

PV de la réunion du CEQV du 13/05/2025

Présents :

- Mme Katia Van den Broucke – Echevine de la Participation
- M. Ali Bel-Housseine – Echevin de la Mobilité
- M. Antonio Limanni Macaione – Chef de service Principal – Espace Public
- Mme Jade Roland – Service Affaires sociales
- Mme Véronique Troger – Comité Zavelenberg
- M. Jaume Tardy – Comité Gisseleire Versé
- M. Frédéric Jadinon – Suppléant comité Gisseleire-Versé
- M. David Freixas – Suppléant comité Gisseleire Versé
- M. Gérard Chevalier – Comité Jacques Dormont
- M. Michel Dubois – Comité Roi Albert et Schweitzer
- M. Yvan Derval – Suppléant comité Roi Albert et Schweitzer
- Mme Catherine Hanak – Comité Bec Moderne
- Mme Chantal Van Iseghem – suppléante comité Bec Moderne
- M. Pierre Lebeau – Comité Comhaire
- Monsieur Marc-Philippe Schittecatte - Comité Ruelens
- M. Mathieu De Maeyer – Comité Ancienne Eglise
- Mme Carin Vandekerke – Comité Maraîcher-Cognassier

Excusés :

- M. Christian Lamouline – Bourgmestre
- Mme Mireille Walschaert – Service Affaires sociales
- M. Jean-Pierre Latour – Suppléant comité Zavelenberg

Absents :

- Mme Françoise Boigelot – Suppléante Comité Gisseleire Versé
- Mme Nadine Bourlard – Suppléante comité Jacques Dormont
- Mme Mariam Arahou – Suppléante comité Bec Moderne
- Mme Evelyne Hasselmans, M. Gery Hubin et M. Edwig Polaster – Suppléants comité Comhaire
- Mme Anne Garsoux, M. Damien Vossen et Mme Pascale Maréchal – Suppléants comité Ruelens
- M. Luc Deschamps, Mme Annick Beun, M. Thibault Callebaut et M. Godefroid Bottechia – Suppléants comité Ancienne Eglise
- M. Philippe Helson, Mme Carine Cackebeke et Mme Marie-José Van Loo – Suppléants comité Maraîcher - Cognassier

1. Approbation du PV du 6 février 2025

Le PV est approuvé à l'unanimité.

2. Rencontre avec Monsieur Ali Bel-Housseine, 6ème Echevin, notamment en charge de la mobilité

Monsieur Ali Bel-Housseine a pris ses fonctions le 1^{er} décembre 2024.

Il est en charge de la mobilité et du stationnement mais aussi de l'emploi, du logement, du patrimoine, des nouvelles énergies, de l'informatique et des nouvelles technologies.

3. Réponses aux questions des membres en lien avec la mobilité

Quartier Dormont – Questions de Monsieur Chevalier

- 1) **Quand les marques au sol seront-elles remises en peinture ? Je pense notamment à la piste cyclable à contre-sens de la rue Heylens, à la bande bus également à contre-sens de J. Dormont, et au carrefour Maricolles / Kasterlinden ?**

Une nouvelle phase de marquage est planifiée dans la commune, nous avons effectué un recensement des marquages qui sont en attente et qui sont à prévoir.

Concernant le marquage à la rue Jacques Dormont, nous avons relancé la STIB à ce sujet et celui-ci a été réalisé entre-temps.

Quartier Ancienne Eglise – Questions de Monsieur De Maeyer

- 1) **Quand et comment seront communiqués les premiers retours et résultats de la première phase d'analyse et de comptage en vue du nouveau plan de mobilité ? Quelles sont les prochaines étapes clés et comment nous, comité de quartier, pouvons y participer activement ?**

La phase 1 de l'étude est toujours en cours (le diagnostic), une enquête a été menée en mars/avril dans ce cadre. L'information a notamment été relayée vers les membres du CEQV en leur demandant de diffuser l'information autour d'eux. Près de 300 réponses ont été reçues.

