

La représentante des habitants donne lecture du texte suivant :

De vertegenwoordigster van de inwoners geeft lezing van de volgende tekst :

Si nous sommes devant vous ici ce soir, c'est pour vous exprimer notre grand mécontentement au sujet du nouvel aménagement du Boulevard Sylvain Dupuis.

En effet, une bande destinée à la circulation automobile a été supprimée dans chaque sens de circulation et a été remplacée par une bande réservée aux bus, taxis et vélos et ce, sans créer d'alternative permettant aux navetteurs de stationner gratuitement dans le but de prendre les transports en commun.

L'impact de ce changement est une véritable catastrophe. C'est pourquoi, nous nous demandons si une étude sur les effets collatéraux de cet aménagement a été menée au préalable ?

Par exemple, la sortie d'autoroute Moortebeek était l'une des rares à ne jamais être encombrée. Les deux bandes de circulation permettaient d'écouler facilement le flux de voiture en provenance de l'autoroute. Or à l'heure actuelle, l'unique bande de circulation n'est plus en mesure d'absorber le trafic et cela engendre des bouchons sur les deux sorties du ring. Il en résulte donc un risque d'accident majoré.

Le carrefour entre le boulevard Maria Groeninckx-De May et le boulevard Sylvain Dupuis se retrouve complètement bloqué pour les mêmes raisons d'absorption de trafic citées précédemment.

Désormais, lorsqu'on vient des rues perpendiculaires au boulevard, il est impossible de respecter les lignes continues pour l'emprunter (tourner à 90 degrés est compliqué et dangereux..). Que dire quand on veut se diriger vers la rue René Henri ou la rue de la Compétition et qu'on est obligé de couper toutes les bandes de circulation pour s'y engager !

D'autre part, étant donné que le boulevard est maintenant bouché en permanence, des automobilistes tentent d'échapper à ce piège en empruntant les rues adjacentes au boulevard alors qu'il s'agit de rues résidentielles et qu'elles n'ont donc pas pour vocation d'absorber le trop plein de trafic. Ainsi, le calme qui y régnait a laissé sa place à un flot continu de véhicules. En somme, par le biais de votre tentative infondée d'apaiser la pression automobile d'un boulevard, conçu pour un trafic soutenu (voiries bien larges, immeubles en retrait par rapport à la route) vous avez créé l'insécurité dans les rues à proximité. C'est pourquoi, nous craignons des accidents mortels ! Et j'ose espérer que vous n'envisagez pas de changer ces rues en zone à circulation locale car cela ne ferait qu'empirer le problème.

En effet, il s'agit d'une tentative infondée puisque cet axe de communication n'était le siège d'aucun problème de mobilité et disposait déjà d'infrastructures de qualité. Premièrement, une piste cyclable à double sens, séparée de la voirie et bien sécurisée était d'ores et déjà en place. Il n'y avait donc aucune nécessité d'en créer une supplémentaire de chaque côté en supprimant une bande de circulation. D'ailleurs, actuellement, les cyclistes continuent d'utiliser cette infrastructure préexistante en lieu et place du nouvel aménagement dont la sécurité pour ces derniers est plus que douteuse. Étant donné que les bus ainsi que les taxis peuvent également circuler sur cette piste cyclable, les cyclistes n'ont aucune envie de se retrouver en plein milieu de la circulation avec un chauffeur de bus pressé à quelques mètres de leurs roues arrières. Deuxièmement, la cohabitation entre les voitures et les transports en commun était

exemplaire sur ce boulevard. A aucun moment, le bus n'a été gêné et/ou ralenti par la circulation. Il n'était donc pas non plus nécessaire de supprimer une bande de circulation pour créer une bande « bus ».

De plus, étant donné que les usagers évitent d'emprunter le boulevard Sylvain Dupuis, le « Westland Shopping » qui n'est déjà pas en très bonne santé financière, voit sa clientèle diminuer de manière drastique.

