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 27 JUIN 2001

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Joël Riguelle (F) à 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, concernant "l'échéancier des travaux permettant de répondre aux objectifs d'amélioration des déplacements en vélo sur l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale".

(Orateurs: MM. Joël Riguelle, Michel Van Roye, Mahfoudh Romdhani, Alain Adriaens et 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)

QUESTIONS ORALES

de M. Walter Vandenbossche (N) à 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, concernant "l'absence de sécurité routière pour les piétons à Bruxelles".

(Orateurs: M. Walter Vandenbossche et 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)

de M. Benoît Cerexhe (F) à 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, concernant "la position de la Région quant à la coordination de la sécurité sur les chantiers".

(Orateurs: M. Benoît Cerexhe et 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)

de Mme Evelyne Huytebroeck (F) à 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, concernant "l'utilisation de la plate-forme multimodale dans le cadre du projet de transport de déchets ménagers par voie d'eau".

(Orateurs: Mme Evelyne Huytebroeck et 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)

Présidence de Mme Françoise Schepmans.

- La réunion est ouverte à 14h15'.

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE À 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,

concernant "l'échéancier des travaux permettant de répondre aux objectifs d'amélioration des déplacements en vélo sur l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale".

M. Joël Riguelle .- Au mois de mars dernier, nous avons eu l'occasion en commission de revenir une première fois sur les engagements pris précédemment concernant les infrastructures destinées aux cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale. C'était à l'initiative de notre collègue Madame Byttebier, et les intervenants ont insisté pour obtenir un échéancier des différentes mesures qui allaient être mises en oeuvre.

En ce qui concerne l'itinéraire 13, vous nous avez annoncé que les travaux commenceraient début avril et que ceux-ci seraient spécifiques à la finition de l'itinéraire. Pourriez-vous faire le point sur ces travaux?

Les travaux de marquage de la voirie, prévus pour le 10 mars dans la rue de la Loi, ont dû être reportés en raison de mauvaises conditions climatiques. A quel moment sont prévus ces marquages? Qu'en est-il exactement de ces opérations? Quelle est votre position à ce sujet?

L'enquête publique concernant l'itinéraire 12 était en cours au moment de notre débat en commission au mois de mars. Quelle est l'issue de cette enquête publique? Quelles conclusions faut-il en tirer pour les futurs aménagements de l'itinéraire 12?

Est-il possible d'obtenir un échéancier sur, par exemple, les deux prochaines années en ce qui concerne les travaux d'infrastructures cyclistes?

L'équipe qui s'occupe des infrastructures vélos au sein de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) est trop réduite pour être efficace. Pourriez-vous nous confirmer que tout a été mis en oeuvre pour répondre aux objectifs que vous avez fixés?

Vous avez souligné que la tendance "Sud" a été revue et est devenue une tendance "Nord-Ouest", tout en précisant que les dossiers qui ont été entamés seront terminés en priorité. Quelles sont les démarches entreprises pour réaliser ces itinéraires, notamment les 7 et 8 dont un des deux éprouvait quelques difficultés à trouver son passage sur la commune de Koekelberg.

Nous espérons que la proposition d'ordonnance concernant la subsidiation des communes pour l'installation d'infrastructures cyclistes sera examinée au plus vite en commission. Nous pourrons inciter les communes à répondre davantage au prescrit du PRD et à sa carte d'itinéraires cyclables.

Le gouvernement appuie-t-il cette proposition? Avez- vous l'intention de faire une contre-proposition?

M. Michel Van Roye .- Je félicite le ministre pour sa prise de position qui va à l'encontre de la position du Ministre-Président concernant la piste cyclable de la rue de la Loi.

Il faudrait donner des incitants financiers aux communes pour les convaincre de la nécessité de ces projets d'itinéraires cyclistes. On pourrait mettre sur pied un contrat d'axes entre les communes et la Région pour les déplacements à vélo.

Il y a aussi tout un travail à faire dans le milieu scolaire. Il faut aller à contre-courant d'une culture qui dit que rouler à vélo à Bruxelles est dangereux.

Il faut créer un esprit général pour rendre la circulation de chacun plus conviviale. Il n'est pas inimaginable d'instaurer une zone 30 sur l'ensemble de l'Agglomération puisque la vitesse moyenne des déplacements à Bruxelles n'est que de 15 km/h.

