

Motion de MM. Cools, Desmet, Clumeck, Hayette et Mmes Culer, Fremault : Motion relative au renforcement de l'offre de transport en commun.

M. Cools rappelle que le mois dernier, il avait déposé une motion en faveur de la prolongation du réseau de métro à Uccle.

Le texte proposé ce soir, fruit de la participation de l'ensemble des groupes politiques, prend en considération le souhait, émis surtout par les groupes de la majorité, d'étendre le champ de cette motion à tous les modes de transport en commun.

M. Cools remercie tous les mandataires qui ont contribué à la rédaction de cette motion, et ce d'autant plus que la recherche du compromis n'a pas amoindri la force des propositions défendues.

Le texte se prononce en faveur d'une extension du métro à Uccle, en particulier vers le square des Héros.

Cette extension est tout à fait justifiée par l'ampleur du trafic. En effet, le flux du trafic observé jusqu'au square des Héros s'élève à 2.500 voyageurs par heure, soit un taux de fréquentation analogue à celui de l'extension nord jusqu'à la Maison communale de Schaerbeek place Collignon. Et plus loin vers le nord, en direction d'Evere, ce taux est réduit de moitié.

Rien ne justifie donc que le métro s'étende vers le nord et non vers le sud.

La motion ne se prononce pas sur l'itinéraire à privilégier pour la fixation du tracé mais sollicite la réalisation d'une étude pour y réfléchir.

Selon M. Cools, il conviendrait de partir de l'avenue Albert pour descendre vers l'avenue Brugmann en prévoyant la construction d'une station de métro sous la place Vanderkindere.

La motion envisage aussi la mise en œuvre d'une liaison entre le sud de la commune et l'ULB via le Bois de la Cambre.

Diverses options sont d'ailleurs envisageables à long terme : la STIB a notamment évoqué la construction d'un pré-métro sous l'avenue Winston Churchill en direction du boulevard Général Jacques.

Les rédacteurs de la motion sont favorables à une augmentation de la cadence de l'ensemble des moyens de transport en commun (trains, trams, bus) et insistent sur la nécessité de mettre réellement en œuvre l'infrastructure du RER.

La motion se prononce aussi en faveur de l'intégration tarifaire, de manière à ce que la gare de Linkebeek soit agrégée à la zone MTB.

M. Hayette remercie M. Cools pour son initiative, qui répond définitivement aux allégations fallacieuses selon lesquelles Uccle serait hostile au métro.

Il souligne aussi l'intérêt d'une approche transversale qui englobe tous les types de transport en commun.

Cette motion, qui constitue un excellent compromis, peut servir de feuille de route pour l'élaboration du prochain plan de mobilité.

Mme Culer insiste sur l'indispensable mise en œuvre de l'accord de coopération conclu pour créer la communauté métropolitaine.

Elle souligne aussi l'intérêt d'un partenariat entre les secteurs public et privé pour l'élaboration d'une politique de mobilité.

Les positions équilibrées défendues dans la motion sont de nature à apaiser les tensions entre les différents usagers de l'espace public.

Mme Culer souhaite vivement que la Région bruxelloise puisse disposer d'un métro aussi performant et facile d'accès que le métro parisien.

M. Desmet remarque que la recherche du consensus n'a pas nui à l'expression des sensibilités propres à chacune des six formations politiques composant le Conseil communal.

Contrairement à un cliché parfois un peu trop répandu, les écologistes sont loin d'être hostiles au métro.

M. Desmet souligne néanmoins que le développement du métro, moyen de transport certes rapide et efficace, requiert des investissements particulièrement coûteux : l'aménagement d'un site propre exige entre 1 et 5 millions d'euros par kilomètre pour le bus, entre 10 et 30 millions d'euros par kilomètre pour le tram, et plus de 200 millions d'euros par kilomètre pour le métro.