Par ailleurs, cette modification de l'architecture du boulevard engendre également une augmentation de la pollution atmosphérique ainsi qu'une pollution sonore supplémentaire. Étant donné que des bouchons sont présents pratiquement systématiquement toute la journée, cela se traduit par un nombre important de véhicules à l'arrêt dont le moteur continue à tourner et à consommer du carburant inutilement. De plus, lorsque ces véhicules redémarrent, il ne font que quelques mètres et circulent à vitesse très réduite. Or, un moteur thermique consomme beaucoup plus de carburant à faible allure de par les petits rapports de boîte de vitesse utilisés. En outre, à chaque avancée du véhicule, il faut arracher la masse de ce dernier du sol, ce qui représente l'une des phases les plus gourmande en carburant pour un véhicule. De surcroît, l'augmentation croissante des voitures roulant à l'essence (à cause de la politique anti-diesel) est également à prendre en compte puisque celles-ci possèdent un couple à bas régime moins important que leurs homologues fonctionnant au diesel et consomment donc plus de carburant pour compenser ce manque de force au démarrage. Tous ces éléments mis ensemble ont augmenté de façon considérable la pollution atmosphérique au voisinage du boulevard puisque, avant ceci, les voitures circulaient à vitesse constante sur toute la longueur de la voirie, ce qui était bien plus économe en carburant. En ce qui concerne la pollution sonore, celle-ci est également plus élevée à cause des nombreux coups de klaxon que génèrent les bouchons sur la voie unique de circulation.

D'autre part, il est important de souligner que les embarras de circulation imputables à cet aménagement sont également responsables d'une augmentation du stress et de la nervosité chez les usagers. Or, un usager stressé et nerveux est un usager qui n'est pas en possession d'une concentration maximale sur la route. De ce fait, le risque d'accident dû à des fautes d'inattention se retrouve fortement augmenté. De plus, il ne faut pas négliger que cet état de stress quotidien a un impact négatif considérable sur la qualité de vie des automobilistes.

Vous oubliez aussi le problème qui se pose maintenant aux professions libérales qui donnent des soins à domiciles (kinés, infirmières, médecins généralistes, ...) qui ont du matériel encombrant et lourd à transporter et dont la voiture est un outil indispensable. Le temps de trajet entre chaque patient est plus élevé, ce qui se répercute sur le nombre de patients qu'ils peuvent voir au cours d'une même journée. C'est pourquoi, certains prestataires songent sérieusement à arrêter les soins à domicile. Vous imaginez je suppose, ce que cela représente sur le plan médico-social pour certaines personnes immobilisées chez elles.

N'oubliez pas non plus qu'à l'heure actuelle, le trafic n'est toujours pas revenu à son état basal. Au 1er septembre, lorsque toutes les activités scolaires et économiques reprendront normalement, le trafic routier s'intensifiera et démultipliera tous les problèmes énumérés précédemment. De même lors des jours de match au Sporting d'Anderlecht, je vous laisse imaginer le fiasco qui se prépare en terme de mobilité.

En conclusion, nous pouvons comprendre la volonté de réduire les nuisances et de

favoriser les transports en communs. Cependant, il s'agit d'un axe routier primordial puisqu'il débute à la sortie du ring et qu'il constitue une entrée dans Bruxelles. Inversement, il sert également de sortie de la ville. C'est pourquoi de tels remaniements ne doivent pas se faire dans la précipitation et doivent faire l'objet d'une concertation avec les principaux concernés, c'est-à-dire les riverains. Or, dans le cas présent, les riverains ont été méprisés : aucun toutes-boîtes les avertissant de cette modification n'a été distribués, aucune séance d'information n'a été organisée, aucune enquête publique n'a été faite. Nous pensions naïvement que la participation du peuple aux décisions était un des *leitmotiv* des majorités régionales et communales mais nous nous sommes apparemment trompés.

Pour finir, je tiens également à souligner qu'une pétition a circulé. La version manuscrite a récolté plus de 150 signatures, la version électronique quant à elle, a récolté plus de 1.000 signatures ce qui témoigne du mécontentement général des riverains.

