

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET  
DES QUESTIONS**

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN**

**COMMISSION DE LA MOBILITÉ**

**CHARGÉE DES TRANSPORTS PUBLICS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT**

**BELAST MET HET OPENBAAR VERVOER, DE OPENBARE WERKEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID**

**RÉUNION DU MARDI 22 JUIN 2021**

**VERGADERING VAN DINSDAG 22 JUNI 2021**

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

Non encore approuvé par les orateurs.  
Ne pas citer sans mentionner la source.

**VOORLOPIG VERSLAG**

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.  
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

**Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.**

[105]

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le développement du réseau de la STIB et le choix des modes de transport".**

[107]

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le déploiement de lignes de "tram-bus" à Bruxelles".**

[109]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La STIB mène divers projets de développement de son réseau de métro, tram et bus. Lorsque les projets sont présentés, il arrive que le mode de transport proposé soit contesté, principalement lorsqu'il s'agit de travaux lourds à réaliser, en particulier pour le métro et le tram. Pour ce qui est du métro nord, certains diront que le tram en surface est suffisant ; pour ce qui est d'une ligne de tram, d'autres diront que l'on pourrait atteindre les mêmes objectifs avec une ligne de bus plus performante.

Lors du débat sur la tramification de la ligne de bus 71, certaines associations de riverains et d'usagers avaient plaidé pour une autre solution que le tram, à savoir le bus biarticulé. D'une plus grande capacité qu'un bus articulé et, a fortiori, qu'un bus simple, ce type de véhicule semble constituer une option plus adaptée que l'installation plus lourde d'un dispositif de tram. Je pense principalement à l'installation de rails et câbles aériens, aux travaux qu'elle implique et aux nuisances qu'elle peut générer pour les riverains et commerçants pendant la durée du chantier, mais aussi - il ne faut pas l'oublier - à l'entretien périodique nécessaire de ces rails qui entraîne les mêmes nuisances et, bien sûr, aux bruits et vibrations.

Certes, les trams ne causent pas des problèmes de bruit et de vibrations partout et disposent d'atouts, tout comme les bus biarticulés ne constituent pas la solution miracle partout et peuvent également être à l'origine de nuisances, notamment lorsque le coffre de voirie n'est pas adapté, mais c'est le cas également pour les bus articulés.

Le 19 avril 2017, votre prédécesseur et la STIB ont réalisé un test de bus biarticulés sur le trajet de la ligne 71, test auquel des membres de la commission et les associations demanderesse ont pu participer. Le

---

ministre Smet a alors précisé, en réponse à un débat en commission le 12 juin 2017, que le bus testé ne sortait de la norme que par sa longueur, - puisqu'il avait 6 m de plus qu'un bus articulé de 18 m et mesurait donc 24 m -, et non par son poids. À cette occasion, il a également rappelé que la Région était en train d'acheter 235 bus, dont des hybrides, que des tests de bus électriques étaient effectués sur quatre lignes, que cela demandait beaucoup de travail et que, même si l'avis de la Région était favorable aux bus biarticulés, la STIB n'aurait pas la possibilité financière de les acheter, leur acquisition ne pouvant être prévue avant 2025.

[111]

L'intention n'était donc d'acheter ce matériel sous la précédente législature.

Ces derniers mois, cette solution de bus biarticulés a été à nouveau proposée par certains comités de quartier dans le cadre de la mise en place d'une ligne de tram à Neder-Over-Heembeek, passant notamment par les rues de Heembeek et François Vekemans. La STIB s'est alors opposée à cette alternative au T3000. Pourtant, ces bus de grande capacité - environ 150 places - circulent dans d'autres villes, européennes ou non, et constituent une solution mise en place par De Lijn dans le nord de Bruxelles avec le tram-bus du ring.

Lors d'un débat au sein de ce parlement à propos des collaborations entre Bruxelles et la Flandre en matière de mobilité, vous avez précisé que, "concernant les lignes de tram, nous avons délivré en début de cette législature un permis temporaire permettant au tram-bus du ring de circuler à Bruxelles. Il s'agit de donner un signal important à la Flandre en montrant notre volonté de ne pas bloquer inutilement un dossier positif. Nous aurions évidemment préféré un véritable tram circulant entre les deux Régions, mais le tram-bus du ring est tout de même un véhicule intéressant". Pourtant, il semble que la STIB ne partage pas votre point de vue selon lequel le bus articulé constitue une option intéressante.

Certes, ces longs bus ne peuvent circuler partout à Bruxelles, mais il en va de même des trams. Alors que nous développons des sites propres pour les trams, nous pourrions également faire de même pour ces bus biarticulés, ce qui paraît être a priori moins gênant pour les voiries, les riverains et les commerçants.

Enfin, mon intention n'est nullement de remettre en question le métro. En effet, selon mon groupe, il s'agit d'un moyen de transport efficace, générant peu de nuisances, en dehors des travaux de construction principalement des stations, et dont le développement doit se poursuivre dès maintenant, et au-delà de l'axe Albert-Evere, afin que la Région dispose d'un réseau digne d'une capitale nationale et internationale.

En revanche, ma question vise à s'assurer que le choix du mode de transport à développer se fasse sans exclusive, sans tabou, sans idéologie, en se basant sur des critères objectifs et en tenant bien compte des spécificités des quartiers desservis. Ma question peut être abordée selon deux angles différents : choisir le mode de transport en fonction de l'itinéraire décidé ou choisir le mode de transport d'abord et l'itinéraire adapté ensuite.

[113]

Pourriez-vous m'indiquer comment le choix d'un mode de transport est opéré et motivé par la STIB au moment de développer une nouvelle ligne ou d'adapter une ligne existante ? Quels critères motivent le choix de tel ou tel mode de transport ?

Pourquoi le choix ne s'opère-t-il qu'entre le bus, simple ou articulé, le tram et le métro ? Pourquoi le bus biarticulé ne figure-t-il pas parmi les options envisagées ? La STIB dispose-t-elle d'une analyse des avantages et inconvénients de ces quatre modes de transport ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous la présenter ?

[115]

**M. David Weytsman (MR).**- À Bruxelles, certains quartiers ne bénéficient pas encore d'une accessibilité optimale en transports en commun. L'Institut bruxellois de statistique et d'analyse identifiait d'ailleurs en 2016 toute une série d'entre eux où l'offre devait encore être complétée, par exemple dans les communes d'Auderghem et de Woluwe-Saint-Pierre (Transvaal, Chant d'Oiseau, Saint-Paul, Sainte-Alix ou Joli-Bois, etc.). L'ensemble des zones les moins bien desservies sont également identifiées sur la carte du monitoring des quartiers.

Outre l'extension du métro, le gouvernement bruxellois a développé plusieurs projets pour étendre son réseau en surface. Je pense à l'extension de la ligne de tram 10 jusqu'à Neder-Over-Heembeek ou à la récente mise en service de la ligne de bus 74. Par ailleurs, 90 nouveaux trams de nouvelle génération devraient prochainement être mis en service sur le réseau de la STIB. Les investissements sont, naturellement, repris dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB.

Les réactions des habitants à l'annonce de l'installation d'une ligne de tram peuvent être vives. Quand on prend le temps de les écouter, on s'aperçoit aisément que leurs demandes ne coïncident pas toujours avec la volonté du gouvernement ou de la STIB. Les trams génèrent parfois des nuisances importantes et les inquiétudes sont justifiées.

En effet, le bruit, les vibrations, les longs travaux, l'importance de ces chantiers d'infrastructure sont autant de nuisances potentielles pour le bien des riverains et pour l'ensemble du quartier. Nous pouvons donc évidemment tous comprendre la crainte et l'hostilité qu'ils génèrent. Ces nuisances sont largement connues aux quatre coins de Bruxelles, et des procédures gérées par Bruxelles Environnement objectivent d'ailleurs leur étendue. Et je ne parle même pas des conséquences économiques parfois lourdes pour la vie commerciale des artères concernées : deux ans de chantier, c'est souvent la mort assurée d'un certain nombre de commerces déjà fragilisés par la crise que nous traversons.

[117]

La Flandre a récemment déployé aux portes de notre Région un réseau de tram-bus. Une première ligne en relie déjà l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (UZ Brussel) à l'aéroport de Bruxelles-National. Une seconde ligne vers l'aéroport verra le jour depuis Bordet.

Selon les experts rencontrés, ce type de véhicule présente quasiment les mêmes capacités qu'un tram, avec un même niveau de fréquence et un même niveau de confort. Il offre également d'autres avantages par rapport à un tram classique : il coûte moins cher à l'achat, génère beaucoup moins de nuisances - bruit, vibrations - et nécessite une infrastructure plus légère, donc moins coûteuse, même si des travaux sont aussi nécessaires pour installer la ligne. Les arrêts doivent en effet être adaptés pour être plus longs et il est parfois nécessaire de construire des sites propres pour augmenter la fréquence de passage.

La Flandre a déjà annoncé être assez satisfaite du réseau de tram-bus déployé depuis juin 2020. Bien sûr, l'opportunité de ce choix est à examiner en fonction de la localisation et du type de voiries, de la demande en transports ou encore de l'accès à un dépôt adapté. C'est à la lumière de ces paramètres qu'il est possible d'analyser le rapport coût/bénéfice d'une ligne de tram-bus en comparaison avec une ligne de tram ou de bus classique, voire une ligne de métro.

Alors que les habitants et municipalistes le demandent depuis le début du projet, je m'étonne que cette option n'ait pas été étudiée en lieu et place de la ligne de tram 10 actuellement choisie pour desservir Neder-Over-

Heembeek. Soyons francs : contrairement à ce qu'avait annoncé le collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles, aucune alternative n'a été étudiée.

La formule du tram-bus est une demande très forte des riverains qui offre des résultats potentiellement identiques au tram. Dans le cas qui nous occupe, il offrirait aussi l'avantage d'éviter une rupture de charge inutile éloignant le quartier De Wand du centre-ville. Cet axe important au niveau commercial est déjà fragilisé.

[119]

Dans le cas de la future ligne de tram 10 en direction de Neder-Over-Heembeek, l'option du tram-bus a-t-elle été étudiée ? Si oui, pourquoi avoir opté pour un tram ? Si non, pourquoi ? Quelles étaient les différences de coût entre le déploiement d'un tram et celui d'un tram-bus ? Quelles étaient les contraintes techniques dans les deux scénarios ?

Vous indiquiez, dans une réponse au sujet de cette liaison, qu'il pourrait être envisagé de connecter la future ligne de tram à l'itinéraire du tram-bus de De Lijn reliant Jette à l'aéroport de Bruxelles-National, et d'installer un Park and Ride (P+R) à proximité du ring de Bruxelles. La STIB et De Lijn se seraient déjà réunies pour examiner ce dossier. Qu'en est-il ressorti ? Pourquoi dès lors ne pas opter pour un tram-bus qui compléterait la ligne mise en place par la Flandre ? Où en est le projet de P+R ?

Votre prédécesseur avait indiqué que la STIB avait réalisé un test pour étudier la possibilité de déployer une ligne de tram-bus. Comme M. Loewenstein, je vous demande les résultats de l'investigation.

Au moment de décider de la création d'une nouvelle ligne de tram, la STIB étudie-t-elle systématiquement des solutions alternatives, à haut niveau de service, comme le tram-bus ? Quels sont les endroits à Bruxelles où une telle ligne pourrait être déployée afin de répondre à une demande suffisante, notamment dans les quartiers enclavés de Bruxelles, en particulier ceux que je citais dans mon introduction ?

Avez-vous, par exemple, étudié la possibilité de transformer les lignes 95 et 71 en lignes de tram-bus au lieu de procéder à leur tramification ? Pour chacune de ces lignes, quels sont les avantages et inconvénients d'un système de tram-bus par rapport à une ligne de tram classique s'agissant du coût, de l'adaptation de l'infrastructure existante, de la durée des travaux, de l'impact sur l'activité économique et des nuisances générées ?

En tant que libéral, je suis assez neutre face aux technologies. Mes seules préférences sont celles de la raison, de la durabilité et de l'efficacité ! À cet égard, une analyse coût-bénéfice comme celle réalisée par De Lijn - considérant nos moyens budgétaires limités - permettrait probablement d'installer davantage de trams-bus à Bruxelles, pour le plus grand bonheur des clients de la STIB, des riverains qui verraient leurs nuisances décroître, et des contribuables, qui paient déjà beaucoup trop d'impôts dans notre Région.

[121]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Lors de l'aménagement d'une ligne ou la création d'une nouvelle ligne, la STIB réalise toujours une étude afin de déterminer le mode de transport (bus, tram ou métro) le plus approprié.

Le choix du mode de transport se base notamment sur :

- le constat de la situation existante, à savoir les modes de déplacement actuels, la fréquentation des lignes actuelles, etc. ;
- le diagnostic prospectif, c'est-à-dire l'évolution prévue à court et moyen termes de la population, de l'habitat, des services (écoles, centres sportifs, etc.) et des entreprises dans la zone concernée ;
- l'évolution du réseau de transports en commun à l'échelle régionale et suprarégionale, comme le développement d'un maillage sur l'ensemble de la Région et au-delà ;
- l'étude de potentiel, en d'autres termes la pertinence d'une desserte forte et la captation possible de nouveaux usagers attirés par la nouveauté, le caractère pratique, le confort et les performances d'une ligne de tram moderne.

Ce sont là les éléments objectifs dont parlaient MM. Loewenstein et Weytsman. Cependant, il reste la question de la volonté politique. Il y a toujours un certain nombre de décisions qui dépendent de la vision du gouvernement en matière de mobilité et d'intermodalité en Région bruxelloise. L'espace étant limité, il faut parfois faire certains choix plutôt que d'autres. Mais l'élément politique n'est bien entendu pas le seul pris en compte : nous nous basons principalement sur les analyses que je viens d'évoquer.

[123]

Les différents modes sont comparés sur la base de leurs capacités, de la faisabilité de leur mise en place et de la demande potentielle.

Concernant les bus biarticulés, la STIB n'y est pas opposée dans l'absolu. Elle a d'ailleurs réalisé un test avec ce type de véhicule sur la ligne 71. Le bus biarticulé, qui possède une capacité de 140 places, est intermédiaire entre le bus articulé (100 places) et le tram (188 places pour un T3000). Il a les avantages du bus (moins de travaux, pas de rails, pas de poteaux caténaires), mais il en a aussi tous les inconvénients (son gabarit tremble davantage que celui du tram, les impétrants ou gestionnaires de voirie ont moins de scrupules à couper la rue, car il est possible de dévier les bus, etc.).

À cela s'ajoutent les inconvénients propres à ce type de véhicule : plus encombrant, difficulté à passer les ronds-points, amplitude de giration plus importante, problématique des retournements aux terminus, équipements en dépôt inadaptés (fosses, équipements de levage, épis pour le stationnement).

Enfin, pour qu'elles soient performantes en centre urbain dense, les lignes de bus biarticulés doivent bénéficier d'aménagements importants similaires à ceux nécessaires au tram (sites propres intégraux, très larges plates-formes dédiées, etc.) pour une capacité qui restera toujours plus faible que celle d'un tram.

Notons également que la STIB ne possède pas aujourd'hui ce type de véhicule. Or, la logistique liée à l'utilisation d'un nouveau matériel roulant est très lourde : il faut tester le matériel, l'acheter, former le personnel roulant et de maintenance, adapter les dépôts, etc.

Concernant la liaison vers Neder-Over-Heembeek, le sujet a déjà été abordé dans le cadre d'une question de M. Loewenstein en 2018, d'une question de Mme Barzin en mars 2020, d'une question écrite de M. Coomans de Brachène en mars 2020 et d'une question orale de M. Weytsman en avril 2021. Vous pouvez ainsi retrouver l'historique des débats.

