

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 24 MAI 2000

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Mahfoudh Romdhani (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 gestion du service contrôle et gardiennage à la STIB".

(Orateurs: MM. Mahfoudh Romdhani, Johan Demol, Mme Geneviève Meunier 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. Bernard Clerfayt (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 "le réaménagement de la chaussée de Haecht".

(Orateurs: MM. Bernard Clerfayt et 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 Geneviève Meunier (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 "le réaménagement de la place Meiser et du boulevard Lambertmont".

(Orateurs: Mme Geneviève Meunier, 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'élargissement de la ligne 124 (Bruxelles-Nivelles)".

(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)

de M. Philippe Debry (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 "le réaménagement de la chaussée de Mons".

(Orateurs: MM. Philippe Debry et 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 Anne-Françoise Theunissen (F) à MM. 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 et M. Eric Tomas, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'emploi, de l'économie, de l'énergie et du logement, concernant "l'application du plan 'Rosetta' à la STIB".

(Orateurs: Mme Anne-Françoise Theunissen 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 MM. 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 et Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "la sécurité dans le tunnel Léopold II"

(Orateurs: MM. Benoît Cerexhe et 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 M. Willem Draps.

- La réunion est ouverte à 14 h.35'.

INTERPELLATION DE M. MAHFOUDH ROMDHANI A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET DE L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "la gestion du service contrôle et gardiennage à la STIB.

M. Mahfoudh Romdhani .- Il y a deux ans, le service de surveillance générale, chargé de la sécurité de la STIB, s'est vu reproché des attitudes et des propos racistes, l'utilisation de matériel prohibé, l'espionnage de réunions syndicales ou de membres du personnel, etc...

Après avoir pris connaissance des conclusions de l'enquête interne sur ce service, le conseil d'administration et le comité de gestion de la STIB ont annoncé le licenciement du chef de surveillance générale, Bernard Six, et du chef patrouilleur, Menten, dont le procès est actuellement en cours, suite à la plainte au pénal pour racisme, avec constitution de partie civile, introduite par le Centre pour l'égalité des chances.

Un audit externe sur le service de surveillance générale fut mené. Ses conclusions préconisaient une refonte en profondeur de la culture de l'ensemble du service. En mai 1999, la STIB annonçait la réorganisation du service en un nouveau département dénommé "contrôle et gardiennage".

Combien de personnes sont-elles employées dans ce service? Est-ce que ce sont les agents de l'ancien service de surveillance qui ont été réengagés ou a-t-on procédé à de nouveaux recrutements? Quelles initiatives ont-elles été prises auprès du personnel pour rompre avec les pratiques passées?

Il apparaît que, même si Six et Menten pouvaient être tenus responsables des dysfonctionnements, c'est l'ensemble du service qu'il fallait faire repartir sur de nouvelles bases.

Les effectifs de ce service auraient été renforcés par l'engagement de stewards supplémentaires. Quel est leur statut? Quelle formation suivront-ils afin de prévoir et bannir tout comportement à caractère raciste?

La charge émotionnelle et psychologique de toute personne chargée de veiller au maintien de la sécurité est énorme. Eviter le dérapage passe par une formation solide et par l'octroi d'un statut garanti.

Vous avez annoncé l'augmentation substantielle des moyens visant à l'amélioration de la qualité du service et de la sécurité. Près d'un demi milliard devait être consacré à l'engagement de personnel. Le comité de gestion de la STIB vous a fait parvenir une série de propositions concrètes pour la mise en oeuvre de ces moyens. Qu'en est-il? Combien de personnes ont-elles été engagées? La procédure de recrutement est-elle

terminée? Quels sont l'information et le statut prévus pour ces nouveaux agents? Les moyens dont dispose la STIB sont-ils suffisamment récurrents?

M. Johan Demol (en néerlandais) .- Au cours de la séance plénière du 11 décembre 1998, le ministre Hasquin s'était gaussé à l'époque des remarques sur le fonctionnement de l'ancien service de surveillance et sur l'utilisation de matériel interdit. Porter une accusation de racisme est facile et m'irrite d'autant plus qu'il n'y a encore eu aucune condamnation en ce sens. Il y a dans cette salle des personnes qui ont brûlé des photos de Belges. Je pourrais aussi les accuser de racisme.

Des personnes ont été mises à pied après le show médiatique du président du conseil d'administration de la STIB. Dans ce cadre, on a manifestement porté atteinte aux droits de la défense. D'ailleurs, cette affaire est toujours pendante auprès du tribunal du travail et fait toujours l'objet d'un dossier au pénal.

Quelles mesures le ministre envisage-t-il de prendre afin de faire respecter les droits de la défense et donc les droits de l'homme? Que fera-t-il si le président du conseil d'administration de la STIB cherche, s'il y a des sanctions disciplinaires, à se mettre une nouvelle fois en vedette? Il est bien connu que, dans une affaire de sanction disciplinaire, la médiatisation a des conséquences négatives d'autant plus que le président du conseil d'administration est aussi un homme politique. De tels incidents ne peuvent plus se reproduire dans l'avenir.

