

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

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

COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT

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

COMMISSION DE LA MOBILITÉ

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

VERGADERING VAN DINSDAG 18 FEBRUARI 2020

RÉUNION DU MARDI 18 FÉVRIER 2020

VOORLOPIG VERSLAG

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

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les projets du gouvernement concernant les ouvrages d'art et la création de bretelles de tunnel reliant la porte de Hal à l'avenue Louise".

[107]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Sous la législature précédente, à la suite de la crise des tunnels bruxellois, le gouvernement a établi un plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour la rénovation des tunnels existants. Une attention particulière a par ailleurs été accordée à l'entretien de ces derniers. Nous y reviendrons certainement lors de l'évaluation périodique du PPI en question, prévue dans les recommandations votées par notre parlement le 29 avril 2016. Comme c'était le cas précédemment, sans doute allez-vous présenter un rapport annuel à ce sujet en mai ou juin prochain.

Parallèlement à ces plans de rénovation et d'entretien, il nous paraît également utile de poursuivre la réflexion sur notre aménagement urbain. Dans ce cadre, la création et la suppression d'ouvrages d'art doivent pouvoir être débattues sans tabous, conformément à la recommandation 13 de la commission spéciale sur l'état des tunnels bruxellois qui prévoit "de développer, en collaboration avec la commission de l'infrastructure, une vision à long terme concernant l'utilisation et l'avenir des tunnels urbains, et ce sur la base d'un maximum d'expertise interne et externe qui répondrait aux interrogations suivantes : de quelle manière ceux-ci s'inscrivent-ils dans la mobilité de demain ? Quelles options peuvent être envisagées et développées ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en ce qui concerne les tunnels dans un contexte urbain ? Comment les tunnels peuvent-ils mieux contribuer à la mobilité et à la qualité de vie en ville ? Devons-nous conserver, supprimer ou construire des tunnels en vue de garantir la mobilité à Bruxelles ?"

Il ne doit y avoir aucun tabou, et la qualité de vie et la santé des Bruxellois doivent occuper une position centrale. Il fut un temps où l'aménagement du territoire était pensé pour favoriser le trafic entrant et sortant de Bruxelles de manière fonctionnelle. Avec le plan régional de développement durable (PRDD) et le projet de plan régional de mobilité Good Move, nous changeons de paradigme et pensons l'aménagement urbain au bénéfice des habitants.

Le démantèlement du viaduc Reyers et le projet de suppression du viaduc Herrmann-Debroux sont des exemples qui suivent cette logique. Si la tendance s'oriente vers la suppression de certains ouvrages d'art, créer l'un ou l'autre tunnel pourrait répondre à ce même objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de la vie dans certaines zones particulièrement impactées par les embouteillages en surface.

[109]

Ces derniers mois, le projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'or et du boulevard de Waterloo a fait couler beaucoup d'encre et soulevé de nombreuses questions. À l'heure actuelle, différentes visions de ce réaménagement existent. Elles ont toutefois en commun la volonté de donner plus de place à ceux, pressés ou flâneurs, qui choisissent de se déplacer à pied. L'avenue de la Toison d'or et le boulevard de Waterloo font partie de ces lieux bruxellois commerçants qu'il s'agit de soutenir. Il devrait être possible de se promener, faire du shopping, courir, manger, dormir ou aller au cinéma à cet endroit sans pour autant pénaliser les autres choix de modes de déplacement.

Si ce projet est aujourd'hui sur la table, nous ne devons pas négliger un autre axe commerçant du quartier, le goulet Louise, qui subit aujourd'hui de nombreux embouteillages et où les piétons, les promeneurs, le chaland ne bénéficient pas de beaucoup d'espace.

Quant aux cyclistes, il est compliqué pour eux d'y trouver une place leur permettant de circuler en sécurité. Et pour cause, la voirie n'est pas extensible et il faut y faire circuler les trams en site propre et permettre aux voitures de circuler dans les deux sens. Cette situation n'est agréable pour personne et nous ne pouvons pas la laisser en l'état.

Des solutions structurelles existent pour réduire le nombre de véhicules en surface, fluidifier le trafic et améliorer la qualité de l'air. La place Louise est à l'intersection des tunnels de la Petite ceinture et de ceux de l'avenue Louise. Si les automobilistes venant du nord de Bruxelles, c'est-à-dire de la basilique, peuvent emprunter la boucle du tunnel pour rejoindre l'avenue Louise, ceux venant de la gare du Midi doivent sortir du tunnel à la porte de Hal, entrer dans le rond-point Louise et emprunter le goulet pour rejoindre le tunnel au niveau de la rue de la Bonté.

Quant à ceux qui viennent de l'avenue Louise pour se diriger vers la gare du Midi, ils doivent sortir à la place Poelaert, faire le tour du rond-point et bifurquer ensuite à droite pour rejoindre le tunnel à la porte de Hal, alors que ceux qui se dirigent vers la porte de Namur peuvent emprunter la bretelle existante.

Une solution pour améliorer la fluidité du trafic et améliorer le confort de tous les usagers et la qualité de vie du goulet Louise pourrait notamment résider dans la mise en service d'une ou de deux bretelles. L'une des bretelles pourrait créer la jonction entre la porte de Hal et l'avenue Louise et l'autre bretelle, la jonction entre l'avenue Louise et la porte de Hal. Le quartier sera alors libéré du trafic de transit en surface. Si nous nous dirigeons vers cette solution, totalement ou en partie, celle-ci devrait être couplée à un réaménagement en surface du goulet Louise. Ce serait là une belle manière de rendre plus attractive cette zone commerciale de Bruxelles particulièrement impactée par les embouteillages.

[111]

En réponse à une question posée sous la précédente législature, votre prédécesseur informait notre parlement d'une étude technique concluant à la faisabilité de ces deux bretelles et d'un coût évalué à environ 70 millions d'euros.

Si cette solution est coûteuse, nous nous devons d'étudier les différentes options, d'examiner la situation dans sa globalité et d'évaluer les bénéfices qu'amèneraient ces bretelles, ou une seule d'entre elles, sur la qualité de vie et de l'air et sur l'attractivité de cet important quartier commerçant.

Quant au projet de plan Good Move, si, dans le cadre du réaménagement des grands axes, l'existence ou le fonctionnement de certains ouvrages d'art doit être remis en cause - et cela concerne plus précisément le viaduc Herrmann-Debroux, le rond-point du Gros Tilleul ou encore les tunnels qui offrent des capacités excédentaires et dont l'emprise sur les aménagements est excessive, à savoir, selon l'identification faite par Good Move, les tunnels Vleurgat, Georges-Henri, Boileau et de la Woluwe -, le complexe de tunnels passant sous le rond-point Louise n'en fait pas partie.

Compte tenu de ce qui précède, quelle est la stratégie du gouvernement concernant les ouvrages d'art, et plus particulièrement les tunnels Louise et Porte de Hal ?

Si certains projets évoqués plus haut sont lancés ou repris dans le plan Good Move, qui n'est pas encore approuvé, pourriez-vous me faire part des objectifs du gouvernement en matière d'ouvrages d'art pour cette législature ?

Votre prédécesseur informait notre assemblée d'une étude technique concluant à la faisabilité de la création de deux bretelles qui complèteraient ainsi le réseau tunnelier sous la place Louise pour un coût d'environ 70 millions d'euros. Cette option est-elle étudiée dans le cadre de l'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité commerciale du goulet Louise et, plus largement, de cette zone englobant la place Louise, la place Poelaert, le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'or ?

Enfin, si l'on parle d'un coût global de 70 millions d'euros pour les deux bretelles, disposez-vous du coût individuel de chaque bretelle ainsi que du nombre de véhicules qui pourraient être extraits de la circulation en surface dans chaque sens ?

[113]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Au premier abord, cette idée de bretelle de tunnel complémentaire paraîtrait séduisante si elle permettait de pacifier le trafic place Louise et éventuellement de transformer le goulet Louise en piétonnier traversé uniquement par les trams. Cependant, il convient de se rappeler que ces ouvrages d'art sont une des clés de voûte de la politique du tout à la voiture des Trente Glorieuses. L'État national a ainsi façonné sa capitale dans une vision purement utilitariste de Bruxelles, ne se préoccupant ni de la qualité de vie des habitants ni du patrimoine.

La plupart des tunnels qui ont été transférés de l'État à la Région étaient déjà mal entretenus à l'époque et représentent un lourd héritage. Les tunnels sont en effet des infrastructures extrêmement chères, non seulement lors de leur construction, mais aussi au niveau de leur entretien. Nous en voyons déjà les effets sur le budget régional consacré à la mobilité. Nous allons en payer le prix de

nombreuses années encore, au détriment d'investissements pourtant bien nécessaires dans les mobilités collectives et actives.

Pour notre groupe, il n'est plus envisageable de poursuivre le développement d'une infrastructure qui joue un rôle d'aspirateur à voitures, alors que nous visons un basculement modal qui doit permettre à notre Région d'atteindre les objectifs de réduction du trafic automobile qu'elle s'est fixée, et ce grâce à un report des usagers vers les transports publics, la marche ou le vélo.

Les 70 millions d'euros qui ont été estimés pour compléter les bretelles manquantes entre les tunnels de la Petite ceinture et ceux de l'avenue Louise devraient donc, s'ils étaient disponibles, être utilisés bien plus efficacement pour réaliser des objectifs du plan Good Move dans des projets améliorant la circulation des piétons, des cyclistes ou des transports en commun. Construire des tunnels, c'est la mobilité du passé et c'est un cadeau empoisonné pour les générations futures.

[115]

M. David Weytsman (MR).- Mon groupe plaide pour la création d'une boucle dans le tunnel de la porte de Hal. Il permettrait notamment de désengorger le goulet Louise. Je rejoins en cela le début - pragmatique et non empreint d'idéologie - de l'intervention de Mme Parmentier,

Cet objectif, qui doit être gagnant-gagnant, fait d'ailleurs partie de notre programme électoral : un tunnel de qualité doit aider les automobilistes, décongestionner cet axe et fluidifier le trafic - c'est peut-être ce qui ennuie Mme Parmentier -, désengorger le réseau de surface moins exposé de facto à la pollution de l'air, et créer un espace public dédié exclusivement à la marche à pied, au shopping, à la mobilité douce et aux transports en commun.

L'idée n'est pas neuve. Elle aurait été étudiée par Bruxelles Mobilité et coûterait aux alentours de 70 millions d'euros. Cette étude de Bruxelles Mobilité peut-elle être transmise à notre commission ? Le montant est-il toujours d'actualité ? Avez-vous retenu de créer cette boucle sous la présente législature ?

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'une simulation de l'impact de la création de cette boucle sur les réseaux de surface ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Cette étude prévoit-elle également le réaménagement du goulet Louise ? En effet, l'occasion est belle de réfléchir à la piétonisation de cet axe.

Cette étude tient-elle compte des deux projets de réaménagement du boulevard de Waterloo ? La boucle du tunnel de la porte de Hal pourrait en effet venir se greffer sur ces deux projets qui, je l'espère, pourront évoluer de part et d'autre dans le futur.

[117]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- D'abord, l'objectif est bien entendu d'assurer la disponibilité des ouvrages dans des conditions suffisantes de sécurité pour les usagers. Les plans pluriannuels d'investissement (PPI) pour les ponts et tunnels adoptés sous la législature précédente incluent, à ce titre, les programmes de surveillance, de maintenance et de gros entretiens, ainsi que

ceux de réparations et renouvellements. De manière plus détaillée, les projets suivants sont notamment repris dans ces PPI :

- la poursuite de la rénovation lourde du tunnel Léopold II. À ce sujet, une nouvelle bande a été supprimée temporairement pour cause de travaux, ce qui a eu une incidence grave sur le trafic bruxellois ;
- l'exécution des gros entretiens, réparations ou renouvellements du génie civil des tunnels porte de Namur, Trône, Arts-Loi, Madou, Botanique et une série d'autres ;
- l'exécution de la rénovation lourde des tunnels Loi, Belliard et Cinquanteaire ;
- le lancement des études de rénovation lourde des tunnels Louise, Stéphanie, Rogier et Montgomery ;
- le lancement de l'étude d'incidences, l'obtention du permis d'urbanisme et l'entame du remplacement des ponts de la Petite-Île à Anderlecht ;
- le lancement des études, l'obtention des permis d'urbanisme et l'exécution de la construction de trois passerelles cyclopiétonnes de franchissement de carrefours dangereux le long du canal (passerelles "Feder"), ainsi que dans le cadre des contrats de rénovation urbaine (CRU), de la passerelle Henri Nestlé prévue dans le CRU 3 ;
- le lancement d'un audit de sécurité spécifique de la passerelle Beekkant ;
- la poursuite des inspections visuelles annuelles des ouvrages d'art routiers et pédestres, aériens et souterrains ;
- la mise en place d'un outil de gestion des infrastructures et des équipements incluant la gestion des ouvrages d'art.

Ce PPI s'étend forcément sur des années et fait l'objet, chaque année et pour chaque projet au moment de l'exercice budgétaire, d'affinements du calendrier, des modalités techniques et du budget. Il appartiendra donc au gouvernement d'identifier les moyens et modalités d'exécution de ce PPI pour chaque exercice.

[119]

Compte tenu des montants nécessaires, des inconnues liées à la finalisation de l'étude de faisabilité technique de Bruxelles Mobilité et des ressources de l'administration pour réaliser les programmes prévus dans le PPI tunnels et ponts, la construction des bretelles n'y est pas incluse.

Le montant de 70 millions d'euros indiqué par mon prédécesseur est un montant moyen estimé pour la construction des deux bretelles manquantes sous le goulet Louise, ainsi que la rénovation des tunnels Louise et Stéphanie et des bretelles de connexion existantes. Ce chantier est estimé, hors taxes, à un montant oscillant entre 73,6 et 99,1 millions d'euros, dont 20,9 à 28,6 millions pour la

bretelle connectant la Petite ceinture et le tunnel Stéphanie en direction du bois de la Cambre, et 22,4 à 30,6 millions pour la bretelle connectant le tunnel Stéphanie et la Petite ceinture en direction de la porte de Hal.

L'étude de faisabilité comprenait par ailleurs des scénarios incluant la couverture des voies rapides entre les tunnels Louise et porte de Namur, d'une part, et les tunnels porte de Namur et Trône, d'autre part, ainsi qu'une extension du parking souterrain des 2 Portes. À ce stade, ces projets n'ont pas été retenus par le gouvernement, qui leur a préféré des aménagements en surface.

L'allègement de la charge de trafic dans le goulet Louise grâce aux deux nouvelles bretelles est estimé, selon l'étude de faisabilité, à une moyenne journalière de 30 %.

[121]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne pense pas être rétrograde. J'ai contextualisé ma question et rappelé les principes généraux. Mon propos ne vise pas à créer un aspirateur à voitures, mais à réaliser un projet global avec un impact positif en surface. Il ne doit y avoir ni tabou ni dogmatisme en la matière. La bretelle qui irait de la porte de Hal vers le bois de la Cambre coûterait entre 20 et 28 millions d'euros. Construire ne serait-ce que cette bretelle ne me paraît donc pas insensé, mais justifié.

J'aimerais avoir un complément d'information sur les comptages. Une modélisation du flux de voitures qui pourrait être extrait de la circulation en surface en créant cette bretelle de la porte de Hal vers l'avenue Louise a-t-elle été réalisée ?

Si un tel ouvrage d'art devait être créé, il serait conditionné à un aménagement de l'espace en surface. Si le trafic de transit passe en sous-terrain, cela laisse de la place en surface pour les transports publics, les cyclistes et les piétons. Nous pourrions dès lors imaginer, par exemple, un aménagement attractif axé sur le chaland.

Il s'agit d'une option à creuser en concertation étroite avec les commerçants et les riverains de la zone. Il est clair que la situation actuelle n'est agréable pour personne. Il est de notre devoir de proposer des solutions. J'en ai proposé une.

Il me revient qu'il existe un plan en trois dimensions des infrastructures en sous-sol sous la place Louise, réalisé par Bruxelles Mobilité il y a une dizaine d'années. Serait-il possible de le communiquer à la commission ?

[123]

Mme la présidente.- Ce serait une bonne chose que la commission puisse en bénéficier.

[125]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je trouve que la solution est effectivement à creuser. Je suis intéressée par les détails de cette simulation, qui montre que la charge du trafic sur le goulet Louise

ne diminuerait que de 30 %, malgré tous ces efforts. Même dans l'hypothèse où nous disposerons de larges moyens, cela me semble peu efficace !

[127]

M. David Weytsman (MR).- Pourrait-on recevoir cette étude ? J'ai cru comprendre qu'elle n'était pas finalisée mais qu'elle comportait déjà toute une série d'informations, notamment sur l'allègement de la charge du trafic. Dans une optique de décongestion, 30 % me semblent intéressants, même si l'objectif est de revoir l'aménagement en voirie et de réfléchir à une piétonnisation de cet axe.

L'étude doit aussi s'articuler sur le futur de l'avenue Louise et sur le réaménagement du boulevard de Waterloo. Cela n'a pas de sens de concevoir la mobilité en surface si quelques années plus tard, comme nous sommes plusieurs à le souhaiter ici, nous allons vers de tels aménagements.

[129]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ignore si cette étude est déjà publique. Je vais me renseigner. Si elle l'est, elle est publiée sur le site internet de Bruxelles Mobilité. Si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas à me poser la question par écrit, et nous la publierons.

Je pense qu'il est intéressant de disposer des détails du calcul des budgets. Il est également plus intéressant d'avoir le plan en trois dimensions. Nous sommes d'accord sur le fait qu'il faut réaménager en surface, où la situation n'est pas acceptable à l'heure actuelle. Pour le moment, il faut améliorer la qualité de vie des habitants, des commerçants et des visiteurs. Cette thématique donnera vraisemblablement lieu à de plus larges débats dans cette commission.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je pense que tous les membres de la commission souhaitent avoir une bonne objectivation de la situation et une information de qualité. Je veux bien vous poser une question écrite en plus, mais vous en recevez déjà beaucoup. Si vous avez l'information, pouvez-vous la communiquer directement à la commission ?

[133]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je préfère attendre d'avoir reçu le compte rendu pour dire si je souhaite recevoir une question écrite. S'il y a des études, je les transfère à la commission. Je préfère vérifier si elle est publique avant de m'engager, car cela crée aussi un flux de travail inutile. L'étude est peut-être en phase de finalisation. Je m'en informerai, car nous avons l'habitude de publier les études qui sont terminées.

Mme la présidente.- Il serait utile d'avoir une date, une échéance pour savoir quand nous disposerons de l'information.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour cela, je dois m'informer. Je ne peux pas m'engager à quelque chose si je ne sais pas ce qu'il en est. Je vais m'informer sur l'état d'avancement de l'étude.

Mme la présidente.- Le secrétaire de la commission vous enverra un courriel pour vous rappeler la demande des commissaires.

- *L'incident est clos.*

[143]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES
TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

concernant "le suivi du réaménagement du rond-point Schuman".

