

# **CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

## **Bulletin des interpellations et des questions orales**

---

**Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics  
et des communications**

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 26 AVRIL 2000**

## SOMMAIRE

### INTERPELLATIONS

de Mme Adelheid Byttebier (N) ) MM. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente et Robert Delatouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "le contraste entre la promotion en faveur du vélo et la mauvaise qualité des infrastructures cyclables".

jointe de Mme Geneviève Meunier (F) concernant "le soutien actif de la Région à l'opération Dring Dring et plus globalement à une politique volontariste en faveur des cyclistes".

(Orateurs : Mmes Adelheid Byttebier et Geneviève Meunier et MM. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente et Robert Delatouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente)

de Mme Evelyne Huytebroeck (F) à M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "la journée *En ville sans ma voiture!* du 22 septembre 2000".

(Orateurs : Mme Evelyne Huytebroeck et M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente)

## Présidence de M. Willem Draps.

- La réunion est ouverte à 13h35'.

### INTERPELLATIONS

**INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER  
A MM. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE ET ROBERT DELATHOUWER, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITE, LA FONCTION PUBLIQUE, LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,**

**concernant "le contraste entre la promotion en faveur du vélo et la mauvaise qualité des infrastructures cyclables"**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME GENEVIEVE MEUNIER**

**concernant "le soutien actif de la Région à l'opération Dring Dring et plus globalement à une politique volontariste en faveur des cyclistes".**

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais) .- Le mois de mai est le mois du vélo. Cette année encore, Pro Vélo organise l'action Dring Dring en vue de promouvoir l'utilisation du vélo. Cette fois, l'action dure quinze jours. Le 7 mai, il y a un grand événement autour du vélo au parc du Cinquantenaire, et le 10 mai les écoliers sont invités à se rendre à l'école en vélo. Le 11 mai, ce sera au tour des déplacements domicile-travail. Le 12 mai, l'action se termine par la remise de trophées. En outre, Pro Vélo et le Gracq aident un nombre croissant de cyclistes en herbe à surmonter leur peur et le nombre de contacts avec les écoles augmente. Toutes ces actions suscitent notre enthousiasme. Mais il existe un fameux contraste entre cette promotion bien ficelée et la mauvaise qualité des infrastructures. A la limite, la promotion du vélo ne se justifie pas. Réaménager de nombreuses avenues, places et ronds-points est une bonne chose ; mais on ne tient pas compte des cyclistes. La place Liedts a bien meilleure allure aujourd'hui mais elle n'en est pas devenue plus accueillante pour les cyclistes. Combien de temps faudra-t-il encore attendre pour qu'on se rende compte qu'il faut aménager l'espace public avant d'accroître le nombre de cyclistes ? Les statistiques le démontrent. Avec moins de 2% du nombre des déplacements mécanisés, nous sommes encore très loin de l'objectif de 10% que nous nous étions fixé dans notre propre résolution.

Depuis des années déjà, on parle d'un remède miracle : les itinéraires cyclables. Ils n'existent provisoirement que sur papier. L'itinéraire 13 qui relie Woluwe Saint-Lambert à la

gare centrale n'a qu'un an mais il est dans un si mauvais état qu'il est dangereux à certains endroits. Dans la rue des Colonies, la peinture rouge s'écaille un peu plus chaque jour. Au carrefour avec la rue Royale, la bande réservée aux vélos est complètement déchirée. Rue de la Loi, on a opté pour un double détour et une solution qui ménage la chèvre et le chou. Dans le quartier Léopold, le revêtement de sol est en piteux état, les vélos peints en blanc se sont estompés et des conteurs gênent le passage.

Après un an, il ne reste presque plus rien de l'itinéraire 13 dont le secrétaire d'Etat de l'époque, M. Eric André, était particulièrement fier au point de l'élever au rang de symbole. C'est le cas, en particulier, si on considère que la partie située dans le centre et le quartier Léopold est l'élément central de cet itinéraire.

