

## **Remarques d'IEB sur la demande de permis d'urbanisme pour aménager la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des sept Bonniers (n°1644914-2019)**

*A l'attention du Collège des Bourgmestre et échevins de la commune de Uccle*

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et messieurs les Échevins, chers membres de la commission de concertation, par la présente, je vous fais parvenir l'avis de mon association concernant le projet mentionné ci-dessus.

### **Une nette amélioration pour les piétons, cyclistes et transports en commun...**

Inter-Environnement se réjouit de l'intention de Bruxelles-Mobilité de réaménager l'axe de la chaussée d'Alseberg pour y limiter la place accordée en voirie à l'automobile au profit des piétons, des cyclistes et afin d'améliorer les performances du tram 51 qui est trop souvent ralenti par la congestion routière. IEB se réjouit également de l'annonce de l'introduction future de T-3000 pour remplacer les trams vétustes qui circulent aujourd'hui et qui ne sont pas accessibles aux PMR. Nous saluons enfin le réaménagement des arrêts conformément au vade-mecum en la matière pour assurer la sécurité et l'accessibilité.

IEB soutient la mise en place d'une piste cyclable séparée dans le sens de la montée afin de sécuriser les déplacements, nous regrettons toutefois que la piste cyclable ne soit pas continue depuis la rue de Stalle. La rue du doyenné peut en effet offrir une alternative tant dans la montée et la descente entre le Square des Héros et la rue Joseph Bens mais il convient de noter que si la part modale du vélo continue fortement d'augmenter (ce qui sera probablement le cas), la rue du doyenné est relativement étroite pour accueillir un charroi automobile ainsi qu'une circulation cycliste dans les deux sens.

### **... non sans bémols**

La faible largeur de la chaussée d'Alseberg amène tout naturellement à devoir procéder à un arbitrage de la place accordée en voirie envers les différents modes de transport. Pendant des décennies et jusqu'à aujourd'hui, cet arbitrage a joué en faveur de la voiture. La région bruxelloise, notamment au travers de son plan *Good Move*, entend bien changer ce paradigme. Nous soutenons cette tendance et demandons une application concrète du principe STOP (stappen, trappen, openbaar vervoer et privévervoer) donnant priorité aux modes actifs et au transport public sur la voiture.

A ce titre, nous ne comprenons pas pourquoi la mise en site propre du tram 51 n'a pas fait l'objet d'une étude ou si telle étude a déjà été réalisée, pourquoi celle-ci n'est ni mentionnée, ni annexée à la présente demande de permis. Seule une mise en site propre du tram est capable de résoudre de manière effective le problème de l'impact de la congestion sur les performances de la ligne.

Le permis sollicité, s'il va dans le bon sens, reste encore confiné dans le sens d'un compromis qui ne donne pas la priorité aux modes alternatifs à la voiture.

En effet, bien que la note explicative confirme l'état « assez déplorable » de la situation pour les piétons et personnes à mobilité réduite, le projet prévoit le maintien du stationnement des deux côtés de la voirie entre la rue Asselbergs et la rue du Doyenné, empêchant par la même occasion de réaménager les trottoirs à la largeur recommandée de 2 mètres. Si le tronçon de la voirie est plus étroit qu'entre Stalle et Xavier De Bue, il conviendrait d'assurer une continuité d'aménagement avec des trottoirs de 2 mètres et de supprimer du stationnement à cet effet. Et ce en accord avec les principes réglementaires du nouveau plan de mobilité qui devrait être adopté sous peu. En effet, celui précise : « *en cas d'arbitrage nécessaire pour répondre aux principes développés par mode, l'emprise dédiée dans l'espace public au stationnement des véhicules privés est la première à être réduite tandis que la continuité, la cohérence et la sécurité des cheminements piétons, cyclistes et des transports publics sont privilégiées* <sup>1</sup> ».

L'enquête réalisée par Hub Brussels, nous renseigne que la part modale de la voiture liée à la chalandise commerciale n'est que de 14% contre 47 % à pied, 28 % en tram et 9 % en bus... La majorité du stationnement est donc de nature résidentielle. La Région a annoncé qu'elle souhaitait réduire significativement le nombre d'emplacements en voirie. Nous demandons que le présent projet en prenne acte au profit des modes alternatifs. Plutôt que l'étude de la création d'un nouveau parking souterrain, nous demandons plutôt que soit menée une étude de mutualisation du parking existant à destination des riverains. En effet, les grandes surfaces Delhaize, Aldi et Lidl présentes dans la zone disposent toutes d'un parking hors voirie susceptible d'être utilisé en soirée et la nuit.

### **Améliorer les performances du tram 51... pour mieux le limiter à Albert**

Nous nous étonnons de l'absence de mention dans la note explicative de la réorganisation du réseau de la STIB suite au projet de ligne de métro 3 qui aura un lourd impact sur le tracé actuel du tram 51. Le réaménagement de la Station Albert suivi de la mise en métro de la jonction Albert-Nord censée être achevée pour 2024 aura pour conséquence de scinder l'actuel trajet du tram 51 en deux parties, une partie sud (Van Haelen-Albert) et une partie nord (Midi-Stade).

---

1 : Projet de Plan « Good Move » soumis à enquête publique, partie réglementaire, Titre IV, chapitre 2 : « qualité des réseaux de mobilité ».

Cette réorganisation du réseau n'est aucunement mentionnée dans la demande de permis du présent projet alors qu'elle risque de dévaloriser l'attraction du tram 51 en raison d'une nouvelle correspondance pour rejoindre le centre-ville et de deux nouvelles correspondances pour les personnes qui empruntent le tram 51 pour relier Uccle aux quartiers situés au-delà de l'arrêt Lemonnier.

L'introduction de nouvelles correspondances rallonge le temps de parcours des usagers, à la fois objectivement et subjectivement, et celles-ci sont particulièrement pénibles pour les personnes à mobilité réduite. Or, le présent projet vise tout particulièrement à améliorer les conditions de transports de ces personnes.

Il est regrettable qu'une amélioration des conditions de circulation du 51, attendue depuis de nombreuses années, coïncide temporellement avec une nette dégradation de son service. Cette dégradation est de nature à décourager l'usage du transport public et donc à favoriser un report modal vers la voiture. Soit l'inverse du but des aménagements proposés par la présente demande.

Il est à noter que sur le trajet raccourci du tram 51, l'élimination de l'impact de la congestion sur son tracé peut faire gagner jusqu'à 6 minutes en heure de pointe. Ramené au trajet de 30 minutes qu'il effectuera, cela représente un gain de temps de 20 %, ce qui est loin d'être négligeable. Reste que davantage que la vitesse commerciale, c'est un maillage fin du territoire et une préservation des lignes directes qui sont le plus en mesure de favoriser l'usage du transport public.

Pour IEB,

Thyl Van Gyzegem

28/10/2019