[145]

M. David Weytsman (MR).- En mai dernier, la demande de permis d'urbanisme du projet de réaménagement du rond-point Schuman a été déposée.

Je me permets de rappeler l'engagement du gouvernement précédent lors de sa déclaration de politique générale : "Le gouvernement poursuivra l'intégration urbanistique du quartier européen, (...) visant à rendre ce quartier aux Bruxellois ainsi qu'aux touristes."

C'était il y a six ans. Depuis, rien n'a été fait. On a même fait marche arrière. Des projets sont dans les cartons depuis plus de quinze ans. En 2011, un projet avait même été sélectionné mais n'a, hélas, pas pu voir le jour.

Pourtant, un aménagement du rond-point serait positif, pour le quartier comme pour l'image de Bruxelles à travers le monde. C'est incontestable et incontesté ! Mais je plaide pour qu'il soit plus vert et plus arboré, qu'il mette le quartier européen et les institutions européennes à l'honneur - ce qui n'est pas le cas aujourd'hui - et qu'il ne fragilise pas les rues résidentielles du quartier des squares.

Tout ceci a été discuté longuement au sein de ce parlement : le plan de mobilité est décrié, et le manque de concertation de votre prédécesseur est unanimement souligné. J'ai moi-même essayé d'organiser une concertation visant à soutenir le projet d'aménagement de votre prédécesseur par des améliorations.

Ce type de projets appelle des processus plus ouverts et participatifs. Je sais que cela vous tient à cœur. C'est non seulement ce que demandent tous les riverains à des kilomètres à la ronde, mais c'est aussi la seule façon d'éviter des recours chers et plutôt chronophages.

Dans votre discours politique, vous pointez, à juste titre, du doigt les problèmes de pollution de l'air dans les rues résidentielles de notre ville-région. Or, une des faiblesses du projet est qu'il reporte le trafic de transit vers des quartiers résidentiels, ce qui va créer des nuisances sonores, du trafic dense, de la congestion dans plusieurs rues et, évidemment, de la pollution de l'air.

Mme la ministre, je vais être franc : je serais très étonné que la formation politique dont vous êtes issue et qui fait de l'environnement et de la concertation des priorités, valide un projet qui, par arrogance, n'a suffisamment pris en considération ni l'un, ni l'autre. Ce projet doit être revu et amélioré.

[147]

Les bureaux d'architectes s'étaient engagés à organiser des réunions de participation citoyenne. Certaines ont bien eu lieu, en ma présence. Quelles en sont les conclusions ? Estimez-vous qu'elles sont suffisantes ? Et quelles mesures avez-vous prises pour optimiser les processus de concertation avec les communes concernées ?

Disposez-vous de nouvelles simulations réalisées récemment sur l'impact des plans de mobilité sur les quartiers environnants ? Qu'en ressort-il et quels sont les scénarios envisagés pour éviter que le trafic de transit ne passe par les quartiers résidentiels avoisinants, ce dernier point étant mentionné dans l'étude de Mobiris ?

Pourquoi ne pas inclure l'entrée du parc du Cinquantaire, du côté de l'avenue de la Joyeuse Entrée au projet Schuman plutôt que d'en faire une véritable autoroute urbaine ? Je me joins en cela à la remarque de Mme Parmentier sur l'opportunité de réfléchir à la déconstruction de ce type de voies qui se sont multipliées des années 1930 aux années 1960.

Concernant l'aménagement du rond-point, les critiques principales sont liées, en premier lieu, au caractère trop minéral du lieu. Je plaide pour que cette partie de Bruxelles soit plus verte et arborée, et constitue d'ailleurs un maillage vert entre le parc du Cinquantaire et la rue de la Loi, dans un avenir relativement lointain, et vers le parc Léopold à moins long terme.

Il serait également judicieux de ne pas couper la vue depuis les institutions européennes, suivant les demandes réitérées des fonctionnaires et des riverains : depuis le centre de cette place, il ne sera plus possible de photographier ces bâtiments, du fait même du geste architectural que constitue le "Donut" que l'on y installe.

Enfin, la critique touche des aménagements incompatibles avec toute une série d'activités qui s'y tiennent depuis quelques années, notamment lors de la période de Noël ou de la fête de l'Europe - activités qui bénéficient d'ailleurs de votre soutien.

Quelles mesures avez-vous prises pour rectifier cette situation ?

Quel calendrier précis pouvons-nous espérer pour l'aménagement du rond-point Schuman ? La période du deuxième semestre 2020, évoquée antérieurement, est-elle toujours d'actualité ?

[151]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Le réaménagement du rond-point Schuman et des alentours est un projet compliqué, aux enjeux multiples, attendu depuis des années. La situation actuelle, où l'espace est dominé par la circulation automobile, est indigne de ce lieu emblématique fréquenté par de nombreux visiteurs, touristes et journalistes.

Dans ce sens, le projet actuel est tout de même positif, puisqu'une grande partie du périmètre s'en trouverait pacifiée en étant réservée aux modes de déplacement actifs.

De nombreuses questions demeurent toutefois, et je rejoins M. Weytsman concernant le processus participatif. Quelle forme a-t-il pris ? Quelles remarques ont-elles été émises ? Comment ont-elles été intégrées ?

Je rejoins aussi ses objections quant à l'aspect très minéral du projet actuel. Quel est son bilan en termes d'arbres plantés ou coupés, de surfaces verdurisées ? Les auteurs ont-ils étudié la question des îlots de chaleur, et ont-ils prévu de les éviter ?

Vu la quantité de structures souterraines (gare, métro...), comment les eaux de pluie sont-elles gérées en évitant de tout envoyer directement à l'égout ?

Les bandes réservées aux bus seront-elles accessibles aux cyclistes ?

Enfin, lors d'une balade organisée par les auteurs avait effectivement émergé la remarque que l'auvent, emblématique du projet, pouvait faire obstacle à la vue sur le bâtiment du Berlaymont, pour sa part emblématique du quartier, ainsi qu'à la perspective sur la rue de la Loi.

[153]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik sluit me aan bij de vraag om uitleg over de mobiliteit in de Europese wijk. Dat is immers een belangrijke, emblematische plaats voor Brussel. Op dit moment straalt de wijk qua mobiliteit echter een achterhaald beeld uit.

De regering voor de vorige besliste om van het Schumanplein een volledig autovrije voetgangerszone te maken. De vorige regering is daar echter op teruggekomen. Ze bestelde een nieuwe studie, die uitging van een verkeerssituatie waarbij het plein toch nog bereikbaar was met de wagen. Dat lijkt me een minder interessante optie, maar op een bepaald moment moet er hoe dan ook een keuze worden gemaakt. We moeten nu echt vooruitgang boeken en de zaken niet steeds opnieuw bestuderen.

Welke optie zal de regering volgen? Voert ze de beslissing van de vorige regering uit of zal ze die alsnog herzien?

Op het vlak van de mobiliteit en de omgeving ben ik het eens met de heer Weytsman wanneer hij zegt dat er te veel wegcapaciteit is en te weinig aangename levensruimte voor mensen. Groen pleit bijvoorbeeld al meer dan tien jaar voor een volwaardig, afgescheiden fietspad en voetpad in de Wetstraat, en dus een rijstrook minder. Behoort dat tot de bestudeerde opties?

In opdracht van Beliris is onderzoek gedaan naar een soort lage-emissiezone (LEZ) in Brussel, maar dan op basis van een verminderde toegang tot de grote straten in de Europese wijk, zoals de Wetstraat en de Belliardstraat. Uit dat onderzoek bleek dat een beperking van het doorgaand verkeer de uitstoot met 60% tot 80% zou verminderen. Dat sluit goed aan bij de plannen van de regering voor verkeersluwe wijken.

[155]

Ten slotte onderschrijf ik uiteraard de vraag naar meer groen en meer bomen. De stad heeft daar echt nood aan. Ik meen me te herinneren dat het in die omgeving moeilijk was om bomen te planten, omdat er zich zo veel lagen beton en dergelijke onder het Schumanplein en de omliggende straten bevinden. Het zou fantastisch zijn als er desondanks toch meer groen in die buurt zou komen.

Welke plannen zijn er om de omgeving aantrekkelijker te maken voor voetgangers? Zij zijn namelijk de voornaamste weggebruikers, maar zij zijn het ook die in de huidige toestand het meest benadeeld worden. Het is er zeer onaangenaam voor mensen. Dat moet anders.

[157]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Plusieurs réunions de consultation citoyenne ont effectivement été organisées à divers moments clés de l'étude par les bureaux d'architectes, de manière à informer les riverains de la teneur du projet et à permettre la prise en considération de leurs avis.

En outre, les représentants du comité de quartier ont été conviés aux comités d'accompagnement encadrant les différentes phases d'étude du projet. Ils ont eu l'occasion de dialoguer et d'interagir de la même manière que les autres parties prenantes au projet, telles que la STIB, urban.brussels, les communes, etc.

La commune concernée par le projet, à savoir la Ville de Bruxelles, a participé à l'intégralité des comités d'accompagnement pendant toute la phase d'étude. Une fois l'étude suffisamment aboutie, ses résultats ont été présentés aux communes potentiellement touchées, à savoir Schaerbeek et Etterbeek, et ces dernières ont été invitées aux comités d'accompagnement ultérieurs.

Pour ce qui concerne les connexions piétonnes pour les habitants du quartier, il faut savoir que la place est accessible sans conflit depuis l'avenue de Cortenbergh, la rue Froissart et l'avenue d'Auderghem, ce qui constitue une nette amélioration par rapport à la situation actuelle.

Avec la fermeture aux voitures de la rue Froissart et de l'avenue d'Auderghem, cet aspect est même renforcé. Le choix d'un scénario de sécurité ambitieux implique également qu'il y aura beaucoup moins d'obstacles pour les piétons que dans le projet initial.

S'agissant de la convivialité de la place, sachez que la nouvelle conception laissera beaucoup plus de place aux événements qu'à l'heure actuelle.

[159]

D'autres remarques concernaient l'accessibilité et la convivialité du plénum avec auvent. Nous considérons le plénum comme une destination, de sorte qu'il ne doit pas être accessible de toutes parts. Par ailleurs, la pente dans l'axe de la rue de la Loi garantit l'accessibilité du plénum aux personnes à mobilité réduite. L'escalier a été élargi dans la conception préliminaire afin de rendre l'espace sous l'auvent utilisable pour les événements et les installations.

Nous craignons de voir les pistes cyclables qui traversent la zone piétonne générer des conflits entre piétons et cyclistes rapides. Cependant, outre la piste cyclable bidirectionnelle séparée au nord de la place, il est prévu d'aménager une vaste zone de rencontre sans indication de pistes cyclables.

La sécurité de la place entrave son accessibilité ainsi que la qualité de résidence. En optant pour le scénario de sécurité final, nous pouvons réduire sensiblement l'impact spatial de la sécurité et aménager le côté sud de la place sans aucun obstacle, ce qui favorise l'accessibilité. La rue Froissart et l'avenue d'Auderghem sont également incluses dans la zone mixte.

Pour faire face aux conflits entre voitures, cyclistes et piétons à l'intersection de l'avenue de la Joyeuse Entrée, nous avons prévu d'aménager un large plateau qui aura pour effet de ralentir la circulation automobile tout en garantissant une traversée en toute sécurité.

Je rappelle qu'il reste une phase d'étude de l'enquête publique. Il est louable que le projet fasse l'objet de discussions car il mérite une place emblématique dans notre ville. Selon moi, nous ne devons pas mettre fin au projet pour repartir de zéro mais plutôt nous baser sur le projet initial et étudier les moyens de l'améliorer.

[161]

(verder in het Nederlands)

Verbeteringen dringen zich op. Ondanks de moeilijke ondergrond, die vooral uit beton bestaat, moeten we op zoek naar vergroeningsmogelijkheden.

Ondanks de pijnpunten hebben we er dus voor gekozen om met dit project verder te gaan. Er is immers al een heel traject aan voorafgegaan om de heraanleg van deze emblematische zone te kunnen realiseren. Op basis van het openbaar onderzoek kunnen we aanpassingen en verbeteringen aanbrengen. Dat is immers net de opzet van een openbaar onderzoek en een begeleidingscomité.

[163]

(poursuivant en français)

Sauf imprévu, le calendrier des étapes clés de ce dossier est établi comme suit :

- la réception de l'avis complet est attendue pour mars 2020 ;
- l'enquête publique devrait avoir lieu entre mi-avril et mi-juin 2020 ;
- l'organisation de la commission de concertation est prévue pour juillet 2020 ;
- l'avis de la commission de concertation pourrait être attendu pour août 2020 ;
- la délivrance du permis d'urbanisme est attendue pour octobre 2020 ;

- le début des travaux de Bruxelles Mobilité est programmé pour mai 2021 ;
- enfin, la partie des travaux liés à Beliris ne devrait pas débuter avant janvier 2022, d'après les informations qui nous ont été communiquées.

[165]

(verder in het Nederlands)

Of die data gehaald worden, hangt af van het goede verloop en eventuele onvoorziene omstandigheden. Ik hoop alleszins dat we dit tijdschema kunnen naleven en dat het plein nog tijdens deze regeerperiode daadwerkelijk kan worden heraangelegd.

[167]

(poursuivant en français)

Concernant les simulations, dans l'option retenue, la circulation sera autorisée dans les deux sens dans l'avenue de la Joyeuse Entrée. Les carrefours avec l'avenue de Cortenbergh et l'avenue d'Auderghem seront réorganisés et leur réaménagement sera programmé parallèlement à la réalisation du projet de réaménagement de la place Schuman.

Sur la base du modèle de simulation Musti et des comptages réalisés, les reports de trafic devraient essentiellement être canalisés sur des axes clairement identifiés : l'avenue de la Joyeuse Entrée et la chaussée d'Etterbeek. Cela ne pose pas de problème particulier en termes de hiérarchie des voiries. Par ailleurs, les modélisations ne semblent pas mettre en évidence d'augmentation significative des flux de circulation dans le quartier des Squares.

En outre, à plus large échelle et à plus long terme, le projet visant à transformer l'autoroute E40 (en entrée de ville) en boulevard urbain par la réduction du nombre de voies de circulation aura très certainement un impact significatif sur le trafic de l'axe Cortenbergh-Loi en y réduisant son intensité.

Quant à la question d'inclure l'entrée du parc du Cinquantaire à la réflexion, un projet de Beliris visant le réaménagement, par petits tronçons, de l'ensemble du parc du Cinquantaire est à l'étude depuis plusieurs années. Le parc a ainsi fait l'objet d'une étude historique approfondie dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme introduite par Beliris pour sa rénovation. Manifestement, le périmètre de classement s'étend au-delà des limites actuelles du parc et est défini par l'alignement de ses anciennes grilles. Aussi, il semble aujourd'hui peu cohérent d'inclure le réaménagement de l'entrée du parc du Cinquantaire dans le cadre du projet Schuman, alors que l'étude de réaménagement complet le concernant n'est pas terminée.

[169]

Plusieurs questions portaient sur le caractère minéral du projet. Pour ce qui est des activités sur la place, les aménagements prévus sur le rond-point Schuman ont été étudiés et pensés de manière à

être compatibles avec les différents événements et activités organisés par le passé et susceptibles d'être organisés sur cette place.

Pour ce qui est de la gestion des eaux de pluie, la majeure partie de la zone du projet est déterminée par l'infrastructure souterraine, généralement constituée de tunnels. Ceux-ci occupent la majorité de la superficie et leur profondeur est généralement très faible. Cette situation complique les possibilités de trouver des endroits où installer des espaces verts, la récupération ou le tamponnage de l'eau ou encore l'aménagement d'égouts supplémentaires, surtout pour l'eau de pluie.

Nous avons donc opté pour des tuyaux d'infiltration qui amènent directement l'eau des caniveaux dans le sous-sol. Un trop-plein connecté au système d'égouts existant sera prévu. La véritable capacité d'infiltration et l'espace en sous-sol de cette zone doivent encore être étudiés. Dans la mesure du possible, l'eau des zones attenantes pourrait également être amenée vers cette zone pour permettre l'infiltration.

Le long des jardins de la vallée du Maelbeek, une partie de l'eau du trottoir peut immédiatement être évacuée vers le parc afin de s'infiltrer entre les arbres existants et le semi-revêtement.

Dans la zone devant le Charlemagne, il y a peu d'espace en sous-sol permettant l'implantation de jardinières en pleine terre. Un réseau d'égouts supplémentaire sera prévu localement, qui sera relié au volume racinaire des arbres. L'eau de toiture du Charlemagne, à condition qu'il y ait un raccordement à l'égout de ce côté, pourrait également être branchée sur ce système supplémentaire. Toute l'eau est évacuée par des tuyaux de drainage qui amènent l'eau au système racinaire des arbres. Avant que l'eau pénètre dans les tuyaux d'infiltration, des vannes sont prévues de manière à ce qu'en hiver, l'eau salée ne puisse pas atteindre le système racinaire des arbres. L'eau qui ne peut pas être absorbée par les arbres peut s'infiltrer ou, lorsque le sol est également saturé, elle sera évacuée à l'égout par les tuyaux de drainage. Mais cette situation se présentera rarement, compte tenu de la grande capacité d'infiltration prévue.

[171]

Dans le projet actuel, le bilan des arbres est légèrement positif : trois arbres seront maintenus, 73 seront abattus, en partie à cause du changement de gabarit de la voirie, et 76 seront plantés. Le choix d'une plus grande variété d'espèces permettra une meilleure résistance aux maladies. Le maillage vert sera renforcé le long de l'esplanade, à hauteur de la rue de la Loi, grâce aux arbres plantés et à la végétation basse qui récoltera l'eau de pluie. Il sera connecté au parc du Cinquantaire. Un maillage vert plus performant sera créé dans l'avenue de la Joyeuse Entrée grâce à l'aménagement d'une bande plantée en pleine terre, le long des façades. À ces éléments s'ajoutent encore la jardinière en longueur sur la place centrale.

Actuellement, nous examinons avec Bruxelles Mobilité comment ajouter d'autres éléments à cette jardinière afin de la végétaliser davantage. Les arbres, la végétation basse et les surfaces non revêtues assureront un refroidissement lors des grandes chaleurs et contribueront à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain. Il est donc important de voir si nous pouvons aller plus loin.

[173]

(verder in het Nederlands)

Dat is ook de vraag van de heer Verstraete. De huidige situatie is wat ze is, maar waar mogelijk zullen we vooruitgang proberen te boeken en bekijken waar er meer groen mogelijk is. Vergroening bevordert de levenskwaliteit en dempt de hitte. We zullen daarop blijven inzetten.

[175]

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la vue et les perspectives depuis la place Schuman, qui constitue un des carrefours importants de l'axe qui la traverse, la double rangée d'arbres soulignera l'axe historique et la perspective, tandis que l'auvent constitue l'élément nouveau.

En même temps, la perspective vers les arcades du Cinquantenaire est conservée, sans qu'il y ait un impact direct sur les biens classés en périphérie du projet.

