

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

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

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE LA MOBILITÉ

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

COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT

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

RÉUNION DU MARDI 15 JUIN 2021

VERGADERING VAN DINSDAG 15 JUNI 2021

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

VOORLOPIG VERSLAG

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

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

[105]

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU TOURISME, DE LA PROMOTION DE L'IMAGE DE BRUXELLES ET DU BICULTUREL D'INTÉRÊT RÉGIONAL,

ET 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 passerelle Suzan Daniel".

[107]

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Le 13 août dernier, la presse annonçait la livraison par bateau de la grande structure métallique de la future passerelle Suzan Daniel. Celle-ci devrait bientôt enjamber le canal en reliant le site de Tour & Taxis à la gare du Nord, en prolongeant la rue Picard et le boulevard Simon Bolivar. Depuis, cette vaste structure a été déposée sur le quai des Matériaux en lieu et place du futur parc régional et semblait attendre, jusqu'à récemment, son installation sur son emplacement définitif. Beliris annonce la fin des travaux pour le printemps 2021, mais nous pouvons déjà nous attendre à quelque retard, notamment du fait de la pandémie de Covid-19.

Pourriez-vous me donner un calendrier actualisé du chantier ? Quand la passerelle devrait-elle être installée et quand pouvons-nous espérer la fin du chantier ? Je rappelle que ma question a été déposée avant l'installation, laquelle a eu lieu au cours des dernières semaines.

Qu'en est-il des transports en commun qui traverseront ce pont ? La Région, la STIB et la Ville de Bruxelles sont-elles finalement parvenues à un accord ? En cas d'accord sur le passage d'un tram ou d'un bus sur la passerelle, disposez-vous de l'itinéraire complet, de part et d'autre, ainsi que de l'accord de l'ensemble des parties prenantes ? Le cas échéant, quel sera le budget inscrit pour la création de cette nouvelle ligne de tram ou de bus ainsi que pour son exploitation ?

[109]

Disposez-vous du budget actualisé pour la confection et la réalisation de la passerelle Suzan Daniel ? En cas de dépassement de l'enveloppe Beliris, qui prendra en charge les frais supplémentaires ?

Sachant que les deux ponts adjacents - ceux de Saintelette et des Armateurs - permettent déjà potentiellement le passage de trams, pourriez-vous m'expliquer les raisons pour lesquelles la Région a tant

souhaité permettre leur passage sur cette nouvelle passerelle, avec les conséquences financières eu égard aux pourcentages de pentes et à la longueur de près de 200 mètres au total, nécessaire pour les absorber ?

Quelle charge le pont est-il capable de supporter ? Il est question du passage de piétons, de cyclistes, ainsi que de bus ou de trams, mais pas de voitures ou de camions. Y aurait-il un problème au-delà d'un certain poids ?

[111]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La structure mise en place en août 2020 était très partielle. En effet, il n'était pas possible de placer, dès septembre 2020, la travée principale du pont au-dessus du canal. Deux arcs en acier ont alors été posés, ainsi qu'une partie du tablier central en béton.

Entre septembre et avril 2021, de nombreux travaux ont eu lieu afin que la travée principale du pont soit complète et puisse être déplacée au-dessus de l'eau : assemblage des structures métalliques arrivées par bateau en août 2020 ; coffrage, ferrailage et bétonnage des poutres en béton situées en dessous des arcs en acier ; mise en précontrainte d'une partie des poutres et du tablier ; construction en atelier et mise en place sur chantier de la structure métallique supportant la partie piétonne du pont, etc.

La travée principale du pont a été installée entre le 15 et le 18 avril 2021 au-dessus du canal. Des travaux ont ensuite eu lieu jusqu'à la fin avril afin de positionner cette partie du pont à la bonne hauteur, sur ses appuis définitifs.

De mai à septembre 2021, les deux autres sections du pont encore à construire seront mises en œuvre. Il s'agit des parties du pont passant au-dessus des quais permettant au pont de se raccorder aux voiries (au-dessus du quai des Matériaux pour atteindre l'avenue du Port et au-dessus du quai des Péniches pour atteindre la section du pont déjà construite entre les logements bâtis par Extensa, se raccordant au quai de Willebroeck).

Enfin, il restera quelques mois de travail pour la finalisation de l'ensemble : mise en place des revêtements, fabrication et pose des garde-corps, etc. La finalisation du projet est prévue pour cet hiver.

Les lignes 14, 20, 57 et 88 vont y circuler, comme prévu dans le plan directeur du réseau bruxellois de bus. Ces lignes empruntent aujourd'hui le pont des Armateurs. Pour les lignes 14 et 20, qui passent par la rue Picard, l'itinéraire par la nouvelle passerelle sera un peu plus court, celle-ci permettant de relier en ligne droite le quartier de la gare du Nord et la rue Picard.

Un détour de cette ligne de tram par le pont des Armateurs ou par la place Saintelette aurait impliqué une plus grande longueur de ligne à construire et un temps de trajet plus long entre ces deux pôles, rendant la liaison peu attrayante pour les utilisateurs. De plus, les conditions de saturation des axes franchissant le canal sont telles que le passage d'un tram aurait entraîné de mauvaises conditions de circulation, non seulement pour le tram (difficultés d'insertion et phasage des feux très contraignant), mais aussi pour tous les autres modes de transport.

[113]

La construction du pont a été divisée en deux chantiers : un pour la partie du pont entre les bâtiments de logements construits par Extensa, un autre pour la partie du pont au-dessus des quais et du canal.

Pour le premier chantier, un budget total de 1,7 million d'euros a été engagé (et un budget de 250.000 euros apparaît nécessaire pour couvrir les décomptes et révisions). Pour le second chantier, un budget total de 7,2 millions d'euros a été engagé et un budget supplémentaire de 800.000 euros est demandé pour couvrir les demandes, décomptes et révisions. Conformément au protocole d'accord, et à défaut de décision contraire du comité de coopération, si l'enveloppe de Beliris est dépassée, les frais supplémentaires sont pris en charge par le futur gestionnaire de l'ouvrage, à savoir Bruxelles Mobilité.

[115]

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- J'éprouve une grande frustration, car je n'ai obtenu aucune réponse à la plupart de mes sept questions. Elles étaient pourtant claires.

Certes, vous nous expliquez qu'un retard de six mois a été pris. Cela peut arriver et ce n'est pas ce qui m'inquiète le plus. Par contre, concernant les dépassements, vous donnez plusieurs chiffres, mais sans évoquer de montant global. À quelques mois de la mise en service, avons-nous déjà un dépassement ? Vous n'êtes pas en mesure de répondre à cette question.

Surtout, y aura-t-il effectivement un tram ? Si oui, quel sera son parcours ? Y aura-t-il un bus ? Si oui, quel sera son parcours ? Mes questions sont claires à cet égard. Construire un pont pour les trams et/ou les bus sans qu'un trajet ne soit prévu pour ceux-ci revient à dépenser de l'argent dans le vide. Les Bruxellois méritent mieux.

(Inaudible)

Il existe de nombreux endroits en Région bruxelloise qui nécessitent vraiment des infrastructures de ce type, notamment dans le nord, où l'on compte plusieurs kilomètres sans pont. Cela pose de vrais problèmes, entre autres aux habitants de Neder-Over-Heembeek.

À l'endroit qui nous occupe, deux ponts existent par contre déjà. Vous ne répondez pas à ma question concernant la plus-value de la passerelle et la ligne qui serait concernée. Aujourd'hui, la Région de Bruxelles-Capitale dépense donc une somme de l'ordre de 10 millions d'euros - sans doute plus - sans savoir quelle ligne empruntera la passerelle. Je vais devoir revenir rapidement sur cette question essentielle, car les Bruxellois ont le droit de savoir.

[117]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai répondu à cette question. Les lignes de bus 14, 20, 57 et 88 y passeront. Une ligne de tram est en cours de création. Il s'agit donc d'un pont pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Le plan directeur bus peut être consulté en ligne. Il reprend toutes les lignes que je viens de citer.

- L'incident est clos.

[127]

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 "la gestion des chantiers et l'évaluation de la nouvelle législation".

[129]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En 2018, notre Région a connu une réforme importante relative aux chantiers en voirie. La gestion des chantiers à Bruxelles devait être revue. Il était nécessaire d'en améliorer la coordination, l'organisation, la communication, le contrôle et de prévoir un dispositif d'indemnisation pour les commerçants.

Une bonne coordination temporelle et spatiale des chantiers rend la vie et les déplacements en ville plus agréables pour les habitants, les commerçants et les navetteurs. Elle permet aussi probablement une meilleure maîtrise des dépenses, une bonne information en amont des riverains et des commerçants. Une bonne concertation avec ceux-ci permet qu'ils puissent s'y préparer et sans doute de désamorcer de futurs conflits.

L'ordonnance relative aux chantiers sur la voie publique du 3 mai 2018 prévoit dans son article 57 une information des usagers et des riverains. Lors des discussions sur le projet d'ordonnance, j'ai eu l'occasion, avec le soutien de mes collègues et du ministre de l'époque, d'amender le texte et de renforcer l'aspect informatif. L'arrêté d'exécution publié au Moniteur belge le 29 avril 2019 prévoit, avant le chantier, une information active des riverains par des panneaux d'affichage, des toutes-boîtes et des réunions d'information. Pendant le chantier, outre l'information sur les déplacements provisoires des emplacements de stationnement spécifiques aux taxis, livraisons, à la police ou aux personnes à mobilité réduite (PMR), une information passive est également prévue sous la forme d'un code QR permettant d'identifier le propriétaire sur chaque élément du matériel de clôture et de sécurisation des déplacements.

L'extension sous certaines conditions des plages horaires de certains chantiers, notamment entre 6 et 22 heures, constitue un autre élément positif issu de la réforme afin de réduire le nombre de jours de chantier, et donc de nuisances. Encore faut-il que les chantiers soient bien actifs tout au long de leur durée. La mission de contrôle des chantiers est donc déterminante. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises, que ce soit lors d'une discussion budgétaire ou par question écrite.

En réponse à une question posée dernièrement sur le contrôle des chantiers, vous m'informiez que la police technique des chantiers est composée de sept contrôleurs de terrain et d'un responsable. Outre leur présence sur le terrain, ces contrôleurs doivent également traiter les analyses techniques des dossiers Osiris, ce qui réduit leur temps de présence sur les chantiers. Vous indiquiez que pour mener ces missions dans des conditions optimales, il faudrait recruter huit contrôleurs supplémentaires ainsi que deux employés administratifs au plus vite.

Enfin, il y a quelques mois, la Cour des comptes produisait un avant-projet de rapport sur la gestion des chantiers en voirie en Région de Bruxelles-Capitale.

[131]

Les travaux d'audit de la Cour des comptes ont été réalisés entre avril 2019 et juin 2020. Ils abordent trois thèmes (qualification, réalisation et coordination des chantiers) et trois questions, à savoir si les chantiers en

voirie sont planifiés et élaborés de manière adéquate, si la réalisation des chantiers en voirie est maîtrisée et si la coordination est efficace.

Parmi les éléments pointés dans cet avant-projet, notons :

- l'absence d'inspection régulière du réseau de voirie régionale et la méconnaissance de l'état du réseau qui se base, pour l'essentiel, sur l'information issue de Fix My Street, donc visibles seulement en surface ;
- la méconnaissance de l'état des sous-sols des voiries régionales et d'une bonne partie du réseau d'égouttage ;
- le dépassement des délais d'exécution (32 %) pour six chantiers entre la durée estimée et la durée réelle. Ils passent ainsi de 1.015 jours ouvrables estimés à une durée réelle de 1.336 jours ouvrables, soit +321 jours ou environ 15 mois.
- sur les quatorze chantiers analysés, le montant total de douze d'entre eux, après exécution, est de 119,4 millions d'euros, soit une augmentation de 38 % par rapport aux prévisions ;
- l'absence de rigueur dans le remplissage des journaux de travaux.

En mars dernier, vous avez laissé entendre que le rapport définitif de la Cour des comptes devait être rapidement disponible. Il était sans doute attendu avec impatience par les membres de notre commission. Il permettra de valider ou d'invalidier une série de constats et, donc, d'y voir plus clair et d'avoir une meilleure vision du chemin qu'il reste à parcourir.

Pour ce qui concerne les contrôles, vous estimez nécessaire de recruter huit contrôleurs supplémentaires et deux administratifs au plus vite. Pourriez-vous m'informer des démarches entreprises pour procéder à ces engagements supplémentaires ? Y a-t-il un accord pour recruter ces dix équivalents temps plein ? Une évaluation du coût global de ces engagements a-t-elle été réalisée, étant entendu que des contrôles supplémentaires généreront également des recettes ? Quelles sont les étapes à venir ?

Quant à l'information sur les chantiers, l'application de l'article 57 de l'ordonnance de 2018 et la mise en œuvre de l'arrêté de 2019 ont-elles fait l'objet d'une évaluation ? Dans l'affirmative, quel en est le résultat ?

Les prescriptions de l'arrêté sont-elles bien appliquées sur le terrain ? Des contrôles ont-ils pointé leur non-respect ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous donner des précisions ? Des difficultés sont-elles rencontrées sur le terrain par rapport à l'une ou l'autre de ces nouvelles exigences ?

[133]

Plus généralement, une évaluation de l'ordonnance de 2018 et de ses arrêtés d'exécution a-t-elle déjà été réalisée ou est-elle prévue ? Si elle n'a pas encore eu lieu, pourriez-vous m'informer du moment où elle sera réalisée ?

Le rapport final de la Cour des comptes ne semble pas encore accessible sur son site internet. Savez-vous quand ce rapport sera disponible ? Où en sont les échanges entre Bruxelles Mobilité, la STIB et la Cour des comptes ?

Depuis notre dernier débat, des actions ont-elles été entamées au niveau de Bruxelles Mobilité et de la STIB en ce qui concerne les griefs relevés par la Cour des comptes relatifs à l'absence d'inspections régulières du

réseau, à la méconnaissance du réseau souterrain et d'égouttage, à la tenue des journaux de travaux et aux délais et coûts des chantiers ?

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

[137]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mes collègues du groupe MR et moi-même revenons régulièrement vers vous pour aborder le véritable défi de la coordination des chantiers dans notre capitale.

La gestion des chantiers coordonnée, intelligente et performante constitue l'un des piliers de la politique de mobilité que nous souhaitons développer à Bruxelles. La numérisation des démarches, via l'application Osiris et le travail de coordination ont déjà permis d'opérer plusieurs changements positifs.

L'introduction d'éléments tels que la double plage horaire a permis de rationaliser l'emprise de ces chantiers sur la mobilité régionale. Il semble cependant que plusieurs dysfonctionnements continuent de nous être rapportés par les différents acteurs du secteur, qu'ils soient impétrants, riverains ou autorités communales.

Un avant-projet de rapport de la Cour des comptes dont vient de parler M. Loewenstein nous a permis d'identifier une série de problèmes aigus. Ils sont éloquentes et justifient à eux seuls un suivi régulier et appuyé de notre commission. Ils méritent également que les moyens accordés à Bruxelles Mobilité soient au diapason des ambitions régulièrement affichées par les deux derniers gouvernements.