Les résultats seront inclus dans le diagnostic mené dans le cadre de l'étude. Celui-ci devrait en principe être validé d'ici l'été, permettant d'entamer après l'été la 2e phase de l'étude, à savoir la phase créative durant laquelle des solutions seront proposées et lors de laquelle des ateliers participatifs seront organisés.

Le CEQV sera également informé et invité à participer.

- 2) **A) Manque de respect quant à la philosophie de la rue scolaire (rue de l'Eglise) : le concept de rue scolaire est pertinent et a tout son sens. Par contre, le manque de respect de certains parents ou le détournement du concept pose problème. En effet, de nombreux parents en voiture pénètrent dans la rue scolaire juste avant l'heure d'interdiction et se garent (ou restent la plupart du temps moteur allumé) en attendant l'heure de sortie/entrée des classes. La plupart du temps mal stationnés, en double/triple file. Cela pose d'une part un souci simplement pour les piétons qui passent et doivent slalomer entre les véhicules et d'autre part lorsque les enfants sont récupérés, cela fait un flot de voitures qui sortent de la zone avec très peu d'égard pour les piétons. C'est vraiment triste ce comportement égoïste et ce peu de considération pour une initiative qui sur papier est très intéressante. Une période de présence policière serait la bienvenue pour rappeler quelques règles de courtoisie et surtout simplement le code de la route.**

Une communication de l'école vers les parents est en cours afin de leur rappeler la philosophie de la rue scolaire. Celle-ci pourra éventuellement être élargie vers les riverains. Nous sommes contents d'entendre que les habitants sont favorables à cette action mise en place pour sécuriser les abords de l'école. Une demande d'une présence policière à différentes périodes de l'année pour continuer la sensibilisation pourra être adressée auprès de la zone de police.

- B) Mes enfants vont à l'école des Sept Etoiles. Les voitures garées sur le trottoir sont malheureusement monnaie courante alors qu'il y a le plus souvent des places libres quelques dizaines de mètres plus loin.**

Il y a déjà eu une période où la police était présente pour expliquer aux conducteurs le danger et le manque de civisme mais dès qu'il n'y a plus personne les comportements déplacés reprennent.

J'ai à plusieurs reprises tenté de dialoguer avec les personnes mais au mieux on me dit manière gentille que ce n'est que pour 2 minutes et au pire je me fais menacer et insulter. Voir photo. Il n'y a pas moins de 6 voitures garées en infraction et surtout de manière dangereuse en empiétant sur le trottoir. Je ne parle ici que des voitures sur le trottoir et ne parle pas des voitures garées devant les garages.



Une demande d'une présence policière à différentes périodes de l'année pourra être adressée auprès de la zone de police. On compte aussi doubler le nombre d'agents sanctionneurs avec des PV à la clé.

- 3) **Camionnettes** : il y a énormément de camionnettes qui sont stationnées dans nos rues et pas uniquement en soirée. Ce qui pose problème c'est la manière dont elles se garent : elles dépassent allègrement des emplacements tracés au sol, rendant l'accès aux garages quasi impossible, ou se garent en bout de rue, collées au passage piétons. Cette dernière situation est extrêmement dangereuse pour les piétons : il n'y a aucune visibilité sur les voitures qui arrivent. Pour les automobilistes cela peut également être dangereux puisque les autres voitures n'ont aucune vue sur les priorités de droite. A côté des camionnettes, on voit régulièrement des remorques avec des engins de chantier qui restent garés parfois plusieurs semaines devant les garages ou à cheval sur un emplacement de parking. Nous ne demandons pas l'interdiction des camionnettes mais à minima que le code de la route soit respecté et surtout qu'il n'y ait aucune tolérance pour les véhicules garés à moins de 5 m des passages piétons.

