



Interpellation de M. COOLS : Le retrait des arceaux chaussée de Waterloo. Question orale de Mme CZEKALSKI : Dropzones chaussée de Waterloo.

M. Cools a appris par la presse que M. le Bourgmestre a fait retirer des arceaux pour vélos et trottinettes placés au Fort-Jaco au carrefour entre la drève des Renards et la chaussée de Waterloo. M. le Bourgmestre a déclaré à la presse que ces arceaux ont été placés par Bruxelles-Mobilité sans concertation préalable avec la commune et qu'ils ont entraîné la suppression d'une dizaine de places de stationnement.

Il est légitime de la part de M. le Bourgmestre de conserver des places de parking au Fort-Jaco pour les clients des commerces.

Les commerces n'ont que trop souffert de la politique de stationnement menée ces dernières années par le Collège dans ce quartier et aux alentours de celui-ci.

Etant donné que la chaussée de Waterloo est une voirie régionale, Bruxelles-Mobilité était en droit d'y installer ces arceaux sans l'autorisation préalable de la commune.

M. Cools souhaite interpeller le Collège sur le nombre de places de stationnement régulières qui auraient été supprimées par le placement de ces arceaux et sur les numéros de police devant lesquels ils étaient placés. M. Cools a personnellement constaté les traces d'un enlèvement d'arceaux devant le n° 1346 de la chaussée de Waterloo juste devant un feu rouge et un passage pour piétons. Or, le code de la route interdit de stationner une voiture à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons, et cette interdiction a été rappelée par la mention suivante dans le Plan communal de mobilité approuvé par la majorité communale en septembre 2023 : « Faire respecter le code de la route en neutralisant le stationnement automobile à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons » (plan d'action, p. 30). Comment comprendre qu'un bourgmestre fasse enlever des arceaux pour rendre physiquement possible le stationnement d'un véhicule en infraction ? M. Cools a constaté que des véhicules étaient stationnés illégalement à cet endroit depuis l'enlèvement des arceaux.

En tant que fervent partisan de la gouvernance multi-niveaux, M. Cools s'inquiète de la guerre entre niveaux de pouvoir, en l'occurrence entre la commune et la Région, qu'illustre cet épisode. Il n'est pas sain que la commune fasse enlever sans titre ni droit des dispositifs sur une voirie dont la Région – et non la commune – est gestionnaire. M. Cools s'interroge sur la légalité d'une telle action.

M. le Bourgmestre avance comme justification l'absence de toute concertation pour cette voie de fait. Est-ce vraiment le cas ? La consultation des courriers et mails entre la commune et la Région fait apparaître que cet enlèvement d'arceaux est lié à l'opposition à l'installation de dropzones pour trottinettes par la Région.

Le 3 octobre 2023, par un courrier du Collège signé par M. le Bourgmestre, la commune a demandé à Mme le Ministre Van den Brandt de préciser les intentions de la Région quant à l'instauration de dropzones sur les voiries régionales. La commune demandait également que l'avis du Collège soit sollicité pour chaque emplacement. Le 13 décembre 2023, la Région a communiqué par mail à la commune ses intentions quant aux dropzones sur voiries régionales et aux localisations envisagées pour celles-ci. En l'occurrence, la Région envisage 46 dropzones d'une longueur de 5 mètres en général. Par un mail du 29 décembre 2023, M. le Bourgmestre a fait connaître l'avis négatif de la commune pour 31 de ces dropzones. Cet avis a-t-il fait l'objet d'une délibération de la part du Collège ? Si c'est le cas, à quelle date ?

M. Cools souligne que la proposition de la Région pour certaines des 31 zones précitées supprimait la possibilité physique de stationner à moins de 5 mètres d'un carrefour ou d'un passage pour piétons.

D'autres propositions étaient plus malheureuses. Selon M. Cools, l'avis de la commune était justifié.

Depuis plusieurs mois, la Région a concrétisé diverses dropzones par des marquages sans que cela ne pose de problèmes majeurs pour les piétons. Ces dropzones présentent l'avantage d'organiser le stationnement des trottinettes. M. Cools a pour sa part toujours regretté que la commune n'ait pas voulu créer de telles zones et il rappelle à cet égard ses interpellations en la matière, au cours desquelles il avait cité des exemples d'application de ce dispositif dans de nombreuses villes aux quatre coins de l'Europe.