Le principal constat de l'audit de 2016 était le déficit du personnel de Bruxelles Mobilité. Celui-ci était encore lourdement souligné à l'examen du budget 2021. Avez-vous pu engager des effectifs nécessaires au contrôle des voiries ?

Le principe du travail en double plage horaire est entré en vigueur le 1er décembre 2020. Il s'agit d'une obligation concernant uniquement les impétrants institutionnels pour leurs chantiers les plus gênants. Qu'en est-il des autres chantiers ?

[139]

Vous évoquez le fait qu'en dehors des contraintes liées à la crise sanitaire, l'application de la double plage horaire se heurtait fréquemment aux décisions locales et aux réticences syndicales. Qu'en est-il de vos contacts avec le secteur aujourd'hui ?

Des adaptations de cette double plage horaire ont été réalisées. Où en êtes-vous sur le terrain ? La commission de coordination des chantiers a validé le 25 février 2021 une proposition de modification de l'ordonnance, qui était en cours de finalisation. J'aimerais savoir quand nous pourrions consulter ce texte et quelles modifications y ont été apportées.

Enfin, des difficultés récurrentes sont rapportées par la coordination générale des chantiers. Une banque de données et un cadastre ont été demandés, afin de permettre d'y voir plus clair. Où en est la réalisation de ce cadastre ?

[141]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne les contrôles, je ne peux que confirmer le besoin en termes de ressources humaines. Dans cette optique, le plan de personnel 2021 de Bruxelles Mobilité

intègre onze equivalenten temps plein (ETP). Ce renforcement de l'effectif fait l'objet d'un débat politique, car toutes les administrations ont besoin de personnel supplémentaire.

L'évaluation des coûts des recrutements se base sur une grille indicative de talent.brussels. Le coût annuel de chaque ETP évoqué varie entre 35.000 euros et 41.000 euros, en fonction du niveau B ou C de l'agent. L'estimation des recettes avec une équipe intégrant les dix ETP varie entre 300.000 euros et 400.000 euros par an.

La prochaine étape décisive pour concrétiser le recrutement des ETP est l'approbation, par le gouvernement, du plan de personnel 2021 de Bruxelles Mobilité.

Au sujet de l'information des chantiers, l'évaluation de l'ordonnance de 2018 et de son arrêté d'exécution d'avril 2019 a été remplacée par une évaluation des deux arrêtés de pouvoirs spéciaux (APS) qui fonctionnent depuis plus d'un an, et des procédures d'hypercoordination.

À la suite de l'évaluation, il est ressorti qu'outre l'harmonisation des décisions, le régime d'exception mis en place par ces arrêtés a permis de diminuer considérablement, jusqu'à 30 %, le délai de délivrance des autorisations et d'instaurer la souplesse requise pour gérer les chantiers à Bruxelles. La position de la commission de coordination des chantiers, forgée sur son expérience et ces évaluations, est très clairement en faveur du maintien du régime de l'APS.

Certes, il n'est pas possible de prolonger un régime APS existant, nous travaillons dès lors à une adaptation de l'ordonnance. Au préalable, nous avons explicitement demandé l'avis des communes sur cet aspect, pour nous assurer que le consensus au sein de la commission de coordination des chantiers soit également partagé par nos partenaires locaux.

[143]

En ce qui concerne le respect des prescriptions sur le terrain, depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance de 2018, en octobre 2019, et jusqu'en mai 2021, 646 constats d'infractions avec et sans amende ont été notifiés aux impétrants.

Par ailleurs, entre octobre 2019 et mai 2021, il y a eu 100 constats d'infractions aux prescriptions de l'article 57 de l'ordonnance relative à l'information des usagers et des riverains.

Plusieurs difficultés ont été rencontrées sur le terrain lors des contrôles :

- le manque des ressources humaines de l'administration pour contrôler les chantiers et pour gérer le traitement des amendes administratives. Cette question devra être résolue dans le cadre du plan relatif au personnel ;

- le principe du travail en double plage horaire, prévu dans l'article 39, §1er, 1°, de l'arrêté du 4 avril 2019, entré en vigueur le 1er décembre 2020, s'est heurté aux décisions locales et syndicales. L'expérience nous a démontré qu'une double plage horaire ne peut être généralisée, car très peu applicable. Cependant, afin de pouvoir appliquer l'esprit de cette double plage horaire sur le terrain, un horaire élargi, consistant à travailler pendant 10 heures, de manière continue, entre 6h et 22h, sera proposé via l'intégration de l'arrêté de pouvoirs spéciaux à l'ordonnance, si nous y parvenons. ;

- le manque de centralisation dans la prise de décision et l'absence ou la faiblesse des contrôles sur certains territoires.

Comme mentionné précédemment, une évaluation des arrêtés de pouvoirs spéciaux a été réalisée par mon administration. Cependant, une évaluation bien plus complète de l'ordonnance est programmée au second semestre 2021. Cette évaluation consistera en une analyse de l'ensemble des procédures régissant la coordination des chantiers, et portera notamment sur l'objectivation du nombre d'étapes, les délais, les champs d'action et la nature des événements.

Ce travail d'analyse sera effectué de la façon la plus transversale et collaborative possible, en y incluant les communes ainsi que les autres grands utilisateurs, comme les impétrants, la STIB et Infrabel.

[145]

L'ensemble des catégories représentatives des utilisateurs seront prises en considération. Ce travail de constat doit déjà s'établir en amont, dans une perspective de simplification et d'efficacité des processus de l'ordonnance, tant au niveau de son champ d'application que des délais et de la charge administrative pour les utilisateurs finaux et les opérateurs de toute nature. Chaque disposition doit être évaluée sous l'angle de sa valeur ajoutée et de sa charge administrative. Cette analyse sera effectuée par un bureau externe à Bruxelles Mobilité, afin de garantir une objectivité maximale.

Concernant le rapport définitif de la Cour des comptes, nous ne savons pas quand il sera disponible. Bruxelles Mobilité a réceptionné un avant-projet de rapport au mois de novembre 2020, auquel elle a répondu, en collaboration avec la commission de coordination des chantiers, dans les délais impartis, à savoir pour le 11 décembre 2020. Dans l'attente du rapport définitif, nous avons donc déjà demandé une analyse externe approfondie afin de n'omettre aucun élément à évaluer.

Au sujet des actions et pour ce qui concerne l'absence d'inspection régulière du réseau et la tenue des journaux de travaux, un plan de recrutement est nécessaire, de même que l'approbation par le gouvernement du plan de personnel 2021, afin d'assurer la présence quotidienne de contrôleurs sur tous les chantiers.

Pour ce qui est de la méconnaissance du réseau souterrain et d'égouttage, je tiens à préciser que le réseau d'égouttage est géré par Vivaqua. Bruxelles Mobilité a rédigé un cahier des charges pour l'inspection et l'entretien du réseau d'égouttage pluvial. Ce cahier des charges est entré en vigueur en juillet 2019. Depuis 2019, nous avons réalisé des inspections et des travaux pour un montant de plus de 1,4 million d'euros.

[147]

Je pense qu'il serait souhaitable qu'un relevé des éléments en sous-sol puisse être effectué. C'est un enjeu important qui nécessite des moyens humains et budgétaires. Tous les gestionnaires doivent également participer à l'élaboration du cadastre, qui doit être le fruit d'une collaboration entre plusieurs administrations.

L'intérêt du croisement des données concernant l'état des installations, principalement de Vivaqua (égouts, raccordements) et de Sibelga (distribution de gaz, etc.) est indéniable.

Il y a encore du travail à accomplir. La première étape, selon nous, consiste à faire en sorte que le régime instauré durant la crise sanitaire et évalué positivement, avec un gain de temps de 30 %, soit pérennisé. C'est une demande de la commission de coordination des chantiers, mais la décision doit encore être prise. Ensuite, l'ensemble du système devra faire l'objet d'une évaluation en profondeur. Cela débouchera sans doute sur une adaptation de l'ordonnance qui gère toute la question de la coordination des chantiers.

[149]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'évaluation des politiques est essentielle pour nous. C'est la base d'une gestion publique efficace.

Les chantiers suscitent souvent le débat en raison d'un manque d'informations ainsi qu'au manque de suivi par les maîtres d'ouvrage qui amènent à certaines dérives sur le plan tant des délais que des budgets.

J'entends par ailleurs les difficultés généralisées de la double plage horaire. Pour nous, l'objectif n'est pas de la généraliser, mais il est important de sortir du carcan horaire initial, tout en tenant compte du type de travaux effectués tôt le matin et tard le soir pour éviter les nuisances subies par les riverains.

Une augmentation horaire ne suffisant pas, il faut également veiller à ce que les chantiers soient actifs, ce qui nous renvoie à la question du contrôle.

Au niveau des ressources humaines, vous dites qu'il s'agit d'une discussion politique. Avez-vous plus d'informations quant à l'adoption du plan de personnel ? Un calendrier a-t-il été établi ? Existe-t-il des obstacles ?

Vous évaluez les dépenses en personnel à environ 400.000 euros. Avons-nous pris en compte les recettes liées au contrôle supplémentaire effectué par les huit contrôleurs à engager ?

[151]

Enfin, des griefs de la Cour des comptes ont été repris dans l'avant-projet de rapport. Je suppose qu'ils ont été analysés par la STIB et Bruxelles Mobilité. Dans le cadre de l'élaboration du rapport final, des précisions et réponses à ce sujet ont-elles été transmises à la Cour des comptes, ne serait-ce que pour montrer la diligence de ces deux importantes institutions bruxelloises ?

[153]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quand verra-t-on plus clair dans les engagements dont Bruxelles Mobilité a, semble-t-il, terriblement besoin ? Vous laissez entendre que cela fait l'objet d'un arbitrage, mais il faudra véritablement défendre votre administration pour qu'elle puisse rendre le meilleur service. L'audit auquel je faisais référence date déjà de 2016.

Vous nous dites que la double plage horaire est difficile à appliquer. Nous ne la demandons pas non plus de façon généralisée, mais sur les chantiers qui affectent le plus les riverains et la mobilité bruxelloise. Pour cela, nous demandons d'offrir la possibilité d'avancer beaucoup plus vite et de garantir la présence effective des ouvriers sur place, avec de véritables contrôles. L'objectif est de s'inspirer de la Flandre, où ce type de problème semble être résolu puisque les chantiers avancent à la vitesse de l'éclair.

Enfin, comme vous l'avez souligné, Bruxelles Mobilité n'est pas la seule responsable de la méconnaissance des voiries et du sous-sol. D'autres administrations sont responsables de ce cadastre. Elles doivent offrir une véritable carte qui facilite le travail non seulement de Bruxelles Mobilité mais aussi de tous les opérateurs qui travaillent sur les chantiers.

[155]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis bien consciente du manque de personnel dont souffre Bruxelles Mobilité et j'entends bien défendre mon administration. Certains de nos agents dépassent leur quota d'heures pour remplir leurs missions.

Nous avons tenté de répondre dans la plus grande transparence aux questions soulevées par la Cour des comptes. Nous sommes dans un processus de dialogue. Nous attendons le rapport final, auquel nous réagirons ensuite.

[157]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Par rapport au personnel, vous parlez d'une dépense d'environ 400.000 euros...

(Inaudible)

Dans la mesure où il s'agit de fonctions de contrôle qui vont générer des recettes, ces recettes compenseront peut-être une partie des dépenses engagées. Même si tous les budgets ne se compensent pas, j'y vois un argument supplémentaire en faveur de l'engagement du personnel nécessaire. C'est une question de bonne gestion des chantiers et de contrôle des législations. Tout le monde devrait y être gagnant si le travail est réellement fait sur le terrain. Il est important d'insister sur ce point et d'évaluer les recettes que cela pourrait générer.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cet élément est pertinent, mais les recettes sont inférieures aux engagements. Par ailleurs, je ne veux pas qu'on me reproche que les contrôles ne sont réalisés que pour percevoir des amendes.

Les engagements doivent être réalisés et ils produiront des recettes, mais l'équilibre ne sera pas parfait.

- L'incident est clos.

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

[167]

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 "l'évaluation de la ville 30".

[169]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La presse du 14 mai nous révèle les premiers résultats de l'évaluation de la ville 30. Même s'il est difficile de faire une comparaison avec l'an dernier, dans la mesure où le télétravail est toujours la règle et le nombre d'automobilistes circulant à Bruxelles encore inférieur à la normale, les résultats semblent encourageants. Tant les vitesses que les accidents ont diminué. Par ailleurs, les automobilistes eux-mêmes ne perdraient pas de temps lors de leurs trajets.

Ainsi, nous apprenons que tandis que la vitesse moyenne mesurée en zone 30 était de 29 km/h en 2020, elle est aujourd'hui de 26,5 km/h. Là où la limite est passée de 50 km/h à 30 km/h, la vitesse moyenne mesurée pendant les quatre premiers mois de 2021 est de 29,6 km/h, contre 34,7 km/h auparavant. Sur les voiries où la limite est toujours de 50 km/h, la vitesse a également diminué, mais nous n'avons pas les chiffres précis dans cet article.

Cette diminution de la vitesse moyenne n'aurait pas d'impact sur les temps de parcours : selon vous, les durées de trajet mesurées par Bruxelles Mobilité seraient, en fonction des périodes, identiques ou légèrement inférieures.

Au niveau de la sécurité routière, entre les premiers quadrimestres 2020 et 2021, le nombre d'accidents est passé de 815 à 635. Par ailleurs, on comptait au dernier quadrimestre 2020 - pendant la période de la crise sanitaire - 708 accidents. Ce sont les accidents impliquant les automobilistes qui baissent le plus, les chiffres étant moins favorables pour les cyclistes. Cela semble logique, puisqu'en cette période de pandémie, il y a sur les routes moins d'automobilistes et plus de cyclistes. Enfin, les chiffres sont passés à deux morts sur place et 28 blessés graves.

Si ces données sont à première vue encourageantes, elles ne portent que sur quatre mois et il faut tenir compte de la période particulière que nous traversons. Pour disposer d'une réelle évaluation de la ville 30, il faudra que des comparaisons aient lieu lorsque reprendra la vie normale.

Par ailleurs, si la sécurité routière est bien sûr un objectif essentiel de la ville 30, il nous paraît important d'évaluer d'autres paramètres afin d'avoir une vue complète sur ses effets. Les aspects environnementaux, la qualité de l'air, l'impact économique et la santé font également partie des données à prendre en compte pour évaluer le succès de cette mesure.

Lors de ma dernière question sur le sujet, le 19 janvier, je vous interrogeais sur les aspects de la ville 30 et je relayais diverses expériences de terrain, notamment l'impact sur la sécurité routière - du fait que certains automobilistes ont davantage les yeux rivés sur leur tableau de bord, pour ne pas dépasser les 30 km/h, plutôt que sur la route - mais aussi sur la qualité de l'air et le bruit des véhicules qui, en deuxième vitesse, restent en haut régime.

[171]

Il me semble évident que disposer d'une évaluation large permet de répondre plus facilement aux sceptiques qui critiquent la mesure.

