

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

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

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

**COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT**

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

**COMMISSION DE LA MOBILITÉ**

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

**VERGADERING VAN DINSDAG 30 APRIL 2024**

**RÉUNION DU MARDI 30 AVRIL 2024**

**VERSLAG ZONDER VERTALING**

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

**COMPTE RENDU SANS TRADUCTION**

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

---

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

[105]

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

**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 les chiffres du baromètre de VIAS pour l'année 2023.**

[107]

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Ce 13 mars, l'Institut Vias a rendu publics les chiffres de son baromètre pour l'année 2023. Pour notre Région, le nombre annuel de tués a baissé, passant de 21 à 5 - soit une chute de 76 % par rapport à l'année 2022 - et le nombre de blessés, qui passe de 4.812 à 4.349, connaît une baisse de 9,6 %. Quelques jours plus tôt, la Commission européenne annonçait ses chiffres de sécurité routière pour les États membres de l'Union, et la Belgique se situe un peu en dessous de la moyenne européenne.

Les chiffres baissent dans notre Région, et c'est une bonne nouvelle. Le progrès est également net pour la catégorie des trottinettes électriques, même si trop d'utilisateurs d'engins en libre-service ne respectent pas les dispositions du Code de la route, notamment l'interdiction de rouler avec un passager ou de conduire, sauf exception, lorsqu'on est âgé de moins de 16 ans.

S'agissant des piétons, si l'on peut se réjouir, là aussi, d'un progrès en 2023 par rapport aux années précédant la pandémie de Covid-19, je suis inquiète du manque de progrès significatifs par rapport à 2022. En effet, le nombre de piétons blessés ne diminue pas dans les mêmes proportions que pour d'autres usagers, avec seulement une baisse de 2,2 % entre 2022 et 2023. En 2023, les piétons représentent encore 20 % des blessés.

Enfin, s'agissant des pics d'accidents, le mois de juin 2023 a été particulièrement létal, tandis que, durant les mois de septembre et d'octobre, les accidents ont été particulièrement nombreux.

Pour notre Région, l'Institut Vias annonce 4.349 blessés en 2023. Un recomptage du nombre de blessés dans les différentes catégories me ramène cependant au chiffre de 4.405 blessés. Confirmez-vous cette différence et, dans l'affirmative, comment s'explique-t-elle ?

Toujours à propos du comptage, on insiste souvent pour que les données hospitalières y soient intégrées afin de disposer de chiffres au plus près de la réalité. Des contacts ont-ils été pris avec les hôpitaux de la Région bruxelloise pour améliorer la collecte de données, dans le respect des normes légales ? Avez-vous avancé dans le couplage des données ?

Avez-vous prévu des mesures plus ciblées pour les périodes particulièrement critiques que représentent les mois de juin, de septembre et d'octobre ?

---

Enfin, le nombre de tués les nuits de semaine a doublé en un an. C'est la nuit du jeudi au vendredi, avec près de quatre tués sur dix, qui est la plus mortelle. Cette tendance se confirme-t-elle pour notre Région ? Dans l'affirmative, quelles mesures ont été prévues ?

*(Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

[111]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Comme vous, j'observe que les chiffres de 2023 évoluent dans le bon sens, contrairement à ceux de 2022, qui étaient inquiétants. L'Institut Vias lui-même évoque la réduction générale de la vitesse grâce au concept de ville 30, l'amélioration des infrastructures et le réaménagement des points noirs. Toutefois, nous savons qu'il reste beaucoup à faire dans le cadre de la vision zéro pour atteindre notre objectif d'aucun blessé grave et aucun tué sur nos routes d'ici à 2030. Il s'agit là d'une priorité qui demandera encore beaucoup d'actions et de ténacité.

Le nombre de blessés graves est à son plus bas niveau historique, à l'exception de 2021, l'année du confinement dû au Covid-19. De nombreux accidents se produisent encore, mais ils sont moins susceptibles d'avoir des conséquences graves.

Il convient cependant de rester prudents, car nous assistons à des évolutions inquiétantes : voitures plus puissantes et plus lourdes, arrivée sur nos routes de pick-up américains, utilisation du téléphone portable au volant, conduite sous influence de nouveaux produits, non-respect du Code de la route, etc. Nous devons travailler sur l'ensemble de ces éléments.

Il est intéressant de constater que la diminution du nombre de victimes concerne tous les modes de transport. Pour les piétons, il y a moins de victimes que l'an passé et cette baisse est structurelle en comparaison avec la situation d'il y a cinq ou dix ans. Vous avez raison de dire que cette évolution positive pourrait être plus marquée encore. À Oslo, aucun piéton n'a été tué, et cela doit être l'objectif de nos politiques.

Pour les cyclistes, espérons que 2023 marque un tournant. Pour la première fois depuis dix ans, le nombre de victimes diminue, malgré l'augmentation continue du nombre d'utilisateurs du vélo. Le nombre d'accidents impliquant des trottinettes est, quant à lui, en légère diminution. Les nouvelles catégories de véhicules exigent de notre part une attention particulière.

[113]

Du côté des automobilistes, on constate moins d'accidents corporels et, surtout, une diminution spectaculaire du nombre de blessés graves en voiture.

Une plus petite diminution concerne le groupe vulnérable des cyclomoteurs et des motocyclistes.

L'année 2023 est donc rassurante au niveau de l'accidentologie. C'est un soulagement de le constater. Les chiffres de la police communiqués par l'Institut Vias font état de 4.354 victimes. La différence que vous avez calculée, Madame Maison, peut s'expliquer par le fait que, dans les rubriques « camionnettes et camions », les données concernent les accidents impliquant ces véhicules et non les seuls conducteurs et occupants. Dans votre calcul, tant les occupants de ces véhicules que les autres personnes en présence sont pris en compte.

Les mois de septembre, octobre et juin sont en effet les périodes qui connaissent le plus d'accidents. Depuis plusieurs années, nous intensifions les actions pendant ces mois difficiles, tant en matière de sensibilisation que de contrôles supplémentaires. Les chiffres actuels confirment que cela reste nécessaire.

Vias est un institut de connaissances indépendant et décide lui-même sur quelle base sont établies ses statistiques ; en l'occurrence, à partir des informations fournies par la police. L'ajout ou non des données des hôpitaux n'est pas une décision de la Région. Il me semble, toutefois, que nous devons continuer à écouter ces derniers, car ils nous informent sur le type d'accidents. Par exemple, les blessures à la tête sont fréquentes dans les accidents de trottinette. C'est un élément important qui ne ressort pas des chiffres de la police.

Je suis satisfaite de voir baisser les chiffres de la dernière année étudiée, mais ils restent néanmoins trop élevés. Nous allons continuer à nous battre pour les faire diminuer.

[115]

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Nous nous réjouissons des chiffres transmis.

Je reste inquiète quant aux trottinettistes. Vous l'avez relevé, les lésions maxillofaciales pourraient être très facilement évitées par le port du casque. Vous connaissez notre position sur le sujet, pour les cyclistes également, en tout cas les enfants.

Nous sommes très satisfaits que les autres chiffres soient en baisse et nous visons de plus, comme chacun dans cette commission, l'objectif de zéro tué dans notre Région.

Il serait très intéressant d'obtenir des données hospitalières qui pourraient être croisées avec celles de la police. Quand nous organisons des colloques et que des médecins s'expriment sur le sujet, ils nous communiquent des données plus précises qui pourraient orienter les politiques régionales de sécurité routière. C'est essentiel. Il faudrait trouver le moyen de consulter ce type de données afin de les intégrer dans les statistiques et les politiques de prévention.

Faute de temps, vous n'avez pas pu répondre à une autre préoccupation, à savoir le nombre de tués durant les nuits de semaine. Je ne comprends pas qu'à la sortie d'endroits connus de Bruxelles où se déroulent des fêtes les jeudis soir, il n'y ait guère de contrôles d'alcoolémie ou de consommation de drogue. Pourquoi ne menons-nous pas de politique de présence massive et dissuasive des forces de police et de contrôle à la sortie de ces lieux où nombre de jeunes boivent et prennent des substances illicites ?

[117]

Les données indiquent qu'il y a des pics d'accidents les nuits de semaine, en particulier dans la nuit du jeudi au vendredi. Cela devrait nous inciter à mener une politique de prévention axée sur les endroits de fête. Je ne veux pas empêcher les gens de faire la fête. Je veux juste leur interdire de prendre la voiture ou d'autres engins motorisés et de mettre leur vie et celle des autres en danger.

Je profite de ce moment de parole pour vous remercier, Madame la Ministre, pour ces cinq années de travail dans cette commission, ainsi que tous les services du Parlement, dont le secrétaire de la commission, Monsieur Blasson, les huissiers et les services de traduction et des comptes rendus. Je voudrais aussi remercier tous les collègues de la majorité comme de l'opposition pour la bonne tenue de nos débats. Merci à tous et bon vent !

*(Applaudissements)*

---

- *L'incident est clos.*

[123]

## QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

**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 mobilité des seniors.**

[125]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comme le rappelle le plan régional de mobilité (PRM), d'ici à 2030, plus de 800.000 seniors sont attendus dans le royaume, dont 200.000 dans la seule zone métropolitaine, soit une croissance bien supérieure aux autres classes d'âge.

Le mot « seniors » n'apparaît pourtant qu'une seule fois dans Good Move, tout comme l'expression « personnes âgées ». Toutefois, les choix posés en matière de mobilité ont souvent un impact majeur sur leur vie. La suppression d'une place de stationnement devant leur domicile ou une nouvelle phase d'interdiction de la zone de basses émissions (LEZ) sont autant de décisions qui ont parfois de lourdes conséquences sur leur indépendance et sur leur isolement. La plupart des seniors ne peuvent pas se déplacer à vélo, beaucoup hésitent à prendre les transports en commun et la marche est parfois bien compliquée.

Les personnes âgées peuvent être très dépendantes de ceux qui les aident, qu'il s'agisse de professionnels de santé ou d'aidants proches. Ceux-ci expliquaient déjà, dans le mémorandum 2024 des ASBL Aidants proches (Wallonie), Aidants proches Bruxelles et Jeunes & Aidants proches, que plus de 85 % des aidants proches avaient vu leurs dépenses augmenter du fait qu'ils soutenaient leur proche et que les frais de transport en représentaient une part importante. Ce coût élevé est dû au fait que les aidants doivent libérer du temps pour accompagner leur proche à des rendez-vous médicaux, ce qui réduit leurs revenus. À Bruxelles, l'explosion des tarifs de stationnement et la suppression massive d'emplacements compliquent un peu plus leur mission.

Pour aider nos concitoyens les plus âgés, nous devons comprendre comment et pourquoi ils se déplacent. Nous devons ensuite leur proposer des solutions adaptées.

[127]

Quel est le profil majoritaire des déplacements des plus de 65 ans à Bruxelles (durée et distance moyennes, raisons et mode utilisé) ?

L'action F3 de Good Move demande de mener une enquête socioéconomique auprès des ménages bruxellois afin de définir l'impact social des politiques régionales en matière de mobilité, ainsi que les mesures d'accompagnement en réponse aux besoins de certains publics cibles comme les personnes âgées, les ménages précaires, les personnes à mobilité réduite (PMR), mais aussi aux contraintes liées à l'emploi. Pouvez-vous communiquer les résultats de cette étude, notamment concernant les personnes âgées ? Dans la négative, pourquoi ?

