



Interpellation citoyenne : Intégration du vélo dans l'ensemble des politiques communales – police, urbanisme, mobilité, égalité des chances, enseignement et commerce.

Mmes Schmetters et Brachet et M. Pierlot exposent l'interpellation citoyenne suivante devant l'assemblée :

1. Le GRACQ Uccle a effectué une interpellation citoyenne il y a six ans, au début de la dernière mandature. Le ton était à l'espoir. Nous avons demandé l'intégration du vélo dans l'ensemble des politiques communales – police, urbanisme, mobilité, égalité des chances, enseignement et commerce.

2. Des progrès ont été accomplis. La plupart des engagements de la déclaration de politique générale concernant le vélo ont été tenus – une dizaine de km de pistes marquées ou suggérées, une piste séparée (Bourgmestre Herinckx), des box vélos, des arceaux et un budget accru qui a permis l'octroi de primes à l'achat de vélos électriques. C'est bien. Mais ce n'est pas assez.

3. Le partage de l'espace public est resté inchangé : les cyclistes n'ont été pris en compte que dans la mesure où les aménagements en leur faveur ne gênent pas le trafic automobile et n'entraînent pas ou peu de suppression d'emplacements de parking. La voiture reste prioritaire, le vélo secondaire. Pourtant, le vélo pourrait devenir un moyen de déplacement important si des aménagements corrects étaient réalisés. Une politique cyclable ambitieuse contribuerait aussi à concrétiser vos engagements pour le climat, la santé et la qualité de l'air.

4. La déclaration de politique générale estime essentiel que chaque piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun puisse se déplacer en toute sécurité. Elle se prononce en faveur d'un « partage harmonieux » de l'espace public et annonce de nouveaux aménagements pour une meilleure cohabitation entre les différents modes de transport. Nous adhérons à cette vision. Nous souhaitons que chacun ait la liberté de se déplacer à vélo à Uccle sans craindre pour sa sécurité ou celle de ses enfants.

5. La déclaration de politique générale inclut des engagements pour les cyclistes. Nous nous en félicitons. Mais nous souhaitons des engagements plus précis sur certains points et la communauté cycliste à Uccle a des attentes complémentaires.

6. Les cyclistes sont presque partout amenés à circuler dans le trafic automobile ; il n'y a pas de piste séparée sur les axes à 50 km/h (Brugmann, J&P Carsoel, De Fré, Dolez, Wolvendael, ou chaussée de Waterloo entre Ixelles et De Fré) ; il n'y a pas de continuité des aménagements (même quand il y a un aménagement dédié, comme la passerelle Verrewinkel, l'avenue Dolez ou de Messidor, le retour dans le trafic automobile n'est pas intégré dans la réflexion et est dangereux) ; le carrefour Observatoire/De Fré/Waterloo n'est pas sécurisé et les croisements avec le tram non plus (ex : Brugmann/Stalle/Alseberg, Messidor/Brugmann, Stalle/Neerstalle, Mozart/chaussée d'Alseberg). Les rails de tram sont la première cause de chute parmi les accidents sans opposants. Question à Monsieur Wyngaard, échevin des Travaux publics : Outre les quatre aménagements mentionnés dans la déclaration de politique générale (Kamerdelle/Folie, Bosveldweg, Gazelle et Verrewinkel/Chêne), qu'allez-vous faire de plus pour assurer des itinéraires cyclables sécurisés et continus ? Vous engagez-vous à aménager des pistes cyclables séparées sur tous les axes où les voitures sont autorisées à circuler à 50 km/h d'ici la fin de la mandature ?

7. Nous sommes satisfaits que le réaménagement par la Région de la chaussée de Waterloo soit signalé dans la déclaration de politique générale. Nous appelons de nos vœux une coopération constructive avec la Région. Nous sommes satisfaits que le réaménagement par la Région de la

chaussée de Waterloo soit signalé dans la déclaration de politique générale. Nous appelons de nos vœux une coopération constructive avec la Région. Nous réitérons notre demande que la chaussée soit à 30 km/h entre l'avenue du Prince d'Orange et la Bascule. Quant au Bois de la Cambre, nous attendons de la commune d'Uccle un accord constructif avec la Ville de Bruxelles pour y réduire au maximum le passage des voitures et marquer les itinéraires cyclables promis depuis 30 ans.