Mme Geneviève Meunier .- Concernant ce service de contrôle, y a-t-il une collaboration avec la gendarmerie et les services communaux?

Concernant l'Euro 2000, y a-t-il eu des instructions particulières pour favoriser ce type de collaboration?

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 STIB a procédé à une réorganisation complète du service de contrôle et de gardiennage. Il n'y a pas eu de réengagement du personnel de l'ancien service de surveillance, mais réaffectation dans d'autres services.

Pour le nouveau service, l'accent a été mis sur une motivation saine et une philosophie différente. Les missions du service sont le contrôle du titre de transport, la prévention, la sécurité des clients et la gestion des incidents.

Il est impératif que les missions de police et de surveillance soient distinctes de simples contrôles. Il faudra veiller à diminuer l'agressivité pendant les contrôles et à augmenter la solidarité avec les collègues. L'uniforme sera moins strict. En outre, ces agents recevront une formation.

De la même manière, les stewards reçoivent une formation spécifique au contact et à la médiation avec les voyageurs. Leur mission est de diminuer le sentiment d'insécurité par leur présence. Ils travaillent sur base de contrats à durée déterminée.

Les recrutements s'effectuent sans distinction de race ou autre et les personnes engagées représentent un échantillon complet de la population.

Le programme d'action de sécurité de la STIB représente un budget total de 500 millions supplémentaires au budget pluriannuel. Il est en bonne voie de réalisation.

Il prévoit le renforcement de la présence humaine sur le réseau aussi bien par la présence de services de surveillance et de gardiennage que par celle de la brigade canine dont les effectifs ont été augmentés. Ceci représente 128 millions. Il prévoit la formation et le suivi pour des agents victimes d'agressions; la formation de tous les agents en service et des nouveaux agents, ainsi que le développement de programmes spécifiques de formation pour les agents des services de surveillance et de contrôle. Le montant de cette formation s'élève à 15,7 millions. En outre, l'impact financier du développement d'un programme spécifique pour les stewards sera minime du fait de l'intervention d'aides financières extérieures. Au budget sont également prévus l'équipement en matériel de vidéo des trams et bus (265 millions), l'aménagement d'un canal radio d'urgence (23 millions), la protection des postes de conduite des trams (28 millions) et l'installation de plaquettes d'alarme sur les métros (24 millions).

En ce qui concerne la question de Mme Meunier, il y a bien sûr des contacts entre les pouvoirs locaux et la gendarmerie. Dans le cadre de l'Euro 2000, la STIB collabore avec toutes les instances chargées de la sécurité.

(Poursuivant en néerlandais)

Je ne me prononcerai pas sur les déclarations racistes. L'affaire est pendante auprès des tribunaux. Je n'accuserai personne tant que les tribunaux ne se seront pas prononcés et nous exécuterons leurs décisions.

Il n'est pas exact qu'une des deux personnes ait été mise à pied. Au contraire, elle a reçu une confortable indemnité de licenciement. La société dispose d'un statut autonome. Le règlement a été respecté et le licenciement s'est fait dans le respect des règles.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

Réaménagement de la chaussée de Haecht

M. Bernard Clerfayt .- La chaussée de Haecht a toujours constitué un axe important de liaison entre la ville et ses faubourgs. Anciennement chaussée provinciale, elle fut transférée, en 1995, aux autorités des communes qu'elle traverse: Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Evere et Haren. En 1999, elle a été transférée à la Région.

L'état général de l'ensemble de cette voirie est déplorable et de nombreux riverains s'interrogent sur les intentions des autorités régionales. Ne serait-il pas urgent de prévoir des travaux de remise en état, tronçon par tronçon? Cette rénovation

ne doit-elle pas s'accompagner d'aménagements favorisant les transports en commun et les piétons, ainsi que d'une réfection des trottoirs? Enfin, l'éclairage public mérite également une attention particulière.

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 chaussée de Haecht sur le territoire des communes de Schaerbeek, Bruxelles et Evere fut classée parmi les voiries régionales par des arrêtés du 2 avril et du 6 mai 1999.

Le transfert officiel à la Région du tronçon de la chaussée de Haecht sur le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode doit encore avoir lieu.

Dans le projet de Plan Régional d'Affectation du Sol, la chaussée de Haecht sur le territoire des communes de Saint-Josse-Ten-Noode, Schaerbeek et Evere est reprise comme une voirie interquartiers. Sur le territoire de la Ville de Bruxelles, la chaussée de Haecht est cataloguée comme voirie principale.

Je suis d'accord avec le membre quand il dit que cette chaussée se trouve dans un état lamentable sur toute sa longueur. Cette voirie traverse en outre différents quartiers à difficulté.

Aussi, j'envisage d'élaborer durant cette législature pour cette chaussée un projet stratégique de réaménagement qui garantit une approche intégrée de la voirie.

Il s'agira d'un projet global qui tiendra compte des piétons, des cyclistes, du trafic automobile, des transports en commun et des abords de la chaussée.