---

Comment Bruxelles Mobilité, la STIB et parking.brussels évaluent-elles la suppression du stationnement en voirie au regard des personnes âgées possédant un véhicule et habitant à proximité d'une artère réaménagée ? Comment procèdent-elles à une compensation hors voirie accessible à courte distance pour ces mêmes résidents ?

Combien de seniors utilisent un abonnement 65+ en moyenne par jour et par an sur le réseau de la STIB depuis 2019 ? Comment analysez-vous cette évolution ?

Quels sont les taux de satisfaction moyens des seniors dans les cinq derniers baromètres de la STIB, singulièrement en matière de sécurité et de propreté ?

Avez-vous objectivé les conséquences des suppressions de places de stationnement sur les professionnels de santé et les délais d'intervention ?

Étudiez-vous, comme je l'avais suggéré, l'instauration d'une nouvelle dérogation aux règles de la LEZ pour les véhicules des seniors qui ne roulent que très peu et n'ont pas les moyens, ni physiques ni financiers, de changer de véhicule ou de mode de transport ?

Sur le total des victimes d'accident en Région bruxelloise, êtes-vous en mesure de communiquer le nombre de seniors, blessés ou tués, sur les cinq dernières années ? Si ce n'était pas le cas, ne serait-il pas intéressant d'analyser spécifiquement ces données dans les années à venir ?

[129]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Notre Région doit être suffisamment attractive pour que les habitants y restent toute leur vie. La mobilité des personnes âgées est un véritable enjeu en Région bruxelloise, qui va s'accroître dans les prochaines années et décennies. Notre objectif est que chacun et chacune puisse rester mobile de façon autonome le plus longtemps possible, non seulement pour permettre aux personnes d'entretenir leur vie sociale, mais aussi, parce que l'activité physique est bonne pour la santé. De même, les personnes âgées ont de l'expérience à partager et il importe donc de les inclure et les garder actives dans la société.

Il est donc essentiel d'assurer à nos aînés l'accessibilité des espaces publics et réseaux de transports publics le plus longtemps possible. C'est un enjeu auquel je me suis attelée au cours de cette législature. Notre politique relative aux personnes à mobilité réduite vise également l'accompagnement des seniors lorsqu'ils perdent une partie de leurs capacités ou de leur autonomie.

Les déplacements des plus de 65 ans sont légèrement plus courts que ceux de l'ensemble de la population : 6,3 km en moyenne contre 7,7 km pour l'ensemble de la population. La durée médiane de leurs déplacements est de quinze minutes, ce qui est quasi identique à celle de l'ensemble de la population.

Le principal motif de déplacement des plus de 65 ans est de loin le shopping, qui affiche 41 % des déplacements effectués. Les autres motifs se répartissent de manière relativement équivalente, à raison d'environ 11 % pour chacun, entre les services, les visites à une connaissance, la détente, la promenade et aller chercher ou déposer des personnes ou des objets.

S'agissant des modes de déplacement, les plus de 65 ans utilisent la voiture pour 39 % de leurs déplacements, contre 28 % pour l'ensemble de la population. Il est intéressant de noter qu'ils effectuent 37 % de leurs déplacements à pied, ce qui est équivalent à l'ensemble de la population. Enfin, les bus, les trams et le métro

sont utilisés pour 18 % de leurs déplacements, ce qui constitue un chiffre légèrement inférieur à celui de l'ensemble de la population (22 %). Le vélo représente 4 % de leurs déplacements, contre 9 % pour l'ensemble de la population. Le train, la trottinette électrique, le cyclomoteur et le taxi sont, quant à eux, très peu utilisés (1 %).

[131]

Bruxelles Mobilité a lancé une étude relative au besoin automobile et à l'impact des mesures régulant la possession et l'usage automobiles. Ce travail en cours s'appuie sur une analyse de données administratives et sur une enquête de terrain.

Bruxelles Mobilité a également lancé une étude concernant la mobilité des seniors et l'intérêt de faire évoluer le dispositif des chèques taxi en lien avec ce public.

L'accessibilité des transports en commun est un enjeu crucial pour assurer une mobilité autonome des personnes âgées. La STIB a beaucoup travaillé là-dessus au cours de cette législature : 55 des 69 stations de métro sont désormais équipées d'ascenseurs, l'accessibilité de plus de 60 arrêts par an a été améliorée depuis 2019, et les véhicules sont de plus en plus accessibles et pourvus d'espaces spécifiques destinés aux personnes à mobilité réduite et aux seniors. La STIB propose par ailleurs un service de transport collectif à la demande - les TaxiBus - aux personnes détentrices d'une carte pour personne handicapée, qui sont majoritairement des seniors.

L'accessibilité économique des transports publics est un autre enjeu essentiel. On observe une augmentation importante du nombre d'abonnés de plus de 65 ans entre 2022 et 2023, qui est passé de 110.800 à 130.900. Cette hausse est principalement due à une forte augmentation du nombre d'usagers bénéficiaires de l'intervention majorée et ayant donc droit à un abonnement STIB 65+ gratuit, ainsi qu'à l'introduction, en juillet 2023, du tarif à 12 euros pour les plus de 65 ans bruxellois.

Un phénomène similaire a été observé au niveau des jeunes usagers après l'introduction de l'abonnement à 12 euros.

[133]

Il ressort du baromètre de satisfaction annuel que les plus de 65 ans sont très satisfaits de la STIB. En 2020, 2021 et 2022, leur niveau de satisfaction s'élevait à 7,8 sur 10, soit 0,5 point de plus que le score général, déjà fort satisfaisant.

Le stationnement en voirie est gratuit partout à Bruxelles pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personne à mobilité réduite (PMR). Le nombre d'emplacements réservés pour ces personnes a également augmenté de 25 % environ en Région bruxelloise au cours des dix dernières années. Les bénéficiaires de ces cartes sont majoritairement des seniors : 65 % ont plus de 61 ans. Par ailleurs, lorsqu'une place de parking PMR est supprimée en voirie, le volet réglementaire de Good Move prévoit qu'elle soit déplacée dans le rayon le plus proche possible.

Lorsque des suppressions ont lieu en voirie et que le taux d'occupation est élevé et le justifie, parking.brussels est chargée de chercher des possibilités de compensation hors voirie. Dans ce cas, les riverains touchés par les suppressions ont priorité et bénéficient d'un tarif préférentiel. Il faut veiller à ce que ces outils soient utilisés.

---

Pour certaines personnes âgées dont l'autonomie est limitée ou des PMR qui auraient besoin d'utiliser leur véhicule individuel, il est important que les tarifs de stationnement soient appliqués et contrôlés. Cela permet d'assurer une rotation des véhicules non couverts par une carte de dérogation, au bénéfice des riverains, des personnes détentrices d'une carte de stationnement PMR, des professionnels de la santé et des visiteurs en général qui, eux, peuvent bénéficier d'une carte de dérogation aux conditions de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant les prix du transport des voyageurs sur le réseau des transports urbains et régionaux de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette rotation permet de laisser des places libres.

Concernant les accidents de la route impliquant des seniors, on a comptabilisé, au cours des cinq dernières années, parmi les plus de 65 ans, 987 personnes légèrement blessées, 96 personnes gravement blessées et 14 personnes décédées dans la circulation bruxelloise. Ces chiffres correspondent respectivement à 5 % des personnes légèrement blessées, 11 % des personnes gravement blessées et 21 % des personnes décédées tous âges confondus.

Je vous invite à interroger le ministre de l'Environnement Alain Maron, compétent pour toute question relative à la zone de basses émissions (LEZ).

[135]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous disposez de données qui vous permettent d'analyser finement la mobilité des seniors. Vous ajoutez que des études sont en cours, ce qui témoigne de la volonté de votre administration d'approfondir cette thématique. Il est vrai que toutes les personnes âgées ne disposent pas d'une carte de stationnement pour personnes en situation de handicap et ce dossier doit donc retenir notre attention.

J'ai été particulièrement interpellée par la conférence que j'ai suivie il y a quelques semaines, organisée par l'antenne jettoise de l'Université des aînés. Cette conférence portait sur les commerces et non pas sur la mobilité. Néanmoins, une grande majorité des personnes âgées qui y assistaient ont fait part des grandes difficultés qu'elles rencontrent depuis la mise en place du plan régional de mobilité Good Move.

À les entendre, leur mobilité s'est dégradée en raison d'un certain nombre de mesures prises dans le cadre de ce plan. Pour autant, ces personnes sont adeptes de la multimodalité et ne sont donc pas attachées à un titre de transport en particulier. Que ce soit à pied, en transports en commun ou en voiture, elles affirment se déplacer moins facilement et se sentir plus isolées qu'avant.

Ma question découle de l'insatisfaction, voire de la colère exprimée par ces personnes âgées qui estiment qu'il est possible de faire beaucoup mieux.

[137]

Vous semblez prendre ce problème à bras-le-corps, nous attendrons donc les études que vous avez diligentées.

Vous n'avez pas apporté de réponse à la question concernant les aidants proches. Je vous interrogerai à nouveau à ce sujet si je suis élue, car beaucoup de Bruxellois viennent en aide à un proche ou à un membre de leur famille dont la vie et la santé dépendent de leur mobilité. La situation pourrait être grandement améliorée.

- *L'incident est clos.*



[141]

## QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

**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 mise en œuvre de la maille Good Move dans le quartier Berckmans-Hôtel des Monnaies.**

[143]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Depuis la fin de l'année 2023, les consultations citoyennes concernant la maille Parvis, qui a la particularité de couvrir toute une commune, se sont clôturées.

Actuellement, la rue Berckmans est une desserte locale à double sens reliant la chaussée de Charleroi à la Porte de Hal, avec un trafic déjà très dense. La rue de l'Hôtel des Monnaies, quant à elle, est une voie régionale majeure reliant les communes voisines, à savoir Forest, Uccle, et la périphérie, adaptée pour accueillir un flux constant de véhicules.

Toutefois, les modifications prévues, notamment le sens unique en tête-bêche de la rue de l'Hôtel des Monnaies et le changement de sens de la rue Bosquet, sont la source d'inquiétudes quant à l'augmentation du trafic dans le quartier Berckmans et les rues avoisinantes.

De plus, l'élaboration de ce projet a avancé dans une relative confidentialité, malgré l'organisation de séances d'information. Visiblement, une grande majorité des riverains n'ont pas été informés de manière adéquate du futur plan de circulation, ce qui renforce le sentiment d'exclusion. Une pétition soutenue par plusieurs centaines de signatures l'atteste.

Depuis quelques années, le trafic ne cesse d'augmenter dans la rue Berckmans aux heures de pointe matinales, avec le report de trafic de la rue de la Source, devenue rue scolaire. Les habitants craignent que le nouveau plan n'aggrave encore davantage la situation. De plus, les informations fournies par la commune sur le projet sont succinctes et peu claires, ce qui ne permet pas aux résidents de comprendre pleinement les conséquences des mesures envisagées.

Ce projet ne va-t-il pas à l'encontre des objectifs du plan Good Move, qui devrait contribuer à apaiser le quartier plutôt qu'aggraver les problèmes de circulation ? L'acheminement du trafic de la Petite ceinture par deux voies d'entrée, la rue Berckmans et la rue Bosquet, ainsi que le trafic en provenance de la périphérie vers le centre via la rue Berckmans, soulève de sérieuses préoccupations quant à la qualité de vie, à la sécurité et à la santé des riverains.