Le déblaiement et l'ouverture de l'espace public bénéficieront aux immeubles remarquables de l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale.

[177]

M. David Weytsman (MR).- Je vous remercie pour cette réponse très détaillée, qui vient manifester de l'administration et pas de votre cabinet. Elle contraste d'ailleurs fortement avec les réponses de votre prédécesseur, qui étaient scandaleuses. Elles n'allaient pas du tout dans le même sens que la vôtre. Je présume pourtant que le projet n'a pas évolué ces derniers mois.

Je suis ennuyé par l'absence de processus d'accompagnement. Tout le monde, dans le quartier et au comité de quartier que vous citez, vous confirmera que le seul processus ayant eu lieu l'a été une fois la décision prise. Une certaine forme de processus d'accompagnement a eu lieu dans un jury et portait seulement sur le "Donut" même, et pas sur le plan de mobilité.

Je rejoins les propos énoncés sur les questions de mobilité et la réflexion à avoir sur le rééquilibrage. Il est toujours compliqué de transformer une fin d'autoroute urbaine en un espace davantage dédié à la mobilité douce. On devrait aborder le problème en amont, à l'entrée de Bruxelles.

La difficulté que nous rencontrons aujourd'hui est le report de trafic. Il remonte jusqu'au square Marie-Louise, comme on peut le lire sur le site de Mobiris. Il existe deux études sur la question : la première faisait état d'un report sur les squares de 17 % et la seconde fait état d'un report moindre, car un curseur a bougé, à savoir la fameuse évaporation du trafic, qui passerait de 15 % à 50 %. La marge d'interprétation est grande ! S'il n'y a pas de report sur les squares, pouvez-vous nous communiquer de nouvelles études ? Ce sujet nous préoccupe.

On constate aussi un report à l'entrée du parc du Cinquantenaire, dans l'avenue de la Joyeuse entrée, une voirie qui était plutôt calme. Vous la transformez demain en une autoroute urbaine qui devra absorber tout ce trafic de transit. Cette situation est particulièrement agressive pour les habitants,

qui n'ont rien demandé et qui se trouvaient aux abords d'un bois. Si j'ai bien compris, vous allez y mettre des jardinières pour lesquelles vous devrez couper des arbres centenaires ! Vous comprendrez que nous exprimions certaines craintes !

[179]

Par ailleurs, ce réaménagement aura un impact important sur la mobilité douce. Dans la pratique, les cyclistes qui doivent emprunter le rond-point Schuman effectuent un détour par les squares.

Les habitants des squares peuvent déjà évaluer l'impact de certains événements comme les sommets européens sur le report de trafic dans les rues résidentielles.

Vous affirmez votre volonté d'améliorer la situation, répondant ainsi à ce que nous demandons depuis un an et demi. Quelles sont les améliorations envisagées ?

Concernant le caractère trop minéral du rond-point, nous demandons depuis des années une verdurisation. On nous a menti en nous montrant des photos d'une verdurisation du "Donut" qui n'est pas compatible avec le type de matériel choisi. La plantation d'arbres ou le réaménagement de l'espace vert au centre sont également exclus, à cause du "Donut".

Il est également question de couper des arbres pour en planter de nouveaux. Or tous les arbres plantés le long de la petite rue de la Loi sont de nouveaux arbres, et l'infrastructure est relativement nouvelle également. De nouvelles plantations sont difficilement envisageables, à moins de revoir en partie le projet central.

Un problème de perspective se pose également. Les architectes affirment que le "Donut" est le symbole de l'Union européenne, alors que c'est le Berlaymont qui remplit indéniablement ce rôle. Or lorsqu'on se trouve au milieu du rond-point, il est impossible de prendre des photos de ce bâtiment emblématique ou de tout autre bâtiment, car ceux-ci ne sont pas visibles.

Il semble également que le projet d'aménagement soit incompatible avec les grands événements, organisés notamment à Noël, au Nouvel an et à Pâques. Comment concilier le fait d'installer des chapiteaux et de rassembler des gens avec la présence de marches en-dessous du "Donut" ? Comment concilier l'intention et la demande expresse de la Commission européenne de faire de cet endroit une grande agora publique permettant de grandes manifestations avec un "Donut" et des marches en plein milieu ?

Je me réjouis de la volonté d'apporter des améliorations à ce projet. La Ville de Bruxelles a déjà rendu un premier avis négatif sur celui-ci, dont il n'a pas été tenu compte.

(Rumeurs)

[185]

M. David Weytsman (MR).- C'est une bonne chose qu'il y ait des améliorations. Sincèrement, je vous crois, mais quelle sera la procédure suivie pour les engager ? Si vous l'envisagez dans le cadre

du comité de concertation, vous savez, comme moi, que ce type de processus n'aboutit que très rarement à une véritable amélioration, sauf à revoir une partie du projet.

[187]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous voyons votre intention de déterminer la meilleure option de verdurisation. Par contre, en allant sur place, je me suis demandé si la visibilité du Berlaymont, un bâtiment symbolique, serait assurée. Je ne sais pas si cela a été pris en considération dans le projet.

Par ailleurs, j'avais demandé si les bandes bus seraient également accessibles aux cyclistes. Si vous n'avez pas la réponse, je consulterai le dossier à l'enquête publique.

[189]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is de juiste keuze om vooruit te gaan. De heer Weytsman haalt terecht een heel aantal bekommernissen aan van verschillende stakeholders in dat project. Er worden al meer dan vijftien jaar studies uitgevoerd. Het is een goede zaak dat de wijk nieuw leven ingeblazen wordt en dat ze heraangelegd wordt. Dat geldt ook voor uw ambitie om waar mogelijk de concrete uitvoering te verbeteren met meer bomen, meer waterdoorlaatbaarheid enzovoort.

Wat de algemene levenskwaliteit en de rust in de wijk betreft, bestaat inderdaad het risico dat het verkeer dan uitwijkt naar andere wijken, zoals de heer Weytsman aanhaalt. Op dat vlak heeft Good Move een belangrijke rol te spelen. Good Move is immers een algemene visie om de autodruk in het volledige gewest te verminderen. Dat vraagt natuurlijk moedige maatregelen en ik roep de minister op om die ook te nemen. Ik denk daarbij aan een eerlijkere autofiscaliteit, het parkeerbeleid, minder ruimte die specifiek aan auto's is voorbehouden en meer beschikbare ruimte voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Ik roep de collega's die stellen dat er meer levenskwaliteit nodig is, maar dat er vermeden moet worden dat het verkeer zich verplaatst, op om dergelijke moedige maatregelen te steunen als ze zich aandienen. Verzet u bij andere gelegenheden niet tegen de soms moeilijke maatregelen die politieke moed vergen, want anders worden dergelijke projecten onmogelijk.

[191]

(poursuivant en français)

J'espère que ce raisonnement est clair. L'un est lié à l'autre. Si nous voulons que la qualité de vie soit bonne dans ces quartiers et ailleurs à Bruxelles, il faut aussi soutenir les mesures qui demandent du courage politique.

[193]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les remarques formulées sont pertinentes. Il faut en effet veiller à conserver une bonne visibilité et continuer à améliorer les projets.

Dans le cadre d'une enquête publique, il est impossible de repenser tout un projet. On peut procéder à des améliorations, effectuer des adaptations, mais si nous avons fait le choix de tout recommencer, nous serions repartis pour au moins cinq ans. Ce serait regrettable.

Je pense que les remarques émises ne sont pas contre le projet, mais elles soulignent certains points d'attention à discuter. Je ne peux toutefois pas y répondre pour le moment.

Je ne dispose pas non plus de la réponse à la question très spécifique de Mme Parmentier concernant les bandes bus et leur accessibilité aux vélos. La plupart des informations que je vous livre ont été préparées par mon administration, qui possède l'expertise nécessaire, élabore et développe les projets dans leur continuité. Je lui fais confiance et je suis certaine qu'elle essaie de développer les meilleurs projets possibles, dans la lignée de notre politique générale.

[195]

M. David Weytsman (MR).- Tous les acteurs concernés insistent sur trois points.

Le premier est le caractère trop minéral du projet, mais, selon moi, la procédure que vous nous proposez devrait permettre de corriger ce problème.

Deuxième souci : la vue sur les bâtiments des institutions européennes entravée par le choix architectural du "Donut". Votre proposition revient malheureusement à faire une croix sur la possibilité de rendre honneur à ces institutions en tant que telles. À ce sujet, je vous invite à consulter la commissaire européenne en charge de cette question.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai pris rendez-vous avec elle le 3 mars prochain.

M. David Weytsman (MR).- Troisième problème : les aménagements incompatibles avec les activités organisées sur la place. Sans corrections, au vu de l'esquisse du projet, cela paraît compliqué de créer des lieux de réunion ou de rencontre sous l'auvent en forme de donut. Compliqué, mais pas impossible. Quoi qu'il en soit, ce que choisirait, en l'occurrence, le Parlement bruxellois, serait de créer un symbole - actuellement inexistant - qui, selon les architectes, devrait représenter l'Union européenne. Ne pas réagir à ce sujet est à mon avis une erreur politique.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je voudrais ajouter que nous avons rendez-vous pour la tenue d'une réunion de haut niveau avec les institutions européennes, le 3 mars prochain. Ce projet figure également à l'ordre du jour.

- *L'incident est clos.*

[203]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CLÉMENTINE BARZIN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la mobilité des parents".

[205]

Mme Clémentine Barzin (MR).- La Ligue des familles a réalisé une étude sur la mobilité des parents. Entre trajets en chaîne et contraintes horaires fortes, un parent sur cinq passe plus de deux heures par jour dans les trajets.

Plusieurs exemples sont frappants : une maman dispose d'une bouche de prémétro juste devant la crèche, au parvis de Saint-Gilles, mais elle doit y franchir une immense volée d'escaliers sans aucun ascenseur ; des ascenseurs restent en panne dans les stations de métro pendant plus de trois mois, alors que les poussettes sont formellement interdites sur les escalators et que l'on a d'ailleurs installé des bornes pour leur en barrer l'accès ; certaines poussettes ne peuvent plus être hissées à bord des anciens trams, et les chauffeurs n'apportent aucune aide, sous prétexte que cela ne leur incombe pas.

Une mère de famille déclare : "On nous culpabilise sans cesse avec l'écologie, la qualité de l'air, particulièrement en tant que parents. On aimerait bien faire, mais on ne nous aide pas."

Tous ces exemples reflètent un manque d'inclusion des femmes, des enfants et des parents dans l'espace public, mais aussi des personnes à mobilité réduite (PMR), puisque des problèmes similaires se posent dans leurs déplacements.

À Bruxelles, la mobilité est souvent pensée comme une logique individuelle, menant un individu d'un point A à un point B. Or, la logique du déplacement en famille est totalement différente : on ne voyage pas seul, mais avec des enfants, ce qui implique une poussette, un gros sac, etc., ce qu'on appelle "le corps agrandi". On compose avec des déplacements en chaîne : domicile, école, crèche, courses, activités extrascolaires.

Par ailleurs, cette étude montre que huit parents sur dix effectuent des trajets en chaîne et qu'il est donc plus compliqué de se passer d'une voiture, surtout quand la mobilité n'est pas adaptée.

Les parents demandent une meilleure accessibilité et une plus grande fréquence des transports en commun. Il est temps de ne plus se focaliser sur la mobilité entre le domicile et le lieu de travail. D'autres déplacements sont à prendre en compte. Il faut commencer par augmenter les transports pour le pic de fréquentation du mercredi midi et les sorties d'écoles.

Les parents réclament également des pistes cyclables sécurisées. À l'heure actuelle, un seul parent sur dix se sent réellement en sécurité lorsqu'il véhicule ses enfants. Et pour les familles qui utilisent le triporteur, les pistes cyclables sont encore moins sécurisées, car trop étroites.

[207]

Je ne le répéterai jamais assez : nous ne pouvons pas demander à ces parents et à ces familles d'abandonner la voiture sans leur offrir de solutions alternatives viables comme des transports fréquents - notamment à l'heure des sorties d'écoles -, des pistes cyclables sécurisées ou des ascenseurs opérationnels. Outre le débat sur la voiture, les parents doivent être pris en compte dans la mobilité publique.

Une réflexion est-elle en cours, notamment à la STIB, pour que le nombre et la localisation des bouches de métro et prémétro avec ascenseur soient fixés en tenant pleinement compte de la proximité avec des équipements auxquels recourent fortement les familles, comme les crèches ou les écoles ? De tels points de repère sont-ils pris en considération lors des aménagements des voies de transport en commun ?

A-t-on évalué le nombre de stations rencontrant ce type de problèmes ? Des plaintes ont-elles été déposées en ce sens auprès de la STIB ? Dans l'affirmative, combien ?

Quelles seront les réponses apportées ? Dans la négative, comptez-vous intégrer systématiquement ces repères pour éviter des situations telles qu'une crèche face à une volée d'escaliers ? En d'autres termes, il s'agit de penser intelligemment la mobilité pour la rendre accessible aux parents.

Concernant les pics de fréquentation constatés le mercredi midi et au moment des sorties d'école (vers 15h30-16h30), il apparaît que l'offre demeure en certains points inadaptée, malgré les efforts déjà consentis par la STIB. Est-il prévu d'augmenter l'offre de services à ces moments-clés pour les familles ? Dans l'affirmative, dans quel délai ? Combien de bus, métros et trams supplémentaires sont-ils prévus pour répondre à cette demande ? Quel sera le délai moyen d'attente ?

Combien d'ascenseurs sont-ils opérationnels dans les stations de la STIB ? Quelles sont les mesures prises pour leur entretien ? Quelles sont les raisons justifiant qu'un ascenseur de la station Gare du Midi reste inaccessible pendant trois mois ? Si le problème est d'ordre structurel, comment comptez-vous y remédier ? Quelles mesures seront-elles prises pour assurer cette accessibilité quotidiennement ?

J'ai déjà posé la question suivante lors d'une précédente intervention, mais, en l'absence de réponse de votre part, je la réitère : quand les anciens trams dans lesquels les PMR et les poussettes ne peuvent entrer seront-ils enfin remplacés ? Combien de lignes utilisent-elles encore ces trams inaccessibles à certains ?

La mobilité doit être accessible à tous et à toutes. Ainsi, les femmes, les hommes, les parents et les PMR doivent se sentir pleinement inclus dans l'espace public, particulièrement quand la politique de report de la voiture sur le transport public nous est martelée.

[209]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- L'étude dont il est question est très intéressante, car elle permet d'objectiver certains comportements intuitifs, et donc de les confirmer. Elle permet aussi de mieux

comprendre d'autres agissements et d'avoir un aperçu de ce qui pourrait motiver certaines familles à modifier leur comportement de mobilité.

Un constat frappant dans cette étude est la différence d'appréciation des transports en commun entre Wallons et Bruxellois, et entre urbains et ruraux. Nous pouvons nous réjouir du fait que les familles bruxelloises ont globalement une appréciation plus positive des transports en commun et les utilisent plus que les autres répondants. Il n'en reste pas moi que la situation des parents qui, pour la plupart, font des trajets en chaîne, est très difficile et que les voies d'amélioration sont nombreuses.

Rappelons qu'un parent accompagné d'une poussette est inclus dans la catégorie des personnes à mobilité réduite (PMR) au sens large. Les principes d'accessibilité universelle correspondant aux besoins des PMR facilitent également la vie des parents accompagnés d'enfants.

Si la STIB fait de gros efforts, notamment en améliorant l'accessibilité des quais et en installant des ascenseurs aux arrêts de métro, le chemin est encore long avant d'assurer une accessibilité parfaite des transports en commun. Ce qui pose souvent problème, ce sont les abords des arrêts et les cheminements entre les arrêts de différents transports en commun, avec des carrefours importants à traverser, des trottoirs en mauvais état et/ou trop étroits, des bordures non abaissées, etc.

Il s'agit d'un problème bien réel, sachant que plus d'un parent sur deux combine plusieurs transports en commun différents. Cette étude nous apprend que huit familles bruxelloises sur dix seraient prêtes à prendre les transports en commun plus souvent si la situation était améliorée. Il y a donc là une belle marge de progression possible.

[211]

Notons également que près de huit parents bruxellois sur dix souhaiteraient prendre davantage le vélo et que ce qui les en empêche prioritairement est le manque de pistes cyclables et de sécurité routière.

L'amélioration des cheminements entre les arrêts de transports en commun fait-elle l'objet d'une attention particulière dans les projets de réaménagement de voirie ? Ainsi, passer du tram au métro aux arrêts Botanique ou du tram au bus aux arrêts Héros relève du parcours du combattant !

La situation bruxelloise est particulièrement complexe, puisqu'une correspondance entre deux arrêts de transports en commun peut concerner différents opérateurs, ainsi que plusieurs gestionnaires de voirie, si l'on passe d'une voirie communale à une voirie régionale.

Nous avons vu la maquette des nouveaux trams lors de notre visite du dépôt de la STIB à Haren. Dans quelle mesure ces nouveaux trams seront-ils plus accessibles que les dernières générations de trams actuels pour les parents avec des poussettes qui souhaitent monter dans le véhicule ? Qu'en est-il de l'espace qui leur est réservé à l'intérieur ?

[213]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne l'accessibilité des stations, Bruxelles Mobilité et la STIB travaillent conjointement pour renforcer l'accessibilité universelle des stations

de métro en lien avec l'espace public de la voirie. L'objectif fixé consiste à rendre l'ensemble des stations 100 % accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), ce qui favorisera également l'accessibilité des parents équipés de poussettes.

Les équipements urbains tels que les hôpitaux, les écoles, les crèches, ainsi que d'autres services publics sont bien pris en considération dans les projets d'aménagement d'ascenseurs, afin de renforcer la proximité urbaine des quartiers et faciliter ainsi la vie des habitants.

Toutefois, ce type de projet est également conditionné par de nombreux impératifs, tels que :

- les possibilités d'aménagement en sous-sol de manière cohérente, car il s'agit d'ouvrages existants ;
- l'espace disponible en voirie, en cohérence avec les plans d'aménagement régionaux et communaux, les enquêtes publiques, l'avis des commissions de concertation, le patrimoine et autres accords ;
- les opportunités des projets de rénovation et de régénération urbaine en voirie, afin de s'y intégrer ;
- les correspondances entre les lignes ;
- le calendrier en lien avec les limites budgétaires.

En 2018, la STIB a enregistré 54 plaintes ou réactions témoignant de sentiments négatifs sous la thématique "stations - accessibilité PMR ; manque d'escalators/ascenseurs".

Concernant les ascenseurs, la priorité est, bien entendu, donnée aux stations qui ne sont pas encore équipées d'ascenseurs. Parmi les 69 stations que compte le réseau de (pré)métro bruxellois, 49 stations en sont équipées, 4 sont partiellement accessibles et, dans 4 autres, les ascenseurs sont en cours de travaux.

