiffres globaux.

Depuis septembre, le réseau communal ucclois a dû faire face à la fermeture de 9 classes en moyenne (208 élèves en quarantaine et 47 élèves confirmés « covid »).

Seule l'école de Saint-Job a dû faire l'objet d'une fermeture totale et l'école de Messidor est le seul établissement à avoir été totalement épargné jusqu'à présent.

Cependant, lorsqu'une classe est mise en quarantaine, les élèves testés négatifs peuvent revenir petit à petit.

Les écoles s'efforcent de maintenir un accompagnement pédagogique dans ce contexte difficile.

En cas de fermeture de classe, l'enseignant maintient le contact en assurant un enseignement à distance, en distribuant des dossiers pédagogiques, en enjoignant les élèves à faire des exercices.

S'il s'agit uniquement d'une mise en quarantaine du professeur pour une raison extérieure à l'école, celui-ci est autant que possible remplacé par un collègue pour assurer une continuité de l'enseignement.

Toutes les mesures sont prises pour préserver la scolarisation des enfants dans un contexte marqué par une circulation active du virus dans les écoles.



**Question orale de M. De Bock : L'évaluation des chèques commerce locaux depuis leur lancement.**

**M. De Bock** souhaiterait obtenir des renseignements sur l'évaluation du système des chèques commerce locaux par le Collège (nombre de chèques achetés, nombre de chèques distribués, personnel affecté à l'opération, liste des commerces ayant remis des chèques à l'administration communale pour obtenir le remboursement).

**Mme l'Echevin Delwart** répond que le système des chèques commerce a été lancé il y a un peu plus d'un an.

Plus de 100 commerces ucclois, dont la liste complète est disponible sur le site internet, sont affiliés au réseau « chèques commerce ».

1.988 chèques, correspondant à un montant total de 20.000 €, ont été distribués et 35 chèques ont été achetés.

La particularité du système de chèques commerce instauré à Uccle réside dans le fait que ce dispositif remplace des primes ou prix accordés antérieurement sous forme d'argent cash.

C'est dans les librairies, les chocolateries et les magasins de jouets que ces chèques ont été le plus utilisés.

Le Collège n'a pas encore finalisé l'évaluation de ce système mais a évoqué son extension.

Le service Economie est composé de deux agents, qui ont assuré le démarchage auprès des commerçants et s'occupent du paiement des chèques renvoyés par ces derniers.

**M. De Bock** remarque la différence entre le succès des chèques distribués et l'insuccès des chèques achetés. C'est un élément dont il faudra tenir compte dans l'évaluation.

Quoi qu'il en soit, la formule des chèques commerce est intéressante et permet de sortir des sentiers battus.



**Question orale de Mme Margaux : Le traitement des carrefours des rues cyclables.**

**Mme Margaux** rappelle que depuis l'été dernier, quatre rues uccloises sont devenues cyclables.

La signalisation a été adaptée au sol, mais pas nécessairement aux nombreux carrefours, en particulier aux croisements des rues latérales à la rue Vanderkindere.

Selon le vademecum régional, « dans une rue cyclable, la règle générale à appliquer pour le traitement des carrefours présents dans la rue est la priorité de la rue cyclable sur les autres voiries latérales sauf si ces voiries présentent un niveau hiérarchique plus élevé » (p. 19).

Aucune information sur l'application de cette règle générale ou d'une règle particulière n'est disponible sur le site internet communal ou les publications communales sur les réseaux sociaux.

Cependant, les titres des journaux semblaient confirmer l'application de cette règle générale : « À Uccle, la rue Vanderkindere donne désormais la priorité aux cyclistes ».

Si tel est le cas, la rue Vanderkindere doit devenir véritablement prioritaire.

Pourtant, aucune signalisation établissant la réalité de cette priorité n'a été installée.

Sans signalisation, les usagers qui n'ont aucune expérience des rues cyclables ignorent comment se comporter, et leur hésitation est de nature à provoquer des accidents.

Quel est le traitement réservé aux carrefours des rues cyclables, et en particulier de la rue Vanderkindere ?

Quelle est la règle en vigueur ? Des exceptions sont-elles prévues pour certains carrefours et si c'est le cas, quels sont les carrefours concernés ?

Afin que la responsabilité de la commune ne soit pas engagée en cas d'accident, ne faudrait-il pas d'urgence informer la population et placer des panneaux de signalisation adéquats ?

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que le vademecum sur les rues cyclables établi par la Région émet une recommandation d'ordre général à laquelle il est possible de déroger, ce qui est le cas en l'espèce.

La recommandation générale vise à accorder la priorité aux cyclistes sur l'ensemble de la voirie concernée.

Cette priorité sera instaurée dans l'avenue Brunard ainsi que dans la rue Roberts-Jones sur le tronçon situé entre la rue Edith Cavell et la rue Leo Errera.

Mais vu que les zones considérées ne comportent pas de carrefours, la question ne se posera pas pour ces deux rues cyclables.

Les carrefours qui jalonnent la rue Vanderkindere sont dotés de part et d'autre respectivement de panneaux « fin de rue cyclable » et « rue cyclable ».