Dans les échanges de courrier entre la Région et le Collège, l'argument contre ces zones repose sur le caractère anarchique du stationnement des trottinettes. Mais le stationnement des trottinettes dans les dropzones n'est pas plus anarchique que celui des vélos et n'on n'envisage pas – heureusement – d'interdire le stationnement des vélos en voirie à Uccle. Pourtant, il pose parfois problème, comme par exemple dans le tronçon pavé de la rue Xavier De Bue, où des vélos attachés aux barrières parisiennes entravent la circulation des piétons. Il faut organiser le stationnement des trottinettes et sanctionner par leur enlèvement ceux qui ne respectent pas les règles du jeu.

L'enlèvement des arceaux au Fort-Jaco ne s'inscrit donc pas uniquement dans une logique de défense du stationnement des voitures mais aussi dans la croisade de M. le Bourgmestre contre les trottinettes. Cette croisade est compréhensible quand il s'agit d'un stationnement anarchique ; elle ne l'est pas quand celui-ci est convenable.

L'enlèvement des arceaux au Fort-Jaco a été ordonné par un mail adressé à un fonctionnaire régional par le Chef de cabinet de M. le Bourgmestre en date du 24 octobre 2024. Ce mail ordonne cet enlèvement pour le 30 octobre, faute de quoi la commune procèdera elle-même à l'enlèvement des arceaux. Cette manière cavalière d'agir n'est pas conforme aux procédures administratives. D'autre part, le 25 octobre, M. le Bourgmestre a adressé un courrier à la société Dott, opérateur de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique dont la flotte est présente dans une quinzaine de villes européennes. Ce courrier indique à cette société que le bourgmestre a requis le retrait des arceaux et qu'il est donc inutile que la société renseigne l'existence de ces dropzones sur son application.

Tout ce dossier atteste un manque de dialogue entre la commune et la Région. La responsabilité en la matière est partagée : la Région n'est pas assez à l'écoute de la commune et des commerçants et la commune « ne joue pas le jeu » en faisant preuve d'une opposition totale à la création de dropzones, qui transpire dans ses courriers, sans compter son attitude d'agir par voie de fait.

Selon M. Cools, il est indispensable qu'un dialogue soit recréé. La lecture des pièces du dossier atteste aussi une dérive et un manque de courriers officiels adressés par le Collège par ordonnance soit au Ministre soit à la direction de Bruxelles-Mobilité.

Les difficultés de stationnement dans un quartier commerçant comme celui du Fort-Jaco ne seront pas résolues en évitant l'implantation d'arceaux à des endroits où il est interdit de stationner mais en mobilisant mieux les parkings existants comme ceux situés en-dessous de l'immeuble du Val de Soignes.

Mme Czekałski relaie des articles de presse signalant que le Collège a dû intervenir le 6 novembre dernier pour faire enlever des dropzones matérialisées par des arceaux vélos et des potelets à hauteur des numéros 1222, 1346 et 1357 de la chaussée de Waterloo, placées sur des zones de stationnement automobile, en plein cœur du quartier commerçant du Fort-Jaco.

Vu que, contrairement à d'autres noyaux commerciaux de la commune, ce quartier est très mal desservi par les transports en commun, les clients s'y rendent en majorité avec leur voiture. Les opportunités de stationnement sont donc déjà limitées et il n'est pas concevable que la Région les restreigne encore davantage.

La Région a-t-elle sollicité l'avis de la commune et/ou des commerçants sur les emplacements choisis pour ces dropzones, dont on ignore à quoi elles ressemblent, sans parler du chaos qui peut y régner au bout de quelques jours ?

Quelle suite le Collège compte-t-il donner à ce manque de concertation ? De quels moyens dispose-t-il pour empêcher ce type de manœuvre unilatérale ?

Mme Kabachi signale que son groupe politique s'interroge sur le manque de concertation dans ce dossier

Des plans ne doivent-ils pas être présentés au Collège afin de déterminer où ces arceaux sont censés être installés ? Quelle est la légalité de la décision de scier les arceaux, prise de façon unilatérale par la commune ?