[125]

---

Le site [move-nohw.brussels](http://move-nohw.brussels) aborde bon nombre de questions, y compris relatives au choix du matériel.

Le bus, le bus à haut niveau de service et le tram ont été comparés sur la base de leurs capacités, de la faisabilité de leur mise en place et de la demande potentielle. Afin de vérifier les hypothèses de demande potentielle, deux méthodes ont été développées et croisées avec un bureau d'études étranger ne participant pas à l'analyse, afin de garantir leur pertinence et leur neutralité. Les études ont notamment tenu compte de la population actuelle et de l'évolution démographique attendue dans les prochaines années, ainsi que des développements dans cette partie de Bruxelles (entreprises, services, etc.).

Plusieurs éléments ont conduit au choix du tram :

- le constat de la situation existante : modes de déplacement actuels, fréquentation des lignes actuelles, etc. ;
- le diagnostic prospectif : évolution à court et moyen termes de la population, de l'habitat, des services (écoles, centres sportifs, etc.) et des entreprises de la zone ;
- l'évolution du réseau de transports en commun à l'échelle régionale ;
- l'étude de potentiel ;
- la volonté politique : l'ambition du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et du collège de la Ville de Bruxelles de soutenir un projet ambitieux de transports en commun, de requalification et d'embellissement de l'espace public où sera développé le tramway, un projet qui sera de nature à donner un nouvel élan au quartier.

Le gouvernement a pris clairement position en faveur du tram sur cette ligne.

[127]

Par ailleurs, l'exploitation d'une ligne de bus biarticulés de 5 km nécessiterait, outre le délai d'acquisition du nouveau matériel roulant, plusieurs années de travaux avant la mise en circulation. L'avantage du projet de tram est que celui-ci vient se greffer sur l'infrastructure existante de la ligne T3 pour rejoindre le centre-ville et offrir ainsi une connexion directe avec Neder-Over-Heembeek.

D'après le projet, la ligne 10 rejoindrait les voies existantes sur l'avenue des Croix du Feu pour entrer ensuite dans le tunnel dit "tunnel Léopold", traverser le canal, prendre un autre tunnel et accéder à la Gare du Nord et à Rogier. Un tel parcours n'est pas faisable avec un bus. Un bus articulé ou biarticulé présente de grosses difficultés et ne constitue donc pas le choix le plus pertinent pour améliorer la mobilité à Neder-Over-Heembeek.

Une possibilité de connexion entre le tram-bus du ring, ou ligne 820 de De Lijn, et le tram de Neder-Over-Heembeek serait assurément positive. La STIB a suggéré d'examiner la possibilité que la ligne de bus effectue un petit crochet au départ de l'Indringingsweg jusqu'au carrefour entre l'avenue de Tyras et la rue Bruyn, qui pourrait le cas échéant être aménagé en giratoire dans le cadre du projet de tram. Cette solution n'a semble-t-il pas séduit De Lijn.

Quoi qu'il en soit, le passage du tram de Neder-Over-Heembeek aux abords de l'hôpital militaire et la rue Bruyn laisse pour le futur toutes les possibilités ouvertes lors de la conversion du tram-bus du ring en tram.

[129]

Enfin, le test de bus biarticulé sur la ligne 71 n'a jamais été réalisé en situation réelle avec des passagers, de la congestion ou des blocages du trafic en raison de voitures stationnées en double file, etc. Lors de ce test, la police avait au préalable dégagé l'itinéraire de tout stationnement intempestif et précédait les bus en test. Le test réalisé ne constitue donc pas une preuve complète de l'adaptabilité de ce type de véhicule dans les rues de la Région, notamment dans les voiries étroites et sinueuses.

Par ailleurs, le gouvernement a demandé que la ligne 95 soit tramifiée et que les études nécessaires soient lancées.

Pour rappel, le bus biarticulé est un mode de transport d'assez grande capacité. Il pourrait être pertinent pour des lignes de bus déjà très fréquentées, mais il est peu probable qu'il soit adéquat pour des quartiers enclavés. Pour ceux-ci, le type de voirie, à savoir de petites rues, et le faible flux de voyageurs attendus conduisent à privilégier des bus ordinaires. Nous restons toutefois ouverts à la discussion.

[133]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ma question avait une visée générale, alors que celle de M. Weytsman se focalise sur un projet particulier. Il s'agit de faire le choix du meilleur mode de déplacement en fonction du quartier desservi, et ce choix doit être fondé sur des critères objectifs.

J'ai l'impression que votre réponse cherche à tuer toute possibilité de mettre en place le bus biarticulé, alors qu'il y a quelques mois vous affirmiez que ce véhicule était intéressant. Vous expliquez que plusieurs critères seront pris en compte, notamment ceux liés à l'offre existante, à l'environnement, à la capacité, au confort, etc., mais que ce sera aussi un choix politique. À vous entendre, j'ai l'impression que le choix politique prime finalement face à certains critères objectifs. Tous les véhicules présentent des avantages et des inconvénients, et je constate que votre réponse vise plus à dresser l'inventaire des inconvénients des bus biarticulés que ceux du tram.

Il est important de considérer la situation dans sa globalité. Dans votre réponse, vous ne tenez pas compte des critères financiers, qui sont pourtant indiqués lorsqu'on compare deux modes de transport équivalents. Je pense à l'investissement, au stockage, à l'entretien. Vous n'en avez pas parlé, alors que ce sont des éléments importants.

Vous avez précisé que le test des bus biarticulés n'avait pas été effectué en situation réelle. Pourquoi ? Quel est l'intérêt de procéder à un tel test si la conclusion est que le test n'est pas fiable car il n'a pas eu lieu en situation réelle ?

[135]

Certes, il n'y a pas de bus biarticulés aujourd'hui, mais, à une époque, il n'y avait pas de bus, ni de bus articulés, de trams ni de métro. Il faut donc rester ouvert à toutes les possibilités et veiller à faire des choix raisonnés et objectifs, sans idéologie particulière et dans l'intérêt des usagers.

[137]

**M. David Weytsman (MR).**- Vous avez compris, Mme la ministre, qu'il ne s'agit pas spécialement d'un plaidoyer pour les trams-bus, même si, pour avoir rencontré récemment quelques experts, je suis de plus en plus convaincu de leur pertinence en raison des avantages que je vous ai exposés. Mon plaidoyer se fait

plutôt en faveur d'une analyse coût-bénéfice. Celle pratiquée par De Lijn est très intéressante. Or, vous-même, lorsque vous nous déclarez effectuer de telles analyses, citez tout sauf les bus biarticulés ou les trams-bus.

J'entends que la STIB n'y est pas opposée. Pouvez-vous nous dire si cette possibilité sera systématiquement examinée ? De façon tout à fait justifiée, vous mettez en avant des écueils et des problèmes liés à ce mode de transport, mais, comme le disait M. Loewenstein, il comporte aussi de nombreux avantages.

Concernant Neder-Over-Heembeek, je n'ai jamais obtenu l'étude comparative des trois modes de transport. Pourriez-vous nous la communiquer ? Cette étude compare, elle aussi, bus, tram et métro sans inclure le tram-bus. Vous affirmez dans votre réponse que ce mode de transport n'est pas étudié, et pourtant vous avancez des conclusions générales indiquant qu'il n'est peut-être pas le plus adapté.

Sans entrer dans les détails sur Neder-Over-Heembeek, je me permets d'insister sur le volet concernant le quartier De Wand. Le tram-bus permettrait de ne pas y provoquer une rupture de charge que les usagers n'aiment pas et qui ne favorise pas la mobilité.

Si le test n'était pas concluant, qu'attend-on pour effectuer d'autres tests de tram-bus ? Cela me semblerait justifié, au moins pour encourager la STIB à adopter ce mode de transport.

Enfin, que pouvez-vous nous dire de l'étude comparative réalisée sur les lignes 30, 95 et 71 ?

[139]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je conteste la suspicion de choix idéologiques, car ceux-ci reposent sur des études sérieuses. Bien entendu, le gouvernement imprime sa volonté politique telle qu'elle apparaît dans l'accord de majorité, où figurent d'ailleurs les lignes à tramifier. Nos choix s'appuient toujours sur des études préalables.

N'hésitez pas à me poser des questions écrites sur les études dont question.

Comme pour le tram, le déploiement de bus biarticulés nécessite un réaménagement de l'espace public, et est très compliqué dans les quartiers dont les rues sont étroites. Nous ne sommes pas opposés à ce mode de transport, mais son développement exigerait un réaménagement des dépôts et des voiries.

Les choix politiques sont toujours opérés dans un cadre budgétaire déterminé et à travers le plan pluriannuel d'investissement de la STIB. Une ligne de métro coûte beaucoup plus cher, en frais de travaux et de maintenance, qu'une ligne de bus ou de tram. Tous ces éléments sont pris en compte et influencent nos choix.

[143]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ma question ne vise pas à remettre en cause l'accord de majorité, mais à clarifier les choses pour le futur.

Pour ce qui est des aspects budgétaires, comparons ce qui est comparable, c'est-à-dire deux modes de transport dont l'offre est plus ou moins équivalente.

Si le test de 2017 n'est pas pertinent, serait-il possible d'en organiser un en situation réelle ? Cela permettrait d'étudier l'intégration en ville d'un tel mode de transport, en comparaison avec les solutions déjà proposées par De Lijn dans le nord de Bruxelles.

**M. David Weytsman (MR).**- Mon intervention est un plaidoyer pour que soient réalisées des études, et notamment des analyses coût-bénéfice. Vous nous dites que les choix ne sont pas guidés par des idéologies, et les libéraux sont toujours neutres technologiquement.

Les rapports de De Lijn, par exemple, ont entraîné que vous n'avez pas suivi la piste des bus biarticulés. Sauf erreur, vous ne disposez pas de telles études comparatives, mais si c'est le cas, pouvez-vous nous les communiquer en précisant sur quelles lignes elles ont été réalisées ?

Pour le reste, je vous encourage à procéder à des tests le plus rapidement possible.

L'argument de la largeur des rues me semble un peu maladroit, notamment dans le cas de la création de la ligne 10 vers Neder-Over-Heembeek. La rue François Vekemans, par exemple, est particulièrement étroite. Si deux trams peuvent s'y croiser, deux bus le pourraient également. Je vous invite donc à examiner les nuisances potentielles des trams sur les habitations de la zone, qui ne se trouveraient qu'à deux mètres des voies.

[147]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vais transmettre votre proposition de réaliser un test en situation réelle à la STIB.

Par ailleurs, dans la mesure du possible, je mettrai à votre disposition au secrétariat de la commission les études disponibles sur Neder-Over-Heembeek et d'autres lignes.

- *Les incidents sont clos.*

[151]

#### **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "l'évaluation des choix, du suivi, de la participation et de la mise en œuvre des mailles dans les quartiers résidentiels de notre Région".**

[153]

**M. David Weytsman (MR).**- Le plan Good Move a partagé le territoire régional en une cinquantaine de quartiers, ou mailles. Ceci correspond au réseau quartier, où les fonctions de séjour doivent prendre le pas sur les fonctions de déplacement, qui doivent elles-mêmes se limiter aux accès locaux. Le plan régional de mobilité prévoit pour ce faire de diminuer chaque année la circulation dans cinq quartiers de la capitale.

Dès septembre 2020, Bruxelles Mobilité devait commencer à accompagner les communes en deux phases : la première sous la forme d'une étude de mobilité multimodale préalable, la seconde sous la forme d'une

réalisation des interventions projetées sur le terrain. Plus concrètement, une première phase d'étude devait commencer après les vacances d'été 2020 pour les quartiers de Dieleghem, Cureghem, Colignon-Josaphat, Saint-Gilles et Flagey-Étangs. Une seconde aurait débuté en 2021 pour les quartiers du centre historique de Molenbeek, du Chant d'Oiseau, de Neerstalle, de Léopold-Pannenhuis et de Roodebeek.

À titre d'exemple, en janvier 2021 la première phase de diagnostic était toujours en cours pour le quartier Saint-Gilles. L'enquête destinée à récolter l'expérience des citoyennes et citoyens était en ligne du 22 janvier au 15 février, afin de permettre au groupe de travail technique (composé de techniciens et techniciennes des communes, de Bruxelles Mobilité et du bureau d'étude indépendant Tridée) de proposer une série de scénarios alternatifs. La seconde phase, visant à soumettre ces scénarios aux citoyens, devait commencer en mai, et la mise en œuvre sur le terrain, en septembre.

Mme la ministre, bien que certaines de vos politiques de mobilité ne me convainquent pas, car elles rendent nos centres d'emplois et de commerces nettement moins accessibles, fragilisant encore davantage notre tissu économique, je souscris en revanche totalement à vos objectifs de qualité de vie et de sérénité dans nos quartiers résidentiels. Ce travail a commencé bien avant Good Move, mais j'espère que votre plan l'accélénera.

[155]

Dans ce contexte, il est crucial d'associer riverains, commerçants, autorités locales et associations actives dans le quartier afin de créer un projet de vie commun et durable. J'aimerais dès lors faire le point sur le processus de concertation et de coconstruction avec les communes.

Sur la base de quels critères ces premières mailles ont-elles été sélectionnées ? J'ai rencontré des comités d'habitants, en particulier dans le nord de Bruxelles, à Laeken, qui souhaiteraient entamer ce travail rapidement avec Bruxelles Mobilité et la Ville de Bruxelles. Cela les aiderait aussi à lutter efficacement contre le phénomène de rodéos urbains qui sévit dans plusieurs quartiers de Bruxelles. Comment peut-on les assister ? Comment peuvent-ils manifester leur intérêt ? Un budget peut-il être dégagé après examen de leur demande ? Quand serait-ce possible ?

Quel bilan tirez-vous de la première phase de consultation de la population ? Quels ont été les retours des communes, des citoyens et commerçants concernés ? Quels sont les principaux problèmes recensés dans les cinq mailles analysées ?

Les enseignements de cette première phase sur les cinq premières mailles ont-ils permis de dégager des pistes d'amélioration du processus de consultation ? Le processus a-t-il été adapté pour les cinq mailles sélectionnées pour 2021 ?

La seconde phase de consultation de la population devait commencer en mai. Les calendriers et les méthodes de consultation et d'enquête ont-ils été les mêmes pour les différentes mailles ? Comment les différents scénarios alternatifs ont-ils été présentés aux citoyens ? Quels ont été les retours des différentes communes et de la population quant à ce processus participatif ?

Les mailles sélectionnées par Bruxelles Mobilité bénéficient d'un financement régional. La Région avait débloqué en 2020 un budget de 400.000 euros pour les cinq premières mailles. Pouvez-vous me détailler le budget consacré pour les années 2020 et 2021 ? Comment est-il ventilé ?

Le plan Good Move prévoit que la Région cofinance à hauteur de 50 % et coconstruit les plans communaux de mobilité avec les communes. Où en sont les communes par rapport à cet objectif ? Quelle part de l'enveloppe régionale lui a-t-elle été consacrée ? Quel bilan tirez-vous du dispositif de contrat local de mobilité ? Un montant spécifique lui a-t-il été alloué ?

[157]

Je me permets de citer l'action A.2 de Good Move, que vous connaissez : "Sur les axes directement connectés au ring, cette maîtrise sera effectuée concomitamment, notamment à court terme via une gestion dynamique des flux, avant un réaménagement physique à moyen terme". Cela a-t-il été réalisé ? Que signifie "à moyen terme" ?

