

Interpellation citoyenne : Nouvelle ligne de bus n° 37 – Passage par l’avenue Coghen et construction de nouveaux arrêts de bus « Collège Saint-Pierre » et « Peyo » dans l’avenue Coghen.

M. Hendrickx, auteur de l’interpellation citoyenne, rappelle que, selon la STIB, l’intérêt de la nouvelle ligne 37 consisterait à rétablir un lien plus direct depuis les quartiers de la gare de Linkebeek et du Homborch vers Saint-Job via l’avenue Dolez, assurer une liaison vers le square des Héros ainsi que la station Albert (ligne 3 et 4) via une desserte de l’avenue Coghen, avec notamment le collège Saint-Pierre, et préfigurer le nouveau réseau de métro dont le métro 3 s’arrêtera à Albert. Concrètement, pour ce qui concerne l’avenue Coghen, les installations suivantes ont été décidées:

- construction de deux nouveaux arrêts de bus “Collège Saint-Pierre” devant, d’une part, les maisons unifamiliales n° 230 et 234 et, d’autre part, le Collège Saint-Pierre – n° 199 et 205 (en face des immeubles d’appartements situés aux n° 240 et 242) ;
- construction de deux nouveaux arrêts de bus “Peyo” devant, d’une part, les maisons n° 116 et 118 de l’avenue Coghen et, d’autre part, l’immeuble n° 101 de l’avenue Coghen.

Pour ce qui est des arrêts « Peyo », les travaux ont commencé du côté des numéros pairs mi-février et y sont quasi terminés. L’arrêt de l’autre côté sera quant à lui installé pendant les vacances de Pâques.

Pour ce qui est des arrêts « Collège Saint-Pierre », les travaux ont commencé du côté des numéros pairs le lundi 25 février 2019 et y sont quasi terminés (à l’exception de l’installation d’abribus, poubelles, etc.). Les travaux du côté des numéros impairs sont prévus pour les vacances de Pâques. La ligne 37 deviendra opérationnelle à partir du 6 mai 2019.

Les signataires de l’interpellation citoyenne s’opposent fermement au passage de la ligne 37 par l’avenue Coghen et à l’installation des nouveaux arrêts de bus « Collège Saint-Pierre » et « Peyo ».

Ils déplorent l’absence totale d’information, de concertation et de communication de la part de la Région, de la STIB et de la commune vis-à-vis des riverains concernés. Quasi tous les riverains, en ce compris les riverains les plus impactés (à savoir ceux qui habitent à la hauteur des arrêts de bus), sont formels : ils n’ont jamais été informés par quiconque qu’un arrêt de bus allait être installé juste devant leur porte. Certains ont constaté avec surprise ces installations à leur retour des vacances de Carnaval. Un petit nombre de riverains déclare avoir reçu une brochure dans sa boîte aux lettres quelques jours avant le début des travaux mais la majorité affirme ne pas l’avoir reçue. Le manque de concertation et l’absence d’une enquête publique parmi les riverains sont inacceptables et indignes d’une démocratie.

La STIB et la commune ont-elles reçu toutes les autorisations nécessaires et respecté les procédures pour installer une nouvelle ligne de bus ?

La ligne accueillera des bus hybrides et des bus diesel polluants. Une étude d’incidence sur l’environnement a-t-elle été réalisée? La STIB distille les informations et reste obscure à ce sujet, ne dévoile pas l’impact que cette ligne de bus aura sur l’environnement et la santé suite à la pollution sonore et atmosphérique.