Notre foi dans les itinéraires cyclables à Bruxelles est ancienne, et intacte. Je continuerai à plaider dans l'avenir pour que les dix-neuf itinéraires prévus soient réalisés. Il est décevant de devoir constater, après toutes ces années, qu'un seul itinéraire a été effectivement tracé et qu'il se trouve, en plus, en mauvais état. Or, l'accord de gouvernement prévoit d'accélérer l'aménagement des itinéraires cyclables, comme prévu dans le PRD, dans le cadre d'un plan pluriannuel. Qu'en est-il concrètement ?

L'aménagement des itinéraires cyclables ne peut pas servir d'excuse pour ne pas veiller, ailleurs, à assurer la sécurité de l'usager de la route en général et du cycliste en particulier.

L'aménagement d'itinéraires cyclables est une chose. Mais il faut veiller, simultanément, à ce que les cyclistes puissent emprunter toutes les rues en toute sécurité. Il est possible d'y parvenir en instaurant des zones 30, en sensibilisant les communes et en tenant compte des cyclistes dans tous les grands travaux d'infrastructures.

Il y a donc beaucoup à faire dans ce domaine. Notre cause y gagnerait si le fonctionnaire régional chargé de la politique en faveur des vélos recevait un peu plus de soutien. Nous voudrions aussi que la sous-commission vélo au sein de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports en commun devienne une commission vélo régionale à part entière.

Le ministre et le secrétaire d'Etat trouvent-ils normal qu'on s'attache en paroles et en moyens à promouvoir le vélo alors qu'on réalise aussi peu en matière d'infrastructures ? Ne doit-on pas, lors de chaque réaménagement de voiries et de carrefours, être attentif à chaque type d'usager de la route ? Prévoit-on suffisamment de moyens et de personnes pour développer une politique en faveur du vélo qui soit digne de ce nom ?

Enfin, je souhaiterais encore poser quelques questions concrètes sur le mauvais état de l'itinéraire cyclable 13. Les chantiers dans la rue Stévin sont-ils légaux ? S'ils sont en ordre avec la réglementation, pourquoi n'a-t-on pas délimité des bandes de circulation distinctes pour les cyclistes comme c'est le cas pour les piétons en cas de situations dangereuses ?

Mais les chantiers ne constituent qu'un problème provisoire. Le mauvais état des infrastructures destinées aux cyclistes – principalement la peinture qui s'écaille – est plus important. Seront-elles réparées à court terme ? Quelles leçons a-t-on tirées pour l'aménagement des prochains itinéraires cyclables ?

**Mme Geneviève Meunier** .- L'opération Dring Dring se déroule du 7 au 12 mai, avec pour slogan "l'utile et l'agréable".

Avec les années, cette opération rencontre une participation croissante des communes, des écoles et des entreprises.

La déclaration gouvernementale indique aussi clairement la volonté de donner une plus grande place en voirie aux cyclistes, notamment en accélérant la réalisation des itinéraires cyclables régionaux.

A la lumière des auditions de l'administration régionale, il apparaît que la concrétisation des itinéraires cyclables régionaux est fortement ralentie par l'attitude réservée de certaines communes. Ne faut-il pas changer de stratégie et privilégier en priorité les ICR se trouvant dans les communes qui sont favorables à une politique cycliste ?

Même si la réalisation des itinéraires cyclables régionaux constitue un moyen de mieux protéger les cyclistes, il est impossible d'en mettre partout; le cycliste choisit toujours la route la plus courte, il faut donc plutôt sécuriser les voiries par une généralisation des limitations de vitesse et donc multiplier les zones 30.

Les associations que les différents groupes politiques ont rencontrées nous ont fait part de la détérioration de certains quartiers: les abords de la gare du Midi sont devenus infréquentables pour les cyclistes; la récente rénovation de la place Liedts n'a pas pris en compte les cyclistes et leur impose un allongement du tracé et une forte montée.

Dans le but de réaliser des itinéraires cyclables régionaux qui correspondent aux besoins des cyclistes, mais aussi pour aider l'administration régionale à concevoir une politique de l'aménagement du territoire favorable aux cyclistes, ne faudrait-il pas mettre sur pied une Commission vélo régionale qui permettrait une concertation permanente entre le cabinet, l'administration et les associations qui oeuvrent en faveur du vélo ?

Avez-vous pris des initiatives pour inciter le personnel des administrations régionales à enfourcher leurs bicyclettes le 11 mai ?