Vous trouverez quelques photos en exemple :



L'Agence de stationnement Parking Brussels effectue un contrôle au niveau du respect de la réglementation du stationnement mise en place sur le territoire (la zone bleue, les zones à durée limitée, les zones de chargement électrique, ...). En ce qui concerne les infractions de stationnement (le respect des distances minimales en amont des passages piétons, des accès de garages, ...), c'est le code de la route qui fait loi et le contrôle est effectué par la zone de Police.

Une demande de missions de contrôle plus régulières dans les quartiers concernés pourra être adressée à la zone de Police. Nous vous rappelons également l'existence du règlement-redevance

pour le placement de marquages de zones d'évitement sur la voie publique communale afin d'assurer l'accessibilité aux garages.

Concernant le dégagement de 5 mètres en amont des traversées piétonnes, c'est en effet un réel problème de sécurité routière, c'est pourquoi c'est un aspect qui sera repris dans le Plan d'Actions Communal de Sécurité Routière en tant qu'actions en priorisant les interventions.

N'hésitez pas à faire remonter auprès du service mobilité les lieux où ce type de problème est récurrent car cela nous permettra d'affiner encore les priorités.

Quartier Dormont – Questions de Monsieur Chevalier

1) Règlement relatif au stationnement. C'est par la presse et les réseaux sociaux (avec toutes les imprécisions, et même erreurs, que cela suppose) que les habitants de notre commune ont été informés de la prochaine disparition de la zone bleue au profit du stationnement payant. Un message du bourgmestre, et un communiqué de la commune, sur internet ont permis entre-temps de dissiper certains malentendus mais ne faudrait-il pas diffuser le texte officiel de la décision (via Berchem News) pour mettre fin définitivement aux rumeurs qui circulent encore ? Le CEQV n'est-il pas l'endroit où ce genre de changement (avec impact sur la qualité de la vie) devrait être discuté avant prise de décision ?

Le nouveau règlement relatif à la politique communale de stationnement a été validé par le Conseil communal en sa séance du 27 mars 2025. Le texte officiel est disponible sur Editoria où toutes les décisions publiques sont publiées et également sur demande au secrétariat de la maison communale.

Ce règlement reprend toutes les réglementations qui encadrent le stationnement telles que les zones réglementées, les modalités de redevance et les cartes de dérogation existantes sur base de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 octobre 2022 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Les modifications apportées concernent principalement :

- l'augmentation des prix des cartes de dérogation au 1er mai 2025
- l'indexation de la redevance conformément à la réglementation régionale

Le projet de conversion de la zone bleue en stationnement payant est attendu pour le mois de janvier 2026. Le projet de changement de zone est une évolution de notre politique de stationnement pour répondre à la difficulté de trouver un emplacement à proximité de son domicile, ce qui constitue une réelle problématique de stationnement rencontrée par les riverains.

La conversion en zone payante dans les communes voisines nous pousse également à adapter notre système de stationnement afin d'éviter le report de stationnement dans nos rues.

2) Enquête mobilité : selon quels critères les quartiers faisant l'objet de l'enquête ont-ils été sélectionnés ? Quid des autres quartiers qui subissent une pression trop importante d'un trafic de transit qui n'a rien à y faire ?

Les zones sélectionnées se trouvent dans le périmètre du Contrat Local de Mobilité Berchem Ouest et ont été proposées par le bureau d'étude en charge de l'étude préalable à la mise en œuvre du CLM et ce sur base des comptages effectués en début de mission ainsi qu'en fonction de problématiques déjà connues.

L'enquête permettait également de s'exprimer sur un autre lieu estimé comme problématique afin de ne pas être limité uniquement aux 5 zones proposées.

Il est important de noter que la réflexion est menée à l'échelle de la zone et que toute modification effectuée pourrait avoir un impact à d'autres endroits.

3) Fermeture sortie 12 + travaux ring / chée de Ninove. Quelles sont les mesures envisagées pour protéger les petites rues de nos quartiers du débordement du trafic de transit qui sera fortement ralenti (complètement bloqué ?) sur le Ring et la chée de Ninove pendant les travaux ?