M. Mahfoudh Romdhani .- Au delà de l'importance qu'il faut accorder aux pistes cyclables, je pense qu'il faut investir dans un changement de mentalité des Bruxellois. Y aura-t-il une campagne incitant les habitants de notre Région à plus de convivialité à travers des moyens de mobilité plus doux?

Quels pourraient être les axes de cette campagne et quels spécialistes faudrait-il consulter?

M. Alain Adriaens .- Je commence à me décourager face à la lente mise en oeuvre de la politique de mobilité cycliste. La presse se fait l'écho des divergences de vue entre le Ministre de la mobilité et le Ministre-Président concernant la piste cyclable de la rue de la Loi. Espérons que le bon sens finira par l'emporter.

Le gouvernement devrait avoir une vision transversale lors de l'enquête relative aux ICR. Des aménagements favorables aux cyclistes améliorent les déplacements de tous les usagers de la voirie.

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 .- La réalisation d'itinéraires cyclables à Bruxelles, avec les 19 communes n'est pas simple à mettre en oeuvre.

Concernant l'itinéraire cyclable 13, des plateaux ont déjà été réalisés sur le territoire des communes d'Etterbeek, de Schaerbeek et de la Ville de Bruxelles. Les travaux dans le quartier européen seront exécutés pendant les vacances. Ceux au sein du Pentagone dans la rue de la Loi ont été finalisés le week-end dernier.

Le retard encouru est dû au fait que l'entrepreneur n'a obtenu les autorisations nécessaires de la Police de Bruxelles qu'après qu'un certain nombre de modifications au plan de signalisation et de marquages aient été apportées.

En ce qui concerne l'itinéraire cyclable 12, le permis ne sera délivré qu'après l'obtention de l'avis formel de la commune d'Evere. Les plans ne devront faire l'objet que de modifications mineures.

Pour ce qui est du planning de l'aménagement des itinéraires cyclables pour l'année 2001, l'itinéraire 13 sera finalisé, de même que l'itinéraire 1 et les travaux de l'itinéraire 15 vont débuter.

Pour l'année 2002, les itinéraires 15 et 1 seront finalisés, les travaux des itinéraires 12 et 16 commenceront et l'itinéraire 5 (zone près de l'écluse) est prévu.

Il est aujourd'hui difficile de communiquer un planning précis pour l'année 2003.

Dans bien des cas, le planning élaboré par l'administration régionale en concertation avec l'entrepreneur ne peut être respecté parce que les communes refusent de délivrer des permis pour les travaux ou imposent d'autres travaux ou d'autres méthodes de travail. Ces refus résultent aussi bien de motifs techniques que de raisons d'opportunité.

La demande du permis de bâtir pour l'itinéraire 16 sera introduite au cours du mois de juillet 2001, immédiatement suivie par la demande pour la partie de l'itinéraire 5 à proximité de l'écluse d'Anderlecht.

Ensuite, nous entamerons les plans pour les itinéraires cyclables 9 et 11, après quoi ce sera le tour des itinéraires 6 à 8.

En ce qui concerne la proposition d'ordonnance, un avis favorable a été délivré par le gouvernement sur proposition du secrétaire d'Etat, M. Delathouwer, et de moi-même pour une modification du Code de la Route, et plus particulièrement du Code du gestionnaire des voiries. Le but de cette modification est de faire de la circulation à sens unique la règle et non plus une exception.

En ce qui concerne la subsidiation des mesures, celle- ci ne peut se faire à charge du budget des travaux publics.

J'ai proposé aux communes desservies par l'itinéraire 13 de prendre en charge les frais résultant de l'adaptation de la signalisation sur les voiries à sens unique qui débouchent sur l'itinéraire cyclable régional, afin de permettre aux cyclistes d'utiliser ces voiries dans les deux sens.

C'est à notre demande que les prescriptions pour l'itinéraire ont été prises dans le PRD. Les frais de réalisation seront à notre charge.

Il faudra être ferme quant au respect du prescrit du PRD.

Monsieur Van Roye, aux abords des écoles, la priorité sera bien évidemment donnée aux piétons et aux cyclistes. Dans la mesure du possible, les zones 30 ne me posent aucun problème mais il est impensable de les instaurer pour l'ensemble de l'agglomération.