[145]

À quel stade de la procédure en est ce nouveau plan de circulation à cheval entre voies communales et régionales ? Quels tests sont-ils prévus et quand ? Quand les travaux sont-ils censés commencer et quelle sera la suite du calendrier ?

Disposez-vous de comptages et de projections, par exemple via le modèle de simulation Musti qui permet de voir, d'un point de vue macro, où se reportera le trafic en cas de modification du blocage de la rue de l'Hôtel

---

des Monnaies ? Si oui, quelle analyse en tirer et quel est le périmètre retenu pour cette étude ? Par où vont désormais passer ceux qui voudront rejoindre Forest, Uccle ou le ring ?

Comment expliquez-vous le manque d'information des habitants des quartiers concernés et la communication insuffisante sur le projet, malgré la dénonciation de ce problème à maintes reprises ? Un report du début des travaux est-il envisagé pour éviter un rejet massif de la population et engager au mieux les discussions ? Une possibilité de révision du plan de réaménagement en fonction des remarques des riverains, comme cela s'est déjà produit dans le cadre d'autres dossiers, est-elle envisagée par Bruxelles Mobilité ?

Comment pouvez-vous garantir que la création de cette future maille n'entraînera pas un report de trafic vers les quartiers adjacents ? Des études et des comptages préalables ont-ils été réalisés pour éviter les nuisances dans ce quartier ? Si oui, quelles en sont les conclusions et quelles mesures sont prévues pour limiter les perturbations ?

[147]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Nous nous réjouissons que plusieurs quartiers apaisés aient déjà été mis en place avec succès en Région bruxelloise, notamment dans le Pentagone, à Schaerbeek (Azalées et Sainte-Marie), à Flagey et à Haren. Leur mise en œuvre porte ses fruits en matière d'apaisement des rues locales, de sécurité des modes actifs, de fluidité des transports en commun et de qualité de vie de façon générale. L'espace public est rendu aux Bruxellois, qui vivent souvent dans des logements restreints et ont besoin d'étendre leur espace de vie. Pour la plupart des Bruxellois, qui n'ont ni terrasse ni jardin, les places et les espaces végétalisés sont indispensables !

D'autres quartiers apaisés sont en cours d'élaboration ou entrent en phase de test, comme le quartier apaisé Parvis.

Il s'agit d'un processus d'élaboration et de mise en œuvre flexible, avec des retours d'expérience réguliers et une méthodologie de participation évolutive et adaptée aux spécificités locales. Pour rappel, après la première vague de réalisations de quartiers apaisés, la méthode a été adaptée pour en augmenter la flexibilité et donner davantage d'options de réalisation aux communes.

Le collège des bourgmestre et échevins de Saint-Gilles a approuvé un projet de plan de circulation pour le quartier apaisé Parvis le 8 juin 2023. Six séances de consultation ont été organisées à l'automne 2023 pour recueillir les avis sur ce projet de plan de circulation, chaque fois dans un sous-quartier différent. Les nombreuses remarques ont notamment porté sur la rue Berckmans, la rue Bosquet et la rue de l'Hôtel des Monnaies. Sur la base des retours de la consultation, des propositions de modification du plan de circulation ont été élaborées par les services techniques. Le groupe de travail issu du collège est en train de procéder à leur analyse. Dès qu'il y aura décision du collège sur un plan de circulation final, le calendrier des tests et des travaux pourra être établi. Le collège avalisera bientôt les modifications proposées.

Le modèle de simulation régional Musti est un outil intéressant, mais il n'est pas le plus adéquat pour modéliser les reports de trafic à cette échelle d'intervention. Il est plus opportun de suivre l'évolution du trafic sur la base de comptages avant et après, et sur la base d'un suivi pointu permettant, au besoin, de proposer rapidement des adaptations. Une campagne de comptages a été réalisée en juin 2023 afin de disposer de données avant la mise en œuvre.

[149]

---

La commune de Saint-Gilles lancera un marché relatif aux comptages en 2024 afin de suivre le volume de trafic avant et après la mise en œuvre des différentes interventions.

Le principe des quartiers apaisés est de protéger les rues locales et les fonctions sensibles (écoles, crèches, etc.) d'un flux de transit trop important. L'objectif est, d'une part, d'encourager le transfert modal en sécurisant et fluidifiant les modes actifs et les transports en commun et, d'autre part, de reporter le trafic de longue distance sur les axes auto plus et auto confort.

Dans le cas de la maille ParviS, il s'agit de la Petite ceinture ainsi que des axes Defacqz / Charleroi / Brugmann, Fonsny / Van Volxem ou Wielemans-Ceuppens / Marie-Henriette / Albert. L'évaluation de la maille Pentagone nous montre déjà que le transfert modal est un succès et que les axes auto plus et auto confort n'ont guère subi plus de pression qu'avant la mise en œuvre de la maille.

Je suis étonnée par vos remarques, car une communication à très large échelle a été réalisée pour informer de la phase de consultation de la maille ParviS, et ce, par le biais de toutes-boîtes aux Saint-Gillois, sur le site internet de la commune et sur un site internet dédié à ladite maille. Ce dernier permet de consulter en ligne tous les avis émis par les habitants sur les réseaux sociaux de la commune, dans le journal communal, les affiches, la campagne de presse, etc. Des rendez-vous individuels avec le service mobilité étaient proposés et les avis ont également été recueillis par courriel sur une période de plus de trois mois et demi.

Lors des six séances de consultation, des réponses individualisées ont été fournies aux citoyens, par courriel également. L'équipe mobilité et l'échevine de la mobilité ont aussi rencontré des habitants de la rue Berckmans et recueilli leurs doléances quant à leur crainte d'un report de trafic dans leur rue.

Une interpellation citoyenne sur le sujet a, par ailleurs, eu lieu au conseil communal en novembre. De nombreux habitants de la rue Berckmans étaient présents. À chaque fois, il a été expliqué que la rue Berckmans ferait bien l'objet d'une révision dans le plan local de mobilité, comme cela a été demandé avant la mise en phase de test. La commune s'est montrée extrêmement rassurante sur le sujet. S'il devait advenir le moindre report de trafic après ces adaptations, le test permettra de corriger le tir. L'objectif de ces consultations était d'adapter le projet de plan de circulation sur la base des avis émis. Ce travail est en cours.

S'agissant des travaux, le permis d'urbanisme du projet Parc-Barrière est en cours d'amendement. La majorité des interventions ne sont pas encore planifiées, dans l'attente d'une décision sur le plan de circulation final. Il est à noter que certains aménagements se feront sous la forme d'un test et d'autres, de manière définitive. Par exemple, il est peu pertinent de tester une zone de rencontre.

Sur la base de la campagne de comptages lancée au mois de juin 2023 et du marché de comptages qui sera publié en 2024 par la commune, un monitoring des interventions sera réalisé, débouchant sur des adaptations éventuelles. Par ailleurs, des risques de report ont été recensés par les services techniques et les citoyens lors de la consultation, et le plan de circulation a été adapté en conséquence.

[151]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous avez expliqué à quel point la Région et la commune tenaient à informer au mieux les habitants : six réunions, des toutes-boîtes, un site internet, etc. Pourtant, ces initiatives ont manifestement manqué leur cible : si les habitants concernés avaient été dûment informés, il n'y aurait jamais eu de pétition ni d'interpellation citoyenne.

---

Si vous voulez le succès d'un nouveau plan de circulation, vous devez mettre toutes les chances de votre côté en agissant dans la plus grande clarté et la transparence.

Vous dites aujourd'hui qu'un modèle de simulation Musti n'est pas adapté, alors que vous coupez une artère majeure de Bruxelles, la rue de l'Hôtel des Monnaies.

Vous affirmez que les reports seront limités, mais vous ne l'étayez en rien. L'inquiétude des habitants est donc compréhensible, qu'il s'agisse des riverains des rues adjacentes ou de la Petite ceinture, à nouveau victimes de tous ces blocages d'artères importantes pour la circulation routière.

J'avoue avoir peine à comprendre pourquoi le logiciel Musti n'est pas utilisé.

[153]

De plus, les comptages doivent être présentés aux habitants en bonne et due forme, en leur montrant la situation avant et après. Quand vous dites qu'il sera tenu compte des résultats des comptages, à partir de quel volume de congestion renoncerez-vous au projet pour proposer un autre modèle et envisager d'autres mesures afin d'apaiser le quartier ?

Nous ne comprenons pas. Nous avons l'impression que vous continuerez à mettre en œuvre le projet de toute façon, quels que soient les résultats du test et des comptages. C'est en cela que la population est désespérée, se demandant si elle sera entendue. Les coûteux comptages et études vont-ils changer quelque chose à la situation ?

- *L'incident est clos.*

[157]

## **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**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 présence de potelets parfois dangereux : le cas de la rue de la Loi.**

[159]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La présence de potelets en plastique rigide fluo sur la piste cyclable de la rue de la Loi, ou en acier gris avec, au sommet, une petite ligne jaune au niveau du boulevard du Jardin botanique, ou encore de bollards au milieu de la piste cyclable sur l'avenue de Tervueren, suscite des préoccupations quant à la sécurité des cyclistes. Ces obstacles, placés sur l'axe central d'une piste cyclable, représentent un risque majeur d'accidents, sans apporter de bénéfices significatifs. Cette problématique soulève la question de la nécessité de trouver un équilibre entre la sécurité des cyclistes et l'objectif de dissuader les automobilistes d'emprunter la piste cyclable.

Les potelets en question représentent un danger accru pour les cyclistes en raison de plusieurs facteurs. Tout d'abord, les pistes cyclables elles-mêmes sont parfois étroites, ce qui augmente la probabilité d'incidents, surtout lorsque les potelets sont placés à proximité des traversées de véhicules.

---

Un autre problème réside dans le fait que la majorité des potelets ne sont pas précédés d'une ligne blanche continue, ce qui rend leur présence moins visible/lisible pour les cyclistes, au risque de les surprendre.

De plus, concernant les potelets en plastique rigide, leur identification est problématique lorsque leur couleur se fond avec celle de l'arrière-plan - asphalte rouge ou ocre et ligne blanche discontinue -, augmentant ainsi les risques de collision.

Par ailleurs, la présence de poteaux en acier flanquant les potelets aggrave la situation en réduisant l'espace disponible pour les cyclistes. Lorsque la configuration du terrain permet des vitesses élevées, les conséquences potentielles en cas de collision avec un potelet sont encore aggravées. Que dire de la situation de nuit et en cas de pluie, surtout quand le revêtement est balaféré en plusieurs endroits d'ornières de la taille d'une roue de vélo, comme sur la rue de la Loi ?

[161]

Le vade-mecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale signale que le placement de potelets sur les pistes cyclables n'est pas souhaitable, car ils gênent souvent les cyclistes. En cas d'utilisation de potelets - il existe également des poteaux souples -, ceux-ci doivent être clairement visibles, de jour comme de nuit.

Par ailleurs, la Flandre, forte de son expérience en matière de pistes cyclables et de cyclostrades, déconseille vivement l'utilisation de tels obstacles, les considérant comme une cause majeure d'accidents unilatéraux pour les cyclistes. Ainsi, les avantages des potelets sur les pistes cyclables sont minimes comparés aux risques qu'ils représentent. De plus, certains potelets sont placés à des endroits où aucun véhicule ne peut passer, rendant leur présence d'autant plus injustifiée. Des solutions alternatives, telles que l'installation d'une signalisation, pourraient être envisagées pour dissuader les automobilistes, sans compromettre la sécurité des cyclistes.

