



Interpellation de M. COOLS : Scission des lignes 4 et 10.

M. Cools rappelle que la STIB a annoncé une scission des lignes 4 et 10 à hauteur de la station Albert, censée être effectuée en 2025, peut-être au début de cette année. Cette opération se ferait au détriment des Ucclois. L'attractivité de ces deux lignes de tram réside dans le fait qu'elles pénètrent dans la jonction Nord-Midi. Le temps de déplacement des Ucclois qui empruntent ces deux lignes serait allongé.

Les Ucclois ont déjà dû subir la scission du tram 51. Il n'est pas souhaitable que de nouvelles scissions de lignes interviennent. Le métro n'est pas attendu à la station Albert avant 2038 probablement, et certainement pas avant 2031. Pourquoi vouloir scinder dès 2025 les lignes de tram 4 et 10 ?

Il est nécessaire que le Conseil communal manifeste son opposition à cette scission sans attendre l'installation du nouveau Collège.

M. Cools espère que par-delà les divisions politiques normales, une unanimité se dégage au sein de ce Conseil pour demander à la STIB à tout le moins d'attendre la fin des travaux du métro jusqu'à la station Albert avant de procéder à la scission des lignes 4 et 10. Lors d'un débat organisé le 30 septembre dernier, l'Association des comités de quartier ucclois (ACQU) a proposé qu'un courrier soit envoyé par le Collège au nom de la commune pour faire part de l'opposition à cette scission.

Le Collège peut-il agréer à cette proposition ? A-t-il eu des informations récentes sur ce projet de scission des lignes 4 et 10 ? A-t-il eu des contacts à ce propos avec la STIB ? A-t-il déjà entrepris des démarches pour éviter cette scission ?

Mme Czekalski s'interroge aussi sur les travaux à la station Albert et sur leurs répercussions sur les lignes de tram et les connexions rapides au futur métro.

Le Collège peut-il confirmer que les scénarios des travaux ne sont pas encore définitivement arrêtés ? Mme Czekalski estime qu'il est primordial de minimiser la durée des interventions de raccordement et leur impact sur les transports en commun, de manière à pénaliser le moins possible les usagers.

Il faut aussi garantir une bonne coordination entre les différentes lignes de tram et de métro afin d'assurer une continuité optimale pour les Ucclois, notamment en évitant toute forme d'enclavement de certaines parties de la commune.

Vu que certaines rumeurs circulent déjà et sont aussi relayées par des associations, il y a lieu de demeurer vigilant et de communiquer de manière transparente et claire afin d'éviter la propagation de fausses informations.

M. Junqué partage les préoccupations exprimées par M. Cools et Mme Czekalski.

La scission et le retour de charge sont susceptibles d'être une source d'inconfort particulièrement problématique pour les usagers de cette ligne.

De plus, en vertu de la scission du 51 et du 18, le parcours du 18 n'est plus continu en cas de grève alors qu'auparavant le 51 allait jusqu'au Bourdon et continuait à desservir le sud-ouest d'Uccle.

L'introduction du métro à Uccle implique des travaux d'une complexité telle qu'elle exige une réflexion préalable très approfondie.

M. Hayette a assisté avec M. Cools et M. l'Echevin Wyngaard à la réunion citoyenne, au cours de laquelle s'est manifestée une réelle inquiétude à l'égard de la solution prônée par la STIB.

Selon M. Hayette, il y a lieu de s'opposer à cette solution, qui n'est pas du tout viable pour les usagers.

M Hayette ajoute qu'à toutes les phases de la décision, il y avait une majorité Ecolo qui a manifestement manqué le coche

M. l'Echevin Wyngaard précise, par rapport à la dernière assertion de M Hayette, que le gouvernement régional en place il y a 5 ans avait pris des décisions très importantes quelques jours avant l'arrivée des écologistes.

Pour ce qui concerne le métro, le Conseil communal a déjà eu l'occasion de débattre de sujets tels que la pertinence d'une prolongation du métro vers Uccle ou l'intégration de l'axe Nord-Midi dans le métro, et des divergences de vue sur ces différents thèmes sont apparues au sein de l'assemblée.

Le processus mis en place aura pour conséquence certaine une rupture de charge à Albert, qui résultera sans nul doute de l'adoption du métro comme mode de transport (« métroisation »)

Il faut néanmoins distinguer deux situations différentes par rapport à cette rupture de charge . dans la direction vers le centre-ville, la correspondance ne devrait pas être trop pénalisante, étant donné que les fréquences demeureront élevées , le retour vers Uccle sera par contre moins aisé et plus inconfortable, parce que les cadences seront moins soutenues.

Le Collège n'est pas encore en mesure d'indiquer quand cette rupture de charge interviendra

En effet, la STIB a précisé qu'en raison de toute une série d'incertitudes et de contraintes opérationnelles, budgétaires, techniques – et peut-être aussi politiques -, il n'est pour le moment pas possible de fixer une date pour le début des travaux à hauteur de la trémie du côté Albert - Berkendael. Le Collège n'a donc pas officiellement connaissance de la date à partir de laquelle la rupture sera effective pour la ligne du tram 4, qui relie de façon si avantageuse Stalle au centre-ville puisqu'elle est directe, à fréquence élevée, souterraine ou en site propre.

À cet égard, on peut observer a contrario les inconvénients de l'arrêt à la station Albert de l'ex 55, ex 51 et désormais 18.

Compte tenu des contraintes du contexte actuel, il serait donc opportun, tant que tout n'est pas clairement défini, de reporter le plus tard possible la rupture de charge afin de maintenir une offre en transports en commun qualitative pour les Ucclois.

Le Collège va donc envoyer un courrier en ce sens à la STIB (dont M Cools recevra une copie), même s'il ne faut pas perdre de vue que l'on se situe après une campagne électorale et que le nouveau gouvernement régional n'est pas encore établi. Les particularités du contexte actuel ont d'ailleurs été évoquées lors des débats devant les comités de quartier.

L'adoption d'une motion ne serait pas décisive car ni la STIB ni le gouvernement régional ne trembleraient sur leurs bases en cas de vote d'une motion, même si celle-ci peut constituer un signal politique.

Il faudra surtout établir un contact d'ordre politique avec le ministre qui sera en charge de la mobilité dans le futur gouvernement régional. Il est probable que Mme Elke Van den Brandt fera partie du prochain gouvernement régional mais rien ne dit qu'elle exercera les mêmes compétences

M. Cools approuve l'idée selon laquelle il n'y a pas lieu de procéder à la rupture de charge tant que ce n'est pas nécessaire.

Il remercie M. l'Echevin Wyngaard de veiller à ce qu'on lui transmette une copie du courrier officiel de la commune.

M. Cools précise encore qu'il n'a pas voulu lancer le débat sur le choix entre métro, train à grande vitesse ou absence de métro. Dans le cas où un métro serait aménagé en première phase jusqu'au square des Héros avec la perspective d'une prolongation ultérieure un peu plus loin, le débat se poserait selon des termes différents.

M. l'Echevin Wyngaard signale que, sans avoir eu l'indication d'une date précise, il a eu l'assurance que les travaux ne débuteraient pas avant mi 2025.