Actuellement, on dénombre donc 136 ascenseurs en service et de nouveaux ascenseurs sont en cours d'installation. En 2019, le taux de disponibilité moyen de l'ensemble des ascenseurs du (pré)métro était de 98,62 %.

[215]

L'arrêt de longue durée d'un ascenseur situé Gare du Midi a duré un mois, en novembre 2019, et non trois mois, comme vous l'avez évoqué. À la suite de pannes répétitives pendant une dizaine de jours, un contrôle approfondi de cet équipement a été effectué. Une des pièces à remplacer n'était pas de stock et il a fallu attendre deux semaines pour la recevoir. Après réception et montage des pièces défectueuses, la STIB a fait fonctionner cet ascenseur à vide pendant plusieurs jours afin de s'assurer de l'absence totale de vices cachés. Cette procédure permet d'éviter que des personnes restent bloquées dans un ascenseur à la suite d'une éventuelle panne. C'est la succession de tous ces

événements qui est à l'origine de la mise à l'arrêt de cet ascenseur pendant une longue durée. La liste des pièces de rechange en stock a été optimisée afin d'éviter pareilles situations à l'avenir.

Parmi les initiatives récentes en matière d'accessibilité, il faut souligner que, depuis décembre 2019, l'application mobile et le site internet de la STIB indiquent la disponibilité des ascenseurs en temps réel. Je vous invite à y jeter un œil.

Concernant les pics de fréquentation du mercredi midi, il faut savoir que la STIB a déjà réalisé d'importants efforts concernant l'offre de transport le mercredi. Les prochaines mesures d'amélioration de l'offre devraient encore cibler le mercredi ou les heures creuses en journée, de manière générale. Il s'agira d'arbitrer entre les très nombreuses demandes d'amélioration qui nous parviennent tous azimuts.

Les prochains mois verront la création de nouvelles lignes de bus, comme la ligne 56 entre Schuman, le cœur de Schaerbeek et Neder-Over-Heembeek.

Ces mesures améliorent l'offre globale de transports à Bruxelles et permettent d'affiner le maillage du réseau pour desservir de nouveaux quartiers et atteindre de nouvelles destinations avec moins de correspondances. Ce sera bénéfique pour tous les Bruxellois, quels qu'ils soient, donc aussi les parents avec de jeunes enfants.

[217]

Concernant l'augmentation de l'offre, c'est-à-dire l'arrivée de nouveaux véhicules, je vous renvoie aux nombreuses réponses déjà apportées aux questions parlementaires à ce propos, dont celle donnée à la question orale de M. Van Goidsenhoven en janvier 2020. À cette occasion, cette thématique avait été traitée de manière plus spécifique.

Il existe une différence entre les anciens et les nouveaux trams. Les anciens trams PCC circulent sur les lignes 39, 44, 51, 81 et 97, et partiellement sur la ligne 93. Sur cette dernière, environ un tram sur quatre est un ancien modèle. Sur un parc de près de 400 trams, 125 sont anciens.

La STIB nourrit l'ambition de continuer à acheter de nouveaux trams à plancher bas afin de remplacer les anciennes séries et de renforcer l'accessibilité physique du réseau, ainsi que d'augmenter les capacités de transport, un élément important pour le confort de tous.

Il s'agit d'investissements énormes : la STIB a déjà acheté 220 trams modernes, ce qui représente un investissement d'un demi-milliard d'euros. Récemment, elle a en outre commandé 90 nouveaux trams, qui remplaceront une partie des anciens trams pour améliorer les fréquences et les capacités des lignes existantes, ainsi qu'exploiter les extensions du réseau, notamment les lignes de Neder-Over-Heembeek et de Tour & Taxis.

Les premiers véhicules sont attendus dans le courant de cette année. Les lignes qui devraient bénéficier en premier lieu de trams à plancher bas sont les lignes 93 et 81, qui sont les plus fréquentées, et, dans une moindre mesure, la ligne 97. Une commande supplémentaire de trams

visera à déclasser le solde des trams anciens pour obtenir l'accessibilité généralisée de tous les tramways sur le réseau.

[219]

J'en viens à la question sur les nouveaux trams. Les nouveaux trams sont équipés d'un plancher bas, ce qui facilite l'entrée et la sortie des parents équipés d'une poussette et des personnes à mobilité réduite, pour lesquelles l'espace entre le quai et le tram peut constituer un obstacle.

L'offre de places dans les nouveaux trams est également plus importante.

Ces améliorations constituent une avancée et laissent augurer une évolution positive de la situation.

[221]

Mme Clémentine Barzin (MR).- Avez-vous une idée du délai nécessaire à la mise en œuvre de l'accessibilité intégrale pour les PMR ?

De même, vous évoquez les 49 stations équipées, ainsi que les 136 ascenseurs. Quel est le nombre de stations posant problème ? Un plan stratégique a-t-il été réellement élaboré en vue de leur rénovation, compte tenu des questions liées aux crèches et écoles ? Nous souhaitons en effet apporter la réponse la plus adéquate possible.

Enfin, quels renseignements pouvez-vous nous fournir pour ce qui est du renforcement des fréquences et de l'offre publique de transports en commun lors des pics d'affluence des familles, à savoir le mercredi midi et l'après-midi entre 15h30 et 16h30 ?

[223]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je reste un peu sur ma faim concernant les connexions entre les différents arrêts de transport en commun. Je ne sais pas si les projets d'aménagement en tiennent compte, mais l'aspect des correspondances est crucial quand on voyage avec des enfants. Je suis consciente que ce point d'attention n'est pas simple à régler, entre différents opérateurs de transport, entre voiries régionales et communales, etc. Il convient néanmoins d'en faire une priorité car cela faciliterait la vie des parents.

[225]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Effectivement, ce point n'est pas simple à régler, mais nous veillons à ce que chaque nouveau projet tienne compte de cette dimension.

Dans une optique de conception universelle, notre Région - voirie comprise - devrait être conçue pour être accessible à tous. Ce n'est certes pas pour demain, mais un plan d'action est d'ores et déjà prévu pour la STIB.

Je vous invite en outre à relire la réponse à la question orale de M. Van Goidsenhoven sur le plan stratégique actuel. Des investissements sont, par ailleurs, prévus dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI), afin de procéder à des réaménagements.

En ce qui concerne les pics de fréquentation, les heures de pointe sont multiples, car les heures d'entrée et de sortie des écoles ne sont pas les mêmes que les heures d'entrée et de sortie des bureaux. La STIB a déjà consenti d'importants efforts quant à son offre de transport du mercredi.

Les prochaines mesures d'amélioration de l'offre devraient également cibler les heures creuses de la journée, de manière générale, sachant qu'il conviendra d'arbitrer entre de nombreuses demandes.

Je suis, bien entendu, convaincue que les heures de pointe ne concernent pas que les travailleurs, mais également les écoliers, les parents, etc. Cette dimension est incluse dans les comptages et les processus de décision de la STIB.

- *L'incident est clos.*

[229]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'adoption d'un plan stratégique régional en matière de CNG".

[231]

(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

[233]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Dans le cadre des objectifs poursuivis par notre Région pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous devons absolument nous doter d'un plan stratégique sur les carburants alternatifs qui fixe des objectifs concrets à atteindre et - c'est là où le bât blesse - les jalons pour y parvenir.

Nous en avons déjà débattu au sein de cette commission et dans la commission de l'environnement. La rationalité environnementale ou climatique d'un véhicule ne peut se limiter à la seule appréciation du type de motorisation, car cette considération ferait l'impasse sur la rationalité environnementale et climatique de la production du véhicule et de ses composants, des modes de production et d'acheminement de l'énergie qu'il consomme et de son recyclage en fin de vie. C'est pourquoi, depuis des années, nous défendons l'observation du principe "well-to-wheel" ou du "puits à la roue". Ce principe requiert de tenir compte de l'impact environnemental et climatique global des choix technologiques envisagés.

Si nous prenons l'exemple du type de carburant, je m'étonne encore des confusions entre carburants primaire et secondaire, alors que l'électricité ou l'hydrogène ne sont pas des carburants ! Ce sont des vecteurs énergétiques, des ressources énergétiques transformées, produites à partir d'autres sources d'énergie dont la rentabilité énergétique est parfois assez médiocre. Pour rappel, en Belgique, compte tenu de notre mix énergétique, un véhicule électrique ne consomme malheureusement, au mieux, que 13 % d'électricité ou d'énergie verte.

À part la faible portion de renouvelable dont nous disposons pour la production d'électricité, tout le reste est produit à partir de gaz naturel ou d'énergie nucléaire. Quant à la production d'hydrogène industriel belge, elle découle à 80 % de gaz naturel transformé par vaporeformage et à 20 % d'électricité, dont seulement 13 % serait verte.

Vous conviendrez, dès lors, que la terminologie de véhicule "vert", "propre" ou "zéro émission" est toute relative et appelle à davantage de discernement pour qui souhaite réellement agir en faveur de l'environnement et du climat.

[235]

Compte tenu de ces considérations et des enjeux que nous connaissons en matière de qualité de l'air, la stratégie régionale relative aux carburants alternatifs devra conjuguer impératifs environnementaux, de santé publique et de réalisme économique. De fait, notre Région s'est fixé des objectifs ambitieux de sortie du diesel en 2030 et de l'essence en 2035. Sans préjuger des évolutions techniques à venir, notre groupe souscrit pleinement à ces objectifs.

Cependant, comme en commission du budget, lors de l'examen de la mission 15 relative à l'énergie, nous ferons remarquer la confusion contreproductive portée par certains abus de langage confondant volontairement la date butoir de 2035 et la sortie totale des motorisations thermiques.

Qu'il n'y ait pas d'ambiguïté : mon groupe souscrit pleinement aux objectifs fixés par la Région dans le cadre du plan national énergie-climat (PNEC). Toutefois, je ne vous cache pas mon inquiétude face à l'absence de jalons et de solutions pragmatiques alternatives offertes aux citoyens et citoyennes. Nous craignons les fausses bonnes idées, que nous avons déjà trop suivies par le passé. Trop dogmatiques ou reposant sur des perspectives hypothétiques, elles nous font prendre beaucoup de retard, dès lors qu'il ne s'agit pas d'alternatives crédibles sur le plan tant économique qu'environnemental global. Selon nous, c'est uniquement pour la promotion de solutions pertinentes sur les plans environnemental, énergétique et économique que des évolutions significatives pourront avoir lieu.

Quatre erreurs majeures sont à éviter :

- penser que le salut réside dans une technologie dont les vertus se limitent aux émissions directes ;
- oublier d'évaluer la capacité de transition des ménages ou des entreprises dans un contexte technologique plus qu'incertain, notamment lorsqu'il est question des coûts ;

- omettre le fait que l'absence d'orientations politiques et stratégiques favorise avant tout le statu quo ;

- négliger les volants d'action connexes aux types de carburant comme la marge possible de progrès en matière d'utilisation plus rationnelle de l'énergie dans le secteur du transport.

Les principes devant conduire à une baisse substantielle du poids du secteur des transports sur l'impact climatique de notre Région sont clairs. Il faut moins de véhicules en circulation, en offrant des pratiques de déplacement et des alternatives de transport performantes. Pour le reste, il faut des véhicules plus légers, économiquement accessibles et rentables, moins énergivores et à l'impact environnemental et climatique minimal.

[237]

Avec les contraintes de la zone de basse émission (LEZ), pour un grand nombre de ménages, je demande donc plus que jamais que les orientations données en matière de carburants alternatifs soient accessibles au plus grand nombre pour garantir la plus grande et la plus effective des transitions, mais aussi une justice sociale dans ces politiques qui ne peuvent être menées à coup de forceps économiques.

C'est pourquoi je me permets de rappeler qu'une résolution visant à favoriser un changement de carburant (fuel shift) rapide et significatif en vue de concourir aux objectifs du climat et de la santé publique avait été adoptée à une large majorité et avec l'appui de l'opposition, le 22 novembre 2016.

Par pragmatisme, parallèlement aux initiatives prises pour le développement de bornes électriques, l'objet visait à garantir le déploiement de bornes gaz naturel comprimé (CNG), à commencer par les flottes captives des services publics, dont l'acquisition de véhicules diesel conventionnels est proscrite depuis 2015.

Le PS ne se réjouit pas de voir brûler du gaz naturel. Je rappelle toutefois que c'est une solution technologique de transition, quoique déjà mature, n'occasionnant pas de surcoûts par rapport aux véhicules ordinaires, et donc accessible immédiatement au plus grand nombre. Je suggère d'ailleurs à mes collègues qui ne connaissent pas encore ce texte d'en faire la lecture et de se documenter sur le sujet.

Malheureusement, les quatre années qui ont suivi ont surtout été illustrées par un jeu de ping-pong entre les ministres chargés de l'énergie et des travaux publics, sans que rien de ce qui avait été demandé par cette résolution ne soit entamé, et ce malgré les rapports en opportunité particulièrement favorables publiés par Bruxelles Gaz électricité (Brugel) et la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG) sur le sujet.

Aussi, en commission du budget du 27 novembre 2019, questionné sur le sujet, M. Maron nous a précisé que toute question relative au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs relevait de votre compétence. Le jeu de ping-pong continue, manifestement ! Il est pourtant plus qu'urgent que la Région bruxelloise se dote d'un véritable plan stratégique en matière de carburants alternatifs. Celui-ci doit intégrer simultanément des objectifs en matière de bornes de recharge

électrique et de bornes CNG, sur la base des analyses en opportunité réalisées par Brugel et la CREG.

M. le président.- Je vous invite à conclure.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Force est de constater que les choses bougent dans les deux autres Régions : près de 170 bornes CNG seront disponibles en Flandre et en Wallonie, alors qu'une seule est actuellement opérationnelle en Région bruxelloise.

[243]

Deux ou trois projets semblent en cours d'élaboration, mais bien peu d'éléments ont été concrétisés à ce stade.

Avez-vous pris connaissance des rapports de Brugel et de la CREG en matière de CNG pour le territoire bruxellois ? Avez-vous pris connaissance de la résolution relative aux carburants alternatifs que nous avons adoptée et des débats parlementaires tenus à cette occasion ?

Le gouvernement a-t-il consulté Brugel et la CREG en vue d'estimer la mise en œuvre potentielle de la demande des ménages par type de carburant alternatif, en remplacement des véhicules dont ils disposent et dont ils seront amenés à se séparer dans les années à venir, notamment en application de la LEZ ?

Par ailleurs, la rationalité économique ou environnementale des différentes solutions techniques existantes a-t-elle été évaluée ? Le gouvernement a-t-il prévu d'étudier plus avant cette question ?

Enfin, pouvez-vous nous confirmer que le gouvernement élaborera un plan stratégique en matière de carburants alternatifs dans le courant de l'année 2020, et qu'il portera conjointement des objectifs en matière de points de recharge CNG et électrique ?

[245]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais juste rappeler à M. Uyttendaele que sa demande d'explications porte sur l'adoption d'un plan stratégique régional en matière de CNG. Je suis néanmoins ravie qu'il ait dépassé le cadre de sa question en parlant de carburants alternatifs, d'électricité et d'hydrogène, et en réexpliquant le b.a.-ba de la problématique ! C'est une bonne chose !

J'abonderai donc dans son sens avec le constat suivant : que de temps perdu dans ce dossier ! Je suis ravie qu'un membre de la majorité le souligne. Que de temps perdu depuis le dépôt de ma proposition de résolution si complète, une première fois en 2011 et une deuxième fois en 2015 !

Que demandait alors mon groupe ? Que demandons-nous aujourd'hui ? Nous demandons un plan stratégique à propos des alternatives à l'essence et au diesel. Depuis le dépôt de ces textes, on a vu fleurir deux textes de la majorité qui saucissonnaient le nôtre :

- un texte qui reprenait l'électricité. Il s'agissait d'une très belle proposition de résolution déposée par Mme Els Ampe, intégrant une partie de notre demande au gouvernement ;

- l'autre texte, déposé par M. Uyttendaele, reprenant certaines de nos demandes concernant le CNG.

Comme lui, je ne pense pas que la Région bruxelloise doit choisir un seul et unique mode alternatif à l'essence et au diesel. Le rôle d'une Région consiste en effet à proposer une gamme d'alternatives, qui s'affinera naturellement en fonction de l'évolution technologique.

Lorsqu'on aborde un plan stratégique, il faut s'interroger sur l'offre, mais pas seulement sur l'offre concrète d'une borne et d'une alimentation à un certain type de carburant. Il faut aussi l'envisager sous les angles de la fiscalité et de l'aménagement du territoire, et sous celui des pouvoirs locaux. Que se passe-t-il dans les administrations régionales ou au Port de Bruxelles, par exemple ? Il ne faut pas s'arrêter à quelques mesures sympathiques, que l'on voit fleurir depuis quelques années mais qui n'exercent pas de réel impact et qui ne proposent pas aux Bruxellois une réelle alternative.

Mme la ministre, où en êtes-vous dans l'élaboration d'un plan stratégique global, qui ne se limite pas au CNG, afin d'offrir une réelle alternative ?

[247]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het debat over de aandrijftechnologie van wagens in de toekomst is zeer belangrijk voor het Brussels Gewest en elders. We zijn het erover eens dat het essentieel is om te evolueren naar minder uitstoot en meer gezonde lucht. Dat vergt een transitie die vele uitdagingen met zich meebrengt, waarbij we draagvlak moeten creëren bij de bevolking door inclusief beleid. Daar zijn de komende tien jaar nog geen sluitende antwoorden voor beschikbaar.

De meest efficiënte oplossing op het vlak van milieu-impact is de auto die niet rijdt, of nog beter de auto die niet bestaat. Daarover zijn we het eens. Daarom moet de regering in eerste instantie op alternatieven inzetten, zeker in een stad waar het mogelijk is om mobiliteit aan te bieden zonder dat burgers over een wagen moeten beschikken. Dat moet de belangrijkste inspanning blijven.

Voorts is elektriciteit vooralsnog de meest efficiënte aandrijfmethode voor de auto. Het is veel efficiënter dan een verbrandingsmotor. Dat moeten we ook in de discussie meenemen.

In elke transitie is veerkracht echter essentieel. Zoals mevrouw d'Ursel al aangaf, mogen we ons niet blindstaren op één technologische oplossing. Technologie evolueert immers bijzonder snel. Zo heeft IBM in december 2019 aangekondigd een nieuwe batterij te hebben uitgevonden, die veel efficiënter is dan de bestaande lithium-ionbatterij, veel minder milieuschade veroorzaakt, veel sneller oplaadt en minder kost.

De MIVB zei daarover dat dat een ware omwenteling zou betekenen voor het vervoer in het algemeen en het elektrisch aangedreven openbaar vervoer in het bijzonder, als die batterij inderdaad zo efficiënt is als aangekondigd.

[249]

In Leuven heeft een start-up vorig jaar bijvoorbeeld aangekondigd dat ze op een energie-efficiënte manier met zonnepanelen waterstof kunnen opwekken. Als dit in de komende jaren een geloofwaardige technologie wordt, zal het speelveld misschien veranderen. Voor dit soort evoluties moeten we de vinger aan de pols houden.