Vu l'enveloppe financière fermée de la STIB, la motion propose de manière très pertinente d'intégrer le développement du métro dans le cadre d'une politique de mobilité globale qui tienne compte des spécificités

uccloises et du potentiel offert par le réseau de la SNCB, tout en étant ouverte sur la communauté métropolitaine prévue par la 6^{ème} réforme de l'Etat.

Le groupe Ecolo soutiendra toujours toute initiative visant à une transition vers un modèle économique à la fois durable et performant.

M. Clumeck, tout en remerciant M. Cools pour son initiative, regrette que les modifications du texte lui aient été transmises trop tardivement pour qu'il puisse les analyser de manière sereine, eu égard à ses activités professionnelles.

Le réseau de métro bruxellois est encore trop modeste par rapport à celui de métropoles européennes telles que Paris, Londres ou Madrid : créé en 1976, il ne compte que 59 stations et 4 lignes, ce qui ne constitue pas un maillage suffisant pour répondre au défi de la mobilité.

Depuis de nombreuses années, le FDF, devenu entre-temps Défi, demande que le développement du métro à Bruxelles, et en particulier à Uccle, soit une priorité dans l'agenda politique.

L'extension du métro requiert des dépenses importantes mais tout à fait justifiées si on prend en considération le coût annuel de 1,5 milliard d'euros généré par la congestion actuelle.

Dans ce contexte, le groupe Défi était un chaud partisan de la proposition initiale de M. Cools, qui insistait sur l'impérieuse nécessité pour Uccle d'être desservie par une ligne de métro.

Le groupe Défi soutiendra néanmoins le texte proposé ce soir, modifié par rapport à la version initiale, tout en regrettant que les exigences relatives au métro soient quelque peu diluées dans un texte prônant un renforcement général de l'offre de transports en commun à Uccle.

M. Clumeck regrette également que la remarque de M. De Bock quant à la l'ajout de la qualification « a minima » à la mention de l'extension du métro dans le titre n'ait pas été prise en considération.

M. Clumeck signale encore que, selon un récent sondage de la STIB, 75 % des Bruxellois sont favorables à une extension du métro et que ce taux monte à 82 % dans les communes qui vont être desservies par la ligne 3.

Mme Fremault trouve dommage qu'un groupe politique émette des regrets à l'occasion du vote d'un texte dont la rédaction résulte d'un large consensus.

Elle estime au contraire que la portée généraliste de cette motion permet de prendre en compte l'ensemble des demandes émanant des citoyens ucclois.

Les discussions menées pour l'élaboration de cette motion ont été très précises sur la problématique des tracés ou sur l'organisation des études à effectuer.

Quoi qu'il en soit, le CDH consacrera toute son énergie à l'indispensable extension du métro à Uccle.

M. l'Echevin Wyngaard comprend que certains mandataires aient pu être gênés par le timing un peu serré dans lequel a été opérée l'élaboration de cette motion, en dépit des efforts fournis par le secrétariat du service de la Voirie, auquel il rend hommage.

Cette motion constitue une synthèse intéressante et équilibrée de l'ensemble des enjeux relatifs à la place des transports en commun dans la politique de mobilité tout en mettant l'accent sur la nécessité d'étendre le métro à Uccle.

M. l'Echevin Wyngaard insiste sur l'atout considérable que constitue la présence de 5 gares sur le territoire ucclois (6 si on ajoute celle de Linkebeek).

Ce réseau ferroviaire est d'autant plus intéressant qu'on ne peut exclure l'installation future d'une infrastructure hybride permettant la circulation de trains et de trams sur les mêmes rails.

Pour ce qui concerne les autobus, la motion évoque l'importance stratégique du projet de la rue du Wagon pour relier la nouvelle Maison au quartier de Calevoet, en pleine expansion, et la nécessité d'une connexion vers l'ULB via le Bois de la Cambre.

La motion se prononce aussi en faveur de la réalisation d'études rapides afin d'évaluer la faisabilité technique et la balance coûts-bénéfices des projets envisagés.