Vous avez communiqué à la presse les premières données sur la ville 30, hormis les vitesses moyennes et les chiffres sur la sécurité routière. D'autres paramètres sont-ils analysés par Bruxelles Mobilité ? Les impacts sur l'environnement et la qualité de l'air, l'économie, la santé sont-ils également évalués ? Il est tôt pour tirer des conclusions sur cet aspect-là, mais ces données sont-elles bien prises en considération dans l'évaluation ?

Qu'en est-il des mesures d'accompagnement ? Pourriez-vous faire le point sur les aménagements physiques réalisés ou à réaliser pour accompagner la mise à 30 km/h de certaines voiries régionales ? Pouvez-vous nous informer des moyens déployés à ce jour pour que les communes en fassent de même sur leurs propres voiries ?

Au-delà des constats communiqués, a-t-on constaté que certaines voiries désormais à 30 km/h ne répondent pas aux attentes, puisqu'il est parfois difficile d'y rouler à une telle vitesse ? Si oui, lesquelles ? Quelles sont les mesures prises pour régler la situation : réaménagement, retour à 50 km/h, ou autre ?

Dans le cadre de l'analyse des effets de la ville 30 sur la sécurité routière, Bruxelles Mobilité est-elle attentive à cette observation d'automobilistes, selon laquelle certains font plus attention à leur cadran de vitesse qu'à la route, de peur de dépasser la limitation de vitesse ?

[173]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De algemene zone 30 die u hebt ingevoerd, zal de snelheid in de stad zeker verlagen. Wie met de auto rijdt, voelt nu soms al dat het er minder gejaagd aan toegaat, wat wel aangenaam is. Bovendien is er een onderscheid gemaakt tussen de wijkwegen en de grotere verbindingswegen, wat ook een goede zaak is. Die maatregel op zich volstaat echter niet. De infrastructuur moet eraan worden aangepast en ook de handhaving is van belang.

Welke stappen onderneemt u om de infrastructuur aan te passen? In Schaarbeek gebeurt er weinig dat de automobilist het gevoel zou kunnen geven dat hij in een zone 30 rijdt. Er zijn nog steeds vooral rechte en brede straten. Ik zie ook geen nieuwe veelbelovende projecten. Begeleidt u de gemeenten op dat vlak? De gemeentelijke wegen zijn immers beter geschikt voor dergelijke aanpassingen dan de gewestwegen

[175]

De zone 30 wordt op heel veel plaatsen niet nageleefd. Af en toe wordt er een lidar geplaatst, maar waarom moet die zo groot en opvallend zijn dat automobilisten hem al van ver zien staan?

Het is heel belangrijk om in te zetten op de handhaving van de snelheidsbeperkingen om de zone 30 en de zone 50 af te dwingen en daarna pas de volgende stappen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hoe pakt u dat aan en wat levert het op?

[177]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Après six mois, il importe de faire le point sur cette mesure. Pour le MR, la priorité, en matière de sécurité routière, aurait dû consister à s'attaquer aux 100 zones à forte concentration d'accidents reconnues depuis 2015, cela grâce à des réaménagements de qualité. Or, dans ce domaine, nous ne sommes nulle part. M. Weytsman y reviendra lors de notre prochaine réunion de commission.

L'instauration des zones 30 soulève beaucoup de questions : vitesse commerciale des trams et des bus, circulation des services de secours et de police, voiries. Dans la presse, le ministre-président a dit vouloir évaluer les régimes de vitesse sur les axes où ils sont mal adaptés. Une telle évaluation est cruciale pour procéder aux adaptations nécessaires.

Comment évaluez-vous la zone 30 en période de pandémie ? Bruxelles Mobilité avait effectué ses propres mesures de vitesse à 80 endroits de notre Région en décembre 2020 et entendait les comparer avec de nouvelles mesures en mars 2021. Ce calendrier a-t-il été respecté malgré le taux élevé de télétravailleurs ?

Lorsque des communes demandent de restaurer la limitation de vitesse à 50 km/h, comment est opéré le choix d'y répondre favorablement ou pas ?

La Région a augmenté les fonds mis à la disposition des communes pour les investissements visant à améliorer la sécurité routière. Les crédits de subvention aux communes sont passés de 4 à 5,9 millions d'euros. C'est peu, connaissant le coût des aménagements routiers.

L'appel à projets prenait fin le 1er mars. Quels seront les aménagements financés ?

Quels axes ont fait l'objet d'une adaptation ?

[179]

Je me joins aux questions de mon collègue au sujet de la sécurité routière. Nombreux sont les automobilistes qui m'en font part.

Quels sont les premiers enseignements à ce sujet, en particulier pour les deux-roues motorisés ?

Une analyse des données embarquées était en cours pour étudier l'impact de la vitesse commerciale sur les transports en commun. Quelles en sont les conclusions ?

Comment évaluez-vous les effets de la ville 30 sur la qualité de l'air ?

Des stations de mesure sont placées à des endroits où la vitesse n'a pas changé, rendant les analyses plus complexes.

Afin de faire coïncider la vitesse des différents usagers de la route dans un objectif de sécurité routière, qu'en est-il des 30 km/h des bus et des trams qui s'en plaignent ?

Un manque de coordination avec les services de secours a posé problème au départ. Ce problème est-il réglé aujourd'hui ?

Les panneaux zone 30 sont-ils adaptés sur tout le territoire ?

[181]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De veralgemening van de zone 30 in Brussel was erg belangrijk voor Groen. We verwachten dat die een vijftal gevolgen heeft.

Het belangrijkste is een verbetering van de levenskwaliteit van de Brusselaar, al is die tegelijkertijd het moeilijkst meetbaar. Jan Gehl en andere stadsdeskundigen kijken daarvoor naar het aantal ontmoetingen tussen burens aan beide kanten van een straat, de omzet van winkels enzovoort als de snelheid verlaagt. Over het algemeen blijkt dat de situatie verbetert wanneer de snelheid afneemt van 50 tot 30 km/uur. Mochten dit soort zaken nog niet worden gemeten, dan zijn wij in ieder geval vragende partij om daarmee te beginnen.

Een tweede aspect is de verkeersveiligheid. Een snelheidsverlaging zou tot een vermindering van het aantal doden en zwaargewonden moeten leiden. De eerste cijfers van de heer Loewenstein lijken in die richting te wijzen. Kunt u dat bevestigen?

[183]

Een derde effect waar ik op hoop, is dat het lawaai aanzienlijk zal verminderen en daarmee ook alle negatieve effecten die daarmee gepaard gaan. Wordt dat gemeten?

Een ander aspect is de doorstroming van het verkeer. Tegenstanders beweren dat auto's langer zullen moeten aanschuiven. Dat zou dan negatieve gevolgen hebben voor de luchtvervuiling. U hebt mij op een schriftelijke vraag echter geantwoord dat in andere steden die ons voorgingen, zoals Berlijn en Londen, de doorstroming en ook de luchtkwaliteit niet verslechterd is, soms zelfs integendeel.

Die verbetering van de luchtkwaliteit is niet de hoofddoelstelling van de zone 30, maar het is wel nuttig om erop te wijzen dat de argumenten van de tegenstanders niet kloppen. Kunt u ons daar al meer over vertellen?

[185]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je l'ai dit dans la presse, ce type de mesure doit être évalué dans la durée. Idéalement, il faut deux ans pour que la situation se stabilise. Néanmoins, on ne peut pas attendre aussi longtemps avant de livrer les premiers chiffres. Il faut, en outre, tenir compte du contexte particulier du Covid-19 et ne pas tirer trop rapidement des conclusions. Rappelons que notre ville-région n'est pas la première à prendre ce type de mesure en Europe. Il est rassurant de constater que nos premiers chiffres vont dans la même direction que ceux des autres villes.

[187]

(verder in het Nederlands)

Ik zal wat cijfers geven, maar u mag niet vergeten dat de statistische analyse van ongevallenstatistieken meer tijd vergt. Ik begrijp echter het ongeduld. U wilt weten wat de resultaten zijn en welke lessen eruit getrokken kunnen worden.

Ik heb al eerder een overzicht gegeven van de aspecten en de indicatoren die we evalueren.

[189]

(poursuivant en français)

La ville 30 s'inscrit dans un ensemble cohérent de mesures visant à atteindre les objectifs globaux identifiés dans la vision urbaine du plan Good Move, à savoir :

- diminuer les impacts des différentes formes de mobilité sur l'environnement (Green) ;
- offrir des formes de mobilité qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement (Social) ;
- concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants (Pleasant) ;
- promouvoir des formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale (Healthy) ;
- concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la Région (Performant) ;
- assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes (Safe) ;

- développer des formes de mobilité qui optimisent les ressources (Efficient).

Dans le cadre du suivi général des impacts du plan Good Move, différents indicateurs de suivi des objectifs sont en cours d'élaboration, dont certains spécifiquement liés à la ville 30.

L'objectif principal de la ville 30 est la sécurité routière : sauver des vies en faisant en sorte qu'il y ait moins d'accidents et surtout moins d'accidents graves. Avant d'entrer dans les détails, je précise qu'il ne s'agit pas tant, à mon sens, de décider où définir des zones à concentration d'accidents (ZACA) ou la ville 30. L'un ne s'oppose pas à l'autre et les deux sont également urgents.

J'entends la remarque de Mme d'Ursel sur l'immobilisme concernant les ZACA. Je ne suis pas d'accord mais je sais que votre collègue M. Weytsman, qui suit de près ce dossier, revient régulièrement sur la question. Pour moi, il s'agit également d'une priorité absolue, ce qui n'empêche cependant pas la mise en œuvre de la ville 30. Ce sont deux dispositifs complémentaires.

[191]

La ville 30 a également pour objectif d'augmenter la qualité de vie en ville en diminuant le bruit produit et en créant de bonnes conditions pour les cyclistes et les piétons. Ces éléments sont en cours d'évaluation, ainsi que les temps de parcours.

Concernant le nombre d'accidents, il est difficile de tirer des conclusions pour une période de quelques mois. On remarque une diminution du nombre d'accidents et du nombre d'accidents graves, mais rien ne permet d'affirmer qu'elle résulte de la mise en place de la ville 30. Il se pourrait aussi que la crise du coronavirus ait induit une modification du comportement en ville.

[193]

(verder in het Nederlands)

Een van de belangrijkste kritieken tegen de invoering van de zone 30 was dat automobilisten langer onderweg zouden zijn en dus tijd zouden verliezen. Daarom hebben we een aantal trajecten gedefinieerd waarop we systematisch controleren of de reistijd is toegenomen of afgenomen. Tot nu toe blijkt dat de reistijden niet toenemen.

Dat is contra-intuïtief, maar eigenlijk niet zo abnormaal als het lijkt. Ook voor de maatregel lag de gemiddelde rijnsnelheid al lager dan 20 km/u. Er zijn immers verkeerslichten, kruispunten enzovoort. Het optrekken en stoppen wordt minder bruusk en er wordt meer aan een constante snelheid gereden, maar daardoor is een automobilist niet altijd langer onderweg.

Een andere verklarende factor is dat de snelheid op de grote verbindingswegen 50 km/u gebleven is. Dat stimuleert automobilisten om minder door de wijken te rijden. Als ze de grote assen volgen, kunnen ze op een groot deel van hun traject nog even snel rijden als vroeger.

[195]

(poursuivant en français)

Les premières analyses semblent indiquer que les temps de parcours moyens pour un trajet en voiture n'ont pas significativement évolué. La ville 30 diminue donc, pour l'instant, la vitesse moyenne sans augmenter les temps de parcours. Nous poursuivons bien sûr les analyses sur les tronçons identifiés avant la mise en œuvre.

Autre élément important qu'il convient de prendre en compte et qui est souvent sous-estimé : le bruit. Son impact sur notre qualité de vie est énorme. Des mesures du niveau sonore ont été réalisées par Bruxelles Environnement. Elles sont en cours d'analyse afin de quantifier les effets positifs de la réduction de la vitesse. Bruxelles Mobilité est en contact avec Bruxelles Environnement afin d'analyser l'impact de la ville 30 sur les polluants mesurés en continu en Région bruxelloise. Les résultats des mesures étant dépendants de très nombreux paramètres - quantité de trafic, conditions météorologiques, autres sources de pollution - il est probable que la mesure relative à l'instauration de la ville 30 ne puisse pas être isolée ou interprétée avant plusieurs mois.

Dès que nous disposerons d'analyses fiables, nous les partagerons avec vous. Nous savons, certes, que dans des conditions d'usine, une voiture roulant à une vitesse constante de 30 km/h pollue deux fois moins et est deux fois moins bruyante qu'une voiture roulant à 50 km/h, mais nous ne voulons pas travailler de manière théorique mais bien à partir de données récoltées à Bruxelles. Il faut tenir compte du fait qu'en ville, on ne roule pas constamment à 50 km/h. Les accélérations et les ralentissements sont nombreux. Dans certaines villes, notamment à Berlin et en Grande-Bretagne, on a constaté que si l'on réduit la vitesse, la pollution diminue également, même sans être dans des conditions de laboratoire. Nous voulons vérifier si c'est également le cas à Bruxelles.

[197]

Au sujet des mesures d'accompagnement pour les voiries régionales, la logique d'aménagement suivie demande, d'une part, de crédibiliser les voiries passées sous le régime des 30 km/h par défaut et, d'autre part, de sécuriser les voiries faisant exception à cette vitesse. Pour 2021, une dizaine de projets sont étudiés. Des travaux avaient été réalisés avant la mise en œuvre de la ville 30, mais des trajets devaient encore être adaptés.

Pour les voiries communales, afin d'aider les communes dans cette modification de l'infrastructure, l'appel à subsides pour projets de sécurisation de l'infrastructure communale a bien inclus, cette année, le thème de la ville 30. Pour 2021, 5,9 millions d'euros sont ainsi disponibles en engagements. Des recommandations d'aménagements d'infrastructures simples et rapides sont également en cours de finalisation.

Les communes ont bien profité de l'opportunité qui leur était donnée. Parmi les projets retenus et qui seront prochainement proposés au gouvernement, une trentaine concerne la mise en œuvre de la ville 30 et la réduction ou la maîtrise de la vitesse.

De plus, dans le cadre du suivi du plan Good Move, les démarches se poursuivent auprès des communes. Bruxelles Mobilité travaille à une proposition de tableau de bord de suivi des actions. Ce tableau inclut les actions à mettre en œuvre, la programmation des réalisations et les indicateurs de suivi. Il est évidemment conçu avec la collaboration des communes.

Nous ne sommes pas partis de rien.

[199]

(verder in het Nederlands)

Het Brussels Gewest heeft de veralgemening van de zone 30 kunnen doorvoeren, omdat al 65% van het wegennet in een gemeentelijke zone 30 lag.

Mevrouw Van Achter, zowel de gemeente Schaarbeek als ikzelf beseffen dat er op bepaalde wegen nog werk aan de winkel is, maar Schaarbeek is wel een van de gemeenten die een aantal jaar geleden al de zone 30 invoerde. Ook in Jette zijn al heel wat straten heraangelegd. Op gemeentewegen is er dus al heel wat gebeurd. We merken dat de gemeenten nu dankbaar gebruikmaken van de middelen die we vrijmaken.

