



Interpellation de Mme NAGELMACKERS : L'interruption des lignes de tram 4 et 10.

Interpellation de M. COOLS : L'interruption des lignes de tram 4 et 10.

Question orale de Mme CZEKALSKI : L'interruption des lignes de tram 4 et 10.

**Mme Nagelmackers** rappelle que la STIB a récemment annoncé que dès la fin avril 2026, la circulation des trams sera interrompue pendant un an entre la Gare du Midi et la Porte de Hal. Les lignes 4, 10, 51 et 81 sont concernées, et ce afin de permettre des travaux importants sur l'infrastructure.

Si ce chantier est évidemment régional, ses conséquences sont très concrètes pour la commune.

Uccle dépend fortement des connexions vers le centre-ville et vers la gare du Midi. Pour de nombreux Ucclois, ces lignes constituent un axe structurant pour rejoindre les pôles d'emploi, les écoles, les administrations, les hôpitaux et bien sûr le principal nœud ferroviaire du pays.

Concrètement, cela signifie que l'accès au réseau national et régional sera compliqué pendant une année pour une part importante des citoyens ucclois. Un an, c'est long pour les navetteurs, les étudiants et les familles qui ont organisé leur quotidien autour de ces lignes.

Cette situation soulève la question de l'accessibilité de la commune d'Uccle. Depuis plusieurs années, les pouvoirs publics encouragent fortement les citoyens à privilégier les transports en commun et à restreindre leur usage de la voiture. Cet objectif est légitime et largement partagé. Mais il suppose que le réseau demeure fiable et accessible.

Or, une interruption d'un an sur un axe aussi structurant risque inévitablement d'allonger certains trajets, de multiplier les correspondances et de créer une pression supplémentaire sur d'autres lignes déjà fréquentées.

Ensuite, se pose la question de la coordination entre la Région, la STIB et les communes concernées.

Uccle est directement impactée par cette situation. Il est donc important que la commune et les citoyens ne soient pas seulement informés mais réellement associés au suivi de ce chantier et à l'organisation des alternatives pour les usagers.

Dans ce contexte, la commune doit jouer pleinement son rôle de relais d'information et de défense des intérêts de ses habitants.

Le Collège a-t-il été officiellement informé par la STIB et la Région de cette interruption et de ses modalités précises ?

Existe-t-il déjà un calendrier détaillé des travaux ainsi qu'un dispositif de transport alternatif clairement défini pour les usagers concernés ?

La commune a-t-elle été associée à l'évaluation de l'impact de cette interruption sur les déplacements des habitants d'Uccle ?

Un mécanisme de coordination ou de suivi entre la Région, la STIB et les communes concernées est-il prévu pendant la durée du chantier ?

La commune envisage-t-elle une communication spécifique (site communal, réseaux sociaux, écoles, canaux locaux) afin d'aider les habitants à anticiper leurs déplacements ?

Le Collège peut-il veiller à ce que les besoins spécifiques d'Uccle, notamment en matière d'accès au centre-ville, aux pôles scolaires et à la gare du Midi, soient pleinement pris en compte dans l'organisation de solutions alternatives ? La sécurité et l'entretien des infrastructures sont

indispensables mais il est tout aussi essentiel de préserver l'accessibilité de la commune et la confiance des habitants dans les transports publics.

**M. Cools** précise qu'à partir du 27 avril, les lignes de tram 4 et 10 seront interrompues pendant un an à hauteur de la gare du Midi, afin de remplacer une dalle en béton qui date d'il y a une quarantaine d'années et montre des signes de détérioration avancés. Cette situation va très fortement perturber l'accès des Ucclois en transport en commun vers la gare du Midi et le centre-ville.

Il en résulte en effet que la ligne 4 sera divisée en deux tronçons, le premier entre les arrêts Gare du Nord et Wiels et le second entre les arrêts Porte de Hal et Stalle. Quant à la ligne 10, le tram circulera uniquement entre les arrêts Hôpital Militaire et Gare du Midi. La ligne 82 offrira une alternative vers la gare du Midi et le centre. Elle sera prolongée jusqu'au Dieweg dès le 6 juin, via la rue de Stalle et le square Marlow, à la faveur de la fin des travaux sur la chaussée de Neerstalle.

Le Collège peut-il confirmer ces informations ?

Il y a de quoi être surpris par la longueur des travaux. Ce délai a-t-il été évoqué lors des contacts entre le Collège et la STIB ? Est-il possible qu'il soit réduit ? s'agit-il d'un chantier 7 jours sur 7 ?

