



GEWONE ZITTING 2017-2018

16 AVRIL 2018

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à instaurer un dispositif interactif de
délestage du trafic en cas de fermeture d'un
axe routier principal de la Région de
Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par Mme Carla DEJONGHE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, M. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, Mme Cielteje Van Achter, M. David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-305/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2017-2018

16 APRIL 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een interactief systeem
voor verkeersontlasting in geval van
sluiting van een hoofdverkeersas in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door mevrouw Carla DEJONGHE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Cielteje Van Achter, de heer David Weytsman.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-305/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, premier coauteur de la proposition de résolution

M. Gaëtan Van Goidsenhoven souligne d'emblée que cette proposition a été rédigée et déposée il y a plus de deux ans, en janvier 2016, dans le contexte émotionnel de la fermeture du tunnel Stéphanie.

La Région de Bruxelles-Capitale détient le triste privilège d'être une des zones les plus encombrées de l'Europe. Aussi longtemps que le réseau de métro à étendre et que la mise en service d'un réseau suburbain efficace ne seront pas concrétisés pour avoir réellement une influence sur la diminution du trafic automobile dans la Région, il est indispensable d'adopter des mesures spécifiques qui puissent assurer une fluidité suffisante du trafic et éviter l'asphyxie de la Région quand une zone connaît une interruption de circulation prolongée. Dans les circonstances actuelles, il faut admettre que tout incident exerçant une incidence sur le trafic crée une situation infernale entraînant le blocage du trafic dans la zone concernée et dans son environnement proche.

La fermeture du tunnel Stéphanie le 11 janvier 2016 a engendré une série d'embouteillages se répercutant sur les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles et sur la Petite Ceinture. En cas de fermeture d'un axe important de trafic, la Région étouffe et ce sont des zones étendues qui souffrent d'une congestion généralisée du trafic dû aux tentatives menées par les automobilistes de trouver un itinéraire alternatif.

L'assistance au déplacement des automobilistes est nettement insuffisante et engendre inévitablement des encombrements qui se répercutent sur des zones étendues ralentissant de façon notable les conditions de circulation. Les chantiers en divers endroits de la Région ne manquent pas et représentent, quand ils se situent sur un axe de délestage utilisé par les automobilistes, une nouvelle source d'encombrement, de ralentissement voire de blocage du trafic créant par conséquent un effet boule de neige. Nul ne peut exclure qu'un incident ne se présente sur un axe important de trafic nécessitant l'instauration d'un ou d'itinéraires « bis ». Ces axes « bis » sont parfois encombrés par des chantiers ralentissant la circulation.

La présente résolution vise à dresser une cartographie des axes de délestage ou itinéraires « bis » sur lesquels tous chantiers seraient non autorisés pendant la durée de la fermeture d'un accès important de circulation. En d'autres termes, si un tunnel doit être fermé plusieurs jours pour des raisons bien précises, les axes de délestage qui seraient recommandés aux automobilistes ne pourraient connaître le moindre chantier de nature à ralentir la circulation. Cela revient à dire que la fermeture prolongée (1 semaine au moins) d'un tunnel sur l'axe de l'avenue Louise, par exemple, entraîne d'office l'arrêt de tout chantier en surface sur

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven zegt dat dit voorstel meer dan twee jaar geleden is opgesteld en ingediend, in de emotionele context die de sluiting van de Stefaniatunnel heeft doen ontstaan.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is helaas een van de meest verzadigde zones van Europa. Zolang het metronet niet is uitgebreid en er geen doeltreffend voorstedelijk netwerk is om het autoverkeer in het Gewest werkelijk te verminderen, moeten er absoluut specifieke maatregelen worden genomen om te zorgen voor voldoende vlot verkeer en om te voorkomen dat het Gewest wordt lamgelegd bij een langdurige onderbreking van het verkeer in een bepaalde zone. In de huidige omstandigheden, moet men toegeven dat elk incident dat invloed heeft op het verkeer leidt tot een helse situatie waarbij het verkeer komt vast te zitten in en rond de zone in kwestie.