We gebruiken camera's om te controleren en te sanctioneren, maar ze geven ons ook informatie over de mate waarin de zone 30 wordt nageleefd. De gegevens waarmee Brussel Mobiliteit werkt, zijn afkomstig van vaste camera's, lidars en trajectcontroles. Op enkele uitzonderingen na houden chauffeurs zich vrij goed aan de snelheidsbeperingen.

Ik zeg dat met een zekere terughoudendheid, omdat ik weet dat wegpiraten en roedorijders sommige wijken onveilig maken. Ze vormen een groot probleem, waarop we zeker moeten reageren, maar over het algemeen zien we dat de gemiddelde snelheid met ongeveer 10% daalt, zowel op wegen waar de snelheidsbeperking van 50 naar 30 km/uur ging als op wegen waar ze al 50 of 30 km/uur bedroeg.

[201]

(poursuivant en français)

Un des six radars tronçons obtient de moins bons résultats. Il s'agit du quai Fernand Demets, où 85 % des automobilistes respectent la vitesse, contre plus de 97 % pour les autres radars tronçons. Il nécessitera des interventions infrastructurelles supplémentaires et une meilleure communication et publicité.

Le radar fixe qui obtient les moins bons résultats se trouve à un endroit où le régime de vitesse est passé de 50 km/h à 30 km/h. Il convient donc d'améliorer la signalisation et de faire en sorte que l'administration chargée de l'infrastructure assure le suivi.

Un retour à une vitesse autorisée de 50 km/h n'est pas envisagé. Au contraire, quelques axes supplémentaires devraient être ajoutés à la liste de ceux qui doivent passer en zone 30. Ce travail s'effectue en collaboration avec les communes, étape par étape.

La question de l'évaluation est pertinente. La commune de Woluwe-Saint-Pierre a eu le courage d'effectuer un sondage auprès de la population dans les quartiers du Chant d'oiseau et au niveau de l'avenue Parmentier et de l'avenue Orban, où la plupart des voiries communales étaient restées à 50 km/h. 75 % des habitants ont demandé que leur voirie soit transformée en zone 30.

La conclusion est que les habitants sont attachés au respect de la sécurité routière dans leur quartier et dans leur rue et demandent une réduction de la vitesse. C'est l'élément de généralisation qui pose problème. C'est pourquoi il importe d'expliquer qu'il y a partout des habitants, des écoles, des enfants qui en sortent et des parents qui ont peur pour leur sécurité. Cet enjeu est le syndrome Nimby à l'envers : ce que vous voulez chez vous conviendrait aussi très bien chez quelqu'un d'autre. C'est pourquoi nous appliquons le principe de la généralisation.

Le respect de toute vitesse demande de vérifier de temps en temps son compteur. Tout changement d'habitude nécessite du temps. C'est d'ailleurs un enjeu de l'apprentissage à la conduite. Force est de constater que les conducteurs y arrivent. L'apprentissage du 30 km/h relève de la même dynamique. Je ne

doute pas que le 30 km/h deviendra le nouveau 50 km/h, et que les conducteurs inquiets acquerront de nouveaux repères.

[203]

(verder in het Nederlands)

Voor wat de controle en de handhaving betreft, heb ik de eerste resultaten gegeven. Een gevoel van straffeloosheid moeten we vermijden. Mensen moeten weten dat als ze te snel rijden, daar een sanctie tegenover kan staan. Daarom werkt de regering aan een radarplan: van bij het begin van de regeerperiode zijn we begonnen met het herstellen van defecte radars, komen er radars bij en zetten we de radars in op verschillende manieren. Het aantal trajectcontroles is verdubbeld van drie naar zes en er komen ook vaste radars.

Mevrouw Van Achter, u verwijst naar de lidars, maar de lidar is een ander instrument dan een vaste of een onzichtbare radar. Politieagenten voeren in Schaarbeek ook controles vanuit de wagen met radars die nagenoeg onzichtbaar zijn. Er zijn dus wel degelijk controles en die zijn helaas ook nodig.

We hebben ook de capaciteit versterkt van het centrum dat de boetes verwerkt. Het personeelsaantal is verdubbeld, dankzij een samenwerking met de federale overheid. We hebben ook een positief contact gehad met de federale minister van Justitie Van Quickenborne om na te gaan in welke mate we de tolerantiegrens die het parket oplegt, kunnen verlagen, zodanig dat de handhaving van de zone 30 geleidelijk aan strenger wordt. We hebben bewust niet van bij het begin boetes opgelegd, omdat je zo geen draagvlak creëert, maar we moeten wel systematisch die tolerantiegrens naar beneden krijgen en de pakkans vergroten.

[205]

(poursuivant en français)

Pour terminer et en réponse à la question de Mme d'Ursel concernant les panneaux de signalisation de la zone 30, il s'agissait d'un travail de très grande ampleur. Même si certaines signalisations ou certains marquages au sol doivent encore être ajoutés, l'enlèvement et l'ajout des panneaux sont normalement terminés aujourd'hui. Je vais tout de même vérifier cette dernière information, car ces travaux se sont étalés sur plusieurs mois.

Nous avons eu également un contact régulier avec les 19 communes pour faire le point et suivre le projet des divers volets (infrastructure, police, sanctions, information). Des subsides sont octroyés, j'espère donc que cela fera avancer les aménagements. La sécurité routière doit devenir encore plus prioritaire qu'elle ne l'est aujourd'hui. La vision zéro ne se fera pas simplement en l'intégrant dans un texte mais en mettant en œuvre des actions, comme la ville 30.

[207]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il est essentiel d'évaluer globalement et objectivement. Évaluer ne signifie pas contester la mesure, mais la mesurer pour la rendre effective, pour que les objectifs poursuivis soient atteints, en l'adaptant si nécessaire.

J'ai rappelé dans ma question que nous ne sommes pas encore retournés en période de routine et que nous comparons en fait, d'une certaine manière, des pommes et des poires.

Dans votre réponse, vous précisez d'ailleurs qu'une vraie évaluation nécessite du temps (deux ans). Ce délai nous rassure et démontre que les éléments communiqués doivent être nuancés, même s'ils peuvent être intéressants de prime abord.

En plus de la sécurité routière, qui est un objectif essentiel de la ville 30, j'ai rappelé l'importance de tenir compte des aspects environnementaux, de la qualité de l'air et de la santé, qui sont primordiaux pour les Bruxellois. Vous allez dans le même sens en vous basant sur la subdivision de Good Move, ce qui est également rassurant. J'ai hâte de prendre connaissance des résultats des évaluations de ces éléments.

Enfin, j'ai rappelé certains problèmes pratiques remontés du terrain d'usagers qui s'interrogent légitimement sur la zone 30, sans forcément s'y opposer. Il faut rester ouvert à des adaptations si nécessaire.

Vous avez évoqué la question des chauffards, c'est-à-dire ceux qui transgressent le Code de la route. Il faut toutefois faire une différence entre un dépassement de 5 km/h et de 20 km/h par rapport à la vitesse autorisée. Personnellement, j'estime qu'une personne roulant à 35 km/h n'est pas un chauffard, bien qu'il soit en infraction.

Enfin, vous avez insisté sur le bruit et les mesures réalisées par Bruxelles Environnement, ainsi que la nécessité d'une plus longue période d'analyse pour disposer d'informations fiables. Qu'en est-il de la pollution et de la qualité de l'air ? Vous dites que rouler à 30 km/h pollue moins qu'en roulant à 50 km/h en vous basant sur d'autres villes. Quelles sont les mesures effectuées à Bruxelles ? Sont-elles réalisées ou en cours de validation ? Je sais que ces questions relèvent des compétences de votre collègue M. Maron.

[209]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zei dat de gemeenten dertig projecten hebben ingediend om de zone 30 verder uit te werken. Heeft de regering daarover al beslist of is dat niet nodig? Kunt u daar meer over vertellen? Eventueel kan ik daarover een schriftelijke vraag indienen.

Ik ben nog niet helemaal overtuigd van uw antwoord over de handhaving. Om hoeveel boetes gaat het? Worden er nu meer uitgeschreven dan voor de invoering van de zone 30 of net niet? Wanneer zal de handhaving echt op kruissnelheid komen? Een zone 30, zoals die in de Vijfhoek, die nooit gerespecteerd wordt, zou nutteloos zijn.

[211]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est encore un peu tôt pour réaliser une réelle évaluation. Je pense qu'il faut bénéficier de toutes les informations, en particulier le jour où nous reviendrons au travail en présentiel à Bruxelles, avant de tirer des conclusions, notamment relatives aux transports publics et aux véhicules de secours qui avaient manifesté des inquiétudes par rapport à la zone 30.

J'ai une question complémentaire à celle de Mme Van Achter, concernant les trente projets communaux de réaménagement : je voudrais savoir de quel type de projet il s'agit.

S'agit-il de coussins berlinois, rehaussages de passages pour piétons, rétrécissements de voirie ? Depuis le début, le groupe MR souhaitait accompagner la limitation de vitesse générale de la ville à 30 km/h, de façon à permettre de sécuriser les piétons et les cyclistes, mais aussi à offrir des voiries qui permettent aux automobilistes de respecter ces règles de la manière la plus simple possible.

[213]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De eerste signalen zijn duidelijk positief, zeker op het vlak van de verkeersveiligheid. Dat alleen al is voor Groen overtuigend genoeg om te bevestigen dat de zone 30 een goede politieke keuze was.

Op de vraag of iemand die 50 km/u rijdt een wegpiraat is, wil ik antwoorden dat dat letterlijk het verschil kan betekenen tussen leven en dood. Bij 30 km/u is de stopafstand 14 meter; als je 50 km/u rijdt, ben je na 14 meter nog niet eens begonnen met remmen. Een voetganger die aangereden wordt door iemand die 30 km/u reed, heeft 95% kans om het ongeval te overleven; bij 50 km/u bedraagt die kans nog maar de helft. Dat is ook gebleken bij het recente ongeval in Vorst, in een straat waar een snelheid van 50 km/u helaas nog toegestaan was.

De bewijzen zijn overtuigend. De zone 30 was niet alleen een goede keuze, maar moet nog worden uitgebreid waar dat kan.

[215]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le dites, M. Loewenstein, il y a une différence entre un chauffard qui fait du rodéo dans un quartier et quelqu'un qui roule à 33 km/h dans une zone 30. Les chauffards demandent évidemment une autre approche que celle qui a pour but de faire respecter la ville 30. La plupart des automobilistes bruxellois respectent les règles et je les en remercie. Ce n'est pas évident de s'adapter et de prendre de nouvelles habitudes.

Le parquet pratique une certaine tolérance, que nous trouvons trop haute. Nous avons donc demandé de la diminuer. Il reste toutefois une petite marge de tolérance. Évidemment, plus on roule vite, plus la sanction sera sévère. Il faut bien sûr maintenir cette progressivité.

Il y avait beaucoup de questions sur les trente projets, qui doivent encore être approuvés par le gouvernement. Je peux déjà vous confirmer que les communes sont demandeuses et ont remis beaucoup de projets. Je dois maintenant les défendre auprès du gouvernement afin qu'ils soient approuvés.

[217]

(verder in het Nederlands)

Op wegen waar de snelheid van 50 naar 30 km/u werd verlaagd, registreren de radars niet meer overtredingen dan voorheen. Het lijkt er dus op dat de snelheidsbeperking wordt nageleefd.

Tegelijkertijd plaatsen we meer radars en zorgen we ervoor dat ze werken, waardoor er meer snelheidsovertredingen worden vastgesteld. Ook als we de tolerantiegrens verlagen, neemt het aantal overtredingen toe en worden er meer boetes uitgeschreven. Niet het uitschrijven van boetes, maar de handhaving van de snelheidsbeperking is het doel. De indruk van straffeloosheid moet verdwijnen.

[219]

(poursuivant en français)

Mme d'Ursel, vous évoquez les projets de réaménagement. C'est une question récurrente et pertinente : doit-on attendre que toutes les voiries soient adaptées ou mettre en œuvre dès à présent la ville 30 ? Nous avons discuté avec les maires de Grenoble et d'Helsinki, notamment, de la manière dont ils ont abordé cette

question. Selon eux, attendre que tout soit aménagé peut prendre de nombreuses années. Entre-temps, on rate l'opportunité de déjà sauver des vies et d'aller dans la bonne direction.

Il faut évidemment travailler sans relâche à l'adaptation des infrastructures mais, en mettant dès à présent en œuvre la ville 30, nous gagnons en lisibilité. L'objectif étant de réduire le nombre d'accidents, et d'accidents graves, la mesure est utile et je suis persuadée de son efficacité. Elle ne nous empêche pas de continuer à travailler aux infrastructures.

Concernant la question de M. Loewenstein et la manière d'effectuer des mesures, je vous invite, en ce qui concerne le bruit, à vous adresser à M. Maron. Nous effectuons évidemment des mesures et réfléchissons aussi à la mise en œuvre d'évaluations avec les riverains. Je ne dispose pas ici de tous les détails techniques, mais Bruxelles Mobilité a contacté Bruxelles Environnement pour pouvoir en disposer.

La prochaine évaluation véritable est prévue début 2022. Dans l'intervalle, nous répondrons aux questions des journalistes avec les chiffres disponibles.

- *L'incident est clos.*

[105]

DEMANDE D'EXPLICATIONS 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 "les bandes réservées au covoiturage aux entrées de la ville".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,

concernant "la diminution des subsides pour le covoiturage".

[109]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En Région bruxelloise, l'autosolisme représentait, en 2018, une part modale de 33 % des déplacements dans et en lien avec la Région, selon que l'on considère les déplacements internes (24 %) ou les déplacements entrants et sortants de la Région (48 %). La lutte contre l'autosolisme prend donc tout son sens.

Selon une étude publiée en juillet 2018 par la Fédération des entreprises de Belgique et intitulée "Les entreprises et la mobilité partagée : état des lieux, écueils et potentialités", le covoiturage est mis en avant comme l'une des solutions prometteuses pour dénouer le nœud de la mobilité en Belgique. Ce constat est largement partagé par le plan régional de mobilité Good Move, dont l'ambition affichée est de développer les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, le transport public et le covoiturage, en fonction du potentiel de chaque mode pour différentes classes de distance et des caractéristiques sociodémographiques de la population.

La Région souhaite, à ce titre, faire évoluer la proportion de déplacements effectués en véhicule motorisé individuel (en tant que conducteur) d'un tiers à un quart pour l'ensemble des déplacements en lien avec la

Région. Cette proportion concerne principalement les déplacements situés entre 5 et 25 kilomètres et ceux supérieurs à 25 kilomètres, soit en majorité le public entrant et sortant de la Région. Le plan régional de mobilité précise d'ailleurs qu'il souhaite atteindre une augmentation de 4 % de l'occupation des voitures par la pratique du covoiturage.

Good Move stipule clairement, dans son action B.2, son ambition de "réduire la capacité offerte à la circulation automobile sur les grands axes d'accès à la Région, notamment en y insérant des voies spécifiques pour le covoiturage ou les transports publics". À Bruxelles, six entrées de ville sont concernées par un réaménagement imminent, notamment en raison des travaux de réaménagement du ring : l'E19-boulevard Industriel, l'E40-avenue Charles Quint, l'E40-boulevard Reyers, l'E411-Herrmann-Debroux, l'A12 et le boulevard de la Woluwe.