Un des intérêts de la nouvelle ligne serait d’ « assurer une liaison vers le square des Héros ainsi que la station Albert (ligne 3 et 4) via une desserte de l’avenue Coghen, avec notamment le collège Saint-Pierre ». La ligne 37 passera donc par le square des Héros, où elle utilisera l’arrêt de bus et les abribus existants. A l’heure actuelle, un grand nombre d’élèves du Collège Saint-Pierre utilisent quotidiennement les lignes de bus et de tram (par exemple, lignes 4, 91 et 92) qui passent par le square des Héros. Les arrêts du square des Héros se trouvent à 50 mètres à peine de la première entrée/sortie de l’école au coin de l’avenue Coghen et de l’avenue Brugmann et à 200 mètres à peine de la deuxième entrée/sortie de l’école en face des immeubles d’appartements situés au n° 240 et 242 de l’avenue Coghen. Eu égard aux troubles de voisinage énormes qui sont déjà causés par le nouvel arrêt « Collège Saint-Pierre » et qui augmenteront encore après l’installation de l’arrêt côté école et la mise en service de la nouvelle ligne 37, les signataires de l’interpellation demandent à juste titre pourquoi la présence de l’école nécessiterait un arrêt additionnel sur l’avenue Coghen à proximité de l’arrêt « Héros » de cette même ligne 37.

En outre, si le but est d’assurer une liaison avec la station Albert, cela peut se faire facilement en faisant passer la ligne 37 par l’avenue Brugmann où l’on peut non seulement profiter des arrêts et abribus existants mais aussi du site propre, et ainsi réduire considérablement l’impact sur les riverains en général et tous les riverains de

l'avenue Coghen en particulier. Il y a lieu de s'interroger sur l'utilité de cette ligne au-delà du square des Héros puisque 2 lignes de tram prennent déjà le relais jusqu'à Albert (par la chaussée d'Alseberg et l'avenue Brugmann).

La quasi-totalité des riverains s'oppose au projet. D'où vient la demande, étant donné qu'elle ne vient pas des riverains de l'avenue Coghen ? Et à qui va alors servir cette ligne ?

La ligne 37 transformera l'avenue Coghen, avenue résidentielle où il fait bon vivre, en une avenue polluée par les bus diesel et les nuisances sonores et vibrations y afférentes. La fréquence des bus sera infernale à partir d'environ 6 heures du matin jusqu'à environ minuit :

- un bus toutes les 12 minutes pendant les heures de pointe donc, pour les deux directions ensemble, un bus toutes les 6 minutes ;
- un bus toutes les 15 minutes en dehors des heures de pointe donc, pour les deux directions ensemble, un bus toutes les 7,5 minutes ;
- soit au total environ 150 bus par jour, en ce compris les week-ends et les vacances scolaires.

Par ailleurs, l'argument de desservir le collège Saint-Pierre surprend les signataires de l'interpellation (Y a-t-il des cours le soir ? la nuit ? le week-end ? durant les congés scolaires ?).

A cela s'ajoutent :

- la suppression de nombreuses places de parkings pour les riverains déjà confrontés à ce problème ;
- l'inadaptation de la route au croisement de bus, qui engendrera de l'insécurité pour les cyclistes et piétons ;
- une possibilité future d'augmentation des fréquences et de bus de nuit Noctis (leitmotiv de la STIB), alors que Noctis dessert déjà l'avenue Brugmann et la chaussée d'Alseberg, ce qui va engendrer des nuisances nocturnes (alors que l'avenue Coghen est très calme la nuit et le week-end).

Le passage constant des bus aura également pour effet une dévaluation du prix des maisons et appartements affectés et des désagréments disproportionnés par rapport au (prétendu) intérêt public. Quelques exemples parmi d'autres :

- n° 234 de l'avenue Coghen : trottoir élargi et arrêt de bus devant toute la maison sur une longueur de 18 mètres, avec un poteau juste devant l'entrée principale de la maison ; à cela s'ajoutera encore un abribus de 4,50 mètres avec poubelle devant la maison : avis de l'expert immobilier : dévaluation immédiate de 10 à 15% ;
- n° 230 de l'avenue Coghen : le projet d'érection d'un garage sur le terrain constructible entre le n° 230 et le n° 234 est devenu impossible car l'arrêt de bus est juste devant ce terrain ; suite à l'installation d'une grille par la STIB juste à gauche de la sortie voiture, il est devenu impossible de sortir la voiture et tourner à gauche en direction de l'avenue Brugmann quand un camion d'un fournisseur est garé devant la chapelle de l'école (durée moyenne du stationnement des camions : 15 minutes), ce qui arrive très fréquemment ; avis de l'expert immobilier : dévaluation significative.