Outre une amélioration de l'accessibilité et de la fluidité des transports en commun, ce projet devra poursuivre une amélioration qualitative des trottoirs et des pistes cyclables, ainsi que des passages pour piétons.

La signalisation sera également revue de façon intégrée et multimodale.

Une attention particulière sera en outre réservée à la modernisation de l'éclairage public. Une étude scénographique sera réalisée à cet effet.

Le résultat final doit être un espace public convivial et intégré au projet urbain.

L'impact budgétaire du réaménagement de cette voirie d'une longueur de +/- 6,5 km peut être estimé à un montant de 550 à 600 millions BEF.

Il va sans dire que la réalisation des travaux devra être étalée sur plusieurs années budgétaires, aussi bien pour des raisons de programmation budgétaire et pour la bonne coordination du trafic durant les travaux que pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains et les commerçants.

Mon administration prépare actuellement la procédure pour la désignation d'un auteur de projet. Le premier coup de bêche peut être prévu pour le début de 2002 au plus tôt, en fonction de l'évolution de l'étude, de l'obtention du permis de bâtir, de l'intervention éventuelle et la coordination avec les entreprises

d'utilité publique, ainsi que des conditions pour l'exécution des travaux formulées par la Commission pour la coordination des chantiers.

M. Bernard Clerfayt .- Il est difficile de prédire quand débiteront les travaux. Or, c'est la seule chose qui intéresse les riverains. Il faudra d'ailleurs veiller à les consulter à un moment donné de la procédure. Il serait également sage, en collaboration avec les autorités locales, de consulter les forces vives des quartiers traversés par cette chaussée.

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 .- Telle était notre intention.

- L'incident est clos.

Réaménagement de la place Meiser et du boulevard Lambermont

Mme Geneviève Meunier .- On parle depuis des années du réaménagement de la place Meiser et du boulevard Lambermont. De nombreuses études ont pourtant déjà été réalisées. En outre, le comité de quartier de la place Meiser avait jadis déposé un projet intéressant. Une étude avait été commanditée par la Région, à la fin de la législature précédente, et la commune avait fait des recommandations assez révolutionnaires puisqu'elle préconisait l'enlèvement du viaduc. La Région n'a pas marqué son accord sur cette proposition. La place Meiser est une entrée de ville importante. Actuellement, la place Meiser est engluée par le trafic automobile, au détriment des usagers les plus faibles, les piétons et les cyclistes. Les trams sont bloqués par la circulation malgré le contrat de mobilité accordé sur ce rond-point.

Le boulevard Lambermont connaît, lui, un taux d'accidents trop élevé. Les voitures se croisent sur le ring et roulent beaucoup trop vite, les piétons n'ont pas le temps de traverser et les cyclistes ne sont pas suffisamment protégés sur la piste cyclable non visible de la part des voitures. Pourtant, la largeur de la voirie permet la création d'une bande pour les usagers lents le long du parc Josaphat.

Le groupe Ecolo estime qu'il est grand temps que la Région prenne une décision concernant cet axe régional important. Il y a eu assez d'études, d'avis, de projets; les habitants, les riverains mais aussi tous ceux qui utilisent cet axe attendent enfin une décision. Elle n'est pas facile à prendre puisqu'il faut choisir entre la fluidité du trafic automobile, d'une part, la sécurité des usagers faibles et la convivialité de l'espace public, d'autre part. Nous vous demandons que vous preniez enfin vos responsabilités car entre la décision et les effets visibles sur le terrain, il s'écoulera certainement encore quelques années.

Le réaménagement de cette voirie constitue-t-il une priorité dans votre programme d'action? En ce qui concerne la place Meiser, avez-vous tiré les conclusions des études qui ont été réalisées? Envisagez-vous un réaménagement complet du boulevard Lambermont? Si ce n'est pas le cas, prévoyez-vous au moins des mesures pour sécuriser les piétons et les cyclistes.

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 .- Cette question orale de Mme Meunier se situe dans le prolongement de celle que Mme Molenberg concernant le réaménagement du boulevard Brand Whitlock, du square Vergote et du boulevard Reyers discutée en commission du 23 novembre.

J'avais répondu alors que le tronçon de la Grande Ceinture Est qui va des ponts Van Praet et Teichmann au boulevard de la Cambre constitue un espace structurant qui mérite toute notre attention. Le Plan Régional de développement approuvé lors de la législature précédente l'a d'ailleurs confirmé. Ce plan n'avait toutefois pas retenu ce tronçon comme prioritaire.

Lors de la discussion du Budget 2000 par cette Commission, je vous avais déjà exposé les investissements prioritaires auxquels je désire procéder durant cette législature en faveur de:

- l'amélioration de la fluidité des transports en commun sur les voiries régionales;
- la réalisation du réseau régional d'itinéraires cyclables;
- la modernisation des trottoirs le long des voiries régionales. Une importante opération de rattrapage s'impose;
- le réaménagement et la modernisation des voiries qui ont récemment été reprises des communes. Durant des années, la plupart de ces voiries ont été délaissées par les communes (p.ex. l'avenue du Port) ou par la Province (p.ex. la chaussée de Haecht), et beaucoup de ces voiries se situent dans des quartiers en difficulté;
- d'améliorations ponctuelles de la sécurité routière.