Les quelques réserves qui sont apparues avec M. Cools au cours des discussions quant à l'opportunité d'un considérant relatif à la technique du tunnelier résident précisément dans le fait qu'il serait peut-être risqué de se référer à une technique particulière avant d'en connaître l'impact financier.

M. Cools précise que le considérant cité par M. l'Echevin Wyngaard ne vise pas à imposer le choix du tunnelier mais prend acte de l'existence de cette technique et se prononce en faveur de la réalisation d'études financières destinées à en déterminer la pertinence.

Il signale aussi que le système hybride train-tram fonctionne déjà de manière très efficace en Suisse.

Il va de soi que la population devra être consultée lorsque des tracés précis pour le métro auront été élaborés.

M. De Bock explique que la mention complémentaire qu'il voulait ajouter au titre de la motion visait à clarifier la position ucquoise, car plusieurs interlocuteurs à la Région bruxelloise accusent la commune de ne pas être réellement en faveur du métro ou d'être divisée sur ce point.

C'est d'autant plus nécessaire que le métro s'avère d'une importance cruciale, car ce serait une illusion de croire que les problèmes de mobilité pourraient être résolus uniquement grâce aux gares.

Texte de la motion

Vu le Plan de transport de la SNCB 2020-2023 ;

Vu le Plan Good Move adopté par le gouvernement régional le 5 mars 2020 ;

Vu le Plan Bus approuvé par le gouvernement régional en 2019 ;

Vu le Plan Communal de Mobilité ucquoise, qui sera prochainement révisé ;

Vu les enjeux de mobilité, qui dépassent largement le cadre des 19 communes ;

Vu l'intérêt de concrétiser la Communauté métropolitaine prévue dans la 6^{ème} réforme de l'Etat ;

Considérant que notre Commune est desservie par 7 lignes de trams (3, 4, 7, 51, 82, 92, 97), 7 lignes de bus (37, 38, 41, 43, 48, 60, 98) et 2 lignes Noctis auxquelles s'ajoutent quelques lignes TEC et De Lijn ;

Considérant que notre Commune est traversée par deux lignes de chemin de fer (n°26 et n°124) et dispose de 5 gares (Calevoet, Saint-Job, Stalle, Moensberg et Vivier d'Oie) et de la gare de Linkebeek située à la limite communale ;

Considérant la création récente de la ligne de bus 37 qui désenclave notamment le sud de la Commune et le lancement à venir de la ligne 74 ;

Considérant que la fréquence de certaines lignes de bus et de trams a été revue à la hausse ces dernières années ;

Considérant que la fréquence de certains trains des lignes 26 et 124 a été améliorée il y a peu ;

Considérant qu'une amélioration de la desserte d'Uccle en transport en commun demeure toutefois nécessaire ;

Considérant qu'une connexion en bus entre le sud de la Commune et l'ULB, en desservant le Bois de la Cambre, mérite d'être étudiée ;

Considérant que la création de nouveaux sites propres bus et trams est rendue malaisée par le tissu historique d'Uccle et l'étroitesse de nos voiries ;

Considérant que le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) lors de sa dernière modification prévoit la prolongation du métro nord jusqu'à la station SNCB Bordet située à Evere près du Boulevard Léopold III et au sud jusqu'à la station Albert où une rupture de charge pénalisante est à prévoir pour les Ucquois à l'avenir ;

Considérant qu'en tout état de cause, une prolongation du métro jusqu'au square des Héros pourrait déjà engendrer une fréquentation de 2.500 voyageurs par heure, soit le double de ce qui est attendu au-delà de l'arrêt Collignon à Schaerbeek, dans le cadre de l'extension vers le nord ;

Considérant que la technique du tunnelier permet aujourd'hui de créer de nouvelles lignes de métro par des fouilles souterraines sans nécessiter comme dans les années septante d'éventrer toutes les voiries ;