Quelles raisons ont motivé l'installation d'un très grand nombre de potelets sur la piste cyclable de la rue de la Loi et du boulevard du Jardin botanique, notamment, en dépit des recommandations contraires des référentiels de sécurité ? Toute la Petite ceinture est concernée.

Prendrez-vous des mesures pour faire retirer les potelets sur la piste cyclable de la rue de la Loi ? Quelles solutions alternatives envisagez-vous pour empêcher les voitures de rouler sur la piste cyclable, en particulier celles qui souhaitent accéder au parking Loi, assez mal indiqué ?

Comment répondrez-vous aux préoccupations liées à la sécurité des cyclistes et à la non-conformité des potelets avec les recommandations de sécurité établies ?

Bruxelles Mobilité travaille-t-elle à trouver d'autres solutions à l'installation de potelets pour séparer les pistes cyclables bidirectionnelles ?

Des accidents de cyclistes ou de trottinettistes en lien avec des potelets placés sur des pistes cyclables vous ont-ils été rapportés ? Quelles sont les pistes cyclables les plus concernées par ces accidents ? Quelles solutions comptez-vous mettre en œuvre ?

[163]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'aimerais beaucoup de ne pas devoir avoir recours aux potelets, comme aux Pays-Bas, où les automobilistes ne se garent pas n'importe où. Malheureusement, à Bruxelles, les potelets sont indispensables pour empêcher les automobilistes d'utiliser les pistes cyclables comme bande de

---

circulation ou de stationnement. La police se plaint de devoir constamment sanctionner ce non-respect du Code de la route.

Au niveau de la rue de la Loi, les potelets ont été installés après l'interpellation de la zone de police, en vue d'empêcher les diverses intrusions sur la piste cyclable de véhicules souhaitant accéder au parking ou le stationnement sauvage. Le modèle de potelet utilisé a été choisi afin de limiter les risques pour les cyclistes, en bonne coordination avec la cellule de sécurité routière de Bruxelles Mobilité.

L'asphaltage ocre et le placement de panneaux de signalisation complémentaires sont programmés. Nous attendons actuellement les autorisations de chantier. Les travaux, réalisés de nuit, dureront quelques jours. La piste cyclable sera ainsi rendue plus visible, ce qui permettra de retirer une partie des potelets. Seuls les potelets bloquant la remontée de véhicules motorisés sur la piste cyclable seront potentiellement maintenus, car ils sont malheureusement nécessaires. La situation devra être régulièrement évaluée.

La situation actuelle doit être considérée comme transitoire. L'objectif à moyen terme est d'accorder plus d'espace aux cyclistes et deux bandes au trafic automobile, ainsi que de prévoir une végétalisation. La piste cyclable au niveau de la rue de la Loi est en effet saturée. L'espace dédié aux autres modes de déplacement, excepté le trottoir, sera donc réduit.

Concernant les accidents, nous précisons que les éventuelles collisions doivent être constatées par la zone de police pour être reprises dans la base de données. Cette base de données ne renseigne, sur la rue de la Loi, qu'un accident de type usager seul contre un obstacle, sans précision. La cartographie des accidents de ce type en Région bruxelloise ne fait pas apparaître de corrélation claire entre ces accidents et la présence de pistes cyclables ou de potelets. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas d'accident, mais que ces accidents ne sont pas rapportés à la police ni repris dans les statistiques.

[165]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le premier jour où j'ai emprunté cette voie avec les potelets, c'était un soir de pluie et de grand vent, avec beaucoup de cyclistes. La cohorte dans laquelle j'étais a failli tomber un certain nombre de fois. J'emprunte cette route tous les jours, je vois régulièrement des gens en dépasser d'autres sans envisager la présence de ces obstacles sur la piste cyclable. Des accidents sont donc continuellement évités de justesse. J'espère qu'il n'y en a pas eu de plus graves que ce que j'ai vu jusqu'à présent.

Des automobilistes se trompaient probablement et remontaient donc la piste cyclable. Mais les chemins d'accès aux parkings publics de la rue de la Loi sont très mal indiqués et il y a certainement moyen de faire mieux.

Comme je l'avais déjà suggéré au début de la législature, un concours pourrait être lancé, par exemple sur le portail de Bruxelles Mobilité, pour, en faisant appel à l'intelligence collective, demander aux cyclistes et aux Bruxellois comment envisager la piste cyclable de la rue de la Loi sans potelets, mais avec une signalétique, des dessins, des couleurs qui permettent d'assurer la sécurité routière. Il faut que ce soit clair et lisible pour chacun : automobilistes, piétons, scooters, etc. Nous pourrions obtenir d'excellents résultats et offrir une prime à qui présentera le meilleur projet. En effet, sur le groupe Facebook « Les cyclistes bruxellois-es sont content-es », un grand nombre de cyclistes expriment leur mécontentement quant à la réalisation actuelle de cette piste cyclable.

- *L'incident est clos.*

[169]

## QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

**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 mauvais éclairage du boulevard Reyers.**

[171]

**M. Sadik Köksal (MR).**- Je souhaite attirer votre attention sur un problème critique qui touche directement la sécurité des piétons, avec un exemple à Schaerbeek, plus précisément le long du boulevard Auguste Reyers, entre la place Meiser, à savoir la chaussée de Louvain, et l'entrée de l'autoroute E40. En effet, les résidents et les usagers de cette zone se plaignent depuis un certain temps du mauvais éclairage qui rend peu rassurante la traversée de tout le quartier, surtout en soirée, pendant les heures de faible luminosité.

Il est essentiel de reconnaître que, alors que nous cherchons à encourager la marche et l'usage des transports publics, offrir aux piétons un éclairage public adéquat et sécurisant est indispensable, notamment dans les zones urbaines à fort trafic comme le boulevard Auguste Reyers.

Vous est-il parvenu que l'éclairage public était insuffisant sur ce tronçon ? Dans le cadre de la promotion de la mobilité douce et de la sécurité des piétons, des mesures concrètes ont-elles été prises pour remédier à ce sentiment d'insécurité ? À défaut, pourquoi rien n'a-t-il été fait ?

Dans le cadre des plans lumière, quels critères permettent de déterminer l'intensité de l'éclairage public afin de s'assurer de la sécurité et de la visibilité des piétons sur l'espace public ? Y a-t-il des distinctions selon que l'on se trouve sur une voie secondaire ou un axe principal ? Qu'est-il prévu pour favoriser la visibilité des traversées au niveau des passages piétons qui, en Région bruxelloise, sont malheureusement souvent mal éclairés ?

[173]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est au niveau de la norme NBN L 18-004:2022 que des classes d'éclairage sont prévues en fonction de la voirie. La voirie est découpée en tronçons en fonction des usages : M pour le trafic motorisé, P pour les piétons et cyclistes et C pour les zones de conflit. Il importe d'installer un niveau moyen suffisant et une bonne uniformité sur l'ensemble de la voirie. Il y a évidemment une différence entre une petite voirie et un axe principal. Les valeurs d'éclairement doivent être plus élevées pour un axe principal.

Pour les passages piétons, les nouveaux projets respectent la première phrase du paragraphe correspondant de la norme : « Un éclairage d'ensemble de la chaussée est toujours préférable à un éclairage ponctuel isolé sur un passage piéton. » L'objectif, dans un environnement éclairé comme le sont les voies régionales bruxelloises, est de ne pas créer de sur-éclairage ni de sous-éclairage.

Le boulevard Auguste Reyers fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme, déposée la semaine dernière, pour un projet de réaménagement de façade à façade. Le projet actuel n'est donc que temporaire. Il s'agit de faire en sorte que les parties pour les piétons soient beaucoup plus agréables, qu'il y ait plus de verdure, que les pistes cyclables soient sécurisées et que le trafic motorisé soit fluide. Dans la demande de

---

permis d'urbanisme, le nouvel éclairage est conçu pour offrir une intensité lumineuse optimale pour tous les usagers, tout en étant économe en consommation d'énergie.

En attendant ce projet définitif - et ce nouvel éclairage -, des réparations ponctuelles ont lieu afin d'assurer les conditions minimales nécessaires. Mais j'espère que le permis d'urbanisme sera accordé assez rapidement et que le chantier pourra commencer pour l'ensemble des réaménagements.

[175]

**M. Sadik Köksal (MR).**- Madame la Ministre, je vous remercie pour vos réponses, mais les riverains concernés savent depuis plus de deux ans que des réaménagements sont prévus. Cependant, lorsque des problèmes de luminosité et d'insécurité se posent au niveau d'une voirie, il ne faut pas attendre que le permis d'urbanisme soit délivré et que les travaux soient lancés pour agir, car cela peut prendre plusieurs années. Dans le cas présent, il est déjà possible de jouer sur l'intensité lumineuse.

S'agissant ici d'une voirie régionale, il revient à la Région de répondre dans l'immédiat aux inquiétudes des citoyens et non de leur dire qu'un permis d'urbanisme sera délivré. Étant donné qu'il y aura probablement des recours, il faut éviter que les délais d'octroi de ce permis dont nous discutons depuis longtemps continuent à susciter un sentiment d'insécurité chez les riverains.

En l'occurrence, il est possible d'agir directement en modulant l'intensité de l'éclairage, mais il ne faut pas non plus attendre les réaménagements urbanistiques partout ailleurs où le problème se pose. Je note que des réaménagements de façade à façade sont programmés ; c'est important. Néanmoins, une réponse immédiate est nécessaire en attendant que les grands chantiers soient lancés et finalisés.

- *L'incident est clos.*

[179]

#### **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

**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 modération des réseaux sociaux de la STIB.**

[181]

**Mme Leila Agic (PS).**- Le 10 mars, les arrêts de bus Peterbos à Anderlecht ont changé de nom pour devenir des arrêts Mehdi Bouda. Cette décision positive répondait à la demande de la famille d'avoir un lieu pour se souvenir de Mehdi dans l'espace public. Par ailleurs, elle faisait suite au fait que Mehdi Bouda avait participé avec sa classe au projet « Bougeons malin ! » de la STIB, dont l'objectif était d'améliorer la sécurité et la mobilité des utilisateurs.

Ce vendredi 22 mars, j'ai été interpellée par des citoyens choqués par des commentaires présents sous une publication Instagram de la STIB. En effet, sous une vidéo qui ne parlait absolument pas de cet arrêt, une utilisatrice d'Instagram commente : « On en parle, de l'arrêt Peterbos qui a été renommé au nom d'un délinquant ? » Ce à quoi le compte Instagram de la STIB répond : « Nous avons changé le nom de l'arrêt 33 « Peterbos » en « Mehdi Bouda » à la demande de la ministre de la Mobilité. Comme nous tenions à garder



---

un lien avec le quartier Peterbos parmi les arrêts les plus proches du quartier, l'arrêt Willemyns des lignes 49, 53 et 89 a été renommé en arrêt Peterbos. »

Madame la Ministre, je trouve cette réponse très problématique. En effet, elle ne met nullement en cause un commentaire haineux sur un adolescent qui a perdu la vie - par ailleurs, il n'avait pas de casier judiciaire - à 17 ans seulement.

