



### **Interpellation de M. Cools : L'avenue Coghen.**

**M. Cools** rappelle que dans le cadre d'une interpellation citoyenne, des habitants de l'avenue Coghen ont exprimé leur inquiétude à l'égard du nouveau trajet du bus 37, dont l'itinéraire emprunte leur avenue, alors que ce bus mettrait moins de temps pour atteindre la place Albert si, à partir du square des Héros, il empruntait les avenues Brugmann et Albert. Ils dénonçaient la construction sans permis, et donc illégale, de quais pour les arrêts de bus et attiraient l'attention du Conseil communal sur la nature du sol de l'avenue Coghen et les risques qui découleraient d'une intensification du trafic dans cette avenue, où se trouvaient naguère des carrières de sable.

La STIB se comporte comme un Etat dans l'Etat, en construisant des quais sans permis. Ceci a été constaté par l'administration régionale de l'urbanisme, qui a dressé un procès-verbal d'infraction urbanistique à l'encontre de la STIB.

Ce comportement ne relève pas de l'ignorance, vu que, dans un document destiné au grand public, la STIB souligne elle-même qu'elle doit solliciter un permis d'urbanisme pour créer de nouveaux arrêts, en se conformant à une procédure complète qui inclut une enquête publique. L'article 98 1<sup>er</sup> 2<sup>o</sup>/1 du CoBAT stipule explicitement qu'un permis est requis « pour modifier l'aménagement ou le profil d'une voirie ».

La création d'arrêts sans permis a été suivie par l'aménagement d'abribus, toujours sans permis. L'arrêté d'exécution du CoBAT ne dispense pas de permis les travaux dits « de minime importance » qui font l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie.

Etant donné que le contrat sur les abribus a été conclu avec une société privée, pourquoi la commune a-t-elle donné à cette société des instructions pour l'aménagement de ces abribus, alors que la situation urbanistique est infractionnelle ?

De plus, en cas de maintien d'une infraction, un second procès-verbal peut être dressé, la commune et la Région disposant d'un pouvoir verbalisateur à cet égard.

Le Collège compte-t-il agir pour assurer le respect du droit ?

Quelle que soit l'appréciation sur le fond du dossier, n'est-il pas choquant qu'un organisme régional comme la STIB bafoue la législation régionale en matière d'urbanisme ?

Vu le caractère patrimonial de l'avenue Coghen, n'eût-il pas été plus pertinent d'opter pour des abribus de style ancien sans caisson lumineux ?

Des dégradations ont été constatées sur l'avenue Coghen. Des habitants se plaignent également de fissures dans leur maison, qu'ils attribuent aux vibrations causées par le passage régulier des bus de la STIB.

Les courriers envoyés à ce sujet n'ont débouché sur aucune réaction de la part du Collège.

Un effondrement de voirie a eu lieu le 29 août dernier. Les causes de cet effondrement sont-elles connues ? Un examen des incidences vibratoires et sonores du passage des véhicules de la STIB ne devrait-il pas être effectué ?

### **Interpellation de M. Sax : Les arrêts de bus et abribus sur l'avenue Coghen.**

**M. Sax** rappelle que lors de la séance du Conseil du 28 mars 2019, des habitants de l'avenue Coghen ont exposé une interpellation citoyenne relative à l'installation d'arrêts de bus devant le collège Saint-Pierre et au carrefour avec l'avenue Messidor (arrêts nommés « Peyo »), destinés à la nouvelle ligne de bus 37.

Selon ces habitants, la STIB aurait dû obtenir un permis d'urbanisme pour ces travaux en vertu de l'article 98 §1 du CoBAT. Ils exprimaient également leur crainte par rapport aux désagréments que ce nouveau trajet risquait de créer et rappelaient que la construction de l'avenue

Coghen sur une ancienne carrière de sable la rend vulnérable en cas de trafic lourd à cause de l'instabilité du sol.

Il semble qu'aucune suite n'ait été donnée à cette interpellation citoyenne. Les arrêts de bus sont toujours là et entre-temps, deux lignes de bus supplémentaires (11 et 70) se sont ajoutées à la ligne 37. Quoique la commune ait promis de ne faire circuler que des bus électriques, la plupart des bus opérant sur ces lignes sont des véhicules diesel ou hybrides, ces derniers étant d'ailleurs contraints d'utiliser leur moteur diesel pour redémarrer aux arrêts en pente.

