

G. VAN GOIDSENHOVEN donne lecture du texte suivant :

G. VAN GOIDSENHOVEN geeft lezing van de volgende tekst:

Fermé à la circulation pour des problèmes d'instabilité depuis 2014, le pont Marchant s'est dégradé de longue date. Depuis une dizaine d'année, deux projets successifs ont été annoncés sans jamais aboutir à ce jour. Le précédent Ministre de la « Mobilité » s'était ainsi engagé en 2017 à ce que les travaux débutent fin 2018, pour une réouverture en 2020. Le moins que l'on puisse dire c'est qu'un véritable concours de lenteur a entouré ce dossier ces dernières années. En effet, si la demande de permis a été introduite en 2018, la demande a été suspendue dans l'attente de la réalisation d'une étude d'incidence. Un bureau d'études a enfin été désigné durant l'été 2021, soit trois ans après l'introduction de la demande de permis. L'étude a été achevée cette année et « Bruxelles Mobilité » devait se pencher sur ses conclusions pour prendre ensuite une décision. Facialement, plusieurs scénarios étaient étudiés, comme maintenir la situation actuelle, ou réserver le pont aux modes actifs et éventuellement l'élargir aux transports en commun, ou encore construire un nouveau pont permettant la circulation automobile.

Pour autant, l'actuelle Ministre de la « Mobilité » cachait de plus en plus mal sa volonté de promouvoir un pont exclusivement piéton et cycliste. C'est donc sans surprise que nous avons appris que le rapport d'incidence « démontrait » que la suppression définitive de la circulation automobile n'aurait qu'un faible impact sur la circulation des deux ponts à proximité.

Pourtant, lors des travaux de l'élaboration du PPAS, et tenant compte de la fermeture de plusieurs voiries pour assurer aux quartiers des espaces verts et publics de qualité, le maintien de ce pont comme axe primordial de la circulation a été souligné. D'autant que la zone, outre des milliers d'habitants, doit accueillir deux grandes écoles et diverses activités productives en lien avec le statut urbanistique de la ZEMU.

Bref, si la volonté de la Ministre de la « Mobilité » ne fait plus aucun doute, le Collège peut-il me dire comment il aborde ce projet visant à transformer le pont Marchant en pont exclusivement piéton et cycliste. Comment est abordé le fonctionnement du quartier ?

Le Collège peut-il nous dire comment se déroule le dialogue entre la Commune et la Région autour du projet de rénovation du pont ?

Enfin, le Collège peut-il nous dire comment évolue l'objectif de « tramification » du boulevard Industriel, particulièrement utile pour offrir aux 15 à 20.000 nouveaux habitants de la zone du canal, sans compter les travailleurs et usagers, des modalités en transport en commun satisfaisantes. D'avance, je vous remercie pour vos réponses.

G. BORDONARO donne lecture du texte suivant :

G. BORDONARO geeft lezing van de volgende tekst:

Un permis a finalement été déposé pour reconstruire le pont Marchant. Une très bonne nouvelle après des années de fermeture. Ce pont est indispensable pour assurer une bonne connexion entre le centre d'Anderlecht et le nouveau quartier Biestebroek.

Le projet prévoit un espace important pour les cyclistes, les piétons et des aménagements seront prévus aux abords du pont, pour en faire un lieu convivial pour les familles. Honnêtement, tout cela est positif. Un élément reste du moins flou, le pont sera-t-il

accessible aux voitures ? Entre la sortie de la ministre Elke Vanden Brandt qui déclare que non et les documents qu'on retrouve sur « Openpermits » qui indiquent que le pont sera accessible à tous les modes de transports, avec une image illustrant des voitures, la confusion est totale. Serait-ce encore un exemple de transparence et de communication claire dans les dossiers mobilité ?

Je me tourne ainsi vers le Collège, qui j'espère sera plus informé que moi sur ce dossier.

Pour aller plus loin dans ce dossier, c'est l'avenir de tout un quartier qui se dessine. Comment va-t-on assurer la connexion du quartier Biestebroeck et la mobilité des milliers de personnes qui vont arriver dans notre commune ? Quels sont les projets concrets, planifiés, en termes de transports publics ? Quels seront les impacts sur la digue du Canal, le pont de Cureghem et du boulevard Paepsem, si ce pont est bien inaccessible aux voitures ? Bref, pour résumer, si on espère, et je le souhaite également, que les futurs familles et travailleurs du quartier Biestebroeck n'utilisent pas de voitures, que met-on en place pour leur proposer des alternatives efficaces ? Je vous remercie.

Madame l'Echevine MÜLLER-HÜBSCH explique que le pont est en effet fermé depuis 2014. Après la fermeture, un nouveau projet fut développé mais il était apparemment trop cher, trop grand et pas assez haut pour le passage des bateaux.