Ces deux premiers commentaires sont suivis d'une série d'autres plus inacceptables les uns que les autres : « C'est l'islamisation de notre pays qui avance tout doucement, malheureusement », « Soumission au terrorisme », « Ce n'est pas ton pays », « Les Belges s'en sortent très bien sans vous », « Un délinquant de moins sur Terre », etc.

J'ai découvert ces commentaires un vendredi à 23h, mais ils avaient été postés neuf, douze et quatorze heures auparavant, donc en pleine journée. Le compte de la STIB avait, par ailleurs, répondu quatorze heures plus tôt à un autre commentaire. Le samedi à 18h, les commentaires haineux étaient toujours là.

Madame la Ministre, si nous sommes habitués à apprécier l'humour de la STIB sur les réseaux sociaux, il est essentiel qu'elle soit irréprochable dans la modération de ces derniers.

[183]

Imaginez ce que peut ressentir la famille de Mehdi en tombant sur de tels commentaires laissés pendant des jours sous une publication de la STIB. Imaginez ce que ressentent toutes les personnes choquées par ce qu'il est arrivé à Mehdi ou susceptibles de se reconnaître en lui à la lecture de ces mêmes commentaires.

Madame la Ministre, pourquoi la STIB n'a-t-elle pas informé ses communicants de la décision positive de renommer les arrêts Peterbos ? Comment expliquer pareille réponse ?

Quelle est la politique de modération des réseaux sociaux de la STIB ? Combien d'agents y sont-ils affectés et qu'est-il prévu pour la modération durant les week-ends ?

[185]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** La STIB est présente depuis de nombreuses années sur les médias sociaux. Sa communication a de nombreuses fois été saluée, que ce soit pour l'originalité de ses messages ou ses réponses de qualité apportées aux centaines de messages qu'elle reçoit quotidiennement. Huit agents se relaient en semaine ainsi que le samedi, de 8h à 16h, pour répondre aux commentaires et les modérer.

Ces personnes font face à tous les comportements auxquels on est malheureusement exposé sur les médias sociaux : agressivité gratuite et violence verbale en tous genres. La STIB souscrit à l'initiative « Pas ici », lancée en 2023, pour mettre un frein à la violence verbale sur les réseaux sociaux. Ses équipes renvoient vers le site internet pasici.be pour expliquer la modération de ses comptes aux utilisateurs.

En ce qui concerne le changement du nom de l'arrêt Peterbos en Mehdi Bouda, nous avons, bien entendu, aussi été choqués par certaines réactions très virulentes, intolérables et illégales. Le sujet a directement fait polémique sur les médias sociaux, suscitant de nombreuses réactions haineuses en ligne, en particulier sur X.

La STIB a tenté de répondre aux interpellations de la manière la plus neutre et factuelle possible, de recadrer les personnes qui tenaient des propos intolérables, tout en masquant et supprimant nombre de commentaires.

S'agissant du post en question, les réactions sont restées visibles pendant quelques heures, puis le fil de discussion complet a été supprimé quand il est devenu clair qu'il serait impossible de maîtriser la discussion et d'éviter les remarques racistes et les appels à la haine raciale.

La STIB tente, dans la mesure du possible, d'entamer un dialogue, de recadrer les utilisateurs, de les inviter à modérer leurs propos, avant d'opter pour la suppression pure et simple des commentaires. Cet équilibre est délicat. Les équipes de la STIB modèrent leurs pages avec le plus grand professionnalisme, malgré la difficulté de la tâche, au vu de l'agressivité à laquelle elles sont confrontées au quotidien.

[187]

**Mme Leila Agic (PS).**- Cette réponse ne me satisfait pas. Vous nous dites que de nombreuses personnes sont chargées de la modération sur les réseaux sociaux de la STIB, y compris le week-end. S'agissant d'un adolescent de 17 ans qui a été tué et qui est traité de délinquant, le fait que la STIB essaie de répondre de manière neutre et factuelle n'est pas neutre en soi, puisque cela revient à banaliser le commentaire posté.

Vous me dites que les services de la STIB ont dû faire face à énormément de commentaires. Je veux bien le croire, mais quand on répond à des commentaires humoristiques sans prendre la peine de supprimer ceux évoquant l'islamisation de l'État ou disant à des personnes vivant dans notre pays qu'elles n'ont pas leur place ici, cela me choque. Il y a des priorités et, quand je relis les commentaires, cela me touche. Je me sens concernée, car je pourrais recevoir ce type de message.

Il convient de mener une politique de tolérance zéro à l'égard de ce genre de commentaires et la priorité n'est pas toujours l'humour. La priorité doit être de supprimer ce genre de messages de nos réseaux sociaux.

- *L'incident est clos.*

[191]

## 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 les résultats de l'étude de mobilité suite à la fermeture du bois de la Cambre.**

[193]

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je vous ai interrogée à plusieurs reprises, sous la présente législature, sur la fermeture du bois de la Cambre et son impact sur la mobilité, les transports en commun, la qualité de vie des riverains ou encore l'accessibilité des commerces environnants.

Le bois de la Cambre est un lieu emblématique de Bruxelles, mais sa situation d'entrée de ville génère de nombreux problèmes de mobilité. Sa fermeture a eu des conséquences majeures pour les Bruxellois et il est crucial de trouver des solutions d'aménagement pérennes.

Dans ce cadre, le groupe formé par Espaces-Mobilités, Transitec et Fluicity a été désigné pour mener à bien une étude de mobilité. Celle-ci s'est déroulée en plusieurs phases entre le printemps 2022 et l'hiver 2024 et a porté sur plusieurs aspects :

- 
- diagnostic et enjeux (printemps et été 2022) ;
  - définition et choix de variantes pour le schéma de circulation (automne 2022) ;
  - définition des interventions à mettre en œuvre (hiver 2022-2023) ;
  - réalisation des aménagements ;
  - évaluation et recommandations (automne et hiver 2023-2024).

Afin d'accompagner l'étude de mobilité, un panel citoyen a été constitué. Il était composé d'habitants d'Uccle et des communes voisines tirés au sort. Il avait pour mission de suivre l'étude à chacune de ses étapes et de donner son avis sur les options proposées.

Pour rappel, la qualité de vie et la qualité de l'air sont des enjeux majeurs pour les Ucclois. Or la fermeture du bois de la Cambre a entraîné une augmentation de la circulation dans les rues adjacentes, ce qui a eu un impact sur la qualité de vie des riverains.

Quelles sont les conclusions de l'étude d'impact de la fermeture du bois de la Cambre s'agissant de la mobilité, des commerces et des transports en commun ? Quelles seront les interventions concrètes mises en œuvre à la suite de celle-ci ?

Pouvez-vous me donner plus de détails sur les acteurs qui ont participé à l'étude ? Quels avis ont-ils remis ?

Des études ont-elles été réalisées pour mesurer l'impact de la fermeture du bois de la Cambre sur la qualité de l'air ? Quelles mesures seront prises pour réduire la pollution atmosphérique dans les quartiers autour du bois de la Cambre ?

[195]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La fermeture au trafic automobile d'une partie du bois de la Cambre permet aujourd'hui à de nombreux Bruxellois de profiter d'un espace vert qualitatif pour se détendre, faire du sport et se déplacer à pied ou à vélo. Certains axes dans le bois sont toujours ouverts au trafic automobile. Le plan de circulation autour du bois, lié à cette fermeture partielle, fait l'objet d'une étude pilotée par la Ville de Bruxelles.

Actuellement, l'étude du bois de la Cambre n'est pas encore clôturée. La phase 1, celle de diagnostic, a été finalisée en 2022 et validée par le comité d'accompagnement. La phase 2 est toujours en cours, à savoir, l'analyse de trois scénarios, établis sur la base du diagnostic.

Ces trois scénarios sont les suivants : le maintien de la situation actuelle, ou le maintien de la situation actuelle additionné de la fermeture au trafic de l'avenue de Boitsfort, ou encore, le maintien de la situation actuelle et l'ouverture de l'avenue de Groenendael. Notez que les termes ouverture et fermeture ne s'appliquent qu'aux voitures ; les autres modes de déplacement sont d'autant plus disponibles lorsqu'une voie est fermée aux voitures.

La phase 3 concernant les interventions concrètes sera réalisée après la clôture de la phase 2 et sur la base du scénario retenu par l'étude.

En attendant, la Région travaille à l'amélioration de certains carrefours régionaux, notamment celui de l'avenue du Congo, celui entre la chaussée de Waterloo et la drève Saint-Hubert, et celui de la chaussée de la Hulpe, en concertation avec le bureau d'études et les communes.

Les acteurs participant à cette étude sont multiples : le comité d'accompagnement est composé du bureau d'études, des communes - les cabinets et services de la Ville de Bruxelles, Ixelles, Watermael-Boitsfort, Uccle, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse -, de représentants de Bruxelles Mobilité, de la STIB, du TEC, de De Lijn, de la province du Brabant Wallon et des zones de police.

Un panel citoyen de diverses communes concernées a également été consulté. Je rencontre tous les deux mois les bourgmestres des communes concernées afin de suivre l'étude. Bien que celle-ci ne soit pas encore clôturée, la STIB dresse déjà un bilan globalement positif du nouveau schéma de circulation dans le secteur du bois de la Cambre. Des améliorations restent, certes, toujours possibles pour améliorer la vitesse commerciale des véhicules. L'idéal serait un site propre pour le tram sur la chaussée de Waterloo.

Cette situation fera bien sûr l'objet d'un suivi mais il importe de souligner que les possibilités de se détendre dans le bois de la Cambre se sont considérablement améliorées. C'est un progrès qu'il convient de défendre.

[197]

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je m'étonne que nous ne disposions pas de plus de données techniques à analyser dans ce dossier. Les riverains du bois de la Cambre auraient souhaité connaître la position des opérateurs consultés tels que la STIB, De Lijn et le TEC.

J'ai le sentiment d'entendre deux sons de cloche. J'entends tantôt que l'étude est terminée, tantôt l'inverse, et je ne sais donc pas ce qu'il est en est.

Les riverains se plaignent du report de circulation dont vous avez dû avoir vent par la presse. Ils ont besoin de réponses claires.

Les travaux au carrefour Léonard ont une incidence sur cette sortie de notre ville-région. La porte-parole de Bruxelles Mobilité a abondé en ce sens.

Le TEC a-t-il remis un avis sur les scénarios possibles ? Qu'en est-il ?

- *L'incident est clos.*

[201]

#### **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**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 projet de réaménagement du carrefour des Quatre Bras de Tervueren.**

[203]

---

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).**- La rénovation projetée du carrefour des Quatre Bras par la Région flamande, dans le cadre de l’élargissement et de la sécurisation du ring de Bruxelles, suscite des préoccupations dans les communes limitrophes de Bruxelles, dont Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe-Saint-Lambert, Auderghem, et la commune flamande de Kraainem.

L’objectif du projet est de réduire le trafic automobile sur l’avenue de Tervueren, entre autres. L’un des scénarios envisagés repose sur la transformation du bras sud en une autoroute cyclable. Les communes craignent que ces modifications n’entraînent un report du trafic vers les quartiers résidentiels, exacerbant les problèmes de mobilité déjà existants.

Lors de la phase test précédente, impliquant le rétrécissement du carrefour et celui de l’avenue en direction de Bruxelles, des oppositions significatives ont émergé de la part des riverains, des automobilistes et des communes.

