

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**

REUNION DU

MERCREDI 21 NOVEMBRE 2001

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES

de Mme Caroline Persoons (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 Didier Gosuin, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'environnement et de la politique de l'eau, de la conservation de la nature et de la propreté publique et du commerce extérieur, concernant "la sécurité routière liée à la pose de la passerelle au-dessus de l'avenue de Tervuren".

(Orateurs: Mme Caroline Persoons 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. Bernard Ide (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 Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes, concernant "la mise à l'enquête publique d'une demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement pour un parking de 195 places à proximité du parking régional de transit Roodebeek".

(Orateurs: M. Bernard Ide 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. Jean-Pierre Cornelissen (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 problématique du péage urbain".

(Orateurs: M. Jean-Pierre Cornelissen 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. Joël Riguelle (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 "l'annonce de l'existence de conseillers mobilité communaux et la formation offerte par la Région".

(Orateurs: M. Joël Riguelle et 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).

de M. Denis Grimberghs (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 "les zones 30 km/h en Région bruxelloise aux abords des écoles".

(Orateurs: M. Denis Grimberghs et 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).

de M. Johan Demol (N) à M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes, concernant "la mise en service de vélos taxis dans le quartier européen".

(Orateurs: M. Johan Demol et M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes).

**Présidence de M. Claude
MICHEL, président.**

- La réunion est ouverte à 14h00'.

QUESTIONS ORALES

**La sécurité routière liée à la pose de la passerelle
au-dessus de l'avenue de Tervueren.**

Mme Caroline Persoons .- De nombreux piétons et cyclistes attendent avec impatience l'ouverture de la passerelle qui surplombe l'avenue de Tervueren au carrefour des Boulevards de la Woluwe et du Souverain.

Cependant, la pose de cette nouvelle passerelle (certains se souviennent encore de l'ancienne...) semble engendrer moult difficultés.

Non seulement des retards de chantier ont reporté la pose de la passerelle mais, il semblerait aujourd'hui que la passerelle ne serait pas conforme à la demande de permis de bâtir.

Les services de la commune de Woluwe-Saint-Pierre auraient constaté que la passerelle n'atteindrait pas 4,50 m de haut du côté du parc mais seulement 4,14 m.

Or, les cars à deux niveaux atteignent 4 mètres. Les risques d'accident semblent réels et ne peuvent être négligés.

Au niveau de la chaussée de Wavre, la passerelle a été heurtée récemment par un camion.

Le Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre a annoncé au conseil communal qu'il avait écrit au ministre Chabert afin que toutes les mesures soient prises pour une totale sécurité sur cet axe fréquenté de la capitale et sur la passerelle elle-même.

J'aimerais interroger les ministres sur les procédures en cours.

- La Région a-t-elle demandé des expertises et mesures? Si oui, quels en sont les résultats?

- Quelles mesures seront prises pour éviter les accidents?

- Qu'en est-il de la réduction envisagée des voies de circulation? La signalisation sera-t-elle adaptée?

- Des actions sont-elles en cours pour dédommager la Région pour non respect des prescriptions prévues dans le permis?

- Quand peut-on espérer la fin du chantier et l'ouverture de la passerelle?

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 maître d'ouvrage des travaux pour la passerelle de l'avenue de Tervueren est l'IBGE qui relève du ministre Didier Gosuin. Par conséquent, je vous lirai in extenso la réponse de mon collègue.

Avant de répondre précisément aux questions de l'Honorable membre, je souhaite insister sur la nécessité de garder raison et d'éviter de résumer un aussi beau projet à quelque polémique stérile et secondaire.

Non pas que je néglige les problèmes de sécurité, j'y reviendrai plus avant, mais plutôt que je me refuse à laisser occulter les nombreux aspects positifs que représente l'installation de la passerelle enjambant l'avenue de Tervueren.

En effet, sur le plan pratique, cet ouvrage répond sans conteste à une nécessité: réaliser la connexion piétonne et cycliste sécurisée entre deux tronçons très significatifs de la promenade verte. Les Bruxellois et les Bruxelloises ne s'y sont pas trompés, les nombreuses marques d'encouragement que j'ai reçues dans ce sens en attestent.

Sur le plan esthétique, je pense pouvoir affirmer que le résultat répond largement aux attentes: légèreté et originalité sont les principales caractéristiques de la passerelle qui, je le rappelle, est le résultat d'un concours d'architecture lancé voici deux ans.