8. Notre demande de lancement d'une réflexion pour une cohabitation harmonieuse avenue J&P Carsoel n'est pas reprise dans la déclaration de politique générale. Pourtant, tous les partis s'y étaient déclarés favorables dans le cadre du sondage que le GRACQ Uccle avait réalisé en amont des dernières élections. Question à l'échevin de la Mobilité, Monsieur Biermann : Vous engagez-vous à lancer cette réflexion ?

9. Les Véhicules utilitaires sportifs (SUV) sont toujours plus nombreux. Ils sont inadaptés à un contexte urbain. Ils empiètent sur les bandes cyclables et les trottoirs, gênant cyclistes et piétons. Le croisement avec les bus est souvent impossible, générant de nouvelles congestions. Ils contribuent à une détérioration plus rapide de la voirie et endommagent les trottoirs. Ils rendent les Sens uniques limités (SUL) dangereux sinon impraticables. Ce sont des aberrations sur le plan environnemental. Enfin, ils représentent un enjeu de santé publique puisqu'ils émettent davantage de particules fines au freinage que des véhicules plus légers et sont plus létaux pour les tiers en cas de collision. Nous demandons à la commune d'interdire aux voitures de grande dimension l'accès aux voiries étroites et aux SUL. Nous estimons en outre que les nuisances qu'ils provoquent justifient de les taxer davantage. Le GRACQ n'a jamais dégonflé les pneus des SUV ni appelé à le faire – en dépit des remarques diffamatoires à son égard sur certains réseaux sociaux. Nous regrettons que l'inaction des politiques aboutisse à un climat de tension et de polarisation malsain. Une partie de la population se sent agressée par les SUV, et notamment les cyclistes. Question à Monsieur Vanraes, échevin pour la santé, Madame Delwart, échevine en charge de la fiscalité et Monsieur Biermann, échevin de la Mobilité : Êtes-vous prêts à mener une étude pour évaluer les effets positifs et négatifs d'une majoration de la carte de stationnement pour les SUV, et pour identifier les SUL dans lesquels leur passage devrait être prohibé ?

10. L'aménagement de la place de Saint-Job, du square des Héros et du Parvis Saint-Pierre est prévu sous cette mandature. Nous vous demandons de mettre la mobilité active au centre de ces aménagements. Cela suppose d'organiser autrement et dans certains cas limiter la circulation automobile sur ces places qui devraient retrouver un caractère convivial – ce qui renforcera leur attractivité commerciale. Demande à Monsieur Wyngaard, échevin en charge des travaux publics : Le GRACQ souhaite faire partie du comité de pilotage qui sera établi pour réfléchir au réaménagement du Parvis Saint-Pierre et être consulté concernant la place de Saint-Job et le square des Héros.

11. Nous demandons à la commune de récolter des données objectives concernant les modes de déplacement des clients sur les différents pôles commerçants de la commune, par le biais d'enquêtes robustes sur le plan méthodologique. Question à Madame Delwart, échevine du Commerce et Monsieur Biermann, échevin de la Mobilité : Vous engagez-vous à consacrer un budget à cet effet ?

12. Le pont Carsoel est un projet qui n'a pas bien tenu compte du RER vélo. Les cyclistes n'auront d'autre option que de prendre un seul et unique ascenseur, trop petit pour les vélos cargos, quand ils voudront quitter le RER vélo pour prendre l'avenue Latérale. Pas de plan B en cas de panne d'ascenseur, un aménagement anxiogène, en particulier quand il fait sombre (et il fait sombre dès la sortie des classes en hiver). Et ce parce que la commune n'a pas tenu tête à quelques riverains qui estimaient que la rampe pour les cyclistes n'était pas jolie. Nous nous félicitons que la déclaration de politique générale indique que, s'agissant du tunnel cyclo-piéton sous la gare de Calevoet, la même erreur ne sera pas répétée. Ce RER vélo, c'est l'Arlésienne, on en parle beaucoup mais cela n'arrive jamais. Monsieur le Bourgmestre, engagez-vous une concertation avec les communes limitrophes pour obtenir que les subsides nécessaires pour le RER vélo soient débloqués par les Régions concernées et le gouvernement fédéral ?