Des communes qui n'ont pas été sélectionnées pour les dix mailles actuellement traitées ont lancé des enquêtes auprès de leur population au sujet des mailles sur leur territoire. Quelles sont-elles ? Bruxelles Mobilité a-t-elle pris connaissance de ces initiatives ? Quel soutien, même informel, a-t-il été apporté à ces communes ? Un contrôle régional est-il opéré sur les méthodes de consultation ?

[159]

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Weytsman.

In het kader van het plan Good Move ontwikkelde het Brussels Gewest lokale mobiliteitscontracten met de bedoeling bepaalde wijken verkeersluw te maken. Dat is een uiterst waardevol project, dat de leefbaarheid sterk zal verbeteren. Momenteel is het drukke autoverkeer nog te vaak een obstakel dat de leefomgeving van de Brusselaar onveiligheid maakt en luchtvervuiling veroorzaakt.

Vooraf bewoners van dichtbevolkte wijken zijn daar het slachtoffer van. De wijken in kwestie werden in Good Move vastgelegd en verscheidene gemeenten dienden projecten in. De contracten zijn intussen toegewezen. Als de wijken op het grondgebied van verscheidene gemeenten liggen, gaat het zelfs om gezamenlijke projecten. Zo is er samenwerking tussen de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek of Sint-Gillis en Vorst. Dat is een goede zaak, want straten en pleinen liggen niet altijd binnen eenzelfde gemeentegrens.

In het beste scenario worden alle wijken uit het plan Good Move verkeersluw. Zijn er voor al die wijken projecten ingediend? Waar zitten de lacunes en hoe zijn die te verklaren? Hoe zet u gemeenten met een wijk die volgens Good Move verkeersluw moet worden, maar geen project hebben ingediend, aan tot actie? Vormt het feit dat sommige wijken de gemeentegrenzen overschrijden een belemmering, bijvoorbeeld omdat de ene gemeente meer tijd en personeel kan inzetten dan de andere?

De gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten in september 2021 klaar zijn. Hoe voorkomt u dat die plannen ingaan tegen het gewestelijke mobiliteitsplan?

[161]

Welke begeleiding krijgen gemeenten bij de uitwerking van hun mobiliteitsplan? Zijn er tijdens de opmaakfase besprekingen tussen gemeenten en gewest? Hoe vaak? Gaan alle gemeenten daarop in?

De heer Weytsman had het over de afstemming van de verkeerslichten in het autonetwerk plus, met de klemtoon op gemotoriseerd verkeer, maar verkeerslichten zijn uiteraard ook belangrijk voor zwakke

weggebruikers. Door een recente aanpassing van de Wegcode kunnen op een kruispunt alle fietsers tegelijkertijd groen licht krijgen.

Wat is uw standpunt over conflictvrije kruispunten in de Brusselse gemeenten? Is er een inhaalbeweging nodig? Is er in de ingediende verluwingsprojecten sprake van een bijzondere verkeerslichtenregeling voor zwakke weggebruikers? Is er sprake van conflictvrije kruispunten in de verkeersluwe wijken? Was dat een criterium bij de beoordeling van de ingediende projecten?

[163]

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Ce sujet intéressant mobilise - émeut même parfois - de nombreux citoyens, partout à Bruxelles. Je me joins à la liste déjà bien fournie des questions.

Sur le fond, il est indéniable que nous devons améliorer le cadre de vie des Bruxellois, en libérant les quartiers du trafic de transit. Pour le groupe DéFI, il est fondamental que cela se fasse de manière objectivée, en toute transparence et après une concertation menée dans le respect de tous les usagers.

L'objectif poursuivi est noble et partagé par l'ensemble des formations politiques. Il nous faut créer les conditions nécessaires pour que les mesures prises suscitent l'adhésion et non la méfiance, qu'elles ne donnent pas l'impression de privilégier systématiquement les uns au détriment des autres, malgré l'application du principe STOP, et qu'elles permettent à chacun de faire le choix du mode de transport le plus adapté à ses besoins.

Sans cela, nous continuerons à braquer les usagers les uns contre les autres. Aujourd'hui, malheureusement, l'animosité est palpable entre les usagers. Ce n'est pas dans ces conditions que nous atteindrons l'objectif de rendre Bruxelles et les Bruxellois plus apaisés.

[165]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- S'agissant de l'appel à candidatures lancé en automne auprès des communes, un premier tri a été effectué sur la base de la recevabilité. Les candidatures des communes ont été retenues lorsque les conditions suivantes étaient remplies :

- introduction du dossier de candidature complet dans les délais ;
- correspondance du périmètre concerné à l'une des mailles définies ;
- objectifs et ambitions communaux s'inscrivant dans le cadre du plan régional de mobilité (PRM) et en particulier de l'action A.2.

Nous avons ensuite effectué une priorisation dans le temps des dix premiers dossiers remplissant les conditions requises.

[167]

*(verder in het Nederlands)*

Niet voor elke verkeersluwe wijk zijn al voorstellen ingediend. Voor de oproep was er overleg met de gemeenten, met een toelichting van de selectiecriteria. Gemeenten hebben zelf een lijst met prioritaire wijken opgesteld, en ook die is van tevoren besproken.

De criteria zijn:

- het belang van de uitdaging inzake de kwaliteit van de netwerken voor de zone in kwestie;
- de eventuele deklassering van wijkwegen die deel uitmaken van het plaatselijke autonetwerk;
- gewestelijke infrastructuuringrepen in of aan de rand van de verkeersluwe zone die mogelijkheden scheppen;
- de eventuele spreiding over de gemeenten.

[169]

*(poursuivant en français)*

Les dossiers ayant obtenu les scores les plus élevés ont été traités en premier lieu, en tenant toutefois compte d'une équité dans leur répartition géographique.

Comme les candidatures doivent être introduites par la commune, les habitants souhaitant s'impliquer ou associer leur quartier au projet doivent solliciter leur commune. Dans la question de M. Weytsman, il s'agit donc de la Ville de Bruxelles, mais il y a plusieurs autres communes concernées.

Les phases de participation liées aux cinq contrats locaux de mobilité en cours ont suscité beaucoup d'intérêt parmi les habitants et les commerçants concernés par la maille. Leurs retours et les problèmes identifiés ont été pris en considération dans le diagnostic. Les thématiques relevées lors de cette participation concernaient le trafic de transit, la pollution de l'air, la sécurité routière, la qualité de vie, les problèmes de stationnement et le manque d'espaces publics de qualité. Des réflexions sont en cours concernant ces cinq contrats locaux de mobilité. Les enseignements tirés de ces cinq études serviront aussi à améliorer le processus de participation.

[171]

*(verder in het Nederlands)*

We werken per vijf verkeersluwe wijken. Voor de eerste vijf verkeersluwe wijken plus Brussel-Stad, dat er op eigen initiatief een zesde heeft toegevoegd, is de participatiefase achter de rug.

Deze wordt geëvalueerd en we trekken er lessen uit voor de toekomst. Het is de bedoeling om jaarlijks vijf wijken verkeersluw te maken. Het eerste jaar heeft Brussel-Stad er de Vijfhoek nog aan toegevoegd, omdat ze voorsprong had op het gewestelijke project.

[173]

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne le planning, la première phase des cinq contrats locaux de mobilité a pris plus de temps que prévu. Les phases participatives concernant les différents scénarios se déroulent de mai 2021 à septembre 2022 (selon les mailles).

---

Sur la base d'un marché public, les budgets nécessaires aux études des cinq premières mailles ont été engagés, à savoir la maille Cureghem, la maille Colignon, la maille Les Parvis, la maille Flagey et la maille Dieleghem. Le budget moyen se situe aux alentours d'un peu plus de 100.000 euros, hormis pour la maille Cureghem qui est moins onéreuse.

Les cinq mailles suivantes n'ont pas encore fait l'objet d'un engagement spécifique, le marché d'attribution étant en cours.

Les communes d'Anderlecht, d'Uccle, de Forest et de Ganshoren sont en train d'élaborer un plan communal de mobilité. Un budget régional a été engagé afin de les soutenir dans cette démarche : un montant total de 257.000 euros est prévu pour ces communes.

La commune de Watermael-Boitsfort a également manifesté son intention d'entamer le processus et un budget sera dégagé à cet effet.

[175]

*(verder in het Nederlands)*

Dit is enkel een budget voor de analyse- en studiefase. Voor de uitvoeringsfase is er een budget van een andere orde van grootte nodig voor de werken zelf en om vorm te geven aan de inrichting.

[177]

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne la gestion dynamique des flux, celle-ci s'effectue actuellement sur une base horaire pour les fluctuations journalières, sur une base automatique dans le cadre des scénarios étudiés, par exemple pour la fermeture d'un tunnel, et sur une base manuelle pour les événements non prévisibles comme des chantiers ou des incidents.

L'ambition de l'action B.10 de Good Move est de fluidifier le trafic en maîtrisant celui-ci et la congestion sur l'ensemble du réseau bruxellois, par le biais d'une gestion dynamique des flux en temps réel, conformément à la vision du plan régional de mobilité, et en intégrant les incidents et événements ainsi que les fluctuations du trafic au cours du temps. Ce projet entend améliorer la gestion dynamique des flux. Pour ce faire, des options de contrôle de flux supplémentaires sont utilisées : informations de trafic issues de comptages ou de systèmes de détection de files, contrôles réalisés par le centre Mobiris de suivi permanent du trafic et informations aux usagers. Pour cette action en cours, une méthodologie a été établie, des axes et des carrefours ont été sélectionnés et les besoins ont été définis. Un projet pilote est prévu cette année encore.

La gestion tant actuelle que future dépend de plusieurs éléments, dont les caractéristiques du réseau telles que définies par les mailles. Lors de la mise en place des mailles, la gestion et le fonctionnement des feux seront adaptés pour correspondre à la nouvelle configuration.

[179]

**M. David Weytsman (MR).**- Vous avez compris le sens de mon interpellation. Ce travail était déjà en cours avant Good Move. Je partage cet objectif, même s'il n'en va pas toujours de même pour les autres. Il jouera peut-être le rôle d'accélérateur et de bon "organisateur". Toutefois, mon groupe reste un peu sur sa faim, car il aurait souhaité que plus de cinq objectifs soient réalisés par an.

---

Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question au sujet de l'existence de comités de quartier ou d'associations qui ont envie de s'impliquer. C'est le cas à Laeken. Je comprends les arbitrages et les équilibres que vous souhaitez trouver, étant donné les budgets limités. Mais comment faire pour les aider et les accompagner, pour qu'ils puissent déjà faire le nécessaire de leur côté ou éventuellement avec la Ville de Bruxelles ?

Je ne pense pas non plus que vous ayez répondu à ma question au sujet des initiatives de communes qui n'attendent pas d'être sélectionnées - quand elles le sont, un seul quartier est concerné - pour entreprendre des démarches. C'était déjà le cas avant Good Move, comme je le signalais. Est-ce réalisé en partenariat avec Bruxelles Mobilité ? Une aide ou un accompagnement est-il prévu ?

Notre message est donc le suivant : en cette matière, nous devons faire plus et plus vite.

[181]

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Ik heb gehoord dat de werking van de verkeerslichten zal worden aangepast om conflictvrije kruispunten te creëren. Ik zal daar later een nieuwe vraag over indienen, omdat het onderwerp ruimer is dan de verkeersluwe mazen, maar het is positief dat daar in die mazen al rekening mee wordt gehouden.

[183]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous espérons tous que tout aille plus vite, mais si nous pouvons tenir le rythme de cinq mailles par an, c'est déjà très bien. En effet, cela nécessite à chaque fois une étude, un réaménagement et l'organisation d'une participation citoyenne. C'est la raison pour laquelle je ne sous-estime pas l'impact de ce type d'entreprise et veux rester réaliste. L'administration peut assurer l'accompagnement de cinq mailles par an. Aller au-delà supposerait de faire appel à davantage de personnel et de mobiliser plus de moyens budgétaires.

Il me semble également souhaitable de ne pas tout faire en même temps afin que les travaux ne soient pas trop gênants. Le faire progressivement nous permet de nous familiariser avec la procédure. Les cinq premières mailles jouent le rôle de pilotes pour l'ensemble du projet.

Comme vous l'avez relevé, certaines communes souhaitent avancer à leur rythme. C'est le cas de la Ville de Bruxelles qui, pour la gestion du Pentagone, a entamé la même réflexion sur budget propre afin de mettre en place une sixième maille Good Move en 2021. D'autres communes procèdent à des adaptations, mais à plus petite échelle. Par exemple, la commune de Ganshoren a décidé d'aménager une place sur l'avenue Broustin afin d'y couper le trafic de transit. Certes, il ne s'agit pas de véritables mailles dans le sens du plan Good Move, mais de plus en plus de communes prennent des initiatives pour empêcher le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.

[185]

Je l'ai dit, les communes d'Anderlecht, Uccle, Forest et Ganshoren sont en train d'élaborer un plan communal de mobilité. Un budget est inscrit pour les soutenir. La plupart sont intégrées dans une maille du plan Good Move.

Créer des mailles, ce n'est pas opposer les divers modes de déplacement. Nous procédons à des analyses, nous rencontrons les riverains et les commerçants pour les entendre sur les moyens de rendre leur quartier plus agréable et accessible en canalisant le trafic de transit sur les axes structurants. Dans les quartiers, tous

les modes de transport doivent avoir leur place : marche, vélo, transports en commun, voitures pour le trafic local. Les processus participatifs permettent de ne pas opposer les usagers les uns aux autres.

Bien entendu, il faut faire des choix. Pour décourager le trafic de transit, nous élaborons des plans de circulation, mais tout en veillant à ce que les axes structurants soient fluides. L'objectif est que chacun y gagne et que la qualité de vie en ville s'améliore.

- *L'incident est clos.*

[189]

## QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la collaboration avec les communes au sujet des zones à concentration d'accidents (ZACA)".**

[191]

**M. David Weytsman (MR).**- Mme la ministre, sur certains dossiers, mon groupe vous soutient, comme nous venons de le voir. Pour d'autres, il est plus critique, car, dans certains cas, il faut faire davantage d'efforts, quitte à entraîner des frais, car il y a urgence.

Je vous interroge régulièrement sur les zones à concentration d'accidents (ZACA) et les moyens que vous mettez en œuvre afin d'intervenir rapidement au sujet des 30 points noirs urgents et des centaines d'autres points noirs prioritaires, tous répertoriés depuis l'étude de 2015. Je vous remercie d'avance pour la présentation que vous avez proposée pour le début du mois de septembre prochain.

En 2020, seuls quelques-uns de ces points noirs avaient été réaménagés. Vous avez pourtant maintes fois répété votre ambition de traiter ces points noirs avant la fin de la législature. Je m'interroge cependant sur les moyens que vous déployez pour concrétiser cette ambition, notamment pour ce qui est de la collaboration avec les autorités communales.

Sur la base des données de 2019, l'Institut Vias dévoilait récemment dans la presse la liste des artères bruxelloises où se produisent le plus d'accidents corporels. L'effroyable palmarès des avenues les plus dangereuses se compose notamment du boulevard du Jardin botanique (30 accidents), de l'avenue Bockstael (29 accidents) et de l'avenue Houba de Strooper (25 accidents). Sur les dix artères les plus accidentogènes, sept se trouvaient sur le territoire de la Ville de Bruxelles. À titre de comparaison, la rue la plus accidentogène en Wallonie est la rue Grétry à Liège avec seize accidents.