La lecture des récents mails des habitants de l'avenue Coghen est particulièrement édifiante : M. Sax a été choqué d'y apprendre que la division Inspection et sanctions administratives (ISA) d'Urban Brussels avait dressé un procès-verbal établissant l'infraction urbanistique dans le chef de la STIB et qu'Urban Brussels avait ensuite également conclu à l'infraction, après un examen approfondi du dossier. Les arrêts de bus sur l'avenue Coghen sont donc illégaux mais la STIB, estimant selon son habitude que les lois ne s'appliquent qu'aux autres, refuse de se soumettre à une demande de permis pour ces arrêts, dont la gestion incombe à la commune puisqu'ils sont situés sur une voirie communale.

Aux arrêts illégaux s'ajoute à présent le problème des abribus que la commune est en train d'installer sur les arrêts de bus. Urban Brussels a confirmé la nécessité d'un permis pour ces abribus, dont la délivrance ne peut être antérieure à la régularisation urbanistique des arrêts de bus sur lesquels ils sont installés. Les arguments énoncés dans le mail du 31 août dernier de MM. les Echevins Wyngaard et Biermann pour justifier l'installation des abribus sont kafkaïens : la STIB, elle-même en infraction urbanistique, aurait convaincu la commune qu'il faut installer des abribus illégaux (sans permis) sur des arrêts illégaux (sans permis)...afin de se conformer à la réglementation urbanistique. La réplique des habitants du 31 août 2021, d'une limpidité exemplaire, ôte tout crédit à la position de la commune dans ce dossier.

Les habitants de l'avenue Coghen signalent également que les craintes qu'ils avaient exprimées en 2019 se sont réalisées : il y a eu plusieurs effondrements dans la voirie, le dernier datant du 29 août ; des fissures sont apparues dans un grand nombre de maisons depuis la mise en service de la ligne 37 et les plaintes déposées par les habitants n'ont pas eu de suite ; les trois lignes passant désormais dans l'avenue Coghen provoquent des vibrations, un bruit incessant et une pollution aérienne dont se plaignent les riverains.

Les habitants signalent également que le taux d'occupation des bus est très bas, sauf durant les heures de pointe. Le soir, les bus roulent sans lumière intérieure en raison de l'absence de passagers. Les riverains se demandent donc pourquoi la ligne 37 ne s'arrête pas au square des Héros ou ne continue pas son chemin via les avenues Brugmann et Albert, comme ils l'avaient proposé dans leur interpellation citoyenne.

Pourquoi la commune autorise-t-elle la présence d'arrêts de bus illégaux sur la voirie communale depuis deux ans et demi au lieu d'utiliser son pouvoir verbalisateur pour contraindre la STIB à se conformer à la réglementation urbanistique ?

Pourquoi la commune installe-t-elle des abribus sans permis sur des arrêts de bus illégaux ?

Quelles mesures la commune compte-t-elle prendre suite aux dégradations de la voirie et aux plaintes émises par les habitants de l'avenue Coghen ?

**M. l'Echevin Wyngaard** précise que l'installation d'abribus répond à un besoin car il n'est pas souhaitable que des enfants ou des seniors soient contraints d'attendre leur bus sans disposer d'un abri lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables.

Le placement d'un abribus devant le Collège Saint-Pierre résulte d'une demande de cet établissement scolaire, dans l'intérêt des enfants, et en l'occurrence, il n'y a pas de répétition, quelle que soit l'interprétation donnée aux textes réglementaires en matière d'urbanisme.

Pour ce qui concerne les types d'abribus à installer, deux modèles ont été proposés : le « standard » et le « prestige », plus esthétique.

Le Collège a opté pour le modèle « prestige » et a pris aussi l'engagement de se conformer à la demande des habitants selon laquelle aucun abribus destiné à l'avenue Coghen ne doit être doté d'un caisson publicitaire afin de respecter la valeur patrimoniale de cette artère.

Le Collège s'est également engagé à ne pas agir de manière précipitée et donc à ne pas installer des abribus directement après la réalisation des quais, en dépit de l'inconfort d'un tel choix pour les usagers des transports publics.

Les textes du CoBAT sont loin d'être clairs puisqu'ils donnent lieu à des interprétations contradictoires de la part d'Urban Brussels et de la STIB.

Selon la thèse de la STIB, fondée sur la consultation d'un cabinet juridique bien connu sur la place de Bruxelles, un permis s'impose en cas de répétition.

Selon la thèse d'Urban Brussels, que cet organisme n'a pas toujours défendue, la présence d'un abri est requise dès qu'il y a un quai et c'est en vertu de ce principe qu'Urban Brussels a dressé des procès-verbaux à l'encontre de la STIB pour absence d'abris sur les quais.

La situation est donc loin d'être univoque sur le plan juridique mais on y verra sans doute plus clair dans les semaines qui viennent, dans la mesure où l'arrêté régional sur les travaux de minime importance est en cours de révision.

