

Interpellation de M. De Bock : La proposition d'Uccle pour la réouverture du Bois de la Cambre.

M. De Bock signale que la presse a diffusé une carte mentionnant la proposition du Conseil communal, défendue par le Collège uclois lors des réunions auxquelles ont participé des représentants de la Région, de la ville de Bruxelles, de la commune d'Uccle et d'autres communes limitrophes.

Il semblerait que les communiqués signés à l'issue de ces réunions n'aient pas été signés par l'ensemble des participants.

Il y a lieu de se poser des questions sur la méthodologie adoptée par la Ville de Bruxelles, qui semble privilégier l'organisation de phases-tests soumises à des évaluations.

Suite au dépôt d'une motion par le groupe Défi, un consensus a semblé se dégager au sein du Conseil communal uclois en faveur d'une solution médiane, reposant sur le refus d'une fermeture totale du bois de la Cambre et la recherche de solutions alternatives.

Vu qu'une carte n'a pas été jointe à cette motion, qui se cantonnait à des principes généraux, et que l'analyse de la qualité de l'air ne semble pas avoir été évoquée par les divers interlocuteurs, M. De Bock se demande dans quelle mesure le Collège a bien relayé la position du Conseil communal.

Quelles décisions ont finalement été prises ? Quelles mesures ont été adoptées pour éviter le report du trafic sur les voiries avoisinantes ?

Deux options fondamentales ont semblé envisageables : soit le retour au statu quo ante, soit la solution dite du « fer à cheval », qui ferme l'accès via l'avenue Franklin Roosevelt mais maintient la circulation automobile sur l'axe avenue Churchill/avenue De Fré/chaussée de La Hulpe. Pourquoi ces deux options n'ont pas été mises sur la table afin qu'on puisse les évaluer ?

Quand le Collège a-t-il établi la carte diffusée dans la presse ? Quelles raisons ont poussé le Collège à opter pour un renvoi d'une partie du trafic vers l'avenue Roosevelt, vers la chaussée de Waterloo à hauteur de la chaussée de La Hulpe et vers l'avenue De Fré ?

Le Collège a-t-il obtenu l'assurance de la mise en place de comptages pour mesurer la mobilité et l'ampleur de la pollution générée par le trafic ?

Le Collège a-t-il demandé un rapport de police sur les différentes solutions ?

Où en est la concertation avec les riverains, qui risquent de subir à nouveau des embouteillages chroniques ?

M. De Bock est inquiet pour l'avenir des commerces qui se sont installés ces dernières années sur la chaussée de Waterloo et qui ont contribué à revitaliser cette artère. Les nuisances subies par ce secteur induisent aussi une détérioration des logements de qualité érigés au-dessus des commerces.

Interpellation de M. De Bock : La position du Collège uclois concernant la fermeture du Bois de la Cambre.

Quelles décisions prises par le Collège dans la foulée des réunions avec la ville de Bruxelles et les autres communes limitrophes ont été actées au cours des 6 derniers mois ?

Quels sont les plans et schémas défendus par le Collège, vu que le schéma publié dans la presse ne correspond pas à la motion votée par le Conseil communal ?

Quelles sont les mesures ciblées à l'échelon local pour empêcher le report du trafic dans les quartiers uclois ?

Interpellation de M. Cools : Le suivi de la motion votée pour une solution pérenne et concertée pour le Bois de la Cambre.

M. Cools rappelle que lors de sa dernière séance, le Conseil communal a voté à l'unanimité une motion en faveur d'une solution pérenne et concertée pour le Bois de la Cambre.

Or, cette solution pérenne et concertée est loin de voir le jour : la concertation organisée a été un dialogue de sourds et la voix d'Uccle n'a pas été entendue.

Comment s'est déroulée cette concertation ? Pourquoi n'a-t-elle abouti à aucune amélioration notable de la circulation dans le bois ?

Quelle a été la position des bourgmestres d'Ixelles et de Watermael-Boitsfort et de leurs collègues respectifs, car les conséquences d'une fermeture du bois sont aussi très importantes pour ces deux communes ?

Lors de son intervention au Conseil communal de Bruxelles, que M. Cools a visionnée, le bourgmestre de la ville a laissé entendre qu'il avait obtenu le soutien total de ses homologues d'Ixelles et de Watermael-Boitsfort avec, supposait-il, l'accord de leurs collègues respectifs.