Est-ce que le parlement a répondu positivement à la demande de l'association de pouvoir accueillir dring dring au parlement ? Nous voyons les différents groupes politiques et les associations demain à cinq heures à ce sujet et nous espérons pouvoir leur donner des réponses positives.

**M. Jos Chabert**, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente (en néerlandais) .- Je remercie les orateurs qui nous donnent l'occasion d'examiner plus en détail la politique générale en faveur des vélos à Bruxelles.

Le développement d'infrastructures et d'équipements réservés aux vélos est effectivement essentielle pour inciter un plus grand nombre de personnes à rouler en vélo. La réalisation accélérée des dix-huit itinéraires cyclables régionaux constitue, dans ce cadre, un objectif stratégique. La volonté politique y est mais la tâche n'est pas simple. Bruxelles se compose de dix-neuf communes mais il faut aussi que les communes limitrophes collaborent à l'aménagement des itinéraires cyclables afin d'éviter qu'un itinéraire se termine au milieu de nulle part.

Les moyens budgétaires nécessaires, soit cent millions par an, y seront consacrés. Le renforcement de l'équipe de projet multifonctionnelle est d'une importance cruciale pour accélérer la réalisation de ces itinéraires ; il faut aussi une bonne collaboration avec les administrations communales. D'ailleurs, c'est ce qui est encore ressorti de la conférence de presse que nous avons organisée ce matin. J'exhorte les administrations communales à mener une politique coordonnée en faveur des vélos.

Actuellement, l'étude pour la première phase de l'itinéraire cyclable 1 est prête à être exécutée. Les travaux débiteront le 15 mai 2000.

Mme Adelheid Byttebier a formulé de nombreuses critiques à l'encontre de l'itinéraire 13. Plusieurs tronçons de cet itinéraire seront réaménagés.

L'étude de l'itinéraire cyclable 15 est terminée et le permis d'urbanisme a été demandé. L'étude des itinéraires cyclables 12 et 16 est pratiquement terminée. L'étude de l'itinéraire 5 a commencé.

Mais l'intérêt que la politique porte aux cyclistes ne peut pas se mesurer uniquement à l'aménagement de ces dix-huit itinéraires cyclables. Les itinéraires ne forment qu'une partie de la politique globale menée en faveur des vélos.

Lors de l'aménagement ou du réaménagement des espaces publics, il faut tenir compte des besoins des cyclistes. On s'assure à chaque fois que les permis d'urbanisme répondent aux nécessités des déplacements en vélo. C'est là une option importante. Lors de travaux d'entretien, il faut toujours vérifier si les problèmes locaux peuvent se résoudre par de petites interventions.

Le réaménagement de la place Liedts et de l'espace autour de la gare du Midi sont bien l'illustration que ma politique tient suffisamment compte des piétons et des cyclistes, même si elle présente quelques défauts de jeunesse. En ce qui concerne la gare du Midi, la situation sur place a été examinée avec les associations cyclistes. Les remarques concernant le trafic vélo et les râteliers pour vélos ont été transmises et elles seront soumises à la commission vélo.

En ce qui concerne la place Liedts, il y a lieu de signaler que l'arrêté royal du 9 octobre 1998 ne prévoyait pas encore d'équipements pour cyclistes et piétons. La signalisation et les marquages au sol ne peuvent qu'améliorer la situation en autorisant les cyclistes à emprunter la partie centrale. Les bordures ont déjà été abaissées. S'il le faut, nous installerons des feux lumineux pour sécuriser le carrefour situé au point de rencontre de la rue des Palais, de la rue Gallait et de la rue Van de Weyer

pour les cyclistes qui viennent de la rue Van de Weyer. Toute autre suggestion est la bienvenue. En outre, l'entretien des infrastructures pour les cyclistes est inscrit au budget. En effet, les pistes cyclables doivent être en bon état pour rester attrayantes. Les plaintes concernant la rue de la Loi ont été traitées intégralement. Mme Byttebier pourra bientôt y rouler à vélo en sifflant et ... sans les mains.