Il n'y a pas de « kiss & ride » devant le Collège Saint-Pierre. Chaque matin entre 7h45 et 8h30 et chaque après-midi entre 16h00 et 18h00 (les mercredis : entre 12h15 et 18h00), une multitude de parents vient déposer et chercher ses enfants devant l'école. Il y a peu de place pour se garer : les conducteurs utilisent les places de parking libres devant et à proximité de l'école et se garent très fréquemment devant les garages des immeubles voisins, bloquant ainsi la sortie et l'entrée des voitures des riverains.

A la hauteur des n° 234 et 230 de l'avenue Coghen, la STIB a maintenant opéré l'élargissement de 2 mètres du trottoir (qui était déjà d'une largeur de 4,85 mètres) sur une longueur de 30,28 mètres. Il en résulte la perte d'une huitaine de places de parking pour les parents précités (et pour les riverains). La même chose se produira à la hauteur de l'école (en face des immeubles d'appartements situés aux n° 240 et 242 de l'avenue Coghen) : perte additionnelle d'un nombre important de places de parking pour les riverains et les parents d'élèves. En outre, avec l'élargissement du trottoir, l'avenue devient beaucoup plus étroite devant l'école et la chapelle de l'école. De plus, vu le futur passage très fréquent des bus de la ligne 37 et le va-et-vient des camions des fournisseurs de l'école (l'entrée des fournisseurs se trouve en face du n° 230) qui bloqueront le passage des bus, la congestion existant déjà devant l'école s'aggravera encore davantage. Déjà à l'heure actuelle, avant même que la ligne 37 ne devienne opérationnelle, le bruit des klaxons est incessant, les embouteillages devant l'école sont de plus en plus longs, les parents des écoliers se garent dans tous les sens, les camionnettes des corps de métier sont carrément garées sur le trottoir du matin au soir, etc. Les signataires de l'interpellation invitent les élus à se rendre avenue Coghen à hauteur des feux rouges devant l'école un matin à 8h15 (hors week-end) ou un mercredi à l'heure de midi afin de percevoir l'envergure du problème de saturation. Le problème va croître de manière exponentielle suite à la décision malvenue d'instaurer des bus très fréquents, des arrêts de bus, des trottoirs élargis et une perte importante de places de parking pour les parents des écoliers et pour les riverains.

Il existe déjà un passage piéton avec feux rouges devant la deuxième entrée/sortie de l'école (en face des immeubles d'appartements situés aux n° 240 et 242 de l'avenue Coghen). Il s'agit là d'un endroit où les élèves peuvent traverser l'avenue Coghen de manière sécurisée. Or, pour le nouvel arrêt de bus à hauteur des n° 230 et 234 de l'avenue Coghen, la STIB a prévu l'installation d'un autre passage piéton à hauteur du n° 230 (donc à une vingtaine de mètres de la deuxième entrée/sortie de l'école), sans feux rouges. Les élèves devront donc traverser l'avenue à cet endroit-là parmi le va-et-vient des voitures, des camions des fournisseurs et des bus de la ligne 37. Un tel aménagement est néfaste pour la sécurité des écoliers. Il en va de même pour les élèves qui vont à l'école en vélo : ils devront dorénavant circuler parmi les bus, camions et voitures devant l'école. Il sera impossible d'éviter les accidents.

Si les nouveaux arrêts « Collège Saint-Pierre » étaient vraiment nécessaires, pourquoi ne pas avoir installé l'arrêt côté numéros pairs juste en face de la deuxième entrée/sortie de l'école où figure déjà un passage piéton avec feux rouges ? Il y a une large plage sans accès voiture devant les deux immeubles à appartements situés aux n° 240 et 242 de l'avenue Coghen pour un tel arrêt et la traversée de l'avenue se ferait alors en toute sécurité.