Mme Kabachi s'inquiète aussi du doublement de dépenses publiques causé par le télescopage des décisions régionales et communales

M. Godefroid ne se réjouit jamais de la suppression de dispositifs en faveur de la mobilité douce, surtout dans une commune où le déséquilibre entre les différents modes de transport demeure manifeste.

Certes, par rapport aux centaines d'arceaux vélos placés par les services de M. l'Echevin Wyngaard, la suppression de quelques arceaux ne va pas changer diamétralement l'usage des moyens de transport relevant de la mobilité douce. Néanmoins, cette destruction véhicule l'image selon laquelle la voiture demeure la reine de l'espace public à Uccle, y rendant difficile toute forme de rééquilibrage.

M. le Bourgmestre a pris la décision de détruire du mobilier urbain dans l'environnement immédiat d'un feu de circulation. Pour M. Godefroid, cet acte est contraire au droit, puisqu'il est interdit de stationner dans les mètres qui précèdent un passage pour piétons et un feu. De plus, cela constitue une menace pour la sécurité routière puisque l'enjeu du dispositif enfreint consiste précisément à visibiliser au maximum les piétons qui traversent. Enfin, on ne peut dire que cela relève d'une saine gestion des deniers publics, et ce d'autant plus que sur BX1, M. le Bourgmestre a annoncé avoir déjà fait appel aux services d'un avocat.

Selon M. Godefroid, même s'il y avait de bons arguments pour déplacer ces arceaux, M. le Bourgmestre n'aurait pas dû agir de façon aussi cavalière. La théâtralisation médiatique de cet événement est de nature à banaliser une certaine forme de violence entre les modes de transport. C'est d'autant plus dommage que M. le Bourgmestre avait semblé partisan de la modération et de l'apaisement sur ce sujet avec sa fameuse formule : « Un cycliste en plus, c'est une voiture en moins ». Dans ce dossier-ci, M. le Bourgmestre adopte au contraire une position qui paraît insultante pour tous les usagers faibles, qu'il s'agisse des cyclistes ou des utilisateurs de trottinettes, étant donné qu'on leur supprime des espaces de stationnement tout en promettant des heures de parking gratuit aux automobilistes.

Les tensions entre les modes de transport augmentent. Un automobiliste au volant de son SUV a délibérément mis à terre une série d'arceaux dans la rue Vanderkindere. M. Godefroid a d'ailleurs été lui-même victime d'un automobiliste qui a percuté sa roue arrière alors qu'il circulait dans une rue cyclable. Il arrive même que des événements encore plus dramatiques se produisent : à Paris, le mois dernier, un conducteur a utilisé son SUV pour tuer intentionnellement un cycliste de 27 ans. Et M. le Bourgmestre a lui-même dénoncé le dégonflage de pneus par des particuliers, autre illustration d'un climat de plus en plus délétère.

Dans un tel contexte, attiser le feu ou prendre le risque de l'attiser en agissant contre les modes actifs comme l'a fait M. le Bourgmestre n'est pas dans l'intérêt des citoyens, quelle que soit leur manière de se déplacer. Et cette mise en scène dessert aussi les commerçants, qui souvent n'ont rien demandé et se retrouvent caricaturés dans une polémique dont ils se seraient bien passés.

D'autre part, en opposant systématiquement l'intérêt économique au déploiement de la mobilité douce, M. le Bourgmestre entretient l'idée selon laquelle les automobilistes seraient les seuls clients des commerces. Or ce n'est pas vrai : 44 % des ménages bruxellois, qui font aussi leurs courses, n'ont pas de voiture, et une étude menée en juin dernier sous l'égide de l'ULB et de Hub Brussels a établi qu'entre 40 et 60 % des personnes qui arpentent le Fort-Jaco se rendent dans ce quartier à pied.

ou à vélo. En réalité, l'ouverture aux modes actifs constitue une opportunité pour les commerces, étant donné qu'ils leur permettent d'accueillir plus de monde sur une même surface de parking et que la clientèle considérée dépense davantage. Le même phénomène a été observé à Londres selon une étude de Forbes ainsi qu'à Copenhague selon une étude commanditée par la ville.