À ma connaissance cependant, aucun élément relatif au covoiturage n'a été communiqué dans les différents projets évoqués dans la presse. Un permis d'urbanisme a pourtant été remis pour l'A12 par exemple. L'objectif est, là aussi, de réduire le nombre de bandes de circulation.

[111]

Il convient de souligner que l'ensemble de ces axes relie directement les grandes villes de notre pays et que réduire le nombre de bandes de circulation sans proposer de solution alternative satisfaisante aux navetteurs nuit directement à l'accessibilité et, donc à l'attractivité économique de notre Région.

Quels sont vos contacts avec Bruxelles Mobilité et les deux autres Régions du pays au sujet du développement et de la promotion du covoiturage ? Avez-vous pris contact avec votre homologue flamande pour prolonger l'expérience déjà menée sur l'E411 jusqu'à Herrmann-Debroux ? Pourquoi aucune dimension liée au covoiturage n'a-t-elle été évoquée dans les projets portés par De Werkvennootschap ?

Des études plus précises ont-elles été commandées pour identifier le potentiel d'une bande réservée au covoiturage a minima sur certaines entrées de la capitale ? La possibilité de créer une bande réservée au covoiturage a-t-elle été systématiquement étudiée le long de ces axes ? Quels sont les axes les plus intéressants, selon vous ?

Pouvez-vous me détailler, pour chacune des six entrées de ville, l'avancée de la réflexion sur un possible réaménagement ? Quelles sont celles qui font l'objet d'une discussion avec la Flandre ? Quelles sont celles qui font déjà l'objet d'un permis d'urbanisme ? Une réduction de la capacité automobile sera-t-elle systématiquement instaurée ou cela sera-t-il décidé au cas par cas ?

Quels contacts entretenez-vous avec la STIB au sujet des bandes partagées entre covoitureurs et transports publics ?

Avez-vous adopté des mesures visant à faciliter le parking aux covoitureurs, notamment dans les Park and Ride régionaux ? La gratuité du parking pour les covoitureurs est-elle réalisable ?

Avez-vous étudié la possibilité de moduler la bande réservée au covoiturage en fonction de l'heure et de l'endroit, comme cela se fait déjà dans de nombreuses capitales européennes ?

[113]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Le covoiturage est une piste crédible et efficace pour diminuer les émissions dues à la mobilité, ainsi que les embouteillages dans et autour de Bruxelles. Le Bureau fédéral du

Plan tablait une diminution de 13 % de la congestion en zone métropolitaine si la pratique du covoiturage était encadrée.

Good Move vise déjà une augmentation de 4 % de l'occupation des voitures grâce à la pratique du covoiturage à l'horizon 2030, alors que la déclaration de politique régionale (DPR) indique que des infrastructures routières seront repensées pour accompagner la phase pratique du covoiturage sur les réseaux métropolitains et que des emplacements de stationnement y seront réservés.

Cependant, il faut constater que la réalité ne coïncide pas avec ces ambitions. Nous arrivons en milieu de législature et il n'y a toujours aucune trace d'action concrète de votre part pour promouvoir le covoiturage. Personne, à Bruxelles Mobilité, ne semble attaché au développement de cette pratique. Pire, les subsides alloués à la plate-forme de covoiturage Carpool sont en chute libre depuis que vous êtes en poste.

L'asbl Carpool est toujours soutenue par la Région wallonne, mais pas par la Région bruxelloise. Comment justifiez-vous l'arrêt des subsides à destination de cette asbl ? Quel budget est-il alloué cette année au soutien aux initiatives axées sur le covoiturage ?

Que ressort-il des conférences interministérielles lorsque le sujet du covoiturage est abordé ? Quel est le calendrier de travail ? Des points de convergence entre les trois Régions ressortent-ils ?

En réponse à ma dernière question sur le sujet, vous aviez affirmé qu'il n'existait pas de cellule dédiée au covoiturage, mais que cette mission était dévolue à d'autres cellules. Est-il prévu de créer une cellule spécifique au covoiturage ? Au travers des différentes cellules de Bruxelles Mobilité, combien d'équivalents temps plein travaillent-ils sur le développement du covoiturage ?

[115]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Nous avons évoqué la micro-mobilité la semaine passée. Le covoiturage est également une option à investiguer pour diminuer la congestion automobile. Une diminution d'environ 15 à 20 % du nombre de voitures peut suffire à rendre la circulation fluide. Ce levier est fondamental, car certaines personnes doivent continuer à utiliser la voiture à l'avenir et nous devons leur permettre de rouler de manière fluide.

Je rappelle que la congestion coûte annuellement des centaines de millions d'euros à Bruxelles et des milliards à l'échelle du pays. Il en va de notre responsabilité politique d'agir. Le covoiturage recouvre deux aspects. D'une part, les navetteurs concernent principalement les autres Régions. Certains députés ont des relais dans les autres gouvernements pour faire avancer cette question. Je me demande également si des contacts ont été pris avec la Région wallonne et la Région flamande à l'égard du covoiturage. D'autre part se pose la question intrabrugeoise. Nous savons que 50 % des trajets des Bruxellois ne font que quelques kilomètres.

Je pose également la question des bandes de circulation aux entrées de ville.

Et qu'en est-il d'une application mobile pour faciliter et soutenir toute initiative qui permette d'organiser un covoiturage efficace à Bruxelles ? La position géographique ainsi que le type de trajet sont différents par rapport à la Wallonie ou la Flandre.

Je pose également la question de la communication autour des initiatives de covoiturage existantes. Je pense que peu de personnes sont en mesure de les citer.

Avez-vous regardé ce qu'il en est chez nos voisins français, bien que le contexte soit différent ? Je sais par exemple que l'application BlaBlaCar Daily fonctionne très bien.

Je souhaite terminer par une petite remarque, que je réitère souvent. Nous avons des relais dans cette commission vers le gouvernement fédéral. La voiture-salaire constitue l'une des questions fondamentales pour lutter contre la congestion automobile. Même 100 % verte, comme on nous la promet, la voiture-salaire demeure problématique pour la congestion. Cet avantage fiscal tel qu'il est prévu aujourd'hui encourage l'utilisation de la voiture et l'autosolisme. Pourquoi payer un ticket de tram afin de parcourir deux arrêts ou utiliser une trottinette partagée alors que la voiture est gratuite ? Cette question fondamentale doit être traitée au niveau politique. Je la dépose une fois encore sur la table.

[119]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je rejoins évidemment les propos de notre collègue M. de Patoul sur les voitures-salaires.

J'exprime le soutien de mon groupe à toutes les mesures permettant de réduire l'usage de la voiture à titre individuel, dont le covoiturage. Je souhaiterais savoir si un travail particulier est réalisé auprès des entreprises pour encourager celui-ci. Cette solution est en effet très pratique pour des collègues ayant des horaires réguliers et similaires.

[121]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le covoiturage est une solution de mobilité qui revient souvent lors d'enquêtes sur le sujet et est tout aussi régulièrement proposée par les responsables politiques. Je suis, pour ma part, convaincue de l'efficacité du covoiturage pour réduire les embouteillages. S'il y a 20 % de voitures en moins sur nos routes, les bouchons disparaîtront.

Pour ce faire, il faut mettre en œuvre différentes mesures pour encourager les automobilistes à se déplacer autrement qu'en voiture lorsque c'est possible, afin que ceux qui n'ont pas d'autre solution puissent profiter d'un trafic plus fluide.

Il est important de distinguer les types de trajet pour lesquels le covoiturage peut fonctionner. Pour les trajets intra-urbains, par exemple, le covoiturage n'est pas très intéressant, surtout lorsque l'offre en transports en commun et en taxis est bonne, comme c'est le cas à Bruxelles. Pour les trajets extra-urbains, le covoiturage peut être une réponse à l'autosolisme, qui reste la norme quasi absolue dans les trajets domicile-travail : actuellement 95 % des voitures ne transportent qu'une personne à la fois. Cela signifie que, lorsque cent voitures passent, cinq au maximum transportent plus d'une personne.

Très encouragée par les autorités, la pratique du covoiturage est peu plébiscitée par les citoyens. Il faut donc davantage la promouvoir. Le covoiturage offre surtout des solutions aux personnes qui empruntent régulièrement le même itinéraire à la même heure. Pour ces raisons, la Région bruxelloise soutient principalement les initiatives qui permettent de développer le covoiturage sur les trajets extra-urbains.

Selon M. De Beukelaer, rien n'est fait à ce niveau en Région bruxelloise, ce qui est évidemment faux.

[123]

En ce qui concerne les bandes de covoiturage, l'action B.2 du plan Good Move prévoit bien la prise en compte des objectifs de développement du covoiturage dans le réaménagement des grands axes urbains et

spécifiquement dans le cas des axes de gabarit autoroutier, comme l'E40 Louvain, l'A12 et l'E411, pour lesquels nous sommes en phase de réflexion et d'étude.

L'option consistant à réserver une partie de l'infrastructure aux usages collectifs de la voiture reste d'actualité. Pour certains projets aux entrées de Bruxelles, j'ai demandé que cet aspect soit pris en compte dès la phase de conception afin que nous puissions en évaluer la faisabilité et les incidences.

S'agissant du partage des bandes de bus, comme je l'ai déjà indiqué en réponse à de précédentes questions parlementaires, la STIB n'y est pas favorable, et je la comprends : elles sont déjà partagées avec plusieurs acteurs comme les taxis et les cyclistes et, dans certains cas, les véhicules qui tournent à droite, sans compter certaines exceptions prévues par le gestionnaire de voirie. Des questions sont régulièrement posées au parlement au sujet des minibus utilisés, par exemple, par les personnes à mobilité réduite.

J'estime qu'il ne faut pas autoriser un partage trop important afin que le transport en commun reste le plus rapide et le plus attractif possible. Aujourd'hui, ces aménagements, destinés à améliorer la performance des transports publics, sont mis à mal par une utilisation intempestive, par des livraisons, par des arrêts en double file, etc. Cela affecte la circulation et la vitesse commerciale des véhicules de la STIB et, de ce fait, l'offre aux voyageurs. L'objectif tendant à encourager un nombre croissant de personnes à emprunter les transports publics à Bruxelles est ainsi compromis.

[125]

Par ailleurs, certains carrefours ont été conçus avec une phase de feux ne s'ouvrant qu'à la demande, lorsqu'un véhicule de la STIB est détecté. Le retour à un phasage de feux ordinaire avec alternance entre les branches se traduirait par une dégradation globale de la mobilité à ces carrefours.

L'ajout d'une catégorie d'utilisateurs sur ces bandes réservées pourrait provoquer une diminution de la sécurité routière pour les cyclistes, autorisés à utiliser la majorité de ces bandes.

Enfin, de manière générale, la question du contrôle du nombre de personnes dans les voitures autorisées à emprunter les bandes de covoiturage ou les bandes de bus partagées est cruciale mais reste aujourd'hui très difficile à mettre en œuvre.

Dès lors, si nous sommes ouverts aux bandes de covoiturage, surtout sur les axes d'entrée de ville, il ne nous semble pas opportun, à ce jour, de les généraliser partout dans Bruxelles.

Le Park and Ride (P+R) du Ceria dispose en effet d'une zone réservée à la mobilité partagée. Il s'agit d'une zone accessible en priorité au covoiturage et aux voitures partagées. Ces places se situent à proximité de l'accès au métro. Le futur P+R Stalle disposera également d'une telle zone. Il n'existe pas ou encore peu d'intérêt à réserver des emplacements de covoiturage dans les P+R plus petits tels que ceux de Crainhem, Herrmann-Debroux, Delta ou encore Lennik-Erasme.

J'en viens aux questions de M. De Beukelaer sur les subventionnements. Vu les contraintes budgétaires, l'accent a été mis cette année sur les voitures partagées, notamment entre particuliers, par l'octroi d'une subvention aux asbl Autodelen.net, à hauteur de 48.000 euros, et Taxistop, à hauteur de 57.500 euros.

L'asbl Koalift - une plate-forme entre parents pour les déplacements entre le domicile et l'école ou les déplacements extrascolaires, pour tous les modes de déplacement - a reçu un subside de 25.000 euros.

Bruxelles Mobilité contribue également à la promotion du covoiturage dans le cadre de la mise en œuvre des plans de déplacement d'entreprise, notamment à travers les plates-formes carpool.be et mobicalendar.be.

Il me semble que cela répond également à la question de Mme Parmentier concernant la communication sur la mobilité. Les plans de déplacement d'entreprise permettent, grâce au soutien de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement, de travailler et de réfléchir sur mesure, en fonction des employeurs et des employés, à la meilleure méthode et aux alternatives à proposer. La communication se fait directement avec les personnes concernées. Cet outil est accueilli très favorablement.

[127]

Certaines questions relèvent des ministres flamands ou wallons. Si l'on se demande pourquoi De Werkvenootschap n'inclut pas tel ou tel élément dans ses projets, c'est à la responsable, Mme Peeters, de répondre.

Le covoiturage a évidemment été évoqué le 9 mars 2021 lors de la conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications, dont une autre réunion se tiendra ce soir. Le ministre Henry, par exemple, a plusieurs fois inscrit ce sujet à l'ordre du jour. La Région wallonne souhaite ouvrir au covoiturage les bandes de bus sur les autoroutes vers Bruxelles, notamment sur l'E411. Les deux administrations flamandes chargées de la mobilité, le département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande et l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer), n'ont pas appuyé cette demande pour ce qui concerne la bande le long de l'E411, principalement pour des raisons de sécurité et de contrôle. Ce n'est pas par manque de volonté, ils ont leurs arguments. Les discussions à ce sujet se poursuivent toutefois entre Bruxelles Mobilité et les administrations flamandes concernées. Dans une concertation, il faut écouter les arguments des parties, mais le débat doit continuer.

L'application MoveBrussels est développée de telle manière à comprendre le plus possible des solutions intégrées. Il nous paraît intéressant d'y ajouter le covoiturage, car il entre dans nos projets de l'offrir aux gens. D'autres exemples existent, des applications spécifiques qui relèvent ou non de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), comme Carpool. La différence tient aux distances, longues ou courtes ; le système est sans doute plus intéressant pour les personnes provenant de l'extérieur de la Région. Pour cette raison, la collaboration avec la Flandre et la Wallonie est très importante.

[129]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, vous avez brossé tout le tableau du covoiturage, mais je ne vous ai interpellée qu'à propos du covoiturage aux entrées de ville.

Ce covoiturage est une alternative à la taxe kilométrique, dans la mesure où, comme la taxe kilométrique que vous proposez, il a pour objectif d'améliorer la fluidité aux entrées de ville. Il permet aussi d'améliorer la qualité de l'air à Bruxelles, puisque moins de voitures y accéderont, surtout s'il y a suffisamment de parkings de dissuasion où l'on peut abandonner son véhicule avant d'entrer en ville.

Quant au partage des bandes bus, il va de soi que cette solution ne concernerait que les accès à la capitale, et pas dans la ville. Des bandes bus existent déjà en ville et il convient d'en profiter pour assurer une vitesse commerciale digne de ce nom.