Plusieurs scénarios étaient donc en cours d’étude, avec une préférence apparente, à l’époque, pour l’option « avenue de Tervueren nord », jugée moins invasive pour l’environnement (moins d’abattage d’arbres) et offrant une meilleure commodité pour les cyclistes, selon l’agence De Werkvennootschap.

Il semble qu’a été retenu, in fine, le scénario prévoyant la rénovation de la piste cyclable existante dans la forêt tout en conservant la même capacité automobile sur les axes prévus. Cette position s’inscrit dans une volonté d’appliquer le plan Good Move tout en maintenant l’attractivité de la capitale et en évitant le report du trafic sur les quartiers résidentiels avoisinants.

La diminution systématique du nombre de bandes de circulation aux entrées de ville doit également fait l’objet d’une réflexion : adopter des approches réalistes et souhaitables pour la mobilité urbaine et les accès à la capitale est, à mon sens, une nécessité.

Pouvez-vous apporter des précisions sur le projet de réaménagement du carrefour des Quatre Bras lancé par le gouvernement flamand ? Une préférence entre les scénarios semble s’être dégagée. Confirmez-vous qu’il s’agit bien du projet prévoyant une piste cyclable bidirectionnelle dans la forêt et conservant deux fois deux bandes pour sortir et entrer dans la capitale ?

[205]

Quelle est la feuille de route de la Région bruxelloise ? Que défendez-vous lors de vos concertations avec la Flandre concernant l’aménagement en tant que tel du carrefour qui, rappelons-le, jouxte notre territoire ?

La Flandre élargit le ring pour stimuler son activité économique alors que la Région bruxelloise réduit ses points d’accès, ce qui risque de nuire à son tissu économique. Le réaménagement de l’avenue de Tervueren au niveau des Quatre Bras joue un rôle crucial pour l’est de Bruxelles, surtout si on le met en parallèle avec les projets du gouvernement concernant la suppression du viaduc Herrmann-Debroux.

Où en sont les études que vous avez commandées concernant la suppression de ce viaduc ? Quel sera l’impact sur le carrefour des Quatre Bras, le carrefour Léonard et le carrefour de Groenendael, car tout est lié ?

Vous avez mentionné une étude de mobilité multimodale et interrégionale avec Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap. Où en est cette étude ? Elle a démarré depuis un bon moment.

---

Que mettez-vous en place pour la réalisation des projets figurant dans le plan régional de développement durable ?

Quelles sont les conclusions de vos concertations avec les communes concernées par ces projets et qui continuent de s'y opposer ?

[207]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Dans le cadre du programme Travaux sur le ring (« Werken aan de Ring ») de l'agence flamande De Werkvennootschap, la Région flamande étudie en effet un réaménagement du carrefour des Quatre Bras mais aussi, en raison de son impact sur l'aménagement de ce carrefour et d'autres choix de mobilité dans les environs immédiats, celui de l'avenue de Tervueren entre la frontière régionale et la chaussée de Tervueren. Vu son importance pour la mobilité interrégionale et sa situation spatiale sur le territoire des deux Régions, le projet de réaménagement du carrefour des Quatre Bras et de l'avenue de Tervueren doit être réalisé conjointement.

Étant donné que le carrefour des Quatre Bras constitue le principal goulot d'étranglement sur l'axe depuis l'avenue de Tervueren vers le ring et qu'il se trouve en grande partie en Flandre et est entièrement géré par celle-ci, la Flandre a pris l'initiative d'entamer un processus de rénovation et de restructuration de ce nœud de mobilité, dans le but, entre autres, d'améliorer la fluidité du trafic et l'espace pour les modes actifs, tout en limitant l'impact de cette infrastructure routière sur la forêt de Soignes. De Werkvennootschap coordonne ce travail pour la Flandre et a élaboré un programme « ring est » pour quatre nœuds : les Quatre Bras, Léonard, Groenendael et Notre-Dame-au-Bois (Jezus-Eik).

Compte tenu de l'interaction avec les projets de mobilité dans le volet stratégique du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, ma collègue Lydia Peeters et moi-même, en concertation avec les ministres-présidents, avons lancé une étude de mobilité interrégionale, menée conjointement par Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap.

L'étude a débuté récemment et le premier groupe de travail technique, comptant des représentants des administrations régionales et des communes, a été convoqué une première fois au début de l'année 2024. Cette étude examinera l'impact mutuel des différents projets de mobilité à l'examen des deux côtés de la frontière régionale. Elle se penchera en particulier sur le volet mobilité du PAD Herrmann-Debroux et le réaménagement des quatre nœuds routiers mentionnés ci-dessus.

Cette étude tiendra compte de la situation du trafic avant et après la crise sanitaire. Pour en connaître les résultats concrets et les premières conclusions, il faut attendre la suite de la procédure.

Dans le cadre de cette étude interrégionale, mais aussi au-delà, des efforts sont réalisés pour impliquer autant que possible les communes dans le processus décisionnel. L'étude de l'impact mutuel et de l'interaction des différents projets de mobilité dans cette zone est également apparue comme une question importante lors des concertations avec les communes.

[209]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Il y avait quatre scénarios à l'étude : trois réduisaient l'accès à Bruxelles et un maintenait les deux fois deux bandes de circulation pour entrer dans Bruxelles. Nous confirmez-vous que le scénario choisi respecte bien ces deux fois deux bandes ? De façon équivalente à ce qui se passe entre le carrefour des Quatre Bras et Tervuren, où il y a deux fois deux bandes de circulation jusqu'au Musée royal de l'Afrique centrale.

---

Si tout le monde est favorable au réaménagement de ce carrefour pour assurer plus de fluidité et de sécurité pour les usagers, je m'interroge sur les travaux qui sont actuellement en cours, alors qu'on nous dit que les résultats des études ne seront connus que dans les prochains mois. Sur quelle base les travaux sont-ils actuellement effectués au carrefour des Quatre Bras ? La méthode me semble incohérente.

[211]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- De Werkvennootschap a en effet exprimé une préférence pour la variante à deux fois une voie sur la branche nord de l'avenue de Tervueren et une conversion de la branche sud en cyclostrade à part entière. La variante à deux fois deux voies présente en effet la même organisation du carrefour des Quatre Bras que la variante à deux fois une voie, mais elle obtient, selon les premiers calculs, de moins bons résultats, principalement en raison d'une pression de trafic plus élevée, avec toutes les nuisances qui l'accompagnent.

L'évaluation des avantages et inconvénients du maintien de deux fois deux voies sur l'avenue de Tervueren devra donc intégrer d'autres éléments que la seule fluidité du trafic, la question étant de savoir dans quelle mesure les avantages relativement limités qu'elle offre pour la fluidité du trafic l'emportent sur son impact écologique et spatial sur la forêt de Soignes.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le choix n'a donc pas encore été opéré ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude vient d'être lancée.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comme le site [werkenaandering.be](http://werkenaandering.be) présente les quatre scénarios déjà étudiés, je pensais que le choix avait été fait. Par contre, je n'ai pas bien saisi la nature des travaux en cours.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit de tout un chantier de réaménagement du carrefour, y compris des axes adjacents, qui a déjà fait l'objet d'un long processus de coordination interrégionale. Le but est de bien coordonner tous les projets en présence, de connaître les intentions de chacun pour ces axes et de proposer des solutions. Pour ce projet en particulier, la collaboration interrégionale se déroule dans de bonnes conditions, contrairement à ce qui se passe pour le carrefour Léonard.

Il est important de poursuivre ce type de collaboration. Lorsqu'une étude conjointe est réalisée, comme dans le cas du plateau du Heysel, les objectifs sont fixés ensemble et nous pouvons avancer sur la base des conclusions, malgré les désaccords éventuels.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'en conclus donc que la Région bruxelloise ne connaît pas, aujourd'hui, la nature des travaux actuellement menés par la Région flamande au niveau du carrefour des Quatre Bras de Tervuren.

- *L'incident est clos.*

[225]

## QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

**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 de l'ambition du gouvernement de supprimer 65.000 places de parking en voirie.**

[227]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Votre ambition de supprimer 65.000 places de stationnement en voirie reposait en réalité sur un inventaire dépassé. Pourquoi pas 50.000 places ou 80.000 ? Nous ne l'avons jamais su.

Par ailleurs, l'ordonnance « Stationnement » de 2022 a entraîné une explosion des coûts de stationnement, au détriment de l'attractivité de Bruxelles, de sa vie économique et de ses commerces. Il est indéniablement nécessaire de réduire l'impact de la voiture dans l'espace public, mais cette mesure doit être mise en place de manière progressive, en accompagnant les citoyens et en leur offrant des solutions de mobilité adaptées à leurs besoins. L'accès aux parkings en centre-ville devient également de plus en plus difficile.

La combinaison de ces nombreux obstacles témoigne d'un manque évident de pilotage politique en la matière. Cela conduit également à la marginalisation d'un mode de transport spécifique et de ses usagers, alors que certains d'entre eux n'ont d'autre choix que d'utiliser la voiture pour se déplacer et travailler. La décision de supprimer des places de stationnement en voirie sans prévoir de clé de compensation ou de mutualisation en suffisance illustre le manque de cohérence et de concertation dans la politique de mobilité actuelle.

Existe-t-il une analyse détaillée des besoins en stationnement dans chaque quartier de Bruxelles qui permettrait de mieux adapter les politiques de stationnement aux spécificités locales ? Des études ont-elles été réalisées - et avec quels résultats - ou sont-elles en cours pour permettre un véritable pilotage régional ?

Depuis le début de la législature, combien de places en voirie ont-elles été supprimées sur les 65.000 qui étaient prévues ?

Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie imposait, pour sa part, aux entreprises de supprimer 40.000 places de stationnement. Combien d'emplacements ont-ils été effectivement supprimés ?

Quelles initiatives ont-elles été prises pour garantir une meilleure coordination entre les différents acteurs de la politique de stationnement à Bruxelles, notamment les autorités régionales, les communes et les parties prenantes locales ?

Allez-vous, en raison des différences marquées en matière de demandes, de besoins et d'usages, mieux cibler les tarifs de stationnement dans les première et deuxième couronnes ? Cette dernière, notamment, est largement tributaire des habitants résidant en périphérie, où l'offre de transports en commun est considérablement plus limitée.

Existe-t-il toujours des différences de tarifs entre certaines communes bruxelloises ? Qu'en est-il du respect de la grille tarifaire imposée par la Région ? Quelle a été l'évolution du nombre de places « shop & go » en Région bruxelloise entre 2019 et 2023 ? Combien de noyaux commerciaux bénéficient-ils de plus d'un quart d'heure gratuit ?

[229]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'objectif n'est pas de supprimer des places de stationnement, mais bien de gagner de l'espace public pour planter des arbres, installer des bancs destinés aux personnes âgées,



qui se déplacent parfois difficilement, mettre en place des aires de jeux, créer des pistes cyclables sécurisées ou permettre aux établissements horeca d'installer des terrasses. Tous ces aménagements requièrent de l'espace. Or, l'espace public est limité. Il faut donc faire des choix. Si l'on peut déjà faire en sorte que le stationnement en voirie soit remplacé par du stationnement hors voirie, on gagne de l'espace. C'est bien l'objectif poursuivi.

