

**Question orale de Mme Lemesre sur « la réduction à une bande de circulation dans chaque sens des boulevards Adolphe Max, Anspach et Lemonnier, ainsi que l'implantation d'une double piste cyclable »**

*Mme Nagy se joint à la question de Mme Lemesre.*

**Mme Lemesre.**- J'avais noté que les travaux auraient lieu le 21 mars 2012. Une piste cyclable est tracée sur toute la longueur des boulevards du centre de Bruxelles, dans les deux sens de circulation. Il semble, selon la presse, s'agir d'une décision des échevins de la mobilité et des travaux publics. Celle-ci a-t-elle fait l'objet d'une décision du Collège ? Comptez-vous la soumettre au Conseil communal ?

Sans permis d'urbanisme ni enquête publique, elle semble pourtant ne pouvoir être prise que sur décision de police. Cela a-t-il été le cas ?

Les travaux ont débuté ce 21 mars 2012. Pourquoi une telle précipitation ?

Les boulevards Adolphe Max, Anspach et Lemonnier seront donc prochainement réduits à une bande de circulation dans chaque sens. Ils devraient être marqués, également dans chaque sens, d'une piste cyclable sur toute leur longueur, c'est-à-dire de la place Rogier au boulevard du Midi. Un aménagement qui ne va certainement pas améliorer la fluidité du trafic sur cet axe déjà fortement encombré, notamment par le non-respect des aires de déchargement et le stationnement en double file.

Comme avoué dans la presse, le Collège confirme-t-il que le but recherché est précisément de provoquer des bouchons afin de décourager les gens de venir en voiture dans le centre-ville ?

Un signal d'alarme a encore été lancé récemment par Agoria, selon qui « 70 % des entreprises sondées seraient prêtes à quitter Bruxelles pour des raisons de mobilité », alors qu'en 2008, elles n'étaient que 20 %.

Au vu de ces chiffres et en cette période de difficulté économique, le Collège juge-t-il opportun de lancer un tel signal, de façon aussi brutale qu'unilatérale ?

J'en viens à la zone de chalandise de l'hyper-centre commercial de Bruxelles. En prenant une telle décision de blocage de la circulation, sans attendre la mise en service du RER ni l'accroissement de la desserte, et sans améliorer la performance des transports en commun, le Collège de la Ville de Bruxelles ne fait-il pas courir un immense risque de désertification commerciale au centre de la Capitale ? Et cela d'autant plus que l'offre commerciale dans la deuxième couronne et dans la périphérie se développe.

Enfin, si cet aménagement cyclable est réputé s'inscrire dans la prolongation de celui installé il y a quelques années sur le boulevard Émile Jacqmain, il faut surtout noter qu'il reproduit celui qui avait été installé sur ces mêmes boulevards pendant la période électorale de 2006, pour être ensuite effacé quelques mois plus tard !

Pour 2006, le Collège peut-il m'indiquer le coût des chantiers de traçage et de raclage des pistes cyclables et bandes de circulation ?

Peut-il m'indiquer si ces deux chantiers avaient fait l'objet d'une demande de subside régional en 2006 ? Dans l'affirmative, pour quel montant ?

Le Collège peut-il me dire si le traçage de mars 2012 a été budgétisé, et pour quel montant ? À charge de quel article budgétaire ? A-t-il fait ou fera-t-il l'objet d'une demande de subside régional ? Dans l'affirmative, pour quel montant ?

Il s'agit d'un traçage au sol et d'une organisation de la circulation semblant ne devoir relever que d'une décision de police prise sous l'autorité du Bourgmestre. Toutefois, vu son impact sur l'ensemble de la mobilité communale et régionale, ne devrait-elle pas faire l'objet d'un permis d'urbanisme soumis à enquête publique ?

Dans le même sens et vu son effet sur l'attractivité des entreprises et les clients potentiels dans le centre de la capitale, une telle décision ne devrait-elle pas faire l'objet d'une étude d'impact économique ?

Enfin, dans le cadre des récentes réformes institutionnelles et des prochaines compétences que doit recevoir la Région bruxelloise en matière de police et de

mobilité, vu l'impact de votre décision communale sur le trafic de transit intrarégional, c'est-à-dire l'accès aux communes riveraines, voire sur l'ensemble de la mobilité régionale, n'y aurait-il pas lieu, par souci de cohérence, de surseoir à votre décision en attendant cette coordination régionale ?

**M. le Bourgmestre.**- La parole est à Mme Nagy.

**Mme Nagy.**- En 2006, la majorité, dont Ecolo faisait partie, avait pris une décision rapidement oubliée de créer une piste cyclable pour le confort et la promotion du vélo dans le centre-ville. Tous les cyclistes savent combien circuler à vélo sur les boulevards du centre est problématique, faute de marquage. Je me réjouis que les propositions que nous soumettons depuis 6 ans aient pu aboutir. Cependant, notre groupe est fort inquiet, car vous avez l'art de transformer de bonnes décisions en situations problématiques démunies de toute cohérence. Tel a été le cas de la zone 30, qui n'est pas respectée. Je ne voudrais pas qu'une infrastructure indispensable pour les cyclistes sur les boulevards du centre connaisse le même sort. Pourquoi ne pas avoir décidé également de mettre les boulevards du centre en zone 30 ? Cela aurait permis davantage de cohérence entre ladite zone 30 et la piste cyclable.