Vous avez parlé d'une ouverture, mais à quelle entrée de la ville se situe-t-elle ? Comme tous les projets dont vous parlez visent des rétrécissements ou des suppressions de voiries, mais pas l'intégration du covoiturage, je me demande où vous allez réaliser les tests.

Enfin, je tombe de ma chaise lorsque j'entends que nous devons aller demander à De Werkvennootschap ce qu'elle fait. C'est ce que nous avons fait il y a quinze jours en invitant cette société en commission et nous constatons qu'elle n'intègre pas du tout le covoiturage. Pourtant, aux entrées de ville, le covoiturage se déploie en moyenne dans un rayon compris entre 8 km et 12 km.

Sur l'E411, nous pouvons donc imaginer un départ à la sortie 3 - Overijse vers Herrmann-Debroux. Vous devez avoir ce plan dans votre feuille de route pour négocier avec la Flandre et ne pas subir ses projets. C'est vous qui devez prendre ce dossier à bras-le-corps pour amener le covoiturage à Bruxelles !

[131]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je partage globalement l'avis de Mme d'Ursel quant à l'attitude que vous devriez avoir vis-à-vis de la Flandre. Mon groupe attend de vous plus de mordant dans bon nombre de dossiers. Il faut exprimer clairement vos priorités, demander des comptes et saisir le Comité de concertation à propos de certains dossiers. Nous devons sentir que vous faites avancer les choses à propos de notre Région. Dire à chaque fois que cela ne relève pas de votre compétence, car cela sort de Bruxelles n'est pas suffisant. L'on sait que le grand problème bruxellois est la mobilité, car notre Région est enfermée dans le carcan des dix-neuf communes. On doit donc sentir de votre part une plus grande proactivité sur ces dossiers.

Par ailleurs, je n'ai pas entendu de réponse à propos de Carpool. Pourquoi avez-vous décidé d'arrêter de subsidier cette association ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- J'invite la ministre à continuer d'encourager le covoiturage et à rester en communication avec les deux autres Régions. Je suis content d'entendre M. De Beukelaer plaider, lui aussi, pour un élargissement de la Région bruxelloise.

[135]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je commencerais par une remarque générale : quand on va négocier avec une autre Région ou une commune, on ne le fait pas dans la presse ! Vous regrettez de ne pas me voir me battre avec d'autres dans la presse, mais lorsque la presse fait état d'un conflit, vous êtes les premiers à dire que ce n'est pas le lieu pour s'opposer. Si j'ai besoin de clarifier une situation avec mes homologues, la ministre flamande ou le ministre wallon, je le fais par téléphone. Il est crucial de collaborer avec les autres Régions dans une entente cordiale.

Si, dans les projets de De Werkvennootschap, un choix est fait, cela relève de la compétence de la ministre flamande, dont c'est le travail. Ce n'est pas à elle de défendre des choix qui sont faits à Bruxelles, et l'inverse est vrai aussi. Bien évidemment, nous en discutons, partageons nos inquiétudes et réfléchissons aux alternatives, mais je préfère que ce soit la ministre compétente qui réponde concernant les projets qui relèvent de sa compétence.

Par ailleurs, il est vrai que des bandes dédiées au covoiturage pourraient aider. Je suis ouverte à la réalisation de tests de ce type d'alternatives. Cependant, ouvrir les bandes actuellement réservées aux bus ne suffira pas à convaincre les usagers. Je rejoins à ce propos M. de Patoul : il importe d'encourager financièrement les citoyens à partager leur voiture. Si tous les frais sont pris en charge par leurs employeurs, la motivation financière n'existe plus.

Il en va de même pour la taxe kilométrique. Je sais que ce sujet est sensible, mais un avantage financier est prévu pour les personnes qui choisissent le covoiturage. Il y a donc plusieurs mesures à prendre afin d'augmenter le covoiturage à Bruxelles.

[137]

Les collaborations et les relations entre De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité sont beaucoup plus constructives que par le passé. J'espère qu'elles continueront sur cette lancée.

Nous avons arrêté de travailler avec Carpool en raison du manque de résultats probants et avons dès lors focalisé notre attention sur d'autres projets, également en raison du contexte budgétaire. Cette décision ne nous a pas réjouis, mais nous n'avions pas d'autre choix. Les projets Taxistop, Autodelen.net et Koalift ont par contre reçu des subventions cette année.

Concernant les entrées de ville, des réflexions sont en cours pour de nouveaux projets. Néanmoins, tant qu'ils ne sont pas définitifs, je préfère ne rien communiquer.

[139]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En tant que ministre bruxelloise de la mobilité, il vous incombe de décongestionner Bruxelles. Nous ne vous demandons pas aujourd'hui de vous battre avec qui que ce soit dans la presse, mais d'avoir une feuille de route claire pour les partenaires avec lesquels il vous faudra négocier.

Vous semblez le faire très bien pour le réseau express régional vélo (RER-vélo), où des connexions sont opérées avec la Flandre, ce dont nous nous réjouissons. Mais faites-le avec une feuille de route qui soit pleine et entière, qui prend en considération l'allongement des lignes de la STIB en Flandre, les panneaux antibruit, les entrées de ville et les parkings de transit en suffisance dans le cadre du covoiturage ! Nous vous demandons cette feuille de route depuis des mois dans cette commission.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous réponds depuis des mois que cette feuille de route est intégrée dans Good Move. La Région bruxelloise, au contraire de la Région flamande, dispose d'un plan de mobilité détaillé, avec des feuilles de route. Si je vous présentais une autre feuille de route que le plan Good Move, vous me le reprocheriez aussi, avec raison. Le cadre que nous utilisons pour négocier avec les autres Régions est le plan Good Move, qui est un très beau projet.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Une négociation s'opère sur plusieurs dossiers, et il ne faut pas mettre de côté ceux qui touchent à la fluidité de la circulation dans Bruxelles. Actuellement, la Flandre avance en matière de fluidité sur le ring de Bruxelles, quitte à fermer des accès à Bruxelles. La Région bruxelloise semble être une victime consentante, qui n'a pas de revendications propres et suffisamment fortes.

À titre d'exemple, la bande de covoiturage qui avait été mise en place par la Région wallonne s'arrête à la frontière linguistique avec la Région flamande, alors qu'il suffirait de la prolonger pour qu'elle puisse arriver jusqu'à Bruxelles. Vous devez taper du poing sur la table et faire respecter les principes inscrits dans Good Move, qui ne sont absolument pas mis en œuvre.

[145]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Personne ne vous demande de faire la guerre aux ministres des autres Régions dans la presse. Mais nous voulons des résultats. Vous dites avoir des discussions très intéressantes et négocier en coulisses avec tout le monde. Nous aimerions en connaître les fruits, deux ans après le début de la législature.

Si les négociations n'aboutissent pas, c'est qu'il y a un blocage et qu'il faut mettre plus de pression. Aujourd'hui, je dois bien constater que sur le thème du covoiturage, les travaux n'avancent pas.

- *Les incidents sont clos.*

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

[151]

QUESTION ORALE 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 "la conservation des œuvres de Jean-Michel Folon dans l'espace public géré par la STIB".

[153]

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'espace public de la Région de Bruxelles-Capitale compte actuellement cinq œuvres de Jean-Michel Folon, dont quatre sculptures et une fresque. Cette dernière, intitulée Magic City et située dans la station Montgomery, est en passe d'être rejointe par une seconde, ce qui porterait à six le nombre d'œuvres dans notre Région et à deux celui des œuvres présentes sur le réseau de la STIB.

Magic City, l'œuvre la plus ancienne de Folon présente à Bruxelles, est une gigantesque huile sur toile marouflée de 165 m² installée au milieu des années 70. Surplombant la salle des guichets, elle offre une vision futuriste de la ville, noyée dans un ciel virant du rouge au bleu. Mondialement connue et citée par le quotidien The New York Times, elle est a priori la seule œuvre reprise à l'inventaire du patrimoine mobilier.

La Ville magique est, quant à elle, une composition en céramique de 1981, située à l'origine dans la cafétéria du siège du Crédit communal, rue de Ligne à Bruxelles, un bâtiment racheté par la Ville de Bruxelles et qui sera transformé en commissariat de police.

Soucieuse de sa sauvegarde, la Ville de Bruxelles a sollicité la Fondation Folon pour donner un futur à l'œuvre. La Fondation Folon s'est tournée vers Bruxelles Mobilité, qui a accepté de prendre en charge les coûts de démontage, de restauration et de remontage de l'œuvre pour la placer à l'horizon 2027.

Si de l'eau a coulé sous les ponts depuis 1976, date d'installation de Magic City dans la station Montgomery, beaucoup d'eau a littéralement coulé sur la fresque. Les discussions et les projets se sont succédé jusqu'à aujourd'hui, depuis plus de 20 ans (1991).

En 2004, des fonds sont budgétés pour une restauration. En 2013, il est annoncé qu'une étude sera lancée en étroite concertation avec la Fondation Folon pour procéder à la restauration complète de l'œuvre sans attendre le chantier de rénovation de la station : "Le local situé de l'autre côté de ce mur a été déshumidifié et un système de ventilation a été installé. Il semblerait que cela ait eu un effet positif sur les dégradations centrales de l'œuvre. En tout état de cause, les infiltrations sont toujours présentes."

Des contacts ont été pris avec la Fondation Folon et une restauratrice pour entrevoir la restauration de la fresque, qui ne pourra être entreprise qu'une fois définitivement résolus les problèmes d'infiltration d'eau.

[155]

En 2014, des restaurations sont prévues dans la station Montgomery. En 2016, il est annoncé en commission de l'infrastructure que les infiltrations constatées au niveau de l'œuvre d'art Magic City de Jean-Michel Folon ont été réparées et rebouchées. Les travaux de restauration se sont achevés la semaine précédant ladite commission.

En 2018, lors de la commission de l'infrastructure du 18 juin, on apprenait que l'origine des problèmes d'étanchéité provenant de la fontaine Montgomery n'avait pas été trouvée. Les infiltrations ont provoqué des dépôts calcaires qui ont été nettoyés et un contrat de nettoyage des coulées éventuelles a été conclu pour trois ans en attendant de pouvoir restaurer la fresque.

Enfin, plus récemment, on apprenait par la presse que la station de métro Montgomery, allait faire l'objet d'une rénovation en profondeur "dans les prochaines années", le début des travaux étant planifié pour début 2026 et devant se terminer début 2031.

Les œuvres de Folon ont-elles été répertoriées et/ou classées et, à l'instar de l'œuvre Le Messenger, certaines œuvres profitent-elles du classement du lieu dans lequel elles sont placées ?

De combien d'études et de restaurations, Magic City a-t-elle fait l'objet ? Pour quel montant global ?

Était-il possible de démonter la fresque pour la stocker en lieu sûr en attendant sa réinstallation définitive ?

Les problèmes d'étanchéité ont-ils été résolus et une restauration nouvelle est-elle prévue dans le cadre de la rénovation de la station Montgomery ?

Concernant le contrat de nettoyage : quel en est le montant ? Quelle est la date d'échéance ? A-t-il été renouvelé ou est-il en passe de l'être ?

Quelles sont les conséquences du nettoyage répété de Magic City sur son état de conservation ? Concernant La Ville magique, pouvez-vous me confirmer que Bruxelles Mobilité a pris en charge le démontage, le stockage, les assurances et le remontage ?

Plus généralement, combien d'œuvres au total sont présentes sur le réseau de la STIB ?

Un cadastre reprenant l'état de conservation a-t-il été réalisé, et un programme de restauration existe-t-il ?

Combien d'œuvres classées sont présentes sur le réseau ?

La STIB continue-t-elle à acquérir des œuvres et sur quels critères ? Quel est actuellement le budget de la STIB consacré aux acquisitions ? Quel est actuellement le budget alloué aux restaurations ?

Quelle est à ce jour la procédure de sélection des œuvres ?

[157]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne le nombre d'œuvres au total présentes sur le réseau de la STIB, il y a 88 œuvres pérennes, 6 œuvres temporaires (Arts-Loi, Madou, 4 trémies), soit un total de 94 œuvres d'art, auxquelles il faut ajouter :

- 4 scénographies thématiques, notamment dans les stations Simonis, De Brouckère, la Bourse-Grand-Place et Belgica ;
- 5 espaces d'expositions dans les stations Hôtel des Monnaies, Gare du Midi, Bourse-Grand-Place, Botanique et Yser ;
- 4 œuvres pérennes à l'étude ou en cours de réalisation aux stations Boileau, Parc, Osseghem et Toots Thielemans ;
- 3 œuvres pérennes qui feront prochainement l'objet d'un appel à projets restreint à la Gare Centrale.

Au sujet du cadastre, un état des lieux sur l'ensemble des œuvres d'art est réalisé tous les deux mois par un agent interne à Bruxelles Mobilité. En outre, la société chargée du nettoyage des œuvres d'art avertit également le fonctionnaire dirigeant du marché en cas de constatation de dégradations spécifiques comme du vandalisme ou des graffiti. Une intervention ponctuelle d'entretien et/ou de réparation a lieu dans les 24 heures qui suivent le constat. Un programme général de restauration est en cours de réalisation.

S'agissant du classement, les œuvres d'art du réseau de métro bruxellois ne sont pas classées. Actuellement, seule la station Alma réalisée par l'architecte Lucien Kroll et faisant partie de la zone de protection, est inscrite sur la liste de sauvegarde.

En ce qui concerne l'acquisition d'œuvres, Bruxelles Mobilité, en étroite collaboration avec la STIB et les communes, poursuit sa politique d'intégration d'œuvres d'art. Les procédures de sélection varient en fonction de la typologie de l'œuvre : pérenne, éphémère ou scénographique. Dans tous les cas, un comité de concertation composé des experts en art public, l'architecte du projet, ainsi que des représentants de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de mon cabinet, des communes et des représentants du quartier permet d'examiner la pertinence de cette intégration.

Les œuvres éphémères bénéficient d'une procédure simplifiée, car il s'agit généralement d'une opportunité liée à un événement, un projet didactique, sociétal ou similaire. Les projets scénographiques sont habituellement liés aux projets de rénovation de la station et peuvent traiter les différentes thématiques en lien avec l'aménagement du lieu et son contexte.

[159]

Par rapport aux œuvres pérennes, l'objectif est d'acquérir des œuvres d'artistes belges ou ayant une pratique artistique en Belgique, de renommée internationale. Deux procédures spécifiques coexistent pour l'acquisition d'œuvres pérennes, à commencer par la procédure traditionnelle (avec chambre d'experts). Cette procédure s'appuie sur le comité de concertation, qui propose un artiste de grand renom le plus approprié pour la réalisation d'une œuvre dans un espace spécifique. Cependant, ce type de procédure ayant montré ses limites par le passé, elle est rarement appliquée.

Actuellement, une nouvelle procédure veut que les artistes proposés par le comité de concertation soient soumis à la concurrence et doivent répondre à des critères bien précis, explicités dans l'appel à projets qui

leur est fourni sous la forme d'un règlement. Les critères peuvent varier en fonction du projet, et le comité de concertation accompagne le processus de réalisation et d'installation de l'œuvre d'art.