Le chiffre de 65.000 places figure dans le plan Good Move, mais c'est pour attirer l'attention sur le fait que les possibilités de stationnement hors voirie sont bien réelles. Certains parkings souterrains sont sous-utilisés et pourraient être beaucoup plus intelligemment rentabilisés. Il faut réfléchir aux meilleures stratégies pour gagner de l'espace et trouver des solutions alternatives, quartier par quartier.

Lors de chaque réaménagement de l'espace public, parking.brussels établit, à la demande de la Région ou d'une commune, une étude de saturation pour le secteur concerné lorsque que ce réaménagement implique une suppression d'au moins vingt places de stationnement dans une zone de projet. Là où la saturation atteint 85 % selon les données préliminaires de parking.brussels, une étude d'impact est lancée.

Pour déterminer l'impact de la suppression de places de stationnement, un bilan du stationnement est d'abord effectué. Il analyse la réglementation en vigueur dans la zone, l'offre et la demande. Ensuite, l'impact dans la zone de projet est mesuré selon le report de stationnement dans un périmètre de 300 m autour des suppressions, ce qui constitue la zone d'étude. Des enquêtes de rotation sont alors lancées. L'étude de rotation de stationnement vise à évaluer et à caractériser le plus précisément possible la demande en stationnement pendant la période des relevés, de 5h00 à 22h00. Elle permet notamment d'obtenir un taux d'occupation heure par heure et de distinguer différents usages : véhicules « ventouses », véhicules stationnés à moyenne durée et à courte durée, etc.

[231]

Enfin, le cas échéant, une analyse des capacités de stationnement hors voirie dans le quartier à 500 m est effectuée. Sont ciblés les sites existants et potentiellement mobilisables qui pourraient satisfaire le solde de la demande non satisfaite par les réserves en voirie. Si un automobiliste est en général prêt à accepter une distance de marche de 300 m pour une place en voirie, on considère que cette distance peut être portée à 500 m pour un emplacement couvert et sécurisé dans un parking hors voirie.

Les modifications apportées à l'ordonnance « Stationnement » de 2022 impliquent un suivi régulier et un pilotage de la mise en œuvre de la politique régionale de stationnement, au travers d'évaluations bisannuelles des dix-neuf communes. Parking.brussels vient d'entamer ce travail.

J'entends que vous souhaiteriez disposer d'un cadastre reprenant chacun des emplacements mais, pour des raisons institutionnelles - les compétences dans ce domaine étant partagées entre les communes et la Région -, il est très difficile de réaliser un suivi efficace et fiable du nombre de places de stationnement.

Si le plan Good Move propose des orientations, dont le principe d'une tarification croissante de la périphérie vers le centre, ce sont les communes qui choisissent les types de zones et les différents tarifs à appliquer en fonction des quartiers. En d'autres termes, ce sont elles qui décident de conférer telle ou telle couleur, et donc un tarif spécifique, à une zone donnée. En ce qui concerne la tarification horaire et forfaitaire, parking.brussels applique celle prévue par l'arrêté du 18 juillet 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Enfin, en l'absence de base légale ou réglementaire pour les zones « shop & go », parking.brussels ne dispose pas d'informations en la matière. Les choix opérés et les seuils de tolérance varient d'une commune à l'autre.

[233]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comme je l'ai souligné dans ma question, je suis, moi aussi, en faveur d'une réduction de l'impact de la voiture dans l'espace public bruxellois. Je vous rejoins donc sur ce point.

Par contre, alors qu'il s'agit de ma dernière question de la législature consacrée à ce sujet, quelle n'est pas ma déception de constater que vous êtes incapable d'exposer les résultats de votre politique ! Vous disposez pourtant de données multiples et variées qui ont coûté cher à la collectivité et qui vous permettent, en principe, de piloter en temps réel votre politique de stationnement !

Vous évoquez une méthodologie des 300 et 500 mètres, mais elle reste théorique si vous ne parvenez pas à savoir, dans une zone donnée, combien de places de stationnement ont été supprimées, mutualisées ou compensées hors voirie. Vous venez de nous confirmer qu'en réalité, vous avez navigué à vue dans cette matière depuis le début de la législature et que vous êtes incapable de dresser le bilan de votre politique ! Beaucoup de Bruxellois se sentent floués, car vous ne leur donnez pas de balises claires pour comprendre vos décisions.

- *L'incident est clos.*

[237]

#### **QUESTION ORALE 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 situation dantesque au carrefour Léonard.**

#### **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**concernant les mesures d'accompagnement du chantier du carrefour Léonard.**

[241]

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Pour cette dernière question, j'aurais préféré aborder un autre sujet, car la situation au carrefour Léonard est problématique pour une grande partie des Bruxellois, des navetteurs et des personnes habitant la périphérie. Tout le monde ici est bien au courant de ce qui se passe actuellement.

Aujourd'hui encore - et malheureusement jusqu'en octobre, nous dit-on -, la situation est extrêmement compliquée pour les automobilistes, mais aussi et surtout pour les riverains des communes touchées - Woluwe-Saint-Pierre, Auderghem, Watermael-Boitsfort - ainsi que de certaines communes en périphérie. D'après mes informations, aucun plan de mobilité réel n'a été mis en place par les autorités flamandes. Je rappelle que c'est la ministre Open VLD de la Mobilité qui a lancé ce chantier - ce qui est normal, puisqu'il est situé en Flandre -, mais il semble qu'il n'y ait pas eu beaucoup de communication avec la Région bruxelloise.

Face à l'ampleur des embouteillages et à la difficulté d'accès, le Siamu et les pompiers ont par ailleurs déjà averti qu'ils ne sont plus en mesure d'intervenir en cas d'accident, ce qui est grave et préoccupant.

DÉFI plaide pour que l'on prenne toutes les mesures possibles afin d'atténuer l'impact de ces travaux. Il n'est pas question de demander de les arrêter, vu leur importance. Nous plaidions également, au moment où j'avais rédigé ma question, pour l'organisation urgente d'une réunion de concertation. L'on sait maintenant que vous vous voyez, avec les autres Régions et les différents acteurs, mais nous demandons que ces réunions se fassent régulièrement afin de faire le point sur la situation.

Je me permets de rappeler que la sixième réforme de l'État prévoyait la mise en place d'une communauté métropolitaine censée régler les questions de mobilité autour de Bruxelles. Force est de constater, comme on l'a dit et répété pendant cinq ans dans cette commission, qu'elle n'est qu'une coquille vide et que cette réforme de l'État, à cet égard, est un échec.

[243]

Disposez-vous de chiffres relatifs à l'impact du report de trafic dans les communes concernées ? Quelles sont les sources de données, et sont-elles transmises aux communes ?

Quel est le plan de communication de la Région quant à cette situation ? Par exemple, la Région rappelle-t-elle l'existence de solutions alternatives, la disponibilité de certains parkings, etc. ? De Lijn nous informe que ses lignes ne sont pas saturées, mais les citoyens en connaissent-ils l'existence ?

Quelles sont les pistes à l'étude pour soulager les communes ?

Quelles sont les propositions suggérées à la Région flamande, et lesquelles ont été acceptées ? Par exemple, le travail peut-il être effectué le week-end ? Peut-on allonger les horaires de travail des ouvriers pour accélérer la finalisation du chantier ?

Ensuite, êtes-vous prête à activer tous les instruments juridiques possibles, à l'instar de la commune d'Auderghem, pour faire respecter Bruxelles ?

Quant aux réunions de concertation que vous menez toutes les deux semaines, considérez-vous que leur fréquence est suffisante ?

Des phases additionnelles du chantier semblent apparaître soudainement. D'autres sont-elles prévues d'ici au mois d'octobre ? Quel sera leur impact et comment seront-elles mises en œuvre ?

[245]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il me revient de poser la dernière question de la législature dans notre commission. J'en profite dès lors pour vous remercier, Madame la Ministre, ainsi que tous les membres de notre commission, que j'ai eu le grand plaisir de présider. Je remercie également M. Laurent Blasson, secrétaire de très grande qualité, pour le travail fourni, ainsi que tous les services qui nous ont accompagnés. Nos débats ont été nourris, vifs et respectueux ; nous avons travaillé en bonne intelligence.

*(Applaudissements nourris)*

À ce stade, quel est le fruit de vos négociations avec la Flandre concernant ce chantier ? Quelles sont les phases prévues dans les semaines et mois à venir ?

---

Quelles revendications portez-vous vis-à-vis de la Flandre pour exiger de sa part des solutions ? Que réclamez-vous pour défendre les Bruxellois ?

Quelles mesures d'accompagnement revendiquez-vous du côté flamand et lesquelles mettez-vous en œuvre du côté bruxellois ? De petits messages sur des panneaux sont apparus dans les tunnels, il serait possible d'aller plus loin.

De quels moyens juridiques disposez-vous pour faire entendre la voix des Bruxellois ? Lesquels comptez-vous utiliser ?

Vous avez déclaré, le 16 avril dernier, que les cabinets bruxellois et flamand se rencontraient quotidiennement pour gérer le dossier. C'était une situation de crise. Est-ce toujours le cas actuellement ou le rythme des réunions est-il différent ? La situation durera jusqu'en octobre. Dès lors, une concertation a-t-elle bien lieu régulièrement de manière à éviter les mauvaises surprises, c'est-à-dire à réduire le plus possible les conséquences du chantier qui n'auraient pas été pas prévues suffisamment en amont ?

[249]

Des études d'incidences ont été commandées en urgence. Bruxelles Mobilité devait surveiller la situation du trafic au niveau de toutes les portes d'entrée de la capitale et examiner l'impact sur le terrain. Quels sont les résultats de ces études ? Qu'avez-vous mis en place à la suite de ceux-ci ?

Quelles mesures d'accompagnement avez-vous prises (park and ride gratuits, avantages dans les transports publics, itinéraires alternatifs...) ? Que mettez-vous en place pour éviter les reports de trafic sur les quartiers avoisinants ? Qu'avez-vous demandé et obtenu de la Région flamande ? Qu'attendez-vous encore ?

[251]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai déjà précisé, dès que nous avons découvert l'absence de mesures d'accompagnement pour ce chantier, nous avons demandé à la Région flamande et son Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV) de prendre les mesures nécessaires pour réduire les nuisances pour l'ensemble des parties prenantes. Je rappelle aussi que, pour les autres chantiers, la Région flamande a toujours collaboré avec la Région bruxelloise et proposé la mise en œuvre de mesures d'accompagnement en amont des chantiers. Par exemple, pour les travaux au carrefour des Quatre Bras, De Werkvennootschap nous a contactés un an et demi avant le début du chantier, afin que des mesures d'accompagnement puissent être prises à temps.

L'AWV est l'auteur du chantier, celui-ci étant en Flandre, et elle reste donc la seule responsable de l'identification, l'élaboration, la concertation, la mise en œuvre, la communication et l'évaluation de ces mesures d'accompagnement.

À la suite des difficultés rencontrées pour nous faire entendre par l'AWV en amont et au début du chantier, nous avons soutenu et continuons de soutenir les communes concernées et les habitants et usagers qui doivent subir les nuisances de circulation générées par ces travaux.