Il s'agit d'un programme ambitieux qui devra être étalé sur plusieurs années budgétaires.

A la fin de cette législature, on pourra examiner, en fonction de l'état d'avancement des réalisations précitées et des moyens budgétaires, quels sont les nouveaux projets qui pourront être lancés.

Le réaménagement complet de la place Meiser et du boulevard Lambermont est un projet fort vaste ayant des répercussions certaines sur la mobilité de la Région. Le coût estimatif d'un remaniement en profondeur s'élève à plusieurs centaines de millions.

Compte tenu des investissements prioritaires, une telle intervention ne peut être programmée dans un avenir proche.

Comme vous le soulignez, la Région n'est pas restée inactive pour rechercher un meilleur aménagement des lieux puisqu'un certain nombre d'études ont déjà été menées qui n'ont pas toujours donné les résultats escomptés.

Il en est ainsi de la proposition de réaménagement de la place Meiser, consistant à maintenir à son emplacement actuel le trafic sur l'axe Wahis-Reyers mais à canaliser le trafic en provenance ou à destination de l'avenue Rogier, de la chaussée de Louvain (côté Saint-Josse) et de l'avenue Plasky sur le pourtour de la place et libérer ainsi un espace central au profit

des piétons et des usagers des transports en commun. Malgré les essais d'optimisation de la solution, elle a dû être rejetée du fait qu'elle aggravait la congestion automobile.

La Région est actuellement présente à la place Meiser à travers les contrats de mobilité dont un avec la commune de Schaerbeek, porte notamment sur la surveillance du carrefour par la police communale pour assurer la fluidité des transports en commun: cette surveillance bénéficie aussi aux piétons et cyclistes.

Un projet est actuellement en cours d'élaboration dans mon département pour réaménager le boulevard Wahis entre la place Meiser et le boulevard Leopold III, dont le principe est d'empêcher le trafic de transit, principalement en provenance du boulevard Léopold III, de rejoindre l'avenue des Pavots: cette mesure couplée à de nouveaux cheminements pour les cyclistes dans le carrefour Wahis/Léopold III ainsi qu'à des facilités pour les transports en commun, rejoint les options du plan IRIS en matière de promotion des modes alternatifs à la voiture ou de spécialisation du réseau de voiries par une protection du réseau à caractère local.

La réalisation de ce tronçon sera programmée en fonction de l'obtention du permis d'urbanisme et des disponibilités budgétaires.

Ce type d'aménagement suppose un réseau régional principal performant dont l'axe Reyers-Wahis-Lambermont est un des maillons importants.

C'est un élément à ne pas perdre de vue lors de la recherche d'une solution pour un réaménagement du boulevard Lambermont.

Dans le sens du canal vers le bois, la sécurité des cyclistes sur le boulevard Lambermont a déjà été améliorée grâce aux dispositifs placés en voirie latérale pour freiner la vitesse des véhicules. Dans le sens vers le canal, les grilles de feux ont été optimisées pour décourager les vitesses excessives.

Il est vrai que les vitesses vers le canal restent importantes. Une esquisse de solution a effectivement été élaborée sous la législature précédente: elle prévoyait deux bandes rapides et une allée latérale protégée par une berme des deux bandes rapides.

Toutefois, cette solution devrait être approfondie en ce qui concerne la prise en compte des tourne-à-gauche qui ne se fait pas actuellement de façon satisfaisante du point de vue de la sécurité routière, tourne-à-gauche qui devraient à l'avenir devenir plus nombreux du fait de la hiérarchie des voiries (par exemple, celui du boulevard Wahis vers l'avenue Chazal).

En plus, j'ai demandé à mon administration d'étudier la possibilité, telle que suggérée dans votre question, de la réservation d'une bande le long du parc Josaphat pour les usagers faibles.

Du fait de son statut de voie métropolitaine et de la hiérarchie des voiries, on peut certes examiner les mesures de nature à améliorer la sécurité routière mais on veillera strictement à maintenir la capacité nécessaire.

- L'incident est clos.

Elargissement de la ligne 124 (Bruxelles-Nivelles)

Mme Evelynne Huytebroeck .- Dans le cadre du projet de RER à Bruxelles, la SNCB projetterait de mettre la ligne 124 à trois ou quatre voies sur le tronçon entre Linkebeek et Bruxelles-Midi. Il y a deux mois, Ecolo-Bruxelles a dénoncé les projets ferroviaires en Région bruxelloise. Nous voulons que les bons choix soient faits quant aux investissements et que la SNCB se centre sur les préoccupations des usagers ainsi que sur l'impact que de grands travaux auraient sur la ville.