Welke methode hanteren u, mevrouw de minister, en Brussel Mobiliteit samen met Brussel Leefmilieu om die technologische evoluties in de gaten te houden?

Het regeerakkoord spreekt over de lage-emissiezones en de herziening van de verschillende deadlines voor de verschillende motoriseringsgraden. Houdt u daarbij de technologische evoluties in de gaten om in te schatten hoe het systeem eventueel moet worden aangepast of niet?

De Brusselse regering is terecht voorzichtig geweest bij de voorziening van laadinfrastructuur voor CNG. We kunnen toch niet meer én investeren in voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, én ook nog in de auto, voor alle mogelijke brandstoftypes. Gematigdheid is aangewezen.

[251]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Bien entendu, le groupe Ecolo est également en faveur d'une transition efficace et socialement juste. Nous nous demandons toutefois si cette transition passera nécessairement par la voiture, fût-elle propulsée au gaz naturel.

En effet, comme l'a mentionné M. Uyttendaele, rien ou pas grand-chose ne s'est produit à la suite de la résolution de 2016 visant à favoriser un changement de carburant (fuel shift), peut-être faut-il en tirer des leçons d'immatunité. Une immatunité non pas politique, comme semble le suggérer Mme d'Ursel, non pas technologique, comme l'a mentionné M. Verstraete - puisque, dans ce domaine, les choses évoluent rapidement -, mais sociologique. La ville permet en effet de se passer de voiture. D'ailleurs, près de la moitié des ménages bruxellois n'en possède pas !

Pour les écologistes, face au problème de mobilité, la voiture individuelle reste donc une solution du passé. Changer de carburant ne supprimera, en outre, ni les embouteillages, ni les problèmes de sécurité routière, et n'améliorera pas nécessairement la qualité de vie en ville. Pour améliorer la mobilité, il nous semble nécessaire d'adopter une approche multimodale plus large, à l'image du plan Good Move.

Cependant, comme l'a dit M. Uyttendaele, le coût relativement modeste de l'adaptation au gaz naturel comprimé (CNG) et son impact moindre sur la qualité de l'air en font une technologie de transition éventuellement intéressante, mais qui reste marginale à l'heure actuelle. Je me demande, par ailleurs, s'il incombe aux pouvoirs publics de construire des stations-services. Enfin, nous souhaiterions connaître les incitants mis en place par la Région pour favoriser cette technologie.

[253]

Mme Clémentine Barzin (MR).- Si nous voulons bannir le diesel et l'essence d'ici 2035, il est essentiel de mettre en place des solutions alternatives viables. Il importe également de laisser à chacun la liberté de choisir son mode de transport et son type de mobilité, en respectant, bien entendu, la qualité de vie de tous.

Je plaide également en faveur d'une vision structurelle concernant le gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), qui présente des avantages tant économiques qu'écologiques. Il permet une réduction de 77 % des particules fines, de 11 % du dioxyde de carbone et de 90 % de l'oxyde d'azote. En outre, le gaz naturel peut être produit à partir d'énergies renouvelables et ainsi contribuer à la réduction de l'empreinte écologique globale du conducteur.

Le gouvernement a-t-il évalué le nombre de stations CNG nécessaires pour répondre à la demande à l'horizon 2035 ? Une coordination avec les deux autres Régions a-t-elle été envisagée à ce niveau ? Des pourparlers ont-ils été entrepris avec la Région wallonne et la Région flamande afin de permettre un maillage cohérent des stations CNG ?

Entre le 31 janvier et le 30 juin 2020, les gestionnaires du réseau de distribution de gaz wallon, ORES et RESA, accordent à tout particulier qui réside en Wallonie et qui commande un véhicule au gaz naturel une prime de 500 euros pour encourager une expansion similaire à celle enregistrée en Flandre. Qu'en est-il au niveau de la Région bruxelloise ? Des discussions ont-elles eu lieu à ce sujet ?

Quels sont les principaux freins au déploiement du CNG ? Des freins administratifs, réglementaires ou sécuritaires sont-ils en cause ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

[255]

[259]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il ne s'agit pas de jouer au ping-pong entre ministres, mais il est vrai que cette compétence est partagée entre M. Maron pour la qualité de l'air, la lutte contre la pollution et le bruit, et moi-même pour la mobilité et l'aménagement des voiries. Nous avons préparé une réponse commune, car nos administrations sont prêtes à collaborer. M. Maron est responsable de l'exécution du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), lequel est aussi lié au plan national énergie-climat (PNEC).

Le concessionnaire chargé du développement des bornes électriques en Région bruxelloise met un certain nombre de statistiques à la disposition du pouvoir adjudicateur. Pour chaque borne, il est possible de connaître, mensuellement ou annuellement, le nombre de connexions réalisées, le nombre d'utilisateurs uniques qui se sont connectés et le volume de consommation en kilowattheures (kWh).

Le contrat prévoit bien l'obligation d'informer le pouvoir adjudicateur en lui permettant d'accéder en temps réel, sur une plate-forme électronique, à toutes les données relatives à l'utilisation des infrastructures de recharge. J'ai déjà répondu aux interpellations de M. De Beukelaer et Mme Czekalski sur les bornes électriques, en décembre, et à la question écrite de M. Özkara, récemment.

Par ailleurs, nous avons créé un groupe de travail visant à définir une stratégie, bien nécessaire. Ce n'est pas au gouvernement d'implanter toutes les bornes électriques ou de gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG). Nous devons agir en collaboration avec le secteur privé. Il faut définir les responsabilités des uns et des autres. Sibelga participe audit groupe de travail. J'espère vous en livrer les résultats assez rapidement.

[261]

Concernant la dispersion des bornes, la Région a organisé des réunions avec l'ensemble des communes afin de définir, en bonne concertation, les emplacements sur des voiries communales et régionales. Cet exercice a de facto permis d'assurer un maillage suffisant sur l'ensemble de la Région. Le déploiement d'une centaine de bornes est donc en cours. Je suis d'accord sur la nécessité d'avancer sur ce point.

Par la suite, les riverains disposant d'un véhicule électrique mais pas d'une possibilité de recharge à domicile pourront, lorsqu'une borne n'est pas présente à proximité, c'est-à-dire à moins de 250 m, demander le placement d'une borne au concessionnaire. Cette demande devra, bien entendu, faire l'objet d'un accord entre la Région et la commune concernée. Ce faisant, nous pouvons garantir aux citoyens que lorsqu'ils achètent une voiture électrique, il y aura rapidement une borne près de chez eux, si ce n'est pas encore le cas. L'absence de borne ne constituera donc pas un obstacle au changement.

Les études permettent au gouvernement de connaître les besoins en suivant une technologie qui évolue constamment. Une vaste étude d'incidences a été lancée fin 2019 par le ministre Maron et Bruxelles Environnement, en concertation avec mon cabinet et Bruxelles Mobilité. Menée dans le cadre de la fin des véhicules à moteur à combustion, elle examine les détails relatifs aux véhicules électriques, hybrides, au CNG et à l'hydrogène. Sa réunion de lancement a eu lieu le 10 janvier 2020.

Dans l'étude d'incidences relative à la mobilité, aux aspects socio-économiques et à l'énergie, l'adjudicataire effectuera une analyse approfondie de l'évolution technologique des différents types de carburants et de propulsions alternatives pour les différentes catégories de véhicules et pour les finalités spécifiques d'utilisation ou flottes spécifiques. L'étude analysera également l'évolution et l'impact du CNG ou LNG (gaz naturel liquéfié) et l'infrastructure des réservoirs d'hydrogène, ainsi que des stations de charge de véhicules électriques.

[263]

La transposition de la directive Clean Power for Transport (CPT) - le nouveau nom de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs - concernait essentiellement l'établissement d'un cadre stratégique national, qui, dans le cas de la Belgique, reprenait des mesures et objectifs différents en fonction des Régions et de l'État fédéral, pour le déploiement de l'infrastructure pour carburants alternatifs et l'électricité. Ce document est accessible au public.

Par ailleurs, un rapport d'avancement du cadre stratégique précité a été rédigé et remis à la Commission européenne le 18 novembre 2019. Ce document est, lui aussi, accessible au public.

Je ne suis pas encore en mesure de vous communiquer la stratégie retenue par le gouvernement, puisque l'étude est en cours, mais je vous garantis que celle-ci tient compte de toutes les variantes : véhicules électriques, hybrides, CNG, à hydrogène...

Dans l'intervalle, nous travaillons pour assurer le maillage de base des bornes électriques et être en mesure de garantir aux citoyens qui envisagent l'acquisition d'une voiture électrique qu'ils

disposeront de bornes électriques d'ici quelques mois. Nous ferons ainsi en sorte que ceux qui ont besoin d'une voiture puissent disposer du modèle le plus écologique possible.

Certes, nous devons continuer à réduire le nombre de voitures à Bruxelles, et surtout le nombre de véhicules entrants. La moitié des ménages bruxellois ne possède pas de voiture, mais il restera toujours une partie de la population pour laquelle il n'existe pas d'alternative.

Nous devons faire en sorte que les personnes concernées puissent utiliser soit des voitures partagées, qui sont les plus propres, soit un véhicule privé aussi propre que possible et doté d'une technologie perfectionnée.

[265]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il est vrai qu'au départ, je me suis demandé si vous répondiez bien à mon interpellation et non à une autre, consacrée aux bornes électriques. Car le fait est que mes questions traitent plus précisément du CNG !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je m'efforçais pourtant de vous répondre. Votre première question revenait à demander si nous disposions de données statistiques fiables quant à l'usage des bornes de recharge électriques accessibles sur la voie publique et si nous connaissions le nombre de recharges réalisées, la quantité d'énergie fournie et le nombre de clients fournis par type de véhicule.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il s'agit alors d'un malentendu. Plusieurs versions de cette question ont circulé et il m'a été demandé d'y intégrer ce changement. Voilà sans doute la raison du problème.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je réponds quant à moi aux questions qui me sont posées.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Et c'est très bien ainsi ! Vous avez donc répondu de manière judicieuse. Cela dit, la volonté évidente d'établir un plan stratégique est une bonne chose. Mais, dans les faits, Bruxelles étant la ville et la Région la plus urbanisée du pays, nous connaissons des problèmes catastrophiques en matière de qualité de l'air et, pour l'instant, nous ne disposons que d'une seule station distribuant du CNG, à Anderlecht.

Considérant notre situation d'un point de vue sanitaire, le fait de ne pas avoir pris les devants plus tôt, c'est un comble ! Bien sûr, il existe un plan stratégique, mais nous restons manifestement fort axés sur l'électricité. Il faut savoir qu'aujourd'hui, un véhicule électrique coûte au moins 30.000 euros et un véhicule à hydrogène, au moins 80.000 euros.

Au niveau de leur performance environnementale, nous sommes encore à des années-lumière de l'équilibre par rapport à l'exploitation de ces technologies et tabler sur une diminution des prix est purement hypothétique. Rien n'est certain à cet égard. Les véhicules électriques existent déjà depuis plusieurs dizaines d'années, mais aucune solution économiquement tenable n'a encore été trouvée. Cette situation n'est pas acceptable, étant donné le grand nombre de personnes qui ne pourront pas se permettre d'acheter ce genre de voitures.

Encore un point : l'idée est de sortir de l'essence et du diesel d'ici dix quinze ans, mais nous savons que l'âge moyen d'un véhicule à Bruxelles est de dix ans. Le marché de l'occasion sera donc important. Et si les gens n'achètent pas de véhicule électrique (ni au CNG, a fortiori) aujourd'hui, dans dix ans, les personnes qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule neuf ne pourront pas non plus s'en procurer un d'occasion.

Une fois de plus, c'est l'histoire de l'œuf et la poule ! Si nous n'installons pas de stations CNG, personne n'achètera de voiture qui roule au CNG. Je crois donc réellement qu'il faut accélérer dans ce sens. Au-delà d'un plan stratégique, il est possible d'avancer. Quoi qu'il arrive, nous avons besoin de bornes CNG, alors installons-en au moins une par commune. Cela paraît un minimum et il me semble que cela pourrait être fait assez rapidement.

Dernière question : quelle est la composition du groupe de travail ?

[275]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'aimerais savoir en quoi consiste ce groupe de travail. Neuf ans après, nous sommes ravis d'apprendre qu'une étude a été lancée, le 10 janvier dernier, pour analyser et suivre l'évolution de cette offre. Qui y travaille ?

Je souhaiterais insister sur un seul point : la transversalité de cette offre. Il faut aussi réfléchir à une fiscalité adaptée. Par exemple, une station-service existante qui met à disposition du CNG et des bornes électriques ne doit pas nécessairement être traitée de la même manière que celle qui propose uniquement de l'essence ou du diesel.

Pour les communes, nous pourrions imaginer une centrale d'achats régionale de véhicules électriques ou fonctionnant au CNG. Les possibilités de dresser un véritable plan stratégique sont multiples.

[277]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik begrijp de bezorgdheden en terechte vragen van de heer Uyttendaele. Het zijn belangrijke bekommernissen. Ik heb ook openheid bij de minister opgemerkt om dit te bestuderen.

Wanneer kunnen we de eerste resultaten van de studie verwachten?

In het licht van al die nieuwe technologieën is het aan de wetgever om de regels aan te passen en te zorgen voor een eerlijk speelveld. Als er performantere technologieën opduiken, die bijvoorbeeld goedkoper en minder vervuilend zijn, moeten die qua regelgeving voldoende aantrekkelijk zijn.

Met overheidsgeld brandstofinfrastructuren installeren moet een allerlaatste optie zijn, die heel omzichtig ingezet moet worden. Het kan niet zijn dat alle mogelijke verplaatsingsmiddelen gestimuleerd en gesubsidieerd worden. Als beleidsmaker moet je keuzes maken.

[279]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Si la Région devait promouvoir l'installation de dix-huit bornes de recharge au CNG, quel serait le coût unitaire de chaque borne ?

[281]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne le groupe de travail, il réunit les cabinets concernés, à savoir ceux de la mobilité et de l'environnement, ainsi que les administrations correspondantes, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Sibelga y participe aussi, eu égard à son expérience importante. Des experts y seront également invités.

[283]

(verder in het Nederlands)

Het is de bedoeling om de studie in de loop van dit jaar op te leveren, maar over een exacte datum beschik ik nog niet. De studie zal dienen om een planning op te maken, wat we dit jaar willen doen.

[285]

(poursuivant en français)

La proposition de centrale d'achats est intéressante. De nombreux acteurs y ont réfléchi, notamment Sibelga qui a envisagé un système de partage, ou Cambio, qui étudie les manières de mettre sa flotte à disposition. Je suppose que la centrale d'achats concernerait principalement de petites et moyennes entreprises (PME) qui n'ont pas forcément besoin de leurs véhicules tous les jours. Un système de partage, de mutualisation est donc envisageable. Différentes options sont possibles et divers acteurs du domaine se penchent sur la question.

Je ne connais pas par cœur le prix d'une borne CNG et je ne pourrais donc pas vous l'indiquer. Le CNG fera partie de l'étude du groupe de travail qui n'exclura aucune technologie. Toutefois, le groupe de travail devra encore définir ce qu'on fera exactement avec celle-là.

[287]

M. Julien Uyttendaele (PS).- J'espère que nous pourrons clôturer ce dossier sur une note positive. Nous avons perdu énormément de temps. Voilà quatre ou cinq ans que l'on s'agite : les choses évoluent pour les bornes électriques, mais semblent stagner pour les bornes de CNG.

Nous avons un souci d'un point de vue social. L'objectif est évidemment de diminuer le nombre de voitures, pas de sanctionner les gens par le portefeuille ! Or, en continuant dans cette voie et en refusant notamment de réformer la prime Bruxell'air ou de développer des infrastructures pour le CNG, on ferait payer la note aux plus démunis. C'est inacceptable.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'endosse la responsabilité pour les cinq ans à venir, pas pour les cinq années écoulées.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

- *L'incident est clos.*

[295]

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'état des voiries régionales dans le cadre du chantier en cours boulevard Auguste Reyers et l'incidence de ce chantier sur la vie du quartier".

[297]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Des travaux sont en cours depuis plusieurs années sur le boulevard Auguste Reyers. Le viaduc Reyers a été détruit, et un boulevard urbain est en cours d'aménagement, ce qui est une bonne chose. Avec la rénovation de nos tunnels, il s'agit d'un chantier important de la Région bruxelloise, dont la gestion, semble-t-il, pose quelques questions.

Plusieurs problèmes m'ont été rapportés, à savoir la présence de nombreux déchets et fils électriques qui pendent sur la voirie, une augmentation substantielle du nombre de rats et de souris, la baisse du chiffre d'affaires des commerçants, les difficultés de déplacement, le ramassage des déchets et la gestion compliquée du trafic automobile.

Quel est l'état d'avancement de ce chantier ? Quand la fin des travaux est-elle prévue ? Qu'en est-il de l'aménagement final et de la sécurité des piétons et des cyclistes ? Des blocs de béton ont été posés pour encadrer une piste cyclable. Les voitures peuvent-elles encore passer ?

Le passage à cet endroit est en effet difficile, voire dangereux, surtout en hiver, lorsque la luminosité est réduite. Des accidents ont-ils été rapportés sur le chantier ? Des contrôles ont-ils eu lieu, notamment en vue de garantir la sécurité des piétons ?

Des mesures ont-elles été prises pour sécuriser les installations électriques ?

Quels sont les moyens mis en œuvre afin de lutter contre la prolifération des rats et des souris ?

[299]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le chantier est en voie de finalisation. Il reste à réaliser la pose des garde-corps en surplomb du boulevard E40 le long de l'avenue de Roodebeek et sur les frontons des tunnels, quelques travaux de parachèvement de l'aménagement provisoire du boulevard (notamment des engazonnements) ainsi que la pose des derniers panneaux d'habillage des murs des tunnels.

Sauf imprévus, ces travaux seront terminés au plus tard fin avril. Les derniers marquages au sol seront réalisés dès que les conditions météorologiques le permettront, vers le mois de mars.

Concernant l'aménagement définitif, une étude d'incidences relative à la demande de certificat introduite par Bruxelles Mobilité est en cours de réalisation. Cette demande de certificat porte essentiellement sur les principaux choix de mobilité qui orienteront l'aménagement du futur boulevard.

Une fois que les conclusions de cette étude seront connues, Bruxelles Mobilité reprendra le processus d'étude de l'aménagement définitif dans le courant des mois d'avril et mai 2020. Le plan de certificat amendé, qui intégrera les conclusions de l'étude d'incidences et qui anticipera en grande partie les options d'aménagement du projet définitif, sera introduit auprès d'urban.brussels après l'été 2020. Enfin, une enquête publique pourrait être organisée fin 2020.