Cette liste illustre parfaitement la nécessaire collaboration entre la Région et les communes pour agir le plus rapidement possible sur les axes problématiques, qu'ils soient régionaux ou communaux. Vous me répondez d'ailleurs au sujet de l'axe Royale-Loi que son réaménagement était une compétence communale et que vous prendriez contact avec la Ville de Bruxelles et la STIB afin de nouer les collaborations nécessaires.

[195]

Pour rappel, la sécurisation des ZACA sur les voiries communales est soutenue par Bruxelles Mobilité via l'allocation relative aux subventions d'investissement aux communes dans le cadre de la sécurité routière. Un montant de 5,9 millions était prévu en 2020 pour une enveloppe budgétaire qui permet aux communes de financer tous les aménagements liés à la ville 30 ainsi que les autres projets de sécurisation en voirie communale.

En réponse à une question d'une de mes collègues, vous avez indiqué qu'en 2020, un seul subsidie était consacré à une ZACA. Pour 2021, l'appel à projets a été clôturé en mars de cette année. Il devient urgent d'agir et de sensibiliser les communes, notamment la Ville de Bruxelles, sur la nécessité d'opérer des aménagements, même temporaires, pour sécuriser ces endroits dangereux. En effet, il est plus compliqué d'y créer des mailles que dans une zone déjà apaisée.

Les données de 2019 présentées par l'Institut Vias n'indiquent pas une avancée positive de la sécurisation des ZACA. Quelles conclusions tirez-vous de ce bilan très sévère ?

Quels contacts entretenez-vous avec la Ville de Bruxelles au sujet, notamment, des trois zones les plus accidentogènes ? Qu'avez-vous mis en œuvre depuis lors afin de réaménager lesdits axes en collaboration avec la Ville de Bruxelles ?

Au vu de l'urgence absolue d'agir sur ces endroits, pourquoi un seul projet a-t-il été traité en 2020 ? Quelles campagnes de sensibilisation, de suivi et d'accompagnement mettez-vous en place avec les communes au sujet des ZACA sur leur territoire ?

Combien de projets ont été déposés lors de l'appel à projets 2021 ? J'espère qu'il y en a eu plus d'un. Quelles sont les différentes communes concernées ?

Quels sont les critères de sélection, outre le fait que le projet concerne l'une des ZACA identifiées dans le portail Mobigis ?

Quelle enveloppe a été consacrée à cet appel à projets ? Comment sera-t-elle ventilée ?

Des aménagements de sécurisation temporaires peuvent-ils être financés ?

[197]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - L'indicateur communiqué par l'Institut Vias ne correspond pas aux zones à concentration d'accidents (ZACA) et n'est pas pertinent pour la gestion de la sécurité des infrastructures. En effet, le nombre d'accidents relevés sur une voirie donne avant tout une idée de la longueur de cette voirie. Ces chiffres doivent donc être mis en perspective.

Bruxelles Mobilité utilise d'autres indicateurs, comme les ZACA et la gravité des accidents. L'objectif de la démarche des ZACA est bien d'identifier des lieux précis qui concentrent des accidents de manière anormale. Les accidents peuvent ainsi être corrélés à l'infrastructure en présence. Pour être valable, cette identification doit se faire sur plusieurs années consécutives.

L'évolution des 30 ZACA prioritaires est plutôt bonne. Une évaluation a en effet été menée, qui a comparé les chiffres de 2010 à 2013 et les chiffres de 2016 à 2019. Une grande majorité des ZACA montrent une réduction du nombre d'accidents avec lésions corporelles et du nombre d'accidents graves. Je rappelle cependant que notre objectif est zéro blessé grave et zéro mort dès 2030. On en est encore loin.

---

Les ZACA prioritaires sur le domaine de la Ville de Bruxelles sont les suivantes : carrefours rue de la Loi/rue des Colonies/rue Royale ; rue de la Régence/rue Bodenbroek ; boulevard Lemonnier/rue Woeringen/rue de la Fontaine ; boulevard Émile Bockstael/rue des Artistes ; place Poelaert ; boulevard Émile Bockstael/rue Alphonse Wauters/rue du Mont Saint-Alban.

[199]

Le suivi des ZACA se fait en bonne collaboration avec la Ville de Bruxelles, qu'elles soient situées sur une voirie communale ou régionale. Nous venons d'ailleurs de rencontrer des représentants de la Ville de Bruxelles à ce sujet. Cette commune est également associée à l'élaboration du projet de la porte de Flandre, ZACA prioritaire située sur une voirie régionale.

Étant donné que les ZACA sont liées à l'infrastructure et non au comportement des usagers, aucune campagne de sensibilisation spécifique n'est prévue. L'appel à projets consacré à la sécurité routière inclut des projets de sécurisation de ZACA sur des voiries communales. La cellule de la sécurité routière peut également assurer le suivi en transmettant des informations aux communes, comme précisé dans l'appel à projets.

En ce qui concerne l'appel à projets de 2021 pour la sécurisation de ZACA, la Ville de Bruxelles et la commune d'Anderlecht ont introduit des demandes concernant des ZACA de priorité 3. Quant aux critères de sélection, ils sont repris dans l'appel à projets. Ces informations sont disponibles sur le site de Brulocalis.

L'enveloppe allouée à l'appel à projets s'élève à 5,9 millions d'euros, ce qui représente une nette augmentation par rapport à 2020. Aucune ventilation par thème n'est prévue. Les projets d'arrêtés seront bientôt soumis au gouvernement pour approbation, l'objectif étant de financer un maximum de projets de qualité qui améliorent réellement la sécurité routière.

La sécurisation temporaire peut également donner lieu à un subventionnement. Ce type d'aménagement doit toutefois être conçu de manière suffisamment durable pour éviter qu'il puisse être démonté trop facilement. Il convient d'entendre le terme "temporaire" comme "en attente d'un projet plus important ou définitif". Nous préférons donc nettement subventionner des projets en dur, mais d'ampleur réduite, qui auront une certaine durée de vie. Les projets sont en outre subsidiés à 100 %.

[201]

**M. David Weytsman (MR).**- Nous partageons tous l'objectif de zéro accident, même s'il relève fort du slogan. Il est, en revanche, possible d'atteindre l'objectif de zéro ZACA, en se référant aux chiffres de l'étude de 2015 qu'il faudra évidemment mettre à jour.

Je ne partage pas totalement votre analyse politique. Nous parlons de 30 ZACA urgentes qui n'ont pas toutes été réalisées, et de centaines d'autres déjà identifiées, pour lesquelles les investissements nécessaires n'ont pas toujours été faits. Vous affirmez que la situation évolue positivement, mais j'ignore sur quelle étude vous vous appuyez pour l'affirmer.

Je n'ai pas compris pourquoi seule une ZACA a été réalisée en 2020. Était-ce un choix politique et délibéré de dédier cette enveloppe budgétaire à la ville 30 et non aux ZACA ?

Pourquoi ne paraissez-vous pas favorable à la sensibilisation et aux campagnes de sécurité routière plus ciblées sur les lieux dangereux qui n'ont pas encore fait l'objet d'aménagements ? Vous avez expliqué que de telles campagnes n'étaient pas prévues, mais vous n'en avez pas donné la raison.

[207]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les 30 ZACA doivent être réaménagées, par des mesures temporaires ou définitives. Nous nous sommes attelés à plus d'une ZACA durant cette législature et nous poursuivons nos efforts. Nous sommes en contact avec les communes et notamment la Ville de Bruxelles, qui compte beaucoup de ZACA prioritaires sur son territoire. Mais ces 30 ZACA urgentes sont toutes sur le même pied et sont traitées sans ordre particulier.

**M. David Weytsman (MR).**- Vous parlez des 30 ZACA urgentes, mais il y en a des centaines d'autres qui doivent également être adaptées en priorité. Pourquoi n'en avoir fait qu'une seule en 2020 ? Le choix était-il de concentrer les projets sur la ville 30 ?

Je n'ai pas obtenu de réponse concernant la campagne de communication.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous organisons des campagnes de sensibilisation, mais elles ne sont pas liées aux ZACA : elles concernent surtout des comportements qui influent sur la sécurité routière, comme la campagne actuelle sur l'usage de drogues ou de gaz hilarant au volant. Dans le cas des ZACA, une campagne n'aurait pas de sens : ce sont les infrastructures qui sont problématiques et qui doivent être adaptées.

Plusieurs ZACA sont traitées par an, aux niveaux régional et communal. Les 30 zones mentionnées sont plus prioritaires que les autres car elles sont plus dangereuses et ont été un peu oubliées ces dernières années.

[213]

**M. David Weytsman (MR).**- Au niveau de la communication, ma question était double : d'une part, comment inciter les communes à faire aussi de ces zones une priorité et, d'autre part, pourquoi ne pas prévoir une information, fût-elle visuelle, pour avertir les usagers du danger dans les zones identifiées comme accidentogènes, en attendant les réaménagements ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- On peut évidemment installer un panneau localement, mais, très souvent, une campagne de sensibilisation ou de prévention ne suffit pas. Le rond-point d'Anderlecht dont question, par exemple, exige un réaménagement plus profond. Nous soutenons financièrement les communes dans ce sens. Nous avons augmenté les budgets consacrés à cette action et l'intervention peut aller jusqu'à 100 %. Nous sommes prêts à collaborer avec les communes qui demanderaient le soutien de Bruxelles Mobilité.

- *L'incident est clos.*

[219]

#### **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la suppression du tram 55".**

[221]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Le métro nord, qui est prévu pour 2030, modifiera l'offre de mobilité pour les habitants des communes d'Evere et de Schaerbeek. L'arrivée de cette ligne à haute fréquence a pour but de proposer une solution rapide et efficace de mobilité à cette partie de la Région, qui connaît et connaîtra encore dans les années à venir une forte croissance démographique.

La construction de ce métro entraînera également une réorganisation de l'offre de transport en surface. En effet, la ligne de tram 55, qui relie Da Vinci à Rogier et suit le même tracé que le futur métro, est amenée à disparaître. Cette suppression soulève néanmoins des questions d'ordre technique sur l'avenir des rails, ainsi que sur l'offre de la STIB en surface.

Confirmez-vous la suppression de la ligne 55 ? Quel avenir est réservé aux rails de cette ligne ? Qu'est-il prévu de faire de l'espace laissé dans le dépôt de Haren à la suite de la suppression du tram 55 ?

Le remplacement de ce tram par le métro pose la question de l'offre de la STIB en surface. Qu'est-il d'ores et déjà prévu pour maintenir une offre de proximité au sein des quartiers ? La STIB envisage-t-elle d'aménager de nouvelles lignes de bus dans cette zone ?

[223]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le gouvernement a décidé de prolonger la ligne de métro entre Bordet et Gare du Nord, afin de répondre aux besoins en capacité et performance de cet axe. Il est cependant prématuré de décider aujourd'hui de la configuration du réseau de surface qui l'accompagnera. L'idée est d'y maintenir une offre la plus intelligente possible, pas de tout supprimer.

La ligne 55, dans sa configuration actuelle, pourrait être supprimée car elle suit le même itinéraire que la ligne de métro 3. Il est aussi envisagé de maintenir une autre ligne de tram reprenant partiellement l'itinéraire de la ligne 55 actuelle, afin d'assurer une nouvelle liaison. Cette possibilité est toujours à l'étude.

La STIB souhaite conserver les voies de tram entre Bordet et la place Eugène Verboekhoven après 2030 pour garder un accès entre le dépôt de Haren et le réseau. Cela laisse donc la porte ouverte soit au maintien d'une ligne de tram sur une partie des voies actuelles du tram 55 avec un autre itinéraire pour le reste de la ligne, soit au renfort par une ligne de bus. Ces options devront être étudiées, mais nous nous laissons un peu de temps dans la mesure où, le tronçon de la ligne de métro n'étant prévu que pour 2030, il est préférable de prendre en considération la situation la plus actuelle possible. Il serait donc prématuré de prendre d'ores et déjà une décision pour 2030, sans savoir quelles écoles ou entreprises vont s'implanter dans les environs.

Même dans l'hypothèse de la suppression totale de la ligne 55, il n'y aurait pas d'espace perdu dans le dépôt de Haren ou de trams inutilisés. En effet, de nombreux projets de développement de l'offre de tram sont en cours, dont le renfort de la ligne 7, la création de la ligne vers Neder-Over-Heembeek, le prolongement de la ligne 62 vers l'aéroport ou le renforcement des fréquences. Pour les mener à bien, la STIB a donc besoin de véhicules et de place pour ces véhicules.

Je le répète, rien n'a encore été décidé à propos du tram 55. Cela dépendra des études réalisées avant la mise en service du métro.

[225]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je suis étonné de vous entendre dire que nous avons autant de temps.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je veux dire par là que nous n'avons pas encore décidé des éléments à maintenir.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- S'il faut modifier le tracé de la ligne de tram, cela demandera du temps, comme nous l'avons vu dans d'autres projets. Je vois que vous y êtes attentive, et je vous en remercie.

- *L'incident est clos.*

[105]

#### DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JONATHAN DE PATOUL

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la coopération entre les Régions, plus particulièrement entre les Régions bruxelloise et flamande, dans le cadre des grands travaux portant sur les accès en Région bruxelloise".**

[107]

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il y a quelques semaines, des représentants de De Werkvennootschap sont venus nous exposer la vision flamande en matière de mobilité aux portes de Bruxelles. Il importe que la Région bruxelloise ait, elle aussi, une vision claire, objectivée et nourrie par des études, sur la base de laquelle elle pourra discuter avec ses homologues des autres entités.

Récemment, on a entendu que la Flandre souhaitait passer de six à dix voies sur le ring à hauteur de Jette et que la sortie 12 du ring serait probablement supprimée d'ici à 2025. Il a aussi été question de couper la sortie vers le boulevard de la Woluwe, avec toutes les conséquences qu'une telle fermeture entraînerait pour les cliniques universitaires Saint-Luc. On a l'impression de ne pas disposer d'étude d'incidences globales - économiques, environnementales, etc. - de l'ensemble de ces mesures mises bout à bout. Mon groupe réclame une étude globale de toutes les mesures de mobilité prises par et entre les Régions, afin de pouvoir se positionner et en comprendre tous les enjeux.

Quel est l'état de la coopération entre notre Région et la Région flamande au sujet des grands travaux qui affecteront certainement nos Régions ? Où en êtes-vous dans les discussions au sujet de l'élargissement programmé du ring par la Région flamande ? Nous sommes toujours en attente d'un mémorandum d'entente sur les projets de mobilité interrégionaux incluant le ring. Où en est l'élaboration de ce mémorandum ?

Vous disposez sans doute d'études, de notes, etc., qui vous permettent de promouvoir efficacement les intérêts de la Région bruxelloise. Outre les questions de mobilité, ces documents reprennent-ils des données aussi essentielles que les incidences économiques, sociales, environnementales, etc., telles qu'estimées selon les différents scénarios discutés avec la Flandre ou avec la Wallonie ?

[111]

Les avis des communes bruxelloises concernées par les plans de la Région flamande vous sont-ils systématiquement transmis et donc connus ?

Le programme "Werken aan de Ring" est accompagné d'un processus de consultations et de travail avec les différents partenaires administratifs concernés par chaque projet, comme les communes et les administrations flamandes et bruxelloises. Même si les communes concernées sont consultées, elles semblent très rarement entendues par l'administration flamande, ce qu'elles déplorent assez régulièrement. Quelles sont les actions menées pour rétablir la confiance ?

Où en est l'étude commune réalisée par les Régions flamande et bruxelloise et les communes sur les incidences de l'ensemble des projets de De Werkvennootschap ? Cette étude nous permettrait de disposer d'une vision globale, un élément indispensable dans ce dossier.