Je ne vais pas revenir sur les rétroactes, déjà évoqués en séance plénière, mais je répète par contre que nous sommes conscients que la Région flamande a été confrontée à des imprévus pendant ce chantier. Mon homologue à la Région flamande, Lydia Peeters, a hérité de ses prédécesseurs des infrastructures qui n'ont pas été entretenues pendant des années, voire des décennies, et à l'état indéterminé. Je ne conteste pas la nécessité de travaux urgents, mais prendre une ou deux semaines pour mieux élaborer les mesures

---

d'accompagnement aurait été parfaitement compatible avec l'urgence du chantier et les rapports des experts qui visaient principalement à éviter un report indéfini.

Force est de constater, entre-temps, que la Flandre ne voulait pas de report pour diverses raisons, y compris des raisons budgétaires et pratiques liées à la disponibilité des entrepreneurs. Nous avons donc, avec les communes, incité la Région flamande à établir au plus vite une série de mesures d'accompagnement pour la phase actuelle et les phases ultérieures des travaux. Ces mesures d'accompagnement portent sur les itinéraires de déviation, la protection des quartiers, le renforcement des solutions alternatives à la voiture individuelle et la communication intégrée pour les riverains et les navetteurs.

En ce qui concerne les mesures « Minder Hinder » pour réduire les nuisances, l'AWV et ses partenaires ont entre autres décidé de la réouverture de l'avenue Dubois. L'AWV a également repéré une série d'itinéraires de déviation en Région bruxelloise dans la nuit du 15 au 16 avril, dont certains étaient problématiques. En concertation avec Bruxelles Mobilité, ils ont été ajustés le 24 avril afin notamment de soulager Watermael-Boitsfort. À la demande de cette commune, une dernière modification devrait intervenir dans les prochains jours.

[253]

Une déviation à grande distance du côté ouest de Bruxelles a également été signalée par l'AWV à la demande de notre Région et des communes bruxelloises.

Le régime de plusieurs feux de circulation a été modifié, notamment aux Quatre Bras. Plusieurs carrefours de la Région bruxelloise ont aussi été modifiés par Bruxelles Mobilité, notamment ceux d'Invalides-Cockx, Wavre-Saint-Julien et Invalides-Dehoux.

De Werkvennootschap est intervenue au niveau du chantier du pont cyclable aux Quatre Bras, afin de libérer l'espace nécessaire à la réouverture des bandes de présélection. La suite éventuelle de ce chantier est en concertation interne à la Région flamande.

Les centres de trafic de l'AWV et de Bruxelles Mobilité réalisent un suivi continu du trafic dans le but de l'évaluer et d'intervenir au besoin.

La communication a été renforcée par l'AWV afin de souligner la nécessité et l'urgence des travaux et de mieux informer les citoyens. Cela a été réalisé au moyen de communiqués de presse, de messages prêts à l'emploi pour les communes, de toutes-boîtes pour les riverains ainsi que de lettres d'information numériques - en néerlandais et, à notre demande, en français - pour les citoyens. Cela a été fait trop tardivement et c'était insuffisant, mais par rapport à l'absence totale de mesures d'accompagnement prévue initialement, ce sont des pas en avant.

Le suivi montre que les difficultés sont apparues lors d'une phase précédente du chantier, lorsque, le 18 mars, l'AWV a mis le ring intérieur de Bruxelles à une seule bande de circulation en amont du tunnel des Quatre Bras. Cette mesure avait été prise par l'AWV pour éviter la création d'embouteillages dans le tunnel des Quatre Bras. Il s'agissait donc d'une mesure de sécurité pour le tunnel. En effet, à partir de ce moment-là, le chantier occupait une bande de circulation entre les carrefours des Quatre Bras et Léonard dans le sens du ring intérieur vers l'E411.

---

Après la fermeture de la sortie le 18 avril, la situation ne s'est pas aggravée dans l'ensemble. Une partie du trafic s'est déplacée vers le sud. Nous observons une augmentation du trafic sur la chaussée de La Hulpe et la drève de Lorraine-avenue Dubois pour prendre le ring intérieur via le carrefour de Groenendael.

D'autre part, sur notre insistance et celle des communes, De Werkvennootschap a amélioré la fluidité de la circulation sur l'avenue de Tervueren au niveau du carrefour des Quatre Bras. Une partie du trafic peut ainsi quitter la Région plus rapidement et uniquement via les routes principales en direction du ring intérieur. En même temps, l'impact du chantier sur la chaussée de Wavre est réduit. Celle-ci est désormais ouverte à la circulation en sens unique.

[255]

Bruxelles Mobilité a été en contact avec les communes à plusieurs reprises et avec le Siamu par le biais de la commission de coordination des chantiers. Par ailleurs, elle continue à participer aux concertations bimensuelles prévues par l'AWV pour la période à venir.

Une mesure importante pour réduire la pression sur les voiries des quartiers concernés consiste à améliorer la fluidité du trafic sortant de la ville sur l'avenue de Tervueren. Cette mesure a été mise en œuvre. Bruxelles Mobilité adapte actuellement les feux de circulation afin de maintenir autant que possible les flux de circulation accrus sur le réseau routier principal.

Enfin, même si c'est une information quelque peu cynique, la couverture médiatique de ces dernières semaines a également permis aux automobilistes d'être bien informés et d'adapter leur comportement en matière de transport. Certes, il aurait été préférable d'éviter ce conflit politique, mais le battage médiatique qui l'a entouré a fait en sorte d'alerter les automobilistes sur les gros problèmes de circulation inhérents au chantier du carrefour Léonard.

[257]

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Vous déclarez qu'il aurait été préférable de retarder d'au moins quinze jours le début de ces travaux pour permettre une meilleure organisation, et je me rallie à vos propos. Vous ajoutez que la Région flamande met en place toute une série de mesures d'accompagnement, mais la situation reste réellement compliquée dans certaines communes, par exemple Auderghem, et risque de le rester jusqu'en octobre.

Je peine à comprendre cet amateurisme de la ministre flamande de la Mobilité, membre de l'Open Vld. Vous dites que d'autres travaux se déroulent sans heurts et que Bruxelles est prévenue bien à temps. Pourquoi n'est-ce pas le cas ici, alors qu'il s'agit d'un nœud central ?

Certes, les travaux étaient inévitables, ils seraient de toute manière complexes, mais comment pourrions-nous les accompagner au mieux ? Je plaide pour que la Région mette tout en œuvre pour atténuer au maximum les difficultés dans les communes concernées ainsi que pour les automobilistes.

À nouveau, disposez-vous de données chiffrées sur les impacts dans ces communes et leurs quartiers ? Ces données pourraient aussi être communiquées à ces communes pour leur permettre de gérer au mieux la situation.

À quelle fréquence les réunions de travail et d'organisation avec les différents acteurs et entités ont-elles lieu ? Discutez-vous déjà d'éventuelles nouvelles phases ? Comment seront-elles gérées ? Les vacances scolaires vont quelque peu faciliter les choses. Par ailleurs, nous entrons dans une phase politique où

---

maintenir la discussion peut, au contraire, se compliquer. Comment avoir l'assurance que les efforts se poursuivront sans faiblir ?

Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre a présenté au conseil communal une idée dont vous devez avoir connaissance : globalement, certains véhicules de moins de 3,5 tonnes pourraient malgré tout emprunter la bretelle. Qu'en ont pensé Bruxelles Mobilité et les autres acteurs au fait de la situation ?

[259]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il faut évidemment se demander comment diminuer au maximum l'impact de ce chantier sur le trafic et comment assurer un maximum de fluidité. Il faut également pousser la Région flamande à faire preuve de créativité. Aujourd'hui fermée en journée, la route qui relie Tervuren à Notre-Dame-au-Bois pourrait être rouverte de manière temporaire, ce qui permettrait aux automobilistes d'éviter le carrefour Léonard. D'autres solutions créatives pourraient être trouvées.

Il convient par ailleurs d'anticiper les nouveaux problèmes qui pourraient se poser, comme c'est le cas dans n'importe quel chantier. En l'occurrence, nous avons eu cette très mauvaise surprise relative au mur de soutènement du tunnel.

Qu'en est-il de cette structure que vous semblez avoir mise en place dans le but d'anticiper d'éventuels problèmes et y répondre en collaboration avec la Région flamande ? À quoi ont servi ces études relatives au trafic, ces comptages effectués du côté bruxellois ? Que comptez-vous faire des résultats ?

[261]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les gros chantiers sont en général réalisés par De Werkvennootschap, une organisation bien équipée et expérimentée : elle a travaillé au viaduc de Vilvorde, aux Quatre Bras, etc. Le carrefour Léonard, lui, n'était censé être qu'un chantier de gestion. C'est pendant les travaux qu'ont été découverts des dégâts énormes qui ont imposé l'urgence. Cela explique que le chantier soit géré non par De Werkvennootschap mais par l'AWV.

Pour collecter des données sur les déplacements, tant Bruxelles Mobilité que la Flandre procèdent au suivi étroit de plusieurs axes. À la demande des communes, nous en avons d'ailleurs ajouté un. Cela permet des améliorations, des adaptations des feux, etc.

De nouvelles phases sont prévues. La Flandre a communiqué hier à ce sujet : des travaux devraient avoir lieu durant les week-ends fériés, en espérant qu'il y aura moins de trafic à ce moment-là et que leur impact sera donc limité. Mais cela doit, de toute façon, être bien accompagné.

Toutes les deux semaines, une réunion rassemble les acteurs concernés. Si entre-temps, il y a une urgence, les contacts sont toujours possibles, depuis peu à tous les niveaux.

Puisque le maintien de la bretelle paraissait intéressant, nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de vérifier l'analyse de la Flandre. Les retours confirment cependant que cette solution n'est pas techniquement possible.

[263]

Les phases à venir concernent les fondations. Ces rénovations seront réalisées pendant deux week-ends du mois de mai. Les deux tunnels seront fermés, et cela aura évidemment un impact très fort sur le trafic.

[265]

**Mme la présidente.**- Je souhaite remercier Mme la Ministre et ses collaborateurs qui ont répondu de manière développée à toutes les questions des commissaires au cours de cette législature. Mes remerciements s'adressent également aux services du Parlement, à M. Laurent Blasson, aux services du compte rendu, de la traduction et du greffier.

Je tiens enfin à remercier les collègues. Nos débats furent très riches et intéressants à propos des problèmes des piétons, cyclistes, automobilistes, transports publics et infrastructures ainsi qu'à propos des solutions à y apporter, tant en Région bruxelloise que dans ses rapports avec sa périphérie et le monde qui l'entoure. Nul doute que nous poursuivrons ces très riches débats en septembre prochain, avec les mêmes ou de nouveaux collègues.

Dans cette perspective, je souhaite à tout le monde une très bonne campagne et plein succès pour les élections.

*(Applaudissements)*

[269]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je remercie également les services du Parlement pour leur collaboration précieuse. Il n'y a jamais eu autant de questions écrites ou orales, ce qui représente un travail colossal pour les administrations régionales, pour les cabinets et pour les services du Parlement.

Je présente, au passage, mes excuses au service d'interprétariat, car j'ai tendance à parler très vite !

Je remercie également les députés. Cette commission a été constructive, malgré quelques échanges tendus, mais votre connaissance des dossiers a permis un bon déroulement des débats. Malgré certains points de divergence, nous avons une volonté commune d'améliorer Bruxelles.

Je souhaite une bonne campagne électorale à ceux que cela concerne, et j'espère que la mobilité fera partie de vos objectifs, car c'est un sujet qui mérite d'être au centre des débats.

*(Applaudissements)*

[275]