

**Question orale de M. Wyngaard : Travaux au pont de Saint-Job.**

**M. Wyngaard** rappelle qu'à l'occasion d'une question orale posée sur ce sujet en janvier, M. l'Echevin Biermann avait signalé la nécessité de détruire et de reconstruire le pont de Saint-Job à cause des fissures importantes affectant certaines colonnes.

M. l'Echevin Biermann avait également précisé qu'il n'avait pas encore obtenu de réponse à un courrier envoyé à la SNCB afin d'obtenir des éclaircissements sur le contenu exact et la planification du projet, le seul élément connu étant la volonté d'Infrabel d'intervenir d'ici maximum deux ans.

Désirant faire le point sur ce dossier, M. Wyngaard aimerait obtenir de la part du Collège des réponses aux questions suivantes.

Le Collège a-t-il reçu des informations de la part d'Infrabel ? Dans l'affirmative, quelle en est la teneur ?

Le Collège est-il en possession d'un descriptif plus précis des travaux et du futur projet ? Un calendrier a-t-il été arrêté ?

**M. l'Echevin Biermann** répond qu'en décembre 2017, Infrabel avait signalé les risques d'affaissement du pont franchissant les voies de la ligne 26. Cette société a transmis un avant-projet afin de solliciter l'avis des différents services communaux. Les services de l'Urbanisme et de la Voirie ont donc constitué un groupe de travail à cette fin.

L'avant-projet a été conçu de manière à garantir le maintien en service de l'ouvrage actuel. Cela signifie donc que la construction du nouveau pont n'entraînera pas une rupture de la circulation pendant la durée du chantier.

Le nouvel ouvrage vise à réaménager les lieux au profit des usagers des transports en commun et à organiser un meilleur transfert du chemin de fer avec les lignes de tram 92 et de bus 60 de la STIB. En effet, l'avant-projet propose de supprimer le dispositif en « S » et de le remplacer par un tracé en diagonale, afin de limiter l'usure des rails. Ce processus aboutira à la création de deux placettes de forme triangulaire, sur lesquelles les arrêts de la STIB et un espace de « dépose-minute » seront aménagés. L'installation projetée offrira l'opportunité d'un transfert train-tram-bus sans traversée de la voirie grâce à la construction d'escaliers ou de rampes, dont l'une est censée passer sous le pont. Cette infrastructure complémentaire va exiger un surcroît d'effort pour atteindre la hauteur requise par les normes du règlement régional d'urbanisme. En outre, ce pont en diagonale permettra de couvrir les quais, de manière à ce que les voyageurs puissent être à l'abri des intempéries sur une distance d'environ 150 mètres de chaque côté.

Le groupe de travail communal souhaite l'intégration d'un ascenseur dans le projet. Il est également favorable à un léger décalage des quais, de manière à garantir la compatibilité des itinéraires cyclables existants (ICR) avec le passage du « RER Vélos » le long des rails.

L'administration régionale doit encore se prononcer sur le calendrier des travaux, qui dépendra principalement de l'exigence ou de l'absence d'une étude d'incidence. Selon le cas, le chantier devrait être lancé en 2020 ou 2021, pour une durée de 18 à 24 mois.

**M. l'Echevin Cools** souligne la qualité de la collaboration entre ses propres services et ceux de M. l'Echevin Biermann ainsi que l'excellent climat des discussions menées avec Infrabel.

En effet, les premières propositions d'Infrabel n'étaient guère satisfaisantes pour la commune. Néanmoins, cette société a accepté de modifier son point de vue afin de prendre en compte les demandes du Collège, qui s'est notamment prononcé pour la construction du nouveau pont dans l'axe droit de l'avenue Jean et Pierre Carsoel quand on vient du centre-ville ainsi que pour l'installation d'une placette destinée à servir d'aire d'arrêt pour les trams.

Le Collège est aussi partisan de l'installation d'ascenseurs plutôt que de très longues rampes. Quoiqu'Infrabel se montre pour l'instant quelque peu dubitatif à cet égard, le dossier évolue bien. Le Collège n'est pas favorable à un déplacement trop net des quais dans la direction du Vivier d'Oie, qui s'avérerait inopportun en raison de la proximité des deux haltes.

Selon M. l'Echevin Cools, la réalisation d'une étude d'incidence n'est pas nécessaire pour la construction de ce pont et présenterait en outre l'inconvénient de retarder encore l'organisation des travaux.