

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

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

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

**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ**

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**

**BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT**

**RÉUNION DU LUNDI 26 FÉVRIER 2018**

**VERGADERING VAN MAANDAG 26 FEBRUARI 2018**

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

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

**VOORLOPIG VERSLAG**

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

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

[105]

## **MONDELINGE VRAGEN**

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "de campagne 'Ping if you care'".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- In maart 2017 lanceerde u de campagne 'Ping if you care!'. Het principe is eenvoudig: fietsers bevestigen een apparaatje aan hun stuur en wanneer ze zich onveilig voelen, kunnen ze op de knop duwen. De app registreert dan waar en waarom er 'gepingd' is. In een eerste fase, van mei tot juli, zou men vijfhonderd vrijwilligers inschakelen. Daarna zouden er daaraan nog eens vijfhonderd toegevoegd worden. Hiervoor werd een budget van 125.000 euro uitgetrokken. Op termijn zou dit een inventaris van onveilige punten moeten opleveren, waarmee u aan de slag kunt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Volgens de website van de campagne zijn er tot op vandaag 430 apparaatjes of pingers opgehaald, waarvan er 382 actief gebruikt worden. Alles bij elkaar kwamen er al 34.534 'pings' binnen, waarvan 19.695 met feedback en bijkomende informatie.

Het idee achter de campagne is goed: door de techniek van crowdsourcing krijg je een veel beter beeld van hoe fietsers zich in de praktijk bewegen en van wat zij als gevaarlijk ervaren.

[111]

De campagne past bovendien uitstekend binnen de filosofie van Cities for People waarbij steeds meer aandacht wordt besteed aan gedragspsychologie en aan het inrichten van de publieke ruimte op menselijke schaal. Daarnaast is ook het registreren van bijna-ongevallen belangrijk en beperkt men zich niet meer tot de zwaardere ongevallen waarvoor een politierapport wordt opgesteld. Door deze campagne wordt dat mogelijk.

Ik ben zeer benieuwd naar de resultaten van de campagne die circa een jaar geleden van start ging.

Wordt de ingezamelde informatie bezorgd aan de wegbeheerders? Wordt er rekening gehouden met die informatie bij de inrichting van de openbare weg? Dat is wel eerder een vraag voor minister Smet, maar ik wil weten of u zelf al maatregelen hebt genomen. Zijn er bijvoorbeeld extra snelheidscontroles op controles op het negeren van verkeerslichten gekomen?

Waarom werd de nochtans aangekondigde, tweede rekruteringsronde nog niet uitgevoerd?

Hoe evalueert u de campagne? Voldoet ze aan de verwachtingen, bijvoorbeeld op budgettair vlak? Hebt u nog meer plannen in deze richting?

[113]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het project 'Ping if you care!' is nog niet volledig afgerond. Het bestaat uit twee fasen: de eerste fase werd vorig jaar afgerond, terwijl de tweede in oktober 2017 gestart is. In die tweede fase konden fietsers tot en met 31 januari 2018 'pingen'. De tweede rekruteringsgolf heeft wel degelijk plaatsgevonden. Alles bij elkaar registreerden zich zo'n 1.400 fietsers, van wie er 1.000 daadwerkelijk meegewerkt hebben aan het project. Daarmee is ons doel bereikt: we wilden namelijk een representatief staal van 1.000 fietsers bereiken.

De administratie verwerkt nu alle gegevens die in de loop van beide fasen ingezameld zijn. Een eerste tussentijdse evaluatie had voornamelijk betrekking op de aanbevelingen inzake het vervolg van het project. Uit de eerste fase was namelijk gebleken dat er te veel fietsers uit het centrum van de stad deelnamen, terwijl het belangrijk is dat het project alle uithoeken van het gewest, van Sint-Jans-Molenbeek tot Watermaal-Bosvoorde, dekt. Daarop werd trouwens actief gerekruteerd. Zo heeft een aantal fietskoeriers, onder andere van Uber, ook een 'ping' gekregen, zodat het hele Brusselse grondgebied voldoende aan bod komt.

[115]

Beleidsaanbevelingen zijn vandaag niet aan de orde omdat alle informatie nog volop verwerkt wordt. Minister Smet en ikzelf wachten op het eindrapport. De voorlopige cartografie werd aan de administratie bezorgd. Heel wat data vergen een grondige analyse. Zonder het eindrapport heeft het niet veel zin om met die data aan de slag te gaan. Een weg waar veel gepingd wordt, is niet noodzakelijk een gevaarlijke weg. Het kan ook betekenen dat die weg frequent gebruikt wordt. Kortom, we moeten wachten op een meer diepgaande analyse.

Uit de tussentijdse resultaten kunnen we wel al concluderen dat er heel wat meldingen binnenkomen over mankementen of schade aan de weginfrastructuur. Ik denk dan bijvoorbeeld aan slecht aangelegde fietspaden of aan putten in de weg. Die gegevens worden bezorgd aan Fix My Street. We boeken met die app trouwens heel goede resultaten. Problemen kunnen vlot met deze toepassing gemeld worden en er wordt daadwerkelijk werk gemaakt van de gemelde problemen.

De resultaten en de daarop volgende beleidsmaatregelen worden bekeken vanuit vier invalshoeken. Een eerste invalshoek is de reden waarom fietsers verkeersonveiligheid melden. Op de tweede plaats stellen we een overzicht op van de veilige en onveilige plaatsen voor fietsers. Daarnaast wordt er bekeken of er een correlatie is met diverse doelgroepen: oudere fietsers versus jongere, man versus vrouw, woonverkeer versus werkverkeer enzovoort. Tot slot wordt een en ander in functie van het tijdstip van de melding bekeken.

[117]

Daarbij blijven we vanzelfsprekend in samenwerking met de gemeenten inzetten op kleine infrastructurele ingrepen om het subjectieve verkeersonveiligheidsgevoel weg te werken. Dat gevoel kan bij fietsers of voetgangers voortspruiten uit problemen met de infrastructuur, maar evengoed uit bijvoorbeeld een slechte straatverlichting.

Het eindrapport zal in maart beschikbaar zijn. Het initiële budget is niet overschreden. We hebben niet op de resultaten gewacht om alvast meer controles uit te laten voeren. Binnenkort behandelen we in de ministerraad de installatie van superflitspalen die in beide richtingen kunnen flitsen en die werken met lidar (light detection and ranging)-technologie. Ik wil in elke politiezone minstens één van die flitspalen. Dit project staat nu in de startblokken.

[119]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Ik kijk uit naar het eindrapport, vooral naar wat er mee zal gebeuren. In uw antwoorden op vragen over verkeersveiligheid verwijst u vaak naar infrastructuur. Dat is deels terecht. Veilige verkeersinfrastructuur is absoluut noodzakelijk. Het overgrote deel van de ongevallen heeft echter te maken met het gedrag van bestuurders. Dat moet dan ook een prioriteit blijven op de agenda. Het feit dat u inzet op 'lidars' is alvast een zeer goed signaal.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- De pakkans moet omhoog.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Die moet inderdaad omhoog. Dat is de belangrijkste verkeersveiligheidsmaatregel die kan worden genomen.

- *Het incident is gesloten.*

[127]

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

**À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "les terrains d'entraînement agréés pour les permis deux-roues en Région bruxelloise".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je voudrais revenir sur une question largement évoquée dans les médias ces dernières semaines, voire ces derniers mois et qui concerne la perte du seul terrain d'entraînement pour les deux-roues dans la Région de Bruxelles-Capitale. Situé à Neder-over-Heembeek, il est fréquenté depuis plus de dix ans par de nombreux apprentis motards. Ce terrain sera bientôt récupéré par la Ville de Bruxelles, afin d'y construire une école et de poursuivre le développement urbanistique de la zone.

Les acteurs de terrain, que ce soient les instructeurs ou les patrons d'écoles de conduite, ne contestent pas le projet de la Ville prévu à cet emplacement, mais s'interrogent toutefois sur l'avenir de la formation des deux-roues dans notre Région. En effet, comme l'explique André Bastin, instructeur et patron de l'école de conduite Escam, la perte de ce terrain constitue un réel problème puisqu'il n'y aura plus qu'un seul terrain agréé pour toute la Région bruxelloise : celui du centre de permis de conduire situé à Anderlecht qui, à l'heure actuelle, est uniquement dédié aux examens.

En conséquence, les apprentis motards seront obligés de suivre les cours de conduite, imposés par l'arrêté royal du 23 mars 1998, en dehors de la Région bruxelloise, dans la mesure où une partie des cours doivent être suivis sur un terrain agréé. La moitié des cours imposés par l'arrêté précité doit, par ailleurs, être donnée sur la voie publique. Vu l'absence de terrain agréé dans notre Région, ces cours se donneront inévitablement en dehors de notre Région. Or, il est très important que ces différents stages de conduite aient lieu dans un environnement proche de celui que le candidat rencontrera au quotidien. Rouler dans le Brabant wallon, la province du Luxembourg ou au rond-point Montgomery, ce n'est pas la même chose.

[131]

Chaque année, ce sont plus de 750 personnes qui s'entraînent sur le terrain de Neder-over-Heembeek mais également plus de 1.200 candidats qui y présentent leur examen de manœuvres obligatoire pour accéder au permis de conduire provisoire. Malgré les contacts entrepris avec la commune de Schaerbeek, avec la STIB et la SNCB, aucune solution n'a été trouvée à ce jour.

Le centre de permis de conduire de Schaerbeek, qui utilise aussi ce terrain, est également menacé, puisqu'il s'agit de la seule piste agréée pour les entraînements et les examens à l'est de Bruxelles. Cette situation pour notre Région est aberrante alors que nous parlons de mobilité et que nous souhaitons encourager les Bruxellois à recourir à des alternatives à la voiture. Il est surprenant de constater que, bientôt, Bruxelles ne disposera plus d'un centre d'entraînement pour les deux-roues sur son territoire.

L'utilisation des deux-roues en ville constitue l'une des solutions aux problèmes de mobilité que rencontre notre Région. Il est dès lors primordial que notre Région puisse offrir un espace d'entraînement aux personnes désireuses de changer leur mode de transport vers le deux-roues. Une étude réalisée par Transport and Mobility Leuven pour le compte de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) a démontré que si 10% des automobilistes remplaçaient leur voiture par un deux-roues motorisé aux heures de pointe, dans les endroits sensibles du réseau routier, les embouteillages reculeraient de 40%. Les files pourraient même entièrement disparaître si 25% des navetteurs se mettaient à la moto ou au scooter.

Il y a également lieu de s'inquiéter pour l'emploi dans ce secteur puisque, sans aucun terrain agréé, toute la profession à Bruxelles est menacée. Une première école de conduite a d'ailleurs déjà fermé ses portes obligeant deux instructeurs bruxellois à trouver du travail en Région wallonne.

Quelle est votre position sur la problématique soulevée par la perte du terrain d'entraînement de NOH pour l'apprentissage des deux-roues ? Une solution est-elle prévue par la Région pour pallier ce problème ?

Des contacts avec les écoles de conduite ont-ils été pris par la Région à ce sujet ? Il semble que deux réunions aient déjà eu lieu entre votre cabinet et le secteur et qu'un état des lieux des terrains disponibles serait en cours. Où en est cette étude ? Pourriez-vous nous en communiquer les résultats ?

D'autres terrains d'entraînement vont-ils voir le jour au sein de la Région ? Dans l'affirmative, en quels lieux et dans combien de temps ?

---

Le secteur de la formation suggère-t-il d'autres dispositions nouvelles pour améliorer les formations de conduite des deux-roues ? Des dispositions spécifiques sont-elles dès lors prévues afin d'optimiser la qualité de ces formations ?

[133]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Debaets.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Il faut d'abord distinguer les terrains d'examen des terrains d'entraînement, comme vous l'avez clairement fait dans votre question. La mise à disposition des premiers relève des auto-écoles et les seconds sont sous la responsabilité des centres d'examens.

Notre tâche n'est pas de proposer des terrains d'entraînement. Toutefois, afin d'améliorer le fonctionnement de ce secteur, j'ai accueilli ses représentants à mon cabinet, pour voir comment agir en tant qu'intermédiaire. Je m'abstiendrai évidemment de prendre des contacts directs avec les propriétaires de potentiels terrains d'entraînement.

[135]

S'il s'avère impossible de trouver des terrains appropriés dans le cadre réglementaire, je demanderai à mon administration de réévaluer ce dernier et de diminuer peut-être la superficie minimale imposée pour les terrains d'entraînement.

Le règlement n'a pas vraiment envisagé un contexte urbain très dense, comme à Bruxelles, où les terrains non bâtis se font rares.

Mon administration entretient de bons contacts avec les acteurs de terrain et les fédérations, au-delà des problèmes de terrain.

[137]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Même si pour le terrain d'entraînement, le rôle de la Région doit se limiter à celui d'intermédiaire, cela n'empêche pas celui-ci d'être proactif. Il y a urgence. Si l'on ne trouve pas de terrain agréé pour les entraînements, qu'en sera-t-il pour les examens ? Les personnes désireuses d'apprendre à conduire des deux-roues motorisés risquent de se tourner vers les moto-écoles de Flandre ou de Wallonie.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Pas spécialement. La formation ne concerne pas uniquement la conduite en ville, mais aussi celle sur autoroute. Il est également important d'apprendre à circuler en dehors du trafic urbain. C'est pourquoi la formation pratique se déroule aussi en Flandre ou en Wallonie.

*(Remarques de M. Maingain)*

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Lors de l'examen, le circuit comprend un passage sur l'autoroute. Quand vous êtes en Flandre ou en Wallonie, vous ne pratiquez pas en milieu urbain.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Il est faux de dire qu'étant donné la difficulté de trouver des terrains d'entraînement à Bruxelles, les candidats vont d'office aller en Flandre ou en Wallonie. Néanmoins, il faut trouver une solution. Sur ce point, je suis d'accord avec vous.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Pour le moment, nous n'avons donc aucune garantie que nous disposerons dans un futur proche d'un terrain d'entraînement en remplacement de celui que la Ville de Bruxelles utilisera.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Pas pour l'instant, mais nous cherchons une solution.

- *L'incident est clos.*

[151]

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,**

**ET À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'ouverture du Chirec sur le site de Delta et son impact sur la mobilité".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteure, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

### INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'évaluation intermédiaire des missions confiées à l'agence parking.brussels".**

**Mme la présidente.**- L'interpellation est retirée par son auteure, excusée.

[161]

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

---

**concernant "les aménagements des abords de la gare du Midi, en particulier pour les usagers de la route actifs".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la non-synchronisation des feux de circulation sur un axe régional majeur, la chaussée de Waterloo et ses conséquences sur la vitesse commerciale des bus qui l'empruntent".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteure, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le développement de l'offre de bus et de trams dans le nord-est de Bruxelles".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteure, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[173]

**QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les résultats de l'enquête de Pro Vélo sur la pratique du cyclisme".**

[175]

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,**

**betreffende "de profielstudie van Brusselse fietsers".**

[177]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je souhaite évoquer avec vous les résultats de l'enquête menée par Pro Velo et intitulée "Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015".



---

Cette étude vise à comprendre les motivations et les freins liés à la pratique du vélo, mais aussi la manière dont les cyclistes utilisent leur vélo.

Quelle suite prévoyez-vous de donner aux résultats de cette enquête ? Avez-vous donné des instructions particulières à votre administration à ce propos ?

Parmi les freins à la pratique du vélo figurent, sans surprise en première place, l'insécurité et le malaise dans la circulation. Le manque d'infrastructures sécurisées ainsi qu'une forte pression automobile en sont l'explication.

Par contre, d'autres éléments plus inattendus et moins souvent évoqués dans notre commission ressortent de cette enquête. L'enquête indique ainsi que 18% des répondants ont déclaré qu'ils n'avaient pas pensé à faire du vélo. En d'autres termes, de nombreuses personnes n'envisagent pas le vélo comme un choix de mobilité sérieux dans la palette des moyens de transport urbains. Cela démontre clairement la nécessité d'explorer une piste peut-être sous-exploitée jusqu'à présent pour promouvoir le vélo, à savoir des campagnes de communication.

À cet égard, il serait intéressant de faire le lien avec les avantages de la pratique du vélo également pointés par les cyclistes à travers cette enquête. Il s'agit principalement du gain de temps, du gain d'argent ou encore des bénéfices pour la santé, que nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer à plusieurs reprises. De tels éléments pourraient être mis en avant dans une campagne de communication efficace afin de démontrer la crédibilité et les avantages de la pratique du vélo.

J'entends tout de suite le bémol. Si les avantages sont évidents, la question de la sécurité est toujours soulevée.

[179]

Avez-vous pris des dispositions pour mener une telle campagne ?

Un autre élément intéressant montré par l'enquête est que les cyclistes souhaitent une meilleure continuité des pistes cyclables. Si elles sont de plus en plus sécurisées en Région bruxelloise, le maillage reste en effet absent. Cette situation problématique est due notamment à la distinction entre voiries régionales et communales. D'autres facteurs expliquent-ils cette situation ? Quelles actions avez-vous entreprises pour y remédier ?

L'enquête pointe aussi le problème des revêtements en pavés des voiries. Des voiries régionales sont-elles encore pavées ?

Enfin, les derniers résultats de l'enquête de 2017 mettent en avant l'enjeu de la sécurité. Pour la première fois, le nombre de cyclistes portant un casque dépasse de peu le nombre de ceux qui n'en portent pas. Cela démontre que le vélo est encore perçu comme une pratique présentant un danger. On voit en effet que dans tous les pays connaissant une forte croissance du nombre de vélos, le port du casque n'est pas généralisé.

Enfin, un tiers des personnes pratiquant le vélo sont des femmes. C'est un indicateur de cyclabilité, car ce faible pourcentage est bien souvent lié à une perception problématique de la sécurité.