Qu'en est-il de la demande de réalisation d'une étude de mobilité aux entrées et aux sorties à l'est de Bruxelles, impliquant les trois Régions et les communes concernées ?

Quelle est, selon vous, la cohérence d'élargir le ring au nord et de le rétrécir au profit d'autres usagers à l'est ?

Le 10 juin 2020, vous déclariez : "Dans ses contacts avec De Werkvennootschap, Bruxelles Mobilité a souligné la nécessité de mettre en place, dans le futur, une gestion dynamique du trafic sur le ring. Ce point sera encore abordé lors des futurs échanges entre Régions, notamment entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap." Où en est-on aujourd'hui ? On a limité la vitesse à 100 km/h sur le ring pour ses portions flamande et bruxelloise, sauf l'un ou l'autre morceau limité à 90 km/h. Où en est le projet d'adapter la vitesse autorisée en fonction du trafic, de la météo, du moment de la journée, etc. ? En est-il toujours question ?

Où en sont les discussions avec les deux autres Régions sur la construction de parkings de dissuasion en amont du ring de Bruxelles afin d'éviter que les navetteurs congestionnent le ring ?

[113]

Disposez-vous d'une étude bruxelloise sur les incidences de la fermeture de l'échangeur de Woluwe et ses conséquences probables sur les cliniques universitaires Saint-Luc ?

[117]

*(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. Tristan Roberti (Ecolo).**- J'aimerais revenir sur la question du ring nord. Ce sujet est particulièrement d'actualité puisque la Région flamande organise actuellement une consultation publique sur les trois options pour le réaménagement de la partie nord du ring.

D'après notre analyse, aucune de ces options n'est satisfaisante. Même celle dite "light" affectera considérablement notre Région. Elle consiste à passer à deux fois quatre bandes sur toute la longueur du ring et implique des modifications substantielles au niveau des entrées et sorties. L'entrée-sortie 8 serait supprimée et son trafic serait reporté sur les entrées-sorties 7 et 9. L'entrée-sortie 9 serait déplacée et rapprochée du bois du Laerbeek et de l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles, avec les conséquences que l'on devine sur le plan des reports de nuisances liées au trafic. Cette option inquiète au plus haut point la commune de Jette.

En ce qui concerne le bois du Laerbeek, si les solutions proposées paraissent a priori séduisantes - notamment, la création d'écoducs -, elles cachent bien mal le fait qu'elles ne sont qu'une compensation à un élargissement du ring qui n'est pas nécessaire et qui aura des conséquences.

Pour nous, écologistes, ces solutions d'élargissement du ring sont à rejeter. Deux mesures, beaucoup plus simples à mettre en œuvre, permettraient également d'atteindre les objectifs de fluidité sur le ring : d'une part, une sortie progressive, au niveau fédéral, des voitures de société. De nombreuses études ont démontré qu'elles encouragent les déplacements domicile-travail. D'autre part, la mise en place, sur la zone du ring, d'une taxation kilométrique, comme le proposait d'ailleurs le précédent ministre flamand de la mobilité Ben Weyts, il y a quelques années.

[121]

Hier encore, le ministre flamand du budget, Matthias Diependaele, a remis cette idée de taxe kilométrique sur la table, dans un entretien accordé au journal Het Nieuwsblad. Il y annonce notamment son souhait de voir un tel système mis en place sous la prochaine législature. Les lignes sont donc en train de bouger.

Notre Région envisage-t-elle la possibilité d'intervenir d'une manière ou d'une autre dans le cadre de la consultation publique en cours, afin d'y rappeler ses priorités en matière de diminution du trafic de transit et d'amélioration de l'environnement et de la santé publique ? Il importe de réagir pour éviter que la Région flamande ne continue à poser des jalons dans ce dossier sans tenir compte des préoccupations de notre Région et des communes situées au nord de celle-ci.

[123]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous avons eu l'occasion d'aborder ce sujet en détail en commission, lors de l'audition de De Werkvennootschap visant à mieux connaître les projets de la Flandre et leurs conséquences pour Bruxelles.

La semaine dernière, lors de ma demande d'explications relative au covoiturage aux entrées de ville, nous sommes également revenus sur le sujet.

Le ring est, il est vrai, une infrastructure vieillissante et par endroits dangereuse. Il est tout à fait pertinent de s'interroger sur les meilleures manières de le rénover et de l'optimiser afin que trafic de transit et trafic local ne soient pas obligés de se côtoyer. Toutefois, Bruxelles n'est pas une île et de l'accessibilité de notre Région dépendent son attractivité tant économique que culturelle, sociale et touristique, tout comme la qualité de vie de ses habitants.

Face à De Werkvennootschap et la Région flamande, quelle position défendez-vous ? Je n'ai pas obtenu de réponse à cette question la semaine dernière. Quelles sont les lignes rouges essentielles à vos yeux ? Quels sont, parmi les trois scénarios proposés par la Flandre en matière de réaménagement du ring (light, parallèle, latéral), celui qui a la préférence de votre administration ?

Qu'est-il ressorti de la concertation à ce sujet opérée avec les 1.000 habitants de Bruxelles et de la périphérie au printemps 2019 ?

Les solutions alternatives sur le ring nord sont analysées par diverses études, comme le plan du rapport d'impact sur l'environnement, l'analyse coûts-avantages sociaux ou le rapport sur la sécurité spatiale. Les résultats étaient attendus pour 2020, par une note de cadrage. Où en est-on aujourd'hui ?

Ne serait-il pas intéressant de réaliser une étude globale sur les incidences socioéconomiques et environnementales de tous ces projets de la Région flamande ?

[125]

---

De Werkvennootschap compte supprimer plusieurs sorties sur le ring nord. Lesquelles ? Quelle est la position des communes concernées à ce sujet ? Les avez-vous rencontrées ? Quelles sont vos conclusions ?

Du côté néerlandophone, une étude concernant les 10.000 places de Park and Ride à créer devait voir le jour en collaboration avec Bruxelles Mobilité. Où en est cette étude ?

Où en est votre concertation avec les pôles économiques, c'est-à-dire avec Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) par exemple ? De quand date votre dernière rencontre avec eux ?

Qu'en est-il du projet lié au boulevard de la Woluwe et ses répercussions sur les Cliniques universitaires Saint-Luc ? Je sais que vous avez organisé des rencontres. Quelles sont vos conclusions ?

[127]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le futur du ring, tel que décrit dans l'accord de majorité, reste d'actualité : nous voulons que les Régions s'accordent sur des objectifs communs relatifs au développement du ring. La condition préalable est de mener conjointement des études à ce sujet. Ce gouvernement est opposé à un élargissement du ring en tant que tel.

Selon la loi du trafic induit, bien connue des experts en mobilité, l'augmentation de la capacité d'une infrastructure de transport – le ring, par exemple – ne diminue pas la congestion de celle-ci, puisqu'elle attire de nouveaux usagers qui s'en étaient détournés du fait de l'encombrement. Dès lors, une nouvelle saturation s'ensuit. La métaphore de l'appel d'air est parfois utilisée pour désigner le trafic induit.

Le plan Good Move expose en détail la vision pour le ring défendue par la Région (pp. 102-105), dont voici les principales lignes de force.

Le ring doit idéalement être inclus dans la mise en œuvre du plan Good Move et de ses objectifs sous-jacents. Dans cette perspective, le ring doit pouvoir absorber efficacement le trafic régional, ainsi qu'une partie du trafic interne traversant la Région. Les réaménagements du ring doivent également prévoir une mise à niveau des échangeurs afin de les rendre plus sûrs et plus efficaces. Il faut aussi, parallèlement, que les échangeurs marquent clairement l'entrée dans la ville, conformément à la spécialisation multimodale des voiries. Les réaménagements doivent améliorer les conditions de franchissement du ring pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, un réaménagement ou une rénovation du ring ne doit pas augmenter son emprise sur le sol. Il faut aussi prévoir des mesures visant à limiter au maximum les nuisances inhérentes à tout complexe autoroutier.

[129]

Il est important de préciser que ce n'est certainement pas le plan Good Move qui occasionnera une augmentation de 18 % du trafic sur le ring à l'horizon 2030. Le scénario tendanciel, à politique inchangée, prévoit en effet une augmentation du même ordre à cette échéance. Le plan Good Move va surtout faire baisser le trafic sur les voiries situées dans les limites des frontières régionales.

C'est aussi pour cette raison que nous avons proposé aux autres Régions de rejoindre le projet Smart Move. Dans le projet actuellement soumis à la concertation, Smart Move n'est pas d'application sur le ring. Il s'agit d'un débat que vous connaissez, faisant l'objet de nombreux enjeux.

Le réaménagement du ring doit s'inscrire dans un projet de mobilité cohérent et ambitieux plus large, de niveau interrégional. Il est essentiel que les mesures de report modal avancent plus vite que le projet de

---

réaménagement du ring. Nous avons à cette fin entamé une consultation régulière sur les grands dossiers depuis le début de ma prise de fonction et de celle de ma collègue, Mme Lydia Peeters.

Les résultats sont là :

- une structure de concertation a été mise en place entre, d'une part, Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap pour les dossiers relatifs au ring et, d'autre part, entre Bruxelles Mobilité et les régions de transport (vervoerregio's) flamandes pour tous les dossiers concernant la mobilité. Les différents services de la Région flamande, comme De Lijn, le département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande, l'Agence flamande des routes et de la circulation et De Werkvennootschap, mais aussi les communes, sont regroupés dans le conseil de région de transport (vervoerregioraad) ;
- nous avons progressé dans la détection des fraudes aux filtres à suie et le contrôle technique des cyclomoteurs ;
- nous avons réduit la vitesse sur le ring à 100 km/h, comme expliqué précédemment ;
- le tram-bus du ring a été autorisé à Bruxelles et est en service depuis juin 2020 ;
- juste avant l'été, nous avons conclu une convention de coopération entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap, afin de faciliter la construction de liaisons cyclables entre les Régions. Un premier projet de véloroute le long de l'autoroute E40, entre la frontière régionale et l'avenue des Communautés, sera réalisé en 2021 (il est dans l'attente d'un permis) ;
- en décembre dernier, nous avons lancé une étude conjointe sur le désenclavement du plateau du Heysel, qui devrait alimenter à la fois les études bruxelloises sur le plan d'aménagement directeur du Heysel et les études flamandes sur le ring nord.
- enfin, un nouvel accord de coopération et d'exécution sur les lignes de tram interrégionales existantes et les trois nouvelles lignes du réseau Brabant de De Lijn est également en cours de négociation entre les Régions et leurs sociétés de transport public.

[131]

Au niveau du mémorandum d'entente, l'accord global sur les différents projets de mobilité, c'est le statu quo. Tant que les questions principales du ring et de la stratégie Smart Move ne seront pas réglées, il sera difficile de parvenir à un tel accord.

Nous avons néanmoins progressé sur tous les autres dossiers que je viens de mentionner et des contacts bilatéraux ou entre les quatre entités ont lieu régulièrement sur les dossiers qui dépassent les frontières régionales.

En matière de coopération, au niveau administratif, Bruxelles Mobilité tient des réunions mensuelles avec des représentants de la vervoerregio Vlaamse Rand, au cours desquelles sont abordés différents sujets d'actualité, notamment des projets d'aménagement. Des représentants de De Werkvennootschap prennent systématiquement part à ces rencontres. Par ailleurs, des réunions spécifiques se tiennent autour de projets d'aménagement ponctuels. D'une part, nous invitons De Werkvennootschap à certaines réunions portant sur des projets intrabrugeois, lorsqu'il y a des liens directs avec la Flandre, comme c'est le cas de la chaussée de Ninove. D'autre part, De Werkvennootschap nous sollicite régulièrement pour nombre de ses projets. Qui

plus est, nous menons des études conjointes. C'est le cas, par exemple, de l'étude relative au désenclavement du Heysel et de celle portant sur l'aménagement d'une piste cyclable le long de la E411.

Pour ce qui concerne le projet du réaménagement du ring nord, Bruxelles Mobilité avait remis l'année dernière un avis sur la première mouture de l'étude d'incidences. À la fin du mois de mai dernier, la Région flamande a sollicité un avis officiel auprès de plusieurs administrations bruxelloises, dont Bruxelles Mobilité, au sujet de la deuxième version de sa note de cadrage relative au réaménagement du ring nord. Afin de préparer au mieux cet avis, dont la remise est prévue pour le 23 juillet au plus tard, Bruxelles Mobilité a prévu :

- de participer à différentes présentations organisées par De Werkvennootschap entre le 31 mai et le 7 juin ;
- d'inviter De Werkvennootschap à présenter sa note de cadrage à la Commission régionale de la mobilité le 14 juin ;
- de solliciter l'avis de ses différents spécialistes internes ;
- de prendre en compte les avis et résolutions émanant des communes bruxelloises ;
- d'organiser une concertation avec les autres administrations bruxelloises sollicitées par De Werkvennootschap : Bruxelles Mobilité, urban.brussels, perspective.brussels et Bruxelles Environnement.

Sur la base de tous ces éléments, Bruxelles Mobilité rédigera un avis et une prise de position.

[133]

J'en viens aux actions envers De Werkvennootschap. Afin de rétablir, un tant soit peu, la confiance entre les communes et De Werkvennootschap, nous tentons de mener des études conjointes. Précisons que si j'accepte de jouer l'intermédiaire, il incombe aussi à la Région flamande de veiller aux bonnes relations avec les communes bruxelloises dans le cadre des projets qui les touchent. Des études sont menées, par exemple, sur le désenclavement du Heysel et sur l'aménagement d'une piste cyclable le long de l'E411.

Les projets de De Werkvennootschap portent sur des échelles spatiales et temporelles très différentes. Ainsi, il n'y a que très peu d'interaction entre le projet de modification des passages sous le ring à Hoeilaert et les réflexions, dans le cadre de l'étude d'incidences, sur le nombre de bandes à prévoir sur le ring à hauteur de Wemmel ou l'entrée de ville de l'E411, par exemple.

Pour ce qui concerne le projet de réaménagement du ring nord, De Werkvennootschap a choisi de travailler par tronçons, eux-mêmes subdivisés en sous-zones. Cette approche semble appropriée étant donné les différentes échelles en jeu et la complexité du projet.

Quant à la demande de réalisation d'une étude de mobilité pour l'entrée et la sortie de l'est de Bruxelles, De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité sont en train de réaliser une analyse des entrées de ville à l'est de la Région (avenue de Tervueren, E411, chaussée de La Hulpe).

Pour la cohérence qu'il y aurait à élargir le ring au nord et à le rétrécir au profit d'autres usagers à l'est, des études soulignent que les volumes de trafic sont très variables sur le ring en fonction des tronçons. Nous constatons également que les grands échangeurs autoroutiers constituent des points très marqués de

---

séparation des flux. À titre d'exemple, les véhicules qui empruntent le ring entre l'E40 et l'A12 sont nettement plus nombreux que ceux qui font tout le trajet E40-E40.

[135]

Il n'existe pas d'étude bruxelloise sur les conséquences probables de la fermeture de l'échangeur donnant sur le boulevard de la Woluwe pour les Cliniques universitaires Saint-Luc. Avec mon cabinet et Bruxelles Mobilité, j'ai rencontré des représentants de l'Université catholique de Louvain et pris note de leurs inquiétudes. Nous en tiendrons compte lors de nos prochaines discussions avec la Région flamande.

Au sujet de la gestion dynamique du trafic sur le ring, nous avons réduit la vitesse maximale de l'anneau en la fixant à 100 km/h. Une adaptation dynamique des vitesses est plutôt à envisager dans le cadre d'une rénovation ou du réaménagement global du ring de Bruxelles.