Le projet a alors dû être relancé, un nouveau projet a été développé et déposé par la Région en 2018-2019 pour ensuite être soumis à l'enquête publique. La Commune a accompagné ce projet comme elle l'a toujours fait. Actuellement, l'enquête publique laisse la parole aux citoyens. L'enquête a débuté en janvier et constitue la prochaine phase vers l'obtention d'un permis pour un nouveau pont.

La Commune a, dans tous les cas, toujours demandé à la Région de planifier et de construire un nouveau pont car le pont actuel présente des fissures etc. Il n'est pas en bon état et on ne sait pas combien de temps il pourra encore tenir. Le Collège a toujours demandé à la Région une solution de qualité au lieu d'une simple rénovation.

L'année dernière, des travaux de construction ont eu lieu sous une partie de pont, suite à un incendie, et pour que le trafic sous le pont reste possible. La Commune salue le fait que le projet du nouveau pont passe à une phase suivante et que l'enquête publique ait maintenant lieu. Actuellement, les citoyens ont la parole via l'enquête publique, ce pourquoi le Collège ne se prononcera pas sur ce projet avant la fin de l'enquête. Ce silence ne signifie pas que la Commune ne soutient pas le projet du nouveau pont, bien au contraire. En général, la Commune a toujours défendu le point de vue selon lequel il ne peut pas y avoir de trafic de transit via le pont, comme le prévoit le projet. Le pont doit constituer un lien entre le nouveau quartier et le centre d'Anderlecht.

La Commune a également été très claire quant à la question des transports publics. Le nouveau quartier doit également être bien desservi par les transports publics, certainement avant même qu'arrivent les nouveaux habitants.

Pour cela nous avons toujours défendu l'idée qu'une ligne de tram devait, dans tous les cas, être aménagée sur le boulevard Industriel afin de créer une bonne liaison avec le centre de la ville. La Commune est depuis longtemps en discussion avec la Région et la « STIB » à propos de cette question.

Par ailleurs, nous avons demandé de bonnes liaisons de bus intégrant bien le nouveau quartier dans le réseau existant. Là aussi, la Commune est en liaison avec la « STIB ».

G. VAN GOIDSENHOVEN dit que ce n'est pas la première fois qu'il intervient concernant ce Pont, autant au Conseil communal qu'au Parlement bruxellois. Cela montre les lacunes

de la Région par rapport à ses responsabilités qu'elle évite depuis trop longtemps. La situation existante est tout à fait inacceptable, ce qui a déjà été dénoncé. Il estime que la Commune a tout fait en son temps, pour obtenir les permis nécessaires ; il avait même été demandé qu'on accélère les enquêtes publiques, mais on est toujours au même point. Alors que le précédent Collège ne cachait pas sa vision de la chose, le Collège actuel dit qu'il ne se prononcera pas avant l'enquête publique. Ne peut-on plus avoir d'opinion à Anderlecht ? Or, la nature de la volonté communale pèsera lourdement dans ce dossier.

Monsieur le Bourgmestre-Président intervient et répond que l'échevine n'a pas dit que le Collège ne se prononcera pas. Il laisse l'enquête publique se dérouler, puis se prononcera. Il est évident que le Collège aura une position forte et qu'il la défendra.

G. VAN GOIDSENHOVEN ajoute que ces dernières années les autorités ont navigué dans le flou, aussi, la Ministre de la « Mobilité » a considéré que sa vision devait s'imposer de facto. Quant au tram, c'est lors de l'élaboration du PPAS que cette proposition est survenue. Maintenant, il en va d'un autre gouvernement dont la Ministre de la « Mobilité » n'agit pas. Outre « Good Move », il faut qu'on puisse obtenir quelque chose qui puisse être utile à la population, et ce tram est une nécessité qui en fait partie. Dans n'importe autre ville des projets urbains de cette nature sont accompagnés par des projets de transports publics. Il est inacceptable d'être encore et toujours aujourd'hui au point zéro. Quelles garanties a-t-on à ce sujet ?

Monsieur le Bourgmestre-Président dit que l'on n'est pas au point zéro, il existe bel et bien des contacts avec la « STIB » et les autorités régionales, le Collège exige ce tram.

G. BORDONARO se dit inquiet car on n'est aujourd'hui incapable de dire au Conseil quel projet concret est en route pour relier le quartier avec le reste de la commune. Installer une ligne de tram prendra des années ! Aujourd'hui, on ne sait donc toujours pas ce qu'il y aura comme transports en communs pour relier le quartier de Biestebroeck au reste de la ville. On attend que les habitants s'installent pour ensuite commencer à réfléchir à quel type de tram ou quel autre moyen de transport on y créera ; on prendra trop de retard ! Comment garantir que les gens puissent se déplacer correctement sans voiture ? Comment les habitants pourront-ils se déplacer de façon efficace ? La ligne de bus 73 passe au boulevard Industriel mais il n'y a encore rien pour lier le quartier Biestebroeck au centre de la commune.