



Question orale de M. Cools : Ligne de bus 41.

M. Cools signale que le trajet du bus 41 est devenu, selon l'expression de l'Echevin de la Mobilité d'Ixelles, un véritable « enfer » en raison de chantiers, effondrements de voirie, fermetures du bois en lien avec la météo et déviations qui en résultent. Avec raison, l'édile ixellois déplore qu'il n'y ait pas de « logique de ligne » dans la coordination des chantiers et demande une réunion d'urgence pour améliorer la circulation sur cette ligne.

Des contacts ont-ils eu lieu ou sont-ils programmés à cette fin entre les communes d'Uccle et Ixelles, la STIB, les responsables des divers chantiers ?

De manière plus structurelle, la commune intervient-elle lors de travaux programmés en voirie auprès de la commission de coordination des chantiers afin qu'une « logique de ligne » soit retenue dans la planification des travaux ?

M. l'Echevin Wyngaard rejoint M. Cools et son collègue ixellois Yves Rouyet sur leur jugement sur la situation compliquée de la ligne 41.

Dans un souci de coordination, les impacts sur les lignes de transport en commun sont, autant que possible, limités au maximum.

Dans le cas particulier de la ligne 41, il s'avère que le chantier en cours avenue De Fré au carrefour avec l'avenue de Floride et l'avenue Hamoir n'était pas du tout programmé. En effet, à l'occasion d'un contrôle, Vivaqua a constaté que l'état de l'égout était pire qu'on ne l'imaginait car il y avait un réel risque d'affaissement. Vu la nécessité d'une intervention d'urgence, le carrefour a été bloqué. En principe, ce chantier sera clôturé d'ici quelques semaines, dans le courant du mois de juin.

Il y a donc en l'occurrence un concours de circonstances tout à fait particulier.

De manière générale, le Collège prend en considération la présence de lignes de transport en commun dans l'organisation des travaux et des chantiers.

Lorsque des opérations ponctuelles de réasphaltage sont entreprises sur des axes dont la commune est gestionnaire, le Collège veille à ce que les travaux soient effectués de nuit, afin de n'impacter en aucune manière les lignes de bus de la STIB.

Lorsqu'il s'agit de très gros chantiers comme celui de la chaussée d'Alseberg, des réflexions sont menées en amont avec la STIB pour tenter, autant que possible, de réduire l'impact sur les riverains. Mais il n'est pas toujours possible de présenter une offre alternative qui soit comparable à l'offre habituelle.

M. Cools reconnaît que pour les travaux entrepris sur le territoire communal, des efforts sont accomplis pour la coordination dès que toute l'information est disponible.

La coordination des chantiers devrait être améliorée pour les travaux qui s'étendent sur plusieurs communes.

M. Cools constate une certaine discontinuité dans la politique de la STIB quant à la mise en place de solutions alternatives en cas de travaux (bus de remplacement « T-bus », etc.). Des efforts doivent être fournis à cet égard pour convaincre les usagers de prendre les transports en commun.

M. l'Echevin Wyngaard répond que la STIB, avec laquelle le Collège est en discussion régulière, a émis pour certains dossiers des propositions crédibles en termes d'alternatives.

C'était notamment le cas pour le chantier compliqué d'Uccle-Centre, pour lequel la STIB a mis en place des lignes de bus via l'avenue Coghen qui, lorsque c'était possible, passaient encore par certains tronçons de la chaussée d'Alseberg.

D'autres solutions se sont avérées moins heureuses, comme le terminus provisoire au Bourdon.

Il y a cependant de la part de la STIB une réelle volonté d'offrir le service de transport public le plus qualitatif possible.