Il a aussi déclaré à la presse que selon lui, la circulation automobile devrait à terme être totalement bannie du bois. Par l'usage de telles formules pour qualifier ce qu'il appelle son « projet de ville », le bourgmestre de la ville de Bruxelles s'inscrit dans le sillage des propos tenus par le ministre Pascal Smet sur les antennes de BX1, selon lesquels « à l'avenir, il n'y aura plus de voitures en milieu urbain ».

Quelle est la réelle position du bourgmestre d'Uccle ? Est-il exact, comme la presse l'a relaté, que M. le Bourgmestre aurait proposé un plan limitant la circulation dans le bois à un double sens dans l'avenue Diane, entre les avenues de Flore et de la Belle-Alliance, ainsi que dans l'avenue de Boitsfort, qui permet une liaison entre la drève de Lorraine et l'avenue Franklin Roosevelt ? Pourquoi ne pas avoir proposé également le maintien de la circulation avenue de la Laiterie et avenue de Cérés ainsi qu'avenue de Flore entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue Diane ?

Cette proposition, qui certes supprime la circulation sur les avenues du Panorama, de Groenendael et de la Sapinière mais dégage un grand espace autour du lac, aurait été beaucoup plus équilibrée que celle qu'on prête au bourgmestre d'Uccle.

En dépit de son caractère minimaliste, la proposition de la commune d'Uccle n'a pas été suivie par la ville de Bruxelles, qui annonce une phase de test du 14 septembre au 15 novembre prochain, fondée sur une limitation de la circulation à un double sens dans l'avenue Diane entre les avenues de Flore et les avenues de la Belle-Alliance ainsi qu'au passage des bus avenue de Boitsfort.

M. Cools émet un certain doute quant à l'utilité de tels tests. N'est-on pas déjà suffisamment fixé lorsqu'on observe les conséquences chaotiques d'un arrêt ou d'une restriction de la circulation dans le bois ?

Aussitôt après avoir annoncé dans la presse être prêt à entreprendre des poursuites judiciaires dans cette affaire, M. le Bourgmestre s'est fait réprimander, toujours dans la presse, par M. le Premier Echevin, selon lequel rien n'a été décidé en la matière par le Collège. Le Collège ucclais défend-il une position uniforme dans ce dossier du Bois de la Cambre ?

Est-il exact qu'un avocat a été désigné par le Collège pour traiter ce litige ? À moins que le service juridique n'ait été chargé d'examiner ce dossier afin de déterminer les pistes susceptibles d'être suivies par le Collège et le Conseil communal ?

Le bourgmestre de la ville de Bruxelles a aussi prétendu que le carrefour La Hulpe-Roosevelt serait réaménagé pour favoriser la fluidité du trafic. Il s'agit d'une bonne proposition, mais Mme Durand s'y était déjà engagée lorsqu'elle était ministre de la Mobilité...il y a presque 20 ans !

L'objectif initial de cette mesure consistait à compenser l'impossibilité de traverser l'avenue Louise à hauteur de l'avenue Legrand, induite par la mise en site propre du tram. Cette proposition n'a jamais été mise en œuvre en raison du refus continu de la Commission des Monuments et Sites. Cet organisme a-t-il depuis lors modifié son point de vue à cet égard ? La commune d'Uccle a-t-elle été associée à une réflexion sur le réaménagement de ce carrefour, étant donné que celui-ci se situe en partie sur son territoire ?

Par dogmatisme, la ville de Bruxelles et la Région ne tiennent aucun compte des conséquences néfastes de leurs décisions.

M. Cools appelle à un sursaut de la raison et invite tous les groupes politiques du Conseil à s'accorder, afin que la commune d'Uccle s'exprime d'une seule voix, ce qui n'a guère été le cas au cours des dernières semaines.

M. Godefroid signale qu'à l'instar d'autres groupes politiques, le groupe Ecolo a accueilli avec une certaine inquiétude le projet de circulation proposé, notamment en raison de l'accroissement des risques pour les chaussées de La Hulpe et de Waterloo induit par la fermeture du bois.

Néanmoins, il convient de faire preuve de pragmatisme car la proposition sur la table n'est pas forcément mauvaise : il ne faut pas condamner un test avant qu'il ait lieu.