13. Concernant la chaussée d'Alseberg, le GRACQ a participé au comité de pilotage des travaux. Une piste cyclable de la rue de Stalle à l'Avenue Floréal a été refusée afin de maintenir les

parkings pour les voitures. L'absence de piste entre la rue du Doyenné et l'avenue Floréal crée une discontinuité dans le parcours cyclable, d'autant plus regrettable que cela dessert les écoles rue du Doyenné. On nous a promis à l'époque que pour compenser l'absence de piste sur ce tronçon, les rues de Nieuwenhove, du Postillon et du Doyenné seraient des rues cyclables. Promesse non tenue. Par ailleurs, les bacs à plantes au début de la chaussée d'Alseberg ont été déplacés pour permettre un supplément de parkings sur le trottoir au détriment des piétons. C'est une violation du plan d'urbanisme. M. Biermann, M. Wyngaard, nous demandons que la piste soit réalisée sur le tronçon Doyenné-Floréal, le trottoir partagé étant trop étroit, et que les trois voiries mentionnées soient sans délai transformées en rues cyclables.

14 Nous demandons de continuer le trottoir-piste cyclable de l'avenue des Hospices entre le n° 156 (entrée de la ferme Saint-Eloi) et le n° 158, cette partie ne comportant aucun revêtement autre que de la boue.

15. Nous proposons de continuer la rue du Wagon (en face de l'Administration communale) par une piste cyclable et piétonne jusqu'au parking de la gare de Calevoet. Le projet de voie réservée aux bus a fait l'objet d'un recours en annulation au Conseil d'Etat, mais cela ne devrait pas empêcher d'avancer d'ores et déjà concernant la partie cyclo-piétonne de ce projet.

16 Nous demandons plus de stations Villo, notamment dans le sud de la commune.

17 Nous souhaitons une signalisation claire des itinéraires cyclables régionaux et communaux et une carte avec les aménagements, équipements et services sur le site de la commune. Nous demandons également que les pistes cyclables soient régulièrement nettoyées, déneigées et entretenues.

18 Nous demandons à la commune d'organiser plus de formations et séances d'information concernant le code de la route et le code de la voie publique, qui entrera en vigueur en 2026. dans les écoles, Madame Gol-Lescot, dans le Wolvendael, dans le journal des seniors, Monsieur Vanraes. Nous souhaitons une multiplication des séances d'information pour tous et des conférences sur la mobilité dans le centre administratif. La commune pourrait aussi proposer des formations pour rouler à vélo dans le trafic, ce qui permettrait de former les cyclistes aux règles du code de la voie publique, en s'inspirant des formations que mène déjà le GRACQ Uccle. Monsieur le Bourgmestre, cette demande vous est adressée puisque vous supervisez la police et le service de prévention.

19 Nous voudrions connaître le nombre de vélo-box installés sous la dernière mandature par rapport au nombre de demandes. Nous demandons de poursuivre l'installation de vélo-box et, notamment pour les vélos cargos et longtail, l'aménagement de locaux vacants au rez-de-chaussée pour accueillir des vélos et le renforcement des exigences concernant les locaux pour les vélos dans le cadre des projets d'urbanisme.

20 Enfin, nous nous félicitons de la relance du Conseil consultatif des modes actifs (CCMA), mais seulement à condition de tirer les leçons du CCMA sous le mandat précédent : des réunions régulières dont le nombre et les dates sont connus à l'avance (entre 3 et 5 par an) ; un mandat clair, un secrétariat dédié, un agenda communiqué à l'avance et des comptes-rendus rapides, et la présence des échevins de la Mobilité et des Travaux publics lors des réunions, voire d'autres responsables en fonction des sujets évoqués. Le GRACQ Uccle souhaite y avoir au moins un représentant.

21 Nous sommes déterminés à défendre les intérêts des cyclistes ucclois, car une commune plus cyclable est une commune plus agréable pour tous. Nous comptons sur une écoute attentive et une collaboration constructive pour faire avancer la place du vélo à Uccle.