M. Godefroid invite donc M. le Bourgmestre à reprendre sa position modérée d'autrefois, lorsqu'il affirmait que Waterloo n'est pas un modèle à suivre.

M. De Bock rappelle que, selon la loi sur la police de circulation, tout stationnement, quel que soit le véhicule considéré, est interdit à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons, car il pourrait s'avérer dangereux pour les enfants qui viendraient à traverser.

Dès lors, M. De Bock se demande pourquoi la Région a décidé d'installer des arceaux à un endroit où normalement, il est interdit de stationner.

M. le Bourgmestre tient à contextualiser l'ensemble de la problématique.

Depuis près de deux ans, il dénonce régulièrement les débordements de scooters, trottinettes et vélos partagés sur les dropzones installées en voirie régionale. Ces véhicules sont parkés d'une façon telle qu'ils constituent un danger tant pour les piétons que pour les autres usagers, non seulement à Uccle mais aussi sur l'ensemble du territoire régional, où l'on déplore la multiplication d'amas anarchiques de scooters, de trottinettes et de vélos, notamment devant les vitrines de commerces.

Le 3 octobre 2023, le Collège a adressé un courrier au Ministre de la Mobilité pour dénoncer la menace qui pèse sur la sécurité des piétons. La Région a répondu par un courrier du 13 décembre 2023, annonçant l'installation de plusieurs dizaines de dropzones malgré les avertissements de la commune. Après avoir consulté les services de la Mobilité, le Collège a répondu 15 jours plus tard, en émettant un avis négatif sur plusieurs lieux choisis par la Région et en invitant l'autorité régionale à se concentrer sur les autres communes, étant donné qu'Uccle n'a pas l'intention de créer ces dropzones sur les voiries communales et assume parfaitement ce choix en vertu de l'autonomie communale. La Région a néanmoins décidé de mettre en place ces dropzones.

Entre-temps, des arrêts du Conseil d'Etat ont suspendu en partie les effets de l'arrêté du gouvernement bruxellois qui détermine le nombre d'opérateurs susceptibles de faire circuler des engins partagés ainsi que le stationnement de ces véhicules. Le 4 avril 2024, le Collège a adressé un courrier à ces opérateurs pour leur indiquer qu'ils ne sont pas les bienvenus, vu l'impossibilité de limiter leur nombre sur le territoire bruxellois et donc dans les dropzones. Une copie de ce courrier a évidemment été adressée à la Région.

Suite à ces courriers, le Chef de cabinet de M. le Bourgmestre et l'Echevin de la Mobilité se sont rendus auprès de Bruxelles-Mobilité pour discuter des aménagements à venir sur le segment sud de la chaussée de Waterloo. Ils ont émis des avis négatifs sur trois des emplacements prévus pour les dropzones. Fin octobre, la Région a indiqué qu'elle passait outre ces avis négatifs, qu'elle n'en tenait aucun compte. Le Collège a répondu par un courrier du 24 octobre, dans lequel il demandait à quoi pouvaient bien servir ces réunions avec Bruxelles-Mobilité si cet organisme ne tenait aucun compte des remarques émises par la commune. Le Collège exigeait également le retrait des infrastructures pour le 30 octobre, faute de quoi les services communaux s'en chargeraient. La Région n'a adressé aucune réponse et a poursuivi de plus belle son placement de dropzones. Les services communaux ont dès lors procédé à la suppression de certaines de ces dropzones, en l'occurrence celles qui étaient susceptibles de poser un problème de sécurité.

Cette mise en perspective était nécessaire pour bien montrer que dans cette affaire, ce n'est certainement pas la commune d'Uccle qui fait preuve de mauvaise volonté. Mais il faut bien constater qu'il n'y a pas un vrai dialogue lorsqu'on est mis devant le fait accompli par son interlocuteur. C'est d'autant plus regrettable que les remarques de la commune visaient à préserver la sécurité.

Et dans le cas où un aménagement particulier s'avérerait nécessaire dans les pourtours de 5 mètres de circonférence, le Chef de cabinet de M. le Bourgmestre et l'Echevin de la Mobilité ont

proposé de remplacer les dropzones par des zones végétalisées, qui seraient non seulement plus esthétiques mais surtout plus sûres. La Région a refusé cette proposition.