[181]

---

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Eind vorig jaar verklaarde u dat u een profielstudie had besteld die in kaart moest brengen welke Brusselaars er vandaag al fietsen, welke nog niet en de redenen waarom die laatste groep niet of nog niet voor de fiets kiest. De laatste jaren is het aantal fietsers sterk gestegen. De tellingen bevestigen dat: op vier tijdstippen in 2017 werden er op 26 plaatsen gedurende één uur meer dan 28.000 fietsers geteld. Ook de eerste tellingen van dit jaar zijn veelbelovend: de telpaal op het fietspad in de Wetstraat registreerde alleen al in de eerste helft van januari 23.000 fietsers.

Toch blijft Brussel ook op dit vlak een duale stad. Vooral de hoger opgeleide en bovenmodaal verdienende Brusselaar fietst. Een aantal andere bevolkingsgroepen valt veel moeilijker te overtuigen. Dat is duidelijk geworden uit de onlangs afgeronde profielstudie van het bureau Kwin en de VUB, waarover we in de pers een aantal interessante zaken konden lezen.

We willen zo veel mogelijk mensen op de fiets krijgen. Uit eerdere debatten in deze commissie onthoud ik dat u deze zaak zeer ter harte neemt.

Kunt u de methodiek en de resultaten van de profielstudie toelichten? Welke categorieën van Brusselaars fietsen weinig of nooit en wat is daarvan de reden? Hoe verplaatsen de niet of nauwelijks fietsende Brusselaars zich dan wel?

Hoe staat het met het fietsbezit?

Op welke manier zult u proberen de Brusselaars die weinig of nooit fietsen, toch te overtuigen om de fiets te gebruiken? Komen er acties? Wat is de timing? Welk budget is er beschikbaar? Hoe wilt die acties evalueren?

[191]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La présentation de l'étude visant à établir le profil des (non-)cyclistes à laquelle nous venons d'assister a permis de répondre à plusieurs questions, notamment à celles de M. Delva.

Le contenu de la présentation se trouve en annexe du présent compte rendu sous le lien suivant :

[Présentation de M. Bas DE GEUS \(chercheur VUB\) «Profiling study of non-cyclists»](#)  
(uniquement disponible en anglais).

L'enquête de l'asbl Pro Velo sur les nouveaux cyclistes à Bruxelles figurera également en annexe de ce compte rendu.

[Enquête de l'asbl Pro Velo sur les nouveaux cyclistes à Bruxelles](#)

[Enquête van de vzw Pro Velo over de nieuwe fietsers in Brussel](#)

En revanche, la question de M. du Bus de Warnaffe sur les voiries régionales encore pavées, dont la fameuse avenue du Port, qui ne le sera plus d'ici deux ans, n'a pas encore été traitée. Sont également pavées une partie de l'Allée verte et les contre-allées de l'avenue de la Reine, en face de l'église de Laeken.

Cependant, quand des cyclistes signalent des routes pavées sur leur itinéraire, il s'agit souvent de tronçons d'itinéraires cyclables régionaux (ICR), dont certains ont encore été repavés récemment : les rues Thomas Vinçotte, Hancart, Degreeef à Schaerbeek, la place de Londres, la place Leemans et la rue Saint-Boniface à Ixelles, ainsi que de très nombreuses rues dans le centre-ville. Beaucoup de rues du réseau local sont ainsi rendues quasi impraticables pour les cyclistes.

Si l'on souhaite absolument placer des pavés, on conseille en général d'utiliser des pavés sciés. Mais ce n'est pas le cas partout. Personnellement, je ne comprends pas que l'on continue à opter pour des pavés. Dans certains endroits, c'est assez beau, c'est vrai, cela a un côté nostalgique et romantique. Mais ce n'est franchement pas pratique, ni pour les cyclistes, ni pour les femmes, ni pour les piétons en général.

*(Remarques de Mme Maes)*

[195]

Du côté des nombreuses initiatives que nous avons prises en faveur du vélo, la plus importante est Bike for Brussels, un projet de communication pluriannuel qui rassemble les actions d'associations ou de pouvoirs publics promouvant le vélo à Bruxelles, donnant de la visibilité à toutes les initiatives cyclistes de notre Région.

Je viens de rencontrer des membres de Copenhagenize qui admiraient beaucoup notre projet Bike for Brussels. Très enthousiastes, ils disaient apprécier le jaune et le bleu choisis pour la campagne, couleurs qui ouvrent la porte à d'autres catégories d'utilisateurs que le vert ou le rouge traditionnellement utilisés.

*(Remarques de M. Pinxteren)*

*(Remarques de Mme Maes)*

On attend désormais la deuxième partie de l'étude commandée à Kwinten Lambrecht du bureau Kwin et Copenhagenize France avant de proposer des actions.

**Mme la présidente.**- Quand en recevra-t-on les résultats ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ils devraient arriver dans les semaines qui viennent.

[205]

Évidemment, nous n'allons pas attendre ces résultats. D'ailleurs, nous ne les avons pas attendus : nous travaillons déjà beaucoup sur l'infrastructure. Nous pourrions, certes, avancer plus vite, mais vous savez que l'organisation de cette ville-région est telle que nous ne pouvons pas décider seuls. Des réserves sont parfois exprimées, ce qui ralentit la mise en œuvre du réseau cyclable séparé et sécurisé.

De nombreux chantiers nous attendent : dans quelques semaines, nous entamerons ainsi la deuxième partie des aménagements sur la Petite ceinture. Nous avons presque tous les permis, ce qui est très important pour réaliser ce grand changement historique - et psychologique - à Bruxelles. Par ailleurs, nous œuvrons à une meilleure lisibilité des zones 30.

Pour moi, l'essentiel - et je crois que les deux études ne me contredisent pas sur ce plan -, c'est de convaincre les gens d'utiliser le vélo, et en premier lieu ceux qui sont presque convaincus de ses atouts. Il ne s'agit donc

---

pas de mener des campagnes généralisées, mais de trouver un mécanisme : des ambassadeurs, des avocats, des représentants commerciaux... - quel que soit le nom qu'on leur donne -, bref des cyclistes convaincus par le vélo comme moyen de transport alternatif et qui pourraient convaincre, à leur tour, les personnes de leur entourage qui sont déjà pratiquement acquises à l'utilisation du vélo. C'est à ce niveau-là que nous pourrions engranger des gains rapides. Nous attendons le plan d'action pour définir les modalités de ce mécanisme.

[207]

Chaque année, nous octroyons évidemment des subsides aux associations à la suite d'appels à projets. L'un des futurs appels à projets aura pour but d'élaborer l'idée d'avocat, d'ambassadeur, de représentant commercial... - le terme n'est pas encore choisi - afin d'insuffler de nouvelles initiatives. C'est le plus important.

Par ailleurs, on constate que la culture du cyclisme n'est pas toujours très présente dans les pays latins, en ce compris à Bruxelles. Il y a donc encore du travail à fournir à ce niveau, afin que l'attitude générale évolue concernant l'utilisation du vélo. Il convient en effet qu'il ne soit plus considéré comme un instrument de loisir, mais bien comme un moyen de transport au quotidien.

Je comprends, M. Pinxteren, pourquoi vous m'interrogez au sujet de Deliveroo. Cela n'a rien à voir avec la question du statut social, car ces considérations n'ont été émises que par la suite. Qu'ils travaillent pour Deliveroo, Uber Eats ou Takeaway.com, vous aurez sans doute constaté que ces jeunes sont souvent issus de l'immigration et n'avaient pas pour habitude de se déplacer avec ce moyen de transport.

Voir le vélo comme un outil de travail et de déplacement est donc une première pour cette frange de la population. Le nombre de nouveaux usagers est impressionnant. L'utilisation du vélo a véritablement ouvert une fenêtre d'opportunités.

Nous disposerons du plan d'action dans quelques semaines. Le Bureau est actuellement en train de le préparer.

- *Les incidents sont clos.*

[217]

#### **QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'état d'avancement et les nuisances du chantier de réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt".**

#### **QUESTION ORALE JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,**

**concernant "la nouvelle piste cyclable de l'avenue Franklin Roosevelt".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Maingain.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Je m'excuse déjà auprès du ministre, car je devrai m'en aller sitôt ma question posée pour assister au conseil communal. Je découvrirai sa réponse écrite. Le conseiller communal Pascal Smet me comprendra !

Le chantier en cours avenue Franklin Roosevelt n'est pas, comme c'est généralement le cas, facile à vivre pour les riverains. Il pose notamment des problèmes de stationnement et de ramassage des déchets. Je voudrais vous interroger sur l'évolution de ce chantier et la gestion des nuisances qu'il engendre.

Où en est-on dans le respect des délais de ce long chantier ? Pour rappel, en septembre dernier, vous annonciez que, pour février, les travaux du flanc est seraient terminés jusqu'à l'avenue Jeanne, et que seraient entamés les travaux du flanc ouest au départ de la chaussée de La Hulpe. Une dernière phase de finalisation des travaux entre l'avenue Jeanne et l'avenue du Congo devait suivre durant l'été 2018, ce qui est souhaitable, vu la présence de l'université. Ce calendrier indicatif est-il toujours d'actualité ?

En outre, en raison de ce chantier, plusieurs parkings privés sont totalement inaccessibles durant les travaux. Quelle procédure a-t-elle été mise en place pour prévenir les riverains des périodes d'inaccessibilité des parkings privés ? Un calendrier plus précis du phasage des travaux a-t-il été établi ?

Enfin, selon de nombreux témoignages, l'avancement du chantier et la fermeture progressive de plusieurs voiries ont entraîné une incapacité, pour Bruxelles-Propreté, de procéder au ramassage des poubelles. J'interrogerai Mme Laanan à ce sujet, mais j'aimerais savoir quelle coordination a été mise en place avec votre collègue en charge de la Propreté publique pour le ramassage des poubelles tout au long de ce chantier.

Il semble également que la présence de blocs de béton entrave la traversée piétonne de l'avenue. Vous êtes-vous penché sur cette question ?

Je sais que la coordination du chantier est difficile, mais il est important de réussir cette gestion.

[223]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pinxteren pour sa question orale jointe.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Ma question concerne davantage les cyclistes. Les premiers retours des usagers de la nouvelle piste cyclable aménagée avenue Franklin Roosevelt manquent d'enthousiasme. C'est le moins que l'on puisse dire.

Ils pointent une simple piste jaune dessinée au sol d'une largeur de 1,5m dans le meilleur des cas. Vous savez, comme moi, que les pistes cyclables doivent idéalement être plus larges. Il semble qu'en cours de chantier, on se soit rendu compte que la piste cyclable était placée trop près des arbres. Elle se voit donc réduite à 1,1m ou à 1,2m par endroits, lorsqu'elle rencontre les racines et la base des arbres. Les usagers déplorent également les pentes et l'égouttage qui sont relativement inefficaces, laissant de grandes flaques se former sur la piste cyclable. Certains parlent d'un aménagement digne du siècle passé. Il est en tout cas perfectible.

Comment ont été évaluées les premières parties de ce chantier ? Ces défauts ont-ils été répertoriés ? Les plans seront-ils modifiés pour la suite du chantier ? Peut-on espérer une amélioration ? Quels sont les avis des associations de cyclistes ? Les avez-vous consultées ?

[225]

---

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'entrepreneur est tenu de respecter un calendrier très strict. Il doit combler certains retards inhérents au démarrage du chantier. La fin des travaux était prévue pour fin août 2018, un an après leur démarrage. C'est un vrai défi pour un chantier de près de cinq kilomètres de trottoirs et de pistes cyclables.

Cependant, en raison d'un retard de coordination avec les impétrants, la fin des travaux est reportée à fin septembre 2018. Il est possible que certains raccords privés par des impétrants soient réalisés plus tard, mais l'essentiel des travaux sera fini à ce moment.

L'inaccessibilité carrossable aux propriétés est une contrainte importante de ce chantier, qui est liée à la nature des travaux et des matériaux. Les parkings privés sont rendus inaccessibles durant quelques semaines en raison des multiples interventions successives, notamment pour :

- le démontage et la reconstruction de voiries, bordures, pistes cyclables et trottoirs ;
- la réalisation du coffre de la piste cyclable ;
- la fondation des trottoirs ;
- le versement et le séchage durant vingt jours du béton de la piste cyclable ;
- l'installation des pavés platines des entrées carrossables ;
- le séchage des joints en ciment ;
- le placement des dalles de trottoir en pierre bleue.

Au fur et à mesure de la progression des travaux, les riverains sont informés de la mise en chantier de leur tronçon via un dépliant distribué en toutes-boîtes. Le numéro de téléphone direct de l'ombudsman y figure pour un contact personnalisé, davantage d'informations ou une question particulière.

[227]

En outre, pour bien informer les riverains, un affichage est réalisé préalablement sur chacune des entrées de garage, prévenant de la date du début de l'inaccessibilité carrossable.

Cependant, pour pallier en partie le manque de stationnement, des emplacements provisoires sont aménagés sur la berme centrale de l'avenue Roosevelt.

En ce qui concerne le ramassage des poubelles, Bruxelles-Propreté (ABP) est membre de la Commission de coordination des chantiers et nous l'informons de la programmation des phases de chantier. L'ABP prend alors les mesures nécessaires à l'adaptation de ses tournées et informe les riverains des éventuelles dispositions particulières lorsque le passage des camions de ramassage n'est pas possible. Sur l'avenue Roosevelt, le passage de camions est possible dans la zone 30 qui est mise en place en bordure de chantier.

Le projet comporte deux pistes cyclables unidirectionnelles séparées de la circulation automobile. Les pistes cyclables sont en béton ocre coulé en continu et très légèrement brossé. La largeur de la bande de béton est

de 1,85m. Très ponctuellement, là où les racines des tilleuls débordent, la largeur de la bande de béton est réduite. Lorsque c'est possible, nous essayons de compenser cette réduction d'une autre manière, en permettant aux cyclistes de franchir les racines.

La largeur de la piste cyclable est confortable, d'autant qu'elle dispose du dégagement de la berme plantée qui la longe.

La conception du projet et la largeur de la piste cyclable ont été fortement influencées par les impératifs liés à la préservation de la berme centrale et aux alignements d'arbres, qui constituent des éléments déterminants des caractéristiques urbaines de l'avenue Franklin Roosevelt, mais également par la nécessité de maintenir deux bandes de circulation étroites dans chaque sens, ainsi que le stationnement latéral.

La réalisation de l'aménagement se passe fort bien, même si deux défauts d'exécution ont été constatés concernant les écoulements d'eau. Ceux-ci seront corrigés aux frais de l'entrepreneur. J'ai également bien reçu la lettre de l'association. Cependant, il ne faut pas oublier que le chantier n'est pas encore terminé. Ceci dit, avoir signalé le problème permet de le corriger pendant le chantier. Entretemps, les problèmes sont résolus.

Les associations de cyclistes ont été consultées durant la phase d'élaboration du projet. Il est exact que leurs avis n'étaient pas unanimes. La politique permet aussi d'avancer sans devoir attendre de toujours atteindre la perfection, sinon cela n'avance pas !

Enfin, je constate que les opinions changent de plus en plus chez les opposants au projet.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Quand vous dites que les associations cyclistes n'étaient pas unanimes, quelles sont les remarques qui étaient formulées et que vous n'avez pas suivies ?

[233]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Certaines personnes n'étaient pas d'accord et voulaient une seule bande pour les voitures et une piste cyclable bidirectionnelle de chaque côté, mais il y avait des contraintes. Il était déjà assez compliqué d'avoir la piste cyclable. J'ai également constaté, en bonne connaissance de cause, que des centaines de cyclistes étaient en faveur de la piste cyclable telle que nous l'avons prévue. N'oublions pas les manifestations !

[237]

- *Les incidents sont clos.*

[239]

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

---

## INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'abandon du projet de tram en souterrain place Meiser".**

[241]

## INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

**concernant "le tunnel tram sous la place Meiser".**

## INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

**concernant "le tunnel tram Meiser".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Alors qu'en son temps, vous parliez de la place Misère, les projets annoncés au fil des années pour rendre la zone de la place Meiser plus fluide, tant pour le trafic automobile que pour les cyclistes et les trams, semblent stagner.

Deux lignes de tram de la STIB transitent par la place Meiser et il faut reconnaître qu'elles sont souvent encombrées en surface, ce qui réduit leur vitesse commerciale. Ce constat s'observe encore plus nettement pour la ligne de bus 63 de la STIB et de celles de De Lijn. La place Meiser est et restera un centre névralgique en permanence encombré par le flot des véhicules qui la franchissent. À cause de ce quartier, vous conviendrez que nous sommes très loin de pouvoir parler de smart city.

Le Plan canal prévoit des aménagements importants, tant à hauteur du site Reyers - appelé à être transformé en centre dédié aux médias -, qu'au niveau du site Josaphat, lui aussi sujet à différentes interrogations de la part de la population. Cette refonte des deux zones va inévitablement drainer un trafic plus dense et il semble que le gouvernement omet de considérer de façon réaliste les conséquences d'une adaptation insuffisante de la voirie, tenant compte des nouvelles réalisations qui y sont programmées.

Lors de la législature 2004-2009, vous n'avez pas hésité à mentionner l'impérieuse nécessité d'améliorer la situation de la place Meiser. Lors de votre retour en 2014, vous avez pris la décision de ne pas prévoir de tunnel pour voitures en-dessous de la place et de vous limiter à un tunnel pour trams. Il s'agissait d'un premier mouvement de recul par rapport à vos annonces précédentes.

La destruction du viaduc Reyers a entraîné de nouvelles perturbations du trafic - et affecté sa fluidité - en reportant ses effets, à certains moments de la journée, jusqu'au square Montgomery. Cette fois, c'est le tunnel pour trams qui est remis en question, puisque sa mise en œuvre serait abandonnée.

Sans vouloir établir un triste constat des non-réalisations orchestrées par le gouvernement actuel, permettez-moi de déplorer les abandons successifs de mesures dont l'annonce avait pourtant eu lieu en son temps.