Certes, le scénario testé n'est pas celui recommandé par Uccle dans sa motion de juin, mais il a le mérite d'objectiver le débat grâce à la mise à l'essai d'un plan de circulation, ce qui rejoint les souhaits émis par le parti Défi dans son récent communiqué.

Vu l'urgence climatique, dont le Conseil communal a pris la mesure par le vote de la motion « urgence climatique et environnementale », il faut faire preuve d'ambition, quitte à faire un pas en arrière si, en définitive, le test ne s'avère pas concluant.

À cet égard, M. le Premier Echevin signale que la ville de Bruxelles s'est engagée à tester un autre scénario si, au terme de la première évaluation prévue pour la mi-octobre, le premier scénario ne s'avère pas satisfaisant.

Les services communaux ont déjà installé les appareils de comptage destinés à cette évaluation.

Selon M. Godefroid, le développement de cheminements cyclables et piétons agréables et sécurisés est de nature à favoriser la transition vers une mobilité douce.

De même, la réduction du nombre de bandes de circulation tend à fluidifier le trafic aux heures de pointe et donc améliore la qualité de l'air grâce à la diminution du temps de combustion des carburants.

Cette situation amène un certain nombre d'usagers à modifier leurs habitudes en décalant leurs heures de trajet vers leur lieu de travail, en changeant leur mode de déplacement ou en télé-travaillant.

Toutefois, vu que les changements d'habitude requièrent un temps relativement long, il ne faudrait pas condamner d'emblée un test parce que des embouteillages auraient été constatés dans les premiers jours de sa mise en œuvre. Il faut attendre quelques semaines, voire quelques mois, pour déterminer dans quelle proportion les automobilistes ont changé leurs habitudes.

Contrairement aux prévisions pessimistes, la rentrée n'a pas généré de chaos, puisque la part d'embouteillages a décliné de 10 % par rapport à l'année dernière et celle des cyclistes a augmenté de 75 %.

Qu'en est-il de l'aménagement de l'ICR (Itinéraire cyclable régional) entre l'avenue Winston Churchill et l'ULB, étant donné que cette infrastructure est primordiale pour éviter les pavés et les rails de tram de l'avenue Legrand ainsi que la traversée périlleuse du carrefour entre l'avenue de la Lisière et l'avenue de Diane ?

Mme Delvoye apprécie les propos de certains intervenants antérieurs mais déplore les allégations de M. De Bock selon lesquelles il y aurait des problèmes au sein de la majorité.

Prétendre que le bourgmestre d'Uccle n'aurait pas défendu une motion votée à l'unanimité par le Conseil communal est une affirmation pour le moins déplaisante.

Nul ne peut nier que les Ucclois sont très contrariés.

Vu que Défi participe à la majorité au pouvoir à la ville de Bruxelles et à la Région, cette formation politique devrait davantage s'impliquer dans la recherche de solutions, que ce soit pour la réalisation des tests, dont on peine à comprendre pourquoi il a fallu autant de temps pour les organiser, ou pour le lancement d'études d'incidence sur la qualité de l'air, etc.

La motion votée à l'unanimité par le Conseil communal en juin dernier prônait l'ouverture partielle de la boucle sud du bois afin de soulager quelque peu le trafic sur la chaussée de La Hulpe.

Vu que cette solution est intégrée au plan « Good Move », il serait légitime que la Région et la ville de Bruxelles s'emploient à la suivre.

La commune d'Uccle ne doit pas hésiter à user de moyens de pression, y compris le recours judiciaire, pour faire valoir ses revendications.

Dans le cas où il faudrait se résoudre à un recours judiciaire, il ne faut pas se tromper de débat : il ne s'agit pas d'opposer la voiture à la mobilité douce mais d'insister sur le fait que la préservation de la qualité de vie des Ucclois impose de prendre en considération le trafic de transit dû à la situation géographique de la commune d'Uccle en périphérie.

Mme Delvoye est persuadée que les explications qui seront données par M. le Bourgmestre seront particulièrement éclairantes.

M. le Bourgmestre rappelle que la ville de Bruxelles a procédé à la fermeture totale du bois au moment du confinement.

Vu que le bois était toujours fermé lorsque le déconfinement a été entrepris, les problèmes de mobilité étaient perceptibles, en dépit du ralentissement de l'activité.