Les travaux à l'échangeur 13 devraient avoir relativement peu d'impact sur la circulation sur le Ring en lui-même, car ce sont principalement les bretelles d'accès qui sont concernées.

Une soirée d'information sera organisée en septembre 2025 à la salle des fêtes en présence des responsables du projet (De Werkvennootschap) afin que chacun puisse prendre connaissance des détails du projet (y compris le phasage et les perturbations spécifiques liées à chacune de ces phases) et poser des questions. La soirée sera annoncée dans le Berchem News.

En attendant, toutes les informations sont consultables sur le site internet de « Werken aan de ring » [Réaménagement de l'échangeur Ninoofsesteenweg \(N8\) x Ring et construction d'une section du Ringfietspad FRO | DWV](#)

Il est à noter que vu le timing du projet, la commune aura déjà pu anticiper les reports négatifs et proposer des mesures concrètes, notamment dans le cadre du Contrat Local de Mobilité.

4) Peinture au sol : la bande bus J. Dormont a -enfin- été refaite mais quid des autres endroits où les marques sont effacées (voie cyclable à contre-sens rue Heylens et Kasterlinden par exemple) avec le danger que cela génère depuis trop longtemps ?

Une nouvelle phase de marquages routiers est planifiée dans la commune. Les services ont établi une priorisation par types de marquage, hiérarchisés selon le principe STOP et sur base de la sécurité routière. Le planning de mise en œuvre est en cours d'élaboration avec la société externe avec une réalisation attendue d'ici l'été.

Quartier Ruelens – Questions de Monsieur Schittecatte

1) Aménagement projeté de la Place Ruelens dans le cadre du Contrat de Quartier Durable, et la nouvelle circulation qui devrait s'en suivre

Le plan de réaménagement des espaces publics de la Place Oscar Ruelens par le bureau d'étude a été validé par le Collège. La demande de permis d'urbanisme a été introduite auprès d'Urban. Suite à cela, une enquête publique sera organisée selon les procédures légales.

Pour votre information, toutes les données relatives au CQD Cité Moderne telles que le programme, les objectifs du projet, ... sont disponibles sur le site internet dédié : [Page d'accueil : Contrat de Quartier Durable Cité Moderne](#)

2) Installation des « coussins berlinois » dans certaines rues, suite aux réunions avec les différents quartiers de la commune, aménagements destinés à limiter la vitesse excessive dangereuse de certains automobilistes. Agenda et localisation précise de ces installations ?

La mise en œuvre des coussins berlinois a débuté le lundi 5 mai 2025 pour les rues suivantes :

- drève des Maricolles,
- avenue de Koekelberg
- rue des Fleuristes

Les autres rues telles que les rues du Grand-Air, des Sept Etoiles, de Ganshoren, Openveld et des Combattants sont prévues au planning du prestataire externe.

Etant donné l'impact sur la circulation pendant la durée des travaux, un phasage a été défini en fonction des autres chantiers en cours dans la commune.

3) Mobilité et sécurité suite au nouveau plan de circulation adopté dans la Cité Moderne. Vu le risque d'accidents à certains endroits désormais plus fréquentés, peut-on envisager un marquage au sol, l'installation de miroirs ou/et de panneaux de priorité, notamment aux croisements de la rue de la Fondation et de l'avenue de l'entraide, et au croisement de l'avenue de l'entraide et de la rue de la Cité Moderne ?

L'installation de miroirs sur la voie publique n'est désormais plus autorisée, ceux-ci pouvant parfois induire en erreur quant à la distance réelle des véhicules.

En revanche, le plan d'action communal de sécurité routière, actuellement en cours d'élaboration, accordera une attention particulière à la visibilité mutuelle des usagers au niveau des carrefours. Plusieurs solutions d'aménagement sont envisagées pour améliorer cette situation, telles que la suppression des masques de visibilité aux abords des carrefours.