Enfin, sur le plan symbolique, il s'agit d'un projet phare qui concrétise de belle manière les discours et montre la volonté réelle de la Région de repenser la mobilité en ville en mettant en avant un des moyens les plus élégants à cet égard, je parle de la mise en oeuvre du maillage vert.

Concernant les problèmes de hauteur de l'arc droit (en venant de la ville), je confirme que la hauteur mesurée au droit de la bordure du trottoir est de 4,14 mètres au lieu des 4,44 mètres prévus aux plans d'exécution.

Ces mesures ont été réalisées à la demande de l'IBGE par un géomètre expert indépendant dont les conclusions démontrent que la différence résulte d'une implantation erronée des culées de soutien de l'arc.

La responsabilité en incombe aux contractants de l'IBGE qui sont tenus contractuellement à la fois de vérifier, au besoin, de corriger et d'accepter les plans d'exécution et de garantir que les niveaux d'implantation des culées et ouvrages sont corrects.

Force est de constater que malgré, la vigilance du fonctionnaire dirigeant de l'IBGE, il y a eu faute de l'un des contractants. Tous ces faits sont d'ailleurs consignés officiellement au Journal des Travaux et dans des procès-verbaux de carence.

Il est évident que, face à ces constats et compte tenu des implications financières qu'engendrent les aménagements correctifs nécessaires, l'IBGE s'est adjoint les services d'un avocat spécialisé en marchés publics pour défendre ses intérêts et obtenir un juste dédommagement pour la malfaçon constatée.

Je préfère, à ce stade, ne pas donner davantage de précisions puisque nous en sommes au stade contentieux avec l'entrepreneur et que le dossier est entre les mains des avocats des parties.

En matière de sécurité routière, je peux rassurer l'honorable membre en signalant que toutes les mesures adéquates ont été prises et seront prises à l'avenir pour garantir une hauteur de

l'arc par rapport à la chaussée, de minimum 4,50 mètres (hauteur de sécurité légalement admise ne nécessitant pas de signalisation particulière).

Dans l'immédiat, l'implantation des barrières de chantier à minimum 40 centimètres au-delà de la bordure du trottoir conduisent en pratique à l'obtention d'une hauteur libre au-delà de 4,50 mètres.

L'AED ayant été saisie du dossier, il est prévu, en coordination avec l'AATL et l'IBGE, que des travaux de réaménagement de la voirie seront mis en oeuvre extrêmement rapidement afin d'être terminés pour l'ouverture de la passerelle aux piétons et aux cyclistes lors de la séance d'inauguration officielle qui se déroulera le dimanche 25 novembre prochain.

Synthétiquement, ces travaux consistent en l'élargissement progressif du trottoir situé le long du parc de Woluwe de sorte que, sous la passerelle, la bande de roulage automobile soit suffisamment décollée pour obtenir une hauteur libre supérieure à 4,50 mètres.

Mme Caroline Persoons .- Je me réjouis de la reconstruction, très esthétique par ailleurs.

- L'incident est clos.

La mise à l'enquête publique d'une demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement pour un parking de 195 places à proximité du parking régional de transit Roodebeek.

M. Bernard Ide .- L'association momentanée d'architectes et d'ingénieurs-conseils: "Culture & temps libre" a déposé récemment une demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement concernant l'installation d'un "Village culturel" comportant notamment l'implantation d'un parking.

L'enquête publique est terminée et la réunion de concertation aura lieu le 16 novembre prochain.

Ce parking, de 195 places, est situé à peine à 50 mètres du parking régional de transit "Roodebeek".

Celui-ci, comptant 200 places, se trouve lui-même à proximité d'un vaste parking privé, celui du Woluwe shopping Center, qui compte 1.216 places couvertes + 720 à l'air libre.

Il est à craindre qu'un nouveau parking n'attire davantage de véhicules automobiles vers Bruxelles, à un endroit qui, quoiqu'on puisse en penser, est loin de se trouver à l'extrême limite de la région. Cet endroit n'est donc pas le lieu idéal où inciter les navetteurs à abandonner leur voiture pour emprunter les transports en commun en ville.

Le PRD de 1995 envisageait d'une manière claire de porter la capacité du parking Roodebeek à 700 places.

Le projet de PRD 2001 semble plus raisonnable: son chapitre concernant le stationnement porte le titre "appliquer une politique coordonnée et dynamique de réduction du stationnement", même si il est également mentionné que la capacité des parkings de transit pourra être augmentée à proximité du ring

pour autant qu'ils soient en connexion avec les transports publics.