Quoi qu'il en soit, l'état actuel de la chaussée de Waterloo est déplorable.

Désormais, c'est via les avocats respectifs des deux parties qu'un contact est maintenu.

M. l'Echevin Wyngaard partage le constat sur les difficultés qui affectent la chaussée de Waterloo. Il précise toutefois que pour d'autres dossiers, il a été possible de sécuriser des voiries communales avec Bruxelles-Mobilité et que ce sera encore le cas dans les mois à venir grâce au subside de plus d'un million d'euros validé ce soir.

M. l'Echevin Wyngaard conteste l'assertion de M. Cools selon laquelle les commerces auraient souffert de la politique de stationnement menée ces dernières années par le Collège. Il se demande à quoi M. Cools peut bien faire allusion car les voiries qui sont réglementées dans ce quartier l'étaient déjà quand M. Cools exerçait des fonctions scabinales et le périmètre de ces zones n'a pas été modifié.

Le seul changement opéré concerne un petit tronçon de la chaussée de Waterloo et a été effectué à la demande des commerçants. L'assemblée générale des commerçants a demandé, à l'unanimité moins une voix, le passage de ce tronçon en zone rouge. Par la suite, le Collège a décidé de déclasser ce secteur de zone rouge en zone orange afin de neutraliser l'impact de la dernière réforme du stationnement.

Pour ce qui concerne les trottinettes, la situation actuelle est particulière, dans la mesure où le cadre posé par la Région a été contesté devant les juridictions. Par conséquent, on se retrouve à présent face à un grand nombre d'opérateurs dont le nombre d'engins en circulation n'est pas régulé, ce qui s'avère problématique. Il serait intéressant dans les mois et années à venir, une fois que la situation aura été clarifiée, de voir s'il est possible de s'inspirer des modalités adoptées dans d'autres communes bruxelloises.

M. l'Echevin Wyngaard signale que l'interdiction de stationnement dans la zone des 5 mètres concerne les véhicules automobiles. Il est donc juridiquement possible de placer des arceaux dans de telles zones, le législateur ayant sans doute estimé que la visibilité des piétons est moins menacée par un vélo que par une voiture. Deux options y sont donc envisageables : soit la végétalisation, comme le Collège l'a proposé à Bruxelles-Mobilité dans ce cas-ci, soit le placement d'arceaux, comme le Collège l'a fait en divers lieux pour assurer un stationnement pour les vélos dans les voiries communales.

Le Collège va insister auprès de Bruxelles-Mobilité pour qu'une traversée piétonne soit ajoutée entre le Vivier d'Oie et le Fort-Jaco.

M. Cools estime que dans cette affaire, les torts sont partagés. La Région est coupable d'installer des arceaux sans une réelle concertation avec la commune et la commune ne contribue pas au dialogue par son opposition dogmatique au principe des dropzones.

M. Cools espère qu'à un moment donné, des solutions raisonnables pourront être dégagées.

Mme Czekalski remercie M. le Bourgmestre pour son intervention car celui-ci défend la multimodalité, le respect entre les différents modes de transport, tout en demeurant attentif à la sécurité routière.

Mme Kabachi reconnaît que M. le Bourgmestre est animé par la volonté de protéger les piétons mais elle se demande toujours si un acte légal n'aurait pas été nécessaire pour formaliser sa décision.

Elle estime aussi qu'il faut s'efforcer de rétablir le dialogue avec Bruxelles-Mobilité même si ce n'est pas facile.

M. Godefroid considère que M. le Bourgmestre n'a pas vraiment répondu à ses interrogations sur la forme de la réaction communale.

M. le Bourgmestre estime avoir indiqué de façon précise les circonstances qui l'ont amené à poser cette action.

Le Conseil sera avisé de façon aussi précise des étapes ultérieures de la procédure, notamment des interventions de l'avocat mandaté par la commune

Le Collège sera toujours en faveur de positions équilibrées en cette matière. À cet égard, M. le Bourgmestre concède à M. Godefroid qu'il convient de tenir compte de l'évolution du comportement des usagers quant au choix des modes de transport. C'est d'ailleurs ce qui a amené le Collège à installer plus de 300 arceaux vélos sur le territoire ucclinois au cours de cette législature.