Mme Duvieusart rappelle que son groupe politique est en faveur de la mobilité douce (et notamment du vélo) car elle contribue à l'amélioration de la santé mentale et physique en réduisant le stress, l'anxiété et le risque de maladies cardio-vasculaires. Il ne faut pas oublier que chaque année, 900 personnes meurent à Bruxelles en raison de la pollution due aux particules fines. Or, le vélo s'avère 500 à 700 fois moins polluant que la voiture, étant donné qu'il évite le rejet des gaz à effet de serre. En 6 ans, la mandature précédente n'a évidemment pas été en mesure de renverser le mouvement effectué en faveur de la voiture au cours des 60 dernières années. Néanmoins, outre l'aménagement

d'une piste cyclable séparée avenue Bourgmestre Jean Herinckx, des efforts ont été accomplis en faveur du vélo rue Egide Van Ophem, rue Baron Van Hamme ainsi que sur une partie de la chaussée d'Alseberg. Il y a certainement encore beaucoup à faire, les auteurs de l'interpellation sont exigeants à cet égard et ont raison de l'être, mais Mme Duvieusart espère que beaucoup d'autres actions pourront être entreprises au cours de cette mandature-ci

Il va de soi que tout le monde ne peut pas se déplacer à pied ou à vélo. Cependant, une augmentation de l'usage du vélo contribuerait à désengorger la circulation urbaine et les citoyens qui ne peuvent renoncer à la voiture en tireraient également bénéfice car ils subiraient moins les embouteillages. Outre la menace qu'ils représentent pour la santé publique, les embouteillages sont aussi une source de coûts supplémentaires. Selon une étude récente de la FEBIAC et de la FEB, organisations qui ne peuvent être accusées d'un parti-pris « anti-voiture », les embouteillages de l'année dernière ont entraîné un coût de près de 5 milliards d'euros.

Le groupe politique de Mme Duvieusart est tout à fait favorable à un partage harmonieux de l'espace public, de manière à ce que les cyclistes puissent circuler sans être obligés de se réfugier sur les trottoirs, qui doivent demeurer l'apanage des piétons.

M. Cools estime que beaucoup a déjà été entrepris par le passé pour améliorer la situation, comme l'ont souligné les auteurs de l'interpellation, mais ce travail n'est jamais achevé.

Toutefois, le partage de l'espace public s'avère une tâche délicate. Le groupe Uccle en avant considère pour sa part qu'il n'est pas possible de créer une piste cyclable séparée en site propre sur toutes les voiries à 50 km/heure.

Le groupe Uccle en avant est un chaud partisan du RER Vélo. Selon M. Cools, le Collège devrait entreprendre à nouveau des démarches auprès de la Région et du gouvernement fédéral afin d'obtenir le financement d'une passerelle sous le viaduc de Calevoet, et ce d'autant plus qu'un parcours de 5 km en terrain plat et sur site propre entre la gare de Calevoet et la gare du Midi est accessible, même pour des gens qui ne sont pas de grands sportifs.

Vu que 80 % du territoire communal se situent à 2 km d'une gare, il convient non seulement de favoriser l'accès aux gares pour les cyclistes mais aussi de sécuriser les vélos de manière à ce que les cyclistes les retrouvent intacts après avoir pris le train.

Par rapport à la rue du Wagon, M. Cools n'est plus partisan d'une liaison en bus entre la rue de Stalle et la gare de Calevoet, en raison des dommages qu'elle serait susceptible de causer aux immeubles. Il est davantage favorable à l'aménagement d'un chemin piéton-cycliste, ne fût-ce qu'en dolomie stabilisée, pour assurer cette liaison.

L'information quant au code de la route est évidemment importante tant pour les cyclistes que pour les autres usagers.

M. Cools se pose des questions quant à la pertinence d'une extension du réseau Villo car il a parfois l'impression que celui-ci est un alibi destiné à permettre à la société publicitaire de placarder des panneaux publicitaires. On ne voit d'ailleurs guère de bicyclettes Villo circuler à Uccle, ces vélos électriques s'avérant lourds et peu maniables par rapport à ce qu'on observe à l'étranger.

Quoi qu'il en soit, le groupe Uccle en avant est en faveur d'une politique équilibrée qui tienne compte de l'ensemble des modes de déplacement.

M. Toussaint affirme que le groupe de la Liste du Bourgmestre n'est pas dogmatique en matière de mobilité et donc vise à assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacement sans donner la primauté à l'un par rapport aux autres, et ce d'autant plus que chacun est tour à tour piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun.