Nous avons annoncé les problèmes que les riverains de la ligne 124 pourraient rencontrer. Ces problèmes viennent d'être dénoncés par les habitants. Les riverains d'Uccle-Stalle ont examiné les futurs travaux de la ligne 124, en relation et avec le soutien d'Inter-Environnement Bruxelles et l'association NOMO. Ils estiment le projet destructeur pour le tissu urbain et occasionnant un impact négatif sur le cadre de vie. Plusieurs dizaines d'expropriations de maisons d'habitation seraient nécessaires. Les bâtiments des gares seraient menacés, les deux viaducs de la rue De Stalle et de la rue du Château d'Or devraient être élargis en détruisant un patrimoine intéressant. Neuf autres ponts devraient être reconstruits.

La SNCB voudrait effectuer ces travaux pour améliorer la mobilité. Or, il y a quelques années, les gares situées le long de la voie 124 étaient mieux desservies: plusieurs trains par heure contre un seul actuellement. Les fréquences sur les lignes existantes pourraient être renforcées.

Est-il raisonnable d'effectuer des travaux d'infrastructure importants si des alternatives améliorant le trafic par rail sont réalisables? Quelle est la position du gouvernement bruxellois concernant les projets d'élargissements de la voie 124? Qu'en est-il de l'idée d'aménager des sites pour des voies de dépassement pour certains trains? Avez-vous des contacts avec la SNCB pour examiner leur projet et pour envisager des alternatives?

Je cite l'avis rendu par la Région bruxelloise à la SNCB: "La Région estime que la mise à quatre voies sera très pénalisante pour les riverains". Cet avis est très clair mais je ne l'ai trouvé que là. Il faut que la Région assure les riverains de sa volonté de refuser la mise à quatre voies.

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 .- Les plans d'extension pour la ligne 124 ne sont pas neufs. Le syndicat d'études pour le RER a proposé trois voies au lieu de deux. L'accord signé le 30 mars 1999 par les ministres en charge des transports prévoyait la mise à quatre voies de la ligne 124. Ce dernier scénario a été retenu par la SNCB. Ce projet n'est qu'une piste de réflexion. Aucune étude n'a encore été réalisée et il n'existe aucune certitude quant à sa réalisation concrète car il n'est pas repris dans le plan d'investissement de la SNCB.

Dans le courant de cette année, un nouveau plan d'investissement 2001-2010 sera rédigé. Les moyens que l'Etat fédéral mettra à la disposition de la SNCB permettront de déterminer les projets réalisables.

J'ai appris que la ministre fédérale en charge des transports et de la mobilité aurait chargé la SNCB de constituer un dossier en vue de l'obtention des permis à bâtir pour la mise à quatre voies de la ligne 124. Dès que je disposerai d'une information officielle je vous la ferai parvenir.

La position du gouvernement bruxellois peut être résumée comme suit: la nécessité de travaux d'infrastructure doit être démontrée; d'éventuels travaux d'infrastructure doivent être réalisés avec un minimum de nuisances pour la population; le réseau péri-urbain doit comporter une amélioration considérable de la situation des Bruxellois. Ces points sont repris dans l'avis que le gouvernement de la Région a formulé le 18 février pour le plan de la SNCB. Cet avis stipule qu'il faut examiner, pour la ligne 124, la faisabilité d'une limitation à deux voies du tronçon entre Uccle-Calevoet et Bruxelles-Midi.

- L'incident est clos.

Réaménagement de la chaussée de Mons

M. Philippe Debry .- Le permis d'urbanisme permettant la prolongation du métro vers Erasme et la construction d'une station de métro chaussée de Mons prévoit un réaménagement en surface de cette dernière en réduisant sa largeur de quatre à deux bandes dès le croisement du ring et non plus à hauteur du pont de chemin de fer.

L'administration régionale avait clairement signifié sa volonté d'inviter les navetteurs à emprunter le ring plutôt que de continuer sur la chaussée de Mons.

Aujourd'hui, cette partie des travaux de surface serait postposée au moment de la mise en service du métro, ce qui serait néfaste pour le quartier de La Roue, qui sert actuellement d'itinéraire de délestage et de contournement des travaux et qui risque donc de subir des désagréments pendant encore plusieurs années. Or, l'aménagement d'une zone 30 est actuellement à l'étude pour ce quartier afin de lui épargner l'important trafic de transit qu'il connaît actuellement.

Le rétrécissement de la chaussée de Mons sera-t-il postposé? Si oui, quelle en est la raison?

Le plan prévoit-il l'aménagement d'un plateau traversant à la hauteur de l'avenue Van Laer? Si oui, quand sera-t-il réalisé?

La presse nous a prévenu il y a quelques jours que la commune d'Anderlecht a mis son veto au rétrécissement de la chaussée car elle ne souhaite pas limiter la pénétration des navetteurs via la chaussée de Mons et le quartier de La Roue. Le ministre est-il au courant de cela?

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 permis de bâtir initial ne prévoit plus qu'une seule bande de

circulation entre la sortie du Ring et l'avenue Van Laer en direction du centre. Or, lors de sa délivrance, la commune d'Anderlecht n'a formulé aucune remarque à ce propos. Aujourd'hui, alors que les travaux ont commencé, cette dernière, et surtout les services de police, refusent à l'entrepreneur les permis pour le placement de la signalisation de chantier.