Pour les prochains itinéraires cyclables, il a été tenu compte des leçons tirées de l'aménagement de l'itinéraire cyclable 13. Nous réaliserons les bandes avec un coulis de couleur rouge en remplacement des marquages au sol rouges. Les coulis résistent mieux à l'usure et à la perte de couleur. Mais ici aussi, la police devra être vigilante : en effet, l'usure est principalement due au fait que les voitures roulent sur les bandes réservées aux cyclistes. A cet égard, il est donc important que l'ordre soit maintenu plus strictement.

Une bonne collaboration avec les administrations communales est essentielle si on veut atteindre les résultats escomptés. Les itinéraires cyclables régionaux améliorent la qualité de la vie et la sécurité sur les voiries communales. Sécuriser les carrefours en aménageant des plateaux sur les itinéraires cyclables s'accorde parfaitement, avec l'aménagement de zones 30 par les communes et inversement.

#### Poursuivant en français

Vu que la disparition des marquages, les tâches d'huile et l'usure sont dues au trafic automobile, un maintien de l'ordre plus strict de la part des administrations communales s'impose.

L'installation, la signalisation, les déviations et toutes les autres incidences de la réalisation des travaux relèvent des polices des communes concernées. Les permis pour l'exécution de travaux, délivrés par les polices communales, mentionnent les conditions que doivent remplir les entrepreneurs sur le terrain. Le contrôle du respect de ces prescriptions relève aussi des polices communales.

Une collaboration des administrations communales est essentielle. La réalisation des itinéraires cyclables améliore la viabilité et la qualité de vie sur les voiries communales.

Une sécurisation des carrefours par l'aménagement de plateaux sur les itinéraires cyclables par la Région s'accorde parfaitement avec l'aménagement de zones "30" par les communes, et vice-versa.

**M. Robert Delathouwer**, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente (en néerlandais) .- Une politique en faveur des vélos est indispensable. En effet, il faut encourager une autre mobilité à Bruxelles. Si on continue à utiliser la voiture de façon aussi irrationnelle, Bruxelles s'embourbera irrémédiablement.

Il ne faut pas seulement qu'il y ait assez d'itinéraires cyclables à Bruxelles, il faut aussi qu'ils soient raccordés à un réseau d'itinéraires cyclables européen. Il faut donc collaborer avec les autres Régions.

Nous accordons beaucoup d'importance à la sensibilisation. En effet, il est inacceptable qu'on voie aujourd'hui beaucoup moins de cyclistes dans les rues qu'il y a quelques années. Je n'irai pas jusqu'à affirmer qu'il est dangereux de rouler en bicyclette à Bruxelles, mais nous devons veiller à ce que les personnes qui ont peur d'utiliser le vélo à Bruxelles surmontent leur crainte. La police et les communes doivent nous y aider.

#### Poursuivant en français

Par rapport à l'opportunité de la création d'une commission vélo régionale, je vous signale qu'une telle commission existe déjà au sein de la commission transports en commun. La sous-commission vélo rassemble les services A1 et B1, des personnes de mon cabinet et de celui du ministre Chabert ainsi que des associations cyclistes dont Pro-Vélo.

Pro-Vélo organise comme de coutume l'opération Dring Dring. Avec des subsides de la Région, une balade sera organisée pour le personnel des services de l'administration. Comme les autres années, des communes, des écoles et des entreprises participent à l'événement. Une brochure informera les fonctionnaires de l'ensemble des aspects de l'événement.

Je vous invite tous à venir travailler à vélo le 11 mai. Nous nous rendrons nous-mêmes au Conseil des ministres à vélo. En effet, rien de tel que de donner l'exemple soi-même.

Je ne peux pas m'exprimer pour le parlement. C'est à vos organes parlementaires que vous devez vous adresser.

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais) .- Je remercie le ministre pour sa réponse claire et complète. Nous partageons les mêmes vues. Le ministre dit qu'il tirera les leçons des erreurs commises avec l'itinéraire cyclable existant : nous progresserons donc. Mais, je retiens surtout de sa réponse qu'un montant est inscrit au budget pour l'entretien des pistes cyclables.

Le ministre a sans doute des intentions louables lorsqu'il dit vouloir faire participer les communes, mais il ne doit pas être trop modeste. Il vaudrait mieux que la Région consente un peu plus d'efforts pour que les communes se mouillent davantage.