Le projet auquel je fais référence, privé et inévitablement payant, ne semble pas répondre à la préoccupation du PRD; en outre, son accès tel qu'il est envisagé provoquera des nuisances importantes dans les quartiers environnants.

Je souhaiterais savoir comment, Messieurs les Ministres, vous envisagez ce nouvel appel à l'introduction de véhicules automobiles supplémentaires à l'intérieur même d'une des communes de la Région.

Ne serait-il pas souhaitable d'envisager comme préalable à toute décision une concertation entre la Région, la commune, le demandeur du permis de 195 places et la direction du Shopping Center afin de déterminer dans quelle mesure le parking pourrait également être utilisé en soirée?

N'est-il pas temps que la Région s'intéresse, notamment via la fiscalité, aux aires de stationnement inutilisées en dehors des heures de travail et de commerce?

Je souhaiterais également savoir comment fonctionne le parking de transit Roodebeek actuellement, si une évaluation de son fonctionnement a été faite à l'occasion de la préparation du PRD, et quels sont les projets en ce qui le concerne.

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 réalisation d'un village culturel sur le site du "chantier du temps libre" est programmée depuis des décennies par la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Les projets se sont succédés et déjà lors de la réalisation du métro en 1978-1979, il en était question, au point que l'accès de métro fut aménagé sans escalator, à la limite de propriété, afin de pouvoir un jour le réaliser au sein de cet espace dévolu à la culture.

L'avant dernier projet, qui a vu le jour, couvrait non seulement la zone du "chantier", mais également le parking de transit et les terrains adjacents à l'avenue Jacques Brel. Il était prévu de construire un parking de 1.000 places, dont 700 "de transit", des cinémas, des commerces et des bureaux.

Une société d'économie mixte destinée à construire ce complexe avait même reçu l'aval préalable du gouvernement régional, mais finalement elle ne fut jamais constituée.

Le projet actuel est d'une ampleur plus réduite puisqu'il ne couvre que les terrains communaux.

Dans la mesure où un centre culturel fonctionne surtout en soirée, les samedis et dimanches, l'impact sur la circulation pendant les heures de pointe est nul. Par contre, la proximité du "Woluwe Shopping Center" peut faire craindre des problèmes à certaines périodes de l'année, comme les fêtes de fin d'année, les soldes et les braderies. Le parking du Shopping est alors saturé, de même que le parking de transit et les voiries adjacentes.

On sait qu'à ces périodes les associations culturelles évitent d'organiser des activités car elles manqueraient de fréquentation.

L'utilité de ce parking n'est donc pas évidente pour les seules activités culturelles. D'ailleurs, le parking de transit - accessible jour et nuit - est parfois utilisé par les personnes se rendant à des activités au "chantier".

Ce parking, d'une contenance officielle de 250 places, est rempli à 115% les jours ouvrables, des voitures stationnant en dehors des cases; la société exploitant le Shopping a même affirmé à plusieurs reprises que son parking était également utilisé par les navetteurs utilisant le métro après 9 heures.

Les riverains de la chaussée de Roodebeek, une PME en particulier, utilisent également le parking, comme en témoigne une occupation nocturne de l'ordre de 10%.

L'extension du parking à 1.000 places est prévue au plan de déplacements IRIS en raison de sa bonne localisation par rapport au réseau routier. Etant donné que le métro est confiné actuellement aux limites administratives de la Région, et vu que les zones d'habitations situées le long des autoroutes E19 et E40 ne sont pas desservies par la SNCB, il est logique d'offrir des places de parking de transit à cet endroit afin d'éviter que ce trafic ne congestionne encore davantage le centre-ville. Cette extension viendrait donc bien en complément du RER et non comme concurrent.

La mise à jour du plan IRIS permettra de calibrer les besoins en la matière en tenant compte des nouvelles approches en matière de mobilité et d'environnement induites par le nouveau PRD.

De plus, une amélioration du point d'échange bus-métro ainsi que des lignes desservant Roodebeek sont de nature à apporter une diminution de la pression du parking à cet endroit. Il s'agit donc bien de coordonner toutes les actions afin d'obtenir une bonne intégration de cet ensemble à la vie du quartier.

