

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE VÉLO
EXPRESS RÉGIONAL (VER) ET LE PARKING
PARK AND RIDE À LOUVAIN-LA-NEUVE,
ALTERNATIVES À LA FERMETURE DU
VIADUC HERRMANN-DEBROUX »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le Vélo express régional (VER) et le parking *park and ride* à Louvain-la-Neuve, alternatives à la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux durant quelques jours a eu le mérite de montrer que des solutions pouvaient être mises en place rapidement.

C'est le cas du service Conforto accru à partir de Walibi avec la mise à disposition d'un parking important, des trains supplémentaires sur la ligne Namur-Bruxelles et la desserte Ottignies-Louvain-la-Neuve et l'ouverture anticipée du *park and ride* de Louvain-la-Neuve.

Malheureusement, toutes les mesures possibles n'ont pas été examinées et certaines de ces mesures sont déjà annulées, à cause de la réouverture du viaduc. Pourquoi a-t-on arrêté alors que l'on aurait pu continuer ? Vous aviez réagi très vite en disant qu'il fallait installer l'habitude dans la durée. La pérennisation de ces solutions aurait été certainement intéressante dans le cadre d'un plan de communication construit et de sensibilisation.

Dans le cadre des mesures non évoquées, c'est premièrement l'ouverture de l'assiette de la SNCB pour le vélo express régional, le VER, à partir d'Ottignies. Je vous avais déjà interrogé au moment où l'assiette a été construite. Une concertation avec M. le Ministre Bellot avait eu lieu pour utiliser ce tracé de la SNCB qui présente un certain nombre d'avantages et dont l'aménagement ne devait pas coûter plus de 300 000 euros pour permettre la sécurisation de l'ensemble du tracé.

Où cela en est-il ? Avez-vous poursuivi ? Sinon, pourquoi ?

L'autre mesure qui a été anticipée, par contre, c'est l'ouverture du *park and ride* de Louvain-la-Neuve. Là, son succès est beaucoup plus mitigé puisque, dans le cadre de la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux, l'accès était gratuit. Malgré le renforcement de l'offre de trains à la gare toute proche de Louvain-la-Neuve, les estimations les plus optimistes faisaient état de 80 voitures maximum lors des premiers jours d'ouverture, et cela, sans pouvoir distinguer les vrais navetteurs des étudiants qui, par ailleurs, ont profité de la gratuité pour s'y garer.

Des études ont-elles été réalisées pour cerner quelle serait la fréquentation une fois l'accès payant établi ?

On le sait, des mesures importantes doivent être prises par la SNCB pour faire connaître le *park and ride* et pour améliorer encore l'attractivité de la liaison Louvain-la-Neuve-Bruxelles afin d'en faire une réelle alternative à la voiture. Dans le projet final, une bretelle d'accès direct depuis la E 411 est prévue, passant sous la nationale 4. C'est un élément fondamental du projet qui garantit son attractivité et permet de limiter les nuisances auxquelles seront confrontés les riverains. C'est également une condition importante pour la mobilité autour de Louvain-la-Neuve qui est déjà sous forte pression.

La Wallonie a jusqu'ici, pour des raisons budgétaires, reporté ce chantier plusieurs fois.

Vous avez dit vouloir faire le maximum pour que ces travaux se réalisent. Toutefois, la presse nous apprend dans le même temps que le budget de 10,7 millions d'euros avait été trouvé et que le SPW a pu lancer le marché public concernant ce chantier en juin dernier. Qu'en est-il ?

Enfin, pouvez-vous me préciser le coût total de la location du parking de Walibi que vous avez ouvert durant quelques jours au moment de la fermeture de ce viaduc ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, cela me fait plaisir de vous entendre défendre un chantier routier.

En effet, la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux nous a permis de démontrer l'intérêt des usagers aux alternatives à la voiture pour accéder à Bruxelles même si la période de test a été limitée dans le temps et heureusement pour les navetteurs qui vont tous les jours à Bruxelles, mais malheureusement, pour pouvoir évaluer de façon complète l'efficacité des mesures mises en place dans l'urgence.

Je ne peux me réjouir que de la rapide et efficace concertation qui a pu être menée en ces circonstances exceptionnelles entre les partenaires publics et privés et qui ont permis de proposer différentes offres de services en matière de mobilité.

De lundi à jeudi, nous sommes passés de 35 à 200 véhicules sur les parkings mis à disposition. Progressivement, les automobilistes se sont intéressés à cette offre.

Ces mesures prises dans l'urgence ont montré l'intérêt grandissant des usagers en moins d'une semaine.