Le groupe politique de M. Toussaint est favorable au développement du vélo car un vélo en plus, c'est souvent une voiture en moins, avec tous les avantages qui en découlent. Il convient donc d'accompagner les personnes qui font le choix d'opérer une transition de leur mode de déplacement vers le vélo.

L'interpellation citoyenne qui vient d'être présentée semble témoigner d'une certaine frustration. Les orateurs qui se sont exprimés déplorent une certaine lenteur dans la réalisation des

aménagements cyclistes mais force est de constater que les efforts accomplis ces dernières années à Uccle ont débouché sur des résultats concrets : de nouvelles pistes cyclables non seulement avenue Bourgmestre Jean Herinckx mais aussi rue Egide Van Ophem, sans parler du projet en gestation avenue de la Gazelle

L'offre de stationnement pour les vélos est en hausse M. Toussaint estime qu'il est possible de créer du stationnement pour les vélos sans porter préjudice au stationnement pour les voitures. L'orientation claire adoptée par le Collège précédent sera poursuivie avec celui-ci

M. Toussaint tient toutefois à rappeler que la commune ne peut pas tout, vu que certaines voiries relèvent de la Région, et qu'elle a besoin d'être aidée, ce qui pose le problème des subsides

Si l'on veut disposer d'alternatives crédibles à la voiture, il faut, parallèlement aux efforts accomplis en faveur du vélo, entreprendre des actions pour développer un réseau de transports en commun plus qualitatif.

M. Toussaint partage le point de vue des orateurs sur le RER vélo et regrette que l'accent soit mis sur l'axe est-ouest plutôt que sur l'axe nord-sud. À cet égard, une action de sensibilisation du GRACQ envers Mme le Ministre Van den Brandt serait peut-être opportune

Pour ce qui concerne Villo, M. Toussaint estime qu'il s'agit d'un modèle en perte de vitesse, dont le coût est souvent compensé par la publicité. Il faut avoir le courage de réévaluer l'investissement public par rapport au service effectivement offert à la collectivité.

M. Tojerow précise que le groupe socialiste partage l'objectif des auteurs de l'interpellation citoyenne, et donc souhaite lever les freins au développement de la communauté des cyclistes.

Il n'y aura pas un partage harmonieux de l'espace public tant que subsistera une inégalité entre les usagers forts et les usagers faibles. Il convient donc d'envisager l'aménagement de pistes cyclables sécurisées, en travaillant en priorité sur les zones à 50 km/h. M. Tojerow pense qu'il est possible d'agir en ce sens sans supprimer des places de stationnement, même s'il faut aussi faire preuve de créativité pour trouver des zones de stationnement hors voirie, notamment dans les espaces commerciaux des quartiers les plus denses

M. Tojerow remarque aussi que certains Ucclois vivent dans des maisons ou appartements dotés d'un garage susceptibles d'accueillir des vélos alors que d'autres ne disposent pas de cette possibilité. Il faut donc augmenter le nombre de box vélo si l'on veut accroître la communauté des cyclistes

Le système actuel de primes ne permet pas de vaincre l'inégalité quant à la capacité d'acquérir un vélo électrique, vu qu'il bénéficie à des citoyens qui ont les moyens de déboursier dans un premier temps plusieurs centaines voire plusieurs milliers d'euros pour toucher ensuite 250 € en chèques-commerces. M. Tojerow propose donc de consacrer une partie de ces moyens à la mise de place de prêts à taux zéro pour l'acquisition de vélos électriques et à l'organisation d'un système de location de vélos de ce type

Il conviendrait aussi d'étudier l'opportunité d'une augmentation éventuelle de la carte riverain pour les SUV démesurés et autres grands véhicules.