Qu'en est-il de la gestion du stationnement et des zones de déchargement ? Tous les matins, des camions stationnent en double file en créant des encombrements ; et des aires de déchargement sont occupées par d'autres véhicules.

La question du trafic de transit n'a pas été réglée et la situation empirera encore avec la mise en œuvre de la piste cyclable. Je souhaite donc que cette dernière soit bien protégée et ne soit pas encombrée par la circulation de transit.

Le volet de la circulation dans le Pentagone n'est guère développé dans le Plan communal de mobilité. Dans la rue Neuve, 75 % des clients se rendent dans les commerces en transport en commun, à vélo ou à pied.

Se posent également des problèmes de signalisation des axes importants.

Une concertation a-t-elle été organisée avec les autres acteurs concernés et quels

en sont les résultats ?

**M. le Bourgmestre.**- Je vous lis la réponse de M. El Ktibi : « Le coût des travaux de raclage du marquage arrêtés en 2006 était d'environ 2.500 € HTVA. Les travaux ont été budgétisés par la Ville et il n'y a pas eu de demande de subside régional en 2012. Par contre, les travaux ont été inscrits au budget 2012 pour un montant de 80.000 € HTVA sur l'article budgétaire du budget ordinaire 42105/140/06 (prestation de tiers pour la voirie) dans le cadre du contrat-stock de la Ville pour l'exécution de prestations liées aux marquages routiers. Les travaux ont été budgétisés par la Ville et il n'y a pas eu de demande de subside régional. »

Je précise qu'en journée, le trafic sur cet axe se fait pratiquement sur une bande de circulation, compte tenu des chargements et déchargements. Sur le boulevard Émile Jacqmain, le trafic est bien plus fluide aujourd'hui.

**M. le Bourgmestre.**- La parole est à M. Ceux.

**M. Ceux,** échevin.- Je reste optimiste. La décision d'aménager une piste cyclable sur la totalité des boulevards du centre a fait l'objet d'une double décision du Collège : une décision de principe en date du 1er avril 2010, suivie d'une approbation du plan de marquage le 20 juillet 2011. Nous avons répondu à l'interpellation des cyclistes. Pour le Collège, en effet, il était important de veiller à la sécurité des très nombreux cyclistes qui empruntent chaque jour ce boulevard. La police a été consultée dans le cadre des réunions de travail « mobilité », mais elle a participé à chaque étape du processus. Elle a donné son aval aux plans de marquage et aux propositions de modification des feux de signalisation. Mme Lemesre nous reproche notre précipitation. Or le calendrier des décisions ne me semble pas avoir été précipité ; au contraire, il importait que le projet soit élaboré en concertation avec les parties concernées. S'agissant des travaux, nous avons tout intérêt à ce qu'ils soient finalisés le plus rapidement possible ; ils sont essentiellement réalisés de nuit.

L'aménagement ne vise pas, bien entendu, à créer des embouteillages ; au

contraire, tout est mis en place pour garantir une meilleure fluidité.

Les services de police, particulièrement les bikers, se sont engagés à être présents tout au long du processus. Leur mission : interdire le stationnement en double file sur la piste cyclable et faire respecter les aires de livraison. Nous sommes convaincus de la nécessité de soutenir l'activité économique, mais pas en créant des embouteillages. Les plans de marquage ne sont pas soumis à permis d'urbanisme. Nous avons reçu de nombreux encouragements, notamment de la STIB. Nous nous inscrivons parfaitement dans les objectifs du Plan Iris 2. Madame Nagy, si un volet est développé dans le Plan communal de mobilité, c'est bien le Pentagone, l'objectif étant de permettre des circulations en boucle en limitant les flux de transit par le Pentagone.

S'agissant de la zone 30, nous devons travailler par étapes, l'objectif final étant de l'appliquer à l'ensemble du Pentagone. Mais nous devons progresser prudemment. J'ai reçu des dizaines de courriels de cyclistes me remerciant de veiller à leur sécurité.

**M. le Bourgmestre.**- La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Lemesre.**- En permettant le stationnement en double file sur le boulevard Jacquain, vous créez une situation de sécurité totalement illusoire, puisque le cycliste doit se déporter pour contourner les véhicules mal stationnés.

**M. le Bourgmestre.**- Le boulevard Jacquain est très utilisé par les cyclistes. Pourtant, nous n'avons pas encore déploré le moindre accident. La vitesse du trafic a été réduite, mais la fluidité s'est améliorée.

---