Concernant la construction de parkings de dissuasion plus en amont du ring de Bruxelles, Bruxelles Mobilité a lancé un groupe de travail avec la vervoerregio Vlaamse Rand au sujet des Park and Ride. Dans ce cadre, nous avons, d'une part, pu prendre connaissance de nos projets mutuels d'aménagement de parkings de dissuasion et, d'autre part, envisager des synergies.

[137]

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Avant de commencer, permettez-moi de souligner que je suis ravi d'entendre mes collègues du groupe Ecolo remettre en cause le système des voitures-salaire. Il s'agit d'un système injuste et polluant, récemment prolongé par les partis du gouvernement fédéral.

Je salue bien sûr l'ensemble des bonnes intentions et pratiques qui sont mises en place et je reconnais l'énorme travail qui a été réalisé sur la question de la mobilité et du réaménagement des portes de Bruxelles.

Je me permets cependant de rappeler qu'il manque une étude globale sur l'ensemble des projets de mobilité. Il serait important de la réaliser, en prenant en considération tous les aspects (environnementaux, économiques, sociétaux, etc.). Les communes pourraient s'appuyer sur une telle étude pour justifier certains projets dans certaines zones, qui s'inscriraient alors dans une réflexion globale sur la mobilité bruxelloise. Si l'on étudie chaque projet individuellement, il est plus difficile de se positionner correctement car on ne dispose pas d'une vue d'ensemble. Une telle étude ne pourrait qu'améliorer la fluidité et la mobilité tout en permettant à chaque Bruxellois de s'y retrouver.

Je me permets d'insister sur la concertation avec les communes. Certaines rencontres ont lieu, De Werkvenootschap consulte les communes de temps en temps, mais on a néanmoins le sentiment qu'au final, on ne tient pas compte de leur avis. Cela risque de créer une frustration qu'il est important d'apaiser, car ce genre de ressentiment n'améliore pas les réflexions sur les projets de mobilité globale.

[139]

**M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Je tiens à rassurer M. de Patoul : la position d'Ecolo sur les voitures-salaire n'a jamais été ambiguë. Chacun se souviendra des conditions dans lesquelles l'actuel gouvernement fédéral a été formé. Quand quatre familles politiques composent un gouvernement, l'une d'entre elles ne peut imposer 100 % de son programme. Je pense que M. de Patoul le sait parfaitement.

Concernant Smart Move, les lignes bougent malgré tout, vu l'interview de Matthias Diependaele, hier, qui remet sur la table l'option du prélèvement kilométrique ("kilometerheffing") en Région flamande.

Je vous félicite pour les accords trouvés ou qui sont en cours concernant le tram-bus du ring, les liaisons cyclables, la limitation à 100 km/h. Il faut continuer à travailler dans cette logique de dialogue.

Pour ce qui est du ring nord, je suis ravi d'entendre que Bruxelles Mobilité prépare un avis qui sera concerté avec les acteurs de notre Région, à savoir la Commission régionale de la mobilité, les experts de Bruxelles Mobilité, mais aussi en tenant compte des avis des communes du nord. Ganshoren, Jette et Bruxelles-Ville ont des choses à dire sur ce projet d'élargissement.

[141]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'adhère également à l'idée d'une étude d'impact socioéconomique et environnemental globale. Cependant, une telle étude ne va pas permettre à la Région bruxelloise de défendre les intérêts des Bruxellois.

Il faudrait que nous ayons nous-mêmes notre propre feuille de route. Je vous le répète quasiment à chaque commission. En réalité, aujourd'hui, la Région bruxelloise subit les projets des autres Régions. Et celles-ci ont un plan transparent. Il avance, comme vous le dites très bien, tronçon par tronçon. Et nous sommes en réaction en permanence.

Votre plan Good Move est clairement insuffisant, d'autant que la Région bruxelloise est en train d'en lâcher toute une série de mesures, faute de concertation et de collaboration suffisantes avec la Région flamande. Je vous donne un exemple : le covoiturage.

En définitive, on ne connaît pas votre véritable feuille de route ni vos lignes rouges, c'est-à-dire ce que vous allez vraiment défendre pied à pied pour faire respecter les besoins des Bruxellois.

[143]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous affirmez que nous n'avons pas de plan à Bruxelles, et je ne suis pas d'accord : nous avons le plan Good Move ! J'invite la Flandre à développer un plan du même niveau. Nous ne sommes pas dans une position d'attente, bien au contraire ! Nous démarrons la mise en œuvre de notre plan.

Je vous ai déjà expliqué la semaine passée comment nous avançons, comment nous collaborions avec la Région flamande, et je vous ai communiqué les résultats.

Concernant le ring, l'avis que Bruxelles Mobilité rendra à la Flandre tiendra compte des motions qui sont votées dans les communes. La meilleure manière de travailler, selon moi, c'est de se concerter avant de réagir aux propositions.

Vous me demandez pourquoi l'on ne se base pas sur une étude globale pour tout le ring. Le découpage répond à une certaine logique, étant donné les grandes différences entre les tronçons. Le trafic entre le carrefour Léonard et les Quatre Bras, par exemple, est tout à fait différent de celui entre Wemmel et Grand-Bigard.

- *L'incident est clos.*

[149]

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le déploiement de navettes autonomes en Région de Bruxelles-Capitale".**

[151]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- La presse a évoqué Autonom-e, une navette automatisée faisant l'objet d'un test de six mois à partir du 8 mars 2021 entre la gare SNCB de Louvain-la-Neuve et le parc scientifique Einstein, dans le cadre du projet Navajo.

En Région de Bruxelles-Capitale, des tests ont été réalisés par la STIB l'été dernier dans le parc de Woluwe. Je vous avais d'ailleurs interrogée à ce sujet. Ce projet de navette autonome a été suspendu et reporté à 2021 à cause de la crise sanitaire.

Fin 2020, De Lijn a abandonné un projet de transport urbain autonome en accord avec plusieurs villes flamandes, notamment parce que le marché des transports autonomes ne lui semblait pas aussi avancé qu'annoncé sur le plan technologique. Pour rappel, la compagnie a étudié la possibilité d'utiliser des bus autonomes en zone urbaine, en partenariat avec les villes de Genk, Louvain, Anvers et Malines. De Lijn a révélé que l'étude avait mis en avant un coût opérationnel plus bas que celui du transport conventionnel, mais que les technologies proposées restaient trop peu performantes et trop peu fiables dans des situations complexes de circulation en ville. Le projet serait donc également plus coûteux que prévu. De Lijn et les villes partenaires ont donc décidé ensemble de mettre fin aux négociations entamées et de ne pas attribuer le contrat.

Où ce projet en est-il en Région de Bruxelles-Capitale ? Des échanges ont-ils eu lieu avec Louvain-la-Neuve ou De Lijn pour partager des retours d'expérience et plus particulièrement les moyens mis en œuvre pour poursuivre les tests malgré la crise sanitaire ? Les tests réalisés jusqu'à présent dans notre Région permettent-ils de tirer des conclusions sur le projet ou, à tout le moins, d'y donner une orientation ?

[153]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour l'historique, la question écrite n° 22 de Mme d'Ursel et la question orale de M. Uyttendaele de décembre 2019 portaient sur cette même thématique. Certains éléments de réponse restent d'actualité.

La STIB a réalisé en 2019 et 2020 les deux premiers tests de navettes autonomes : tout d'abord au parc de Woluwe à l'été 2019, et ensuite sur le site de l'entreprise Solvay lors de l'hiver 2019-2020. Un troisième test devait démarrer au printemps 2020 sur le site du Centre hospitalier universitaire (CHU) Brugmann, mais il a été interrompu par la pandémie. La STIB ambitionne de reprendre ce dernier test là où il s'est arrêté, l'objectif ultime étant de relier la station de métro Houba-Brugmann au site de l'hôpital. À cette fin, la STIB a publié un nouvel avis de marché et est en train d'examiner les offres remises par différents constructeurs. Le calendrier précis du test dépendra à la fois de l'évolution des conditions sanitaires, le site du CHU devant être à nouveau ouvert au public sans restrictions, et de la qualité des réponses des fournisseurs.

Dans un contexte de recherche et de développement, la STIB veille à multiplier les contacts et les échanges avec ses pairs, tant en Belgique qu'à l'étranger. Elle est ainsi partenaire du TEC pour son expérience à Louvain-la-Neuve. La STIB a apporté un soutien concret au TEC dans le démarrage de son projet par des échanges intellectuels et matériels et bénéficie en retour de l'expérience pratique du TEC, notamment par

---

rapport au franchissement d'un carrefour à feux. La STIB entretient également d'excellentes relations avec De Lijn, qui poursuit son projet à l'aéroport, ainsi qu'avec d'autres confrères en Europe, comme la RATP à Paris ou Keolis à Lyon.

Pour la STIB comme pour ses homologues, la question est de savoir si les navettes autonomes pourront d'ici quelques années constituer une offre de proximité pertinente. Pour répondre à cette question complexe, il est nécessaire de continuer à échanger, apprendre et tester dans des environnements d'une complexité croissante reflétant de mieux en mieux les conditions réelles de circulation en ville.

[155]

Cette approche pragmatique se déploie dans un environnement dynamique où, d'une part, les technologies progressent et, d'autre part, la ville évolue : zones 30, mailles apaisées, sécurité routière, etc. Il s'agit donc d'un processus évolutif et multidimensionnel, auquel on ne peut apporter de réponses tranchées.

Il importe cependant de se mobiliser pour orienter la technologie vers des réponses aux enjeux sociétaux et non vers un renforcement du modèle dominant d'autosolisme, assisté puis autonome.

[157]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suis convaincu que nous y arriverons. Un jour, des navettes ou des voitures seront autonomes. Mais le moment est-il opportun ? J'en doute.

J'ai aussi des doutes quant à l'utilisation des deniers publics pour de tels projets qui peuvent ressembler à des gadgets.

Il y a des échanges avec des partenaires d'autres pays. Avez-vous eu vent d'un projet qui tienne clairement la route, sans mauvais jeu de mots ? Quels sont les endroits où la navette autonome se justifie et fonctionne de manière suffisamment sécurisée ?

À côté de ces expériences pilotes qui coûtent un peu cher, il serait intéressant de préparer la ville. Un travail important est à faire sur le marquage. J'ai eu l'occasion de tester une voiture semi-autonome et j'ai pu constater que c'était un véritable problème. À certains endroits, il n'y a plus de ligne au sol et la voiture semi-autonome cesse de l'être. Y a-t-il aussi une réflexion à ce sujet ?

[161]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il ne s'agit pas d'un gadget. La STIB organise cette phase de test en collaboration avec les autres Régions, l'objectif étant de partager les résultats. Les études sont réalisées de manière progressive, passant d'éléments simples à des situations plus complexes.

[163]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je n'ai pas entendu de réponse claire sur le marquage au sol, mais je vous invite à en réaliser un cadastre. C'est l'élément essentiel, sine qua non, pour permettre la circulation de véhicules autonomes. Autant préparer l'avenir et d'ores et déjà lancer ce cadastre pour déterminer les carences en la matière.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet, le marquage au sol fait partie des éléments nécessaires pour un bon fonctionnement du système. En ville, il faut beaucoup de marquages et, surtout, il faut les

maintenir. D'autres enjeux sont importants, comme les passages piétons, les carrefours, etc. Ce n'est pas aussi simple dans un cadre urbain, mais les tests sont réalisés progressivement.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- D'un point de vue technologique, il existe peut-être d'autres solutions que des marquages à la peinture. Il peut s'agir de marquages plus minimalistes, mais qui résistent aux intempéries et à l'utilisation des voiries.

- *L'incident est clos.*

[171]

### QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la contractualisation et la délégation de missions de service public aux entreprises privées habilitées à délivrer des permis de conduire".**

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- La presse du 10 mai 2021 nous relate la longueur importante des délais d'attente pour la prise de rendez-vous aux examens théoriques et pratiques.

Sur le site de la société Auto Contrôle Technique, l'organisme qui gère les examens, toutes les plages horaires sont prises. Le site indique qu'il est temporairement impossible de réserver une place et que le planning ne sera rouvert que dans deux semaines. Cela s'expliquerait par un phénomène de rattrapage. En effet, les centres sont restés fermés durant un certain temps du fait de la crise sanitaire. Il en va de même pour l'examen pratique : les délais d'attente pour un rendez-vous sont de 6 à 8 semaines.

Comment se matérialise la délégation de mission de service public aux sociétés habilitées à organiser des examens et à délivrer des permis de conduire pratiques et théoriques ? S'agit-il de contrats ou de conventions ?

La contractualisation en vigueur fixe-t-elle des objectifs au regard de cette mission déléguée ? Quels sont-ils ?

Ces entreprises bénéficiant d'un monopole concédé, qu'est-il prévu pour les enjoindre à répondre à la demande ? Existe-t-il des dispositions spécifiques concernant les délais d'attente ? Sachant que la possession d'un permis est indispensable pour de nombreuses personnes, dont les chercheurs d'emploi, de quels moyens disposez-vous pour rétablir la situation et garantir le retour à des délais d'attente acceptables, tant pour les examens théoriques que pratiques ?

[175]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne la délégation de mission de service public aux sociétés habilitées à organiser des examens et à délivrer des permis, conformément à l'arrêté royal relatif au permis de conduire, les examens théorique et pratique sont organisés dans les centres d'examen des organismes d'inspection automobile, conformément aux dispositions de l'arrêté portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des

---

véhicules en circulation. Le ministre fixe le nombre de centres d'examen, le lieu de leur établissement, les limites de leurs compétences territoriales et les règles relatives à leur organisation.

Deux centres bruxellois ont été agréés il y a longtemps par l'autorité fédérale. Les centres ne délivrent pas le permis de conduire, mais des attestations permettant de l'obtenir via la commune et le service public fédéral.

Il n'y a pas de convention ni de contrat, mais un agrément.

L'arrêté ne fixe pas d'objectifs à atteindre. Les organismes doivent se conformer aux directives qui leur sont données.

Concernant la réponse à la demande, l'article 29 de l'arrêté royal précité prévoit une amende de maximum 7.500 euros après avoir entendu les arguments de l'organisme concerné et après avis de la Commission paritaire consultative en cas d'infraction aux dispositions de l'arrêté.

La réglementation n'impose pas de délais d'attente spécifiques, hormis pour les séances spéciales qui doivent se dérouler au plus tard deux mois après l'inscription. Avec le déconfinement, nous espérons que les délais d'attente se résorberont plus ou moins rapidement pour les examens théoriques ainsi que pour les tests de perception des risques, qui ont lieu dans la même salle. Avec l'assouplissement des mesures sanitaires, nous espérons le feu vert de l'État fédéral pour augmenter la capacité des salles informatiques, où la présence est encore limitée à une personne par 4 m<sup>2</sup>.

[177]

Concernant l'épreuve sur la voie publique, malheureusement, le nombre d'examineurs est limité et les centres d'examen bruxellois travaillent à plein régime, en effectuant déjà des heures supplémentaires afin d'accepter un maximum de candidats. Certains candidats ne trouvent pas de place à cause du trop grand nombre de demandes à Bruxelles, comme c'est le cas dans d'autres grandes villes du pays. Les ministres de la mobilité et de la sécurité routière m'ont confirmé en conférence interministérielle de la mobilité que le problème ne concernait pas que Bruxelles.

Des discussions sont en cours avec l'État fédéral et les autres Régions afin d'analyser la possibilité de prolonger à nouveau la validité des documents nécessaires pour le passage du permis. Nous espérons que l'engorgement se résorbera à mesure que nous retrouverons un rythme de vie plus normal. D'ici là, nous évaluerons la durée du prolongement de ces documents.