[247]



N'est-il pas exact que la ligne de tram 7 draine de plus en plus d'usagers, mais que cette progression est sérieusement compromise par les incessants encombrements sur la place Meiser ? N'avez-vous pas récemment confirmé que la ligne 25 pourrait, dans l'avenir, être exploitée au moyen de modèles T4000 au lieu des T3000 actuels pour mieux répondre à la demande ? Cette ligne doit-elle aussi traverser la place Meiser ?

Alors que la mobilité reste un problème majeur à Bruxelles, les renoncements successifs de la Région à agir pour améliorer la vitesse de déplacement donnent une image négative aux investisseurs potentiels et renforcent le mécontentement des entreprises bruxelloises, comme l'a démontré une récente étude de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). On est en droit d'attendre de la Région des mesures favorisant l'attrait des transports publics. Décider de ne pas investir dans un tunnel place Meiser, qu'il soit destiné aux voitures ou aux transports publics, va à l'encontre des attentes des navetteurs et des Bruxellois et témoigne d'un manque de vision dans une zone de haute fréquentation et qui le sera encore bien davantage dans les prochaines années.

Pourquoi le projet de tunnel pour les trams place Meiser est-il abandonné ? Le projet initial sera-t-il revu pour renforcer l'intermodalité avec la station Meiser de la SNCB ?

[249]

Enfin, quelle mesure alternative sera-t-elle mise en place pour améliorer la fluidité des lignes de tram 7 et 25 ainsi que celle du bus 63 de la STIB et des bus de De Lijn ?

[251]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Kompany pour son interpellation jointe.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- La place Meiser concentre de nombreux maux de la mobilité bruxelloise : des embouteillages monstres aux heures de pointe et des conflits entre les différents modes de transport. C'est la raison pour laquelle la décision prise en 2013 par le gouvernement bruxellois de construire un double tunnel pour trams et voitures sous la place avait réjoui tout le monde. Quatre ans plus tard, force est de constater que ce projet est tombé aux oubliettes. À la suite de la démolition du viaduc Reyers, le gouvernement écartait en 2015 l'idée d'un tunnel routier, et maintenait aussi celle d'un tunnel pour les trams. Il semblerait que ce projet ne soit désormais plus prioritaire. En effet, les tracés des lignes de pré-métro ne figurent pas dans le Plan régional d'affectation du sol (PRAS), modifié récemment pour permettre la construction de la ligne de métro Nord.

La création d'un tunnel pour les trams visait deux objectifs : l'amélioration de l'offre de transport avec une meilleure vitesse commerciale et la fluidité du trafic en surface. Moralité : la place Meiser semble devoir rester la place Misère.

[253]

Dans la presse, le cabinet du ministre-président laissait entendre que l'absence du tunnel pour les trams sur les cartes modificatrices du PRAS était voulue, parce qu'il n'existait pas encore d'étude suffisamment complète permettant l'élaboration d'un avant-projet.

Ma première question porte naturellement sur l'absence de tout projet. Qu'avez-vous entrepris durant ces quatre ans - depuis l'annonce de la construction d'un double tunnel - pour faire avancer concrètement ce dossier ? Quels sont, d'après la STIB, les gains de vitesse commerciale attendus d'un tunnel sous la place

Meiser ? Le projet de tunnel pour les trams est-il, lui aussi, définitivement abandonné ? Si oui, pour quelle raison ? Dans la négative, dans quel délai pourrait-il être finalisé ?

Pourquoi les modifications nécessaires n'ont-elles pas déjà été intégrées dans le PRAS, censé traduire la vision à long terme du gouvernement en matière d'aménagement du territoire ? Rappelons que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) suggère d'apporter une seule modification au PRAS pour l'ensemble des projets de mobilité sur le territoire de la Région. Qu'en pensez-vous ? Cela permettrait de gagner du temps, de l'argent et beaucoup d'énergie.

[255]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je m'abstiendrai de répéter le jeu de mots que tout le monde a fait !

La presse a annoncé l'abandon éventuel du projet de tunnel pour trams sous la place Meiser. Pouvez-vous nous donner un état d'avancement de ce projet, ainsi que la confirmation de cette information parue dans la presse ? Si tel est le cas, quel est le calendrier arrêté ? Le projet est-il en balance ou bien tout simplement abandonné ?

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ce projet fait des remous et suscite l'incertitude ? Quelle est la position des différents acteurs impliqués dans le dossier ?

S'il s'avère que le projet est reporté à long terme ou abandonné, quelles sont les mesures d'ores et déjà prises pour éviter que la situation de la place Meiser ne s'enlise ? Mieux encore, que prévoit-on pour le réaménagement de cette place en tenant compte d'une option en surface ?

Mon collègue M. Van Goidsenhoven a parlé des difficultés des lignes de trams. Rappelons que ces lignes ne sont malheureusement pas ralenties uniquement à la place Meiser. Pour ne prendre que les trams 7 et 25, le second est souvent bien rempli sur certaines portions de son parcours et perd beaucoup de temps avenue Buyl, puisque le projet finalement réalisé n'est qu'une pâle copie de ce qui aurait pu être fait pour améliorer sa vitesse commerciale et celle des autres lignes qui empruntent cette avenue. On a dépensé quelques millions d'euros pour un chantier s'étendant sur de longues années, avec un faible résultat à la clé. Il aurait mieux valu ne rien faire et laisser des possibilités ouvertes, mais la Région a décidé de capituler devant la commune. On voit le résultat.

*(Remarques de M. Smet)*

On peut réécrire l'histoire, mais soit !

Sur certains carrefours, les trams 7 et 25 n'ont pas du tout la priorité. Il suffit d'observer ce qui se passe au croisement entre l'avenue Roosevelt et l'avenue de la Cambre, c'est-à-dire à l'arrêt Cambre-Abbaye. Je peux vous assurer qu'à cet endroit, c'est le tram qui attend et pas les voitures !

[259]

Là aussi, on pourrait améliorer le temps de parcours des trams concernés. On pourrait effectuer l'exercice sur toute la longueur du trajet, que le tronçon examiné soit en site propre ou non, ainsi qu'à tous les carrefours. On pourrait ainsi largement améliorer les choses.

Dans le cas où ce projet venait à être hypothéqué, que prévoit le gouvernement pour la place Meiser ? Cette place est empruntée par de nombreux utilisateurs, mais compte également de nombreux résidents. S'agissant d'un quartier densément peuplé, la question de la qualité de vie s'impose de manière accrue.

"Au plus vite, au mieux !" : c'est ce que je souhaite pour l'évolution de ce dossier. J'espère que dans votre réponse, vous présenterez des projets qui ont toutes les chances de voir le jour rapidement.

[261]

### *Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de tramtunnel onder het Generaal Meiserplein? Ik heb daar al enkele keren naar gevraagd. Aanvankelijk kreeg ik van de minister te horen dat Beliris zijn werk niet zou hebben gedaan. Navraag door mijn collega's in het federaal parlement bevestigde echter dat Beliris niet eens de opdracht voor een studie heeft gekregen. Vandaag krijgen we dan plots te horen dat de tramtunnel er niet komt.

De bovengrondse verkeerssituatie aan het Generaal Meiserplein is ronduit vreselijk. Dat komt voor een stuk door het feit dat overvolle trams over het plein moeten rijden. Ik ken de situatie zeer goed, want ik prop dagelijks mijn kinderen op tram 7, die steevast overvol is. Dat is zeker een van de lijnen waarvan de capaciteit moet verhogen. Ik heb de indruk dat ook tram 25 verzadigd is, maar daarover heb ik geen cijfers. Wat zal er met beide tramlijnen gebeuren?

Er lopen in die buurt ook veel woonprojecten, in Schaarbeek, Schaarbeek-Evere, de sites aan Josaphat en aan de Auguste Reyerslaan, waardoor er nog heel wat bewoners zullen bij komen. Het openbaar vervoer, dat daar nu al verzadigd is, krijgt er nog een pak reizigers bovenop. Ik maak me dan ook ernstig zorgen over de toekomst in dat deel van het gewest. Nu ik verneem dat de ondertunneling van de trams volledig afgeschaft wordt, neemt mijn ongerustheid enkel maar toe.

[263]

Wordt het plein ook bovengronds onder handen genomen? Het is er namelijk bijzonder gevaarlijk: niet zo lang geleden gebeurde er nog een zwaar ongeval. Heel wat plaatsen op het plein staan trouwens op de lijst van zwarte verkeerspunten van het gewest.

Op korte termijn moeten de kleine ingrepen gebeuren waarvan in de studie gewag wordt gemaakt, maar op middellange termijn moet het plein absoluut grondig aangepakt worden. Ik had gehoopt dat dit nu zou gebeuren, maar de recentste berichten doen het ergste vermoeden.

Ik hoop uit de grond van mijn hart dat u kunt bevestigen dat er een tramtunnel komt en dat er tegelijkertijd gewerkt wordt aan de bovengrondse herinrichting van het plein.

[265]

**De heer Paul Delva (CD&V).**- We kennen allen de benarde situatie op het Meiserplein. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de tramtunnel? Ik had niet begrepen dat het hele project op de schop zou gaan, wel dat er heel veel onduidelijkheid heerst. Uit de hoorzitting met Beliris meende ik begrepen te hebben dat de Brusselse regering wacht op een studie van Beliris, terwijl Beliris wacht op een programma van de Brusselse regering. Ze kijken dus naar elkaar en ondertussen komt er geen schot in de zaak. Dat is toch nogal hallucinant! Ik weet niet in wiens kamp de bal nu ligt, maar ik hoop van harte dat de tramtunnel er snel komt.

Dat is een absolute voorwaarde om het openbaar vervoer en al de andere verkeersstromen op het Meiserplein in goede banen te kunnen leiden.

Het is de hoogste tijd om de omgeving veel veiliger te maken, ook voor voetgangers en fietsers. Pak de Meiserknoop snel aan, het liefst met een tramtunnel en met de noodzakelijke aanpassingen voor de zachte weggebruikers.

[267]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le ministre-président l'a déjà dit à deux reprises. Je vais à mon tour être clair. Nous n'avons pas abandonné le projet du tunnel pour trams. Je peux comprendre qu'il y ait eu à un moment une confusion avec le PRAS mais le ministre-président a clairement répondu par deux fois que le tunnel pour trams sera maintenu. Il ne faut pas se fier aux rumeurs dans la presse. Le projet n'est donc pas abandonné !

Nous voulons réaliser ce tunnel pour trams. Il est exact que le tunnel pour voitures a été abandonné. Nous en avons expliqué les raisons à la suite d'une étude réalisée à l'époque. Entre-temps, le viaduc Reyers a été démoli. Nous avons constaté que si nous voulions une entrée de tunnel à cet endroit, nous allions créer une nouvelle barrière.

Nous avons aussi tout le développement du projet mediapark.brussels avec des logements et des bureaux, ainsi que la création d'une place à la demande du maître-architecte mais aussi des services de perspective.brussels. On nous a demandé d'avoir une vision globale en lien avec le projet mediapark.brussels et la place Meiser. Tout cela a fait que le périmètre est clairement défini. Donc, non, le tram n'a pas été abandonné.

[269]

En ce qui concerne l'état du projet, l'avenant n° 11 est très clair : c'est Beliris qui doit le faire. À la fin 2017, les différents cabinets concernés se sont réunis pour confirmer l'objectif du projet. Le périmètre du projet est défini, à savoir le réaménagement en surface, la station et le tunnel pour les transports publics. Beliris est chargé de lancer le marché dirigé, cofinancé par le niveau fédéral et la Région. La Région, de son côté, pilotera les aménagements de surface et Beliris les aménagements souterrains, en collaboration avec la STIB.

Il va de soi qu'on ne peut refaire la surface avant l'aménagement du tunnel pour les trams. Pour l'instant, ce n'est pas fait. Si l'on veut améliorer la gestion de la ville et de la Région - ce qui est mon cas -, il est indispensable que Beliris finance les projets et qu'une cellule suive ceux-ci. En revanche, faire des études, faire des travaux, avoir des fonctionnaires, cela ne fonctionne pas. Il faut radicalement changer le mode de fonctionnement de Beliris. Nous attendons donc que Beliris lance le marché.

Nous avons déjà eu un débat autour des trams 7 et 25. L'arrivée du nouveau tram en 2020 facilitera les choses, puisque la capacité de transport sera accrue.

[271]

Il est vrai qu'un problème se pose pour les carrefours où transite la ligne de tram 7. Cette ligne a théoriquement les capacités suffisantes pour absorber les voyageurs, mais subit un manque de régularité provoqué par des bouchons aux carrefours. En effet, de nombreux problèmes de mobilité dans cette Région sont provoqués par des voitures qui ne respectent pas le Code de la route.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Les voitures bloquent les trams sur les voies. Certes, un grand nombre de trams occupent les voies, surtout entre Heembeek et De Wand, ainsi qu'entre l'avenue Buyl et l'avenue Legrand.

Pour le moment, la télécommande des deux carrefours de la chaussée de Boondaël, de l'avenue des Ciseaux et de l'avenue Émile de Beco est temporairement désactivée puisqu'il n'y a pas de voitures qui croisent le boulevard Général Jacques. Le carrefour du boulevard Général Jacques avec l'avenue Buyl et l'avenue de l'Hippodrome est aussi équipé de feux de circulation qui détectent l'arrivée d'un tram.

Le seul carrefour qui ne soit pas télécommandé est celui de l'avenue Franklin Roosevelt avec l'avenue Demot et le boulevard de La Cambre. Je suis déjà allé observer la situation à ce carrefour, situé à l'intersection de trois communes. Nous pouvons poser des choix, mais les protestations ne manqueront pas de s'élever.

Si les choses étaient si simples, le monde serait parfait dans cette Région ! Malheureusement, ce n'est pas le cas. Il faut choisir ses batailles. La simplification de ce carrefour est une bataille à mener dans l'avenir, et au prix d'une audace politique. Or je ne pense pas que la période soit à l'audace politique, du moins chez certains.

[275]

Les nouveaux trams augmenteront la capacité des lignes 7 et 25.

À plus long terme, je suis convaincu qu'une nouvelle ligne de métro s'imposera aussi.

*(Colloques)*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Nous actons que le tunnel pour les trams n'est pas abandonné. J'entends aussi que la capacité sera augmentée grâce aux nouveaux trams et ce, dès 2020. C'est intéressant, mais cette mesure n'améliorera pas la fluidité de la ligne, un aspect très souvent évoqué parmi les remarques formulées par les usagers.

[285]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Si j'ai bien compris, il faut donc avoir grande confiance en Beliris, et les choses se passeront bien.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ai-je dit cela ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Moi, j'ai compris que nous avons intérêt à avoir grande confiance en Beliris pour la suite des opérations !

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Le ministre a plutôt dit que c'était un peu à cause de Beliris que...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je dis que nous devons intégrer Beliris dans la Région.

---

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je suis bien d'accord, mais en attendant, ce n'est pas comme cela. Pour l'avancement du projet - qui n'est pas abandonné -, la balle est pour le moment dans le camp de Beliris. Il y a donc intérêt à avoir grande confiance en Beliris pour la suite des opérations. Je suis un peu inquiète, comme toujours lorsqu'on marche à la confiance dans cette Région. Cela pourrait bien traîner, traîner, traîner... Et donc, je me demande s'il ne serait pas pertinent de prévoir le plan B, la Région étant maître de la surface, histoire que les choses ne restent pas bloquées pendant des années, des années, des années...

[305]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Eind 2017 hebt u dan toch uiteindelijk samengezeten met Beliris om te onderzoeken of de opdracht werd gegeven.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Maar dat heb ik niet gezegd.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Zo heb ik het wel begrepen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is dan een verkeerde vertaling. Ik heb gezegd: "We hebben nog eens samengezeten om alles duidelijk te maken".

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Tot dan was het blijkbaar niet duidelijk?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mevrouw Van Achter, ik weet dat de heer Reynders en uw partij bijna een partij zijn.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U zal mij niet Beliris horen verdedigen. Ik vraag gewoon hoe de vork in de steel zit.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De heer Reynders verdedigt de N-VA en de N-VA verdedigt de heer Reynders. Veel geluk daarmee!

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Duurde het dan zo lang om vast te stellen dat het onduidelijk was wie er aan zet was?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat was wél duidelijk! Om misverstanden te vermijden, hebben we dat nog eens herhaald.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Eind 2017 was het dan plots duidelijk geworden dat er in gang moest worden geschoten. Wat is nu de timing?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Zo snel mogelijk. Ik zal het nogmaals aan Beliris vragen, want zij hebben dit in handen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Dit probleem moet aangepakt worden. Het heeft al veel te lang geduurd om Beliris duidelijk te maken dat zij aan zet zijn. Ik laat in het midden wiens fout dat is, want ik was er niet bij. Als het tot eind 2017 moet duren om daarover duidelijkheid te scheppen, terwijl ik daarnaar al heel lang vraag, vrees ik dat u de voortgang zeer goed in de gaten zult moeten houden. Ik hoop dat u ons binnen afzienbare tijd de precieze timing kunt bezorgen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Bent u voorstander van de integratie van Beliris in het gewest, mevrouw Van Achter? Dat zou veel zaken versnellen en vereenvoudigen.

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ik ben vooral voorstander van efficiënte administraties.

[321]

- *Les incidents sont clos.*

[323]

**INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK,**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le remboursement de 1,2 million d'euros à Viabuild dans le cadre des retards liés au chantier de la place Rogier".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,**

**concernant "l'indemnisation de 1,2 million d'euros pour un entrepreneur du chantier de la place Rogier".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "le dédommagement de 1,2 million d'euros payés par la Région à un entrepreneur dans le cadre du chantier Rogier".**

[329]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Nous apprenons par la presse que la Région de Bruxelles-Capitale devrait indemniser l'entreprise Viabuild à hauteur de 1,2 million d'euros pour les pertes subies dans le cadre des travaux de réaménagement de la place Rogier. La raison de cette indemnisation très importante serait en effet la conséquence des retards pris par le promoteur du projet, en l'occurrence la Région.