F. CARLIER

Ce qui m'interpelle ici, c'est que le bourgmestre doit être garant de la sécurité des habitants. J'ai l'impression que cette mission n'a pas été remplie car le bourgmestre a mis plus de 15 jours avant d'interpeller la Ministre de la Mobilité de la Région bruxelloise au sujet de cet aménagement désastreux. Je constate aussi que le bourgmestre et l'échevine de la Mobilité étaient au courant de cet aménagement avant qu'il ne soit concrétisé et ils n'ont pas prévenu le Collège. J'ai aussi eu connaissance de la réponse du collège de police à la suite de l'interpellation de G. VAN GOIDSENHOVEN par laquelle j'ai été sidérée. Je vous en lis quelques extraits : « Les voiries concernées sont gérées par la Région. La Zone de Police, notre service trafic, la direction territoriale d'Anderlecht n'ont pas été consultés dans le cadre de ces réaménagements. »

J'en conclus donc que « Bruxelles-Mobilité » procède à des aménagements sans consulter la police. C'était déjà le cas pour Cureghem le mois passé.

Actuellement, nous constatons que, très régulièrement, une file se forme en descendant du ring dans les deux sens, il y a des véhicules à l'arrêt jusqu'au ring, ce qui est extrêmement dangereux. Depuis le 1^{er} juin 2020, mise en place du nouvel aménagement, le boulevard est souvent encombré. Il nous semble que les accès et sorties du shopping-center présentent un danger pour tous les usagers, les vélos, les bus et les conducteurs qui sortent et entrent dans le parking du shopping. Depuis les réaménagements, nous avons eu connaissance de deux accidents de roulage sur ces artères heureusement sans blessés.

Je vais vous dire que, lorsque j'ai écrit mon interpellation vendredi dernier, une riveraine qui a une vue plongeante sur le boulevard en était à 12. Nous souhaitons une réévaluation des aménagements tenant compte de l'avis des différents acteurs impliqués.

Donc, si je comprends bien, en sachant que la police a certifié cet aménagement comme dangereux, on laisse continuer les choses. On joue sur le calendrier. Que va-t-il se passer s'il y a des accidents mortels ? On maintient sciemment cette situation encore pour juillet, août et septembre. On aurait pu demander l'avis des habitants ni des commerçants. Au vu de tout ce que j'ai appris et de tout ce que je viens de dire, et de l'interpellation des habitants, j'aimerais que l'on retire immédiatement cet aménagement qui est extrêmement dangereux.

F. CARLIER donne lecture du texte suivant :

F. CARLIER geeft lezing van de volgende tekst :

Comme vous le savez sans doute, les boulevards Sylvain Dupuis et Groeninckx-De May ont été réaménagés.

Dans chaque sens, une bande de circulation réservée aux automobiles a été supprimée et remplacée par une bande réservée aux bus, vélos et taxis. Le chaos engendré par ces changements est indescriptible, ce changement est d'autant plus incompréhensible qu'une piste cyclable séparée et utilisable dans les deux sens existait déjà à la satisfaction de tous et continue d'ailleurs d'être utilisée par les cyclistes. J'ajouterais que les lignes continues tracées pour séparer les voies de circulation sont parfois franchies maintenant par des automobilistes qui n'ont pas d'autre choix que d'enfreindre le code de la route s'ils veulent s'engager dans les rues perpendiculaires au boulevard ou si, venant de ces mêmes rues, ils veulent prendre le boulevard.

De plus, maintenant, les rues adjacentes autrefois tranquilles subissent un important report de trafic et le flux automobile passe devant des écoles avenue d'Itterbeek.

Avez-vous pensé à la perte de temps pour entrer dans Bruxelles ? Avez-vous pensé à la population engendrée par ces voitures qui circulent au pas ?

Y a-t-il une volonté de bloquer les accès à Bruxelles ? Je constate qu'il en va de même pour presque tous les axes de pénétration de notre capitale mais bon, restons à Anderlecht.

Outre le chaos provoqué, ce qui me choque, c'est le manque de concertations avec les riverains, il me semblait qu'Ecolo-Groen était un grand adepte de la participation, vous en aurez déçu plus d'un.

Votre politique est dorénavant la mise devant le fait accompli et débrouillez-vous !

Comment changer la configuration d'un boulevard qui ne posait pas de problème avec autant de zèle ? Alors qu'à un kilomètre de là, le pont de Cureghem où se trouve toujours un vélo blanc pour ne pas oublier la mort d'un cycliste attend depuis des années le réaménagement promis.

