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 21 JUIN 2000

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES

de M. Benoît Cerexhe (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 prolongation des lignes de tram 39 et 44 vers Mérode".

(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)

de M. Benoît Cerexhe (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 comité consultatif des utilisateurs de la STIB".

(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)

de Mme Evelyne Huytebroeck (F) à M. 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 création de la fonction de conseiller en mobilité, l'introduction de la notion de plan communal de mobilité dans les PCD et la réalisation de chartes de mobilité avec les communes".

(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)

Présidence de M. Willem Draps.

- La réunion est ouverte à 14 h.30'.

QUESTIONS ORALES

Prolongation des lignes de tram 39 et 44 vers Mérode

M. Benoît Cerexhe .- Dans le plan Iris de déplacements, le prolongement des trams 39 et 44 de Montgomery vers Mérode, est inscrit comme une priorité.

Cette modification permettra aux utilisateurs des lignes 39 et 44 de bénéficier de la correspondance avec les deux lignes de métro à Mérode ainsi qu'avec les trains de la ligne 26 et d'accéder sans changement de mode de transport aux quartiers commerçants de la rue des Tongres, aux musées et au parc du Cinquantenaire.

J'aimerais interroger le Ministre pour savoir:

- où en est actuellement ce dossier;

- s'il reste une des priorités du gouvernement;

- si des études tant techniques que financières ont été élaborées;

- dans quel délai ce projet pourrait être réalisé?

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 peux communiquer à l'honorable membre que le Plan régional de déplacements, mieux connu comme le Plan Iris, ne donne pas la priorité au projet de "Prolongation des trams 39 et 44 vers Schuman" dans le cadre du développement du réseau de surface. Cependant, il est prévu de programmer "l'étude" pour l'extension à court terme du projet susvisé.

Avec cela, je veux informer l'honorable membre que ma politique en matière de transports en commun continue à s'appuyer sur le Plan Iris, tel que prévu par l'accord gouvernemental.

Je souligne que l'exécution de ce vaste programme de mobilité pour notre Région requerra des moyens financiers considérables et qu'il ne peut dès lors être réalisé à brève échéance.

Il me faut dès lors procéder à une sélection de priorités et à l'élaboration d'un planning d'exécution sur base des moyens financiers dont dispose notre Région.

Je vous demande de me laisser le temps nécessaire pour faire aboutir les négociations entre la STIB et son autorité de tutelle pour le nouveau projet de contrat de gestion pour les années à venir.

Une liaison plus directe avec la ligne de métro vers Hermann-Debroux et la ligne 26 de la SNCB, y compris avec les quartiers commerçants et les musées est certes attrayante mais compte tenu de la liaison de métro existante, elle paraît moins prioritaire que les nombreuses missions qui sont actuellement dévolues à la STIB.

M. Benoît Cerexhe .- Je constate que ce projet est dans les tiroirs depuis des années. Et de souligner que ce projet est prioritaire pour les communes concernées.

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 respecte le Plan Iris des déplacements, qui n'accorde pas la priorité à ce projet.

A votre place, je serais très content de la réponse.

- L'incident est clos.

Comité consultatif des utilisateurs de la STIB

M. Benoît Cerexhe .- La STIB est sans nul doute un service public; mais il convient - pour être véritablement en phase avec les besoins actuels de mobilité - qu'elle consulte régulièrement les utilisateurs tant du métro que du tram et des bus. C'est ainsi que, conformément à l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région, un comité consultatif des usagers a été créé auprès de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. L'article 7 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région du 30 mai 1991 stipule expressément que ledit comité se réunit quatre fois par an à des dates fixes déterminées dans le règlement d'ordre intérieur, c'est-à-dire le troisième mardi du troisième mois de chaque trimestre. Le comité doit également élaborer chaque année un rapport sur ses activités. Je crains pourtant que cette année ledit rapport soit peu épais... En effet, la dernière réunion du Comité consultatif a eu lieu le 11 mai 1999, soit il y a plus d'un an.

Selon l'arrêté de 1991 et le Règlement intérieur, la prochaine réunion devrait avoir lieu le 20 juin prochain. Or, tout laisse à supposer qu'elle n'aura pas lieu puisque les convocations auraient dû être envoyées pour le 31 mai au plus tard et que tel n'a pas été le cas. Plus grave encore, vous n'aurez pas manqué de vous apercevoir que la composition du Comité doit être fondamentalement revue. L'arrêté de l'exécutif du 4 juin 1998 - qui n'est paru au Moniteur belge que le 27.01.1999 - a nommé pour un mandat de trois ans des personnes qui ont actuellement changé de fonction qui en devenant conseiller de la Ministre fédérale Isabelle Durant, qui en devenant lui-même Secrétaire d'Etat. Or, le gouvernement n'a pas encore adopté de nouvel arrêté afin de procéder au remplacement des membres défaillants du comité.