Il faudrait faire preuve de créativité dans le débat relatif au Bois de la Cambre

Quoi qu'il en soit, M. Tojerow espère que tous les groupes politiques coopèrent en vue d'une politique équilibrée en ce domaine, qui n'oppose pas la promotion du vélo à la légitime préoccupation pour le commerce

M. l'Echevin Biermann répond que le Collège actuel s'inscrit dans la continuité du Collège précédent, comme l'attestent les engagements de la déclaration de politique générale

Les préoccupations liées à l'usage du vélo au quotidien feront l'objet d'un dialogue structurel qui associera MM. les Echevins Biermann et Wyngaard, outre ce qui est déjà prévu dans le cadre du Conseil consultatif des modes actifs

La commune est depuis longtemps très engagée sur les thématiques de prévention, de sensibilisation et de formation relatives à la sécurité routière en lien avec l'usage du vélo. Toutes les écoles communales organisent le brevet vélo. La commune participe aussi au projet Vollenbike et s'est

d'ailleurs battue pour garantir son maintien cette année en dépit des incertitudes quant à l'octroi de subsides. Ce projet sera juste décalé de quelques mois.

M. l'Echevin Biermann rappelle aussi le projet relatif à l'organisation d'une vélothèque lancé par M. Lambert-Limbosch lorsqu'il exerçait des fonctions scabinales sous la mandature précédente.

Uccle a été une commune pionnière pour l'octroi d'une prime vélo, dont le budget a été considérablement augmenté.

Pour ce qui concerne la problématique des parkings vélos, outre la centaine de box placés sur le territoire communal, il y a 519 emplacements loués. M. l'Echevin Biermann remarque toutefois la présence de 800 personnes sur la liste d'attente ainsi que les difficultés liées à la nécessité de se conformer aux exigences de Bruxelles-mobilité pour le placement des box et à l'obligation de placer les box subsidiés exclusivement sur les parkings automobiles. Il serait sans doute opportun de réfléchir aux conditions d'une cohabitation harmonieuse entre cyclistes et automobilistes.

Le Collège a beaucoup travaillé sur la problématique des espaces inoccupés, qui a donné lieu à des rencontres avec les responsables de l'Agence régionale de stationnement. Ces derniers ne semblent toutefois pas favorables à une poursuite de la réflexion en raison de problèmes budgétaires et d'un manque de rentabilité du projet.

Il convient cependant de souligner que les exigences en cette matière sont très élevées pour ce qui concerne l'octroi des permis d'urbanisme. Dans les projets de rénovation, on promeut la création de locaux vélos accessibles au quotidien alors que le règlement régional d'urbanisme (RRU) ne l'exige pas, et dans les nouveaux projets, on tend à un emplacement vélo par personne plutôt que par chambre, conformément aux exigences de Bruxelles-Environnement.

Pour ce qui concerne les vitesses de circulation, seul un tronçon de la chaussée de Waterloo n'est pas à 30 km/h.

Parmi les voiries à 50 km/h où des efforts ont été accomplis, il faut citer aussi l'avenue Van Bever où des pistes cyclables ont été créées de part et d'autre.

Pour le reste, des engagements ont été pris pour harmoniser la vitesse de circulation à 30 km/h, notamment sur l'avenue Jean et Pierre Carsoel.

Pour ce qui concerne le Bois de la Cambre, les propositions formulées par M. Tojerow lors de la réunion du mois d'avril du comité d'accompagnement à la Ville de Bruxelles ont suscité l'intérêt de plusieurs intervenants, notamment la STIB et De Lijn, et ont été soumises à l'analyse du bureau d'études.

M. l'Echevin Wyngaard répond que le Collège va poursuivre le maillage du réseau cyclable.

Dans le nord de la commune, la piste cyclable historique de l'avenue de Messidor a été complétée par celles qui ont été aménagées sur les avenues Hellebout, Herinck, Churchill. En outre, le Lijkweg a été rénové et une bande confort a été créée rue Roberts-Jones. Ce travail va être poursuivi sur l'axe Kamerdelle-Folie de même que sur le Bosveldweg, de manière à assurer un continuum cyclable. Mais l'administration communale ne dispose évidemment pas des moyens pour bouleverser radicalement en quelques années la configuration de l'espace public.

La problématique du retour des cyclistes dans le trafic, soulevée par les auteurs de l'interpellation citoyenne, n'est pas anodine. Suite à une demande du GRACQ, un aménagement dans cette optique a été opéré rue de Stalle à hauteur du Sparrenweg. Un dispositif analogue sera mis en œuvre pour le croisement Wolvendaël-Folie et un projet de plateau est prévu pour le carrefour Kamerdelle-Dieweg-Folie.