Je ne veux pas être plus longue parce que je crois ne pas être la seule à interpellier sur le sujet !

Ma question est la suivante :

- Combien de temps allez-vous encore faire durer cet enfer, ce chaos ?

C. DIELIS donne lecture du texte suivant :

C. DIELIS geeft lezing van de volgende tekst :

Début juin, une bande de circulation du boulevard Sylvain Dupuis a été supprimée au profit d'une piste cyclable, également utilisée par les bus et les taxis. Les résultats ne se sont pas fait attendre : des embouteillages incessants se sont notamment formés depuis le ring. Je reconnait que, à ce stade, les embouteillages sont moins présents par rapport à la modification des feux mais, aux heures de pointes, nous sommes toujours dans une situation critique.

Cet aménagement et ses conséquences ont provoqué un énorme mouvement de contestation chez les riverains. Très rapidement, ceux-ci vous ont interpellé Monsieur le Bourgmestre et, selon ces derniers, celui-ci aurait argué à juste titre la responsabilité de la Région du fait du caractère régional de la voirie.

Cependant, à juste titre également, les riverains se sont interrogés sur l'absence de concertation préalable entre la Région et la Commune ou plus généralement entre les pouvoirs publics et les riverains. Je l'entends de ma collègue l'absence de concertation semble avoir été atteinte avec la police car il semble qu'aucun rapport de police n'ai été rendu alors que chaque fois que l'on veut organiser quelque chose dans la commune, on doit demander des rapports à tous le monde.

Très rapidement aussi, « Touring » est intervenu dans la presse en précisant soutenir les riverains et commerçants impactés par cette situation. « Touring » s'exprime en ces termes : "Nous recevons beaucoup de plaintes sur la situation du boulevard Sylvain Dupuis. La suppression d'une voie a créé un véritable chaos qui non seulement arrête le trafic presque toute la journée, mais crée également des situations dangereuses où les gens sont déjà à l'arrêt bien avant la sortie Anderlecht du Ring de Bruxelles. Qui sera tenu pour responsable en cas d'accident ? De plus, il y a maintenant un embouteillage qui n'existait pas auparavant (sauf lors des grands matchs de football mais alors il était encadré par la police) et c'est justement le contraire de ce que nous voulons tous, en particulier plus de sécurité et une meilleure qualité de l'air. Sans compter que les voitures sont contraintes de s'orienter vers les rues environnantes telle l'avenue d'Itterbeek, et désormais submergées par les embouteillages. D'autant plus qu'avec la fermeture du tunnel Léopold II les déviations sont 'maigres'. Les kilomètres se multiplient ainsi que la consommation, et donc la pollution qui en dérive !"

Suite à cela, les commerçants du « Westland Shopping Center » sont également intervenus arguant la dangerosité de l'aménagement. J'ai entendu aujourd'hui qu'ils avaient pris les conseils d'un avocat et que leur pétition avaient déjà rencontré plus de 1.500 signatures. Alors qu'une pétition a été lancée et que la colère des riverains ne fait que croître, quelle est la réponse de la Région ? L'établissement d'une bande bus sur l'ensemble du boulevard Groeninckx-De May bloquant toute la circulation jusqu'au boulevard Prince de Liège.

Par ces aménagements dangereux et détériorant la qualité de l'air par la création d'embouteillages auparavant inexistantes, la Région crée également une dangerosité dans les voiries avoisinantes qui font l'objet du déplacement de la circulation.

Nous avons pu constater que Monsieur le Bourgmestre avait été alerté par cette situation et avait interpellé la Ministre régionale donnant notamment lieu à des échanges sur les réseaux sociaux.