Je crains de conclure de ce que je viens de vous exposer que la mobilité n'est manifestement pas une matière sur laquelle le gouvernement souhaite se pencher sérieusement. En plus ou même mieux en lieu et place d'effets d'annonces dans la presse, ne serait-il pas judicieux de faire fonctionner les organes existants afin d'améliorer concrètement la mobilité dans notre Région? En effet, sous l'influence de certaines associations, telle le GUTIB, des avancées prépondérantes ont déjà

pu avoir lieu. L'avis des organisations représentatives des usagers doit nous permettre de constater ce qui fonctionne bien au sein de la STIB; mais également de mettre le doigt sur ce qui fonctionne mal.

Enfin, au moment où l'on adopte des mesures en matière de sécurité, d'intégration tarifaire, ..., il serait particulièrement judicieux que les usagers puissent reformuler leur point de vue. Je souhaiterais donc savoir si l'on peut espérer, avant la fin de la législature, la nomination de nouveaux représentants et la consultation systématique de ce comité? Ne serait-il pas utile de profiter de cette occasion pour remplacer les représentants des associations des travailleurs car ceux-ci sont, de facto, tous des membres du personnel de la STIB? Dans mon esprit, il pourrait être adéquat de modifier l'article 4 de l'arrêté de l'exécutif afin de prévoir que les membres proposés par les organisations représentatives des travailleurs et l'Union des entreprises de Bruxelles ne puissent pas être en même temps membres du personnel de la STIB?

Aura-t-on le plaisir d'apprendre que le comité se réunira au moins une fois pendant cette législature et qu'il pourra déposer un rapport annuel fiable et conforme à sa mission? Enfin, il me serait agréable que le ministre me confirme que la mise en léthargie du comité consultatif n'est pas volontaire.

D'ores et déjà, je remercie Monsieur le Ministre de la réponse qu'il voudra bien apporter à ces questions.

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 .- Au moment où vous transmettiez le texte de votre question, la réunion du Comité consultatif, créé au sein de la STIB, conformément à l'arrêté de l'Exécutif bruxellois du 30 mai 91, avait eu lieu en mai 99.

Entre-temps, une nouvelle réunion a eu lieu ce 20 juin, comme vous l'aviez d'ailleurs annoncé.

Les personnes convoquées par la STIB pour cette réunion du 20 juin étaient les suivantes:

1. les membres du Comité de gestion dans sa nouvelle composition (Monsieur Hutchinson n'a par conséquent plus été convoqué);

2. les délégués désignés par l'arrêté du 4 juin 1998, étant entendu que Monsieur B. Delloye a été convoqué en remplacement de Monsieur L. Lebrun sur proposition de l'asbl NoMo.

On ne prévoit actuellement pas de modification de l'arrêté de l'Exécutif du 30 mai 1991 en ce qui concerne la composition du Comité, inutile de vous dire que je vais y réfléchir.

Néanmoins, on procédera très bientôt au remplacement des représentants dont le mandat vient à échéance le 16 novembre 2000.

J'ai pris contact avec le Président de la STIB afin d'insister sur le respect dans le futur du caractère régulier des réunions du Comité consultatif. Il a été convenu de se réunir dorénavant tous les deux mois.

M. Benoît Cerexhe .- Peut-on espérer quelque chose avant la fin de la législature ou la léthargie se poursuivra-t-elle jusqu'en 2004?

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 .- Une réunion du Comité a eu lieu le 20 juin 2000.

M. Benoît Cerexhe .- Je prends bonne note que ce Comité va se réunir de manière périodique et que vous transmettrez mes observations.

- L'incident est clos.

Création de la fonction de conseiller en mobilité, l'introduction de la notion de plan communal de mobilité dans les PCD et la réalisation de chartes de mobilité avec les communes

Mme Evelyne Huytebroeck .- Il y a une dizaine d'années, on commençait à parler d'écoconseiller. Actuellement, une nouvelle fonction se dessine, celle de conseiller en mobilité (CEM). En effet, la mobilité devient une problématique de plus en plus préoccupante. Les conseillers en mobilité seront appelés à jouer un rôle important dans la vie de nos cités pour identifier les problèmes actuels ou à venir.

En Région wallonne, le Ministre des transports et de la mobilité réalise une politique innovatrice et a lancé une formation afin de former 120 personnes pour être conseillers en mobilité. Ces personnes sont issues d'administrations régionales et communales, de la SNCB, etc. Des profils très divers y sont représentés: des policiers, des chefs de sécurité, des secrétaires communaux, des directeurs de travaux, ...