Pourquoi ce chantier débute-t-il le 27 avril et non le 6 juin, lorsque les travaux de la chaussée de Neerstalle seront terminés et le trajet du tram 82, rétabli ?

La STIB annonce qu'à partir du 6 juin, la ligne 82 sera prolongée jusqu'au Dieweg. Cette décision est-elle vraiment opportune, étant donné que cela supprimera le trajet du 82 du carrefour Stalle/Neerstalle à son terminus au Château Drogenbos, dans la partie sud de la commune déjà mal desservie en transports en commun ?

**Mme Czekalski** a appris par voie de presse le mercredi 11 février dernier que les lignes des trams 4 (Stalle – Gare du Nord) et 10 (Churchill – Hôpital Militaire) seront interrompues pour une durée d'un an à partir de la fin du mois d'avril. Un chantier doit alors débuter entre la gare du Midi et la station Lemonnier afin de raccorder le tunnel de préméto au futur tunnel du métro 3, ce qui a pour conséquence de couper les deux lignes entre la Porte de Hal et la gare du Midi (plus précisément, sur une dalle de la place Bara, devant la gare du Midi). Le tram 4 serait dès lors limité à un trajet compris entre Uccle et la Porte de Hal tandis que le tram 10 ne circulerait qu'entre Neder-Over-Heembeek et la gare du Midi, sans plus desservir la commune d'Uccle.

La commune n'a pas été informée par la STIB, qui se refuse à tout commentaire quant au détail de l'impact d'une telle suspension. On ne peut nier que ces interruptions auront un impact considérable sur les citoyens, qui risquent de ne pas pouvoir bénéficier d'alternatives réalistes pour se rendre dans les gares ou dans le nord de la capitale.

Le Collège pourrait-il faire un état des lieux de ce dossier ? Le Collège a-t-il pris contact avec la STIB et les autres communes concernées en vue de coordonner les démarches ?

**Mme Duvieusart** tient à remercier M. l'Échevin Biermann pour la diffusion d'une vidéo d'information, vu que la communication de la STIB n'est guère satisfaisante.

Il semblerait que les perturbations ne soient pas dues aux travaux de la ligne 3.

Mme Duvieusart est cependant rassurée par le fait que le Collège est parvenu à établir un contact avec la STIB et que des mesures ont été prises pour réduire l'impact de cette situation, notamment via le 82, 37, le 50, etc.

Mme Duvieusart souhaiterait que la ligne du tram 92 soit prolongée et que sa fréquence soit augmentée, notamment par la mise en service de trams T3000 et T4000.

Elle invite le Collège à être attentif à l'aménagement de la station de la Porte de Hal, dont les escaliers sont de nature à poser des problèmes, et à se mobiliser en faveur de l'amélioration des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et des cyclostrades.

**Mme Maison** s'inscrit dans les propos tenus par les orateurs précédents.

Elle remercie aussi le Collège pour son effort de communication.

Le Collège a-t-il bien évoqué la problématique de la fréquence des transports en commun lors ses contacts avec la STIB et la Région ?

L'alternative que constitue le bus 37 n'est pas tout à fait satisfaisante puisqu'il ne passe actuellement que deux fois par heure.

Il serait aussi pertinent d'accroître la fréquence du tram 92 et à tout le moins de modifier le gabarit des véhicules qui circulent sur cette ligne.

**M. l'Echevin Biermann** comprend très bien l'émoi suscité par les informations transmises par la STIB. Le Collège a lui aussi été pris de court, étant donné qu'il n'a pas été informé directement par la STIB lorsque celle-ci préparait ce chantier.

Dès que le Collège en a été avisé, il a enjoint la STIB d'engager un échange, afin de comprendre les circonstances du choix d'un tel chantier et de vérifier s'il n'y a pas d'alternative à la rupture des lignes 4 et 10. Cette démarche a porté ses fruits, puisque la STIB a formulé des propositions complémentaires par rapport à sa proposition initiale.

Pour la STIB, le chantier Bara est indispensable en termes de sécurité. La corrosion avancée de la dalle de toiture du tunnel de préméto à hauteur de l'avenue Fonsny entraîne des infiltrations massives qui nécessitent le démontage de cette dalle et la reconstruction d'une structure verticale entre les deux niveaux du tunnel. La STIB est en faveur d'un remplacement complet de la dalle afin d'assurer la stabilité de l'infrastructure et d'améliorer la circulation des trams dans cet axe structurant. Les problèmes actuels requièrent la réduction de la vitesse des trams à 10 km/h. La STIB assure par ailleurs que ces travaux ne sont pas en lien avec le projet de métro 3.