Il a fallu que le mot passe entre les usagers. L'information et la sensibilisation sont des atouts majeurs dans ce genre d'initiative.

Lors des discussions avec les responsables des parkings mis à disposition rapidement, il avait été convenu que les accords pris étaient valables jusqu'à la réouverture du viaduc Herrmann-Debroux.

Pour répondre à la question concernant le coût de mise à disposition du parking de Walibi, il a été nul, puisque seule une prise en charge des frais a été effectuée directement. Les personnes qui sont venues prêter sur le parking auraient été prises en charge directement par mon administration, mais il n'y a pas eu de location du site par Walibi. C'était une mise à disposition gracieuse.

Même si l'expérience a été courte, elle n'a pas pour autant été annulée. L'augmentation croissante de la fréquentation des parkings et les retours extrêmement positifs des usagers ayant utilisé ces dispositifs témoignent de la pertinence des alternatives proposées. Je souhaite pérenniser ces alternatives afin d'offrir, sur la durée, des solutions de mobilité alternative, efficace et pratique.

En ce qui concerne la mise à disposition de l'assiette SNCB réservée au RER pour le vélo express régional, j'ai interrogé le ministre fédéral de la Mobilité à ce sujet et il apparaît que cela risquerait de retarder les travaux du RER qui vont redémarrer début 2018. Je ne voudrais pas que certains puissent utiliser cet argument pour justifier un retard dans l'aboutissement de ce dossier que nous attendons tous depuis si longtemps.

Concernant les études de capacité du parking SNCB de Louvain-la-Neuve, je ne peux que vous inviter à interroger le ministre fédéral de la Mobilité afin d'obtenir le détail et les chiffres exacts résultant des études d'estimation de fréquentation de ce parking.

Néanmoins, je peux vous assurer que ces chiffres ont été pris en compte, notamment pour l'étude de l'aménagement de l'échangeur autoroutier et du trafic attendu dans cet échangeur.

Enfin, en ce qui concerne les travaux de réaménagement de cet échangeur, pour rappel, une première phase de travaux a bien été réalisée. Elle consistait en l'aménagement d'un by-pass tourné à droite depuis la sortie de la E411 sur la nationale 4 et en la création d'un accès provisoire au parking depuis le rond-point pour permettre son utilisation progressive et partielle, et ce, en parfaite collaboration avec la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Tous ces aménagements ont été réalisés sur le budget de mon département. En effet, le budget dédié au projet dans son ensemble du temps du ministre Henry a été réaffecté à d'autres projets. Mon prédécesseur, Maxime Prévot, a dû trouver une solution budgétaire.

En ce qui concerne l'aménagement définitif, je ne connais pas les sources de l'article de presse que vous évoquez, mais les informations ne sont pas correctes. Pour rappel, ce projet fait partie du plan Infrastructures 2016-2019 pour un total de 10,7 millions d'euros. Les travaux d'aménagement de l'échangeur 8A de la E411 et les accès au *park and ride* de Louvain-la-Neuve débiteront comme convenu avec les acteurs concernés, dont la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, au printemps 2018 pour une durée de travaux estimée à deux ans.

Toujours en parfait accord avec la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, lors de l'étude technique préalable à la rédaction du cahier spécial des charges du projet, il s'est avéré qu'une modification permettait de réduire les coûts du projet tout en respectant les engagements d'accessibilité.

L'enveloppe budgétaire pour l'aménagement de l'échangeur 8A de la E411 a été adaptée. Le budget ainsi dégagé permettra le réaménagement du giratoire dit de la « Planche à voile », proche au carrefour entre la nationale 4 et la nationale 25 pour en améliorer la fluidité. Dans l'étude détaillée du dossier, on s'est rendu compte que le plan Infrastructures avait été un peu généreux avec le dossier lien E411 et l'on va rebasculer une partie du montant sur un autre aménagement.

L'utilisation – pour revenir à votre question initiale – du *park and ride* aujourd'hui à Louvain-la-Neuve reste possible à la fois pour le train, pour le covoiturage – parce que personne ne va poser de problèmes si on laisse là une voiture et que l'on se réunit dans une voiture – et pour le bus Conforto qui peut être adapté si la demande augmente, il y a une possibilité d'avoir des bus supplémentaires comme il y en a eu pendant la période des quatre jours dits Herrmann-Debroux.