Pour mémoire, ce gros chantier, lancé en 2006, devait prendre fin en 2013. Dans le même temps, sous la précédente législature, il avait été décidé de scinder le chantier en plusieurs appels de marché : réaménagement de la place, rénovation du métro, réalisation du métro et montage de l'auvent. Ces cahiers des charges distincts n'ont sans doute pas contribué à une coordination et concertation optimales autour de ces chantiers.

Ainsi, alors que le chantier spécifique lié au réaménagement de la place aurait dû durer une année, il s'avère qu'il est en cours depuis 700 jours. Ce sont les nombreux contretemps relatifs à l'installation de l'auvent en verre et en acier sur la place - dont les travaux sont toujours en cours - qui auraient causé ce retard. À cet égard, il semblerait que la Région soit en litige avec le consortium en charge de la conception et du montage de l'auvent à propos du résultat final, jugé non conforme aux attentes initiales.

M. le ministre, pouvez-vous établir les responsabilités des retards liés aux travaux de réaménagement de la place Rogier ? Quelles sont les actions entreprises par la Région sous cette législature pour tenter de limiter ce retard ? La Région a-t-elle effectivement engagé une action contre le consortium chargé de la conception et de la construction de l'auvent sur la place Rogier ? Il semblerait que vous ayez l'intention de réaliser un audit de ce chantier lorsque les travaux seront achevés. Pouvez-vous dès lors nous donner un calendrier prévisionnel actualisé de la réalisation finale des différents travaux en cours sur la place Rogier ?

[331]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven pour son interpellation jointe.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- À la suite des nombreux retards accumulés sur le chantier de la place Rogier, il semble que le gouvernement bruxellois ait décidé en décembre dernier, lors d'un conseil des ministres, d'indemniser un entrepreneur à hauteur de 1,2 million d'euros.

En effet, personne ne peut aujourd'hui prétendre n'avoir ni remarqué, ni regretté les innombrables retards accumulés depuis le début des travaux. Entamée en 2006, la rénovation de cette place aurait dû être terminée en 2013 déjà. Nous voici cinq ans plus tard, avec des montants dépassant largement les sommes engagées dès le départ, sans même savoir quand l'inauguration aura enfin lieu.

Parmi les couacs les plus importants de ce dossier, nous ne manquerons évidemment pas de rappeler celui de la pose du film sur l'auvent, qui a nécessité de nombreux ajustements. Plus important encore, il nous est rapporté que cet auvent, pour l'heure, ne correspond toujours pas aux prescrits du cahier des charges et que des adaptations supplémentaires doivent encore être opérées dans les mois à venir.

Par voie de conséquence, et vu que ces rénovations portaient tant sur des travaux en sous-sol qu'en surface, le moindre retard s'est directement répercuté en d'autres endroits du chantier de la place. C'est ainsi que l'entrepreneur Viabuild NV avait estimé ses pertes financières à 2,6 millions d'euros déjà en mars 2016 et à 3,9 millions d'euros à la fin de l'année 2016.

Aujourd'hui, parce que la Région bruxelloise n'avait plus d'autre choix que d'accepter de négocier une indemnisation, au risque de se voir assigner en justice, c'est un montant d'1,2 million d'euros, négocié par Bruxelles Mobilité, qui vient s'ajouter à une ardoise déjà lourde de 35 millions d'euros. Rappelons à cet égard que la rénovation de la place avait été chiffrée au départ à 19 millions d'euros. Nous sommes très loin de la réalité actuelle.

En vertu des différentes informations que je viens brièvement de rappeler et de remettre en contexte, je souhaiterais à présent aborder avec vous la lourde question des responsabilités en cause dans cette affaire. Longtemps, vous aviez justifié la mauvaise gestion de ce chantier en rappelant que ce dossier, initié sous votre première législature, avait ensuite été repris par votre successeur, Mme Grouwels, avant de revenir sous votre responsabilité en 2014. Vous aviez par ailleurs argumenté que le choix, entre 2009 et 2014, de procéder à la démultiplication des marchés, et donc des acteurs pour les différents chantiers concernés, ne vous avait pas appartenu.

[333]

Je souhaiterais dès lors aborder avec vous des points précis de ce dossier. Premièrement, êtes-vous en mesure de nous communiquer le montant total des travaux de rénovation de la place Rogier, ventilés en fonction des chantiers en sous-sol et en surface ?



Deuxièmement, êtes-vous à ce stade en mesure de nous communiquer la date précise de l'inauguration de la place ? Que reste-t-il à réaliser et quels sont les ajustements de l'auvent, en plus de ceux du film, à prévoir dans les mois à venir ?

Troisièmement, confirmez-vous les déclarations selon lesquelles un audit global serait commandité par le gouvernement dès la fin dudit chantier ?

Enfin, quels sont les moyens de recours dont dispose la Région vis-à-vis des entrepreneurs défaillants responsables des retards ?

Pour conclure, je souhaiterais également connaître les probabilités qu'un audit soit réalisé au sein de Bruxelles Mobilité sur la question spécifique de la gestion des chantiers.

[335]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Il apparaît donc que la Région a conclu un accord amiable pour l'indemnisation d'un entrepreneur qui aurait subi des dommages en raison de retards de chantiers qui - à ce que j'ai pu lire - étaient liés aux retards accumulés par un autre entrepreneur. J'aimerais connaître les causes des retards intervenus sur le chantier et savoir également si la Région en est la seule responsable.

Si d'autres intervenants, tels qu'un entrepreneur tiers, ont une responsabilité, je ne voudrais pas que la Région paie pour le compte de tiers et que le principal responsable des retards s'en sorte sans bourse délier. La Région se retournera-elle contre le responsable et essaiera-t-elle de perdre le moins d'argent dans cette affaire ?

[337]

#### *Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Sans vouloir me décharger de mes responsabilités, je suis pourtant contraint de rejeter en partie la faute sur le gouvernement précédent.

Je sais que c'est moi qui ai lancé le projet lors de la législature 2004-2009, mais son exécution a débuté entre 2009 et 2014, alors que je n'étais plus en charge, et le chantier devait s'achever durant cette législature.

J'ai demandé un audit parce que j'estime qu'il faut tirer des enseignements de chantiers de cette ampleur. C'est un chantier complexe et il me paraît inopportun de tirer à boulets rouges uniquement sur Bruxelles Mobilité.

Les responsabilités sont à chercher dans la complexité technique du projet, j'y ai déjà fait allusion. Agir sur un des murs peut entraîner l'effondrement des autres et de la place. Le mode opératoire, la multiplicité des acteurs, la volonté de garder au maximum la station accessible, ainsi que la place, et le tunnel Rogier ouvert ont eu un impact sur le planning du chantier.

[339]

---

Les mesures d'économies ont été prises sous la législature précédente. Elles ont finalement retardé les travaux d'adaptation à l'auvent, avec le choix d'un entrepreneur ayant remis une offre très basse, l'annulation des travaux du tunnel de la place Rogier et la scission en plusieurs marchés.

Le projet de réaménagement de la place Rogier porte sur plusieurs travaux d'infrastructures importants divisés en plusieurs marchés par le gouvernement précédent, principalement pour :

- réaliser un atrium entre la station de métro, le parking Rogier et des salles souterraines appartenant à la commune de Saint-Josse ;
- rénover la station de métro et équiper l'atrium ;
- réaliser un auvent monumental couvrant l'atrium, les accès au métro et les quais de bus en surface ;
- réaménager la place Rogier et le boulevard du jardin Botanique entre le boulevard Albert II et la rue du Marais.

La rénovation du tunnel ne figurait pas dans ce projet. Vous vous souviendrez qu'en tant que ministre, j'avais ordonné que l'on prépare séparément les dossiers de rénovation de la place et du tunnel, pour lequel je percevais déjà un problème. Le gouvernement a d'ailleurs poursuivi le dossier de la rénovation de la place Rogier et pas celui du tunnel.

Dès le début des travaux, il était clair que la scission des travaux à l'auvent et à la place entraînerait des problèmes, car les deux chantiers se chevauchent sur la même superficie. Tous les travaux doivent être coordonnés, tout retard dans un chantier entraînant un retard dans l'autre.

L'adjudication des deux projets a eu lieu en 2012. Lorsque deux entrepreneurs différents sont désignés pour travailler simultanément à la rénovation d'un même endroit, la possibilité de conflits existe. En cas de désignation d'un seul entrepreneur, la coordination et la responsabilité lui incombent sans équivoque. La question est de savoir s'il n'y avait pas de meilleur choix à faire. Poser la question, c'est y répondre !

[341]

Par ailleurs, il a été constaté que le cahier des charges pour la construction de l'auvent, approuvé par le gouvernement le 3 mai 2012, comprenait trop peu de garanties et de détails techniques sur le concept pour que les travaux puissent commencer à temps. De ce fait, les études préparatoires ont duré quelques mois de plus.

Enfin, le choix du gouvernement précédent s'était porté sur un entrepreneur ayant remis une offre de prix très basse, mais pas toujours étayée au niveau technique pour les travaux de l'auvent. Ensuite, pendant les travaux, nous avons constaté des problèmes d'étanchéité et de revêtement au niveau de l'auvent.

Le projet Rogier touche aux espaces souterrains privés appartenant à la copropriété Parking-Musée, dont les membres étaient Interparking, Belfius et la commune de Saint-Josse-ten-Noode. Le permis d'urbanisme date de juillet 2008. En 2009, une convention a été signée entre Bruxelles Mobilité et la commune pour acter les responsabilités de chaque institution. La commune de Saint-Josse-ten-Noode était, selon sa volonté explicite et après des négociations assez compliquées, chargée des relations avec la copropriété.

La copropriété s'est occupée des travaux de gros œuvre pour la réalisation de l'atrium, dont elle était propriétaire. Ces travaux étaient préfinancés par la commune de Saint-Josse-ten-Noode. À la suite d'une réorganisation de la copropriété, les espaces de l'atrium ont été transférés dans le giron de la commune, qui les a revendus à la Région.

En parallèle, la Région avait entamé, de son côté, les travaux de pose d'un ascenseur d'accès dans la station Rogier du côté de City 2 et d'escaliers d'accès aux quais de la station. Ces travaux n'entraient pas en interaction avec ceux de la copropriété, car la rénovation de la station ne pouvait être entamée pendant ces travaux de gros œuvre. La rénovation n'a donc pu débuter qu'à la fin de 2012.

Dans le cadre de la législature 2009-2014, la ministre en charge à l'époque a d'abord envisagé de modifier le projet routier pour en réduire l'ampleur et le coût. C'est un élément qui mérite d'être rappelé !

[343]

Cependant, le projet a pu être poursuivi dans sa globalité, mais en lançant les marchés à des moments différents afin d'étaler les dépenses dans le temps et de tenir compte de l'enchaînement des étapes de réalisation. Parallèlement, une participation de Beliris a été obtenue pour cofinancer les travaux de réalisation de l'auvent.

Le chantier des rénovations de la station Rogier et le parachèvement de l'atrium ne pouvaient être entamés qu'à la suite des travaux de gros œuvre de la copropriété. Le chantier de la réalisation de l'auvent ne pouvait débuter qu'après les travaux de la station, ceux-ci intégrant les renforcements de l'infrastructure qui allait devoir supporter l'auvent.

Le chantier relatif à la modification du boulevard du Jardin Botanique devait être réalisé avant l'auvent, pour pouvoir dévier le trafic en dehors de l'emprise du montage de la structure. Enfin, idéalement, les travaux de rénovation de la place devaient avoir lieu après la réalisation de l'auvent. Cela démontre la nécessité technique qu'il y a de ne pas entamer les différents travaux en même temps dès le départ.

Dans l'ordre, le chantier de rénovation de la station a commencé fin 2010 ; celui de la rénovation du boulevard du Jardin Botanique et du Strip a commencé en avril 2013 ; celui de l'auvent en janvier 2014. Les chantiers de la place et du montage de l'auvent se sont déroulés en parallèle et ont été réadaptés à partir de l'été 2014.

Les causes des retards en cours de chantier sont à rechercher à différents niveaux :

- contraintes techniques ;
- modification nécessaire des méthodes d'exécution ;
- délai de validation de chaque modification ;
- retard dans l'obtention de plans et d'études complémentaires des auteurs du projet ;
- nécessité de travaux complémentaires au niveau des structures et des imperméabilisations ;
- travaux de concessionnaires supplémentaires ;

- interactions avec des chantiers privés ;
- prise en considération de contraintes supplémentaires de la part des riverains, des parkings et surtout des hôtels ;
- contraintes liées à la déviation du trafic pour les phases modifiées ;
- interactions entre les phases de l'auvent et celles de la place à la suite du retard accumulé dans le chantier de l'auvent ;
- contraintes liées à la météo pour la pose de la toile en éthylène tétrafluoro-éthylène (ETFE).

[345]

Des actions ont été entreprises sous cette législature pour tenter de limiter les retards. Ainsi, face au retard accumulé par le chantier de l'auvent, en interaction avec les chantiers des voiries, il a été décidé de maintenir une activité constante des deux entreprises principales au lieu d'arrêter temporairement l'une des deux. Cela a permis au chantier des voiries d'avancer par petites phases sur certaines zones disponibles de la place.

Au moment où il a été constaté qu'il y avait des problèmes avec la pause du revêtement de l'auvent, il a été immédiatement décidé que l'entrepreneur réalisant l'aménagement de la place bénéficierait de la priorité pour finaliser au maximum la place dans un délai le plus court possible.

Par ailleurs, il a été constaté que la copropriété du parking n'avait pas réalisé les préparatifs nécessaires pour l'installation de l'issue de secours indispensable. Bruxelles Mobilité a repris donc l'installation afin que le calendrier soit écourté.

Au registre des travaux supplémentaires, il est utile de rappeler que Bruxelles Mobilité a également dû tenir compte du chantier de rénovation de l'étanchéité du toit du tunnel Rogier en fin de travaux. Ces travaux ont été phasés suivant un délai très strict imposé pour garantir la fonctionnalité de la Petite ceinture, ce qui a été respecté.

Une procédure judiciaire a été initiée. Une expertise a été ordonnée par le tribunal pour définir les responsables au niveau de l'association momentanée et de ses sous-traitants. Je ne peux pas me prononcer sur la période en cours, qui n'est pas encore terminée, ni vous livrer mes opinions à ce sujet.

Il est exact que je veux réaliser un audit après la livraison du chantier, simplement pour savoir comment cela s'est déroulé et, surtout, pour en tirer les leçons pour l'avenir. C'est le plus important. Le but n'est pas nécessairement de blâmer qui que ce soit, mais surtout de tirer des leçons pour mieux organiser ce genre de grand chantier complexe à l'avenir.

Les travaux sur la place sont presque terminés. Toutefois, en raison des erreurs au niveau du revêtement de l'auvent, certains travaux à effectuer sous ce dernier ont subi du retard.

[347]

Dès lors, une réception technique a eu lieu en décembre 2017, lors de laquelle toute une série de remarques ont été formulées, concernant des problèmes qui doivent être résolus.

En janvier 2018, la signalisation définitive a été installée. L'arrêt de bus sera installé dans le mois qui vient. Son installation a dû être reportée parce que la structure de l'auvent ne pouvait pas être livrée. L'éclairage définitif sera installé après la livraison du revêtement de l'auvent. Je rappelle que cet auvent sera fortement éclairé le soir. Les effets seront encore plus impressionnants une fois l'éclairage mis en place.

La sortie de secours du parking sera livrée en février. La responsabilité de la mauvaise exécution du revêtement de l'auvent ayant entraîné des retards fait l'objet d'une procédure judiciaire. Je ne me prononcerai donc pas à ce sujet pour le moment. Je sais que certains ont toujours tendance à rejeter la responsabilité sur la Région et sur le ministre. Il faut cesser ce genre de raisonnement, qui s'avère souvent faux. Attendons le résultat des procédures qui ont été engagées.

Je suis également content d'apporter plus de précisions sur les montants en jeu dans ce chantier, car ces informations permettront de relativiser son coût. À titre de comparaison, je me suis rendu en visite à Kuala Lumpur afin d'y représenter la Belgique et si on observe les travaux effectués là-bas, ainsi que les infrastructures et les auvents qu'ils fabriquent à ces endroits, notre auvent de la place Rogier, que certains estiment monumental, est petit en comparaison à ce qui est fait dans d'autres villes dans le monde.

Le montant total du projet Rogier se répartit entre les différents postes suivants :

- études : 4.719.084,92 euros ;
- auvent : 7.277.216,57 euros ;
- parachèvements atrium et station métro : 9.737.752,50 euros ;
- électricité, techniques spéciales, escalators : 7.677.606,37 euros ;
- étanchéité tunnel métro et station métro : 1.289.647,98 euros ;
- voirie et étanchéité parking : 9.194.262,27 euros ;
- rénovation complète des feux tricolores : 500.000,00 euros ;
- déplacement d'impétrants situés en voirie : 98.607,99 euros ;
- expropriation atrium : 3.260.516,00 euros ;
- indemnisation Viabuild : 1.200.000,00 euros.

[349]

Le montant total des travaux en sous-sol - station de métro, atrium, expropriation et étanchéité du métro - s'élève à 22 millions d'euros.

Le montant total des travaux hors sol - voiries, feux tricolores, impétrants et auvents - se chiffre à 17 millions d'euros.

Les travaux de rénovation relatifs à l'étanchéité du tunnel Rogier représentent 3,8 millions d'euros supplémentaires. Ces chiffres sont donnés à titre indicatif et seront actualisés. Nous disposerons des montants définitifs à la fin du projet.

N'oublions pas que la station de trams et de métro Rogier est l'une des plus importantes de la Région sur le plan des interconnexions, qui ne feront que croître avec l'arrivée du métro Nord-Sud.

La réception provisoire des travaux de la place et du boulevard a eu lieu en décembre 2017. En ce qui concerne l'auvent de la place Rogier, l'association momentanée De Waele-In Advance - et son nouveau sous-traitant - doit proposer un nouveau calendrier pour le remplacement de la toile. Nous attendons que les experts le valident. Après l'installation de la toile en éthylène tétrafluoro-éthylène (ETFE), il restera à poser les triangles blancs en bois qui viendront fermer un triangle sur deux de la structure.