Le réaménagement de l'ensemble des structures sur le boulevard Jamar a nécessité la création de ce qu'on appelle un « trou de Stross », c.à.d. une ouverture très importante qui connecte le tunnel et la voirie. La STIB considère que le maintien du trou de Stross est très opportun, puisqu'il garantit l'accès des véhicules de chantier et que les 2.000 tonnes de gravats produites par la démolition de la dalle pourront en être extraites. Si le chantier venait à être postposé afin d'être réalisé à l'occasion du réaménagement du boulevard Jamar prévu en 2027, une fois le trou de Stross refermé, ce ne sont pas moins de 300 trains de gravats qui devraient être extraits du tunnel et amenés à l'arrêt Berkendael pour être déchargés de leur contenu, celui-ci étant ensuite vraisemblablement transporté en camion. Le travail colossal qu'une telle organisation impliquerait, notamment en raison des problèmes de ventilation dans le tunnel, exigerait une augmentation de la durée du chantier, qui passerait d'une année à deux.

Pour ce qui concerne le calendrier des opérations, les travaux relatifs à la prolongation du 82 étaient censés démarrer seulement au mois d'août, mais la STIB a accéléré le chantier Neerstalle pour pouvoir rétablir le 82 et le prolonger jusqu'au Dieweg, ce qui devait être possible à partir du début juin. La STIB n'a en fin de compte pas attendu le mois de juin, afin de ne pas mettre en péril la possibilité de faire usage du trou de Stross, qui sera refermé au moment du réaménagement du boulevard Jamar.

Parmi les éléments circonstanciels qu'il convient de souligner, M. l'Echevin Biermann évoque aussi la disponibilité de position de terminus de l'arrêt Wiels pour le tram 4, liée au fait que certaines lignes sont stoppées pour l'instant, notamment celles qui traversent la commune de Saint-Gilles.

Les positions de terminus et le trou de Stross expliquent donc pourquoi la STIB souhaite procéder à ces travaux maintenant.

Les échanges entre les responsables communaux et la STIB ont débouché sur la proposition d'alternatives de la part de cette dernière.

La station Porte de Hal, qui est censée servir de terminus au tram 4 depuis Stalle, n'est pas adaptée au flux des voyageurs. De plus, les connexions exigent le passage par la passerelle, c.à.d. une rupture de charge présentant davantage d'inconvénients dans cette station qu'à la gare du Midi. La STIB suggère donc que, plutôt que d'emprunter le tram 4 jusqu'à la Porte de Hal pour prendre le métro, on rejoigne la gare du Midi avec le bus 82 ou avec le bus 37, qui serait prolongé de la station Albert jusqu'à la gare du Midi, cette dernière proposition résultant de la rencontre du 13 février entre représentants de la commune et de la STIB.

M. l'Echevin précise aussi qu'il y a moyen de rejoindre la gare du Midi via le réseau ferroviaire ou les lignes des Tec ou de De Lijn.

La STIB s'est engagée à mettre des trams T4000 en circulation sur les lignes 48 et 92.

La vidéo communale invite toute personne intéressée à manifester ses remarques, étant donné que la STIB a affirmé être disposée à améliorer les alternatives sur base des constatations des usagers.

Il y a lieu d'encourager les cyclistes à utiliser leur vélo pour rejoindre les destinations desservies par les lignes 4 et 10 mais cela exige que l'on soit attentif au confort des infrastructures cyclables. L'aménagement d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) est cependant effectuée selon un rythme qui excède la durée de ce chantier.

Outre la vidéo informative, un article qui paraîtra dans le numéro du Wolvendael du mois d'avril expliquera l'ensemble des alternatives.

Conformément aux suggestions de plusieurs riverains uclois, des panneaux clairs et lisibles seront placardés à chacun des arrêts pour familiariser les usagers avec les futurs itinéraires qu'ils devront emprunter.

M. l'Echevin Biermann signale encore que le chantier sera en activité 6 jours sur 7 de 07h00 à 22h00.

**M. Cools** regrette que la STIB n'ait pas pris la peine d'informer d'emblée les communes concernées par les problèmes auxquels elle devait faire face, alors qu'elle dispose d'une personne relais pour chaque commune.

Cet organisme ignore manifestement le concept de « multi-gouvernance ».

M. Cools souhaite qu'à l'avenir, il y ait une meilleure coopération dès le départ pour ce type de dossier.

**Mme Nagelmackers** insiste sur la nécessité d'aménager des dispositifs pour les personnes à mobilité réduite (PMR) à la station de la Porte de Hal.