De sluiting van de Stefaniatunnel op 11 januari 2016 heeft geleid tot een reeks opstoppingen die een weerslag hadden op de gemeenten Elsene en Sint-Gillis en op de kleine ring. Bij de sluiting van een belangrijke verkeersas, komt het Gewest tot stilstand en rijdt het verkeer zich vast in omvangrijke zones omdat de autobestuurders pogen een alternatieve reisweg te vinden.

De bijstand voor de verplaatsing van de autobestuurders volstaat duidelijk niet en leidt onvermijdelijk tot opstoppingen in vele zones die het verkeer merkbaar vertragen. Op verscheidene plaatsen in het Gewest worden tal van werken uitgevoerd; indien die worden uitgevoerd op een door de autobestuurders gebruikte ontlastingsweg, vormen zij een nieuwe hindernis en zijn ze een bron van vertraging of stilstand als gevolg van een sneeuwbaaleffect. Niemand kan uitsluiten dat een ongeval zich voordoet op een belangrijke verkeersas, waardoor één of meerdere alternatieve reisen moeten worden gevonden. Daar doen zich soms verkeersopstoppingen voor wegens werken die het verkeer vertragen.

Deze resolutie beoogt de ontlastings- of alternatieve wegen in kaart te brengen waar geen werken zouden worden toegelaten tijdens de sluiting van een belangrijke verkeersas. Met andere woorden, indien een tunnel verscheidene dagen moet worden gesloten om zeer precieze redenen, mogen er geen werken worden uitgevoerd op de ontlastingswegen die aan de autobestuurders worden aanbevolen. Dat komt erop neer dat de langdurige sluiting (ten minste 1 week) van een tunnel op de as van de Louizalaan bijvoorbeeld, automatisch leidt tot de stopzetting van alle bovengrondse werken op de Louizalaan en op de

l'avenue Louise ainsi que les axes de délestage préconisés comme la chaussée d'Ixelles d'une part et la chaussée de Waterloo d'autre part.

Dans la même optique, tout axe transversal permettant de désencombrer de façon efficace les boulevards périphériques (petite ceinture, axe Louise / Poelaert et moyenne ceinture) tombe dans le champ d'application de la présente résolution. Il conviendra donc d'établir une cartographie des axes dits de délestage et d'en effectuer le balisage adéquat. Par axe de délestage, on entend la première artère située de part et d'autre de l'axe concerné par une fermeture prolongée et muni d'un balisage approprié visant à faciliter la fluidité du trafic ainsi dévié, ainsi que les axes transversaux permettant d'alléger le trafic sur les axes congestionnés à la suite d'une interruption de trafic en un lieu bien précis.

Le texte de la résolution demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'instaurer dans la Région de Bruxelles-Capitale un dispositif dynamique de délestage du trafic automobile mis en action à la suite de la fermeture d'un axe important de circulation justifiant l'arrêt du trafic pendant une période prolongée (minimum une semaine) ;
- en cas de fermeture d'un axe de circulation important, de mettre en service des itinéraires de délestage balisés visant à diminuer les encombrements conséquents à cette interruption de trafic ;
- de mettre fin aux chantiers existants sur les axes de délestage dès que ceux-ci deviennent opérationnels à la suite d'une fermeture d'un axe important de trafic ;
- de définir une cartographie des axes de délestage retenus en concertation avec les instances défendant les intérêts économiques et sociaux dans la Région. Par axe de délestage on entend les artères situées à proximité immédiate de la zone touchée par une interruption du trafic ainsi que tout axe transversal susceptible d'alléger la charge de trafic sur les axes concernés par une fermeture à la circulation automobile ;
- d'installer aux entrées de la Région un balisage dynamique qui informera les automobilistes de la fermeture d'un axe ou d'une zone de circulation et de l'itinéraire alternatif conseillé. Les axes de délestage ainsi recommandés devront permettre une fluidité du trafic et donc être dépourvus de tout chantier susceptible de ralentir voire de créer des blocages supplémentaires de trafic par suite de leur existence.

aanbevolen ontlastingswegen, zoals de Elsensesteenweg enerzijds en de Waterlooostenweg anderzijds.