[351]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- L'historique est important. Vous n'étiez pas à la manœuvre en 2012 et vous avez repris un dossier mal engagé.

Je vous avais interrogé sur l'indemnité de 1,2 million d'euros, qui représente environ 3% de l'ensemble des travaux de 39 millions d'euros – 17 millions additionnés à 22 millions – pour l'aménagement de la place. Pourrions-nous engager une action en responsabilité simple ? Il s'agit en effet d'une indemnisation réclamée à une seule personne, mais nous ne sommes pas entièrement responsables de la faute. Dès lors, pourrions-nous réclamer auprès de l'entreprise responsable du retard une partie de cette somme de 1,2 million déjà payée ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne veux rien exclure, mais je ne peux pas non plus préjuger de la suite.

[355]

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je peux comprendre que ce type de dossiers implique de multiples comptes, mais il faut vous réserver la possibilité d'agir et ne pas lâcher prise trop facilement, car nous avons supporté ce coût. Il faut certes relativiser par rapport au coût global, mais ce montant de 40 millions d'euros pour la seule place Rogier, même s'il s'agit d'un lieu stratégique, est phénoménal. Cela ne relève pas de votre responsabilité : cette décision avait été prise auparavant.

*(Remarques de M. Smet)*

Par contre, je vous rejoins sur le fait que d'ordinaire, vous ne blâmez pas forcément votre prédécesseur et tentez de trouver une solution pour sortir de l'ornière. C'est ce que nous attendons de vous dans ce dossier, qui n'est pas si simple. Peut-être le gouvernement précédent a-t-il été trop ambitieux avec ce projet d'auvent ! Il est vrai qu'il s'agit d'une œuvre architecturale assez exceptionnelle. Était-ce utile pour autant ?

[359]

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'assume cet aspect de la question, car j'étais encore ministre à l'époque de ce choix. Le permis a été délivré en 2008. Un concours international d'architectes, avec un jury indépendant, a opté pour ce projet. N'oublions pas que la place Rogier est une carte de visite de la Région, parce qu'elle est proche de l'artère commerçante la plus importante et du centre-ville de Bruxelles, et qu'elle concentre de grands hôtels.

*(Remarques de M. De Bock)*

Comme vous le dites, il y a aussi un hôpital et une université à proximité.

Cette place était tellement moche et peu fonctionnelle qu'il fallait y poser un geste architectural fort. Ce projet a un sens utilitaire pour les activités en espace public, car il sera couvert. Le Starbucks, nouvellement implanté, est très content, car ses affaires fonctionnent très bien.

Il faut cependant encore créer plus de vie sur la place. Les hôtels vont sans doute déployer des terrasses en été. Je regrette que le grand complexe Sheraton, Thon Hotel et Manhattan Building sera en travaux durant deux ans pour une rénovation intégrale. À cela s'ajoute le fait que le propriétaire de l'immeuble du Crowne Plaza prépare un dossier d'extension de l'hôtel pour combler la friche situé au coin de la place.

Une fois ces travaux terminés, cette place, qui n'est pas seulement une vitrine pour les nombreux chefs d'État et hommes d'affaires qui y séjournent, pourra devenir une vraie grande place urbaine, la seule que compte Bruxelles, à l'exception peut-être de la place de Brouckère.

[363]

En réalité, Bruxelles ne possède que deux places de ce type, voire trois si l'on y ajoute la Bourse, qui est déjà un peu plus intime.

Ces places vont retrouver une vitalité. Les fontaines "brumisantes" - une première à Bruxelles - vont inciter les enfants du quartier à y jouer l'été. La place Rogier abrite également un bâtiment de la Commission européenne, ce qui signifie qu'elle est très fréquentée.

Cet auvent a-t-il une fonctionnalité, hormis celle de protéger de la pluie ? Oui, car cette structure garnit la place. Sans l'auvent, elle serait trop vide et ne pourrait agir comme lieu de rencontres. New York, Singapour et d'autres grandes villes du monde possèdent des constructions de ce type pour humaniser les grands espaces urbains.

*(Remarques de M. Loewenstein)*

Prenons le nouveau World Trade Center à New York. Calatrava a réalisé le nouvel ensemble architectural. On peut considérer que l'auvent sert à couvrir l'entrée du métro. C'est pareil à la place Rogier, où nous avons aussi une entrée de métro. Nous avons aussi créé un espace public souterrain.

À mon avis, il faut défendre ce projet. Illuminé le soir, l'auvent deviendra un phare. En outre, il attirera les touristes, qui voudront le photographier. À Bruxelles, nous n'avons pas assez d'interventions architecturales de ce type.

[367]

Ici, on râle assez rapidement et on critique, mais une ville a besoin de projets de ce type ! Je le crois sincèrement. On retrouve d'ailleurs ce genre de projet pour la future place Schuman. Il s'agit en l'occurrence d'un projet beaucoup plus léger, mais il est aussi proposé par un grand bureau d'architectes danois. Ces gens savent ce qu'ils font et leur idée consiste justement à humaniser les lieux !

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Le Starbucks, c'est une concession de la Région, de la commune ?

---

**M. Pascal Smet, ministre.-** La Région a donné l'espace à la STIB, qui a le droit de le commercialiser et qui a accordé une concession à Starbucks. Allez y prendre un café ! C'est très bien fait, c'est une belle expérience. Il y a plein de jeunes, de fonctionnaires et de clients des hôtels. On peut même y boire de l'alcool en soirée.

[373]

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).-** Merci pour cette réponse.

Lorsque j'étais jeune, je me souviens qu'il y avait une rupture et que le quartier était déserté, voire mal famé, une fois passé le boulevard du Jardin Botanique. Le quartier était pour ainsi dire détruit jusqu'à la gare. Aujourd'hui, il y a une continuité et on peut facilement se rendre à la gare de Bruxelles-Nord. Je pense que la place est un élément de liaison entre le centre-ville et la gare.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous devons d'ailleurs aussi réaménager la rue du Progrès. Étant donné qu'il s'agit d'une voirie régionale, Emir Kir m'a demandé de repenser la liaison entre la gare de Bruxelles-Nord et la place Rogier.

Lorsque j'ai dit à l'époque que cela réduirait le nombre de voitures, on ne m'a pas cru. Regardez le résultat aujourd'hui.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).-** Tout à fait. Tant que vous ne l'appellez pas "place Mao", c'est parfait !

*(Sourires)*

[379]

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Nous ne contestons pas vos considérations d'ordre esthétique. Nous pouvons même parfois y adhérer. Il y a toutefois une responsabilité. Le problème, c'est le passage d'une enveloppe supposée de 19 millions d'euros à 42,610 millions d'euros. Sans compter l'impact du retard particulièrement significatif.

J'entends que vous allez vous lancer dans un audit après la livraison du chantier, afin d'en tirer toutes les leçons.

**M. Pascal Smet, ministre.-** M. Van Goidsenhoven, avez-vous écouté la réponse ?

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Oui.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Les choix ont été faits par le gouvernement précédent. Ayez au moins l'honnêteté intellectuelle de le reconnaître !

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Vous avez effectivement dit que votre prédécesseur avait fait des choix.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, le gouvernement précédent l'a fait de manière collégiale !



[387]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Le gouvernement précédent ! Plusieurs de vos actuels collègues apprécieront. Ma formation n'était pas membre de la précédente majorité, ni de celle-ci. Cela ne me dérange donc pas, mais les conséquences en termes de retard et de coût doivent tout de même être supportées par l'ensemble des Bruxellois. À un moment donné, il faudra donc bien se pencher sur les responsabilités.

Je m'interroge sur les éléments techniques. Vous avez dit que si l'on touchait à un mur, un effondrement pouvait se produire. Très bien. Mais si les entrepreneurs ont accepté les marchés proposés, ils devaient tout de même être au courant de la nature du milieu. Si l'on a découvert ce risque d'effondrement au moment de creuser, c'est un peu inquiétant !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais je n'ai pas dit cela ! De plus, c'est Ney+Partners qui était présent, l'un des plus grands bureaux d'ingénieurs du pays, voire d'Europe.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- De fait, ce ne sont pas des Branquignols ! C'est pour cela que je m'interroge sur le fait que cet élément ait pu semer le trouble. Cette contrainte technique devait en effet être connue dès le départ, surtout si des gens hautement qualifiés devaient réaliser les travaux.

D'accord, la complexité technique du projet et la multiplication des acteurs ont pu causer des difficultés, des retards et des surcoûts. Il n'en reste pas moins vrai qu'il est interpellant de passer de 19 millions d'euros à 42,610 millions d'euros.

Je prends comme un soulagement les mesures d'économie prises sous votre autorité depuis 2014, même si elles ont parfois eu pour conséquence de ralentir les travaux. La dérive aurait pu être encore plus conséquente.

[393]

Que l'on fasse un ouvrage d'art important, significatif et à l'esthétique architecturale très particulière à cet endroit, pourquoi pas ? Mais à quel coût et au prix de quelles difficultés ? Vous en conviendrez, il faut à un moment se pencher sur la question, car vous voulez maintenir et encourager des projets audacieux, mais nous ne sommes manifestement pas équipés pour les réaliser.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il faut être intellectuellement honnête. Le coût du réaménagement de la place est de 17 millions d'euros, et non de 42 millions d'euros ! Les 22 millions concernent le sous-sol !

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- C'est comme pour le stade : il ne coûte pas 600 millions d'euros, parce que sa construction coûte 300 millions d'euros et que 300 autres millions d'euros correspondent au coût de ce qui est construit en-dessous, comme les parkings.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Et en l'occurrence, le sous-sol, c'est le métro, le parking et tout un complexe.

[401]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Oui, mais à un moment, il y a un budget global.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il s'agit de la connexion intermodale la plus importante de la Région.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Il y a un coût. Je suis désolé, mais on nous a dit en son temps que cela devait coûter 19 millions d'euros.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ce n'était pas moi. Je n'étais pas en charge de ce dossier à ce moment-là.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Non, mais vous conviendrez qu'en tant que député, cela paraît interpellant qu'un dossier prenne autant de temps, connaisse autant de difficultés et passe d'un budget global de 19 millions d'euros à l'époque à 42,610 millions d'euros.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis d'accord avec vous ! C'est la raison pour laquelle je veux un audit.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Ah voilà ! Donc, nous nous sommes compris.

Je ne demande pas que l'on vous cloue au pilori. Votre message nous incite à être plus audacieux et je demande simplement si nous sommes équipés pour ce niveau d'audace. J'ai effectivement un certain nombre de doutes en la matière.

*(Rumeurs)*

[423]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La question des coûts et des surcoûts a déjà été abordée en d'autres occasions. Elle mérite en effet d'être analysée. Ce qui m'intéresse surtout, c'est la politique de récupération de la Région. J'ai l'impression que la Région n'a pas toujours une véritable politique de réception des travaux.

Je vous avais posé une question écrite sur une piste cyclable qui avait été défoncée par un chantier privé. En l'espèce aussi, je pense que rien n'a été fait parce qu'on n'est pas allé regarder. Cela va donc coûter une fortune, parce que nous ne faisons pas valoir nos droits.

Je pense qu'en termes de réception des travaux et de contrôles post-travaux, nous devrions avoir une politique beaucoup plus agressive. Cela nous éviterait énormément de coûts.

Pour ce qui est de la beauté architecturale du lieu, je trouve dommage d'offrir à Starbucks sa meilleure enseigne. Nous aurions pu trouver quelque chose d'un petit peu moins standardisé, avec un petit peu plus de caractère pour cette ville. Je trouve cela lamentable ! Des Starbucks, il y en a partout !

*- Les incidents sont clos.*

## **INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la conception des espaces publics en Région bruxelloise".**

[429]

---

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous venez de fêter les dix ans de *pyblik*, programme de réflexion et de formation de la Région visant à améliorer la gouvernance et la qualité des projets d'espace public. En avril 2017, la Région a également publié à votre initiative le Guide des espaces publics bruxellois, reprenant l'ensemble des bonnes pratiques en matière d'aménagement, illustrées par des exemples bruxellois ou belges. Ces deux outils sont remarquables et pourraient laisser augurer une nouvelle culture d'aménagement des espaces publics.

Cependant, nous ne pouvons que déplorer l'absence de mise en œuvre de ces connaissances acquises. Au-delà de quelques chantiers emblématiques où les recommandations de gouvernance ont généralement été suivies, il existe une multitude de chantiers de moindre importance en taille, mais dont l'impact sur la qualité générale de l'espace public est énorme. Or, ils manquent souvent d'attention et d'ambition, alors que les conséquences ont un impact pendant des décennies.

À titre d'exemple, pour les réaménagements le long des lignes de tram 25 et 94 à Ixelles, la commune a passé une convention avec la STIB pour un réaménagement de façade à façade. C'est en soi une excellente chose. Malheureusement, il semble que les enseignements qui devraient être tirés de l'expertise désormais disponible ne le soient pas. On crée d'énormes oreilles de trottoirs pour, in fine, se contenter d'y planter quelques petits arbres, sans aucune qualité paysagère ou d'usage, et sans se demander s'il ne serait pas pertinent d'installer un module de jeux pour enfants, un banc ou d'autres choses.

Ce type de chantier se reproduit dans toute la Région. Il est regrettable de gaspiller l'espace, si rare en Région bruxelloise. La ville qui se densifie a besoin de lieux de respiration. Ces endroits pourraient jouer ce rôle d'aération et changer l'ambiance urbaine.

[431]

Par ailleurs, un espace aussi important que le square Marie-José ne fait, à notre connaissance, l'objet d'aucune réflexion externe ou publique. Aucun processus participatif digne de ce nom et aucun appel à projets auprès d'architectes du paysage n'y est envisagé. Pourtant, l'espace est vaste - plus grand que la place Fernand Cocq - et constitue un petit noyau commercial en grande difficulté. Celui-ci polarise un quartier en pleine mutation démographique : rajeunissement de la population, arrivée d'étudiants et de familles avec enfants en bas âge. Dès lors, les orientations d'aménagement auront un impact très important sur la vie du quartier.

Je voudrais savoir pourquoi, aujourd'hui encore, on effectue des travaux lourds et coûteux en gâchant la chance unique d'initier une réelle transformation de l'espace au profit des habitants et des usagers. Pourquoi de tels projets n'incluent-ils strictement aucun processus participatif ? C'est d'ailleurs lorsque les travaux ont lieu que les gens en découvrent l'existence.

Pourquoi aucun appel à projets ou concours n'est-il organisé ? Comment se fait-il que de tels projets, dans lesquels la Région ou un de ses organes intervient, ne fassent pas l'objet d'une procédure qui systématise les règles de bonnes pratiques ? Au-delà des discours, qu'avez-vous pris comme mesures pour concrétiser ce que tout le monde sait qu'il faut faire, mais qui ne se réalise pas ?

C'est là l'un des grands maux de notre Région, qui nécessiterait que nous prenions les choses en main. En effet, décider d'un aménagement qui met ensuite vingt ans à être mis en œuvre est un peu triste. Récemment, j'ai été visiter Gand et j'ai pu constater que l'on y fait preuve de créativité, notamment en matière de modules

de jeux pour enfants. Des appels à projets sont lancés parce que les personnes en charge ont décidé de faire de cette ville un endroit agréable pour les enfants.

[433]

### *Discussion*

*(M. Marc Loewenstein, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le Guide des espaces publics bruxellois a été validé par le gouvernement le 29 juin 2017 et a été rendu public dans sa forme finale sur le site [www.publicspaces.brussels](http://www.publicspaces.brussels) à la mi-octobre 2017. Il n'y a donc pas encore de projets d'aménagement d'espaces publics visibles ou au stade de la demande de permis d'urbanisme (PU) qui peuvent se prévaloir de son utilisation.

Pendant les formations pyblik de cette année, une attention particulière sera également accordée aux directives développées dans le guide. Via pyblik, nous touchons principalement tant les administrations régionales que communales qui s'occupent d'espaces publics.

Vous savez que j'ai créé pyblik à l'époque, en comptant sur une bonne collaboration de votre parti au moment où nous étions ensemble au gouvernement.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- C'était un excellent choix !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il fallait le rappeler !

Les réaménagements le long des lignes de tram 25 et 94 à Ixelles concernent une voirie communale et une demande de permis d'urbanisme introduite dans sa première version en 2011 et modifiée en 2015. L'aménagement réalisé est l'aboutissement d'une concertation avec la commune.

À l'avenir, la Région souhaite améliorer le souci de la qualité des espaces publics dans la conception des projets d'aménagement réalisés tant par la STIB que par les autres acteurs. Différents dispositifs sont en cours de réflexion dans le cadre du futur contrat de gestion de la STIB.

La place Marie-José est située sur le réseau communal. La STIB intervient dans ce cas uniquement dans les travaux d'infrastructure du tram. Il va de soi que les interventions sur les lignes de tram sont une belle occasion de réaménager la place en profondeur et d'investir davantage dans la qualité de séjour sur la place, ainsi que de verduriser ce quartier en réfléchissant aussi à la circulation autour de la place.

Vu que tant la place que la voirie autour de celle-ci sont communales, la Région n'exerce qu'un contrôle partiel sur l'élaboration des aménagements. On sait que les communes n'ont pas toujours la même vision que la Région concernant la place de la voiture dans l'espace public.

La présence du maître-architecte au sein du Comité stratégique Région/STIB, ainsi qu'aux réunions de concertation entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) permet également d'accorder une plus grande attention à la qualité paysagère des projets d'espaces publics dans des espaces structurants.

[441]

Par ailleurs, il faut noter que les projets régionaux d'aménagement d'espaces publics emblématiques font de plus en plus souvent l'objet de concours, d'appels à projets et de processus participatifs. Cela a été le cas notamment de la chaussée d'Ixelles et de la place Fernand Cocq, du boulevard de la Toison d'Or, du rond-point Schuman, du boulevard Saintelette, des passerelles pour vélos le long du canal et des aménagements de surface autour des sept stations prévues pour le métro nord.