Monsieur Romdhani, un changement de mentalité ne peut s'opérer par voie législative. Toutefois, malgré l'amour des citadins pour leur véhicule, il est important de donner la priorité aux transports en commun.

Concernant les pistes cyclables et leur maintenance, la collaboration entre services s'est améliorée. La personne qui part au mois de juillet sera remplacée par un spécialiste du vélo.

Concernant les échos des médias de ce matin, je n'ai pas eu le temps d'écouter les médias dans la journée. Je crois pouvoir dire que le ministre-président a soutenu le plan et parle simplement d'essais pour les mois de septembre et d'octobre.

Enfin, concernant la rue de la Loi et la rue Belliard, je compte bien opérer le même type d'harmonisation urbaine que j'avais déjà entrepris lors de la démolition du viaduc de Molenbeek, en direction du Centre, et de son remplacement par un tunnel.

La rue de la Loi est ce que l'on peut appeler une autoroute urbaine dont le temps est révolu. Les trottoirs sont trop étroits, peu conviviaux et présentent un réel danger pour les piétons.

Dans la perspective d'un meilleur respect des piétons et des cyclistes, il s'agit de faire de belles avenues, d'y installer des pistes cyclables de part et d'autre, et d'élargir les trottoirs, d'installer de la verdure et, enfin, de mettre un éclairage spécifique.

Tout ceci devrait être réalisable en six mois et ce, en même temps que le renouvellement du toit du métro. La fluidité du trafic ne devrait pas en pâtir. Ce projet profitera à la grande majorité des bruxellois.

M. Joël Riguelle .- Je reste sur ma faim en ce qui concerne l'évolution de la tendance sud vers la tendance nord-ouest.

Même s'il est souhaitable d'avoir un interlocuteur vélo, visible, au sein de l'administration, je pense que le soutien que le gouvernement apporte aux consultants comme Pro-Vélo doit être maintenu. Ils effectuent un travail de qualité dans les écoles et les communes, cela contribue à faire évoluer les mentalités.

Il faut mettre en oeuvre l'idée déjà évoquée avec M. Delathouwer de former un conseiller vélo dans chaque commune. Beaucoup de communes manquent de compétences pour développer une politique vélo.

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 .- Qu'il y ait un responsable dans les collèges échevinaux ou au sein de l'administration, est une bonne idée. Mais il ne faut pas demander à la Région de payer ce fonctionnaire.

M. Joël Riguelle .- Il s'agit d'assumer sa formation.

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 .- Est-ce que cela ne pourrait pas se discuter à la conférence des bourgmestres et échevins?

Je rappelle que Pro-Vélo, comme les autres organisations, est soutenu par notre administration. Leurs subsides vont encore prochainement augmenter.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

L'absence de sécurité routière pour les piétons à Bruxelles

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais) .- En fait, on aurait très bien pu rattacher ma question orale à l'interpellation de M. Riguelle, étant donné que le ministre a répondu à la majorité des questions que j'avais l'intention de poser. Dès lors, je limiterai mon intervention à un problème spécifique: celui de l'âge des victimes de la route.

En effet, les chiffres montrent que ce sont surtout les jeunes qui sont victimes de l'insécurité routière: 179 victimes ont entre 5 et 15 ans. Il est donc clair que cette catégorie d'âge est particulièrement vulnérable. Si Bruxelles tient à acquérir une réputation de ville enfants admis, il faut absolument pouvoir améliorer ces chiffres.

Le gouvernement est-il conscient de cet aspect spécifique de l'insécurité routière à Bruxelles? Quelles mesures envisage-t-il afin de réduire l'insécurité routière, et en particulier celle qui touche les jeunes à Bruxelles?

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) .- Il va de soi qu'en élaborant sa politique de circulation, le gouvernement bruxellois consacre toute son attention à la protection des usagers faibles, en particulier des piétons. En effet, les statistiques montrent que ce sont les piétons qui sont les plus vulnérables à Bruxelles. Il va de soi que le nombre d'accidents impliquant des piétons saute aux yeux plus qu'ailleurs en raison de la forte concentration de piétons sur notre territoire. Par ailleurs, je ne suis compétent que pour les voiries régionales qui représentent tout au plus 20 % de l'ensemble des voiries du territoire de la Région.