[179]

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je plaide aussi pour une prolongation de la validité de ces documents, car les personnes concernées ne sont pas responsables de la situation liée à la crise sanitaire.

En réalité, un organisme unique gère les deux centres. Vous rappelez que l'agrément ou la "concession" lui a été octroyé il y a très longtemps. Un appel d'offres a-t-il été lancé ? Une mise en concurrence est-elle prévue ?

Pour résorber le retard, outre les mesures annoncées, l'ouverture d'un troisième centre est-elle prévue ? En Flandre, les délais sont déjà deux fois moins longs et le processus d'obtention du permis de conduire y est beaucoup moins contraignant. Le test de perception des risques et un autre examen ne sont pas obligatoires. Des candidats bruxellois iront donc passer leur examen en Flandre.

L'ouverture d'un troisième centre devrait certainement être envisagée.

[181]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Je ne connais pas la date d'agrément des deux centres d'examen de Bruxelles. Les autorités fédérales octroient les agréments sur la base de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire provisoire.

Je vais transmettre votre proposition d'ouvrir un troisième centre sur le territoire bruxellois, mais c'est le gouvernement fédéral qui a la main dans cette affaire.

- *L'incident est clos.*

[185]

#### **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la prise en compte des PMR dans le plan Good Move".**

[187]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- La presse a relayé l'information selon laquelle le plan Good Move compliquerait la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Il s'agit en réalité de conclusions établies sur la base d'une enquête reposant sur 441 réponses valides.

Selon l'asbl Mauto Défense, à l'origine de l'enquête, les PMR, et a fortiori les personnes handicapées, n'ont pas été prises en considération en tant que telles dans le plan régional de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, ni dans la consultation publique. Toujours selon l'asbl, le nombre global de PMR et de personnes handicapées serait estimé à plus de 400.000.

L'enquête souligne également d'autres chiffres :

- 65,4 % des PMR de 20 à 29 ans et 93,8 % des PMR de 70 à 79 ans se déplacent en voiture ;
- 83,9 % des PMR estiment que les transports publics ne sont pas ou rarement adaptés à leurs problèmes de mobilité ;
- 72,1 % estiment que les mesures déjà appliquées ou en cours d'application du plan Good Move ajoutent à leurs problèmes de mobilité au lieu d'y apporter des réponses.

Toujours selon l'étude, sept PMR sur dix ne trouvent pas, ou pas facilement, une place de stationnement réservée et légalisée par un panneau officiel. Par ailleurs, seulement 49,2 % des PMR déclarent disposer d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Pourtant, en 2018, environ 8.500 cartes portant la mention "stationnement pour personnes handicapées" ont été délivrées pour Bruxelles. De plus, en 2019, les

---

six zones de police ont constaté plusieurs milliers d'infractions liées au stationnement sur des places réservées, dont 8.508 ont donné lieu à des amendes.

Avez-vous pris connaissance de cette enquête ? Bruxelles Mobilité dispose-t-elle de ses propres chiffres ? Des enquêtes ont-elles été réalisées sur ce thème ou sont-elles en passe de l'être ?

Un atelier spécifique s'était-il tenu à ce sujet lors du processus de construction de Good Move ? Dans l'affirmative, quelles ont été les recommandations formulées pour la mobilité des PMR en voiture ?

Disposez-vous de chiffres récents concernant les infractions et amendes liées au stationnement sur des places réservées aux PMR ?

Quelle est l'évolution du recours au service TaxiBus ces dernières années ? Quelle est l'évolution constatée des plaintes formulées à l'encontre de la STIB en matière d'accessibilité ces dernières années ?

[189]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En guise de préambule, je regrette que vous donniez de la légitimité à un groupe qui refuse de condamner les appels à la violence contre des modes de transport ou des personnes ciblées comme des activistes.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Pour mettre les choses au clair, il s'agit de son objet social.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je risque d'avoir des difficultés à répondre en détail à toutes vos questions dans le temps qui m'est alloué. Je fais donc également référence aux réponses que je vous ai données lors de la commission de la mobilité du 10 novembre 2020.

Nous avons bien pris connaissance de la communication de l'asbl Mauto Défense à propos de son sondage en ligne. Nous ne pouvons en réalité lui accorder aucun crédit scientifique, car celle-ci est criblée de biais et de manquements méthodologiques. L'échantillon général de l'enquête en ligne est très faible et n'a pas fait l'objet d'une pondération ou d'un recalibrage en vue de le faire correspondre un tant soit peu à la réalité démographique bruxelloise. Par ailleurs, le recrutement des participants à l'enquête pose question.

J'attire votre attention sur une autre erreur dans votre question. Vous parlez en l'occurrence de 8.500 cartes portant la mention "stationnement personnes handicapées" délivrées en 2018 à Bruxelles, en citant un document à l'attention des collectivités locales en France. Pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, le service public fédéral Sécurité sociale dénombre, en fait, tout compris, un peu moins de 23.000 titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées résidant à Bruxelles.

Un autre chiffre avancé par Mauto Défense mérite d'être discuté : celui de 400.000 personnes à mobilité réduite (PMR) en Région de Bruxelles-Capitale. Ce chiffre correspond, en effet, grosso modo à 30 à 40 % de la population bruxelloise, soit une proportion couramment admise. Il faut toutefois souligner l'hétérogénéité des situations que recouvre la catégorie des PMR. Il peut s'agir d'une personne ponctuellement limitée dans ses déplacements parce qu'elle transporte des bagages, au même titre qu'un usager de fauteuil roulant ou qu'une personne déficiente visuelle ou auditive.

Il est clair que toutes ces personnes n'ont pas les mêmes besoins, notamment en ce qui concerne l'usage de la voiture. À ce propos, il est également important de rappeler que de nombreuses PMR se déplacent à pied ou

---

en transports en commun par choix, non par défaut. Enfin, tous les automobilistes, PMR comprises, sont aussi à un moment ou un autre des piétons.

[195]

Bruxelles Mobilité et la STIB, se fondant notamment sur le plan Good Move, déploient des efforts importants pour rendre les espaces publics et les transports en commun plus accessibles aux PMR. Nous avons parfaitement conscience que, malgré les efforts consentis, nombre d'entre elles restent dépendantes de la voiture. Dans cette perspective, nous proposons diverses mesures qui témoignent de notre attention à garantir aux personnes en situation de handicap l'usage de leur voiture le plus aisé possible.

Ainsi, le nombre d'emplacements réservés aux personnes handicapées a augmenté sensiblement ces dernières années, pour atteindre plus de 5.400 places, soit 1.000 de plus qu'en 2013. Nous poursuivrons nos efforts en vue d'accroître ce chiffre encore insuffisant.

Le volet réglementaire du plan Good Move prévoit également certains éléments en faveur des PMR, notamment la prescription particulière 18 : "Lorsque des places de stationnement à destination des personnes handicapées sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées au plus proche."

Qui plus est, les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personne handicapée ont le droit de stationner gratuitement dans les différentes zones de stationnement limité en Région de Bruxelles-Capitale. Il est prévu de préserver ce droit dans les révisions en cours de la réglementation relative au stationnement.

Certaines catégories de personnes handicapées sont exemptées de la zone de basses émissions. De telles exemptions sont également prévues dans le cadre du projet de taxe kilométrique.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas, à l'heure actuelle, de chiffres précis pour déterminer la proportion de PMR qui sont automobilistes. Toutefois, plusieurs enquêtes, en cours ou sur le point d'être lancées, devraient prochainement permettre de disposer d'un état des lieux objectif de la situation.

Tout d'abord, l'enquête sur les comportements de déplacement (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen), que nous menons conjointement avec la Région flamande, permettra de déterminer sur une base solide le nombre de PMR automobilistes, avec une ventilation par sous-catégories de handicap ou de limitation. Les résultats de cette enquête d'envergure sont attendus pour la deuxième moitié de l'année prochaine.

[197]

Ensuite, les questionnaires du baromètre de la mobilité qui seront diffusés dans les prochains mois reprennent en divers endroits des questions en lien avec l'accessibilité et les besoins des PMR.

Enfin, nous sommes en train de finaliser le cahier des charges pour lancer une étude sur les besoins des Bruxellois de disposer d'une voiture. Un des volets concernera le public des PMR.

Concernant l'atelier spécifique, le secteur associatif représentant les PMR a, bien sûr, été consulté de différentes façons tout au long du processus d'élaboration du plan Good Move.

De nombreuses PMR et associations les représentant ont pris part au premier forum Good Move organisé en avril 2017 aux halles Saint-Géry.

La Commission régionale de la mobilité (CRM), où siègent des représentants des PMR (Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles ou Cawab et Passe le message à ton voisin), a remis plusieurs avis tout au long du processus d'élaboration du plan régional de mobilité.

De nombreuses PMR ont eu l'occasion de faire entendre leur voix dans le cadre de divers moments d'échanges, notamment lors de la présentation de l'avant-projet.

Enfin, nous avons veillé à diffuser l'enquête publique le plus largement possible. Le Cawab a d'ailleurs remis un avis officiel dans ce cadre, que nous prenons très au sérieux.

Il faut rappeler que le plan Good Move ne se résume pas à sa seule phase d'élaboration. Il s'agit d'un processus continu qui engage la Région pour dix ans. À ce propos, la consultation des PMR se poursuit et se renforce notamment à travers la section PMR de la CRM et grâce à la participation active du Cawab aux sessions plénières de la CRM et aux réunions de la task force accessibilité qui réunit trois fois par an les directions de Bruxelles Mobilité et de la STIB.

Je vous invite à m'adresser une question écrite concernant les chiffres que je n'ai pas eu le temps de vous donner.

[199]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Ne vous méprenez pas sur mes intentions ! En relayant cette étude, mon objectif était avant tout de rétablir la vérité et d'offrir à cette commission un droit de réponse. Je pense que vous avez admirablement répondu aux diverses critiques soulevées par cette étude.

- *L'incident est clos.*

[203]

#### **QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la remise en question de la gratuité partielle de la STIB".**

[207]

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Nous avons appris dans la presse du 11 mars que la STIB craignait de perdre son droit à la déduction totale de la TVA en instaurant la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans. Je vous repose cette question car, bien que j'aie vu des bribes d'explication dans les médias, je souhaiterais obtenir plus de précisions à ce sujet. La STIB évalue le risque entre 48 millions et 290 millions d'euros par an, selon les hypothèses.

Pourtant, la gratuité au moins partielle de la STIB figure dans la déclaration de politique générale et cette question a fait l'objet de longs débats lors de l'élaboration du budget. Une dizaine de millions d'euros ont été

prévus pour l'application de cette gratuité en faveur des moins de 25 ans dès septembre 2021. Le transport en commun gratuit est la solution sociale et écologique de mobilité.

Appliquer la gratuité à certaines catégories de voyageurs est déjà prévu. Les enfants de moins de douze ans en bénéficieront dès le 1er juillet, ce qui est une très bonne nouvelle. Pour les personnes de plus de 65 ans bénéficiant de l'intervention majorée, ce sera apparemment pour plus tard. Il est surprenant que la STIB craigne maintenant, alors que ce projet est sur la table depuis un moment déjà, que des règles fiscales relatives à la TVA puissent interférer dans la politique de mobilité.

En quoi la réglementation fiscale serait-elle un obstacle pour d'autres catégories de voyageurs, en l'occurrence les voyageurs de moins de 25 ans et, par la suite, les voyageurs de plus de 65 ans ?

Comment ce problème a-t-il pu être évité pour les enfants de moins de douze ans et les personnes de plus de 65 ans bénéficiant de l'intervention majorée ? Comment ce problème a-t-il pu être évité il y a quelques années pour les personnes âgées de plus de 65 ans, avant que le gouvernement de l'époque ne la supprime malheureusement ?

*(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

[211]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le respect de la législation, notamment en matière de TVA, est bien évidemment une priorité pour la STIB et pour moi-même. La STIB est en effet assujettie à la TVA. L'article 6, alinéa 3, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée précise que les établissements publics ont la qualité d'assujetti à la TVA lorsqu'ils exercent de manière non négligeable des activités de transport de personnes. C'est le cas de la STIB, qui doit en conséquence soumettre ses activités, s'agissant du transport de personnes, à cette taxe. Nous nous attachons donc à prendre en considération tous les enjeux liés à cette question fiscale.

C'est évidemment la STIB et pas le gouvernement qui est en contact direct, dans le cadre de son autonomie de gestion, avec l'administration de la TVA, en sa qualité d'assujettie. Cette autonomie est toutefois encadrée par le contrat de service public entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB. Conclu en avril 2019 pour une période de cinq ans, le contrat prévoit que la Région mène une politique de tarifs promotionnels à l'égard de certaines catégories de population : les bénéficiaires de l'intervention majorée, les bénéficiaires du revenu d'intégration sociale et certains bénéficiaires selon un critère d'âge.

Le contrat vise également à garantir la dimension sociale de la tarification en octroyant des tarifs spécifiques sur la base de critères socioéconomiques et d'âge clairs. Ainsi, conformément au contrat de service public, de nombreuses catégories d'usagers bénéficient actuellement de tarifs préférentiels : les enfants de moins de douze ans, les étudiants, les personnes de plus de 65 ans, les bénéficiaires de l'intervention majorée, etc. Ces mesures peuvent être comparées à celles en vigueur dans d'autres Régions qui pratiquent des tarifs promotionnels pour certaines catégories de la population, notamment en fonction d'un critère d'âge.

Les nouveaux tarifs jeunes de la STIB, dont les premiers entreront déjà en vigueur lors de la prochaine rentrée scolaire, ont été mûrement réfléchis par le gouvernement afin de garantir leur effet sociétal positif et évidemment le respect de la réglementation, y compris en matière de TVA.

[213]

Je me réjouis que le gouvernement continue de promouvoir la mobilité durable en renforçant la qualité et l'accessibilité des transports publics. La modification des tarifs dont il est question permettra, dès la prochaine rentrée scolaire, de faire passer le tarif des abonnements scolaires de 50 à 12 euros par an. Ensuite, à partir de février 2022, nous proposerons une baisse significative, soit 12 euros par an, pour les abonnements des jeunes Bruxellois de moins de 24 ans qui n'ont pas le statut d'étudiant.

Cette mesure forte du gouvernement vise à favoriser l'utilisation des transports publics par cette catégorie de la population et à la fidéliser à des solutions de mobilité durable. Ces abonnements, qui entrent en vigueur le 1er septembre, pourront être souscrits dès le 1er juillet.

[215]

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Ce phasage intéressant montre que les transports publics gratuits sont possibles. Le frein de la TVA peut être surmonté. C'est en tout cas très important pour que les jeunes prennent dès aujourd'hui certaines habitudes. Reste à donner un petit coup d'accélérateur pour les autres catégories, pour une transition de qualité tant en matière de mobilité que socialement. Le dossier va en tout cas dans le bon sens.

- *L'incident est clos.*

[219]

#### **QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la mutualisation des parkings des entreprises et des administrations publiques".**

[221]

**M. Youssef Handichi (PTB).**- L'agence régionale de stationnement, parking.brussels, a conclu son premier partenariat avec une entreprise publique afin de mettre des places de parking hors voirie à la disposition des riverains. Il s'agit d'un partenariat entre parking.brussels, la Commission communautaire flamande (VGC) qui gère le Campus Comenius et Be Park.

Si l'on en croit la presse, tous les abonnements ont été vendus en quelques semaines, sans aucune autre publicité qu'un affichage sur place, pour un montant de 60 euros par mois. Un tel engouement démontre le besoin qu'ont les riverains de disposer de solutions collectives de stationnement.