Vous avez raison : puisque le gouvernement a avalisé le Guide des espaces publics bruxellois, Bruxelles Urbanisme et Patrimoine est désormais responsable de son application par les communes et les particuliers. Nous y veillerons, mais ceci est du ressort de mon collègue responsable de l'urbanisme.

Quant à moi, j'y veillerai chaque fois que les administrations communales interviendront dans des dossiers de mon administration ou de la STIB, ainsi que dans des dossiers que nous cogérons.

[443]

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- J'espère que cela se passera effectivement comme cela.

J'ai pris des exemples que je connais. Vous m'avez cité une série de gros projets ayant intégré ces principes, mais j'attire votre attention sur le fait que la plupart des réaménagements dans cette Région sont certes de petits chantiers, mais qui ont un impact énorme sur son image.

Même pour le réaménagement de l'avenue Roosevelt, s'il est vrai qu'une piste cyclable était indispensable, l'aspect paysager a été négligé. Les oreilles de trottoir auraient pu être beaucoup mieux aménagées.

Je ne veux pas faire une critique détaillée par projet, mais dire qu'il est urgent de cesser de faire des aménagements banaux qui ne répondent plus aux besoins. Ces projets coûtent chers et ne sont pas renouvelés régulièrement. Chaque nouveau chantier réalisé sans intégrer cette réflexion nous fait perdre un espace pour des décennies à venir.

Je ne manquerai pas d'interpeller votre collègue en charge de l'urbanisme à ce sujet.

[449]

*- L'incident est clos.*

## **INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le défaut de signalisation dynamique en cas de fermeture du Bois de la Cambre, de fermetures de voiries ou d'accidents, entraînant une aggravation des problèmes de mobilité à Bruxelles".**

**M. le président.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- La fermeture du bois de La Cambre, le lundi 15 janvier, a occasionné d'énormes embouteillages, notamment parce qu'aucun panneau électronique, ni régional ni communal, n'a diffusé cette information au cours de la journée ou de la soirée. Il est indispensable, lors d'un tel événement, d'avertir les automobilistes et les usagers des transports publics le plus en amont possible afin qu'ils ne se retrouvent pas coincés malgré eux dans la circulation.

Les rares panneaux électroniques qui surmontent les tunnels indiquaient, avec un peu de chance, que des files se formaient, quoique le plus souvent ils n'indiquaient rien quand ils n'étaient pas en panne. Autrement dit, l'information était totalement défaillante. À l'heure où Bruxelles ambitionne de s'ériger en modèle de smart city, on devrait être beaucoup plus entreprenants et proactifs dans notre communication.

Ce malheureux exemple plaide en faveur de la création d'un véritable réseau de signalisations interconnectées qui ne se limitent pas aux tunnels, mais fonctionnent à l'entrée des villes et sur les axes structurants. Ces informations devraient en outre s'échanger entre communes, villes et régions afin de toucher le plus grand nombre de personnes.

[455]

Je ne sais pas qui gère les rares panneaux dans les tunnels et décide des messages qu'on y appose. Est-ce un fonctionnaire qui n'a pas voulu prendre de risques, peut-être en l'absence de son chef de service, et qui s'est contenté de mettre "files" pour éviter tout reproche, ou que sais-je encore ? Il y a dans ces panneaux peu entretenus, effacés la moitié du temps, quelque chose de risible, qui relève presque de la blague belge, quand on considère la pertinence de l'information.

Mais il est vrai que les jours suivants, il y a eu un petit changement, et que certains panneaux ont été réactualisés. C'est bien de parfois ruer dans les brancards comme vous le faites, car cela permet de faire bouger les choses. Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles m'a d'ailleurs dit qu'il avait tout de suite pris la mesure du problème et prévenu son administration. Il a notamment mobilisé des remorques mobiles pour améliorer - à défaut de résoudre - la situation, et faire en sorte que moins de gens se dirigent vers cet endroit.

J'ai quelques questions, qui participent d'ailleurs de la dynamique que vous avez évoquée : être capable d'un constat quand quelque chose ne va pas, pouvoir faire un audit de la situation et mettre en place des solutions qui l'améliorent.

Quelle est la procédure, en termes de messages et de signalisation des travaux en amont, dans ce type de fermeture ?

[457]

Qui a décidé de fermer le Bois de la Cambre le 15 janvier et les jours suivants ? L'IBGE informe de certains aspects, mais les communes sont responsables de la fermeture de leurs parcs et bois et toutes n'ont pas agi ni informé simultanément. Quand cette information a-t-elle été transmise à la Région et aux communes avoisinantes ?

Qui a décidé de changer les messages sur les panneaux électroniques ? Quand ont-ils été modifiés ? N'y avait-il pas moyen de le faire beaucoup plus tôt ? J'interpelle quand les problèmes sont récurrents, comme pour c'est le cas ici. Je suis très précis, car on a été confronté à un problème administratif où l'on aurait vraiment pu être plus performant.

Qui décide des messages diffusés sur les panneaux ? Pourquoi ne pas mettre spécifiquement l'endroit bloqué ou la durée nécessaire pour y arriver, comme cela se fait par exemple sur le périphérique à Paris ou à Londres, ce qui rajouterait en pertinence ?

Par exemple, le tunnel Poelaert est en amont de tous les tunnels. Si vous savez qu'il y a des bouchons avenue Roosevelt, vous pouvez encore décider de rejoindre le sud de la capitale par Saint-Gilles et Forest ou par Ixelles au lieu de prendre les tunnels de l'avenue Louise. Tout le monde n'est pas branché à un smartphone, l'information en amont est fondamentale.

Les panneaux sur les tunnels pourraient utilement être utilisés à cette fin.

[459]

Combien de panneaux régionaux fixes existent pour diffuser ce type d'information ? Avez-vous prévu d'élargir ce réseau de manière plus optimale ?

[461]

#### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je suis ravie de l'interpellation de M. De Bock concernant la gestion des panneaux d'information aux automobilistes dans Bruxelles. En effet, vous le savez, cela fait des années que j'interviens sur la problématique pour une meilleure utilisation et rationalisation des panneaux. Voilà donc un soutien de la majorité qui compte !

Je dois cependant manifester mon étonnement face à une situation que je trouve assez peu correcte. J'ai déposé mon interpellation concernant la rationalisation des panneaux d'information ou de signalisation le 8 janvier 2018, soit dix jours avant le 17 janvier, le jour de la réunion du Bureau élargi où M. De Bock a griffonné sur un papier, à la main, une interpellation que j'ai ici.

**M. le président.**- Cela s'appelle le privilège du chef de groupe !

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- C'est amusant, parce que j'ai appris qu'il existait une coutume dans notre parlement qui n'est écrite nulle part.

**M. le président.**- Ce n'est pas une coutume ! Cela figure dans le règlement.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Non ! C'est une coutume qui permet à un chef de groupe en séance de déposer un texte qu'il n'avait peut-être pas imaginé avant. C'est une coutume. Je la respecte évidemment.

*(Remarques de M. De Bock)*

Ce que je trouve curieux, c'est que mon interpellation, non seulement avait été déposée dix jours avant, mais qu'en plus, elle a été rétrogradée en question orale. Heureusement, la question orale qui porte sur la rationalisation des panneaux d'information et de signalisation sera posée plus tard. Je reconnais que j'avais centré ma question sur le téléjalonnement, mais elle était tout de même liée à l'information aux automobilistes.

[465]

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Vous ne pouviez pas savoir le 8 janvier que le bois allait être fermé le 15 ! Il faut quand même m'expliquer cela !

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Depuis plusieurs années, je réclame qu'une meilleure information soit donnée aux automobilistes, dans les tunnels par exemple. Je demande que soit mise en place une gestion dynamique des panneaux d'entrée des tunnels, afin de bénéficier d'une autre information que l'actuel panneau "File" que l'on peut lire lorsque l'on est déjà prisonnier des embouteillages.

J'aimerais que vous nous fournissiez des parcours alternatifs et des temps de parcours qui, comme dans toutes les grandes villes européennes, permettraient aux automobilistes de bénéficier d'informations utiles.

La deuxième situation problématique concerne la gestion de l'urgence et la gestion de la crise, qu'illustre par exemple la fermeture du Bois de la Cambre, un chantier d'envergure ou la fermeture d'un tunnel, dont nous avons connu quelques exemples. Se posent donc une série de questions.

Quel est le périmètre - comment d'ailleurs le définit-on ? - autour duquel il convient d'informer les automobilistes, afin qu'ils ne se retrouvent pas coincés dans ces embouteillages, comme c'est le cas aujourd'hui ? Qui gère cela ? La Commission de coordination des chantiers intervient-elle ? Dans l'affirmative, comment ? Une véritable cellule de communication régionale existe-t-elle pour gérer ce genre de problèmes ? Qui choisit l'information qui est diffusée ? De quel type est-elle ?

Cette absence de gestion des informations participe réellement au découragement des habitants et des entreprises. Il est important de préciser aussi que pour une fois, le chantier lié au tunnel de la Porte de Hal a été bien géré, suffisamment en amont. Il s'agit donc d'un exemple à suivre. En dépit de cela, la mauvaise gestion de l'information contribue grandement à la mauvaise image de Bruxelles, tant pour les personnes qui y travaillent et y vivent que pour les visiteurs.

Vous vous plaignez souvent du fait que les gens font du "Brussels bashing". De grâce, ne prêtons pas le flanc à toutes ces critiques. En effet, lorsqu'on est confronté à un problème comme celui du bois de la Cambre, on peut légitimement être dégoûté à l'idée de revenir à Bruxelles !

[469]

J'ai appris récemment que certaines communes disposaient aussi de panneaux d'information fixes et mobiles. On me parle de six panneaux dans la commune d'Uccle. Pourquoi pas ?

Je sais que la Région a pour habitude d'utiliser des panneaux mobiles qu'elle loue. Nous l'avons bien vu dans le cadre de la problématique de la fermeture des tunnels, notamment Stéphanie et Montgomery.

De combien de panneaux d'information fixes et mobiles la Région dispose-t-elle aujourd'hui ? Quel type de collaboration entretient-elle avec les différentes communes pour informer en suffisance et suffisamment en amont les automobilistes ? Dans le cas du Bois de la Cambre, on peut imaginer que Watermael-Boitsfort, Hoeilaart, Rhode-Saint-Genèse, Uccle, le Ville de Bruxelles et Ixelles soient associées à la gestion des informations. Il en va de même dans le cas de tous les chantiers d'envergure. De quelle façon cette coopération se met-elle en place ?

[471]



**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La fermeture du Bois de la Cambre est une compétence exclusive de la Ville de Bruxelles. Je trouve d'ailleurs cela assez étrange, dans la mesure où le bois s'étend sur plusieurs autres communes, dont Ixelles, Uccle et Watermael-Boitsfort.

La zone de police de Bruxelles-Capitale / Ixelles (Polbru) a averti Bruxelles Mobilité le 15 janvier de la fermeture imminente du bois. Sur la base des procédures d'exploitation, Mobiris doit dans ce cas activer les panneaux régionaux à messages variables. Ceux-ci n'ont pas été modifiés le 15 janvier à la suite d'une erreur humaine dans l'application de la procédure, mais les feux de signalisation ont toutefois été adaptés. Mobiris a en outre envoyé un message sur son compte Twitter afin d'avertir tous les médias.

Les procédures d'exploitation prévoient qu'un préavis de fermeture imminente doit être diffusé immédiatement sur les panneaux à messages variables dès la prise de décision.

Il est assez facile de critiquer Mobiris, mais sachez que la police n'informe jamais officiellement Mobiris des fermetures. Mobiris l'apprend par Twitter, via Polbru ou à la suite d'un avis. C'est la raison pour laquelle les messages sur les panneaux ne sont pas toujours visibles à temps.

[473]

Par ailleurs, Mobiris dispose de commandes pour les feux de signalisation autour du Bois de la Cambre. En cas de fermeture, ces feux sont alors réglés de manière beaucoup plus efficace et les embouteillages peuvent être réduits.

Le 6 juillet 2017, mon cabinet a déjà contacté le cabinet de l'échevine compétente, Els Ampe, du groupe MR-VLD, pour trouver une solution. Actuellement, la fermeture est effectuée manuellement par les ouvriers. Mobiris, n'en est donc pas toujours informé à temps, et il arrive aussi que l'on oublie de placer les panneaux.

Nous croyons qu'il est possible d'améliorer cette situation pour favoriser la mobilité de notre Région et de la ville. C'est pourquoi, j'ai demandé à ce que la fermeture du Bois de la Cambre soit totalement gérée par Mobiris, avec la fermeture des barrières, l'activation de panneaux dynamiques, une communication via Twitter et open data vers les systèmes de navigation GPS, et l'activation des scénarios de feux de signalisation.

Mon cabinet a demandé à l'échevine son avis sur la proposition suivante : maintien de la décision de fermeture des bois sous compétence de la Ville, pilotage des panneaux dynamiques à distance par la Région de Bruxelles-Capitale via Mobiris, installation de barrières par la Région avec un pilotage à distance et adaptation des feux de signalisation aux abords de ces deux installations par Mobiris.

[475]

Nous avons envoyé quatre rappels à l'échevine : le 4 août 2017, le 13 septembre 2017, le 11 octobre 2017 et le 16 janvier 2018.

Je vais encore aller plus loin. Le Bois de la Cambre appartient aujourd'hui à la Ville de Bruxelles. Pour moi, il doit appartenir à la Région. La situation actuelle n'a aucun sens ! Je ne vais pas me lancer ici dans un débat sur la fusion des communes, mais il s'agit vraiment d'une question managériale et opérationnelle : que le Bois de la Cambre soit complètement géré par la Région ferait tout à fait sens.

---

Bruxelles Environnement serait en charge du parc et Bruxelles Mobilité de la mobilité. Le bois est au carrefour de nombreuses communes et c'est un axe de pénétration : son impact est donc important au niveau régional. Sur ce point, le parlement pourrait jouer un rôle.

Bruxelles Mobilité dispose actuellement de 72 panneaux à messages variables, principalement autour des tunnels routiers et des autoroutes. À ma demande, Bruxelles Mobilité va élargir ce parc de panneaux sur les autres voiries régionales. Nous prévoyons de rajouter environ cent panneaux sur les voiries régionales et j'espère pouvoir installer au moins les dix premiers panneaux avant l'été 2019.

[477]

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je demande la parole pour un fait personnel.

*Fait personnel*

**M. le président.**- La parole est à M. De Bock pour un fait personnel.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je voudrais rappeler à Mme d'Ursel qui, à juste titre, ne connaît pas l'antécédent, que j'ai découvert en devenant chef de groupe que l'on pouvait déposer une interpellation le jour même.

Je vous assure que je n'ai pas vu l'ordre du jour des questions posées par les députés. Je suis intervenu sur le dossier de la fermeture du Bois de la Cambre. Tout en ne doutant pas qu'il s'agit d'un sujet qui dépasse mon intérêt propre et qui vous intéresse aussi, je vois que nous nous rejoignons, ainsi que le ministre, sur le constat et sur une partie des solutions.

M. le ministre, je suis très heureux de vos réponses, et cela pour plusieurs raisons. La première, c'est que vous êtes capable de reconnaître qu'il y a eu une erreur humaine. Mobiris reconnaît cette erreur. On fait souvent des reproches aux politiques, mais je pense qu'une partie des administrations se doit d'être plus respectueuse à l'égard des citoyens, des usagers de la route et des usagers des administrations.

Trop souvent, les usagers sont mis devant le fait accompli et se retournent dès lors vers le monde politique, alors qu'il s'agit parfois manifestement d'erreurs humaines que l'on peut expliquer et pardonner, à condition qu'elles ne soient pas répétitives. Clairement, chacun, en ce compris dans l'administration, doit assumer sa part de responsabilité.

Je voudrais qu'au sein de Mobiris et de Bruxelles Mobilité, certaines erreurs du passé dont nous avons été les témoins soient traquées comme des problèmes administratifs ou des processus qui ne s'accomplissent pas correctement, et pour lesquels il s'agit de prendre le taureau par les cornes.

Concernant la question de la compétence et de la régionalisation du Bois de la Cambre, je suis entièrement d'accord avec vous.

[479]

Je note que Mobiris n'est pas officiellement informé en cas de fermeture du bois. C'est très grave.

Je note également que vous avez écrit sans succès à la Ville de Bruxelles. C'est tout de même une donnée très importante : manifestement, il y a une volonté de nier la Région et l'amélioration de son fonctionnement.

---

Je peux tout entendre de la part d'un certain nombre d'élus de la Ville de Bruxelles, mais on ne peut s'occuper de tant de dossiers - le stade, le bois, etc. - avec un budget dix fois plus grand qu'une commune moyenne, tout en n'étant pas capable d'exercer ses compétences. Il y a là un vrai problème, qui commence à devenir structurel.

Soit la Ville de Bruxelles a trop de compétences, soit ce sont ses échevins qui en exercent trop. Ce ne sont pas des surhommes ! À l'heure où certains défendent le cumul, j'ai du mal à comprendre qu'on ne réponde pas à cette demande. Pire, l'absence de réponse entraîne le chaos dans toutes les communes avoisinantes. Ce sont en effet des milliers d'automobilistes qui ont été bloqués pendant des heures. Cela a un coût économique et environnemental. Il y a manifestement là plus qu'une erreur humaine : c'est une faute politique de la part de la Ville de Bruxelles !

Je suis très dur, mais on me reconnaît au moins une chose : que je sois dans la majorité ou dans l'opposition, je tiens le même discours. Peut-être la forme évolue-t-elle un peu, mais je suis capable d'une critique de ma propre majorité, que ce soit dans ma commune ou à la Région.

Je demande donc à ceux et celles qui sont à la Ville de Bruxelles de nous aider à faire bouger celle-ci et à faire prendre conscience aux échevins que ça suffit : soit on joue avec la Région, soit on joue contre la Région ! Nous ne pouvons plus accepter cette prise en otage permanente. Fondamentalement, un étudiant de première année à l'université pourrait résoudre sans problème cette question de la fermeture du bois et de la signalisation en amont. Il ne faut pas avoir fait dix ans d'études pour cela !