M. le Bourgmestre s'est alors empressé de rencontrer son homologue de la ville de Bruxelles, en compagnie de M. le Premier Echevin et de Mme l'Echevin du Commerce.

À l'issue de cette réunion, les trois ouvertures correspondant aux axes Churchill – Louise – De Fré ont été mises en place rapidement.

Cette réunion était censée être l'amorce d'un processus de concertation sur la problématique du Bois de la Cambre.

M. le Bourgmestre s'était réjoui de constater que la ville de Bruxelles semblait sortir de son isolement et prendre en considération le point de vue des autres communes.

M. le Bourgmestre a d'ailleurs invité son homologue de la ville de Bruxelles à ne pas limiter ses contacts à Uccle et dans les quatre réunions ultérieures, Ixelles, Watermael-Boitsfort, Rhode-Saint-Genèse et Linkebeek ont participé au débat.

Puis, le Conseil communal d'Uccle a voté à l'unanimité une motion lors de sa séance du 25 juin.

Cette motion dépassait la portée symbolique que revêt habituellement ce type d'exercice car il s'agissait d'un texte équilibré, dénué de toute position dogmatique.

En effet, exiger le retour pur et simple à la situation d'avant le covid aurait été tout à fait contre-productif.

Partisan d'une approche constructive, le Conseil communal s'est prononcé à l'unanimité en faveur d'une solution médiane, réaliste, qui n'asphyxie pas les Ucclois.

Ces propos ont été repris textuellement par le bourgmestre de Bruxelles, qui a affirmé sa volonté de ne pas asphyxier les Ucclois.

Parmi les exigences minimales de la motion ucquoise figurait la demande d'une ouverture avenue du Brésil afin de désengorger le trafic des véhicules joignant l'avenue Franklin Roosevelt depuis la drève de Lorraine. La commune défend à cet égard une position cohérente puisqu'elle souhaite ni plus ni moins que la mise en place du plan « Good Move ».

La motion réclamait également le réaménagement du carrefour situé à l'angle de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt, qui à présent est réalisé pour l'essentiel.

Néanmoins, les demandes émises dans la motion ucquoise n'ont pas été retenues car, quoiqu'elles figurent dans le plan « Good Move », les techniciens de Bruxelles-Mobilité et de la ville de Bruxelles ont privilégié une autre option, consistant à consacrer l'axe considéré au passage des bus, et en tout premier lieu du bus 41. Cette proposition n'est pas dénuée de fondement, puisqu'elle assure un transport plus fluide pour les usagers grâce à la connexion opérée entre le bus 41 et le tram 8.

Quoi qu'il en soit, le Collège a refusé de baisser les bras devant les obstacles dressés à l'encontre des revendications ucquoises et c'est dans ce contexte que s'inscrit la réalisation des projections du 8 juillet.

Le Collège a indiqué que le passage des transports collectifs ne devait pas se limiter au bus 41 mais s'étendre aussi aux bus scolaires, en raison de la présence de l'École européenne, fréquentée par 4.000 élèves.

Cependant, le Collège a été avisé du fait que la circulation simultanée de véhicules particuliers avec le bus 41 entraînerait un encombrement sur l'avenue Franklin Roosevelt et déplacerait donc le problème ailleurs.

Adeptes d'une attitude ouverte, le Collège a estimé que cet élément méritait d'être pris en considération et a suggéré d'autres propositions.

Selon M. le Bourgmestre, il y aurait une solution beaucoup plus efficace que celle qui va être testée par la ville de Bruxelles.

En effet, si l'avenue du Brésil est interdite aux voitures particulières afin de ne pas encombrer davantage l'avenue Franklin Roosevelt mais garantit le passage des transports collectifs, il faut repenser la circulation sur l'autre axe, car la décision de fermer la drève de Lorraine s'est avérée néfaste.

Si un double sens est indispensable pour pallier cette difficulté, il faut au minimum que l'instauration de ce double sens ne soit pas limitée à l'avenue de Diane mais soit prolongée avenue du Panorama et avenue de Groenendael jusqu'à la drève de Lorraine.

Selon M. le Bourgmestre, il conviendrait également de réguler les heures de pointe du matin et du soir.