Le PTB est favorable à la mise à disposition des riverains d'un maximum d'espaces de parking inutilisés. Supprimer des places de stationnement en voirie sans proposer de solutions alternatives conduit, dans les faits, à davantage d'émissions de gaz à effet de serre, les automobilistes roulant désespérément à la recherche d'une place.

Pour le PTB, les riverains devraient pouvoir se garer gratuitement, la nuit et en soirée, dans les parkings des entreprises, des magasins, des services communaux et dans les grands parkings privés, afin de libérer de l'espace en voirie. En effet, le paiement du stationnement est intégré dans le budget que les familles consacrent à leur mobilité et pénalise ceux qui ont moins de moyens. Pour le PTB, il faut dès lors rendre

---

gratuite la carte riverain, en étendre l'utilisation aux parkings mutualisés et appliquer des tarifs de stationnement accessibles pour les autres usagers.

Qu'est-il mis en place pour encourager, de manière proactive, parking.brussels à conclure d'autres partenariats avec des entreprises et administrations publiques ? Quelles prospections sont en cours ?

Quel est le rôle de Be Park, une entreprise privée, dans ce partenariat entre parking.brussels et un bâtiment public appartenant à la VGC ?

[223]

Que mettez-vous en place pour que le stationnement soit réellement pris en main par les pouvoirs publics ? Que mettez-vous en place pour empêcher les entreprises privées de tirer un maximum de profit des espaces de parking inutilisés des entreprises et administrations publiques, comme c'est le cas des sociétés immobilières de service public, qui confient la gestion de leurs parkings publics à des sociétés privées ?

Qu'est-il mis en place de façon proactive pour que parking.brussels conclue d'autres partenariats avec des entreprises privées, comme les supermarchés ou les espaces de concerts ?

Quelle est votre vision ? Quelles sont les prospections en cours ?

[225]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La question du stationnement est indissociable de la question de la mobilité. La problématique de la gratuité du stationnement revient fréquemment, qu'il s'agisse des tarifs de stationnement ou du prix de la carte de riverain. Vous avez raison d'insister sur le fait que les ménages disposant de moins de revenus ne doivent pas être pénalisés dans leur mobilité. C'est la raison pour laquelle la Région investit massivement dans les transports en commun et dans toutes les solutions autres que la possession d'une voiture particulière.

Mais rendre le stationnement et les cartes de dérogation gratuites est selon moi une "fausse bonne idée". Notre comportement de mobilité est en grande partie déterminé par la possibilité de disposer ou non d'une place de stationnement à domicile et à destination et par le prix de ce stationnement. Rendre le stationnement gratuit aurait un effet incitatif qui n'est pas conforme aux objectifs du plan Good Move.

Par ailleurs, 60 % de l'espace public sont utilisés par 40 % des ménages bruxellois qui disposent d'un ou de plusieurs véhicules particuliers. Rendre le stationnement gratuit conforterait cette situation inégale et aurait tendance à l'accentuer. Ce qui, encore une fois, n'est pas conforme à Good Move.

C'est la raison pour laquelle la Région ne souhaite pas s'engager dans une politique de gratuité du stationnement et des cartes de dérogation, mais bien dans une politique de verdurisation et d'amélioration de la qualité de l'espace public pour tous.

En ce qui concerne les places de stationnement en tant que telles, votre question me permet de faire le point sur la situation des parkings mutualisés. Ces parkings font, en effet, partie des solutions. Si l'on veut gagner de l'espace public, verduriser, rendre l'espace public plus qualitatif, il faut créer des situations où le stationnement hors voirie est plus attractif que le stationnement en voirie. C'est un point essentiel de l'accord de majorité et la mutualisation du stationnement est très importante dans cette optique.

Parking.brussels prospecte aussi bien auprès du secteur public que du secteur privé. Elle collabore avec la société Be Park, qui la met en relation avec des propriétaires potentiellement intéressants au regard de ses missions. Elle contacte les propriétaires de parkings lors d'études de compensation d'emplacements supprimés en voirie ou pour les plans d'aménagement directeurs. Elle contacte des propriétaires de parkings dans les zones "en besoin de stationnement". Il arrive également qu'elle soit contactée par certains propriétaires lors des renouvellements des permis d'environnement lorsqu'ils ont des emplacements excédentaires au sens du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie.

[227]

En ce qui concerne le rôle de Be Park, parking.brussels a conclu un marché public avec Be Park/Indigo pour la mutualisation de parkings à destination des riverains. Après la conclusion d'un accord entre parking.brussels et le propriétaire, parking.brussels commande à ce sous-traitant les équipements nécessaires au partage du parking et leur placement. Le sous-traitant se charge ensuite de la gestion quotidienne des abonnements et des accès, aux conditions définies par parking.brussels.

L'intention du gouvernement est de créer un cadre cohérent avec la stratégie régionale pour ce qui concerne le stationnement, sans pour autant que les pouvoirs publics "prennent en main" le stationnement au détriment des entreprises privées.

En cohérence avec le plan Good Move, parking.brussels favorise dès lors le recours à des partenariats public-privé (PPP) pour optimiser l'usage des parkings existants plutôt que d'en construire de nouveaux. Cette approche se fait principalement au bénéfice des riverains automobilistes, mais également des cyclistes et des navetteurs. Les objectifs de Good Move peuvent être atteints via les leviers tant publics que privés.

Les solutions en PPP sont souvent avantageuses pour tous : elles permettent à la Région d'atteindre des objectifs stratégiques en profitant de l'expertise d'acteurs privés implantés de longue date, et aux propriétaires, dont les sociétés immobilières de service public de mieux rentabiliser leurs emplacements de parking et d'allouer des ressources supplémentaires à leurs missions principales. Ce faisant, nous espérons encore intensifier cette politique qui constitue un enjeu important dans l'évolution de l'espace public bruxellois.

[229]

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Mme la ministre, vous faites souvent référence au plan Good Move, mais tout ce qui s'y trouve n'est pas forcément "good" ni "move". Vous accélérez la suppression du stationnement en voirie et vous mettez des espaces à disposition du secteur privé dans des bâtiments publics. Je ne vois pas où se trouve notre avantage dans ce partenariat public-privé. Il y a cependant un vrai besoin de mutualiser les parkings afin d'offrir une solution aux propriétaires de voiture.

Vous parlez des transports en commun, mais, malgré tous les investissements qui sont prévus, Bruxelles est très à la traîne, ce qui ne permet pas aux automobilistes d'opérer un véritable transfert modal. Les transports en commun ne répondent malheureusement pas aux besoins de mobilité des citoyens. Il faut commencer par développer les alternatives avant de diminuer le stationnement sur l'espace public, et non l'inverse.

- *L'incident est clos.*

[235]

## QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "l'abandon du projet de parking souterrain dans le centre d'Uccle malgré les résultats d'une l'étude de faisabilité".**

[237]

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Vous n'êtes pas sans savoir que Bruxelles Mobilité rénove la chaussée d'Alseberg à Uccle. La demande de permis porte sur la rénovation et le réaménagement complet, de façade à façade, de la portion de la chaussée d'Alseberg comprise entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers. Je ne vais pas rappeler les éléments de la demande, mais je tiens tout de même à mentionner que, dans le cadre du chantier de réaménagement de la chaussée d'Alseberg par Bruxelles Mobilité, ce sont près de 121 emplacements de stationnement qui sont voués à disparaître.

À la suite d'une consultation publique lors d'une réunion virtuelle et grâce à un sondage en ligne, on sait maintenant que 89 % des Ucclois souhaitent un plain-pied sur la chaussée d'Alseberg. La partie située entre Globe et Coghén fera l'objet d'une rénovation et d'un réaménagement complet en 2021. Le projet est déjà passé par la case commission de concertation en 2019 et a été amendé pour répondre aux demandes de la commune.

L'espace supplémentaire accordé aux piétons et aux cyclistes se fera au détriment du nombre de places de stationnement. Cette suppression d'emplacements fait l'objet de vives critiques de la part de l'association des commerçants. Pour répondre à ces critiques, la Région propose le parking de dissuasion situé à Uccle-Stalle. Une solution qui pose problème, car elle est éloignée des commerces et du centre d'Uccle. Pour les Bruxellois qui effectuent leur shopping au centre d'Uccle, c'est en effet très peu pratique de rejoindre Stalle. Au-delà de l'association des commerçants, ce sont aussi les riverains qui sont mécontents de la suppression des emplacements.

Dans son avis sur cette demande de permis unique, le collège des bourgmestre et échevins d'Uccle avait demandé à la Région de proposer une alternative plus réaliste en matière de parking hors voirie. Or, il existe une alternative crédible, n'envoyant pas les chalands à 30 minutes en transport en commun du centre d'Uccle : la création d'un parking souterrain en dessous de la place Vander Elst. D'ailleurs, cette option a été jugée réaliste par parking.brussels dans une étude de faisabilité économique. Elle pourrait même s'accompagner d'une requalification des espaces publics de l'ensemble de la zone d'Uccle-centre (parvis Saint-Pierre, rue Xavier de Bue et place Vander Elst), permettant la création d'un ambitieux piétonnier qui relancerait l'attrait économique de ce noyau commercial et accorderait plus de place aux modes doux.

[239]

Pour quelles raisons le gouvernement bruxellois ne saisit-il pas l'opportunité de lancer un marché public pour la construction d'un parking souterrain sous la place Jean Vander Elst, concomitamment aux requalifications de l'ensemble du centre d'Uccle ?

Pourquoi les avis du collège des bourgmestre et échevins d'Uccle ainsi que des habitants ucclois n'ont-ils pas été suivis et respectés dans la délivrance du permis d'urbanisme par l'autorité administrative régionale ?

D'autres mesures plus crédibles que le parking Stalle seront-elles prises en considération en vue de compenser la suppression des places de stationnement ?

---

Quels ont été les contacts entre la commune d'Uccle et Bruxelles Mobilité au sujet de ce projet ?

[241]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude d'opportunité et de faisabilité technique et financière réalisée par Tractebel pour parking.brussels a conclu qu'un parking sous la place Jean Vander Elst ne pouvait être rentable qu'à certaines conditions, notamment la suppression d'un nombre d'emplacements en voirie de loin supérieur au nombre d'emplacements supprimés par le seul projet de réaménagement de la chaussée d'Alseberg, ainsi qu'une révision concomitante des conditions du stationnement en voirie, à savoir une hausse des tarifs.

Un permis d'urbanisme ne peut imposer de contraintes en dehors du périmètre concerné par la demande. La place Jean Vander Elst n'en faisant pas partie, urban.brussels se garde de se prononcer sur des travaux à cet endroit.

S'agissant de la chaussée d'Alseberg, un premier permis d'urbanisme a été demandé en 2019 pour "aménager la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers : rénovation de la voirie, mise aux normes des quais de tram, des traversées, plantation d'un alignement d'arbres". La commission de concertation a rendu un avis unanime favorable assorti de conditions, à la suite duquel les plans ont été amendés et le permis d'urbanisme, délivré.

Ensuite, un permis modificatif a été demandé afin d'étendre l'aménagement de plain-pied au noyau d'Uccle centre. La commission de concertation a rendu un avis favorable, sans condition pour urban.brussels et assorti de conditions pour la commune. Le permis d'urbanisme a été délivré avec des conditions qui reprennent une bonne part des demandes de la commune. Il l'a été, car les modifications proposées sont qualitatives :

- l'aménagement de plain-pied est agrandi et donne plus de place aux piétons ;
- les zones de stationnement et de livraison sont revues et aménagées au même niveau que les trottoirs, ce qui permet une plus grande flexibilité au profit des piétons en cas de révision de la répartition du stationnement à l'échelle du quartier.

[243]

Bruxelles Mobilité a développé des contacts étroits avec la commune en vue d'assurer une offre et une gestion adaptée du stationnement pour le chaland. À cet égard, elle a proposé de prendre en charge l'adaptation des accès et l'équipement complet - réservations connectées, téléjalonnement, etc. - du parking Saint-Pierre, qui compte 84 places, actuellement pour moitié en location à l'année et pour l'autre moitié en accès libre, en zone verte. Cet espace de stationnement permet de compenser les emplacements de stationnement perdus par les chalands du centre d'Uccle, avec une bonne accessibilité via l'avenue Brugmann et à proximité du pôle commercial.

Cette proposition de la Région dans le cadre du projet Alseberg se combine au Park and Ride (P+R) Stalle, destiné aux commerçants - encore nombreux à occuper les emplacements de stationnement de leurs clients - ainsi qu'au personnel de l'administration communale après le déménagement. La commune d'Uccle n'a cependant pas souhaité s'engager sur la solution du parking Saint-Pierre, et seule la réservation d'emplacements dans le P+R Stalle est donc prévue.

---

D'autres solutions visent à compenser partiellement les suppressions de places liées au projet de réaménagement de la chaussée d'Alseberg.

En ce qui concerne le stationnement de courte durée en journée, pour les clients, la modification de permis obtenue par Bruxelles Mobilité pour étendre la zone de plain-pied du centre d'Uccle a permis de regagner quelques places de stationnement dans la zone commerciale. Un contrôle renforcé de la rotation du stationnement en zone rouge devrait permettre de rencontrer pleinement la demande de stationnement de courte durée, l'enquête de terrain de 2018 ayant en effet montré qu'une part significative des emplacements en zone rouge était consommée par des véhicules restant stationnés plus de deux heures. Il est également possible d'étendre la zone rouge au centre de la place Vander Elst.

[245]

En ce qui concerne le stationnement diurne en zone verte ou bleue, à court terme, le gain de places à la suite du déménagement de l'administration communale est estimé à 200. À plus long terme, une partie de ces 200 places seront évidemment consommées par les nouvelles activités hébergées dans les anciens locaux de la commune.

Ces 200 places se reporteront sur le P+R Stalle, situé à moins de dix minutes à pied ou à deux arrêts de tram du nouveau siège de l'administration communale. Le P+R Stalle est une offre alternative crédible pour le personnel de l'administration communale et les commerçants du centre d'Uccle, l'idée n'étant pas d'y envoyer les chalands.

En ce qui concerne le stationnement nocturne, quinze places sont réservées aux riverains sur le dépôt communal de la rue des Fidèles. Par ailleurs, l'offre de véhicules partagés sera développée dans le périmètre, un véhicule partagé remplaçant huit véhicules privés.

Enfin, Bruxelles Mobilité a été en contact permanent avec les autorités communales d'Uccle tout au long du processus d'élaboration du projet et de demande de permis d'urbanisme. De très nombreuses pistes de solution ont été explorées en concertation avec la commune, notamment pour le parking Saint-Pierre, le parking compensatoire pour les riverains à la rue des Fidèles, l'extension de la zone rouge sur la place Jean Vander Elst ou encore l'utilisation du P+R Stalle.

[247]

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je suis déçue par vos réponses. Les semaines se suivent et se ressemblent. Au travers de cette interpellation, je m'exprime aussi au nom des Ucclois, des commerçants autour de la chaussée d'Alseberg et d'Uccle, qui ont déjà beaucoup souffert des travaux en cours.

Vous comparez ce petit parking à proximité d'Uccle-centre, le parking Saint-Pierre, avec un P+R de 200 places. Ce n'est pas la même chose ! Cette solution n'est pas pratique pour les chalands. Des alternatives crédibles sont nécessaires. Il ne suffit pas de renvoyer les personnes venant faire leurs achats à Uccle-centre vers le parking P+R à Stalle. Les demandes des commerçants sont très claires et vous les balayez d'un revers de la main. Nous reviendrons sur le sujet.

- *L'incident est clos.*