4) Parking dans les environs de la Cité Moderne. On constate dernièrement un nombre croissant de véhicules en stationnement dans celle-ci et à ses alentours le soir sans que l'on puisse se l'expliquer (diminution de places de parking à Ganshoren...?). Or nombre des logements de la Cité Moderne sont en rénovation et donc totalement vides. Qu'en sera-t-il lors du retour des habitants. Est-ce que la Commune est tenue au courant par Comensia du phasage de ces travaux et des dates de réoccupation de ces logements ? Quelle politique de prévention du parking non réglementé le soir ?

Comensia a la charge de tenir informés les habitants du quartier de la réouverture des logements au fur et à mesure de leur réhabilitation.

La commune suit le phasage des travaux notamment via les demandes d'interdiction de stationner dans la plateforme Osiris. Le manque de places de stationnement est dû entre autres au fait que le chantier occupe de l'espace en voirie.

Quartier Gisseleire-Versé – Questions de M. Tardy

1) Sécurisation des cheminements piétons. Nous comprenons que, dans les zones 30, l'idée est d'éviter de marquer les passages piétons pour encourager une « traversée naturelle » sur le principe d'égalité des usagers dans une zone 30. Cependant, le besoin de subventions pour apaiser nos quartiers (maille ouest) montre que cette situation idéale est loin d'être réelle et que les usagers les plus faibles ont toujours besoin de protection car les flux de véhicules sont trop importants, la vitesse trop élevée et le respect des piétons et vélos reste à améliorer, car ces itinéraires de notre maille sont utilisés comme des raccourcis par les navetteurs et donc ces navetteurs sont très pressés et n'apprécient pas trop ces obstacles. Il y a donc un conflit entre les itinéraires des piétons et ceux des navetteurs. Pourrait-on identifier et inclure des itinéraires piétons « prioritaires » / cheminements piétons lors de l'étude de mobilité et voir où ces chemins croisent les itinéraires des navetteurs où les flux de véhicules sont trop importants (et donc aussi la vitesse, le non-respect de la priorité des piétons, etc.) ? L'itinéraire des véhicules est déjà fort connu (entrée par Gisseleire-Versé / Comhaire, rue Grand-Bigard / Soldats, vers Dansaertlaan ou Dilbeek pour rejoindre le ring) mais il n'est pas toujours comparé à celui des piétons, pour voir les points de « conflit » où les deux se trouvent et où il faudrait prioriser une intervention. Pour les cheminements piétons, considérez-vous que des points d'intérêts tels que les transports en

commun (arrêts de tram), les centres éducatifs (crèches, écoles), ou les centres culturels (bibliothèques, écoles de musique), etc. seraient à prioriser dans cette étude ?

Une hiérarchie des différents réseaux de mobilité (piétons, voitures, vélos, etc.) existe déjà à l'échelle régionale. Cette classification guide les réflexions du service public lors des projets de réaménagement, qu'ils soient ponctuels ou globaux, afin de déterminer quel type d'usager doit être priorisé en fonction du contexte.

Par ailleurs, le Plan d'Action Communal de Sécurité Routière (PACSR), en cours de rédaction, a identifié plusieurs zones prioritaires en matière de sécurité routière. Cette priorisation repose sur divers critères, tels que notamment :

- la proximité de pôles générateurs de déplacements (commerces, centres culturels, etc.) ;
- la présence d'écoles, de crèches ou d'hôpitaux ;

Etant donné que les piétons circulent sans protection matérielle, ils constituent des usagers vulnérables en termes de sécurité routière. C'est pourquoi une attention particulière sera accordée à la sécurisation des cheminements piétons dans les zones identifiées comme prioritaires dans le PACSR.

2) Résultats de l'enquête sécurité : nous avons reçu un retour très générique sur l'enquête de sécurité, et nous nous interrogeons sur la suite. Quel était le but de cette enquête ? À quel usage est-elle destinée ? Y-a-t-il une application pratique ? Doit-elle être comparée aux résultats de l'étude / enquête de mobilité ?