L'impact négatif des arrêts « Peyo » est semblable à celui des deux arrêts du « Collège Saint-Pierre », avec la suppression de nombreuses places de parking, les nuisances sonores, les vibrations, la pollution, la dévaluation des maisons, l'insécurité, etc.

Les auteurs de l'interpellation n'ont jamais demandé le passage de la nouvelle ligne 37 polluante, dangereuse et très encombrante par l'avenue Coghen. Ils ne veulent ni de ce passage ni des arrêts de bus dans leur avenue et n'utiliseront pas la nouvelle ligne, qui est sans intérêt, eu égard aux multiples lignes de transport public (bus et tram) déjà disponibles au square des Héros, en haut de l'avenue Coghen (tram) et sur l'avenue Brugmann, l'avenue Messidor et la chaussée d'Alseberg.

Nonobstant les arguments développés dans le cadre de cette séance du Conseil communal, les signataires de cette interpellation citoyenne souhaitent se réserver tous leurs droits, et en particulier celui d'introduire tout recours jugé opportun dans le cadre de cette affaire.

Vu que les travaux sont censés commencer la semaine prochaine, M. Hendrickx souhaite en outre le vote d'une motion de toute urgence par le Conseil communal, par laquelle celui-ci demanderait à la STIB de mettre immédiatement ses travaux à l'arrêt, le temps de réévaluer cette décision.

M. Hayette, tout en comprenant l'irritation de M. Hendrickx face à l'absence de concertation et d'information auprès des riverains, ne partage absolument pas son point de vue quant au fond du problème. En effet, les conséquences du dérèglement climatique sont telles que les changements de comportement sont inévitables. Et s'il s'agit de préserver le caractère résidentiel du quartier, rien n'empêche la majorité de plaider auprès de la STIB pour le recours à des bus électriques. Vu que des travaux importants vont commencer chaussée d'Alseberg, cette ligne 37 va permettre de soulager les anciens utilisateurs du tram 51. De surcroît, les éventuels inconvénients seront limités du fait que l'avenue Coghen est une des plus larges de la commune.

Favorable à la mobilité douce, le groupe socialiste ne soutiendra pas les positions défendues par M. Hendrickx dans son interpellation citoyenne.

M. Cools estime que, a priori, l'offre d'une nouvelle ligne de bus est plutôt une mesure opportune, et ce d'autant plus que cette ligne dessert le quartier du Homborch, peu fourni en transports en commun.

M. Cools souhaiterait connaître les éléments objectifs qui ont justifié ce choix.

Toutefois, si l'intention effective était de mieux desservir le quartier du Homborch, des solutions alternatives étaient possibles, telles que la reprise du tracé de l'ancien bus 38 ou l'augmentation des fréquences du bus 43.

Selon M. Cools, le manque de consultation et d'information de la part de l'administration communale est flagrant.

Le groupe « Uccle en avant ! » serait plutôt enclin à retarder l'installation définitive d'arrêts de bus, de manière à évaluer la pertinence de la solution proposée.

Mme Maison était a priori plutôt favorable à ce bus 37 mais les propos de M. Hendrickx l'ont rendue plus dubitative.

Quoi qu'il en soit, ce débat illustre la nécessité de développer la participation citoyenne.

M. Godefroid comprend les inquiétudes de l'auteur de l'interpellation citoyenne mais ne partage pas son point de vue.

En effet, M. Hendrickx craint que cette initiative en vienne à congestionner l'avenue Coghen alors que les bus ont pour vocation à remplacer une part du trafic et non à s'y additionner.