Je tiens encore à signaler au secrétaire d'Etat Delathouwer que la mission de la commission régionale est plus large que celle de la commission vélo.

**Mme Geneviève Meunier** .- Une politique plus favorable aux cyclistes demande de sécuriser leurs déplacements. En ce domaine, la première mesure est la limitation de vitesse dans toutes les voiries régionales et communales.

Vous préconisez idéalement des pistes cyclables, or, à Bruxelles, comme le disent les associations cyclistes, ce n'est ni souhaitable ni réalisable. En effet, il faut être au même niveau que les voitures pour être visible.

Nous préconisons que les cyclistes aient une place à côté ou devant les automobiles, en particulier aux carrefours.

En ce qui concerne la commission vélo, on nous dit que les associations cyclistes ont été consultées par rapport à l'itinéraire 13. A entendre le nombre de critiques sur celui-ci, émises par les associations cyclistes, il semble qu'elle n'ont pas été

vraiment consultées ou entendues. Il semble que cette consultation se limite à des remarques techniques. Nous voulons revaloriser cette commission vélo, avec une vision plus globale.

Avez-vous prévu une circulaire pour inviter les fonctionnaires régionaux à venir travailler à vélo à l'occasion de l'opération Dring Dring?

**M. Robert Delathouwer**, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente.- C'est bien cela qui avait été prévu. Nous avons également prévu que des automobiles électriques puissent participer à l'événement.

#### **Poursuivant en néerlandais**

Je n'ai pas dit que la commission vélo était la formule idéale, mais nous continuerons à travailler avec elle. D'ailleurs, les cyclistes seront également représentés dans la Commission régionale de mobilité.

- Les incidents sont clos.

#### **INTERPELLATION DE MME EVELYNE HUYTEBROECK A M. ROBERT DELATHOUWER, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITE, LA FONCTION PUBLIQUE, LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,**

**concernant la journée "En ville sans ma voiture" du 22 septembre 2000.**

**Mme Evelyne Huytebroeck** .- Le 22 septembre 2000 aura lieu la journée européenne "En ville sans ma voiture!". La France a été pionnière en organisant une campagne nationale en 1998. L'opération a été renouvelée en 1999 en France et en Italie. En lançant cette initiative, la France s'inscrivait dans une opération de reconquête des villes en initiant une action de sensibilisation forte en vue d'encourager le développement de comportements compatibles avec une meilleure mobilité urbaine.

Cette année, la Belgique a décidé de s'inscrire dans la campagne d'information et de sensibilisation d'une journée en ville sans voiture. L'opération s'étend également à huit autres pays: Portugal, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Danemark, Suède, Finlande.

Que signifie exactement cette journée? Il s'agit de permettre aux citoyens de découvrir d'autres modes de transport et de vivre cette journée sans restreindre leur mobilité. C'est aussi l'occasion pour les villes et communes de tester de nouvelles mesures en matière de déplacements ou de nouveaux aménagements. Des animations et débats publics sur les thèmes de l'environnement, des transports urbains et de l'avenir de la ville peuvent également compléter le dispositif pour donner une dimension citoyenne et pédagogique à cette journée.

En 1999, 66 villes françaises et 92 villes italiennes ont participé à la première édition européenne de 'En ville sans ma

voiture!". En Italie comme en France, les citoyens ont massivement emprunté les transports publics ou se sont déplacés à pied ou à vélo. Nombreux sont les habitants, venus ce jour-là au centre ville pour profiter de l'absence de circulation et qui ont mis en avant l'aspect convivial de la journée, l'absence de stress, la baisse de la pollution sonore et l'amélioration de la qualité de l'air. Quelques chiffres enfin qui démontrent combien cette opération est importante: une forte proportion des émissions de polluants proviennent des transports routiers; 20 à 25% des Européens affirment être dérangés par le bruit du transport routier; 70% des Européens se déclarent plus inquiets en 1999 qu'en 1994 quant à la qualité de l'air.