Pour ce qui concerne le square des Héros, le Collège avait déjà adopté sous la mandature précédente une position de principe correspondant aux doléances exprimées par les auteurs de l'interpellation citoyenne. Il y a déjà eu des contacts approfondis avec la Région à ce sujet, vu le nombre de lignes de bus et de tram et la proportion d'usagers qui transitent par le square des Héros.

Les travaux d'aménagement de la place de Saint-Job, qui ont donné lieu à un processus de participation citoyenne très approfondi, sont beaucoup plus avancés que ceux du Parvis Saint-Pierre. Deux scénarios semblent se dessiner : le dispositif giratoire ou le rattachement nord. Il faudra peaufiner le projet avec le bureau d'études. Mais le Collège a la ferme volonté d'aboutir à une

configuration plus conviviale et sécurisante de l'espace public sur ce site, de manière à assurer le confort des piétons, des cyclistes et des autres usagers, sans négliger la problématique du passage du tram 92, qui doit être intégrée dans l'équation

Pour ce qui concerne le Parvis Saint-Pierre, des études ont été réalisées dans le cadre du Plan communal de mobilité. Le Collège s'engage à réunir toutes les parties prenantes pour construire un espace public plus sécurisé au Parvis Saint-Pierre

Par rapport aux aménagements des gares de Calevoet et de Saint-Job dans la perspective du RER vélo, les travaux sur la place de Saint-Job avancent bien. Le tram circulera sur le pont Carsoel à partir du 2 juin et la fluidité pour l'ensemble du trafic pourra être garantie le 19 juillet. La rampe dont il est question est réservée aux piétons car, du fait qu'elle serpente, elle n'est guère confortable pour les cyclistes. Lorsque le RER sera intégré dans les axes aménagés, des sorties vers l'avenue Latérale et le Vivier d'Oie seront prévues mais il faudra déterminer les lieux précis. Il faut en effet veiller à ce que ce RER ne soit pas seulement destiné aux navetteurs qui viennent de la périphérie mais soit aussi accessible pour les Ucclois

M. le Bourgmestre remercie les auteurs de l'interpellation citoyenne pour leurs suggestions auprès des autorités communales

Il comprend parfaitement qu'ils puissent avoir le sentiment que les choses ne vont pas assez loin, que la situation n'évolue pas assez vite.

Il ne faut toutefois pas oublier que la commune d'Uccle est très étendue et que les populations qui y vivent ont des modes de déplacement très différents pour toute une série de raisons

Certains pourraient penser qu'en réduisant au maximum l'utilisation de la voiture, on pourrait, par la contrainte, forcer un basculement en faveur du vélo. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'Uccle compte des quartiers mal desservis en transports en commun, dont les habitants n'ont pour le moment d'autre choix que de recourir à la voiture.

C'est la raison pour laquelle les familles politiques représentées à Uccle ont toujours préféré opter pour une approche équilibrée

Le Collège continuera à se mobiliser pour débloquer le dossier du Bois de la Cambre, en veillant à y intégrer la thématique de la mobilité douce

Mmes Schmetters et Brachet et M. Pierlot reconnaissent les efforts accomplis et sont bien conscients du fait que la commune ne dispose pas de tous les leviers.

Mais c'est le propre d'une organisation telle que le GRACQ de titiller le pouvoir politique afin que celui-ci fasse preuve de persévérance, et ce d'autant plus qu'il subsiste des freins à l'usage du vélo. En effet, beaucoup de citoyens affirment qu'ils aimeraient bien opter pour le vélo mais qu'ils ont trop peur pour eux-mêmes et pour leurs enfants.

Les auteurs de l'interpellation citoyenne se réjouissent toutefois de la mise en place d'un dialogue structurel avec MM. les Echevins Wyngaard et Biermann et ne manqueront pas de faire du lobbying auprès de la Région et des autres acteurs impliqués

Mmes Schmetters et Brachet et M. Pierlot plaident en faveur du lancement d'études plus précises sur les modes de déplacement des clients des commerces ou sur les avantages et inconvénients des Villo, afin de disposer de données factuelles plus pertinentes

Ils pensent aussi que le Collège devrait examiner l'éventualité d'une interdiction du passage des SUV dans les rues étroites ou les rues à sens limité

Ils se réjouissent toutefois du climat de collaboration qui règne au sein de l'assemblée.