Cependant, les propositions pragmatiques et équilibrées de la commune d'Uccle n'ont pas été accueillies favorablement par la ville de Bruxelles, qui s'obstine à défendre des positions radicales et extrémistes, inspirées d'un esprit de « lutte des classes » obsolète, en considérant de manière caricaturale tous les Ucclois comme des bourgeois nantis et égoïstes, dont le sort pourrait être négligé parce qu'ils disposeraient tous d'un jardin de plusieurs hectares.

M. le Bourgmestre admet tout à fait qu'une grande partie du bois doit être sanctuarisée. Mais pérenniser une grande partie du bois ne signifie pas pour autant interdire d'un coup la circulation automobile sur les trois quarts de son territoire, comme le veut la ville de Bruxelles. Il ne s'agit là en aucune manière d'un projet équilibré.

M. le Bourgmestre est d'autant plus déçu qu'en compagnie de M. l'Echevin Wyngaard, il s'est rendu à ces réunions dans un esprit de conciliation, en croyant faire face à des interlocuteurs de bonne foi.

Chaque composante de la majorité ucquoise a évidemment sa propre sensibilité mais M. l'Echevin Wyngaard et M. le Bourgmestre ont eu à cœur de défendre d'une seule voix le point de vue ucquois de manière constructive, sereine et déterminée.

M. le Bourgmestre précise d'ailleurs que pour atteindre un équilibre, il serait prêt à aller au-delà des positions habituellement défendues par les gens proches de sa propre sensibilité politique, en étant partisan du programme suivant : maintien du flux antérieur à la crise du covid avec suppression d'une bande de circulation pour la remplacer par une piste cyclable totalement sécurisée.

M. le Bourgmestre est en effet bien conscient du fait qu'un cycliste en plus équivaut à une voiture en moins et assure donc une plus grande fluidité du trafic pour les concitoyens qui ne peuvent renoncer à leur voiture.

En réalité, les interlocuteurs de la ville de Bruxelles ne prennent en considération que leurs propres électeurs et se désintéressent totalement des habitants des autres communes.

Parmi les différents scénarios évoqués, le seul retenu actuellement est celui du double sens limité à l'avenue de Diane, que la ville de Bruxelles mettra en œuvre du 15 septembre au 15 novembre.

Outre le fait que ce test, annoncé lors de la quatrième réunion le 5 août dernier, ne correspond pas aux souhaits ucquois, M. le Bourgmestre souligne l'absence de critères objectifs permettant de déterminer si le test est positif ou négatif.

En dépit des demandes réitérées des représentants ucquois, relayées d'ailleurs par certains membres du Collège échevinal bruxellois, aucune précision n'a pu être donnée à cet égard.

Il est pour le moins incongru de vouloir organiser un test en étant incapable de dire selon quels critères le test serait réussi ou raté.

Cette attitude témoigne d'un manque flagrant de sérieux de la part des autorités de la ville de Bruxelles.

L'attitude pour le moins légère – pour ne pas dire malhonnête – de la ville de Bruxelles est encore apparue à l'occasion du communiqué de presse.

En effet, lors de la dernière réunion, la rédaction d'un communiqué de presse a été évoquée. Le Collège uclois a été invité à donner rapidement son aval au texte qui lui a été soumis, alors que selon ce document, l'ensemble des communes travaillait à l'unisson et Uccle était donc disposée à signer un chèque en blanc.

M. le Bourgmestre a alors poliment indiqué qu'une telle allégation était contraire aux propos qu'il avait tenus au cours des réunions précédentes et a réclamé en toute logique qu'Uccle ne soit pas associée au communiqué de presse.

Mais ces péripéties sont loin de constituer l'élément le plus important quant au fond du problème.

M. le Bourgmestre n'a évidemment pas la prétention d'être un expert omniscient en matière de mobilité. Il est bien conscient de l'évolution des conditions dans lesquelles s'opère la mobilité sur le territoire régional. Mais un certain nombre d'affirmations qu'il a entendues l'ont laissé pantois, notamment à propos des conséquences du « principe d'évaporation » dans le domaine de la mobilité.

En vertu de ce principe, les voitures disparues d'un endroit ne réapparaîtraient pas ailleurs et donc, l'interdiction totale de la circulation automobile dans un secteur déterminé ne poserait aucun problème.