Pour ce qui est du budget d'acquisition de la STIB, le budget de Bruxelles Mobilité alloué aux œuvres d'art s'élève à 700.000 euros par an pour l'acquisition, la valorisation et la restauration des œuvres d'art. Le budget alloué aux restaurations fait partie, quant à lui, du budget global. Enfin, le budget spécifique au nettoyage et à l'entretien des œuvres d'art fait partie d'une autre allocation de base régionale et est estimé à 687.000 euros pour trois ans.

En ce qui concerne le classement des œuvres de Folon, et plus spécifiquement son œuvre Magic City, située sur un tympan de la station Montgomery, cette dernière n'est pas classée, mais fait partie, tout comme l'ensemble des œuvres d'art des stations de prémétro, de l'inventaire du patrimoine mobilier régional géré par urban.brussels.

Magic City a fait l'objet d'études et de cinq restaurations entre 1975 et 2015, pour des montants allant de 1.500 euros à 50.000 euros. En 2019, un cahier des charges spécifique (cadre) a été établi pour les conservations et les entretiens préventifs dès que cela s'avère nécessaire, pour un montant de 26.000 euros (durée de trois ans et maximum deux fois par an en fonction des nécessités). De 1975 à 2022, le montant total des restaurations s'élève à 109.000 euros.

[161]

S'agissant du stockage de l'œuvre, l'enlèvement serait très compliqué et risqué puisque la toile est directement collée sur le béton. Son emplacement est donc considéré comme définitif.

En ce qui concerne les problèmes d'étanchéité, plusieurs tests ont été réalisés par des sociétés différentes afin de déterminer d'où proviennent les infiltrations. Deux pistes ont été approfondies : celle d'un problème d'étanchéité au niveau du bassin de la fontaine et celle d'un mauvais raccordement des égouts. Aucun des tests menés n'a révélé une défaillance. Il en a été conclu que le problème se situe au niveau de l'étanchéité globale, étant donné que des infiltrations d'eau sont perceptibles à de nombreux endroits de la station. La solution durable serait de réaliser une étanchéité globale de la dalle de couverture du métro sous la voirie.

Le contrat général de nettoyage des œuvres d'art a pris fin en février 2021. Dans le nouveau contrat, en cours d'instruction, le nettoyage de Magic City est prévu pour un montant estimatif de 2.600 euros pour trois ans, hors TVA.

En ce qui concerne les conséquences du nettoyage répété de Magic City sur son état de conservation, le nettoyage fréquent est très délicat compte tenu du caractère fragile de la couche centrale, affaiblie par l'humidité. C'est pour cette raison qu'est mis en place un contrat de conservation et entretien spécifique.

Enfin, Bruxelles Mobilité a effectivement pris en charge le démontage, le stockage, les assurances et le remontage, ainsi que la restauration des carreaux abîmés de la Ville magique.

[163]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le fait que la STIB acquière de nombreuses œuvres est une très bonne chose, mais il est tout aussi important qu'elle les entretienne. J'ai été assez surpris d'apprendre qu'en 2015, une restauration complète de cette œuvre avait été entreprise, pour un budget de 50.000 euros. Fréquentant régulièrement cette station de métro, j'ai pu me rendre compte que l'état de cette fresque était loin d'être optimal.

Restaurer l'œuvre sans résoudre le problème à sa racine ne sert strictement à rien. Je vous invite à examiner le plafond, tout à fait décrépit, qui est en contact avec cette fresque. Il s'agit pourtant d'une œuvre magistrale, reconnue internationalement, qui est en train de s'abîmer. Il faut trouver quelle est l'origine du problème et le résoudre.

- *L'incident est clos.*

[169]

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 réalisation d'un terminus pour les trams 4 et 7 sous l'avenue Besme à Forest".

[171]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La mobilité dans le sud de Bruxelles me tient particulièrement à cœur. J'interviens régulièrement à ce sujet dans cette commission. Après vous avoir interrogée sur le métro dans le sud de Bruxelles, l'une des alternatives crédibles pour les personnes souhaitant pouvoir disposer d'une offre de mobilité performante, j'aimerais faire le point avec vous sur les travaux actuellement en cours à la station Albert. Ma question porte plus particulièrement sur la construction des terminus pour les trams 4 et 7 sous l'avenue Besme, prévue dans le cadre de la politique mise en place par le plan Good Move.

Comme vous le savez, le programme Nord-Albert vise à transformer l'axe du prémétro actuel entre les stations Gare du Nord et Albert pour y accueillir le métro. Je ne vais pas vous faire tous les rétroactes de ce dossier, vous les connaissez mieux que moi. Cependant, fin 2017, dans le cadre de la mise à jour du schéma directeur "Migration en mode métro du tronçon Gare du Nord-Albert", le gouvernement bruxellois a dû y intégrer la construction d'un terminus sous l'avenue Besme, afin d'accueillir les trams 4 et 7. Ce terminus sous forme d'arrière-gare sous l'avenue Besme a d'ailleurs fait l'objet d'une modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) le 23 avril 2018 par le gouvernement bruxellois.

Comme expliqué dans le plan Good Move, la station Albert deviendra une station intermodale très importante, un pôle multimodal entre la nouvelle ligne de métro et trois lignes de tram que sont le 4, le 7 et le 51. Cela permettra aux usagers de la STIB de poursuivre leurs déplacements vers le sud de Bruxelles depuis la station Albert.

Le chantier de la future ligne de métro 3 reliant le nord de Bruxelles, à savoir Bordet, au sud à la station Albert, avance bien. Ce métro est une des options essentielles pour désenclaver le sud de Bruxelles, et plus particulièrement la commune d'Uccle. Pour permettre au tram 7 d'avoir également son terminus à Albert, et donc aux usagers des transports en commun d'avoir une correspondance efficace et rapide entre le tram et le métro, la construction d'une arrière-gare au niveau -1 de la station Albert est nécessaire.

Cependant, le permis d'urbanisme actuellement octroyé à la Région et les travaux en cours ne permettront pas de créer pleinement cette station intermodale. En effet, actuellement seul le terminus de la ligne de tram 4 est prévu dans la station Albert.

[173]

À défaut d'une arrière-gare permettant d'accueillir une troisième ligne de tram dans la station Albert, le tram 7 continuera à avoir son terminus à Vanderkindere. Cela signifie donc qu'un usager des transports en commun venant, par exemple de la Bascule à Uccle et désirant se rendre à la gare du Midi, aura désormais deux ruptures de charge : une à Vanderkindere et une autre à Albert, contre une seule rupture de charge à l'arrêt Churchill actuellement.

Ceci est bien entendu inacceptable. Nous savions déjà que sans le prolongement du métro à Héros comme demandé unanimement dans une motion par le conseil communal d'Uccle, les usagers des transports en commun provenant de l'axe Brugmann-Neerstalle seraient privés d'un accès direct au centre-ville.

Le non-prolongement du tram 7 à Albert vient encore alourdir et diminuer l'intérêt du programme Bordet-Albert. C'est d'autant plus grave qu'il s'agit d'une véritable trahison du gouvernement bruxellois vis-à-vis des Ucclois, car il avait toujours été annoncé que le tram 7 irait à Albert une fois les travaux en cours terminés.

D'après mes informations, cette arrière-gare souterraine sous l'avenue Besme a été étudiée et budgétée par la STIB. Il suffirait donc d'introduire la demande de permis d'urbanisme et de réaliser les travaux dans la foulée des travaux actuellement en cours. Ce projet serait même compatible avec les scénarios à moyen terme de prolongement du tram 7 vers le bas de Forest : soit en souterrain sous le parc de Forest, soit en surface via une trémie de sortie dans l'avenue Besme et un tracé via l'avenue Marie-Henriette.

Qu'en est-il de la construction d'un terminus pour les trams 51, 4 et 7 sous l'avenue Besme, et plus particulièrement du terminus pour le tram 7, nécessitant la construction d'une arrière-gare sous l'avenue Besme ? Quels étaient les résultats des études de faisabilité menées par la STIB à ce sujet ?

Pourquoi aucun permis d'urbanisme n'a-t-il été introduit par la STIB pour la construction de cette arrière-gare ? Quand allez-vous donner instruction à la STIB de l'introduire ? Est-il prévu de réaliser les travaux de cette arrière-gare dans la foulée des travaux en cours ?

Des modifications doivent-elles être apportées à la situation actuelle pour la construction d'un terminus pour les trams 4 et 7 sous l'avenue Besme ? Si oui, quelles en sont les conséquences ?

Estimez-vous acceptable l'atteinte à la mobilité uccloise et l'augmentation des ruptures de charge induites par l'absence de cette arrière-gare ?

Quel est l'avis et l'accord avec les différentes communes concernées, Forest, Saint-Gilles et Uccle ? Pourquoi le terminus du tram 7 ne verra-t-il pas le jour sous l'avenue Besme ? Quelles en sont les raisons ?

[175]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le 14 décembre 2017, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris acte de la mise à jour du schéma directeur "Migration en mode métro du tronçon Gare du Nord-Albert" et a approuvé la poursuite des activités nécessaires à la mise en exploitation du tronçon Gare du Nord-Albert en métro manuel. Ce schéma directeur intégrait la possibilité de construire un terminus sous l'avenue Besme afin d'y accueillir les trams 4 et 7.

En avril 2018, le gouvernement a approuvé définitivement une modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) qui permet l'option de l'arrière-gare souterraine de la station en "itinéraires en site indépendant à créer" sous l'avenue Besme pour permettre un éventuel terminus des trams 4 et 7.

Pour des raisons de calendrier liées à la transformation de l'axe Gare du Nord-Albert et en l'absence de consensus avec la commune de Forest pour le prolongement du tram 7, il a été décidé de poursuivre la concrétisation du projet de transformation de la station Albert indépendamment des nouvelles études portant sur le prolongement du tram 7 vers Albert et au-delà de la station.

En date du 26 juillet 2018, urban.brussels a délivré à la STIB le permis d'urbanisme pour la transformation et le réaménagement de la station Albert, afin d'accueillir au niveau -1 les trams des lignes 4 et 51, ainsi que le métro de la ligne 3 (hors prolongement du tram 7) au niveau -2. Ce permis d'urbanisme et les travaux actuellement en cours ne permettent pas d'y aménager le terminus du tram 7.

Pour permettre l'aménagement du terminus d'une ligne de tram supplémentaire, les options techniquement possibles sont soit la construction d'une arrière-gare sous l'avenue Besme, soit la création d'un terminus en surface sur l'avenue Besme, soit la prolongation directe de la ligne de tram 7 au-delà de la place de Rochefort.

[177]

Une étude d'impact comparant les différentes solutions envisageables pour le prolongement du tram 7 a été réalisée par la STIB en concertation avec l'ensemble des partenaires publics concernés. Elle a retenu trois scénarios :

- un tramway protégé - en site propre - en surface, de manière continue depuis l'arrêt Vanderkindere jusqu'à la place Rochefort ;
- une station souterraine à Albert. Le tramway passerait en sous-sol au niveau de la trémie Albert, comme l'actuelle ligne 4, et ferait ensuite arrêt dans la station Albert pour ressortir ensuite par une future trémie au début de l'avenue Besme. Il continuerait son trajet en surface sur l'avenue Marie-Henriette ;
- un tracé totalement sous-terrain depuis l'actuelle trémie Albert sous le parc de Forest jusqu'à la place Rochefort. L'étude d'impact juge ce dernier scénario trop incertain à mettre en œuvre à court ou moyen terme en raison des difficultés juridiques et administratives qu'il faudrait surmonter. Le parc de Forest étant classé, ce scénario est donc à écarter.

Cette étude d'impact n'a pas encore débouché sur une décision du gouvernement.

La situation à l'heure actuelle est qu'afin d'atteindre le consensus nécessaire auprès de l'ensemble des parties prenantes, une réunion d'information et de consultation citoyenne sera organisée à la rentrée de septembre. Elle portera sur la liaison de tram entre la place Albert et le bas de Forest et visera à éclairer les habitants, les communes et le gouvernement sur la solution à adopter, et ce dans une formule adaptée au contexte sanitaire alors en vigueur. Je ne doute pas que Mme Czekalski me posera une question après cette réunion.

[179]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous ne pouvons pas nous contenter de cette réunion de septembre. Tous les scénarios ont été étudiés, sont disponibles, écrits noir sur blanc dans des documents qui reprennent les différentes variantes. L'objectif est de faire de la station Albert un pôle multimodal. Dans le cadre de la transformation de l'axe de prémétro nord-sud, le réseau de trams doit être réorganisé dans le secteur de la station Albert, qui se trouve au croisement de trois communes - Forest, Saint-Gilles et Uccle. C'est tout l'accès au sud de la Région qui est en jeu ici.

On ne peut blâmer les usagers de ne pas trouver d'alternative à la voiture si on ne leur propose pas toute une palette de transports. Il faut leur simplifier la vie si vous voulez qu'ils opèrent un transfert modal. La connexion du tram 7 avec le futur métro 3 est très importante. Un usager qui vient de la Bascule et veut se rendre à la gare du Midi aura deux correspondances au lieu d'une. Cela ne donne pas vraiment envie de choisir ce trajet.

La STIB attend votre décision, Mme la ministre. Il s'agit aussi de respecter les décisions du gouvernement bruxellois. Nous reviendrons sur le sujet et déposerons également des interpellations aux conseils communaux de Forest et d'Uccle.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends Mme Czekalski qui souhaite que je m'exprime car tous les documents sont prêts. Mais je prends cette réunion de concertation au sérieux et, si je donne mon avis maintenant, je ne la respecte pas. Après la réunion, nous prendrons évidemment une décision.

- *L'incident est clos.*

[185]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de heraanleg van de Louis Bertrandlaan in Schaarbeek".

[187]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De verkeersveiligheid op de gemeentewegen is een vaak terugkerend thema dat we daarnet en ook al in vorige commissies hebben besproken. Het gaat eigenlijk om gemeentedossiers, maar ik spreek u daar toch graag over aan, aangezien u als minister bevoegd bent voor verkeersveiligheid en de vergunningen bij het gewest moeten worden aangevraagd.

Het dossier dat momenteel voorligt, is de heraanleg van de Louis Bertrandlaan in Schaarbeek. De Louis Bertrandlaan staat bekend als een straat waar snelheidsduivels doorheen razen. Sommige bewoners zijn zelfs verhuisd omdat ze de verkeersonveiligheid beu waren. Bij de heraanleg van de straat verwacht je dat dit probleem prioritair zou worden aangepakt, maar dat lijkt niet het geval te zijn. In de meest recente plannen die aan het publiek zijn voorgesteld, blijft veel bij het oude. De weginrichting verandert niet. Het blijven gewoon rechte lijnen. Bovendien komt er enkel een geschilderd fietspad. De huidige verkeerssituatie, die door iedereen als onveilig wordt gevoeld, blijft dus behouden. Er komt wel een verkeersdrempel, maar ik ben er niet zeker van dat die de snelheidsduivels zal tegenhouden.