Le Collège a donc décidé de patienter et se conformera à la réglementation en vigueur, quelles que soient les décisions prises : s'il faut un permis, il sollicitera un permis et dans le cas contraire, il n'en sollicitera pas.

Les services communaux examineront la largeur du cheminement piéton de l'avenue Dolez.

Pour ce qui concerne les fissures constatées dans certains immeubles de l'avenue Coghen, M. l'Echevin Wyngaard invite les riverains impactés à contacter leur assureur afin d'établir un éventuel lien de causalité entre les fissures et le passage des bus.

L'administration communale est évidemment à la disposition des citoyens et est prête, le cas échéant, à envoyer un agent sur place afin de déterminer les causes des dommages subis.

**M. Cools** remarque qu'auparavant, la commune se montrait plus proactive pour aider les habitants, et ce d'autant plus qu'elle compte dans ses effectifs suffisamment d'ingénieurs et de techniciens compétents pour procéder à un examen sérieux des immeubles.

La commune doit effectuer le suivi de ce problème de fissures car les courriers transmis à M. Cools ne sont pas des pétitions « standard » rédigées par un seul auteur, mais des lettres individuelles attestant la détresse spécifique de particuliers.

M. Cools déplore l'attitude désinvolte, voire méprisante, de la STIB, manifeste dans les déclarations de son directeur, selon lesquelles l'aménagement du métro à Uccle peut être reporté aux calendes grecques.

Par ailleurs, les plans relatifs aux itinéraires de bus font l'objet de débats périodiques. Pourquoi n'en serait-il pas de même de cet itinéraire-ci ? Et il y aurait lieu de se poser des questions analogues quant au parcours du bus 71.

**M. l'Echevin Wyngaard** réplique que l'engagement de l'administration communale auprès des citoyens est aussi constant que dans le passé : les agents du service de la Voirie sont tout à fait disposés à se rendre chez les riverains pour examiner l'état de leur habitation.

M. l'Echevin Wyngaard reproche à M. Cools d'avoir la mémoire courte, car lorsque ce dernier siégeait au Collège, il a validé l'itinéraire de bus qu'il conteste à présent.



### **Interpellation de M. Cools : La scan-car.**

**M. Cools** rappelle que la commune a acquis une scan-car. Ce véhicule permet d'intensifier le contrôle du stationnement.

Lorsque ce point a été présenté au Conseil communal, les membres de l'assemblée ont appris que des agents se rendraient sur le terrain pour contrôler l'effectivité des infractions relevées par cet engin.

Ce contrôle vise à éviter l'enrôlement d'une taxe à charge d'une personne disposant d'une carte de handicapé, étant donné que ce type de carte ne peut être lu par la scan-car.

Ce contrôle sur place est-il bien effectué ? Si c'est le cas, pourquoi ne met-on pas un papillon sur le pare-brise lorsqu'une redevance est due ?

La procédure de digitalisation n'est pas sans inconvénient. Par exemple, une Uccloise a découvert via un courrier qu'elle doit payer 175 € pour plusieurs redevances. Certes, elle n'a pas fait attention à la date d'expiration de sa carte de riverain, mais si elle avait vu un papillon de 25 €, elle aurait compris qu'il y avait un problème et aurait réagi avant d'être confrontée à un paiement de 175 €. Le Collège a refusé de réduire ce montant, quoique l'objectif du règlement sur le stationnement consiste à éviter le phénomène des « voitures ventouses » et non à punir lourdement les citoyens ayant fait preuve d'inattention pour le renouvellement de leur carte de riverain.

Les citoyens sont avertis de l'expiration de leur carte de riverain uniquement par mail. Ne faudrait-il pas également les informer par courrier postal ?

L'absence de papillons sur les pare-brise peut avoir d'autres conséquences.

Un automobiliste peut, en toute bonne foi, parquer son véhicule dans une rue réglementée sans s'en rendre compte.

Le placement d'un papillon de 25 € permet aux personnes concernées de se rendre compte de la situation et de prendre leurs dispositions (rechercher un horodateur, mettre son disque en zone bleue,...) avant d'être contraintes à payer des sommes plus importantes.

Depuis quand la scan-car est-elle opérationnelle ? Quel est le nombre de véhicules contrôlés et de redevances de 25 € délivrées suite à son passage ?

**M. De Bock** insiste sur la matérialité de la preuve.

La preuve de l'infraction doit être jointe à l'invitation à payer adressée contrevenant.

Le Collège devrait être attentif au fait que les négligences dans le renouvellement des cartes de riverain s'expliquent aussi par des difficultés suscitées par le contexte particulier de la crise sanitaire.