In dezelfde geest, valt elke transversale as die de mogelijkheid biedt de randwegen (kleine ring, as Louisa-Poelaert en middenring) werkelijk te ontlasten binnen het toepassingsgebied van deze resolutie. Er moet dus haast worden gemaakt met de « ontlastingswegen » en men moet zorgen voor passende aanduiding ervan. Onder ontlastingsweg wordt verstaan : de eerste verkeersweg aan weerszijden van de as die lijdt onder een langdurige sluiting, waarbij wordt gezorgd voor passende aanduiding, teneinde het aldus omgeleide verkeer vlot te laten doorstromen, alsook de transversale assen die de dichtgeslibde assen kunnen ontlasten door een onderbreking van het verkeer op een welbepaalde plaats.

De tekst van de resolutie verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een dynamische regeling in te voeren voor de ontlasting van het verkeer na de sluiting van een belangrijke verkeersas die het stilleggen van het verkeer verantwoordt tijdens een lange periode (minimum een week ;
- bij sluiting van een belangrijke verkeersas, goed aangeduide ontlastende reiswegen te doen gebruiken teneinde de opstoppingen die volgen uit die verkeersonderbreking te verminderen ;
- de werken die aan de gang zijn op de ontlastingswegen stil te leggen zodra die wegen gebruikt worden ingevolge de sluiting van een belangrijke verkeersas ;
- een kaart te maken van de ontlastingsassen die werden gekozen in overleg met de instanties die de economische en sociale belangen van het Gewest verdedigen. Onder ontlastingsweg wordt verstaan : de assen in de onmiddellijke nabijheid van de zone die lijdt onder de onderbreking van het verkeer, alsook elke transversale as die de verkeerslast kan opvangen op assen die lijden onder de sluiting voor het autoverkeer ;
- aan de ingangen van het Gewest, dynamische borden te plaatsen om de autobestuurders op de hoogte te brengen van de sluiting van een as of een verkeerszone en de aanbevolen alternatieve reisweg aan te duiden. De aldus aanbevolen ontlastingswegen moeten vlot verkeer mogelijk maken en dus vrij zijn van werken die kunnen leiden tot vertragingen of zelfs bijkomende stilstand.

II. Discussion générale

M. Marc Loewenstein déclare ne pas comprendre l'intérêt de voter une résolution pour répondre à ce type de problème. Il appartient en particulier à la Commission de coordination des chantiers, à la police, aux communes concernées et à Bruxelles Mobilité de prévoir des itinéraires de délestage en cas de fermeture d'un axe routier. En cas de problème, il faut respecter la hiérarchie des voiries qui a été établie.

Par ailleurs, l'intervenant ne voit pas du tout la faisabilité de la demande consistant à mettre fin à un chantier sur un axe identifié comme itinéraire de délestage dès que celui-ci devient opérationnel suite à la fermeture d'un axe de trafic.

M. Ridouane Chahid rejoint les propos de son collègue Marc Loewenstein en demandant pourquoi les arguments présentés dans cette résolution n'ont pas été présentés lors de la discussion du projet d'ordonnance sur les chantiers en voirie publique.

Mme Céline Delforge comprend bien les arguments défendus par les auteurs de la proposition de résolution. Mais le problème de ce texte, c'est qu'il ne tient pas compte de la fluidité des transports en commun. En effet, les itinéraires de délestage vont ralentir encore plus les transports en commun situés sur ces voiries. Cela donne l'impression qu'on donne la priorité à l'automobile plutôt qu'aux transports en commun. L'ordonnance chantiers, que la commission a approuvée récemment, apporte de meilleures solutions aux problèmes soulevés par cette résolution. C'est la raison pour laquelle le groupe Ecolo s'abstiendra lors du vote.

M. Bruno de Lille s'associe à la remarque de sa collègue Céline Delforge. L'ordonnance sur les chantiers en voirie publique a répondu aux questions posées par cette résolution. De plus, ce texte ne tient pas compte des usagers les plus faibles. C'est la raison pour laquelle le groupe Groen s'abstiendra également.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven estime que, si tout ce qui est exprimé dans cette proposition de résolution allait de soi, cela se saurait. Le député regrette qu'il ait fallu plus de deux ans après le dépôt de ce texte pour l'examiner en commission. Depuis lors, de nouveaux éléments ont été portés à sa connaissance, comme le fait que les données du trafic Tomtom ont été acquises par Bruxelles-Mobilité afin d'établir de meilleures déviations. Par contre, on est très loin, à l'heure actuelle, d'un niveau d'efficacité en matière d'itinéraires de délestage. L'orateur estime donc que le texte aujourd'hui proposé garde encore une certaine pertinence.

II. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein zegt niet te begrijpen welk nut het heeft te stemmen over een resolutie om dergelijke problemen te verhelpen. Het komt met name toe aan de coördinatiecommissie voor de bouwplaatsen, aan de politie, aan de betrokken gemeenten en aan Brussel Mobiliteit om te voorzien in ontlastingswegen bij de sluiting van een verkeersas. Bij een probleem moet de opgestelde hiërarchie van de openbare wegen in acht worden genomen.

Bovendien ziet de spreker geheel niet hoe kan worden ingegaan op de vraag om werken aan een als ontlastingsweg bestempelde as stop te zetten zodra die gebruikt wordt na de sluiting van een verkeersas.

De heer Ridouane Chahid schaart zich achter de uitlatingen van zijn collega Marc Loewenstein, en vraagt waarom de in deze resolutie voorgestelde argumenten niet werden voorgesteld tijdens de bespreking van het ontwerp van ordonnantie over de bouwplaatsen op de openbare weg.

Mevrouw Céline Delforge begrijpt zeer goed de argumenten die de opstellers van het voorstel van resolutie verdedigen. Het probleem van deze tekst echter is dat hij geen rekening houdt met de vlotheid van het openbaar verkeer. De ontlastingstrajecten gaan het openbaar vervoer op die wegen immers nog meer vertragen. Dat geeft de indruk dat voorrang wordt gegeven aan het autoverkeer, eerder dan aan het openbaar vervoer. De ordonnantie over de bouwplaatsen, die de commissie onlangs heeft goedgekeurd, biedt betere oplossingen voor de problemen die wordt geopperd in deze resolutie. Om die reden zal de Ecolo-fractie zich onthouden bij de stemming.

De heer Bruno De Lille schaart zich achter de opmerking van zijn collega Céline Delforge. De ordonnantie over de werken op de openbare weg heeft een oplossing verschaft voor de kwesties die aan bod komen in deze resolutie. Bovendien wordt in de tekst geen rekening gehouden met de zwakste weggebruikers. Om die reden zal de Groen-fractie zich eveneens onthouden.

Volgens de heer Gaëtan Van Goidsenhoven zou het geweten zijn als alles wat in dit voorstel van resolutie wordt verwoord vanzelfsprekend was. De volksvertegenwoordiger betreurt dat er sedert de indiening van de tekst al meer dan twee jaar is verlopen alvorens te komen tot een bespreking in de commissie. Intussen werden nieuwe elementen hem ter kennis gebracht, zoals het feit dat Brussel Mobiliteit de verkeersgegevens Tomtom kan gebruiken om voor betere omleidingen te zorgen. Daarentegen staat men thans nog zeer ver af van efficiëntie op het vlak van ontlastingstrajecten. De spreker is dus van mening dat de thans voorgestelde tekst toch enig nut heeft.

M. Marc Loewenstein fait remarquer qu'au niveau du dispositif, la commission spéciale sur les tunnels a, dans ses recommandations, abordé le point spécifique des itinéraires de délestage. Il appartient au Parlement de voir si les recommandations formulées par cette commission spéciale ont été remplies et si elles ont été mises en œuvre. Il n'est nul besoin de voter un nouveau texte pour rappeler un principe qui a déjà été énoncé dans les recommandations de cette commission.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Aucun membre ne demande la parole.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Carla DEJONGHE

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

De heer Marc Loewenstein merkt op dat, wat het bepalend gedeelte betreft, de bijzondere commissie over de tunnels in haar aanbevelingen het specifiek punt van de ontlastingswegen heeft behandeld. Het komt toe aan het parlement om te bekijken of de aanbevelingen die werden verwoord door die bijzondere commissie werden gevolgd en ten uitvoer gelegd. Het is helemaal niet nodig een nieuwe tekst goed te keuren om te herinneren aan een principe dat al werd verwoord in de aanbevelingen van die commissie.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

Geen enkel lid vraagt het woord.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Carla DEJONGHE

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL