

Interpellation de M. COOLS : Le chemin de la gare.

M. Cools, après avoir cité un vers d'un célèbre poème de Paul Eluard (« Liberté, Liberté chérie... »), précise que le concept de liberté implique la liberté de choisir son mode de déplacement.

Le Conseil a très souvent débattu des effets néfastes et contraires à cette liberté de choix induits par l'actuelle politique de mobilité et de stationnement pour ce qui concerne l'usage de la voiture. Si toutes les mesures contenues dans le Plan communal de mobilité, voté en septembre dernier par le Conseil majorité contre opposition, devaient être mises en œuvre après les élections, cela ne ferait que renforcer le déséquilibre de la politique de mobilité pratiquée à Uccle.

Une motion en faveur de l'amélioration des transports en commun a été adoptée à l'initiative de M. Cools. Toutes les demandes de cette motion ne sont malheureusement pas encore concrétisées. Tous les membres du Conseil sont favorables à l'amélioration de l'état des trottoirs pour faciliter la circulation piétonne. M. Cools rappelle que nous sommes tous à certains moments des piétons, quel que soit notre mode principal de déplacement.

Toujours respectueux du principe de la liberté de choix quant au mode de déplacement, le groupe Uccle en avant, n'est pas du tout opposé au vélo. Il estime seulement que l'on fait fausse route en voulant privilégier le trafic vélo sur les grands axes plutôt que sur les voiries secondaires, comme M. Cools l'a souligné dans une interpellation antérieure sur la chaussée de Waterloo.

Uccle est la commune la moins bien desservie en transports en commun mais 80 % de son territoire se situent à moins de 2 km à vol d'oiseau d'une gare. Ceci donne tout son sens à l'intermodalité train/vélo pour laquelle M. Cools a plaidé lors d'une interpellation présentée dans ce Conseil en séance du 25 juin 2020. M. Cools croit beaucoup plus en cette intermodalité que dans l'hypothèse selon laquelle de nombreux Ucclois rejoindraient le nord de Bruxelles en vélo. Encore faut-il que le stationnement des vélos soit sécurisé près des gares par des consignes semblables à celles qui existent dans les grandes gares pour les bagages. Cette proposition a été formulée à plusieurs reprises mais sa concrétisation n'est toujours pas effective. Quelles démarches le Collège aurait-il éventuellement entreprises pour obtenir ce stationnement vélo sécurisé ? Un financement de ce stationnement par la commune a-t-il été envisagé ?

Le RER-vélo n'est toujours pas réalisé, contrairement au Fiets-GEN en Flandre vers et autour de Bruxelles, qui permet par exemple de venir de Louvain à Bruxelles en vélo. Dans sa réponse à l'interpellation de M. Cools du 25 juin 2020, M. l'Echevin Wyngaard a indiqué qu'« il ne dispose pas d'informations récentes à propos de la ligne SNCB 124, si ce n'est que les travaux menés au pont de Stalle seront probablement très coûteux ». Dispose-t-il aujourd'hui de plus d'informations sur la réalisation d'une piste cyclable en site propre le long des voies de chemin de fer sur les 5 km entre la gare de Calevoet et la gare du Midi ? Quand le coût d'une passerelle accrochée au viaduc de Stalle a-t-il été estimé ? En tous cas, un tel dispositif coûterait moins cher que les passerelles piétons/vélos situées à Groenendael ou sur le grand viaduc de la Ville de Luxembourg. Une réelle politique vélo ne peut se limiter à réaliser des marquages en voirie et à culpabiliser les automobilistes voire à les opposer aux cyclistes. Dans sa réponse, M. l'Echevin Wyngaard a donné les indications suivantes sur la ligne SNCB 26 : « 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 ». Où en est-on quatre ans après ? Une demande de permis d'urbanisme a-t-elle été introduite pour concrétiser ce projet ? Les travaux sont-ils programmés ? Quelles sont les dernières nouvelles du Collège sur ce projet ?

Faciliter l'intermodalité train/vélo, c'est aussi raccourcir la distance pour accéder aux gares. En juin 2020, M. Cools rappelait qu'il avait été à l'origine du raccourci piéton et cycliste 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. M. Cools avait demandé si le Collège envisageait l'aménagement d'autres chemins afin de favoriser l'accès aux gares pour les piétons et les cyclistes, à l'exemple du réaménagement du chemin n° 54, réalisé, sous la législature précédente, en direction de l'avenue des Sophoras pour faciliter l'accès à la gare de Linkebeek. Des réalisations analogues ont-elles été concrétisées ou programmées sous cette législature ?

Si la réalisation d'une liaison en transport en commun entre la rue de Stalle et la gare de Calevoet est controversée et peu souhaitée par les habitants de la rue du Wagon, il en va autrement d'une liaison piétons/cyclistes entre les deux culs-de-sac actuels. L'idée d'une concrétisation de cette liaison piétons/cyclistes, indépendamment d'une liaison en transport en commun et du passage du bus, fait-elle son chemin ?

M. l'Echevin Wyngaard ne voit pas en quoi la politique volontariste menée par le Collège en matière de mobilité aurait un caractère culpabilisant et chercherait à opposer les modes de transport entre eux. M. Cools devrait peut-être fournir des exemples concrets.

La présence des cyclistes sur les grands axes a déjà été débattue lors de séances antérieures du Conseil communal.

Selon M. l'Echevin Wyngaard, il est tout à fait normal que des cyclistes arpentent la chaussée de Waterloo : de nombreux commerces sont situés sur cette artère et beaucoup de gens font leurs courses à vélo.

L'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Winston Churchill s'avère tout à fait pertinent.

Certains citoyens émettent des réserves à l'égard de la présence de cyclistes sur la rue Vanderkindere, et la considèrent plus opportune sur le grand axe que constitue l'avenue Winston Churchill, ce qui va à l'encontre de la logique défendue par M. Cools.

M. l'Echevin Wyngaard estime pour sa part que les cyclistes ont tout autant leur place sur la rue Vanderkindere que sur l'avenue Winston Churchill. La rue cyclable n'est certes pas parfaite mais constitue un compromis raisonnable, et la piste cyclable réalisée sous cette mandature s'avère une avancée non négligeable.

Pour ce qui concerne l'accès aux gares, la création de cheminements supplémentaires ne se justifierait qu'en cas de manque en la matière. Or, les gares ucloises sont facilement connectables de toutes parts.

Un permis a néanmoins été délivré récemment pour la gare de Stalle afin de la rendre conforme aux normes PMR (personnes à mobilité réduite) et de garantir un nouvel accès du côté de l'avenue de Haveskercke à la limite avec la commune de Forest.

Le projet de réaménagement de la gare de Saint-Job prévoit des accès plus nombreux et plus confortables grâce à des ascenseurs ainsi que des cheminements adaptés aux PMR.

Les différents opérateurs ferroviaires discutent avec la commune de Linkebeek d'un projet de réaménagement de la gare de Linkebeek qui inclura très probablement des cheminements complémentaires.

Pour ce qui concerne la gare de Calevoet et la rue du Wagon, il est sans doute un peu prématuré de s'avancer sur une alternative au projet initial. À cet égard, M. l'Echevin Wyngaard rappelle que ce projet émane non de la commune mais de la STIB, qu'un permis d'urbanisme a été délivré et qu'une série de démarches est en cours. Toute initiative en vue d'un projet alternatif prendrait du temps puisqu'elle exigerait l'introduction d'une nouvelle demande de permis, et ce n'est de toute façon pas le Collège qui est à l'œuvre pour la rue du Wagon.

Pour ce qui concerne le RER-Vélos, le dossier relatif à la ligne 124, qui passe à Calevoet, a évolué depuis les derniers échanges au Conseil communal sur ce sujet. Selon l'étude lancée en 2023 par Beliris, trois hypothèses sont envisageables pour cette ligne :

- un RER à l'ouest de la voie ferrée ;

- un RER à l'est de la voie ferrée ;
- un RER en totalité ou en partie sur des voiries existantes proches des voies ferrées.

Le RER le long des voies serait l'option la plus coûteuse car elle nécessiterait des expropriations. En outre, un tel aménagement impliquerait moins de connexions avec le quartier, vu qu'il s'agit d'un système de voies directes le long du chemin de fer.

L'option des voiries existantes impliquerait des croisements, notamment à la rue de Stalle, ainsi qu'un parcours au relief plus accentué.

Quoi qu'il en soit, la commune est partie prenante dans l'étude des différents scénarios.