Eu égard à ce qui précède, mes questions sont les suivantes :

- Comment se fait-il que la Ministre régionale issue du parti « ECOLO-GROEN » n'a pas concerté les riverains via une démarche participative avant de réaliser de tels aménagements ?
- Qu'en est-il du rapport préalable de la police ?
- A-t-on pu mesurer la qualité de l'air suite à la création d'embouteillages inexistantes avant la réalisation de ces aménagements ? Je me rappelle que Madame l'Échevine de la mobilité m'avait répondu il y a quelques mois que les zones « scolaires » avaient montré leurs effets positifs en termes de qualité de l'air. Il semble qu'elle soit moins soucieuse de la qualité de l'air dans le cas présent.
- Comment se fait-il que les commerçants du « Westland Shopping Center » n'ont pas été consultés en amont et notamment quant aux conséquences sur

- l'accessibilité du centre commercial
- Une étude a-t-elle été réalisée sur l'impact de ces aménagements lors des jours de matchs ? Le RSCA a-t-il notamment été consulté ?
 - Quid de la sécurisation du boulevard qui semble être devenu une zone à risque en termes d'accident routier ?
 - Le Collège se positionne-t-il dans son ensemble contre ces aménagements en essayant d'avoir une politique de mobilité plurielle sans qu'elle oppose pour cela les différents types de moyens de locomotions ?

G. BORDONARO

Les citoyens ont été très clairs que la question. Je me demande comment les décisions sont prises et comment la démocratie est appliquée au quotidien. Nous sommes ici dans un parfait exemple de décision politique complètement déconnectée de la réalité du terrain. J'ai vu des vidéos montrant du jour au lendemain l'apparition de cette bande spécifique avec toutes les conséquences que l'on a maintenant. Cela pose vraiment question sur le manque de consultation. Je pense que, pour de telles artères avec autant d'habitants et de commerçants, il faut faire un toutes-boîtes d'information. C'est vraiment interpellant. J'aimerais savoir quelles sont les relations entre la région et la commune. J'entends bien que c'est une voirie régionale mais j'imagine que la commune est malgré tout un peu au courant de ce que la Région compte faire sur son territoire. Si ce n'est pas le cas, cela pose vraiment problème. Vu la mobilisation et le mécontentement des riverains, qui sont justifiés, il faut faire un pas en arrière.

Monsieur le Bourgmestre-Président

Je souhaite préciser avec force que les boulevards Dupuis et Groeninckx-De May sont des voiries régionales et il est à mon sens normal que, dans un territoire, des voiries d'importance soient gérées par la Région et que des voiries plus locales soient gérées par les communes. Il me semble que c'est une bonne répartition des fonctions. Il me semble aussi qu'il est normal que le gestionnaire de la voirie, en l'occurrence la Région, prenne des décisions par rapport à l'aménagement et assume ses décisions. Le débat politique doit se mener au final au niveau régional. Cette décision a été prise par la Ministre de la Mobilité dans le cadre de ce qu'elle avait annoncé : créer quarante kilomètres de bande « bus - vélo » sur l'ensemble du territoire. Une des questions des intervenants portait sur le fait de savoir si la Région avait demandé l'avis de la commune ou de la zone de police « Midi » avant de faire son aménagement, la réponse est négative. Si la Région avait demandé notre avis, très honnêtement, je pense que le Collège aurait dit oui sur l'organisation d'une phase-test. Il n'est pas tout d'applaudir les jeunes qui manifestent pour sauvegarder le climat, il faut aussi qu'il y ait du concret. Il faut des aménagements concrets pour pouvoir changer les habitudes pour qu'il y ait un report modal. A titre personnel, je pense qu'il y a, sur le boulevard Dupuis le matin et le soir, tout un trafic de transit qui n'a pas sa place sur notre territoire et ce, d'autant plus, qu'il y a à une sortie d'autoroute de-là, un parking de transit qui est presque vide. La responsabilité des pouvoirs publics est de faire en sorte, que, d'une manière dont il faut discuter, le trafic s'arrête aux frontières de notre commune et qu'on utilise les outils qui ont été développés par la Région, le parking de transit en particulier. La Région a fait ces aménagements qui ont, ce n'est un secret pour personne et les interpellations des habitants et des Conseillers en témoignent, engendré de très grosses perturbations avec notamment une très forte congestion du trafic automobile. Ma première intervention ne s'est pas faite quinze jours après comme j'ai pu l'entendre, mais le jour même, le lundi où on a découvert l'aménagement et le chaos qui en découlait. Le jour même, j'ai, en collaboration avec l'échevine de la Mobilité, alerté la Région par rapport à cette situation en demandant que les phases vertes des feux de signalisation soient aménagées de telle manière que la