Après délivrance du certificat d'urbanisme, Bruxelles Mobilité introduira directement une demande de permis d'urbanisme portant, cette fois, sur l'ensemble de l'aménagement. Sauf retards ou imprévus, Bruxelles Mobilité espère obtenir la délivrance du permis pour l'été 2021. Dans ce cas, l'engagement budgétaire pourrait être ordonné fin 2021 avec la désignation de l'entrepreneur.

[301]

Concernant la présence des blocs de béton, Bruxelles Mobilité a souhaité, dans l'attente du réaménagement définitif, matérialiser un aménagement provisoire sur le boulevard à l'extrémité du chantier des tunnels. Cet aménagement tient notamment compte du souhait exprimé par les riverains de déconnecter progressivement les voies latérales du boulevard pour les apaiser. Aussi, les blocs de béton matérialisent des fermetures d'accès, des îlots de séparation ou encore des séparations de la bande cyclable afin de tester certaines options de mobilité dans le cadre de cet aménagement temporaire.

En outre, l'aménagement provisoire a permis de créer de nouvelles pistes cyclables dans les voies latérales. Une piste cyclable bidirectionnelle est prévue dans la voie latérale du côté de la RTBF, entre le carrefour Diamant et le carrefour Meiser, mais elle nécessite encore un complément de signalisation et de protection.

Les trottoirs ont été reconstruits à l'identique et des traversées gérées par des feux ont été aménagées.

Quant à la question du passage des voitures, la présence des blocs de béton ne le permet pas. La signalisation en place interdit déjà certains mouvements, mais des blocs ont été ajoutés afin de dissuader les automobilistes qui ne respectent pas le Code de la route, et malheureusement, ils sont nombreux à Bruxelles.

En tout état de cause, Bruxelles Mobilité observera le comportement des automobilistes pendant la phase de test, notamment au moyen des informations collectées par les services de police et la commune, et elle adaptera, si nécessaire, certains éléments d'aménagement provisoire dans l'attente du projet définitif.

S'agissant des accidents sur le chantier, aucun accident lié à l'exécution des travaux n'y a été constaté. Si vous disposez d'autres informations, n'hésitez pas à nous les communiquer.

Les chantiers font évidemment l'objet de contrôles. La sécurité des piétons est régulièrement contrôlée par l'équipe de contrôle des travaux et par le coordinateur sécurité-santé affecté au projet ainsi que par d'autres acteurs impliqués en seconde ligne dans la gestion quotidienne du chantier, tels que les représentants des zones de police. Leurs observations sont rapportées à l'entrepreneur dans les procès-verbaux de constat, dans les comptes rendus des réunions d'avancement des travaux ou dans les rapports de coordination et, en cas d'urgence, directement au responsable présent sur le chantier.

[303]

La sécurité routière est, quant à elle, contrôlée au sein du comité de gestion de la mobilité regroupant la direction de la coordination des chantiers, le centre d'exploitation Mobiris, les zones de police concernées, les opérateurs de transport public concernés et la direction de projet, ainsi que par la commission de coordination des chantiers qui émet des avis concertés à ce sujet et les transmet au gestionnaire de voirie afin qu'il puisse délivrer les refus ou autorisations de chantier en connaissance de cause.

Votre dernière question portait sur les moyens mis en place pour lutter contre les rats et les souris. Bruxelles Mobilité n'a pas fait de constat ni n'en a reçu à ce sujet. La dératisation n'est pas une compétence de Bruxelles Mobilité.

[305]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Sans mauvais jeu de mots, je me réjouis de voir enfin le bout du tunnel dans ce dossier.

Disposez-vous d'informations sur le lien entre les chantiers et la baisse du chiffre d'affaires des commerçants, même si cela n'est pas de votre ressort ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela ne relève, certes, pas de mes compétences, mais je m'y intéresse : pour réaliser des projets de cette envergure, nous avons besoin du soutien des commerçants. Ils ne nous l'accorderont que si nous les soutenons également.

Je ne dispose pas de données chiffrées, mais chaque projet - surtout de taille - est assorti de mesures d'accompagnement proportionnelles à son impact. Nous évaluerons précisément cet impact avec mon collègue responsable de l'économie locale et avec les communes, pour en tirer des leçons, si nécessaire.

- *L'incident est clos.*

(*M. Julien Uyttendaele, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

[325]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le contrôle des filtres à particules lors du contrôle technique".

[327]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis la sixième réforme de l'État, le contrôle des performances environnementales des véhicules est une compétence régionale. Pour rappel, la directive 2010/48/UE de la Commission du 5 juillet 2010 adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques définit, à l'annexe 2, section 8.2, les procédures de contrôle des émissions à l'échappement.

Cependant, en 2017, Test Achats, l'association flamande de lutte contre le cancer Kom op tegen Kanker, la ligue flamande pour un meilleur environnement (Bond Beter Leefmilieu) et le réseau flamand pour une mobilité durable (Netwerk Duurzame Mobiliteit) s'inquiétaient du contrôle insuffisant des émissions générées par les voitures. Cette inquiétude avait alors fait l'objet de multiples questions.

C'est en effet dans la foulée du scandale du dieseldgate et de l'introduction de la zone de basse émission (LEZ) à Bruxelles qu'une autre polémique avait éclaté quant à une fraude au filtre à particules constatée en Belgique. Il semblait qu'un certain nombre de personnes devant le remplacer optaient pour une suppression pure et simple du filtre afin d'éviter des frais importants. Choisisant l'illégalité, ces derniers n'avaient pas grand-chose à craindre, puisque les centres de contrôles techniques n'étaient pas en mesure de vérifier la présence ou le fonctionnement de ces filtres au moment de leur contrôle.

En 2017, l'organisation flamande d'assistance aux automobilistes (Vlaamse Automobilistenbond, VAB) indiquait que près de 140.000 véhicules étaient susceptibles de rouler sans filtre à particules en Belgique ou avec des filtres défectueux. Cette incapacité pour les centres de contrôle technique de vérifier les filtres à particules résultait, selon les réponses données par la secrétaire d'État qui vous a précédée, de l'inadéquation du matériel utilisé ainsi que du caractère trop laxiste de la norme européenne actuellement en vigueur quant aux émissions à vérifier lors des contrôles.

Selon la VAB, les tests des gaz d'échappement n'étaient même pas assez précis pour contrôler le respect des normes Euro 5 et Euro 6 des véhicules diesel, ce qui pose de sérieuses questions quant au respect de la LEZ instaurée depuis lors.

C'est pour ces raisons que la secrétaire d'État réfléchissait, à l'époque, à un durcissement des valeurs exigées par la directive européenne. Celle-ci avait donc demandé au Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) de lui fournir la

liste du matériel dont les centres auraient besoin pour pouvoir contrôler ces normes et avait annoncé vouloir débloquer des moyens financiers pour leur procurer les dispositifs nécessaires.

Le GOCA avait, quant à lui, commencé à se mettre en relation avec des producteurs pour évaluer les solutions technologiques disponibles sur le marché afin de les communiquer au gouvernement.

[329]

Penchons-nous maintenant sur le dernier scandale en date à propos de l'autonettoyage des filtres à particules. Comme vous le savez sans doute, une étude a été réalisée récemment à la demande de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement par le laboratoire indépendant Ricardo. Elle portait sur les rejets de deux des modèles les plus vendus en Europe. La conclusion était pour le moins surprenante : au moment de leur régénération - tous les 420 km, ce qui est peu -, les filtres à particules des deux voitures dépassaient les limites légales d'émission de particules dans une mesure de 32 % à 115 %.

Il y a plus grave : la régénération passive a généralement lieu sur l'autoroute, mais elle est dite active lorsqu'elle survient en ville. En milieu urbain, les chercheurs ont constaté que les émissions de particules supérieures ou égales à 23 nanomètres étaient au moins mille fois plus importantes que d'ordinaire. C'est à la fois effrayant et regrettable puisque ces véhicules continuent, eux, de circuler dans la zone de basse émission et d'empester les poumons des Bruxellois malgré tous les efforts entrepris.

Quels sont les résultats de l'état des lieux réalisé par le GOCA et les centres de contrôle technique, demandé par la secrétaire d'État qui vous a précédée, quant aux besoins des centres pour pouvoir répondre efficacement à cette problématique ? Pouvez-vous nous le communiquer ?

Quelle partie de ces besoins a-t-elle été satisfaite depuis lors ? Une actualisation de ces besoins est-elle mise en place ?

Quels sont les recommandations du GOCA au sujet des émissions de particules et de nouvelles fraudes éventuelles ?

En 2018, la secrétaire d'État indiquait que des producteurs avaient conçu des appareils adaptés. Début 2018, plusieurs centres en Belgique expérimentaient ces compteurs PN (du nombre de particules fines) et PM (de la masse de particules fines) lors d'une phase expérimentale. Quels sont les résultats de cette opération ? Quel soutien financier a-t-il été accordé aux quatre centres en question depuis 2012 ? Pouvez-vous ventiler les montants en jeu ? Une partie de ces montants a-t-elle été affectée à des besoins en personnel ?

Les centres de contrôle technique sont-ils techniquement aptes à vérifier les véhicules dont le filtre à particules produit des émissions excédentaires au moment de sa régénération ? Cet aspect a-t-il été intégré dans le processus de vérification ?

Qu'en est-il du contrôle des filtres à particules sur les véhicules à essence ?

Est-il possible de contrôler le respect des normes Euro 5 et Euro 6 sur les véhicules roulant au diesel ?

Et qu'en est-il des contrôles actuellement opérés par la Région bruxelloise ? Les policiers vont-ils également être équipés du matériel correspondant à cette technologie ? Qu'en est-il de l'automatisation du contrôle technique souhaitée par la secrétaire d'État précédente afin de limiter au maximum l'intervention humaine ?

Quels progrès ont-ils été réalisés en la matière ? Quelles mesures allez-vous prendre pour les années à venir ?

[331]

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Il s'agit d'une question très importante à laquelle j'ai déjà répondu précédemment dans le cadre d'une question écrite. Nous ne parlons pas uniquement du respect de la zone de basse émission (LEZ), mais aussi de la santé publique. Pour exercer des contrôles fiables sur les émissions réelles, il importe que nous soyons équipés. Cet enjeu ne concerne pas uniquement Bruxelles. La Flandre et la Région wallonne y sont également confrontées. L'enjeu est, en réalité, européen et même mondial.

Il faut déployer des appareils de mesure, dits appareils PN, pour le comptage des particules qui sortent du pot d'échappement. D'après l'étude à laquelle vous faites référence, 20 % des véhicules diesel équipés d'un filtre à particules sont responsables de 80 % des émissions polluantes. Les 80 % de véhicules restants n'émettent, quant à eux, que 20 % des polluants. En introduisant un contrôle des particules fines pour les véhicules diesel, qui permet de détecter les gros pollueurs et donc de remédier au problème, il est possible de réaliser une réduction énorme des émissions chargées de particules fines.

L'enseignement majeur de l'étude du Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) est qu'il est impossible, pour le contrôle technique, d'effectuer un contrôle des émissions en raison, principalement, de la réglementation européenne et des appareils utilisés dans les stations. C'est sur ce point que nous devons travailler.

Il est vrai que certaines stations de contrôle technique ont effectué des tests avec des appareils de contrôle PN et PM. Les deux types d'appareil utilisés permettaient de contrôler le nombre de particules (PN) et de mesurer la masse des particules (PM). À la suite de l'étude, seul l'appareil mesurant le nombre de particules a été retenu. Les résultats de cette phase sont disponibles dans le rapport final du GOCA.

Les appareils ne sont pas encore déployés. Ils sont encore en phase de développement en vue de leur adaptation au contrôle technique. Les appareils reçus pour faire les tests étaient des prototypes. Si toutes les homologations et les formalités - description du test et modification des directives et arrêtés royaux - sont terminées à brève échéance, le déploiement est prévu dans le courant de l'année 2021.

[333]

Le subventionnement de l'achat de ces appareils était déjà prévu dans le budget 2018 de Bruxelles Mobilité, mais les organismes ne les ont pas achetés car ils doivent encore être homologués. Nous conservons, bien entendu, le budget à cette fin.

Il est impossible de prévoir le moment auquel s'effectue la régénération sur un véhicule à moteur diesel, comme le prévoient les constructeurs. L'enclenchement du processus de régénération est subordonné à certaines conditions, et cet aspect n'est pas pris en considération pour le contrôle des véhicules lors du contrôle technique en station.

Étant donné que cet aspect ne fait pas partie de l'étude et est très difficile à prévoir, aucune sanction n'a encore été prévue. Si le filtre à particules est défectueux, il est clair que le véhicule concerné fera l'objet d'une sanction de code 2, autrement dit une carte rouge.

Nous travaillons en collaboration avec le cabinet d'Alain Maron, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité dans le cadre de la lutte contre la fraude aux filtres à particules. Lors de la dernière législature, le GOCA a réalisé une étude afin d'identifier les instruments appropriés pour lutter contre ce phénomène lors des contrôles techniques. Notre travail consiste aujourd'hui à définir la prochaine étape de généralisation de l'utilisation de ces instruments.

Pour le moment, les appareils non homologués ne permettent pas de contrôle impromptu sur la voie publique. Nous devons avant tout veiller à utiliser les meilleurs appareils homologués dans la lutte contre la fraude aux filtres à particules.

[335]

Les organismes étudient actuellement la possibilité d'automatiser le contrôle technique. On entend par automatisation la mise en place d'une connexion entre les appareils de mesure et l'application en station afin de limiter les erreurs de retranscription des données. À l'heure actuelle, ce processus est compliqué car les appareils proviennent de constructeurs différents et chaque appareil dispose d'un protocole de communication distinct.

Ainsi, trois options sont à l'étude : l'élaboration d'une solution informatique permettant d'établir une connexion entre tous les appareils et l'application, l'achat de nouveaux appareils provenant d'un même constructeur et conçus pour être facilement reliés, ou encore la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation à l'entrée de la station.

J'espère que nous aurons encore l'occasion d'aborder ce thème, qui constitue un enjeu important pour la santé publique ainsi que pour le respect de notre zone de basse émission (LEZ).

[337]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce que vous annoncez va dans le bon sens. Cela étant, les chiffres que vous citez sont sidérants : 20 % des véhicules seraient à l'origine de 80 % de la pollution. Or, vous parlez là dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ). Il s'agit donc de véhicules autorisés à circuler !

L'objectif étant d'exclure les véhicules les plus polluants, nous savions déjà que les véhicules de normes Euro 0, 1 et 2 étaient à l'origine d'une partie considérable de la pollution. Mais même ceux qui échappent à la règle du filtre à particules, autrement dit des véhicules Euro 5 et 6, sont concernés.

Je vous propose d'aller observer ce qui se passe ailleurs. En Europe, 250 villes disposent déjà d'une zone de basse émission depuis longtemps, et certaines l'ont même abandonnée. Elles ont donc dû, à un moment donné, s'interroger sur ce problème des véhicules toujours en circulation, qui sont, en principe, plus respectueux de la qualité de l'air, et j'imagine qu'elles ont trouvé une solution au problème des filtres.

Nous reviendrons sur ce point car il est urgent d'agir. En effet, le renforcement permanent des règles doit, à tout le moins, servir à quelque chose.

[339]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous pouvons en parler dans le cadre de la LEZ mais, même en l'absence d'une telle zone, il fallait le faire.

Les contrôles sont exercés sur toutes les voitures. Supposons que vous entriez dans la LEZ munie d'une carte de dérogation pour une journée afin de vous rendre au contrôle technique, vous seriez autorisée à circuler, pour autant que votre voiture soit conforme aux réglementations en vigueur.

L'étude est déjà finalisée, et les règles relatives à la LEZ ont été renforcées en janvier dernier. Il s'agit selon moi de deux dossiers liés, bien que distincts.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Comme vous le savez, le site internet du GOCA renvoie l'utilisateur à la Région wallonne. Or, la Région bruxelloise est régie par des règles spécifiques. Dès lors, pouvez-vous nous envoyer cette étude ? Cela nous aiderait à avoir une vision plus claire.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Avant de vous transmettre cette étude, nous devons nous assurer qu'il s'agit d'une étude publique. Si elle ne l'est pas, nous mettrons tout en œuvre pour qu'elle le devienne.

- *L'incident est clos.*

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

[347]

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'état d'avancement du projet visant à installer un monument ferroviaire sur le rond-point devant l'entrée du Docks, au pont Van Praet".

[349]

M. Sadik Köksal (DéFI).- Nous avons sans doute toutes et tous une relation privilégiée avec le train, cette capsule temporelle qui nous emmène vers l'avenir tout en nous permettant de vivre pleinement l'instant présent. À titre personnel, les voyages en train m'ont laissé des souvenirs inoubliables, après des années de navette entre les Ardennes et Bruxelles.

Peut-être est-ce la raison pour laquelle je souhaiterais aborder la question de l'avenir de la locomotive diesel 5204, dite "gros nez". Ce géant du rail d'une longueur de 18,85 m, d'une largeur de 3,35 m et d'un poids sans moteur d'environ 75 tonnes, commandé en 1954 et retiré du service en 1989, est actuellement conservé à Salzinnes.

Cette locomotive diesel devrait faire son ultime arrêt à Schaerbeek pour faire la promotion du musée Train World tout proche. Cette locomotive, ce géant du rail, fait partie de notre patrimoine ferroviaire. Son installation sur le rond-point menant au centre commercial Docks Brussel est prévue en 2021, année du 175^e anniversaire de la liaison Bruxelles-Paris.

À l'heure actuelle, on ne sait pas exactement quel projet sera retenu pour cette locomotive. Le projet du musée Train World et du patrimoine historique de la SNCB, soutenu notamment par François Schuiten, vise à faire un monument en rapport avec le chemin de fer, avec tout ou partie de la locomotive. Un autre projet, soutenu par l'association Patrimoine ferroviaire et tourisme, vise à placer cette locomotive ancienne en témoignage du passé industriel et ferroviaire de la Belgique.

L'installation de la locomotive diesel 5204 sur le rond-point devant l'entrée de Docks Brussel est-elle bien prévue pour 2021 ? Pourriez-vous nous fournir une indication de la période pendant laquelle cette installation aura lieu ?

Quelle est votre évaluation de la collaboration entre les différents acteurs de ce projet ?

Quel est le financement prévu pour ce projet ? Comment sera-t-il réparti entre les différents acteurs ? Y aura-t-il une intervention de Beliris ? Le financement participatif évoqué est-il bien prévu ?

[351]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est Infrabel, et non Bruxelles Mobilité, qui pilote ce dossier. Certes, une demande de participation financière a bien été introduite par Infrabel au ministre chargé de la mobilité et des travaux publics de l'époque, M. Pascal Smet, mais, à notre

connaissance, ce dernier n'a pas donné suite à la demande. Par conséquent, il nous est impossible de nous prononcer sur le calendrier du dossier.

L'étude de faisabilité technique liée au dossier a fait l'objet d'une collaboration fructueuse (réunions, transmissions de plans d'infrastructure, estimation des capacités portantes) entre Infrabel et Bruxelles Mobilité en 2016 et 2017, mais elle concernait une œuvre d'art incluant une locomotive à vapeur, dont le poids total était estimé à 80 tonnes, et non une locomotive au diesel.