Quelles ont été les conséquences de cette journée sur l'activité économique? Cette journée n'a eu aucune conséquence économique particulière et l'absentéisme n'a pas été plus important qu'un jour ordinaire. Les commerces n'ont pas subi de diminution de clientèle. Mais les conséquences sur l'environnement sont positives. Le niveau sonore a baissé de 50% et la qualité de l'air a connu une baisse significative de pollution liée au trafic.

L'année dernière, l'opération à Paris ne s'est pas très bien déroulée mais il est intéressant d'en tirer un bon enseignement: il n'y a pas eu de volonté politique très forte, la préparation a été tardive. Il y a moyen d'éviter ces erreurs pour réaliser une expérience exemplaire pour une autre mobilité. En se basant sur les exemples italiens et ceux de certaines villes françaises, des projets mobilisateurs peuvent être envisagés.

En Belgique, une coordination fédérale a été mise en place. Les modalités de mise en oeuvre reviennent aux Régions.

Bruxelles souffre d'un excès de circulation automobile et en subit lourdement les nuisances. L'idée que cette situation ne puisse s'améliorer qu'en réduisant cette circulation s'impose depuis des années. Cependant, les ministres qui ont eu jusqu'à présent en charge cette compétence, n'ont pas pris des mesures dissuasives suffisamment fortes à l'égard des automobilistes. Ce n'est pas parce que le RER n'est pas mis en oeuvre dans sa totalité que nous ne devons rien faire.

A de nombreuses reprises Ecolo est intervenu pour faire part de son inquiétude quant aux conséquences de l'excès de trafic sur la santé des Bruxellois. Des études qui font le lien entre pollution de l'air et santé sont extrêmement inquiétantes et doivent inciter tous les responsables politiques à prendre des mesures immédiates pour protéger la santé des habitants.

Une journée "En ville sans ma voiture!" ne concernera que des zones "confort" qui ne couvriront qu'une partie du territoire de la Région. Cependant, il ne faudrait pas que ces zones soient réduites à quelques rues car dans ce cas, l'objectif de sensibilisation pour un transfert modal de la voiture vers les transports en commun ne sera pas atteint.

La Région wallonne a pour l'instant une longueur d'avance sur ses voisines bruxelloise et flamande. Le ministre Daras a récemment présenté son projet pour cette journée. C'est ainsi que Verviers, Saint-Ghislain et Comines ont été retenues après avoir présenté un projet répondant au lourd cahier de charge imposé par les organisateurs européens. Mons pourra peut-être

emboîter le pas d'ici peu. La Région wallonne entend faire participer les citoyens, les écoles, les entreprises et les communes à des projets locaux visant à améliorer les conditions de circulation et d'accessibilité. Ces opérations ne seront pas sans lendemain car les projets prévoient la poursuite des effets au-delà de la semaine de la mobilité.

Pour la Région bruxelloise, j'ai appris que le gouvernement bruxellois a chargé Inter-Environnement et le BRAL de la coordination au niveau régional. Pourriez-vous m'expliquer en quoi consiste le cahier des charges confié à Inter-Environnement et au BRAL?

Un ou plusieurs périmètres réservés doivent être définis dans la ville. Cette zone sera fermée à la circulation à certaines heures notamment les horaires de travail et de déplacement domicile-travail. Seuls les piétons, les cyclistes, les transports en commun, les véhicules moins polluants (GPN, GNV, électriques) pourront y pénétrer. Si plusieurs périmètres sont délimités, ils pourront être reliés par des cheminements piétonniers. Le périmètre réservé pourra être complété par une zone tampon, dans laquelle une information spécifique sera affichée à l'attention des automobilistes. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, les périmètres fermés sont-ils déjà définis? A ce sujet, j'ai entendu récemment que du côté de Watermael-Boitsfort certaines annonces ont été faites, et je m'interroge dès lors sur la concertation dans le domaine. Quelles voiries régionales sont concernées? Comment s'effectue l'approbation des projets et la définition des périmètres?