Je suis convaincu que de nombreuses mesures peuvent encore être prises pour améliorer la sécurité des piétons. Des infrastructures adaptées sont une première condition importante pour y parvenir. Nous examinerons bientôt tous les trottoirs situés le long des voiries communales afin de pouvoir nous faire une idée de leur état. Mon administration met actuellement la dernière main au cahier des charges relatif à cet audit, qui prendra certainement en compte le confort des moins-valides. L'examen des trottoirs portera aussi sur des aspects tels que l'éclairage, le mobilier urbain et les passages pour piétons. On lancera ensuite des programmes d'actions prioritaires en fonction des résultats de cet examen.

Les intérêts des usagers faibles seront pris en compte lors de l'élaboration de tout projet de réaménagement d'un carrefour ou d'une voirie régionale. Dans la mesure du possible les temps de traversée seront allongés afin de permettre à chacun d'atteindre en toute sécurité l'autre côté de la rue. Des contacts seront pris avec toutes les communes afin d'obtenir un relevé de tous les carrefours qui constituent des "points noirs", afin de pouvoir programmer systématiquement les adaptations nécessaires.

Cette année, on entamera également une étude des abords des écoles situées le long de voiries régionales. Ici aussi, l'objectif est que ces abords deviennent piétons admis afin que les usagers jeunes et vulnérables puissent bénéficier d'une plus grande sécurité dans le trafic, qu'ils se rendent à l'école à pied ou en vélo.

La présence de personnel de sécurisation relève de la compétence de la police locale ou des personnes qui ont été désignées à cet effet par le bourgmestre. Je pense ici surtout à des surveillants mandatés qui peuvent se charger de sécuriser les rangs d'enfants, les personnes âgées et les moins-valides. La Région n'est pas compétente pour ce problème, ce sont les pouvoirs locaux et les bourgmestres qui décident des lieux où il faut intervenir en priorité.

- L'incident est clos.

La position de la Région quant à la coordination de la sécurité sur les chantiers

M. Benoît Cerexhe .- Les interprétations du nouvel arrêté royal relatif à la coordination de la sécurité divergent déjà.

Dans son cahier de charges, le département environnement et infrastructure du Ministère de la Communauté flamande n'accepte comme coordinateurs que les conseillers en prévention de niveau 1 ou 2. Etant donné leur nombre limité, il faudra trouver ces personnes parmi les entrepreneurs, ce qui risque de nuire à la sécurité alors que le but du régime transitoire est d'introduire la nouvelle réglementation de manière réfléchie.

En Région wallonne, on ne désire pas reprendre séparément les mesures de sécurité dans le métré des prix et on intègre ces coûts aux frais généraux du chantier. Notre Région va-t-elle suivre cette voie?

Par ailleurs, certaines administrations locales écrivent dans leurs cahiers des charges que la coordination est à charge de l'entrepreneur. C'est en contradiction avec la loi et c'est regrettable car l'arrêté royal suit une réglementation européenne dont le secteur de la construction n'était pas demandeur.

Pouvez-vous nous préciser l'attitude que notre Région va adopter dans le cadre des chantiers dont elle est maître d'ouvrage? Va-t-elle suivre les autres régions dans leur interprétation restrictive de l'arrêté royal et dans leur souhait de ne pas appliquer de dispositions transitoires?

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 .- Le 7 février 2001 l'arrêté royal concernant les chantiers temporaires ou mobiles a été publié au Moniteur. Cette réglementation a pour objectif d'accroître la sécurité des travailleurs. L'arrêté royal précise une série de moyens et de mesures, notamment l'obligation pour les maîtres d'ouvrage de désigner des coordinateurs sécurité et santé. Sa date d'entrée en vigueur a été fixée au 1er mai 2001. Notre Région applique cet arrêté, notamment dans le cadre des chantiers dont elle est maître d'ouvrage. Nous ne voulons pas interpréter cet arrêté de

manière restrictive ou ne pas appliquer les dispositions transitoires. Les dispositions de l'arrêté royal ne sont pas applicables aux chantiers temporaires ou mobiles dont la réalisation des travaux a été entamée au 1er mai 2001. Les chantiers dont la phase d'étude du projet a été entamée à la date du 1er mai 2001 échappent aux dispositions de l'arrêté relatives à la coordination.