Il appartient donc à Infrabel de se prononcer sur le financement et le calendrier de ce dossier. Je ne peux malheureusement pas vous en dire plus à ce stade.

[353]

M. Sadik Köksal (DéFI).- Je regrette que votre prédécesseur n'ait pas réagi à la demande d'Infrabel ou du ministre fédéral des transports. Maintenant que vous avez le dossier en charge, pourriez-vous prendre les contacts nécessaires pour poser la question aux différents intervenants et vous assurer que le dossier avance ? Il s'agit d'un dossier important pour l'image de notre Région et pour la visibilité de Train World, un musée emblématique dédié aux chemins de fer en Région bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux m'informer auprès d'Infrabel.

- *L'incident est clos.*

[359]

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'organisation d'un concours de poésie à la STIB".

[361]

Mme Joëlle Maison (DéFI).- À Paris, depuis 25 ans, la poésie est un terrain d'expression privilégié pour la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui offre régulièrement à ses quelque 12 millions de voyageurs quotidiens des moments de culture et de détente.

L'opération "Des lignes et des rimes" permet ainsi aux usagers d'être en contact avec les plus grands textes de poésie, mais aussi avec des extraits de chansons ou de romans d'artistes et d'auteurs célèbres. C'est ainsi que Jacques Prévert ou Victor Hugo s'affichent sur les réseaux. Un sondage réalisé auprès des usagers de la RATP révèle que, pour 53 % des voyageurs, ces initiatives représentent le principal moyen d'accès à la poésie.

Au-delà de ces initiatives, la RATP organise, depuis une vingtaine d'années, un concours de poésie à l'intention de ses propres usagers. L'édition 2019 a remporté un immense succès puisque 9.912

poèmes ont été réceptionnés entre le 13 mars et le 14 avril, dont 8.398 dans la catégorie "adultes", 867 dans la catégorie "jeunes", et 647 dans la catégorie "enfants", qui vise les moins de douze ans.

On dénombre donc 16 % de participants de moins de douze ans, avec treize régions françaises représentées. Le jury, composé de professionnels du monde des arts et des lettres, d'auteurs, de comédiens, de journalistes culturels et de représentants de l'entreprise publique, a sélectionné onze lauréats dont les textes ont été affichés en plus de 10.000 endroits durant les deux mois d'été.

D'autre part, les 100 finalistes ont vu leur poème publié dans un recueil édité en partenariat avec les Éditions Gallimard. Leurs textes sont également présents sur le site internet de la RATP.

L'exposition de ces millions de voyageurs quotidiens à des textes poétiques ou romanesques a de multiples vertus. Elle permet le rêve, l'évasion, la découverte de la beauté et la stimulation de l'imagination. Elle permet également d'enrichir le langage et de déchiffrer des codes, aspect non négligeable dans un contexte où les compétences en lecture s'appauvrissent d'année en année, en particulier chez les enfants et les jeunes.

[363]

La culture fait consensus. Elle donne un sens commun permettant d'avancer ensemble et constitue quelque chose que l'on reconnaît en l'autre et que l'on partage avec l'autre. C'est d'autant plus le cas avec l'organisation de ce concours de poésie, qui encourage, valorise et récompense la création.

Ce concours fait entrer les voyageurs dans un cercle vertueux. En effet, en découvrant de nouvelles œuvres et les noms de leurs auteurs, affichés partout en Île-de-France, ils peuvent rêver de devenir, à leur tour, les poètes de demain. Le concours favorise l'évasion, l'accessibilité à la culture, la stimulation de l'imagination, l'acquisition de compétences langagières, la contribution à un vivre ensemble bien pensé, la valorisation de talents, l'orientation positive, ainsi que l'encouragement à utiliser les transports en commun.

Des initiatives du même ordre existent partout dans le monde puisque d'autres grandes villes telles que Londres, Shanghai et New York ont également introduit de la poésie dans leurs lignes de métro.

En Région bruxelloise, l'organisation d'un tel concours permettrait sans doute également de rapprocher les communautés linguistiques. Nous pourrions imaginer que la STIB et les sociétés TEC et De Lijn œuvrent ensemble à ce rapprochement. Autant de raisons qu'auraient notre Région et notre opérateur public de s'inspirer de cet exemple à Bruxelles.

Êtes-vous au courant de ces initiatives de la RATP et d'autres opérateurs de mobilité dans de grandes villes ? La STIB a-t-elle pris des contacts avec la RATP ou avec d'autres opérateurs de la mobilité pour s'inspirer de ces initiatives ? La STIB envisagerait-elle de s'inspirer de ces initiatives et d'entreprendre une étude de faisabilité d'un tel projet ?

[365]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour rappel, la STIB a entretenu pendant plusieurs années un partenariat avec le Festival Transpoésie, organisé par l'asbl Eunic Brussels (European Union National Institute for Culture).

Eunic promeut la diffusion de courts poèmes écrits par des auteurs issus des États membres de l'Union Européenne. Traduits en français, néerlandais et anglais, ils sont diffusés dans les rames de métro de la STIB grâce à une campagne d'affichage sur les toits de grands bâtiments.

Après plusieurs années de collaboration, la STIB a mis un terme à ce partenariat et redirigé ses promoteurs vers JCDecaux pour leur campagne d'affichage. Un des motifs de cette décision était de permettre à d'autres partenariats de voir le jour.

L'année passée, Eunic a repris contact avec la STIB en vue du renouvellement du partenariat, mais sans passer par une campagne d'affichage. La STIB a consenti à ce que des poèmes soient affichés dans les stations et les rames de métro, mais Eunic y a renoncé pour des raisons budgétaires.

La STIB reste prête à accueillir tout projet visant à diffuser la poésie dans le métro, mais uniquement dans le cadre d'un partenariat - avec un réel échange entre les deux parties.

Par principe, le gouvernement est en faveur de telles initiatives, qui ont déjà été prises par le passé, mais il faut déterminer les meilleures méthodes pour réitérer l'expérience.

[367]

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je vous remercie de m'avoir informée de l'initiative prise auparavant, dont je n'avais pas connaissance. J'apprécie votre ouverture d'esprit par rapport à notre projet.

Je vous répondrai par trois citations, à commencer par Jean Cocteau, qui dit : "Je sais que la poésie est indispensable, mais je ne sais pas à quoi." Mme la ministre, moi, je sais à quoi sert la poésie. Je sais qu'elle est indispensable à la maîtrise de la langue et qu'elle éveille la curiosité des usagers, en particulier des enfants et des jeunes, aux arts, à la littérature et la culture. De même, la poésie incite au déplacement en transports en commun et favorise le rapprochement des communautés.

À ce sujet, Victor Hugo a d'ailleurs écrit : "Quelques peuples seulement ont une littérature, tous ont une poésie." Effectivement, il serait utile de penser ce projet en français, en néerlandais et en anglais, car à Bruxelles se côtoient quelque 184 nationalités. Il serait intéressant que ces nationalités aient, elles aussi, accès à l'ouverture qu'offre le concours de poésie.

Enfin, je terminerai par une citation de Victor Hugo : "D'ailleurs, parce que le vent, comme on dit, n'est pas à la poésie, ce n'est pas un motif pour que la poésie ne prenne pas son envol. Tout au contraire des vaisseaux, les oiseaux ne volent bien que contre le vent. Or la poésie tient de l'oiseau." Cette citation exprime qu'il faut parfois nager à contrecourant pour arriver à la source. J'espère qu'avec la STIB, nous y parviendrons.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'aimerais bien vous répondre par une magnifique citation, mais je n'égalerais pas la qualité des vôtres !

- *L'incident est clos.*

[373]

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'évolution du dossier de la piste cyclable avenue de Tervueren".

[375]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Quelques mois se sont écoulés depuis mes questions sur le projet visant à installer une piste cyclable bidirectionnelle sur le chaînon manquant de l'avenue de Tervueren, entre le square Léopold II et Mérode. Vu l'importante circulation cycliste sur cet axe, j'encourage cette initiative. La Région a obtenu une dispense de permis pour la réalisation de l'aménagement test proposé.

Pour rappel, deux communes sont concernées par le tracé : Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek. Cette dernière a toujours refusé l'aménagement imaginé par la Région, estimant qu'il était dangereux et inapproprié. La commune préférerait un réaménagement complet de l'artère.

À mon initiative, en tant qu'échevin de la mobilité, la commune de Woluwe-Saint-Pierre avait rendu un avis favorable avec une série de conditions portant notamment sur l'amélioration des lignes 39 et 44 par un élargissement de la trémie ou un prolongement jusqu'à Mérode, une concertation avec l'horeca, la sauvegarde des caractéristiques patrimoniales exceptionnelles de l'avenue et la présentation d'un calendrier clair en vue d'un aménagement définitif.

Selon mes informations, en décembre, vous avez rencontré les autorités communales d'Etterbeek. Quel est le résultat de la concertation avec Etterbeek ? Êtes-vous parvenue à un accord sur le projet ? Si oui, lequel ?

Le projet sur lequel vous travaillez répond-il favorablement aux huit conditions émises par Woluwe-Saint-Pierre dans la décision de son collègue de mai 2019 ? Si oui, de quelle manière ?

Pour être plus précis, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a décidé de rendre un avis de principe favorable à la prolongation de la piste cyclable bidirectionnelle du square Léopold II jusqu'à Mérode aux conditions suivantes :

- que le projet soit mis en œuvre dans sa totalité, partie etterbeekoise comprise ;
- que la Région confirme son intention de supprimer le passage du tram - lignes 39 et 44 - dans la rue Georges et Jacques Martin en créant une trémie ou en prolongeant les lignes de tram jusqu'à Mérode afin d'assurer une vision globale de la mobilité dans cette zone ;

- qu'une concertation ait lieu avec les habitants et l'horeca situé entre la rue des Bataves et le square Maréchal Montgomery afin de trouver des solutions pour préserver le dynamisme crucial à cet endroit ;
- que la piste cyclable bidirectionnelle soit sécurisée par des feux par rapport aux automobilistes tournant dans le square Léopold II ou en faisant le tour ;
- que la sécurité routière des traversées cyclistes et piétonnes soit assurée par rapport au trafic automobile entrant et sortant du square Montgomery, a minima par des feux ou d'autres dispositifs jugés utiles ;
- que la mise en œuvre du projet préserve les caractéristiques urbanistiques, patrimoniales, culturelles et historiques exceptionnelles de l'avenue de Tervueren comme les zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (Zichee) et les lieux figurant sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, etc. ;
- qu'un calendrier soit défini par Bruxelles Mobilité sur l'évaluation de la phase de test ;
- qu'au-delà de cet aménagement temporaire, un projet de réaménagement global de façade à façade de l'avenue de Tervueren soit lancé.

Combien de places de parking le projet supprime-t-il dans chacune des communes ?

Initialement, les travaux ne concernaient que les bandes latérales : est-ce toujours le cas ?

Quel est le calendrier prévu pour les travaux ?

[377]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est exact que l'infrastructure cyclable sur l'avenue de Tervueren, qui est essentielle pour notre réseau cyclable, présente un chaînon manquant entre le square Léopold II et Mérode.

Dans la perspective des élections de l'année dernière, il y a effectivement eu une polémique à ce sujet entre le bourgmestre et mon prédécesseur. Il s'agissait principalement du tronçon sur le territoire d'Etterbeek entre Mérode et Montgomery. Il ne me paraît pas nécessaire de réitérer cette discussion. Nous sommes en 2020, nous devons avancer.

Nous avons en effet relancé la concertation à ce sujet avec la commune d'Etterbeek à la fin de l'année dernière. Je constate qu'il existe, dans le chef de la commune d'Etterbeek, une réelle volonté de collaborer et de progresser et je remarque qu'il n'en va pas autrement avec M. Alexandre Pirson, qui vous a succédé au poste d'échevin. Nous sommes en train d'élaborer un processus de concertation dans lequel nous voulons impliquer les riverains mais aussi les cyclistes, processus que nous voulons gérer en collaboration avec les communes de Woluwe-Saint-Pierre et d'Etterbeek. Nous travaillons à différentes options pour améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la

route à court et à plus long terme. Bien entendu, nous faisons de notre mieux pour prendre en considération les questions de Woluwe-Saint-Pierre.

Au sujet des détails des différents projets, il semblerait que vous confondiez les deux côtés de l'avenue, car le projet de piste cyclable bidirectionnelle de Bruxelles Mobilité concerne en fait le côté sud de l'avenue et non celui où circulent les trams de la STIB.

Ce projet test a effectivement un impact sur le stationnement de la bande latérale sud. Sur la commune d'Etterbeek, 49 places de stationnement sur les 155 recensées seraient supprimées ; sur la commune de Woluwe-Saint-Pierre, 50 places sur 112 seraient supprimées.

[379]

L'étude relative à la rénovation de la station Montgomery et à la création d'une nouvelle trémie de tram dans l'avenue de Tervueren, côté nord, se poursuit dans le but de supprimer le passage des trams dans les rues Georges et Jacques Martin et du Duc.

Compte tenu des nombreuses incertitudes qui entourent ce projet à l'heure actuelle et des obligations de coordination qui devront l'accompagner, il est particulièrement difficile d'établir un calendrier précis de sa réalisation. L'essentiel est que nous avançons maintenant le plus vite possible. Pour l'heure, force est de constater que tous les opérateurs essaient de trouver des solutions.

[381]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- On commence à s'impatienter. Il s'agit d'un axe régional : la Région ne peut-elle pas, au final, imposer son point de vue ? A-t-on vraiment besoin de l'accord de la commune ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est toujours plus agréable de trouver un accord. De plus, la commune dispose de leviers et peut invoquer la sécurité pour terminer tous les travaux. Je partage votre impatience, mais je suis optimiste quant à la possibilité de trouver une solution rapide. Ce sera nettement plus facile à réaliser si la commune est de notre côté.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Voulez-vous que je mette un peu la pression ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous le faites déjà en posant votre question.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je me demande s'il ne faut pas mettre la pression sur vos collègues d'Etterbeek. Je sais que vous faites votre possible, mais la majorité communale d'Etterbeek doit assumer ce qui figure dans son programme politique.

- *L'incident est clos.*

[397]

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le stationnement et la mobilité autour de la gare du Midi suite à l'adoption du schéma directeur du quartier Midi".

[399]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- À la demande du Bureau, j'ai dû fusionner deux questions, l'une adressée à M. Vervoort, l'autre à vous-même.

La gare du Midi est l'une des principales gares internationales d'Europe et la première de Belgique. C'est donc dans ce cadre que la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé un schéma directeur pour le quartier, aux horizons 2022 et 2030. Le but est de renforcer la qualité de vie de cette porte d'entrée essentielle de Bruxelles. Cela fait longtemps que les habitants, les commerçants et les usagers de la zone attendent un projet d'envergure pour leur quartier.

La maîtrise d'ouvrage de cette mission est assurée par une équipe constituée de perspective.brussels et de Bruxelles Mobilité.

Je souhaiterais vous poser quelques questions sur le volet stratégique de perspective.brussels, plus particulièrement en ce qui concerne le stationnement.

Les besoins en stationnement des riverains dans le quartier sont importants. Pourtant, le plan d'aménagement directeur (PAD) Midi prévoit de réduire les capacités de stationnement en voirie. Au total, les suppressions de stationnement atteindront environ 400 emplacements à l'esplanade de l'Europe, sur le tronçon central du boulevard Jamar, etc.

Des comptages et un recensement ont-ils été effectués pour décider de la suppression de ces 400 emplacements ? Quelles sont les conclusions des études effectuées en matière de stationnement dans le quartier ?

Ce projet prévoit une diminution de 400 places de stationnement en voirie. Depuis 2013, la législation oblige de compenser ces pertes par des places hors voirie. Quelles sont les démarches entreprises pour ce faire ? Comment et où allez-vous les compenser ?

Une collaboration entre parking.brussels et les communes a-t-elle été mise en place au sujet du stationnement et de la possibilité de mutualisation avec les capacités de stationnement disponibles hors voirie, aussi bien existantes que dans les nouveaux projets ?

Combien de cartes de stationnement ont-elles été délivrées pour la zone ? Combien d'emplacements de parking hors voirie sont-ils disponibles dans la zone et quelle en est la ventilation ?

[401]

Sur le plan de la mobilité à présent, on peut voir que la mobilité douce est mise en avant et qu'une grande importance est accordée à l'intermodalité. Les flux piétons et cyclistes seront améliorés et sécurisés. Les transports en commun jouiront d'une meilleure visibilité, et j'en passe. Cependant, je m'inquiète de la congestion automobile qui risque de se produire dans cette surface d'échange pacifiée.

L'axe ring ouest-boulevard Industriel-boulevard du Midi constitue l'un des itinéraires automobiles les plus courts et les plus efficaces pour relier le ring ouest au centre-ville de Bruxelles, ce qui en fait aujourd'hui l'un des axes privilégiés par les automobilistes venant du sud-ouest.

À la suite des différents développements immobiliers attendus et prévus dans le cadre du PAD Midi, la demande de déplacements au sein de ce quartier va continuer d'augmenter. Quand on s'attarde sur la structuration du réseau routier prévue par perspective.brussels et Bruxelles Mobilité, il y a de quoi s'inquiéter pour la mobilité.

Le PAD intègre comme acquis la réduction, à deux fois une voie automobile, des boulevards et rues du quartier. La Petite ceinture, réaménagée dans le cadre des projets de pistes cyclables et de la station de métro Constitution, verra aussi son gabarit automobile réduit d'une bande par sens, avec suppression des contre-allées existantes. La capacité des voiries sera donc fortement réduite, ce qui fait craindre de nombreux embarras de circulation.

Quelles sont les études de mobilité réalisées par Bruxelles Mobilité pour arriver à la conclusion qu'il faut réduire à une bande les différentes voiries du quartier ?

Des simulations ont-elles été effectuées ? Dans l'affirmative, ont-elles suivi le modèle de simulation Musti ou un autre ? Quels en sont les résultats éventuels ? Que révèle la modélisation du pire des scénarios ?

Si la population ne change pas sa manière de se déplacer, ces aménagements créeront le chaos dans le quartier. Quelle communication est-elle prévue pour prévenir les navetteurs qui empruntent ces voiries ?

Quelles sont les prochaines étapes sur le plan de la mobilité ? Des simulations et des tests sont-ils prévus ?

Les communes ont-elles été consultées et les différents collègues ont-ils validé ces scénarios ?

Les citoyens ont-ils été consultés sur ces changements ? Les commerçants l'ont-ils été également ?

Enfin, la SNCB est-elle partie prenante au projet ?

[403]

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - En ce qui concerne la problématique du stationnement aux alentours de la gare du Midi, la suppression du stationnement en voirie dans ce quartier a pour

objectifs d'améliorer la qualité des espaces publics et la verdurisation et de donner plus d'espace aux modes actifs.