M. Bernard Ide .- Je remercie le ministre pour sa réponse, même, si elle me déçoit. Nous pensons à Ecolo que le parking de transit doit être situé au-delà de Stockel et non pas à Roodebeek. J'espère qu'étant donné que la Région n'a pas encore dit son dernier mot, on y remédiera.

- L'incident est clos.

La problématique du péage urbain.

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Tout récemment, la presse nationale et internationale a largement fait écho à la décision du Lord-Maire du Grand-Londres d'instaurer un périmètre central prévoyant un péage urbain de 8,1 euros (327 BEF). Ceci afin de réduire le trafic automobile et d'améliorer le transport public.

Votre cabinet semble avoir été interrogé à ce sujet et un de vos collaborateurs semble avoir donné, de manière un peu péremptoire, une fin de non recevoir à toute réflexion en la matière, invoquant de manière peu convaincante une impossibilité due selon lui au fait que certaines voiries sont communales et d'autres régionales.

Je suis personnellement tout à fait persuadé qu'il ne s'agit pas d'une mesure qui devrait être introduite à la légère et

qu'elle est nécessairement soumise à toute une série de conditions dont la première est le renforcement drastique du transport public.

Par ailleurs, dans le cadre des relations entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles, il peut s'agir aussi d'un moyen de pression dont il est peut-être imprudent de se priver de manière définitive. Je songe tout particulièrement à la prise en charge financière des problèmes de mobilité à Bruxelles liés à sa fonction de capitale nationale et internationale.

J'aimerais, Monsieur le Ministre, connaître votre position en la matière.

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 .- J'ai également appris que le Lord Mayor de Londres veut instaurer un péage urbain sur les principales voiries de pénétration de sa ville.

En effet, Londres est une métropole d'un ordre de grandeur différent de la Région bruxelloise, et le contexte institutionnel est également tout à fait différent.

Par conséquent, j'estime qu'il est utile de suivre de près l'évolution de cette approche, afin de vérifier si un concept semblable ou adapté est à terme souhaitable dans les autres villes européennes, et ce en collaboration avec les autres autorités de ce pays.

A ce propos, je pense notamment à une politique de dissuasion pour l'utilisation de la voiture au moment où le RER sera opérationnel et qui pourra offrir une alternative valable au transport privé.

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Je me réjouis de la réponse du ministre; dans une matière aussi complexe on ne peut agir à la légère. La Région de Bruxelles-Capitale n'est assimilable ni à Londres, ni à Trondheim, ... Je crois au RER; il faut néanmoins tenir compte du contexte institutionnel particulier. On ne doit pas rejeter de manière définitive le débat en la matière, mais y réfléchir de manière approfondie.

- L'incident est clos.

L'annonce de l'existence de conseillers mobilité communaux et la formation offerte par la Région.

M. Joël Riguelle .- Dans la brochure qui a été éditée à l'occasion de la semaine de la mobilité et intitulée "Catalogue de la semaine de la mobilité", à la page 62, il est fait mention de "l'existence d'un fonctionnaire communal désigné par le Collège échevinal et disposant d'une compétence de base en transport, environnement et travaux publics".

Un peu plus loin, dans ce même article, il est signalé que ce fonctionnaire suit une formation complémentaire offerte par la Région, en étroite collaboration avec le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et, que cette formation aborde différents domaines théoriques, techniques et pratiques liés à la mobilité.

Quant au rôle de ce conseiller en mobilité, il est indiqué qu'il est sensé organiser la concertation entre la commune, les associations et la Région, en plus d'un travail de coordination au sein de la commune elle-même et d'un rôle d'interlocuteur privilégié du citoyen.

A ma connaissance, mais je peux me tromper, je n'ai pas entendu parler de l'existence réelle de tels conseillers en mobilité dans les communes, si ce n'est en terme de projet lors de différents échanges que nous avons eu au sein de nos instances régionales.

Je souhaiterais savoir pourquoi il est fait allusion à ces conseillers en mobilité qui ne sont pas encore installés dans leurs fonctions, et par ailleurs, dans le futur, qui assurera la formation, quel en sera le contenu et dans quel cadre contractuel les conseillers en mobilité seront-ils engagés? S'agit-il d'un membre du personnel communal à intégrer dans le cadre communal déterminé par la Charte Sociale? S'agit-il d'un conseiller dont le traitement fait l'objet d'une subvention régionale et qui reste sous responsabilité régionale?