Les résultats de l'enquête de sécurité routière ont constitué l'un des critères pour déterminer des zones prioritaires en termes de sécurité routière. Cette priorisation sera utilisée afin de planifier la mise en œuvre du PACSR, en cours de rédaction.

L'enquête de mobilité concerne le Contrat Local de Mobilité Berchem Ouest.

Les deux projets sont bien sûr menés en synergie, les témoignages concernant la sécurité routière issus de l'enquête mobilité ont donc également été intégrés dans les réflexions autour du PACSR.

En outre, la commune souhaite réorganiser une enquête de sécurité routière de manière régulière afin de pouvoir suivre l'évolution du ressenti des citoyens, et également d'identifier d'éventuels nouveaux problèmes en termes de sécurité routière.

3) Poids lourds et accessibilité – Maille Ouest : d'après le contenu de l'enquête de mobilité, nous interprétons que la circulation des poids lourds est considérée comme problématique, et nous sommes satisfaits que cela soit reconnu. Pouvez-vous confirmer que l'analyse de la maille Ouest prend en compte la réalité physique des rues afin de continuer avec cette analyse ? Par exemple, la rue Comhaire, avec seulement 7 mètres de large et des voitures garées des deux côtés, rend difficile le passage fluide des poids lourds parmi les voitures stationnées, risquant d'endommager les véhicules. Cette situation est encore plus complexe dans des rues comme Gisseleire-Versé ou Armand De Neuter, du même gabarit que Comhaire, mais où en plus les accès (carrefours) sont très étroits et ne permettent pas un passage normalisé / aisé / sécurisé (plusieurs poids lourds y restent bloqués). Pourriez-vous nous confirmer si cette situation fait partie des réflexions actuelles de la commune et la région pour la maille ? Pensez-vous que des mesures spécifiques de limitation des poids lourds devraient être prévues pour la maille ? Devraient-elles aussi tenir compte des réalités physiques des rues pour le diagnostic ?

L'adaptation des itinéraires poids lourds dans des rues adaptées à leur gabarit fait en effet partie des réflexions du service mobilité, notamment dans le cadre du contrat local de mobilité Berchem Ouest.

Les riverains ayant connaissance de passages réguliers de poids lourds dans une rue étroite peuvent toujours le signaler au service mobilité, via l'adresse : mobilite@berchem.brussels.

4) Statut de rue cyclable : nous saluons l'augmentation de rues cyclables. Toutefois, pour qu'une rue cyclable soit crédible, ne serait-il pas nécessaire de définir un flux maximal de véhicules ? Le Plan de mobilité de la commune prévoit-il des mesures pour réduire la pression automobile dans les rues cyclables de Berchem, où les flux sont les plus importants de la maille ? Notamment : Gisseleire-Versé, Comhaire, Grand-Bigard, et Soldats ?

D'après le vademécum vélo régional, la fréquentation automobile dans une rue cyclable devrait être de 2000 véhicules par jour au maximum.

Pour qu'une rue cyclable soit crédible, il est surtout important de crédibiliser le 30 km/h. Cela peut être fait grâce à des dispositifs ralentisseurs par exemple, ce qui est le cas dans les avenues Comhaire et Versé. La signalisation est également importante, d'où la présence de panneaux et de marquages au sol. Il faut également que tous les usagers soient bien informés de la signification d'une rue cyclable et des règles qui y sont associées (le vélo peut utiliser toute la largeur de la voie de circulation, les dépassements de cyclistes sont interdits).

Les rues mentionnées se trouvant toutes dans la zone Berchem Ouest, elles pourraient faire l'objet de mesures supplémentaires en fonction des solutions qui seront envisagées pour atteindre les objectifs du CLM.

5. Prochaine réunion – Fixation de la date :

Jeudi 11 septembre à 18h15

(Thématique à définir)