Dit is een teleurstellende gang van zaken, die ik al eerder aan de kaak heb gesteld. De gemeentebesturen lijken vaak gemakzucht te verkiezen boven verkeersveiligheid door genoeg te nemen met geschilderde fietspaden in plaats van gescheiden fietspaden. Dit is het zoveelste dossier in Schaarbeek waar de huidige situatie te zeer ongemoeid wordt gelaten en verandering te weinig kansen krijgt.

[189]

De gemeenten halen als argument vaak de zone 30 aan. Die zou het mogelijk maken om met geschilderde fietspaden te werken. Dergelijke fietspaden zijn ook aangelegd op de Eugène Demolderlaan en de Azalealaan. We zullen die discussie nog vaker voeren. U hebt een nieuw fietsvademeccum aangekondigd, maar dit is toch weer zo'n dossier dat aantoonde dat er vandaag nog te weinig op verkeersveiligheid wordt ingezet.

Hoe staat u als minister bevoegd voor verkeersveiligheid tegenover de recente beslissing van de gemeente Schaarbeek om bij de heraanleg van de Louis Bertrandlaan geen afgescheiden fietspad te creëren? Plant u hierover overleg met de gemeente Schaarbeek? Gemeentebesturen zijn vaak behoudsgezind bij de heraanleg van straten en kiezen vaak voor de gemakkelijkste opties. Zult u de gemeente Schaarbeek aansporen om voor veiligere, afgescheiden fietspaden te opteren?

Hoever staat de nieuwe gids voor de fietsinfrastructuur? Is dat project al afgerond of is daar nog discussie over mogelijk? Ik hoop dat wij die discussie in het parlement kunnen voeren en dat het een open discussie zal zijn, waarbij het dossier nog kan evolueren.

De vergunningsprocedure voor de Louis Bertrandlaan sleept al lang aan. Hebt u contact opgenomen met staatssecretaris Smet om de procedures te versnellen?

[191]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Ik begrijp de vraag, maar ik zal voor alle duidelijkheid vanuit mijn gewestelijke bevoegdheden antwoorden, niet omdat ik geen mening heb over lokale projecten, maar als ik alle lokale projecten zou bespreken, zouden de commissievergaderingen driemaal zo lang duren.

U verwees zelf al naar het fietsvademeccum en vraagt of het parlement inspraak krijgt. Ik heb in alle transparantie uitgelegd waar we mee bezig zijn. We zijn bereid om er met het parlement over te praten, maar de commissie moet zelf haar werkzaamheden regelen. Het zou wel goed zijn als er een debat kwam.

Er verschijnt dus een nieuwe gids waarin beschreven staat welke fietsinfrastructuur er op welke plek moet komen. In het Frans geeft 'bonne infrastructure au bon endroit' de mooiere afkorting babe. We overleggen al een hele tijd met verscheidene partners, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en andere administraties zoals urban.brussels.

Op 18 maart hebben we een webinar georganiseerd om het vademeccum voor te stellen en erover te debatteren. Verscheidene parlementsleden namen daaraan deel, wat we vanzelfsprekend erg op prijs stellen. Dat bevestigt ook de betrokkenheid.

De bestaande edities van het vademeccum beschrijven in de eerste plaats kwaliteitsnormen die pas na de keuze van de aanleg gelden. In de inleiding van het fietsvademeccum van 2018 heeft mijn voorganger een beslissingsschema toegevoegd, maar toen werd geen rekening gehouden met de hogere, buitenlandse normen.

Daarom hebben we in 2020, samen met Brussel Mobiliteit, te kennen gegeven dat er naar aanleiding van Good Move en de uitbreiding van de stad 30 duidelijkheid moest komen over op welke locatie welke fietsinfrastructuur moest komen, zowel vanuit mobiliteitsoogmerk als vanuit veiligheidsperspectief. De update volgt in grote lijnen de logica van eerdere versies van het fietsvademeccum, maar vult die aan op basis van buitenlandse lessen van het Franse Cerema en het Nederlandse CROW, en van specifieke en vaak voorkomende Brusselse uitdagingen, zoals tramsporen of hellingen.

[193]

Om een goede afweging te kunnen maken, is het belangrijk om niet alleen de snelheid van het verkeer in overweging te nemen, maar ook het aantal auto's. Het redactiewerk aan het handboek is nog aan de gang en er is dus nog discussie mogelijk, maar het is natuurlijk wel de bedoeling om het handboek binnen een redelijke termijn af te werken.

De Louis Bertrandlaan en de Azalealaan zijn gemeentewegen, dus voor vragen over de exacte keuzes qua inrichting dient u zich tot het gemeentebestuur te wenden. Het gewest reikt wel richtlijnen en goede praktijken aan en daarnaast verstrekt Brussel Mobiliteit advies over de ontwerpen van projecten die een stedenbouwkundige vergunning vereisen.

De kwestie van de heraanleg van de Louis Bertrandlaan kent een lange geschiedenis en dateert nog van de vorige regeerperiode. In 2016 kende mijn voorganger al een subsidie van 1.190.000 euro toe aan de gemeente Schaarbeek voor de heraanleg van de Louis Bertrandlaan. Nochtans was er op dat moment nog geen garantie voor de uitvoering van het project, aangezien er nog geen stedenbouwkundige vergunning was uitgereikt. Op 23 mei 2019, vlak voor de gewestverkiezingen, werd de termijn van die subsidie nog met zeven jaar verlengd.

Een advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 2017 heeft een grote invloed gehad op het project. Ik ben een grote voorstander van de bescherming van het erfgoed, maar soms worden er toch voorwaarden opgelegd die ingaan tegen de mobiliteitskeuzes. In de Clovislaan in Brussel-Stad was dat bijvoorbeeld ook het geval. Er moet een goed evenwicht gezocht worden tussen de bescherming van het erfgoed en de verkeersveiligheid.

Het openbaar onderzoek voor de Louis Bertrandlaan liep tot 10 juni. Voordien heeft Brussel Mobiliteit een advies gegeven over het project.

De Louis Bertrandlaan is een lokale weg, en in het plan Good Move zelfs een wijkweg, die dan ook als dusdanig moet worden ingericht. Zowel het ontraden van doorgaand verkeer als het verminderen van de snelheid zijn daarbij belangrijk.

[195]

Daarvoor zijn een aantal maatregelen zoals fysieke hindernissen en verkeersdrempels nodig.

Zodra in een straat meer dan 200 auto's per uur passeren, er gemengd verkeer is of fietsers in tegengestelde richting rijden, hebben fietspaden absoluut een meerwaarde. Het is zeker niet zo dat er in een zone 30 sowieso geen fietspad nodig is. Er moet altijd naar een evenwicht worden gezocht.

Ik weet dat de gemeente Schaarbeek samen met het gewest aan haar 'verkeersmazen' werkt en op ambieuze wijze uitvoering aan het plan Good Move wil geven. Ik ga ervan uit dat ze zich bewust is van het belang van verkeersveiligheid, maar voor meer specifieke vragen over de Louis Bertrandlaan moet ik u naar de gemeente doorverwijzen.

[197]

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Blijkbaar gaf het gewest de gemeente tijdens de vorige regeerperiode een subsidie voor de heraanleg. Worden daar dan geen voorwaarden aan gekoppeld? Het lijkt mij nogal logisch om dat te doen, maar ik ga ervan uit dat dat hier niet geval was.

Hoe kunnen de parlementsleden informatie krijgen over de drukte op de wegen en over de resultaten van de tellingen? Ik heb immers het gevoel dat de Louis Bertrandlaan en de Azalealaan vooral als verbindingswegen gebruikt worden en dat er dus veel verkeer is. Het gaat echt niet om rustige straten.

Kunnen we ook het advies krijgen van Brussel Mobiliteit?

[199]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het gaat niet alleen om de toekenning van subsidies, maar ook om de voorwaarden van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. De finale goedkeuring hangt daar immers van af.

Als er een vergunningsaanvraag is, kan Brussel Mobiliteit steun bieden. We houden ons in ieder geval aan Good Move. De Louis Bertrandlaan is een wijkweg voor lokaal verkeer en moet ook in die zin worden aangelegd, zodat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Daar zijn meerdere ingrepen voor nodig.

In verband met de vraag over welke adviezen we al dan niet openbaar kunnen maken, moet ik me eerst informeren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Misschien moet ik hierover een schriftelijke vraag stellen. Het zou wel handig zijn om de resultaten van autotellingen ergens beschikbaar te maken.

[203]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het gewest heeft een heel goede databank, Mobiris, waarin het alle informatie inzake mobiliteit, zoals het statuut van de weg, tracht te bundelen en toegankelijk te maken.

Er zijn geen vaste tellingen voor alle straten in Brussel. De tellingen gebeuren doorgaans in het kader van een project en worden vaak manueel uitgevoerd. Ik kan u de tellingen voor de gewestwegen meedelen als we die hebben. Voor de lokale wegen zal ik mij informeren, maar het zijn de gemeenten die beslissen hoe ze met die tellingen omgaan. Voor het gewest is de leidraad in elk geval dat er een afgescheiden fietspad nodig is zodra er meer dan 200 auto's per uur doorrijden, ook al gaat het om een zone 30. En als er toch gemengd verkeer is, dan moet het verkeer worden verminderd en vertraagd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben blij te horen dat dit een belangrijk aspect van uw beleid is. De N-VA-fractie steunt u daar volledig in.

- *Het incident is gesloten.*

[209]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

betreffende "de beschadigingen aan de Saintelettebrug".

[211]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De Saintelettebrug is al sinds 7 mei 2021 gedeeltelijk gesloten voor het verkeer, nadat een brand leidde tot zware beschadigingen aan de brug. Dat zorgt voor een lastige verkeerssituatie, maar is uiteraard het noodzakelijk voor ieders veiligheid. De omliggende woonwijken in Schaarbeek, Sint-Jans-Molenbeek, Laken en Brussel-Stad kregen alvast te maken met aanzienlijke hoeveelheden omgeleid verkeer. Ik vernam in de media dat de rechterhelft van de brug nog maanden gesloten zal blijven, omdat de situatie noopt tot structurele ingrepen.

Het Sainteletteplein is ook een van de gevaarlijkste kruispunten van Brussel. Ik vraag me dan ook af of de huidige situatie geen kans is om de verkeerssituatie op de brug aan te pakken?

Welke scenario's ziet u voor de heropening van de brug? Hebt u intussen ook een beter zicht op de planning?

Welke maatregelen hebt u genomen om de overlast in de omliggende wijken beperkt te houden en dus ook de verkeersstroom vlot te houden?

Zijn de gedeeltelijke sluiting en de geplande werken ook een kans om werk te maken van een meer verkeersveilige brug, met een betere verdeling van de ruimte op de brug, zodat voetgangers en vooral fietsers er meer plaats krijgen? Iedereen die daar al eens te voet of met de fiets passeert, kan bevestigen dat het echt een onaangename plek is die je het liefst mijdt. Daar iets aan doen zou passen in uw beleid en bij het plan Good Move.

Welke impact heeft deze situatie op de plannen voor het vervolledigen van de fietssnelweg langs het kanaal, met een doorlopend fietspad onder alle bruggen, en dus ook onder de Saintelettebrug? Hoe ziet het tijdspad er nu uit voor de volledige afwerking van dat project?

[213]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De urenlange brand aan de brug had grote gevolgen voor de doorstroming van het autoverkeer, het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Het gaat in feite om twee aparte bruggen, een noordelijke en een zuidelijke. De brand beschadigde twee van de zeven leggers die de dekplaat van de noordelijke brug dragen en het deel van de plaat dat ze ondersteunen. Op basis van een visuele inspectie en de nog onbekende gevolgen van de brand voor de kwaliteit van de brug, hebben we verscheidene scenario's uitgewerkt. Daarvan blijven er nog twee overeind.

Het eerste is een combinatie van de vervanging van het beschadigde bruggedeelte, dus de helft van de plaat die aan de brand werd blootgesteld, met tussentijdse diagnoses van welke leggers en welke delen van de plaat behouden kunnen blijven.

Een tweede scenario is de vervanging van beide leggers en de plaat. Dat scenario hebben we onder andere met de stad Brussel en urban.brussels besproken omdat het minder onzekerheden bevat dan het eerste scenario, dat louter gebaseerd is op visuele vaststellingen.

[215]

We zijn onmiddellijk nagegaan hoe we de gevolgen voor het verkeer zo beperkt mogelijk konden houden.

In eerste instantie hebben we het zekere voor het onzekere genomen en de hele brug afgesloten. Als de stabiliteit van een brug niet kan worden verzekerd, dan sluit je ze af, hoe groot de gevolgen ook zijn.

Intussen is er een rijstrook voor auto's en een rijstrook voor bussen, taxi's en fietsers open. Voetgangers kunnen de stoep blijven gebruiken. De verkeerslichten aan het IJzerplein en het kruispunt van de Leopold II-laan met de Jubelfeestlaan zijn aangepast om de groenlichtfase van de tram uit de fasering te halen, want die rijdt momenteel niet. We houden het verkeer op de brug en de nabijgelegen kruispunten voortdurend in het oog om de verkeerslichtenregeling eventueel bij te sturen.

De brand aan de brug doet geen afbreuk aan het project voor de heraanleg van het Sainteletteplein, waarvan u de doelstellingen in uw vraag hebt vermeld. We laten de brug zo snel mogelijk herstellen en houden tegelijkertijd rekening met een gecoördineerde aanpak van de definitieve heraanleg om de overlast te beperken.

Het project voor de fietsers- en voetgangersbrug onder de Saintelettebruggen wordt onder meer gecoördineerd met de heraanleg van het plein, het Becopark en de Havenlaan. De stedenbouwkundige vergunning voor de brug wordt deze zomer aangevraagd, zodat de werken in 2022 kunnen starten.

Ik hoop dat de brug zo snel mogelijk weer volledig kan worden opengesteld, dat de definitieve heraanleg snel kan gebeuren en dat de voetgangersbruggen onder de Saintelettebrug er snel komen. Het gaat hier om drie verschillende projecten, die elkaar natuurlijk beïnvloeden. Het wordt een grote uitdaging om ze met minieme gevolgen voor het verkeer tot een goed einde te brengen.

[217]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is een goede zaak dat u ervoor zorgt dat de drie projecten op elkaar afgestemd worden. U hoopt dat de werken kunnen starten in 2022. Ik durf dan ook hopen op een volledig heraangelegde verkeerssituatie tegen 2023. Is dat een realistische verwachting?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het herstellen van de brug kan in 2023 afgerond zijn, maar ik kan nog geen precies tijdschema opgeven. De planning voor de voetgangersbrug blijft wat ze was. Het bovengrondse project zit momenteel nog in de studiefase, dus daar durf ik ook geen tijdschema voor te geven. Ik hoop dat alles nog tijdens de huidige regeerperiode kan worden afgerond.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is goed dat u en de diensten van Brussel Mobiliteit meteen aan de slag gegaan zijn om na te gaan wat er mogelijk is. U hebt ook al het mogelijke gedaan om de doorstroming van het verkeer zo goed mogelijk te laten verlopen. Dat is een goede zaak. Hopelijk is er binnen enkele jaren sprake van een meer aantrekkelijke en veilige verkeerssituatie, vooral voor fietsers en voetgangers. Ik ben dus benieuwd naar wat die projecten zullen opleveren.

- *Het incident is gesloten.*