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 .- La formation des conseillers en mobilité n'est plus à l'état de projet puisque le premier cycle de formation se termine en décembre. Un courrier a été envoyé aux communes en janvier 2001 les invitant à désigner un conseiller en mobilité au sein de leur administration. Une séance d'information a eu lieu le 14 février en présence de Monsieur Chastellain (Bureau Transitec de Lausanne), chargé de cours en conseillers en mobilité. La formation se déroule en huit cycles de deux jours et demi durant lesquels sont abordés théorie, technique et pratique liés à la mobilité.

Quatorze communes sont représentées pour ce premier cycle et une deuxième session est prévue en 2002, de manière à donner la possibilité aux communes, qui n'ont pas participé cette année, de le faire, et pour les autres, de faire bénéficier une seconde personne de cette formation.

Le traitement du conseiller en mobilité ne fait pas, à ce jour, l'objet d'une subvention régionale. Je ne vous cache pas que je trouve effectivement intéressant de l'envisager, et j'ai prévu de le faire en 2002. Même dans l'hypothèse d'un co-financement par la Région du traitement et de la formation du conseiller en mobilité, je n'envisage pas que cet agent dépende de la Région. A terme, la formation et le co-financement des fonctionnaires de la mobilité devraient être un des volets des conventions de mobilité à passer entre la Région, les communes et les sociétés de transport en commun. Je proposerai cet instrument de gestion d'une mobilité durable au gouvernement le plus rapidement possible.

Outre ce volet conseillers en mobilité, les conventions de mobilité reprendront dans un cadre unique, les projets subventionnés en cours, tels que les contrats de mobilité, le Plan directeur zones 30, les contrats d'axes pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics, les brigades cyclistes.

M. Joël Riguelle .- Je remercie le secrétaire d'Etat pour sa réponse. Je souhaiterais néanmoins savoir qui suit la formation et quel en est le contenu.

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 .- Le premier cycle de formation se termine en décembre. Un second débutera le 14 février. Le contenu comporte à la fois un volet pratique et un volet théorique.

- L'incident est clos.

Les zones 30 km/h en Région bruxelloise aux abords des écoles.

M. Denis Grimberghs .- Vous n'ignorez pas que mon groupe et moi-même réclavons avec vigueur depuis le début de cette législature l'installation de zones 30 dans tous les quartiers résidentiels de la ville et des communes pour assurer plus de sécurité et de convivialité.

Nous avons appris que Madame Durant, la ministre fédérale de la mobilité, a décidé de généraliser l'aménagement de zones 30 autour de toutes les écoles du pays. Ces zones 30 ne seraient instaurées que pendant les heures d'entrée et de sortie à l'école. Il nous paraît que la ministre de la mobilité a oublié les règles de répartition des compétences au profit d'un nouvel effet d'annonce.

S'il est exact qu'elle est compétente pour prévoir l'introduction dans le Code de la Route d'un nouveau panneau de signalisation ... encore faudra-t-il que celui-ci soit effectivement utilisé par les gestionnaires de voiries. Madame la ministre a annoncé qu'elle allait interroger les communes, les provinces et la Région.

Le secrétaire d'Etat peut-il me confirmer avoir été officiellement interrogé quant à ce projet de Madame Durant? Dans l'affirmative, pourrait-il nous informer sur l'objet exact de la consultation? Messieurs les Ministres ont-ils signalé que notre Région souhaite instaurer des zones 30 km/h non seulement aux abords des écoles mais aussi sur la quasi-totalité de la Région bruxelloise?

Le secrétaire d'Etat ne pense-t-il pas que la proposition actuelle de la ministre de la mobilité n'est pas suffisamment aboutie puisque les zones 30 ne seraient pas applicables pendant toute la durée de la journée mais uniquement aux entrées et sorties d'école?

Enfin, le secrétaire d'Etat pourrait-il nous expliquer s'il a l'intention de faire application de la nouvelle législation qui serait mise en oeuvre au niveau fédéral?

Ne pense-t-il pas qu'il serait également utile de profiter de cet élan donné par le Fédéral pour mettre en oeuvre au niveau régional des zones 30 sur l'ensemble de notre territoire?

N'est-il pas temps d'instaurer à l'échelle régionale une concertation globale entre communes dans le cadre de l'établissement de plans communaux de déplacement tenant compte des zones 30?

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. - L'objet de la proposition de la Ministre Durant vise, conformément à ses compétences, à apporter certaines modifications au code de la route:

- imposer l'obligation d'apposer les panneaux A23 (danger école) et C43, limitant la vitesse à 30 km/h, en début et en fin d'abords d'écoles;

- à limiter la vitesse maximale autorisée à 30 km/h et obliger les conducteurs à redoubler de prudence en présence d'enfants;

mais aussi à donner des directives en ce sens aux gestionnaires de voiries.

Il ne s'agit donc pas à proprement parler, dans le chef de la Ministre Durant, d'"aménagement" de zones 30 mais bien de signalisation des abords d'écoles et de limitation de la vitesse à 30 km/h à ces endroits.

La possibilité est laissée au gestionnaire de voiries de décider si, en fonction de la situation particulière, il y a lieu d'appliquer la limitation de vitesse à 30 km/h uniquement aux heures d'entrée et de sortie d'école ou si cette limitation doit être appliquée tout le temps.

Les Régions ont effectivement été consultées lors de la préparation du

- projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, et du

- projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

L'avis des Régions, sur ces propositions de modifications, a ensuite été demandé officiellement. Notre gouvernement y a répondu favorablement le 4 octobre 2001 en demandant toutefois qu'une circulaire ministérielle complète les modifications réglementaires en introduisant un code de bonnes pratiques pour la plupart des cas de figure rencontrés aux abords des écoles.

En ce qui concerne la manière dont la Région de Bruxelles-Capitale appliquera cette nouvelle législation, notamment autour des écoles situées le long de voiries régionales, il revient au ministre Chabert, chargé des travaux publics, de vous répondre. Je puis toutefois vous dire que cette proposition a été accueillie favorablement au sein du gouvernement. En ce qui me concerne, je considère que cette proposition est un pas réglementaire nécessaire mais minimaliste.

Dans une vision plus globale, j'ai proposé de subventionner les communes pour la réalisation de leur plan-directeur "zones 30, résidentielles et piétonnes" que, ce 13 novembre dernier, j'ai d'ailleurs eu l'occasion d'expliquer aux communes. Tant la problématique des abords d'écoles, que l'actuelle subvention "zones 30" ou la future subvention à la réalisation de Plans communaux de mobilité y ont été abordés.

Et je puis déjà vous annoncer que j'ai opéré une réservation budgétaire en 2002, pour la réalisation de Plans communaux de mobilité, dans le cadre plus large des conventions de mobilité.

M. Denis Grimberghs .- Je me réjouis que le secrétaire d'Etat ait opté pour l'application du même système toute la journée. Cependant pour que ce soit possible il faut que les aménagements physiques de l'espace public induisent un réel ralentissement des véhicules. Dans le cas contraire, les enfants se feront faucher.

- L'incident est clos.

La mise en service de vélos taxis dans le quartier européen.

M. Johan Demol (en néerlandais) .- Après les efforts de votre collègue Delathouwer pour promouvoir l'usage de la trottinette, vous avez eu l'idée de mettre en service à Bruxelles, et plus particulièrement dans le quartier européen, des vélos taxis, autrement dit des cyclo-pousse. Dans la capitale allemande, quelque 80 de ces vélos taxis circulent actuellement et cela vous a inspiré pour faire circuler aussi ces trois roues à Bruxelles.

A supposer que ce moyen de transport en commun ait du succès - ce qui, personnellement, m'étonnerait vraiment - je poserai néanmoins quelques questions concrètes:

1. Combien d'autorisations pour vélos taxis le secrétaire d'Etat envisage-t-il de faire délivrer?

2. Sur quels critères se basera-t-on pour accorder ou refuser une autorisation?

3. Veillera-t-on à ce que les conducteurs de ces vélos taxis puissent s'exprimer suffisamment en néerlandais afin de pouvoir aider avec courtoisie (linguistique) leurs clients néerlandophones?

M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes (en néerlandais) .- Monsieur Demol, contrairement à ce que vous pensez, les cyclo-pousse ne sont pas considérés comme des taxis.

Les cyclo-pousse ne tombent pas dans le champ d'application de l'article 1^{er} de l'ordonnance de 1995 relative aux services de taxis et ils ne doivent pas être enregistrés.

Je ne dois dès lors pas délivrer d'autorisation d'exploiter.

J'ai rencontré les promoteurs parce que je trouvais cette initiative sympathique et j'ai accepté d'assister à la présentation des cyclo-pousse le 18 octobre.

Je ne doute pas que les chauffeurs témoigneront de la courtoisie linguistique nécessaire, vu les différentes langues qui sont parlées dans le quartier des institutions européennes.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 21h20'.