fluidité du trafic sur le boulevard Dupuis soit améliorée. Vous avez eu l'honnêteté de dire que c'était effectivement le cas. C'était le cas mais ce n'est pas suffisant, nous en convenons tous. J'ai donc demandé à ce moment-là de rencontrer la Ministre. Ce fut tout particulièrement rapide et je l'en remercie car je lui ai envoyé un e-mail le samedi, elle m'a répondu le dimanche et nous nous sommes vu le lundi avec l'échevine de la « Mobilité ». Je pense qu'on ne pouvait pas faire plus rapidement que cela. Les propos tenus consistaient en faire une analyse de la situation à tête reposée et de mesurer les points positifs et négatifs portant sur un certain nombre de chapitres liés à cet aménagement, ce chapitre étant la circulation automobile, la capacité pour les vélos de circuler de manière plus sécurisée, la vitesse commerciale de la « STIB », l'évolution du trafic de transit, la protection des quartiers résidentiels, la sécurité routière. Que retenir de cette rencontre ? La Région convient que l'information était défailante, un flyer d'information aurait été utile et aurait pu reprendre les informations par rapport à l'application du code de la route. J'entends beaucoup de citoyen disant qu'ils craignent de commettre une infraction en passant les lignes blanches. La Ministre et ses collaborateurs nous ont confirmé que dans le cas d'une bande « bus », il était tout à fait autorisé de traverser la bande blanche et de rejoindre soit les emplacements de parking situés à droite, soit entrer au « Westland ». C'est quelque chose qui n'est pas assez connu, un flyer de ce type aurait pu améliorer la situation des riverains. Nous convenons, la Ministre et nous, qu'il y avait matière à améliorer l'information. Aussi, je rapelle que c'est un test et qu'une procédure d'analyse suivra. Nous avons plaider pour que ce test soit évolutif car nous avons aussi constaté qu'il y avait des problèmes de sécurité, de congestion du trafic, en particulier au carrefour à l'entrée et à la sortie du « Westland ». Nous avons d'ailleurs eu hier une autre réunion avec la Ministre et les gestionnaires du « Westland » pour pouvoir également discuter de cette question-là. Nous avons convenu que les ingénieurs de « Bruxelles Mobilité » travailleraient sur une solution alternative pour gérer l'entrée et la sortie du « Westland », solution qui doit être mise en œuvre avant la fin du test pour qu'on puisse en mesurer l'impact. Nous avons aussi convenu que ces aménagements seraient aussi soumis à l'avis du SIAMU comme les premiers aménagements, mais aussi de la zone de police « Midi ». Nous avons, avec la Ministre, dit qu'un certain nombre d'aménagements devaient aussi concerner la protection des quartiers résidentiels, typiquement la rue du Sillon où les aménagements actuels font en sorte que le trafic suit naturellement cette rue résidentielle. L'important est de rappeler que ce test aura une fin et sera marquée par un processus d'évaluation qui se fera sur deux bases : des données objectives comme la vitesse commerciale des bus de la « STIB » et la congestion du trafic. Le sentiment qui sera exprimé par tous les acteurs du quartiers, les riverains, les commerçants, le gestion du « Westland », les cyclistes, se fera fin septembre pour ne pas qu'on soit accusé d'avoir fait l'évaluation lors d'une période trop calme. En « grandeur nature », au mois de septembre, on pourra voir ce qui se passe et évaluer sereinement l'impact de cette nouvelle modification.

C. DELIS

Je prends note de vos réponses, dire qu'elles ne sont pas complètes serait faux mais dire qu'elles répondent à mon interpellation serait faux également puisque j'ai posé des questions précises et je n'ai pas vraiment eu de réponses à celles-ci. Je pense que la phase-test a été créée après les protestations. En réalité, ce n'était pas du tout une phase-test. Mais quand on a vu que les riverains n'étaient pas du tout contents et qu'on a vu l'imbroglio que cela a créé, à ce moment, on a décidé que c'était une phase-test.

Monsieur le Bourgmestre-Président

Pour être précis, cela a toujours été considéré comme une phase-test. Ce que nous avons convenu avec la Ministre, c'était qu'une évaluation citoyenne ait lieu à la fin du test.