Mais il suffit de voir ce qui se passe sur la chaussée de Waterloo pour comprendre qu'un tel parti-pris idéologique est un non-sens sur le plan environnemental, sans compter ses conséquences néfastes sur le plan économique, car les obstacles à la circulation automobile entravent la fréquentation des commerces, des établissements horeca, etc., et pénalisent l'ensemble des travailleurs de ces secteurs, qui comptent beaucoup de personnes aux revenus modestes : prétendre par idéologie que « ce n'est pas grave si un Ucclais ou Rhodien ne peut plus se rendre dans tel ou tel restaurant » est un propos irresponsable car, si le propriétaire de l'établissement considéré est contraint de remettre son affaire, ce sont précisément les plongeurs, les cuisiniers, les serveuses, les femmes de ménage qui vont se retrouver sans emploi !

Par son intransigeance, la ville de Bruxelles exacerbe aussi les tensions entre usagers de la route, entre automobilistes et cyclistes, alors que la commune d'Uccle s'est toujours inscrite dans un esprit de concorde en s'efforçant de défendre une position équilibrée.

La ville de Bruxelles a publié son ordonnance aujourd'hui même. L'avocat désigné par le Collège le 23 juin dernier pour défendre les intérêts de la commune dans cette affaire va procéder à l'examen de ce texte.

M. le Bourgmestre réunira le Collège dans les prochains jours pour une séance spéciale qui sera exclusivement consacrée à la problématique du Bois de la Cambre.

À cet égard, M. le Bourgmestre souligne qu'il est illusoire d'imaginer des tensions au sein de la majorité.

Cette majorité est composée de trois formations politiques qui ont chacune leurs valeurs et leur identité propres mais qui tiennent à agir de concert pour défendre l'intérêt général des Ucclais, dont la qualité de vie a d'ailleurs été déjà sérieusement malmenée bien avant que n'éclate la crise du covid. Il suffit de se rappeler les problèmes de circulation qui survenaient à la moindre tempête.

Et lorsqu'on entend un technicien de la mobilité appartenant à l'administration régionale affirmer sans rire que la chaussée de Waterloo n'est pas un axe de transit, il y a vraiment de quoi s'inquiéter !

La majorité s'en inquiète d'autant plus que la qualité de vie des Ucclais est vraiment au cœur de sa Déclaration de politique générale.

L'extension du télétravail est également un des arguments avancés par la ville de Bruxelles pour justifier sa politique, en citant le cas de la Commission européenne, dont le personnel va fonctionner en télétravail jusqu'en janvier prochain. Mais ce dispositif atteint précisément son terme en janvier et n'est pas censé perdurer au-delà. C'est la preuve du fait qu'il convient d'avoir une vision nuancée et équilibrée de la situation : les évolutions à plus long terme dans l'organisation du travail, que la crise sanitaire actuelle a contribué à susciter, ne vont pas pour autant faire disparaître complètement la voiture du paysage urbain.

M. Cools est partisan d'une politique de mobilité équilibrée : il ne s'agit pas de tout sacrifier à la voiture ni de la bannir de l'espace public.

La politique extrémiste adoptée par la ville de Bruxelles nuit autant aux Ixellois qu'aux Ucclais.

Le bourgmestre de Bruxelles a d'ailleurs énoncé des contrevérités en prétendant que la commune d'Uccle aurait été opposée à l'arrivée du métro sur son territoire.

Et lorsqu'il exerçait la fonction d'échevin de l'Urbanisme, M. Cools a toujours marqué son accord sur l'installation du RER, malgré l'opposition des habitants.

La petite partie de l'avenue de Diane située sur le territoire communal devrait faire l'objet d'une réglementation de la part du Conseil.

M. Cools ne partage pas le point de vue de M. Godefroid selon lequel il n'y aurait pas eu de chaos au Bois de la Cambre à l'occasion de la rentrée. Il suffit de se rendre sur la chaussée de La Hulpe aux heures de pointe pour se rendre compte de la réalité de ce chaos. Il est donc tout à fait essentiel de dégager une ouverture vers le bois à partir de la drève de Lorraine.

M. Cools s'inquiète aussi de la dérive antidémocratique générée par une certaine dictature des techniciens, idéologiquement engagés, qui influencent les débats dont les mandataires politiques devraient conserver la maîtrise.