En vue d'un développement cohérent de la mobilité urbaine et rurale, suite au constat de la nécessité d'une concertation permanente dans la gestion partagée de la mobilité pour tous les niveaux de décision, la Région wallonne avait, en 1998, proposé aux communes une "charte de mobilité". Les communes qui ont adhéré à la Charte de mobilité se sont vues attribuer, après validation de leur projet, un financement spécifique pour rencontrer les buts à atteindre. L'objectif de la Charte est de tenir compte des différentes facettes de la problématique: transports en commun, aménagement du territoire, relais avec le secteur privé, participation des habitants, renforcement de l'attractivité des centres commerciaux, sécurité, impacts sur l'environnement ...

Les Chartes de mobilité veulent regrouper des actions, qui auparavant étaient disparates, dans un concept plus global, cohérent et intégré, pour un partage d'expériences et une concertation de déplacement, parking d'échange, vélo, tourisme, confort des usagers aux arrêts (abribus), sites propres pour les transports en commun, plan de transport d'entreprises, signalisation ...

Les acteurs de la Charte sont en premier rang la Région wallonne (les diverses administrations concernées), les communes wallones et les TEC.

Le projet a d'abord été conclu avec vingt communes pilotes de diverses tailles. Chaque commune a été invitée à désigner un conseiller en mobilité (CEM) qui a bénéficié d'une formation concrète et pratique. Les communes bénéficient de l'assistance d'un organe d'encadrement et participent à un comité de suivi.

Le CEM est une personne-relais entre les citoyens, la commune et la Région. Il reçoit les demandes et les questions des habitants. Vis-à-vis de la commune, il intervient au niveau de la sensibilisation des autorités communales, de l'élaboration et de la gestion des plans de mobilité, de l'information vers les medias locaux ... Au service de la Région, il propose des projets et participe à la concertation.

En Région wallonne, le titre de conseiller en mobilité peut être obtenu de deux façons différentes: soit le candidat ne possède pas les compétences requises et il participe au cycle de formation initiale, soit il possède déjà les compétences requises et reçoit directement le titre de CEM.

Pour les communes de type urbain, la formation initiale prévue en Wallonie comprend huit modules de deux jours et demi (un module par mois).

Vu la complexité et l'évolution constante du secteur de la mobilité, la Région wallonne compte organiser régulièrement des formations continuées.

Selon la taille de la commune, les conseillers en mobilité peuvent n'occuper cette fonction qu'à temps partiel. Plusieurs communes peuvent également s'associer pour partager un CEM.

A Bruxelles?

Dans les communes bruxelloises, dans divers quartiers, les problèmes de mobilité se posent déjà de manière aiguë et la situation risque d'empirer encore davantage dans les années à venir car les besoins de mobilité sont en croissance rapide. Nous assistons à une croissance des engorgements, de la pollution et de dégradations diverses de notre cadre de vie. Les déplacements ont aussi des incidences sur la santé publique: les accidents de la route sont nombreux et causent la mort de centaines de personnes par an.

Diverses initiatives ont été prises tels les contrats de mobilité entre la Région et quelques communes pour fluidifier la circulation à des carrefours encombrés, tel le plan de transport d'entreprises. Nous avons déjà eu l'occasion de discuter de la mise en oeuvre difficile du plan Iris dont l'application ne semble pas à la mesure des objectifs visés. Nous avons également déjà abordé les difficiles collaborations entre la Région et les différentes communes. Sous couvert de l'autonomie communale, des positions très diverses sont développées; pour ne citer qu'un exemple: la préparation de la journée européenne "En ville, sans ma voiture!" du 22 septembre. De même, dans les communes, la réalisation d'un plan communal de mobilité est également laissée à l'initiative communale et les situations sont très diverses!

Que pensez-vous de l'idée de rendre obligatoire le Plan communal de mobilité, dans le cadre du PCD?

Avez-vous déjà envisagé la possibilité à la fois de réaliser des chartes de mobilité avec toutes les communes bruxelloises et d'organiser des formations spécifiques destinées à de futurs conseillers en mobilité?

M. 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 .-

A. Je peux accepter l'idée de rendre obligatoire le Plan communal de mobilité, dans le cadre du PCD.

L'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme le prévoit déjà.

L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 décembre 1995 relatif au contenu du PCD prévoit en effet:

1) la situation existante de fait et un rapport d'analyse quant aux voies de communications, les sens de la circulation, les transports en commun. Ce rapport d'analyse comprend une évaluation des thèmes suivants, en établissant éventuellement les relations entre eux: les déplacements, le stationnement, le parking, les transports en commun.

2) la deuxième partie du plan comporte un rapport général étudiant les besoins de la commune dans les déplacements. Le rapport détermine les objectifs et les priorités.

3) la troisième partie du plan se compose d'un rapport circonstancié relatif aux moyens à mettre en oeuvre, dans les limites de la compétence communale, selon qu'il s'agisse d'organisation, d'investissements et de règlements communaux. Un chapitre est consacré aux moyens à mettre en oeuvre dans le cadre des collaborations à mener avec d'autres niveaux de pouvoirs publics.