Deux textes-type ont été rédigés. Le premier est un modèle d'article additionnel à ajouter aux articles du cahier spécial des charges du marché relatif à la réalisation de l'ouvrage. Le second est un modèle de cahier spécial des charges servant à la désignation d'un coordinateur-réalisation pendant la phase transitoire. Ces documents ont été réalisés par les services de mon administration et par les services compétents du Ministère wallon de l'équipement et des transports (MET). La Région ne souhaite pas déroger aux conditions d'exercice de la fonction de coordinateur, spécialement en ce qui concerne la formation de base et l'expérience professionnelle utile compte tenu des dispositions transitoires prévues jusqu'au 1er mai 2004.

Concernant la prise en compte des surcoûts engendrés par cette réglementation, les coûts liés à la désignation des coordinateurs incombent au maître d'ouvrage. L'article 30 de l'arrêté royal prévoit que les candidats soumissionnaires annexent à leurs offres un calcul de prix séparé concernant les mesures et les moyens de prévention. Le texte n'impose pas de poste particulier au métré reprenant le prix des moyens et des mesures de prévention à mettre en oeuvre. Ces coûts peuvent être répartis sur les différents postes du métré à l'instar des frais généraux.

D'après le modèle d'article additionnel, l'adjudicataire est chargé d'établir avant le début des travaux une analyse des risques auxquels peuvent être exposés les travailleurs ainsi que les moyens et mesures de prévention de ces risques. Le coordinateur-réalisateur assiste le pouvoir adjudicateur dans l'examen de ce document. Au cours des travaux, l'adjudicataire applique les mesures de prévention prévues dans ce document. L'adjudicataire est également tenu de coopérer à la coordination. Toutes ces tâches font partie des frais généraux du marché hormis les mesures de prévention des risques qui excéderaient les obligations générales. Pour ces mesures supplémentaires, on prévoit un poste spécifique avec un montant qui permet le paiement des sommes à justifier par l'entrepreneur suivant une procédure établie dans le cahier des charges.

Au-delà de la phase transitoire, le pouvoir adjudicateur doit faire un choix en fonction des spécificités du marché, de répartir les coûts des moyens et mesures de prévention sur l'ensemble des postes du métré ou de prévoir un poste particulier du métré réservé à ces coûts ou encore une combinaison de ces possibilités.

La question étant très technique, il faudrait la poser par écrit pour plus de précisions.

- L'incident est clos.

L'utilisation de la plate-forme multimodale dans le cadre du projet de transport de déchets ménagers par voie d'eau

Mme Evelyne Huytebroeck .- La Région bruxelloise et le port de Bruxelles viennent d'inaugurer une plate-forme multimodale et un terminal conteneurs le long du canal. La finalisation de ce dossier offre une plus-value à notre zone portuaire. Cette infrastructure améliore la complémentarité entre le rail, la route et la voie d'eau. Cette plate-forme peut donner un coup d'accélérateur au dossier du transport de déchets ménagers par voie d'eau qui traîne depuis longtemps pour des raisons d'ordre budgétaire ou technique. Aujourd'hui, c'est un élément de plus permettant d'alléger le trafic des camions dans Bruxelles. A ce sujet, plusieurs projets ont été présentés au gouvernement, allant du transport en vrac au transport par conteneur, plus susceptible de séduire les communes concernées par le projet. Selon le ministre Gosuin, qui est chargé de la tutelle de l'Agence Bruxelles-Propreté qui loue les terrains à Anderlecht où les déchets seraient acheminés, il faut attendre qu'un dépôt soit construit à cet endroit pour regrouper les camions. D'après les spécialistes, on pourrait utiliser une structure bâchée sous laquelle se ferait le transfert des camions vers les conteneurs et les barges. Avez-vous étudié cette possibilité?

Le nouveau portique de la plate-forme multimodale intervient dans le déchargement des déchets. Les moyens de levage des conteneurs existent déjà. Il reste à transporter des déchets du portique vers l'incinérateur. Avez-vous étudié la possibilité d'une trémie roulante passant au-dessus de la route? Sinon, des camions de l'Agence Bruxelles-Propreté pourraient-ils se charger de ce transport?

Concernant le transport vers le centre de tri, il faudrait attendre une affectation définitive du site de Carcoke avant de construire une route. Avez-vous avancé dans ce dossier? Le terrain de l'Agence Bruxelles-Propreté à Anderlecht est-il le seul terrain possible convenant au chargement des conteneurs? Avez-vous eu des contacts avec la commune d'Anderlecht à ce sujet?