En effet, quoique le plan « Good Move », prévoyant un accès au bois à partir de la drève de Lorraine, ait été adopté (après de multiples débats et enquêtes publiques), il a été aussitôt balayé d'un revers de la main par les techniciens, ce qui témoigne d'un manque flagrant de cohérence.

M. Cools précise qu'il n'a jamais été hostile au plan Good Move, même s'il en contestait certains aspects, mais il regrette que le Collège ait émis un avis sans que le Conseil communal n'en ait débattu.

Etant donné que les tests prévus suscitent à juste titre une certaine méfiance, la commune ne devrait-elle pas envisager l'organisation de tests de sa propre initiative, afin de mesurer l'impact des mesures adoptées sur le trafic ?

M. De Bock serait partisan d'une attitude beaucoup plus musclée de la commune d'Uccle à l'égard de la ville de Bruxelles, qui, par idéologie, veut imposer de manière unilatérale son point de vue sans envisager la moindre alternative. Cette situation est indigne d'une démocratie telle que la nôtre.

Les Ucclois n'en sont pas les seules victimes car tous ceux qui doivent entrer sur le territoire régional par l'axe sud sont contraints d'effectuer d'innombrables détours pour éviter le bois.

Les propos tenus par M. Godefroid attestent les différences d'appréciation des partis Ecolo et Défi par rapport à ce problème. Accepter la procédure de testing proposée en niant son impact négatif sur la circulation revient à faire fi de la réalité.

Opposé à une approche minimaliste, le parti Défi est, quant à lui, favorable à une ouverture de la chaussée de La Hulpe à hauteur de la drève de Lorraine, ou à tout le moins à un testing de cette ouverture.

Si les groupes Ecolo de la ville de Bruxelles et de la Région en viennent à refuser une simple analyse de cette option, tout ce débat n'est qu'un jeu de dupes et M. le Bourgmestre a raison de saisir les tribunaux.

M. l'Echevin Wyngaard accuse M. De Bock de déformer les positions du parti Ecolo.

M. De Bock persiste dans sa lecture des événements et est prêt à déposer ce soir même une motion visant à donner les pleins pouvoirs au bourgmestre pour ce recours judiciaire. On verra bien alors si le groupe Ecolo est disposé à la soutenir !

Si le groupe Défi avait fait partie de la majorité communale, M. De Bock aurait exigé que d'autres options fussent testées, comme par exemple la mesure systématique de la pollution générée aux abords du Bois de la Cambre.

Et en dernier recours, il faudra consulter les riverains, de manière à ce que les appels à la concertation et à la participation citoyenne ne soient pas des slogans vides de sens.

Et c'est d'autant plus nécessaire que les conditions de vie des riverains se sont particulièrement dégradées. Il suffit d'entendre les propos tenus par de nombreux habitants de la rue de Stalle ou de la chaussée de Waterloo pour en prendre conscience.

M. De Bock est persuadé qu'il y a moins de promeneurs au Bois de la Cambre depuis que la ville de Bruxelles a adopté ses mesures funestes.

M. De Bock déplore aussi que le Collège n'ait rien entrepris au cours des deux derniers mois pour empêcher le report du trafic automobile sur les voiries uccloises.

Il eût opportun, dans la perspective de la rentrée, de tester durant les vacances le stationnement gratuit aux abords des gares de Calevoet et du Moensberg, pour inciter les automobilistes à délaisser leur véhicule en amont de la commune, et de conclure à cette fin des accords avec la SNCB. L'organisation de stationnements concertés et intelligemment pensés est en effet de nature à désengorger le trafic automobile.

Vu les divergences de vue entre les sections uccloises des parti Ecolo et MR, l'opposition devra pencher dans un sens ou dans l'autre.

M. le Bourgmestre estime ce débat d'une telle importance qu'il ne peut donner lieu à de médiocres petits jeux politiques. Il rappelle que M. l'Echevin Wyngaard et lui-même ont toujours eu à cœur de veiller au bien-être des Ucclois en défendant des positions nuancées et équilibrées. M. l'Echevin Wyngaard n'a d'ailleurs pas ménagé ses efforts pour sensibiliser ses partenaires de la ville de Bruxelles à l'intérêt général des Ucclois.

M. le Bourgmestre invite M. De Bock à en faire autant auprès de l'échevin du Commerce de la ville de Bruxelles, qui appartient à sa formation politique.