M. Godefroid réfute aussi l'argument selon lequel la poursuite du tracé au-delà du square des Héros serait inutile en raison du parcours de trams jusqu'à la station Albert. Les études montrent que l'utilisation des lignes est freinée davantage par le nombre de correspondances que par le temps de parcours. Il faut éviter la rupture de charge et intensifier le maillage du réseau pour avoir des transports publics performants. La jonction avec la chaussée d'Alseberg proposée ici est donc stratégique, puisque l'avenue Coghen est la seule voirie « inter-quartiers » qui le permette.

La mise en service de bus hybrides et le passage en zone 30 de l'ensemble de l'avenue Coghen sont aussi des mesures à envisager.

Le principe des « rues scolaires » peut contribuer à résoudre le problème du dépôt des enfants à l'école, si celui-ci vient à persister.

M. l'Echevin Wyngaard répond qu'il s'agit d'un projet datant de quelques années en phase de finalisation. Dans le cadre de ce processus, il a été jugé opportun de créer cette ligne 37 afin de répondre aux demandes d'un certain nombre d'Ucclois.

Suite à l'approbation définitive du plan par le gouvernement régional en mars 2018, des informations ont été diffusées dans le Wolvendael. La STIB a déployé des moyens pour communiquer, même si on peut déplorer la distribution tardive d'un toutes-boîtes auprès des riverains. Le Collège n'a d'ailleurs pas manqué de le signaler à la STIB.

Cette ligne 37 permettra de désenclaver certains quartiers de la commune, en particulier celui du Homborch, de desservir la piscine Longchamp et de rejoindre le pôle Albert sans rupture de charge.

Le passage des bus avenue Brugmann n'est pas une solution envisageable car la largeur du site propre y rend impossible le croisement de deux bus. L'offre de transports en commun sur l'avenue Coghen s'avère d'un intérêt particulier pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite (PMR), en raison de la déclivité de cette voirie.

Les travaux entrepris sont tout à fait réguliers sur le plan légal, les travaux de minime importance n'étant pas soumis à permis d'urbanisme et la STIB disposant bien d'une autorisation de la commune d'Uccle en sa qualité de gestionnaire de la voirie.

La localisation des arrêts de bus est mûrement réfléchi par la STIB, qui tient compte de la présence d'entrées carrossables (garages, etc.). Néanmoins, dans le cas où des situations de cet ordre n'auraient pas été repérées par la STIB, M. l'Echevin Wyngaard invite les intéressés à les lui signaler, de façon à ce qu'il puisse en faire part aux responsables de la STIB.

M. l'Echevin Wyngaard signale aussi que d'autres artères résidentielles sont desservies par des bus, sans que cela ne pose de problème.

Les fréquences proposées, classiques dans les zones de la « seconde couronne », sont loin d'être particulièrement intenses. Il n'est absolument pas question d'installer une ligne Noctis dans l'avenue Coghen.

Pour ce qui concerne le matériel roulant, M. l'Echevin Wyngaard rejoint les remarques émises par les auteurs de l'interpellation citoyenne. En effet, les véhicules mis en service seraient des bus diesel alors que des bus électriques avaient été annoncés. Le Collège va plaider auprès de la STIB pour qu'un plus grand nombre de bus électriques ou hybrides soient mis en circulation. Néanmoins, il faut reconnaître que les modèles de bus diesel utilisés actuellement par la STIB sont moins polluants que les précédents et répondent aux normes de basse émission définies par la Région.

M. Hendrickx estime que la position défendue par M. Hayette est dogmatique. De plus, la thèse du remplacement de la ligne 51 par la ligne 37 est incorrecte, vu qu'un dépliant de la STIB mentionne un trajet alternatif pour le remplacement de la ligne 51.

Il signale que le directeur du collège Saint-Pierre n'est pas favorable aux mesures adoptées par la commune car elles vont selon lui générer de l'insécurité pour ses élèves.

M. Hendrickx réitère sa demande de motion, qui s'inscrirait dans une démarche participative.

Mme la Présidente du Conseil signale à M. Hendrickx que l'initiative d'une motion incombe aux membres du Conseil communal et non aux particuliers.