Pour le parking Walibi, c'est vrai qu'on l'a suspendu pour le moment parce que Walibi avait donné son accord pour la durée de la fermeture. Il y a une discussion en cours sur l'idée d'offrir à cet endroit-là un parking de covoiturage parce que le lien train est un peu long pour revenir de cette gare-là, mais une solution

covoiturage ou une solution combinée Conforto peut être lancée à cet endroit. Toutefois, priorité actuellement au *park and ride* de Louvain-la-Neuve puisqu'il a été construit pour cela aussi.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Ryckmans.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses et ses explications. L'annonce que les travaux pour l'aménagement de l'accès au *park and ride* vont redémarrer au printemps 2018, c'est important, sinon on a là un mastodonte de 2 338 places qui risquerait d'être un parking géant et d'être inaccessible faute de la difficulté pour y accéder. L'aménagement qui est là pour l'instant permet une solution provisoire, mais certainement pas quand des situations comme la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux se posent ou quand l'offre de train sera adaptée.

Le dégagement de moyens ou la possibilité d'avoir des moyens pour le réaménagement du rond-point de la « Planche à voile », c'est aussi une excellente nouvelle. Les solutions trouvées en urgence ont montré que c'était possible, que c'était imaginable, mais vous l'avez dit, il faut communiquer correctement et rappeler aux gens que c'est de cette manière-là que les solutions de transport en covoiturage ou surtout en bus pour réduire le nombre de véhicules qui arrivent dans Bruxelles sont des solutions d'avenir.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA LIAISON
ENTRE LA GARE DE FLEURUS ET BRUSSELS
SOUTH CHARLEROI AIRPORT (BSCA) »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele, sur « la liaison entre la gare de Fleurus et Brussels South Charleroi Airport (BSCA) » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.

La parole est à M. Daele pour poser sa question.

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, jusqu'ici, pour rejoindre l'aéroport de Charleroi en train, il faut passer par la gare de Charleroi-Sud et puis prendre un bus qui monte jusqu'à l'aéroport. La presse vient d'annoncer que l'accès ferroviaire au BSCA va changer et sera organisé à partir de la gare de Fleurus, mais là, de nouveau avec des navettes en bus pour relier la gare

de Fleurus à l'aéroport puisque la gare de Fleurus n'est pas située à l'aéroport.

On peut se dire que cette liaison devrait faciliter la vie des voyageurs du Brabant wallon et de Flandre en ne passant pas par Bruxelles pour relier Charleroi. Cela revalorisera la gare de Fleurus, mais cela demandera une adaptation du service TEC.

En effet, la rénovation de la gare de Fleurus ne suffit pas pour atteindre l'objectif de se rendre à l'aéroport de Charleroi, le TEC Charleroi est mis à contribution pour achever la liaison.

On nous dit que le coût de l'exploitation serait – au conditionnel – de 550 000 euros par an plus les 60 000 euros d'amortissements de quatre bus utilisés. Ce sont des éléments que nous communiquons à l'administrateur au TEC Charleroi, Philippe Charlier, dans la presse.

J'aurais voulu savoir si vous confirmez ces chiffres en termes de coûts d'exploitation.

Ceci dit, la liaison TEC entre Fleurus et BSCA risque bien d'être concurrente de la liaison entre la gare de Charleroi-Sud, avec enregistrement des bagages sur place, et l'aéroport.

Faut-il consacrer un demi-million d'euros pour ce bout de ligne sans avoir une vision plus globale et dynamique de l'accessibilité de l'aéroport en transports en commun ? En particulier, il nous revient que la SNCB et le TEC de Charleroi craignent de ne pas avoir assez de voyageurs pour rendre le service viable entre Fleurus et BSCA, d'où l'idée d'aller chercher d'autres passagers, notamment sur l'aéroport.

La gare de Fleurus est seulement à cinq minutes en train de celle de Charleroi-Sud, dont la liaison TEC avec l'aéroport, la ligne A, est en voie d'amélioration.

A priori, il me semble plutôt opportun de profiter de cette desserte aéroportuaire ligne A pour améliorer la desserte de l'aéroport, encore très fréquentée par des travailleurs habitant le Brabant wallon, et d'également offrir une liaison vers la gare de Luttre. Un tel service aurait de très nombreux avantages et, en plus de l'amélioration de la desserte de l'aérogare, elle offrirait enfin une alternative intéressante aux travailleurs de l'aéroport et de biopôle.

Je voulais avoir votre avis là-dessus.

Enfin, ce projet pourrait-il mettre en difficulté la liaison métro vers le futur grand hôpital de Charleroi encore incertaine, ou la réalisation de la ligne de bus à haut niveau de service vers le sud de Charleroi ?