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 .- Le terminal à conteneurs est essentiel pour le développement des activités portuaires. Bruxelles y trouve un atout supplémentaire pour conforter sa fonction de carrefour de transport de marchandises. La construction d'un grand centre multimodal de prestation de services logistiques a nécessité des investissements importants. Les investisseurs ont répondu favorablement à la Région et aux autorités portuaires et de nouvelles entreprises souhaitent s'installer au Port de Bruxelles. Ce terminal est une remarquable opportunité pour le port de Bruxelles car il favorise le transfert modal essentiel dans l'approvisionnement d'une grande métropole.

Il est de plus en plus indispensable de privilégier la complémentarité des modes de transport et de profiter davantage des atouts du transport peu polluant par voie d'eau et par rail.

La progression de l'ensemble des trafics liés à la voie d'eau m'incite à multiplier les mesures volontaristes afin de renforcer l'attractivité de la place portuaire bruxelloise. On est fiers d'avoir fait cet investissement.

Je suis convaincu de l'opportunité qu'offre le transport des déchets ménagers par voie d'eau. Un projet initial prévoyait le tranport par le canal des déchets ménagers collectés dans la partie sud de la Région : les camions seraient venus verser les immondices dans des barges amarrées au bassin de Biestebroek, sous une structure bâchée du type utilisé par CERES, pour les transférer vers l'usine d'incinération.

C'est ainsi que l'on procède à Liège et il faut évaluer si cette méthode est applicable à Bruxelles. D'autres solutions ont été mises à l'étude en collaboration avec l'Agence Bruxelles-Propreté qui a analysé la faisabilité de ce transfert du sud au nord par voie d'eau sous forme d'unités conteneurisées.

La mise à disposition du terminal à conteneurs va permettre d'actualiser ces études. Les partenaires du BTI ont déjà exprimé au Port leur intérêt pour une telle démarche. Le transport des conteneurs serait assuré par barge avec pré- et post-acheminement par des camions de l'Agence Bruxelles-Propreté et sans déchargement intermédiaire du contenu.

La possibilité d'utiliser une trémille a été envisagée pour le transbordement des résidus de l'incinération, soit 130 mille tonnes par an. Les services du Port ont informé l'Agence Bruxelles-Propreté des possibilités techniques existantes pour un transbordement sans rupture de charge. L'Agence Bruxelles-Propreté en étudie la faisabilité.

En ce qui concerne le centre de tri situé au nord de la Région, je puis vous assurer que toutes les pistes sont explorées pour démarrer dès que possible une utilisation de la voie d'eau.

En ce qui concerne les disponibilités de terrain au sud de la Région pour opérer le transbordement de conteneurs, seul le terrain de Biestebroek appartient au Port. Aucune possibilité d'acquisition ne sera écartée.

Quant à Carcoke, nous voyons enfin une lumière apparaître au bout du tunnel. Les trois régions semblent d'accord sur la seule solution préconisée par le liquidateur. Les crédits sont prévus, et dès que la situation juridique se précisera, les choses bougeront.

Mme Evelyne Huytebroeck .- La solution de la bâche est tout à fait satisfaisante, elle s'intègre bien dans une structure urbaine. J'espère que nous obtiendrons les conclusions de l'étude réalisée par l'Agence Bruxelles-Propreté. J'ai entendu que Bruxelles-Propreté était le principal frein à la réalisation de ce projet.

Le transport de déchets pourra rentabiliser la plate-forme multimodale.

En ce qui concerne Carcoke, nous voulons tous que ce dossier se débloque, mais nous pensons que ce n'est pas à la Région de prendre en charge les frais de dépollution du sol. Une solution à Carcoke amènerait des solutions pour d'autres chancres.

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 .- Concernant Carcoke, le propriétaire n'existe plus et la responsabilité du liquidateur est engagée. Vous pourrez interpeller M. Draps à ce sujet.

Mme Evelyne Huytebroeck .- J'estime néanmoins qu'Usinor a une responsabilité dans ce dossier.

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 .- Le pollueur paie à condition qu'il ait de l'argent.

Mme Evelyne Huytebroeck.- Une législation existe à ce sujet.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 15h25'.