[481]

Je note qu'à la suite de nos interpellations, vous avez répondu positivement en débloquant dans les prochains budgets des montants pour des panneaux de signalisation complémentaires. Nous allons donc plus que doubler le nombre de panneaux. Vous allez dès lors finalement créer un véritable réseau de signalisation interconnecté.

C'était aussi ma volonté : ne pas simplement s'arrêter au constat, mais mettre en place des actions qui vont de l'avant. Cela ne supprimera pas tous les problèmes, car d'autres surgiront encore, mais cela les réduira manifestement.

Concernant les communes - comme la mienne d'ailleurs, Uccle, où la moitié des panneaux ne fonctionnent pas - j'espère qu'elles pourront aussi s'allier aux bonnes résolutions que vous et votre administration prenez. En tout cas, je vous remercie pour l'honnêteté de votre réponse.

[483]

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous avez répondu spécifiquement au sujet du Bois de la Cambre, ce qui était l'objet de l'interpellation de M. De Bock, en apportant de réelles solutions. Ma question avait cependant une portée plus large. Malgré votre annonce d'investissement dans de nouveaux panneaux à travers la Région, je suis étonnée que vous n'ayez pas de vision plus globale de la problématique.

La fermeture du Bois de la Cambre a posé les mêmes problèmes qu'ailleurs. Quand le tunnel Stéphanie a été fermé, l'information était éparpillée dans des endroits parfois inadéquats et n'était pas coordonnée. Les automobilistes n'ont reçu aucune information utile et il n'y avait pas de vision d'ensemble.

On a l'impression qu'il n'existe pas de cellule de communication de la Région bruxelloise digne de ce nom. Certains panneaux sur le ring de Bruxelles empêchaient véritablement les visiteurs de bien comprendre ce qu'il se passait en ville.

Je vous demande donc de revoir véritablement la communication lors de ce type de crise et lors des grands chantiers qui s'annoncent à Bruxelles.

[485]

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les premiers jours, en effet, la situation place Stéphanie était difficile. Ensuite, les choses se sont arrangées.

Vous évoquiez positivement la Porte de Hal. Il y a actuellement le boulevard Reyers. Une cellule de communication a été créée et nous nous adaptons. Nous avons déjà accompli beaucoup de choses au cours de cette législature, y compris chez Mobiris. Sans dire que tout est parfait, je vous trouve trop sévère.

[487]

- *L'incident est clos.*

[489]

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

[491]

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

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la rationalisation des panneaux de signalisation".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

*(M. Pierre Kompany, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

[105]

### QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'utilisation du carburant 'Gas to Liquid' (GTL) pour la flotte de bus de la STIB".**

---

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La pollution sonore et la pollution de l'air liées à l'usage du diesel par les véhicules de la STIB impliquent des nuisances et des risques pour la santé des citoyens qui se doivent d'être réduits au maximum par les autorités publiques.

Certes, des bus hybrides sont en commande. Certes, la STIB annonce, à l'horizon 2030, un renouvellement complet de sa flotte de véhicules roulant au diesel, en faveur de véhicules 100% électriques. Si cette annonce est a priori réjouissante, il n'en reste pas moins que les délais évoqués sont particulièrement longs et que les citoyens bruxellois sont en droit d'espérer des actions intermédiaires concrètes permettant de diminuer les pollutions sonore et de l'air en Région bruxelloise.

Des options, ou du moins des solutions de transition, existent. Le "Gas To Liquid" (GTL) est une alternative possible. Plusieurs études et expérimentations sur le terrain, réalisées notamment par des entreprises de transports publics, ont démontré son caractère moins polluant et, à terme, plus économique. Ainsi, par exemple, après une phase de test très concluante, la ville de Strasbourg alimente maintenant entièrement ses bus diesel à l'aide du carburant GTL.

Les avantages du GTL sont qu'il peut notamment être utilisé à la place du diesel sans qu'aucune modification sur les véhicules ne soit nécessaire. De plus, son utilisation permet une réduction de 20 à 35% des émissions de particules fines et une réduction des oxydes d'azote (NOx). Il n'occasionne en outre aucun dégagement de fumée ou d'odeur. Le GTL fait partie de la famille des carburants paraffiniques répondant à la norme européenne EN15940. Cette norme nécessite d'être transcrite dans chaque pays individuellement. Le GTL est déjà commercialisé en France, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Angleterre et au Danemark.

En Belgique, force est aujourd'hui malheureusement de constater que contrairement à nos voisins - excepté le Luxembourg -, l'EN15940 n'est pas encore une norme reconnue. Rendre Bruxelles plus respirable est certes une volonté commune à toutes et tous, mais également une véritable nécessité. Nous nous devons d'étudier toute opportunité afin que notre Région soit moins polluée et polluante, et ce afin de la rendre plus agréable à vivre pour l'ensemble de ses citoyens.

Vous connaissez mon intérêt et ma préoccupation pour le développement d'alternatives viables et plus écologiques dans le domaine de la mobilité à Bruxelles. J'aurais donc quelques questions à vous poser quant aux possibilités de mise en œuvre et d'usage du GTL pour les véhicules de la STIB.

La piste du GTL est-elle une alternative étudiée par la Région comme solution de transition en attendant le remplacement de la flotte de bus diesel de la STIB par des bus hybrides et, in fine, électriques ? Le GTL n'est pas encore reconnu en tant que carburant autorisé en Belgique. Une procédure est-elle en cours pour l'autoriser ? Dans la négative, ne serait-il pas opportun que la Région bruxelloise donne l'impulsion, porte le dossier au niveau de la conférence interministérielle de la mobilité et contribue activement à la transcription de la norme européenne EN15940, qui permettrait la commercialisation et l'usage du GTL en Belgique ?

[111]

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le GTL permettrait certes de réduire de manière significative les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines, mais moins qu'un passage des bus en technologie Euro 6 ou hybride.

Au regard de l'efficacité des solutions, de leur disponibilité en quantité suffisante et de la nécessaire concurrence entre fournisseurs potentiels, la STIB concentre ses efforts sur le renouvellement de sa flotte de bus par des bus hybrides - renouvellement en cours d'ailleurs - et la transition progressive vers la propulsion électrique. La piste du GTL n'est donc pas retenue actuellement par la STIB.

Je vais cependant demander l'avis de Bruxelles Environnement pour savoir si le gouvernement doit entamer une procédure de reconnaissance du GTL comme carburant. Nous allons solliciter différents avis et je n'ai pas d'opinion arrêtée sur la question.

[113]

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je suis déçu par votre réponse. C'est une erreur de ne pas explorer cette piste

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai pas dit que nous n'allions pas l'explorer. J'ai dit que ce n'était pas le cas pour le moment.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Mais la STIB n'y est pas favorable.

Entre l'Euro 6, l'hybride et le passage complet à la propulsion électrique en 2030, il y a encore de nombreux bus qui rouleront pendant des années. Il est important, pour la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores liées à l'exploitation actuelle des bus diesel, d'aller de l'avant et de rapidement prendre contact avec la ministre de l'Environnement.

Il faut vraiment explorer la piste du passage au GTL des bus bruxellois roulant actuellement au diesel. Il ne faut pas se focaliser uniquement sur le remplacement futur de la flotte de la STIB.

- *L'incident est clos.*

[119]

## QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la cessation d'activité de l'entreprise Gobee.bike à Bruxelles pour cause de vandalisme".**

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Depuis un certain temps déjà, nous avons vu se déployer une offre de services de plus en plus étendue et toujours plus diversifiée pour encourager une mobilité alternative dans la capitale, basée sur les nouvelles technologies. Dans un premier temps, cette offre a concerné les voitures partagées, proposées par des sociétés comme DriveNow, ZipCar, ZenCar, Ubeeqo, Wibee, etc. Les scooters électriques et partagés ont ensuite fait leur apparition, peu avant une explosion des offres de vélos en free floating avec O Bike, Billy Bike, Gobee.bike, etc.

Cette offre est essentiellement le fruit de porteurs de projets qui, fatigués de la mobilité chaotique dans nos villes en général, et à Bruxelles en particulier, ont cherché à développer, en complément de l'offre Villo !, une mobilité douce, alternative, partagée et connectée, au plus près des besoins immédiats des consommateurs. Pourtant, force est de constater que, si ces services répondent à une demande réelle, le vandalisme aura eu raison de ces différents projets.

Début janvier, alors qu'elle était présente sur le territoire de la capitale depuis trois mois, la société Gobee.bike a en effet pris la décision de cesser son activité à Bruxelles, Reims et Lille. "Les dégâts causés à notre flotte ont atteint des limites que nous ne pouvons plus surmonter", a déclaré le directeur-général de Gobee.bike dans son communiqué. L'opérateur a également précisé que des réparations ainsi que l'achat d'une nouvelle flotte avaient déjà été réalisés et a observé que, quelques heures seulement après leur mise en circulation, les vélos verts avaient déjà fait l'objet de lourdes dégradations.

En vertu des informations qui précèdent, je souhaiterais savoir si vous disposez de données plus précises sur l'impact du vandalisme sur la mobilité en général- : des statistiques, des bilans, des exemples d'initiatives privées avortées en raison du vandalisme ? Si des études existent, je souhaiterais qu'elles soient annexées au rapport de la présente Commission.

Y a-t-il eu des contacts entre votre administration et ces acteurs de la "nouvelle" mobilité partagée ? Quelles conclusions en tirez-vous et quelles solutions le gouvernement est-il prêt à mettre en œuvre ?

Enfin, des pistes de réflexion sont-elles à l'étude au sein de votre cabinet pour enrayer ce phénomène de vandalisme à Bruxelles, en particulier lorsqu'il impacte la mobilité bruxelloise. Si oui, quelles sont-elles précisément ?

[125]

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons effectivement entendu les déclarations de Gobee.bike selon lesquelles l'opérateur quittait Bruxelles comme Lille, Reims ou Paris à cause du vandalisme. Je ne comprends pas très bien cette décision. J'ai rencontré les responsables de Gobee.bike en décembre. Ils étaient très enthousiastes et voulaient investir et se développer à Bruxelles.

Nous leur avons signalé que leur période de test, c'est-à-dire les mois de novembre et décembre, n'était pas bien choisie au regard du climat. Nous avons évoqué avec eux notre souhait de réglementer l'activité par ordonnance, ce qui ne leur posait aucun problème. Nous avons donc été très étonnés d'apprendre par voie de presse qu'ils quittaient la ville pour raison de vandalisme, comme dans les autres villes. J'entends qu'il y aurait d'autres raisons à ce départ, notamment des questions de financement.

Trois semaines après la fin du service, les vélos de Gobee.bike n'avaient toujours pas été enlevés. Nous avons demandé à l'opérateur d'enlever ses vélos sous peine de les voir considérer comme dépôts clandestins avec les amendes y afférentes. C'est la situation actuelle. Gobee.bike est occupé à chercher une solution. Pour notre part, nous avons fait en sorte qu'il prenne ses responsabilités.

[127]

**M. Emmanuel De Bock (DÉFI).**-Mais où sont les vélos ? Chez vous ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous leur avons demandé d'enlever les vélos et de les reprendre. Ils ont répondu que c'était un don au peuple bruxellois.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Mais ces vélos ont-ils été réellement vandalisés ? Ou les a-t-on saisis pour dépôt clandestin ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous leur avons répondu que s'ils n'enlevaient pas les vélos, nous nous ferions usage de la législation existante relative aux dépôts clandestins. Là, ils ont compris le message. Mais leur intention était de laisser les vélos à Bruxelles.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- En tout cas, c'est un désaveu pour ceux qui ont soutenu publiquement l'initiative.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais des opérateurs comme oBike ou Billy Bike sont toujours présents sur le terrain, et d'autres veulent encore venir.

[139]

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je prends acte que, selon le ministre, ce sont d'autres raisons que le vandalisme qui ont provoqué la cessation d'activités de Gobe.ebike. Cette expérience n'a pas obtenu un franc succès. J'espère que nous ne connaîtrons pas d'autres déconvenues avec d'autres sociétés promouvant l'expérimentation de mobilité alternatives. Il est vrai qu'expérimenter ne signifie pas toujours aboutir, mais en l'occurrence cela donne à penser que, dans notre Région, les dégradations freinent l'offre de mobilités complémentaires.

Il aurait été intéressant de communiquer sur le fait que l'explication donnée à cet arrêt d'activités était plus que réductrice. Il ressort en effet trop souvent de Bruxelles que bien des choses sont rendues impossibles à cause de la délinquance et du vandalisme. Or, en l'occurrence, ce ne fut pas le cas, il eut été utile de rétablir la vérité.

*- L'incident est clos.*

[143]

#### **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la compensation hors voirie des places de stationnement supprimées en voirie".**

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- L'arrêté du gouvernement bruxellois du 18 juillet 2013 consacre le principe de compensation significative hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie. Cette compensation est, par ailleurs, une mission de parking.brussels.



En réponse à ma question écrite n°441 du 15 juin 2016, vous me précisiez que le gouvernement devait encore décider d'un mode de calcul des compensations sur la base d'une proposition de parking.brussels, cette agence donnant comme base trois scénarios basés sur "la demande de stationnement", "la capacité d'absorption" et "la conservation du stationnement réservé". La part du nombre de places supprimées en voirie et faisant l'objet d'une compensation hors voirie dépendait du scénario choisi.

Six mois plus tard, le 16 janvier 2017, je vous ai à nouveau interrogé oralement sur le même sujet. Vous déclariez alors : "L'agence de stationnement parking.brussels soumettra au gouvernement, cette année encore, une proposition de méthode de calcul ainsi que les modalités applicables". Pour ce qui concerne les données, vous précisiez que l'Agence créerait, la même année, une banque de données régionale inventoriant tous les emplacements de parking en voirie, et analyserait le moyen de recenser les places hors voirie.

Depuis l'entrée en vigueur de cet arrêté, des projets immobiliers sont sortis de terre et des réaménagements de voirie ont été réalisés, avec des suppressions de places de stationnement sans compensation. L'année 2017 est écoulée et, à ma connaissance, aucun mode de calcul des compensations n'a encore été validé par le gouvernement.

Qu'en est-il de l'élaboration de ce mode de calcul, annoncé pour l'année 2017 ? Où en est, par ailleurs, la mise en place d'une banque de données régionale inventoriant tous les emplacements de parking en voirie ?

Où en est-on dans l'analyse du moyen de recenser les places de stationnement hors voirie ?

Qu'en est-il enfin des projets de réaménagement de voiries réalisés depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté de 2013, où des places de stationnement ont été supprimées mais non compensées ? Celles-ci feront-elles bien l'objet d'une compensation si leur suppression entre dans les critères établis par l'agence ?

[149]

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le mode de calcul des compensations hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie a été présenté dans sa première version en février 2017. Depuis lors, des réunions se sont tenues en juin et décembre 2017, mais aucun mode de calcul n'a été validé jusqu'ici par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement (parking.brussels). Une série d'éléments, dont le nombre de places de parking en dehors de la voie publique créées quotidiennement en Région bruxelloise, soulèvent encore des questions et ralentissent l'approbation d'un dispositif par le conseil d'administration de parking.brussels. Il revient à cette dernière de proposer une méthode de calcul au gouvernement.

Une telle base de données existe et est diffusée par l'agence sur demande. Elle est intégrée à des outils de diffusion en code source ouvert mis en place par Bruxelles Mobilité, tels que Mobigis ou Opendatastore.brussels. L'agence s'apprête à développer son propre outil de diffusion de cette base de données, qui reprend tous les emplacements de parking en voirie.

L'agence dispose de données relatives aux places de stationnement hors voirie émanant de la compilation de diverses bases de données connexes comme celle du Plan régional de développement (PRD), des permis d'environnement et des permis d'urbanisme. Recensée in situ, l'offre de stationnement hors voirie est parfois malaisée, vu les difficultés liées à l'accès aux propriétés privées.

L'arrêté de 2013 n'apporte aucune précision à cet égard. La force exécutoire de la compensation sur la base de cet arrêté est, en effet, douteuse. Le Conseil d'État s'est déjà prononcé sur ce point et a rejeté une plainte contre un projet de réaménagement de la STIB prévoyant la suppression d'emplacements de parking. Les projets qui bénéficient d'un permis d'urbanisme ont d'ailleurs fait l'objet d'une enquête publique et de nombreuses vérifications où l'aspect du stationnement a également été abordé.

Toutefois, l'absence d'une méthode de calcul approuvée et objective ne doit pas empêcher qu'en cas de projet, les places de parking supprimées soient malgré tout compensées. Nous avons déjà fait l'exercice pour plusieurs projets, grâce notamment à une meilleure réglementation, où une compensation ou une solution alternative a été proposée.

Par ailleurs, grâce à des projets de nouvelle construction, des emplacements de parking hors voie publique viennent s'ajouter quotidiennement. Il faut bien entendu les analyser également dans le cadre d'une compensation. L'absence d'approbation d'un procédé définitif est également liée à un souhait d'objectivité, avec la complexité que cela implique, et au fait qu'il n'existe aucun exemple, dans d'autres villes, d'un principe et d'une méthode de calcul de ce type.

[151]

**M. le président.** - La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Cette réponse est quasiment la même que celle que vous nous avez donnée il y a un an et demi. Nous en sommes quasiment au même stade au niveau du mode de calcul. Des discussions ont eu lieu, mais rien n'a été approuvé par le conseil d'administration et nous en sommes donc en quelque sorte au point mort.

Vous m'avez donné quelques raisons mais, entre l'arrêté de 2013 et celui de 2019, nous n'aurons quasiment observé aucune compensation concrète. Bien entendu, le parking Miroir apporte une compensation dans le cadre du projet - d'une partie - du tram 9. Il n'y a néanmoins pas eu de calcul de compensation, puisque vous avez fixé un nombre de places sans mode de calcul prédéfini.