La réussite de la journée européenne "En ville sans ma voiture!" repose sur l'adhésion des citoyens. La concertation avec les acteurs locaux est une des clés de la réussite de l'opération. Plusieurs organisations professionnelles devront être consultées en amont: commerçants, hôteliers, entreprises, personnel hospitalier, taxis, résidents du périmètre réservé. Ces organisations devront être informées de l'opération et de son déroulement mais aussi être associées aux décisions prises pour son organisation. Il est possible de mettre en place deux structures pour la préparation de la journée: un comité de pilotage regroupant techniciens, élus et représentants des différents groupes engagés pour définir la stratégie; un comité technique regroupant les techniciens de la ville et les différents groupes engagés dans l'opération pour préparer les modalités de la journée. Des réunions de quartier ou avec les publics spécifiques pourront compléter ce dispositif.

A Bruxelles, comment se déroulent les participations des communes, notamment de Bruxelles-Ville et quelles sont les modalités? Quel budget spécifique sera réservé au financement des initiatives communales? Au niveau wallon, le ministre du Transport et de la Mobilité a décidé de réserver un budget de 4 millions pour financer les opérations dont les montants sont compris entre 10.000 et 250.000 francs belges. Les projets peuvent être déposés par des associations, villes et communes.

A Bruxelles, comment seront intégrés les divers partenaires? Que pensez-vous des suggestions d'inciter le personnel régional et pararégional à laisser leur voiture à la maison, de contacter des associations cyclistes pour une participation massive des vélos? Comment comptez-vous informer le grand

public du soutien de la Région à cette opération et inciter la population à choisir des moyens de déplacement moins polluants?

Bruxelles a l'avantage d'avoir un canal. Il pourrait être davantage exploité pour désengorger les itinéraires routiers. Le port pourrait être mieux intégré dans la Région et les Bruxellois pourraient mieux connaître cette zone.

Comme il est stipulé dans le cahier de charges européen, les autorités devront réaliser une évaluation afin de tirer les enseignements de cette journée. Le dispositif d'évaluation devrait tenir compte des paramètres suivants: qualité de l'air, bruit, trafic, opinion publique.

En ce qui concerne l'évaluation de l'air et du bruit, une participation de l'IBGE est-elle prévue? Des capteurs et des sonomètres fixes et mobiles pourraient être installés afin de réaliser une étude comparative. Pour l'évaluation de circulation et de la fréquentation des transports en commun, des comptages particuliers sont-ils prévus? Pour connaître les réactions de l'opinion publique, plusieurs groupes pourraient faire l'objet d'enquêtes: les habitants, les personnes s'étant rendues dans les périmètres réservés, les résidents et les commerçants de ces périmètres. Un effort particulier pourrait être fait au niveau des communes pour évaluer l'impact sur le nombre de clients et sur le chiffre d'affaire.

Il faut mettre tout en oeuvre pour assurer le succès de cette journée. J'espère que, contrairement à certains de vos collègues, vous n'aurez pas trop de scrupules à déplaire aux automobilistes. Il est important de concerner très rapidement les responsables locaux, car c'est d'eux que dépendra en grande partie la réussite de l'opération. Ne perdons pas de vue que celle-ci aura lieu très peu de temps avant les élections communales. Certains responsables locaux craindront peut-être de décourager leur électorat. C'est pourquoi il est important de leur démontrer que les exemples étrangers dans des villes de la taille de Bruxelles ont eu des conséquences positives. L'un des plus grands défis du début du 21ème siècle sera la gestion de la mobilité dans les régions urbaines. Notre ville n'est pas loin de la saturation totale. C'est aujourd'hui que les responsables politiques doivent prendre des mesures pour diminuer la pression automobile et faciliter les conditions de déplacement des cyclistes, des piétons et des usagers des transports en commun. Pour Ecolo, améliorer les conditions de déplacement sans voiture est un objectif social important. Nous voulons promouvoir une ville solidaire basée sur un développement durable.

**M. Robert Delathouwer**, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente (en néerlandais) .- Je constate que l'oratrice déborde d'enthousiasme. Je me rappelle qu'en évoquant pour la première fois la journée du 22 septembre, nous sommes partis du principe qu'il ne s'y passerait rien. L'initiative est récente. En septembre-octobre de l'année dernière, le septicisme était encore largement répandu. Aujourd'hui, il a fait place à un grand enthousiasme. Je me dois néanmoins d'inciter à la prudence.

Un problème subsiste en effet : Bruxelles forme bien une Région, mais elle se compose de dix-neuf communes. Nous devons arriver à convaincre les gens pour pouvoir mettre en œuvre de nouveaux concepts.