Considérant que plusieurs tracés sont envisageables pour une extension du métro vers Uccle dont la liaison vers le Square des Héros, qui est un pôle important en matière de transport en commun (5 lignes de bus et 2 lignes de trams) et qui est situé à proximité du quartier commerçant d'Uccle-Centre et de plusieurs établissements scolaires ;

Considérant que cette extension mériterait d'être étudiée finement et rapidement quant à sa faisabilité technique (conséquences, études de sol, etc...) et nécessiterait une analyse coûts et bénéfices ;

Considérant qu'Uccle est traversée par deux lignes de chemin de fer, les lignes SNCB 26 et 124, et que ces lignes pourraient être mieux exploitées pour les déplacements d'Uccle vers les autres communes bruxelloises mais aussi pour permettre aux citoyens résidant en périphérie de se rendre sur leur lieu de travail à Bruxelles ;

Considérant que ces gares ne sont pas encore suffisamment mises en valeur auprès du public et que leur intermodalité avec les déplacements à vélo pourrait être améliorée ;

Considérant que le RER doit cesser d'être un projet dont la date de réalisation est sans cesse reportée ;

Considérant qu'une halte de chemin de fer à hauteur du Lycée français serait des plus utiles dans ce quartier en développement ;

Considérant qu'il est souhaitable que la zone MTB englobe la gare de Linkebeek ;

Le Conseil communal demande :

- à la SNCB, la STIB, TEC et De Lijn de poursuivre le renforcement de l'offre de transport en commun à Uccle, par le biais de meilleures fréquences – notamment en soirée et le week-end – et de nouvelles lignes, avec une attention toute particulière pour les quartiers encore mal desservis, d'accélérer la mise en service de véhicules de transport public davantage respectueux de l'environnement, d'étendre l'offre Noctis ;
- en particulier, à la Région et à la STIB, d'étudier une prolongation du métro vers Uccle, dont la liaison vers le square des Héros ;
- en particulier, à la Région et à la STIB, qu'une réflexion soit rapidement menée quant à la possibilité de créer une connexion en bus entre le sud d'Uccle et l'ULB à travers le Bois de la Cambre, par exemple via la prolongation du bus 43 depuis son terminus du Vivier d'Oie, ce qui permettra de desservir tant le Bois de la Cambre que le pôle universitaire ;
- que la Région et la STIB associent étroitement notre commune aux diverses réflexions qui précèdent, notamment en ce qui concerne l'ensemble des tracés et itinéraires sur son territoire, et veillent à consulter la population sur ceux-ci ;
- que la Région et la STIB finalisent prochainement le projet de création de la rue du Wagon qui offrira une meilleure desserte en transport en commun et en termes de mobilité douce du quartier Calevoet ainsi que de la future maison communale, rue de Stalle ;
- en particulier, aux gouvernements et sociétés de transport en commun concernés, d'œuvrer à une intégration tarifaire ;
- en particulier, au Fédéral et à la SNCB, la concrétisation, sans nouveau retard, du projet RER et l'amélioration des fréquences notamment le soir et le week-end sur les lignes SNCB 26 et 124 ;
- en particulier, au Fédéral et à la SNCB, que les 5 gares uccloises soient aménagées en pôle multimodal, avec en particulier des emplacements de stationnement pour vélo sécurisés ;
- en particulier, au Fédéral et à la SNCB, la création d'une halte de chemin de fer à hauteur du Lycée français, pôle qui accueille près de 4000 personnes quotidiennement ;
- l'extension de la zone MTB de manière à y inclure la gare de Linkebeek.

Décide de transmettre la présente motion au Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, au Premier Ministre, au Ministre fédéral de la Mobilité, à la Ministre régionale de la Mobilité, au Président du Parlement bruxellois, à la Présidente de la SNCB, et à l'Administrateur-directeur général de la STIB.

La motion est adoptée par l'assemblée à l'unanimité.