4) la quatrième partie comporte des cartes et des notes explicatives relatives aux mesures générales d'aménagement et de déplacement.

En matière de déplacements, cela comporte:

- les principes généraux de la circulation, du parcage et du stationnement;

- l'utilisation des espaces publics par les différents modes de déplacement;

- un volet relatif aux relations du plan avec les plans régionaux et communaux en vigueur.

Ces prescriptions recouvrent donc largement les objectifs d'un plan de déplacement.

Dans les faits, et à ce stade d'avancement des PCD par les communes (la plupart des communes ont accompli la phase du dossier de base, mais n'ont pas commencé la phase du "projet de plan"), les seules communes qui ont réalisé des études qui ressemblent à un plan de circulation sont pour le moment: Bruxelles, Ixelles et Schaerbeek.

Le fait de séparer physiquement cette composante mobilité des plans de développement ne va pas nécessairement leur donner plus de poids et risque de leur faire perdre de la transversalité. Je crois plus à la conclusion de "mobiliteitsconve-

nanten” ou conventions mobilité, qui comprendraient notamment des volets amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun, et stationnement, dans la mesure où ces conventions bilatérales contraindraient Régions et communes dans la voie du progrès, avec maximisation de l’usage des leviers financiers régionaux.

(Poursuivant en néerlandais)

B. Conventions mobilité ("mobiliteitsconvenanten")

Mon cabinet prendra bientôt, conjointement avec le cabinet du ministre Chabert, l'initiative de mettre sur pied un groupe de travail, auxquels tous les cabinets concernés seront invités à participer, concernant la conclusion de conventions entre la Région et les communes en remplacement des actuelles conventions mobilité, dont la portée est limitée.

La conclusion de ces conventions entre les communes, la Région et les sociétés de transport impliquerait que la Région subsidie certains travaux (par ex : renforcement de la fluidité, notamment VICOM, aménagement d'itinéraires cyclables régionaux, sécurisation des abords des écoles, réalisation du classement en catégories des voiries selon le plan Iris, politique de parcage).

Tout partirait d'une convention mère qui nécessiterait l'élaboration d'une convention mobilité, clairement liée au plan régional et aux plans communaux de développement et aux plans d'affectation.

Je me rallie à votre suggestion de rendre le plan communal de mobilité obligatoire. C'est déjà prévu en théorie dans le PRD mais insuffisamment mis en pratique. Nous aborderons à nouveau ce thème lorsque nous élaborerons les conventions mobilité.

(Poursuivant en français)

C. La mise en oeuvre du Plan Iris nécessite l’adhésion et la participation de toutes les parties prenantes à la mobilité, à commencer par les communes. A l’instar de la formation organisée par la Région wallonne, j’ai l’intention de proposer la réalisation d’un cours de conseiller en mobilité, destiné à des fonctionnaires-experts des communes bruxelloises et de l’administration de la Région de Bruxelles-Capitale, et organisé par Transitec, un bureau spécialisé dans la formation concrète de techniciens de terrain.

Le cours comprendrait huit modules, de trois jours répartis sur douze mois. L’objectif du cours est de sensibiliser les futurs conseillers en mobilité.

Proposition de thèmes à traiter: éléments de base de la problématique des déplacements; planification et processus d’étude - diagnostic, contraintes, objectifs-; concept de déplacement - plan de circulation -; politique de stationnement - environnement, nuisances -; aménagement et exploitation de la voirie et des carrefours; sécurité aux abords des écoles; transports collectifs - modes doux piétons/deux roues- et synthèse - table ronde-.

Il est cependant évident que certains domaines, spécifiques à une métropole comme Bruxelles, et qui n’existent donc pas dans le cours actuel mis au point pour la Région wallonne, seront développés dans ce contexte: caractéristiques, fonctionnement et rôle du métro; principes d’exploitation du RER; gestion dynamique des grands parkings; ondes vertes, dans le domaine de la régulation du trafic; problématique des mégapoles et intermodalité.

Les exercices qui permettent aux futurs experts de mettre la théorie en pratique et qui occupent une place importante dans le cours, seront, dans la mesure du possible, ciblés sur des cas concrets bruxellois.

Mme Evelyne Huytebroeck .- Je remercie le secrétaire d’Etat pour sa réponse très complète.

Je constate que les plans communaux de mobilité existent sur papier. Les communes ayant déjà beaucoup de difficultés avec leurs plans communaux de développement, il faudra remotiver les communes pour faire ce plan de mobilité.

M. 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 .- Si des “mobiliteitsconvenanten” sont signés et que des conseillers en mobilité sont déjà désignés dans dix communes, ce sera une bonne chose.

- L’incident est clos.

- La réunion est close à 15h05’.