#### **Poursuivant en français**

La journée "En ville sans ma voiture!" sera prolongée à Bruxelles par une semaine de la mobilité, au travers de diverses actions train-tram-bus et d'autres actions qui favorisent la mobilité. Ce sera l'occasion pour les communes et la Région de tester les nouvelles mesures de déplacement.

Le cahier des charges affecte trois millions au BRAL et à Inter-Environnement, étant donné qu'elles sont les mieux placées sur le terrain pour traiter de l'accompagnement, stimuler et médiatiser le projet.

Les communes qui souhaiteraient participer devront remplir un formulaire de candidature et l'introduire avant le 10 mai afin qu'il soit examiné pour le 12 mai par le jury fédéral.

Dix communes ont des projets concrets, cinq attendent les décisions de la prochaine Conférence des bourgmestres, quatre sont à la traîne.

#### **Poursuivant en néerlandais**

Que des communes prennent des initiatives de leur chef ne me dérange pas : c'est l'ensemble qui m'intéresse. Je n'ai pas non plus pour mission de convaincre les bourgmestres de participer à cette initiative.

Pour l'instant, quinze communes ont des projets pour participer à la journée "En ville sans ma voiture!", un tiers des communes hésite encore. Par rapport à septembre 1999, le progrès est notable. Pour que cette journée réussisse, il faut que les projets soient harmonisés. Quelques communes nous ont encore rejoints après une tournée d'information.

Les communes hésitantes avancent deux arguments. Premièrement, elles relèvent que le 22 septembre est un vendredi. Je ne pense pas qu'il s'agisse du pire jour de la semaine. Ensuite, elles prétendent aussi que cette initiative pourrait s'avérer dangereuse à deux semaines des élections communales. Or, des enquêtes en France et en Italie ont montré que 70% des sondés étaient favorables à une telle initiative et que 90% la jugeaient susceptible d'être répétée. Aux bourgmestres qui hésitent encore, je dirais que la participation à une telle journée est électoralement intéressante.

Je pense que nous ne devons pas convaincre individuellement les bourgmestres. Dans une deuxième phase, nous examinerons les projets et nous verrons comment les concilier.

#### **Poursuivant en français**

Au niveau régional, des ateliers de travail se tiendront une fois par mois.

Une première réunion de prise de conscience a eu lieu le 1er février dernier. Le 29 février, une visite à Lille a été organisée à laquelle ont participé cinquante fonctionnaires communaux.

Le 6 avril, nous avons évalué l'état d'avancement des projets dans les différentes communes de Bruxelles.

La Région s'apprête à disposer des stands de démonstrations sur le "car sharing", le co-voiturage et même le ressemelage des talons.

Une collaboration avec taxi-stop est envisagée. Une action en faveur du "school pooling" l'est aussi.

La Région a également prévu une réunion avec la STIB, les TEC et De Lijn afin d'envisager des initiatives tarifaires, le renfort des services, etc.

Vu l'importance de l'implication des commerçants est importante dans nos actions, nous sommes en concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles.

Il faut que les entreprises sensibilisent leur personnel à l'utilisation d'autres moyens de transport.

Nous envisageons également l'évaluation des itinéraires cyclables régionaux et des zones "confort".

Il s'agit d'informer le grand public via les médias pour montrer que la Région soutient des moyens de transport moins polluants que l'automobile. Les expériences à l'étranger ont mis en évidence la nécessité d'une bonne information du citoyen. Nous avons décidé de réaliser un journal de la semaine qui sera bilingue et largement diffusé.

**Mme Evelynne Huytebroeck** .- Je suis rassurée par le nombre de communes qui semblent intéressées à participer à l'événement. Ce sera un véritable succès si quinze communes participent, à la condition que le périmètre d'actions soit suffisamment large.

Je suis également rassurée quand vous parlez de campagne d'information et de sensibilisation destinée à l'ensemble du public. Il s'agit non seulement de toucher le public bruxellois mais également les navetteurs. C'est aujourd'hui que cette information doit être diffusée également à l'intention des écoles, des commerces et des entreprises.

-L'incident est clos.

- La réunion est close à 15h00'.