L'agence parking.brussels a mené, en juillet 2019, une étude de stationnement analysant les relevés d'occupation en voirie et hors voirie. L'objectif de cette étude était de déterminer les besoins en report de stationnement engendrés par la suppression de 350 emplacements dans le périmètre du plan d'aménagement directeur (PAD) Midi et d'évaluer la capacité d'absorption de l'offre hors voirie du quartier. La suppression de 350 emplacements en voirie aurait pour conséquence de créer une situation de quasi-saturation permanente, engendrant une demande en report à tout moment de la journée.

Les conditions de stationnement seraient donc considérées comme dégradées et la demande en report potentiel, soumise à conditions, notamment tarifaires, pourrait atteindre 266 véhicules la nuit. En journée, c'est le mardi matin que la demande en report de stationnement serait la plus importante, avec une demande en report potentiel estimée à 675 véhicules.

Afin de capter cette demande en report et de réduire la demande en voirie, une série d'infrastructures de parking hors voirie pourraient être mobilisées. Parmi les réserves de stationnement hors voirie mobilisables à court terme, le quartier Midi est pourvu de deux parkings publics, qui représentent un total de 1.690 places, dont 1.566 places dans le Q-Park et le solde dans le nouveau parking Indigo. À cela s'ajoutent quatre sites privés mutualisés, gérés par BePark et incluant plus de 40 places.

L'occupation a été mesurée en février 2019 dans le parking Q-Park, qui apparaît sous-utilisé. À titre d'exemple, la nuit, en semaine, le taux d'occupation de Q-Park se situe à 36 %, soit 560 places occupées sur les 1.566 places disponibles.

[405]

Le taux de remplissage maximum du parking est atteint le mardi matin avec 67 % d'occupation. Le nombre de places a priori disponibles dans le parking Q-Park est donc compris entre 516 le mardi matin et 1.249 la nuit de samedi.

Parmi les stocks de stationnement qui pourraient être accessibles à l'avenir, l'analyse des plans de déplacement d'entreprises montre que certains parkings sont théoriquement sous-utilisés, notamment ceux de l'Office national de sécurité sociale (ONSS) et de la SNCB.

Par ailleurs, sur la base du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), un potentiel supplémentaire de 1.500 places existe dans des parkings dont le permis d'environnement devra être renouvelé à court terme, avant la fin de l'année 2022.

Compte tenu de sa capacité, soit 1.566 places, et du nombre de places a priori disponibles, le parking Q-Park est, en théorie, susceptible d'absorber la totalité de la demande en report de stationnement engendrée par la suppression de places dans le périmètre du PAD, à l'exception du mardi matin.

Il me paraît utile de rappeler qu'il n'y a aucune obligation de compensation hors voirie de places supprimées en voirie, que ce soit dans le chef de parking.brussels ou de tout autre organisme. La seule véritable obligation, prévue à l'article 57 de l'arrêté de 2013 portant sur le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement (PRPS), outre l'identification des options de compensation, qui est à la charge des communes, est celle de notifier à l'agence toute suppression, et ce préalablement à sa mise en œuvre effective.

Des démarches ont été entreprises auprès de l'ONSS. Parking.brussels a ainsi proposé un partenariat portant sur l'ensemble du parking des visiteurs situé au sous-sol du bâtiment de l'Office pour l'ouvrir aux riverains. Cependant, l'acte de copropriété empêche pour l'instant la poursuite du projet. Il s'agissait de proposer des abonnements à tarif préférentiel aux riverains.

L'investigation de la piste du Service fédéral des pensions (Tour du Midi) est restée sans réponse.

Le parking Q-Park présente également un stock de stationnement non utilisé.

Enfin, le projet du siège de la SNCB est également une possibilité étudiée par perspective.brussels dans le cadre du PAD Midi.

[407]

Le stationnement et la compensation relèvent de la responsabilité de parking.brussels. Les résultats de l'étude menée en 2019 laissent à penser que la mutualisation préconisée dans le volet stratégique du PAD Midi est tout à fait possible. Elle doit être mise en œuvre en fonction des nouveaux projets et du renouvellement des permis d'environnement pour les parkings existants. Des places sont disponibles, notamment dans le Q-Park.

S'agissant de la collaboration entre parking.brussels et les communes, tous les acteurs ont été associés dans le cadre de l'élaboration du PAD. Ces acteurs seront également associés aux nouveaux projets et au renouvellement des permis d'environnement.

Je dispose de nombreux chiffres relatifs aux cartes de dérogation et aux places de parking, que je vous propose de me demander par écrit.

Aux alentours de la gare du Midi, la réduction du nombre de voies automobiles du PAD est appuyée par le projet Good Move, notamment. Celui-ci donne de l'espace aux modes actifs et aux transports en commun, nécessaires pour le transfert modal, selon le principe STOP, et permet de sécuriser des zones où se concentrent les accidents.

La grande majorité des principes de circulation du PAD avaient été retenus dans le schéma directeur (SD) approuvé par le gouvernement. Une étude de mobilité complémentaire au SD intitulée "Analyses circulatoires sur base du modèle statique Musti" a été réalisée en septembre 2016.

La mission de simulations statiques avec le modèle Musti avait pour objet d'évaluer les impacts attendus à la suite de la mise en œuvre du SD Midi et de déterminer les propositions complémentaires à mettre en œuvre pour optimiser les conditions de mobilité générale.

Différents scénarios ont été étudiés :

- l'évolution "fil de l'eau" entre les horizons 2011 et 2018 ;
- une comparaison entre la situation 2018 "fil de l'eau" et une situation 2018 avec prise en compte des aménagements relatifs au SD Midi ;
- une comparaison entre la situation 2018 "fil de l'eau" et une situation 2018 avec réalisation complète de l'état 1 du SD Midi ;
- des tests d'approfondissement, avec prise en considération des mesures d'accompagnement complémentaires, soit le rôle stratégique du corridor routier formé par le boulevard Industriel et le ring de Bruxelles.

[409]

La problématique de la circulation automobile au sein du quartier Midi induit déjà de nombreux dysfonctionnements dans la situation actuelle. Les nuisances subies ne pourront être réduites par la seule mise en œuvre du SD.

Le modèle de simulation Musti met en lumière une aggravation des difficultés puisque, à l'horizon 2018, même sans envisager de flux nouveaux induits par le projet de développement du quartier de la gare du Midi, la demande de trafic automobile est considérée comme étant en hausse.

Ces premiers résultats confirment donc la nécessité de mise en œuvre de mesures d'accompagnement volontaristes, en amont du périmètre du quartier Midi, pour diminuer la pression automobile.

L'analyse des itinéraires automobiles en lien avec le quartier et le cœur de la ville a permis d'identifier le corridor formé par le ring et le boulevard Industriel comme le seul territoire où une action ciblée permettrait d'obtenir des résultats favorables. Le réaménagement volontariste de ce corridor apparaît ainsi comme le seul levier d'action concret mobilisable pour agir sur les flux routiers au regard de la congestion actuelle et de la hausse des déplacements attendue.

Différentes configurations de réaménagement ont été envisagées pour le boulevard Industriel, mais seule une proposition de réduction du gabarit routier sur l'ensemble de l'itinéraire de deux fois deux voies à deux fois une voie, associée à la mise en œuvre d'une offre de mobilité alternative concurrentielle, apparaît comme une solution crédible et porteuse d'effets favorables sur la mobilité générale. Même avec un réaménagement général à deux fois une voie de circulation, l'axe métropolitain du boulevard Industriel sera encore en mesure d'absorber près de 1.100 véhicules par heure et dans chaque sens, avec des temps de parcours presque similaires à ceux d'aujourd'hui.

Par ailleurs, le réaménagement du boulevard Industriel paraît d'autant plus souhaitable qu'il s'inscrit également dans la stratégie de requalification urbaine d'un secteur en mutation, avec le bassin de Biestbroeck et l'îlot Fontainas, offrant un service de bus efficace et répondant à des besoins de mobilité locaux.

[411]

Le modèle Musti confirme ces impacts positifs, suffisants pour permettre des conditions de mobilité projetées presque satisfaisantes pour l'ensemble des nœuds et des pointes horaires.

En ce qui concerne la communication envers les navetteurs, au stade du projet, une communication sera mise en place, comme pour tous les grands chantiers.

Pour ce qui est des prochaines étapes, il n'y a plus lieu de refaire des simulations, le PAD reprenant en grande majorité le schéma de circulation du SD. Des tests sont prévus dans la zone. Le test sur la Petite ceinture est en cours. Les autres tests, qui concernent le pied de la tour du Midi, la rue de l'Instruction et la rue des Deux Gares doivent encore être mis en place.

Les communes font partie du comité de pilotage du PAD : elles ont bien été concertées. Les citoyens seront consultés durant l'enquête publique du PAD, après le passage en première lecture du gouvernement. Les commerçants seront consultés durant l'enquête publique du PAD. Enfin, la SNCB fait partie du comité de pilotage et est associée au PAD en raison de ses projets immobiliers dans le quartier.

[413]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Concernant le stationnement, nous vérifierons que le gouvernement bruxellois respecte bien la législation en vigueur, laquelle l'oblige à compenser ces pertes.

Il convient, par ailleurs, de s'interroger sur les raisons qui président à la sous-utilisation des parkings. Sont-elles liées à leur coût trop élevé, aux difficultés d'accès ou à des raisons de sécurité ? Ou peut-être le phénomène est-il dû au manque de communication sur l'existence de ce parking et sur le téléjalonnement ?

En ce qui concerne la mobilité, nous attendons les résultats des tests et des études sur la diminution des bandes de circulation. Procéder à des tests sur plusieurs mois est essentiel avant de passer au changement définitif. Vous dites qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures d'accompagnement volontaristes. J'en prends bonne note, mais j'aurais aimé obtenir davantage de précisions à ce sujet.

Enfin, pourriez-vous revenir en détail sur l'offre de mobilité alternative que vous avez évoquée ? À défaut, je ne manquerai pas de vous réinterroger sur le sujet ultérieurement.

[415]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les raisons pour lesquelles un parking est sous-utilisé sont souvent nombreuses. Il convient avant tout de veiller à ce que le parking soit clairement indiqué et à ce que les usagers en connaissent l'existence.

À Bruxelles, toutefois, les tarifs et les emplacements sont souvent plus intéressants en voirie que hors voirie. C'est la raison pour laquelle il faut trouver un équilibre entre les deux types de stationnement et renforcer l'attractivité du stationnement hors voirie.

Un travail doit également être effectué parking par parking. Il est en effet important que les parkings soient correctement éclairés et les places, clairement indiquées, afin de donner aux usagers l'envie de s'y garer.

- *L'incident est clos.*

[419]

[421]

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la consommation de drogue dans les stations de la STIB".

[423]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En tant qu'utilisatrice des transports en commun, vous avez certainement déjà été confrontée, tout comme moi, au problème de la consommation de drogue dans les stations de la STIB, à partir d'une certaine heure. Des personnes se droguent à la vue de tous, sans aucune gêne, à la vue des enfants qui passent avec leurs parents.

Une fois que les gardes de sécurité de la STIB quittent les lieux, les toxicomanes s'introduisent illégalement dans les stations où ils consomment en toute impunité. Depuis quelques années, la STIB constate sur son réseau une intensification du problème ainsi que des incidents liés à la toxicomanie.

Des actions de police intégrée pourraient être organisées plus régulièrement afin d'enrayer le problème. En outre, la STIB pourrait faire en sorte que des contrôleurs soient présents jusqu'à la fermeture de certaines stations problématiques (telles que la station Yser) ou jusqu'au passage du dernier métro ou tram.

L'action de police intégrée (Full Integrated Police Action, FIPA) a pour but de réduire la criminalité dans les transports en commun bruxellois et de renforcer le sentiment de sécurité des usagers des trains, trams, bus ou métros. Il est impératif d'accroître les moyens humains et matériels pour lutter contre la consommation et le trafic de drogue dans les stations, car la sécurité est la première de nos libertés.

Quelles sont les mesures prises au quotidien par la STIB pour enrayer ce problème de consommation de drogue dans les stations ? La STIB a-t-elle constaté une recrudescence du problème ?

Quelles sont les stations les plus touchées et les "zones noires" ? Combien de plaintes la STIB reçoit-elle en rapport avec cette situation problématique ?

Quels sont les types d'incidents constatés dans les stations de métro et de tram à la suite de la consommation de drogue ? Quels sont les jours et les heures de la journée où le nombre d'incidents est le plus élevé ?

Jusqu'à quelle heure les agents de sécurité de la STIB patrouillent-ils ? Dans quelle mesure peuvent-ils intervenir face aux consommateurs de drogue ?

Combien d'agents sont-ils sur le terrain quotidiennement ? Y en a-t-il dans toutes les stations de métro et de tram ? Sont-ils affectés à des stations spécifiques ou une rotation est-elle prévue ?

Une action FIPA est-elle prévue prochainement ? Combien d'actions de ce type sont-elles organisées chaque année ?

[425]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est important de rappeler que le problème de la consommation de stupéfiants dans l'espace public n'est pas propre aux transports publics et relève de la compétence de la police.

Cela n'empêche pas la STIB de mener différentes actions liées au problème de la toxicomanie. Depuis 2014, la société de transport cofinance le projet Médibus porté par l'asbl Médecins du monde (MDM), en collaboration avec l'asbl Dépannage d'urgence de nuit et échanges (DUNE), dans le cadre des permanences spécifiquement destinées au public toxicomane.

Médibus est un projet spécifique unique en Région bruxelloise. Il offre au public cible que sont les personnes sans abri ou en rupture de logement un dispositif mobile permettant un accueil et des soins facilement accessibles. Son intérêt réside dans ses spécificités intrinsèques et dans les lieux qu'il vise sur le réseau de la STIB (la gare Centrale, la gare du Midi et la gare du Nord, ainsi que les stations de métro Yser et Ribaucourt).

Le projet consiste en un travail effectué auprès du public toxicomane et basé sur la réduction des risques. Ainsi, trois permanences par semaine sont tenues par MDM et deux permanences par semaine sont tenues par DUNE. L'asbl Transit, un autre partenaire clé de la STIB en matière de drogues et assuétudes, participe activement à ce projet en orientant notamment son public vers ces permanences.

En 2018 et 2019, un financement a été dégagé en vue d'un renfort de la surveillance du public toxicomane dans les stations et d'une permanence hebdomadaire supplémentaire pour ce même

public. En 2018, un projet pilote de ramassage de seringues a été mis en place en collaboration avec les asbl DUNE et Transit.

En 2017, un contrat-cadre a été établi avec l'asbl Dune en vue de la formation des agents du service de sécurité de la STIB qui sont en contact avec le public toxicomane. Par ailleurs, depuis 2014 sont organisées des concertations mensuelles des personnes en errance. Ces réunions, qui rassemblent les différents partenaires associatifs de la STIB en matière d'errance et de toxicomanie, ont pour objectif de passer en revue les différentes situations, nouvelles ou récurrentes, rencontrées sur le réseau.

[427]

Depuis la mi-décembre 2019, l'application "Le bon plan" est disponible sur les bornes interactives des stations de métro. Cet outil fournit des informations sur les ressources du secteur associatif bruxellois liées à la précarité, et en particulier aux assuétudes.

Depuis 2014, la STIB participe aux réunions, aux concertations régionales et aux groupes de travail qui traitent de la lutte contre la précarité et la pauvreté en Région bruxelloise, notamment la Concertation bruxelloise de l'aide au secteur sans-abri, le Comité de coordination du Plan hiver, la concertation annuelle sur les transports en commun et la précarité de la SNCB, ainsi que les réunions de la Fédération des maisons d'accueil et des services d'aide aux sans-abri (AMA).

Dans cette même optique, la STIB est représentée dans les groupes de travail du plan global de sécurité et de prévention (PGSP) élaboré par Bruxelles Prévention et sécurité (BPS), en particulier pour les thèmes de la drogue et des assuétudes ainsi que de la traite et du trafic des êtres humains.

Indépendamment de ce problème, ces dernières années, la STIB a augmenté le nombre de caméras et d'agents dans les stations. Autant de mesures qui contribuent à renforcer le sentiment de sécurité et la sécurité réelle dans les stations.

Le nombre d'incidents enregistrés et liés à la toxicomanie sur le réseau de la STIB est en augmentation depuis quelques années. Il est passé de 587 incidents en 2017 à 723 en 2018. Il faut néanmoins souligner qu'environ 90 % de ces incidents portent sur la présence inadéquate de personnes sur le réseau. Les faits d'agressions sont extrêmement rares (moins de 2 %).

Dans son système de classement, la STIB ne prévoit pas de catégorie spécifique de plaintes liées à la consommation de drogue. Une analyse des plaintes et des messages liés au sentiment d'insécurité ou aux comportements dérangeants dans les stations et comportant des termes liés à la consommation de drogue révèle, pour 2018, un total de 50 mentions exprimant un sentiment négatif ou de plaintes à ce sujet, contre 46 en 2017. Je précise que tous ne faisaient pas explicitement mention de faits de consommation : il était, par exemple, question de "personnes droguées et/ou alcoolisées qui traînaient dans les couloirs".

[429]

Pour des raisons de sécurité du personnel de la STIB et de ses clients, les endroits où est constatée la consommation de drogues ne sont pas communiqués. Il en va de même des jours ou heures de la journée.

En ce qui concerne les agents de sécurité de la STIB, des patrouilles véhiculées circulent sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Des équipes de contrôle des titres de transport circulent également sur le réseau et accomplissent des missions de sécurisation. Ce service fonctionne également jour et nuit et peut, si nécessaire, recevoir l'appui de la brigade canine de la STIB. Ajoutons à cela la présence permanente de patrouilleurs de sécurité dans neuf stations du réseau.

On dénombre six patrouilles motorisées en journée et quatre en soirée. Réparties en deux shifts, neuf équipes de patrouilleurs de sécurité assurent une présence continue dans neuf stations. En ce qui concerne les agents de contrôle de titres de transport, six à huit équipes sont quotidiennement chargées du contrôle et de la sécurisation. Ces effectifs peuvent également être complétés par la brigade canine.

Ce personnel circule sur l'ensemble du réseau. Les agents de la STIB n'ont pas de prérogatives pour intervenir face à ce type de comportements. Ils ne sont autorisés à agir que dans le cadre du flagrant délit et peuvent, le cas échéant, faire appel à la police.

Une action de police intégrée (full integrated police action, FIPA) est prévue dans le courant du mois de février. Pour des raisons de sécurité, la date de cette action n'est pas communiquée à l'avance. En moyenne, quatre actions FIPA sont organisées chaque année en collaboration avec la police.

[431]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Il est essentiel d'enrayer ce problème de sécurité, car il touche aussi les femmes qui ne veulent pas utiliser leur voiture et désirent prendre le métro jusqu'à une certaine heure en soirée.

J'ai bien noté que la STIB renforçait le nombre de ses agents ainsi que le nombre de caméras, ce qui contribue à augmenter le sentiment de sécurité. J'entends également que des patrouilles circulent sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

- *L'incident est clos.*