Le dossier relatif à la ligne 26 est beaucoup moins avancé. Bruxelles-Environnement a lancé une étude dont on n'a guère entendu parler par la suite ; manifestement, des communes concernées par le projet ont émis des critiques. Il semblerait que dossier soit repris dorénavant par Beliris mais cela requiert confirmation.

L'accès à la gare de Calevoet est effectivement possible via un itinéraire cyclable passant par les rues du Coq, des Poussins, de la Fauvette. Mais M. l'Echevin Wyngaard reconnaît que cette connexion devient inconfortable lorsqu'on rejoint la chaussée d'Alsemberg, puisqu'il faut alors rouler soit sur un trottoir partagé soit entre les rails du tram pour déboucher sur le pont.

M. Cools réplique qu'il n'a jamais émis de critique quant à l'avenue Winston Churchill étant donné que la largeur de cette artère est suffisante pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable, ce qui n'est pas le cas de la chaussée de Waterloo.

Il ne s'agit pas d'interdire – d'ailleurs, comment pourrait-on interdire à quiconque de rouler à vélo dans telle ou telle artère ? -, mais de voir où il y a lieu d'encourager l'usage du vélo ou de lui accorder la priorité.

M. Cools n'accuse pas personnellement M. l'Echevin Wyngaard d'avoir créé des tensions entre automobilistes et cyclistes mais il constate que la politique régionale et l'attitude du Ministre régional de la Mobilité ont abouti à ce résultat.

Selon M. Cools, il faut respecter les choix de chacun et aménager des sites propres partout où c'est possible.

Le trottoir partagé chaussée d'Alsemberg peut s'avérer difficile si, par exemple, on croise à vélo une jeune mère avec une poussette. Et le même problème peut survenir rue du Château d'Or. Il serait intéressant d'étudier la possibilité d'un aménagement à gauche des immeubles, de manière à établir un itinéraire plus court, quoiqu'une telle démarche requière des achats de parcelles.

M. Godefroid estime qu'il y a des contradictions dans le discours de M. Cools.

Comment peut-on affirmer être partisan d'un partage équilibré entre les différents modes de transport et s'opposer à toute initiative visant à limiter la place de l'automobile alors que celle-ci occupe de fait 75 % de l'espace public ?

M. Cools est favorable à l'intermodalité pour ceux qui le souhaitent plutôt qu'à l'intermodalité pour ceux qui le peuvent. La nuance sémantique est importante.

Il faut éviter d'exercer des contraintes et respecter la liberté de choix, et ce d'autant plus que certains citoyens ne peuvent se passer de la voiture dans un certain nombre de situations.

Selon M. Cools, on pose mal le problème en focalisant le débat uniquement sur les moyens de réduire la place de la voiture. Il faut plutôt se demander comment réaliser des investissements en matière de transports en commun.

M. Cools insiste sur le RER-Vélos en raison du développement de ce type d'infrastructure en région flamande : plus de 400 kilomètres de voiries cyclistes ont pu être aménagées en Flandre le long des voies de chemin de fer. Pourquoi ne pourrait-on faire de même en site propre le long des voies de chemin de fer situées en région bruxelloise ?

Des pistes cyclables en site propre peuvent également être aménagées sur des artères telles que l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx ou l'avenue Van Bever.

M. l'Echevin Wyngaard est un fervent partisan des investissements en faveur de la mobilité douce.

Il rappelle cependant que lors des débats sur le budget extraordinaire, M. Cools a estimé excessifs les investissements annuels. Or, le coût requis pour l'aménagement de pistes cyclables séparées est élevé.

Il est relativement facile d'aménager une piste cyclable séparée sur une artère telle que l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx dans la mesure où il s'agit d'une des plus larges voiries de la commune. Le partage de l'espace public n'y nécessite pas des arbitrages compliqués.

Mais vu que la plupart des voiries communales sont plus étroites, de tels investissements y requièrent des arbitrages plus douloureux car il est difficile de satisfaire à la fois les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

M. l'Echevin Wyngaard précise encore que des discussions sont en cours avec Parking Brussels pour aménager à la gare de Saint-Job des places de stationnement cycliste sécurisées qui puissent être utilisées autant par les habitants du quartier que par les usagers de la SNCB. Il y a des projets analogues pour les gares de Calevoet et de Linkebeek.