Un autre élément problématique est la fluidité des transports en commun. Si nous procédons à l'exécution du permis de bâtir initial, le trafic des bus De Lijn serait considérablement entravé.

La limitation de l'accessibilité de la ville aux voitures est justifiable à condition qu'il existe une alternative valable pour la chaussée de Mons, ce sera le cas lorsque le métro et un parking de dissuasion y seront opérationnels.

J'ai dès lors chargé l'administration régionale d'aménager une voirie provisoire sur le tronçon en question de la chaussée de Mons, avec deux bandes de circulation jusqu'à l'avenue Van Laer, et de rédiger un nouveau dossier pour l'obtention d'un nouveau permis de bâtir. Celui-ci prévoirait une bande de circulation pour le trafic automobile en direction du centre, une bande de circulation réservée aux transports en commun, aussi bien en direction du centre que vers la Région flamande, et l'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs suffisamment larges.

Je défends l'aménagement de zones 30 dans les rues adjacentes de la chaussée de Mons, ce qui s'inscrit dans le cadre du plan IRIS.

J'organiserai prochainement une réunion à mon cabinet afin d'examiner, avec les riverains, la commune et le service AED, ce qui peut être fait dans le cadre des travaux en cours.

Nous ne pouvons agir que si la commune approuve l'aménagement d'une zone 30, qu'elle rédige et approuve le règlement de police complémentaire y relatif, et qu'elle réalise les travaux complémentaires sur ses voiries.

M Philippe Debry .- Si j'ai bien compris, vous avez demandé une modification du permis de bâtir jusqu'à l'avenue Van Laer ce qui favorisera un itinéraire bis dans un quartier résidentiel.

De plus, la chaussée de Mons a deux fois une bande de circulation, ce qui ne signifie pas être à double voie.

Comme une station de métro est prévue à une centaine de mètres, je m'interroge sur la disponibilité d'un espace suffisant pour contenir, à la fois, un terre-plein central pour le métro, et un site propre, et encore une voie de circulation automobile supplémentaire.

De plus, même si un site propre pouvait trouver sa place sur d'autres tronçons de la chaussée de Mons, je doute qu'il soit respecté. Vous connaissez comme moi la police d'Anderlecht!

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 .- Je ne vais pas discuter des problèmes techniques de voirie, mais tant qu'il n'y a pas d'alternative, il faut prévoir un moyen de

circulation pour les transports en commun. Donc, il faut laisser deux voies.

M. Philippe Debry .- Aujourd'hui, il n'y a qu'une seule voie. Cet élargissement est donc contraire à la volonté de réduire le trafic automobile.

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 dernière considération que vous faites n'est pas valable.

Il y aura deux bandes temporaires uniquement entre la sortie du Ring et l'avenue Van Laer. Dans la suite de la chaussée, le bus se mettra en tête de file.

- L'incident est clos.

Application du plan 'Rosetta' à la STIB

Mme Anne-Françoise Theunissen .- En application de l'article 43 de la loi du 24 décembre 1999 de promotion de l'emploi, l'Etat fédéral vient de signer une convention avec la SNCB dans laquelle cette dernière s'engage à augmenter, pour l'échéance 2001, l'effectif total de son personnel de 600 personnes. Dans ce cadre, la SNCB prévoit l'engagement de 1.560 jeunes engagés dans le cadre de la convention de premier emploi, dont 780 seront des moins qualifiés. Les emplois créés devront être affectés à des projets globaux qui satisfont à des besoins de société. Ainsi, les domaines où les jeunes travailleurs seront engagés concernent autant l'accueil des usagers, que l'aide aux personnes à mobilité réduite, sans négliger l'embellissement et l'entretien des gares, leur environnement et ce plus particulièrement dans les grandes villes.

(Présidence de Mme Geneviève Meunier)

Quelles sont les mesures d'accompagnement que vous avez mises en place pour qu'un nombre conséquent de jeunes Bruxellois puissent être proposés au recrutement dans le cadre d'une convention de premier emploi avec la SNCB?

Le "public-cible" de ces conventions de premier emploi, soit le nombre de jeunes en stage d'attente, était à Bruxelles de 6.745.

Dans le même ordre d'idées, la STIB constitue le premier employeur typiquement bruxellois avec ses plus de 4.500 travailleurs salariés. On connaît bien les besoins de cette société en termes d'emplois et particulièrement d'emplois correspondants à des "besoins de société".

Conclure pareille convention avec cette société, à l'instar de celle de la SNCB, constituerait un geste fort du gouvernement bruxellois en faveur de l'emploi des jeunes à Bruxelles, ainsi qu'un coup de pouce symbolique pour insuffler une dynamique générale, tant dans le secteur privé que dans le secteur public.

Quelle est l'état d'avancement de pareille convention avec la STIB?

Quel est celui de l'établissement de "projets globaux" par rapport à la STIB?