Cela signifie donc que sur cette artère, les règles propres aux rues cyclables sont appliquées sauf à hauteur des carrefours, où la règle classique du code de la route, en l'occurrence la priorité à droite, est en vigueur.

Il aurait été possible – et il serait encore possible – d'instaurer la priorité pour les cyclistes sur la totalité du parcours de la rue Vanderkindere, en y intégrant également les carrefours.

Mais dans cette hypothèse, tous les usagers seraient prioritaires sur cet axe et tant les services de police que le service Voirie-Mobilité ont estimé qu'une telle mesure risquerait d'entraîner une hausse de la vitesse de circulation sur la rue Vanderkindere, en totale contradiction avec les objectifs souhaités.

Conformément à la suggestion de Mme Margaux, M. l'Echevin Wyngaard veillera à améliorer la diffusion des informations sur ce point.



**Question orale de Mme Kokaj : Campagne de sensibilisation à la vaccination à destination des jeunes.**

**Mme Kokaj** rappelle que le passeport sanitaire (« passe sanitaire ») est désormais d'application dans les lieux de culture ainsi que dans une série de salles de sport.

En raison d'une multiplicité de facteurs, le taux de personnes vaccinées stagne dans certains quartiers et la commune d'Uccle n'est pas totalement épargnée. La poursuite des activités sportives et la fréquentation des salles de spectacle, fort prisées par les jeunes, s'en trouvent impactées, et on ne peut que le regretter.

Eu égard au faible taux de vaccination et à l'application du passe sanitaire, l'ASBL communale Le Pas a du mal à maintenir ses programmes d'activité à l'intérieur, pourtant essentiels.

Mme Kokaj ne souhaite pas émettre un jugement sur les raisons qui amènent certains citoyens à être réticents à l'égard de la vaccination.

Néanmoins, il faut bien admettre que ces réticences reposent sur des craintes auxquelles il convient de répondre en couplant les campagnes de vaccination (vaccibus, etc.) à une campagne de sensibilisation ciblée sur certains quartiers de la commune.

Les écoles ont entamé ce processus avec, en amont de la campagne de vaccination, une campagne de sensibilisation auprès des jeunes de 12-17 ans effectuée par des experts médicaux et des animateurs.

Le but de cette campagne de sensibilisation consiste à fournir aux élèves une information objective et scientifique, grâce à laquelle ils sont en mesure de fonder un choix quant à l'opportunité d'une vaccination.

Le Collège pourrait-il envisager le lancement de telles campagnes de sensibilisation si des services communaux hors école ou d'autres organisations accueillant des jeunes ou moins jeunes le demandent ?

**M. l'Echevin Hublet** répond qu'il faut répondre aux craintes des citoyens réticents à l'égard de la vaccination.

Les personnes qui hésitent à se faire vacciner ne doivent pas être confondues avec les adeptes de théories fumeuses, anti-scientifiques (mouvement « antivax »), véhiculées sur les réseaux sociaux.

Les jeunes ne sont pas la seule catégorie de la population sur laquelle le Collège doit porter son attention.

Selon les pourcentages d'Ucclois non-vaccinés transmis par la Cocom, sur les 70.000 habitants de 12 à 80 ans et + susceptibles d'être vaccinés, 15.531 ne le sont toujours pas, parmi lesquels il y a 2.069 enfants de 12 à 17 ans et 1.879 adultes de plus de 65 ans. La part la plus importante d'Ucclois non-vaccinés concerne la tranche d'âge 18-44 ans.

Le Collège prépare des campagnes de vaccination complémentaires sur base de ces données, en collaboration avec la Cocom (vaccibus, distribution de flyers, etc.).

Ces campagnes seront organisées dans les quartiers de la rue Vanderkindere autour de l'église du Sacré-Cœur, de l'étoile Coghén et du Bourdon.

Un bus accueillera les candidats à la vaccination rue Edith Cavell en face de l'école du Longchamp les 4 et 5 novembre et au parvis Saint-Pierre les 3 et 4 décembre.

M. l'Echevin Hublet partage le point de vue de Mme Kokaj, selon lequel, avant toute campagne de vaccination, il convient de mener des opérations de sensibilisation, non seulement auprès des jeunes mais aussi auprès des personnes isolées et démunies victimes de la fracture numérique.

La Cocom suggère la mise sur pied, avec l'appui de son médecin référent, d'une séance « questions-réponses » destinée à ce public-cible.

Il va de soi que toute proposition d'action est la bienvenue.

**Mme Kokaj** rappelle que les personnes fragilisées ont un rapport épisodique aux soins de santé et consultent rarement un médecin généraliste.

Les campagnes de sensibilisation pourraient permettre de réconcilier ce public avec les maisons médicales qui proposent une médecine de proximité.

Par ailleurs, il convient de se pencher sur la situation des jeunes car l'interdiction de l'accès aux salles de sport ou aux lieux culturels pour absence de passe sanitaire pourrait générer des discriminations.

Mais cela ne signifie évidemment pas qu'il faille opposer entre elles les différentes catégories de la population.