En ce qui concerne les nouvelles constructions, le Règlement régional d'urbanisme (RRU) prévoit un nombre de places de stationnement minimal par unité de logement. Cela me semble incontournable, eu égard au respect de la législation. En effet, le RRU garantit l'existence de ces parkings.

Dans l'hypothèse où un calcul de compensation émanerait de parking.brussels et donc du gouvernement, dans l'hypothèse où l'agence conclurait qu'un tel nombre de places de stationnement doit être créé en compensation de la suppression d'un certain nombre de places dans une dite rue, qui financera cette compensation et la mettra à exécution ? Cette question me paraît fondamentale.

Dans ce dossier, au premier niveau, parking.brussels et le gouvernement doivent statuer. J'ai néanmoins l'impression que nous subissons la "politique du fait accompli" et que l'on cherche à atteindre la fin de la législature sans devoir apporter de solutions. Depuis des années, nous tournons en rond au sujet de cette problématique.

Vous dites ne pas voir d'autre pays dans lequel une règle de compensation existe. Celle-ci est toutefois prévue dans l'accord de gouvernement et je pense donc qu'il est important d'être clair en la matière : soit nous prenons clairement la décision de n'apporter aucune compensation, soit nous respectons l'arrêté de 2013 et

instaurons ainsi le mode de calcul. À défaut, la Région doit arrêter de supprimer des places de stationnement en voirie régionale et ne pas imposer aux communes de supprimer des places en voirie communale.

Il nous faut clairement statuer à ce sujet et arrêter de reporter la mise en œuvre de compensations en attendant le mode de calcul.

[153]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il faut avancer, mais le débat des compensations à Bruxelles est quelque chose d'unique.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Certes, mais cela figure dans la déclaration de politique régionale. Il y a un engagement de compenser significativement hors voirie les places de stationnement supprimées en voirie. J'admets que ce n'est facile de trouver des sous-sols pour cette compensation, mais alors il ne fallait pas prévoir ce principe.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Un débat s'impose pour résoudre le problème de mobilité.

*- L'incident est clos.*

[161]

#### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'état du pont Carsoel à Uccle".**

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Les colonnes de soutien du pont Carsoel, qui surplombe la gare d'Uccle Saint-Job, présentent des fissures nécessitant sa démolition et sa reconstruction. La liste des ouvrages d'art en mauvais état continue de s'allonger et montre une nouvelle fois les conséquences d'une absence d'entretiens préventifs depuis plusieurs années.

Le pont Carsoel appartient à Infrabel. Il est particulièrement préoccupant d'apprendre que des fissures sont apparentes sur les sept colonnes en béton soutenant ce pont qui connaît un trafic dense et est traversé par le tram 92 et le bus 60.

Son état actuel permet-il encore le passage des trams et des bus ? La destruction semblant inévitable, un programme a-t-il été établi par Infrabel ? Dans l'affirmative, quelle sera la durée des travaux ? Quelle sera la solution pour le parcours des trams et bus pendant le chantier ?

Puisqu'il s'agit d'une halte RER, des aménagements plus accessibles aux usagers des trains S seront-ils effectués simultanément ?

[167]

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'état actuel du pont Carsoel permet le maintien du passage du bus 60 ainsi que du tram 92, mais sous réserve des conditions d'exploitations suivantes : il est interdit de se croiser sur le pont, et ceci est valable pour deux trams, deux bus ou un tram et un bus. Ce sont les véhicules se dirigeant en direction de la ville qui sont prioritaires.

Les questions sur le calendrier des travaux et les aménagements pour le réseau ferroviaire S doivent faire l'objet d'une réponse de la part d'Infrabel. Il faut vous adresser à eux.

*(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

La Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) n'a pas encore connaissance des détails du chantier prévu par Infrabel. Une fois ces détails connus, nous collaborerons évidemment pour minimiser l'impact sur les voyageurs.

Je pense qu'Infrabel expliquera son projet début mars.

- *L'incident est clos.*

[175]

#### **QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les mesures pour développer les véhicules électriques".**

**M. le président.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Nous avons à plusieurs reprises abordé, au sein de cette commission, le développement des bornes de recharge pour les voitures électriques. Il s'agit en effet d'un élément indispensable au bon développement de ce type de véhicules. Cependant, ce, n'est pas le seul. D'autres mesures doivent être prises afin d'encourager et d'accélérer un maximum l'électrification du parc automobile bruxellois.

À cet égard, la déclaration de politique régionale prévoit que le gouvernement accélère le choix prioritaire des véhicules électriques pour les services publics. Pour l'instant, au niveau régional, seule la STIB a des objectifs précis fixés dans Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), en matière d'électrification de son parc de véhicules. Pouvez-vous donc me faire un état des lieux de la situation dans les autres organismes d'intérêt public (OIP) en la matière ?

Je suis bien conscient du fait que vous n'avez pas la tutelle sur l'ensemble des OIP et des administrations bruxelloises mais je souhaitais connaître le pourcentage de véhicules électriques dans la flotte de véhicules de Bruxelles Mobilité. Avez-vous eu des contacts avec les autres membres du gouvernement dans le but d'élaborer une stratégie globale en la matière ? Avez-vous entrepris une démarche similaire avec les communes ?

Hormis ceux de la STIB, des objectifs précis sont-ils fixés de manière plus informelle en matière d'électrification de la flotte publique bruxelloise de véhicules ? Le principe d'exemplarité est important, notamment pour l'effet d'entraînement qu'il peut provoquer auprès des citoyens. En outre, les véhicules des administrations et des OIP parcourent en général de nombreux kilomètres par an et la plupart du temps à l'intérieur des limites de notre Région.

[179]

Une autre mesure envisagée par l'accord de majorité est celle de la gratuité de la carte de riverain pour les véhicules électriques. Où en est-on en la matière ? Avez-vous eu des contacts avec les communes à cet égard ?

Par ailleurs, les taxis parcourent annuellement un nombre relativement important de kilomètres dans notre Région. Des mesures spécifiques, notamment financières, sont-elles prévues pour encourager les propriétaires de taxis à passer à des technologies plus propres, en optant pour des voitures électriques ou hybrides ? Dans l'état actuel des performances du full électrique, la voiture hybride est peut-être plus adaptée pour les taxis.

[181]

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis un peu étonné que la question me soit adressée puisque c'est Bruxelles Environnement qui est principalement compétent. Il a déjà répondu en mai 2017 via un rapport sur l'exemplarité des véhicules des pouvoirs publics qui a été envoyé au parlement en mai. Je m'y réfère ainsi qu'à ma réponse à la récente question écrite de M. Cereixhe qui comprend tous les chiffres.

Pour ce qui est des taxis, on ne prévoit pas d'intervention dans l'achat d'un véhicule hybride ou électrique. Mais le plus important, à mon initiative et en collaboration avec Mme Fremault, est que sera bientôt attribuée la concession pour installer des points de charge électrique en ville avec un réseau unique de base et sur demande. Ainsi, nous promouvons l'utilisation des voitures électriques.

**M. le président.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Il est vrai qu'on ne peut pas tout vous mettre à charge.

Il est intéressant que vous développiez votre projet au plus vite.

- *L'incident est clos.*

[187]

## **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de verbeteringen aan Fix My Street".**

---

**De voorzitter.**- Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Mevrouw Els Ampe (Open Vld).**- Fix My Street is een applicatie waarmee burgers schade aan of gebreken in de openbare ruimte op een eenvoudige manier aan de overheid kunnen melden. De burger neemt een foto, de app legt de locatie vast en zendt de klacht automatisch naar de gepaste administratie. Daarna ontvangt de verzender een e-mail waarin staat dat de klacht geregistreerd is.

Dit is een prachtig systeem, dat al in de prijzen viel, maar er kunnen nog heel wat verbeteringen aangebracht worden. Zo is het alsnog niet mogelijk om de burger een foto te bezorgen van de herstelling. In Canada bestaat er een vergelijkbaar systeem, maar daar ontvang je daarna wel een foto van de uitgevoerde herstelling. Dat is belangrijk: het stelt immers de mensen gerust dat hun klacht ernstig wordt genomen en het motiveert hen om mee te werken aan de verbetering van de openbare ruimte.

[191]

Wanneer vandaag de burgers via de applicatie willen melden wat er precies fout loopt, is er slechts een beperkt aantal categorieën van problemen waaruit ze kunnen kiezen. Wat zijn de meest voorkomende infrastructuurproblemen? Kapotgereden paaltjes, ontbrekende en vervaagde wegmarkeringen zoals zebrapaden en fietspaden, defecte verkeerslichten, kapotte vuilnisbakken, gevandaliseerde banken of ander straatmeubilair, kapotte verlichtingspalen, oneffen wegdek, putten in voetpaden of wegdek, ontbrekende fietsrekken, verstopte riolen, afbrokkelende tunnels, afbrokkelende bruggen en andere weginfrastructuur, te brede voetpaden - een probleem voor kerende voertuigen -, te smalle voetpaden - een probleem voor rolstoelgebruikers -, overwoekerend groen, te weinig bomen, te weinig bloembakken, bomen die de openbare verlichting verbergen, graffiti, tags, sluikstorten, zieke bomen, afgevallen bladeren die riolen verstoppem, overlast van duiven of ratten, ontbrekende, te hoge of kapotte snelheidsremmers, ontbrekende bushokjes enzovoort. Ik ben in mijn mailbox met klachten op zoek gegaan naar alle problemen die mensen hebben aangekaart, zodat daarmee rekening kan worden gehouden in de applicatie.

Wordt de applicatie aangepast om het doorsturen van foto's van de herstellingen mogelijk te maken?

Welke stappen zijn er ondernomen om de categorieën met problemen overzichtelijk weer te geven, zodat de administratie de klachten beter en sneller kan behandelen?

[193]

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Op dit moment kunnen alleen de Fix My Street-beheerders, namelijk de negentien gemeenten, het Brussels Gewest, de MIVB en Net Brussel, een incident afsluiten. Zij verzekeren de goede opvolging van het incident totdat het volledig afgehandeld is. De beheerders baseren zich op de feedback van hun medewerkers op het terrein of van hun partners om een incident al dan niet af te sluiten. Dat kan gaan over een boodschap in de interface, over een foto van de uitvoering of over welke andere informatie dan ook waardoor de beheerder de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden op het terrein kan valideren.

Tot op heden worden er niet systematisch foto's toegevoegd waaruit moet blijken dat de herstellingen op het terrein uitgevoerd zijn. Het systeem laat dit momenteel overigens ook niet toe. Een aanpassing van de app, zodat de klagende partij consequent een foto van de uitgevoerde werkzaamheden toegestuurd krijgt, veronderstelt dat alle beheerders over dergelijke foto's beschikken en vooral dat er mensen worden ingezet

om deze foto's te maken. Ik maak hiervan een agendapunt op de volgende vergadering van het begeleidingscomité, waarop alle beheerders van Fix My Street aanwezig zijn.

De door u vermelde categorieën staan inderdaad nog niet allemaal in het menu dat de gebruikers voorgeschoteld krijgen. Alle beheerders moeten immers samen onderzoeken of bepaalde categorieën al dan niet ingevoerd worden. Momenteel werkt Brussel Mobiliteit aan de optimalisering, wijziging en uitbreiding van de categorieën. Uw suggesties voor nieuwe categorieën heb ik al bezorgd aan de beheerders en ze zullen aan bod komen op de eerstkomende vergadering van het begeleidingscomité.

- *Het incident is gesloten.*

[197]

#### **QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la qualité des infrastructures de la STIB".**

**M. le président.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Je vous ai interrogé par écrit à propos de la qualité du service et des infrastructures de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB). Votre réponse m'a fourni plusieurs chiffres intéressants sur lesquels je voulais revenir avec vous.

Tout d'abord, vous indiquiez que le réseau compte aujourd'hui quelque 2.160 arrêts de surface, dont 1.510 sont équipés d'abris. Ainsi, environ 30% des arrêts du réseau de surface de la STIB ne sont pas équipés d'abris. Quand on connaît les temps d'attente parfois longs et le climat bruxellois pas toujours très clément, il me paraît louable de soutenir l'idée d'un réseau d'arrêts de surface équipé d'abris à 100%, pour autant que cela soit techniquement réalisable. Un plan existe-t-il afin de tendre vers cet objectif ? Si oui, quel en est le calendrier ? Les futurs arrêts, notamment ceux prévus dans la cadre du Plan bus, seront-ils systématiquement équipés d'abris ?

En outre, vous indiquiez que, sur 2.160 arrêts de surface, 1.055 sont actuellement dotés d'afficheurs dynamiques. Je désire dès lors vous poser les trois mêmes questions concernant une couverture totale du réseau par de tels équipements.

[201]

Par ailleurs, dans cette même réponse écrite, vous indiquiez que, sur 69 stations de métro, 47 ont des quais accessibles aux PMR. À cela s'en ajoutent cinq autres en cours de rénovation. À moyen terme, il restera donc encore 17 stations de métro non équipées.

Pouvez-vous m'indiquer quand l'ensemble des stations métro seront accessibles aux PMR et me faire un état des lieux similaire pour les stations de pré-métro. Sur le nombre total de stations, combien sont accessibles aux PMR et quel est l'éventuel calendrier des chantiers destinés à rendre l'ensemble de ces stations accessibles aux PMR ? ...

[203]

---

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Actuellement, sur les 2.160 arrêts du réseau, 1.510 sont équipés d'abris, soit 70%. Le confort de l'attente des usagers aux différents arrêts et stations est un élément important, car il conditionne le vécu de ceux-ci lors de l'utilisation des transports publics, et en conséquence leur attractivité.

L'abri est effectivement un élément essentiel. C'est pourquoi la STIB a débuté un processus de réappropriation de la gestion de ses équipements. Actuellement, la STIB gère les abris sur le territoire de dix communes. D'un point de vue topologique, les arrêts de surface ne disposent pas toujours de l'espace suffisant pour permettre la pose d'abris en respectant le Règlement régional d'urbanisme (RRU) et les espaces de cheminement des piétons. En effet, les trottoirs font régulièrement moins de trois mètres de large.

La pose d'abris aux arrêts doit évidemment s'intégrer dans le tissu urbain de dimensions très variables. De plus, pour les arrêts servant essentiellement voire exclusivement à la descente, il n'est pas nécessaire de prévoir un abri car il n'y a pas d'usagers qui attendent. Parfois, une couverture locale existe grâce aux bâtiments qui jouxtent l'arrêt et présentent des galeries couvertes.

La STIB a adopté un plan de normes indiquant les différentes largeurs minimales d'accessibilité. Ce plan de normes constitue, tant pour la STIB que pour les aménageurs tiers, la référence qualité en termes d'aménagement d'arrêts.

[205]

Les afficheurs de temps d'attente constituent également un élément essentiel de l'équipement des arrêts de surface. L'ensemble des études ont démontré qu'ils permettent d'atténuer le sentiment d'attente. Actuellement, 1.450 arrêts de surface en sont équipés, tout comme les 169 stations de métro et pré-métro. Ainsi, cela donne un total de 70% des arrêts de surface équipés et 97% des voyageurs en surface et 98% avec les métro et pré-métro qui disposent d'un afficheur de temps d'attente à leur arrêt ou station.

Une centaine d'afficheurs de temps d'attente seront encore installés en 2018 aux nouveaux arrêts des trams 9 et 94. L'objectif de la STIB pour les prochaines années est d'améliorer le confort de lecture des afficheurs de temps d'attente, d'anticiper l'obsolescence de certains afficheurs et la disparition des afficheurs de Clear Channel et Decaux, et de maintenir l'affichage des temps d'attente aux arrêts fort fréquentés déplacés en raison d'un chantier.

Actuellement, 47 stations sur 69 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, auxquelles s'ajoutent les quatre stations - Anneessens, Bourse, Diamant, Simonis - qui ont en outre des ascenseurs reliant la salle des guichets aux quais.

[207]

Parmi ces quatre stations, les travaux sont en cours à Bourse et Simonis, ce qui les rendra complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) à l'horizon 2019. Pour la station Anneessens, un permis d'urbanisme a été introduit. Les travaux sont en cours dans les stations Clemenceau et Vandervelde.

Pour les stations restantes, trois seront adaptées dans le cadre d'une grande rénovation de la station Montgomery et du programme Nord/Albert. Leur mise à disposition est liée au planning de ce projet. Les permis d'urbanisme ont été introduits pour les stations Parc et Porte de Hal, tandis que les études sont en cours pour les autres stations.



[209]

**M. le président.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Il est vrai que le simple constat de l'augmentation possible de la fréquentation du public dans les services des transports en commun est aussi conditionné par ces abris. C'est déjà quelque chose. Quant aux espaces aux dimensions insuffisantes pour construire ces abris, la question reste en suspens. Eu égard aux afficheurs, je suis heureux d'apprendre que près de 98% des usagers des transports en commun disposent de ces informations.

Par ailleurs, la question des personnes à mobilité réduite (PMR) doit être d'une importance capitale pour chacun d'entre nous. Nous pouvons tergiverser autant que nous le voulons mais, à un moment donné, nous serons forcés de prendre conscience de cette réalité. Je suis content d'apprendre que des travaux sont en cours à différents niveaux en vue d'améliorer la condition des PMR.

*- L'incident est clos.*

[213]

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

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le développement de solutions de télégestion dans le cadre du nouveau Plan lumière".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[217]

#### **QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'état d'avancement du chantier de la Porte de Ninove".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[221]

### **INTERPELLATIES**

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het nieuwe busplan van de MIVB".**

[225]

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,**

**concernant "le baromètre de fréquentation 2017 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".**

**M. le président.**- À la demande des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

[229]

### **QUESTIONS ORALES**

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

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

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la place du vélo dans les transports en commun".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[235]

**QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la finalisation des chantiers prévus sur le parcours du Tour de France 2019 à Bruxelles".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[239]

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de start van de werken aan het Reyerscomplex en de impact op het verkeer".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

## **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het interventieteam voor de tunnels"**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

[243]

## **QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la gestion des abribus sur le territoire de la Région".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, la question orale est reportée à une prochaine réunion.