Qu'en est-il des mesures d'accompagnement prévues pour l'Office de placement pour qu'un maximum de jeunes Bruxellois puissent accéder à ces conventions de premier emploi?

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 réponse à la première partie des questions, M. Tomas me fait dire que l'engagement de la SNCB, dans le cadre de la convention de création d'emplois, porte sur deux volets.

Le premier concerne l'engagement par la SNCB, sous statut, d'agents statutaires correspondant, au minimum, à 2.200 emplois temps plein, dont 1560 au moins seront attribués à des jeunes, parmi lesquels 780 jeunes moins qualifiés. Ces engagements s'effectueront entre le 31 août 2000 et le 28 février 2001. L'engagement de ces jeunes sous le statut "SNCB" est assimilé à un engagement dans les liens d'un contrat de travail à durée indéterminée. En outre, ce projet s'inscrit dans la poursuite par la SNCB des mises en préretraite consécutives à la mise en oeuvre du plan d'assainissement "objectif 2005".

Le second concerne le projet global "Amélioration des conditions de mobilité des usagers des chemins de fer". Il s'agit ici d'une convention de partenariat entre l'Etat fédéral et la SNCB, en application de l'article 43 de la loi du 24 décembre 1999 en vue de la promotion de l'emploi.

Dans le cadre des projets globaux menés par l'Etat fédéral, la SNCB et l'Etat fédéral prévoient l'engagement de 140 jeunes peu ou pas qualifiés destinés à assumer des fonctions en relation avec l'amélioration des conditions de mobilité des usagers des chemins de fer.

Les responsables des organismes régionaux de l'emploi, de la SNCB et les cabinets fédéraux concernés, ont tenu des réunions de coordination afin d'arrêter les modalités de mise en oeuvre de ce projet à partir du 1er juillet 2000.

Sur les 140 emplois prévus, 30 postes sont réservés à des jeunes Bruxellois, 55 pour la Région flamande et 55 pour la Région wallonne. La sélection de ces jeunes, prévue pour le début juin, a été confiée aux organismes régionaux de placement.

Il a été convenu également la possibilité de compensation entre Régions au cas où l'une ou l'autre trouverait des difficultés à présenter des candidats remplissant les conditions de niveau et d'âge pour l'occupation de ces emplois.

En ce qui me concerne, je peux vous communiquer que la STIB a examiné avec attention l'application éventuelle du plan "Rosetta" pour la promotion de l'emploi en son sein.

Je ne puis donner des résultats de cette étude menée par le Service des ressources humaines de la STIB, vu que les recrutements actuels se concentrent surtout sur le projet des stewards.

Ce dernier projet prévoit le recrutement de 148 stewards dans le cadre de trois programmes distincts de mise au travail: 20 stewards PTP sont opérationnels depuis octobre 1999 (après accord de l'ONEM, la STIB a pu les engager immédiatement); 68 stewards Emploi-Jeunes pourront être engagés après accord

écrit du ministre ayant l'emploi dans ses compétences; 60 stewards ACS pourront être mis à disposition par dix communes bruxelloises dans le cadre des Contrats de sécurité (huit communes doivent encore signer la convention qui détermine les droits et obligations entre les parties concernées).

Les mêmes types et profils de candidats du projet "stewards" sont à recruter pour le plan Rosetta.

Le processus de recrutement des stewards est néanmoins déjà dans une phase trop évoluée que pour encore pouvoir trouver une application de l'article 43 de la loi du 24 décembre 1999 sous la forme d'une "autre" convention avec la STIB.

La STIB fait des efforts permanents en matière de recrutement et surtout parmi la jeune population bruxelloise. Ainsi, 17 employés et 371 ouvriers ont été engagés pendant l'exercice 1999 et 13 employés et 190 ouvriers l'ont été pendant les quatre premiers mois de 2000.

Mme Anne-Françoise Theunissen .- Cette réponse est précise mais ne spécifie pas si une convention est signée afin d'entrer dans l'application du plan Rosetta.

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 .- Non.

Mme Anne-Françoise Theunissen .- Cela est-il définitif?

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 .- Pas nécessairement.

- L'incident est clos.

Sécurité dans le tunnel Léopold II

M. Benoît Cerexhe .- Un récent rapport de la Commission européenne, suite au drame de l'incendie du tunnel du Mont Blanc, fait état du mauvais classement, en matière de sécurité, du tunnel Léopold II. Il est interdit aux poids lourds d'un poids supérieur à 3,5 tonnes, mais rien n'empêche physiquement un camion d'y pénétrer.

Au début des années 90, le gouvernement avait décidé de mettre des portiques empêchant les camions d'y pénétrer. Cette décision, notifiée à l'AED, n'est toujours pas mise en oeuvre. Quand ces portiques seront-ils installés, afin de garantir un niveau de sécurité conforme aux souhaits de la Commission? Quand un exercice avec les pompiers, à une heure de trafic intense, sera-t-il réalisé, afin de garantir le bon fonctionnement du plan de secours?