**M. Hayette** estime qu'un système doit être modifié s'il ne fonctionne pas de manière optimale.

On a parfois le sentiment, peut-être erroné, que la scan-car échappe à tout contrôle, qu'il s'agit d'un engin lâché dans la nature.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que la scan-car circulant dans les rues est dotée d'un système automatisé lui permettant de déceler si une voiture est en ordre en fonction de toute une série de fichiers de bases de données.

Si la personne concernée dispose d'une carte de riverain valide ou a acquitté le coût de son stationnement via un horodateur, elle sera estimée en ordre par la scan-car.

Le dispositif de la scan-car s'avère même plus indulgent envers les automobilistes ayant oublié de mettre leur disque en zone bleue.

En effet, vu que, pour ce qui concerne le contrôle des zones bleues, un laps de temps supérieur à deux heures s'écoule avant que la scan-car ne repasse à un endroit déterminé, il n'y a aucun souci si le véhicule a été déplacé même si l'intéressé a oublié de placer son disque bleu.

Selon les données recueillies par la scan-car, environ 25 % des véhicules ne sont pas en règle.

Un second contrôle est effectué par le personnel, soit directement sur le terrain soit via un ordinateur.

Si les photos transmises par la scan-car montrent un automobiliste au volant, attestant un véhicule à l'arrêt et non en stationnement, ou une carte PMR (personnes à mobilité réduite), la redevance est annulée par le service.

Mais malgré ce double contrôle, des titulaires de cartes PMR ont parfois été verbalisés indûment.

Pour éviter ce désagrément, les intéressés peuvent communiquer leur plaque minéralogique qui, une fois enregistrée dans le système, sera identifiée par la scan-car.

Le règlement général sur la protection de la vie privée empêche en effet l'encodage automatique de ces personnes en l'absence d'une démarche personnelle de leur part.

Toutefois, les services régionaux travaillent actuellement à la mise en place d'un système de contrôle automatisé plus efficient pour le public PMR.

Vu le nombre de véhicules contrôlés, l'envoi de documents sur support papier n'est techniquement pas possible, de même que le placement systématique de papillons sur les voitures. Les papillons sont loin de constituer une panacée car il arrive fréquemment que ces papiers s'envolent, que quelqu'un les retire, etc.

Les services communaux font preuve d'une certaine souplesse pour le renouvellement des cartes de riverain, valides normalement pour un ou deux ans, car l'administration communale n'a pas pour objectif de renflouer ses caisses sur le dos des riverains.

En effet, les citoyens inattentifs qui réagissent dans les jours qui suivent la réception du courrier les invitant à acquitter une redevance bénéficient de l'annulation de celle-ci ainsi que des autres redevances qui seraient entre-temps survenues suite à de nouveaux passages de la scan-car.

Mais cette mansuétude a évidemment ses limites. L'administration communale ne peut faire preuve de la même indulgence à l'égard de citoyens qui se manifesteraient 6 mois après pour signaler qu'ils ont oublié de renouveler leur carte de riverain.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier, 344.500 véhicules ont été contrôlés, parmi lesquels 35.000 ont fait l'objet d'une redevance.

Une réduction du nombre de redevances a été observée dans les communes qui ont installé une scan-car. Cela signifie que ce dispositif incite certains citoyens à régulariser leur situation.

On peut espérer le développement du même phénomène à Uccle, et ce d'autant plus que depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier, 2.000 personnes ont sollicité l'octroi d'une carte professionnelle ou de riverain, puisque leur nombre de ces cartes est passé de 16.600 à 18.600.

Cette tendance confirmerait un plus grand respect de la réglementation, qui contribuerait à l'objectif d'une meilleure rotation des véhicules afin d'éviter le phénomène des voitures ventouses.

La réduction de la masse salariale induite par l'automatisation opérée avec le dispositif des scan-cars a permis d'économiser plusieurs centaines de milliers d'euros en dépenses de personnel.

**M. Cools** n'est pas tout à fait convaincu par les arguments de M. l'Echevin Wyngaard quant à l'inefficience des papillons.

Il regrette aussi qu'il n'y ait pas une intervention systématique d'un agent sur place après un constat d'infraction par la scan-car. Il y a lieu de craindre la dérive orwellienne d'un monde où l'homme serait entièrement remplacé par la machine.

**M. De Bock** regrette qu'il ne soit pas possible de procéder au renouvellement des cartes de stationnement sur internet alors que l'intelligence artificielle est mobilisée avec davantage d'empressement pour taxer les citoyens.

**M. l'Echevin Wyngaard** précise qu'un mail est envoyé aux titulaires d'une carte de riverain un mois avant la date d'expiration pour les inviter à procéder à son renouvellement.

Mais il est arrivé que ce courrier aboutisse dans le courrier indésirable des intéressés ou que ceux-ci aient entre-temps changé leur adresse mail et n'aient pas avisé l'administration communale de ce changement.