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 .- L'enquête concernant la sécurité de certains tunnels européens, et dans le Tunnel Léopold II en particulier, n'a pas été réalisée par la Commission européenne par l'ADAC (fédération d'automobilistes allemande), à la demande du Bureau euro-

péen de l'AIT et de la FIA (Alliance Internationale de l'Automobile).

Contrairement à ce que prétend le membre, le tunnel Léopold II se trouve au milieu du classement et n'a pas obtenu de mauvais score.

Comme je l'ai indiqué lors de la séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 avril dernier, en réponse à la question orale de M. Joël Riguelle, les démarches nécessaires ont déjà été entreprises dans le passé pour garantir la sécurité dans le tunnel Léopold II. L'administration a en outre été chargée de réexaminer toute la problématique à la lumière des résultats de l'étude qui a été réalisée par la fédération d'automobilistes allemande.

Les questions que vous posez, se rapportent à l'infrastructure, d'une part, et à la protection incendie, d'autre part.

Je me limiterai au premier élément car les interventions des services d'incendie relèvent des compétences déléguées au Secrétaire d'Etat Delathouwer qui vous fournira les informations nécessaires.

L'interdiction d'accès au tunnel pour des camions de plus de 3,5 tonnes est signifiée par des panneaux de signalisation de type C21, dont chaque accès est équipé.

L'installation de portiques dans le but d'empêcher l'entrée de camions de plus de 3,5 tonnes pose deux problèmes, à savoir:

- l'accès pour certains types de véhicules
- l'aspect esthétique.

Je m'attarde donc quelques instants sur ces problèmes.

Ce n'est pas parce que l'accès au tunnel est interdit aux véhicules qui dépassent un certain tonnage que de tels véhicules ne peuvent jamais se trouver dans les tunnels.

En effet, lors de travaux d'entretien, il arrive fréquemment que les entrepreneurs doivent avoir recours à des véhicules équipés de grues et à d'autres camions. Si de tels portiques se trouvaient à l'accès des tunnels, l'accessibilité pour ces véhicules deviendrait fort difficile, voir impossible.

Cela vaut également pour certains véhicules d'urgence et pour les dépanneuses dont les travaux seraient fortement compromis s'ils ne pouvaient pas entrer dans le tunnel avec du matériel lourd.

On ne peut en outre oublier que les bus de la STIB doivent dans certains cas plutôt exceptionnels pouvoir utiliser ces infrastructures souterraines. Cela a notamment été le cas lors du réaménagement de la place du Trône.

La limitation du tonnage n'implique pas automatiquement une limitation de la hauteur. Les voitures, camionnettes et mobiles homes peuvent atteindre une hauteur de quatre mètres, chargement compris.

L'aspect urbanistique mérite également toute notre attention.

Des portiques peuvent difficilement être considérés comme des éléments urbains. De tels systèmes ont plutôt leur place sur les autoroutes et s'intègrent difficilement à un aménagement de la zone en question qui soit justifié du point de vue urbanistique.

Ces portiques doivent être érigés à des endroits où ils peuvent indiquer de façon préventive aux usagers qu'ils ne peuvent pas utiliser les voiries en question. De plus, il faut installer à distance suffisante des portiques une signalisation préliminaire qui limite la hauteur des véhicules en fonction du portique. Il est quasiment impossible de résoudre ce problème, comme par exemple sur la Petite Ceinture de Bruxelles avec ses nombreuses zones d'entrecroisement entre les tunnels.

Il convient de remarquer que l'enquête de l'ADAC ne parle pas de l'éventuelle présence de portiques.

L'étude qualifie l'interdiction d'accès aux véhicules de plus de 3,5 tonnes d'élément positif, mais il ne s'agit pas d'une norme européenne. En effet, on pourrait difficilement interdire tout trafic de poids lourds dans le tunnel du Mont Blanc.

M. Delathouwer me fait dire que le service d'incendie et d'aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale dispose des moyens et du savoir-faire requis pour affronter un accident grave dans ce tunnel. Il est d'ailleurs situé à courte distance de la caserne principale. Les équipes de secours peuvent rejoindre toutes les sorties et entrées du tunnel via des rues latérales et le poste avancé de l'AZ VUB de Jette peut venir en renfort en empruntant les voies d'accès au tunnel à Ganshoren et à Koekelberg.

L'organisation d'un exercice de simulation de grande envergure à une heure de trafic intense engendre bon nombre de problèmes. C'est précisément un manque de coordination qui a été révélé lors d'accidents récents. En effet, il a été difficile pour les équipes d'intervention d'obtenir la fermeture du tunnel, alors que trois des quatre services de police relèvent pourtant d'une même zone de police. Le service d'incendie entend d'ailleurs engager une concertation avec les bourgmestres et commissaires de police concernés, afin d'éviter une répétition de ces complications. Il est difficile d'associer le public à un tel exercice.

M. Benoît Cerexhe .- Quant à l'installation des portiques, ces remarques valaient déjà en 1990. Vous remettez donc en question la décision de cette époque.

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 .- Vous faites erreur. La décision n'a pas été prise en 1990.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 16h15'.