

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 12 NOVEMBRE 2003

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS

de M. Walter Vandebossche (N) 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'accessibilité des lignes de bus de la STIB aux personnes qui ont des difficultés à se déplacer et aux personnes qui voyagent avec un enfant dans une poussette".

(Orateurs: M. Walter Vandebossche, Mme Geneviève Meunier, MM. Denis Grimberghs, Michel Moock, 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 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 résultat médiocre de la STIB dans l'enquête de Test-Achats".

(Orateurs: Mme Geneviève Meunier, MM. Denis Grimberghs, Claude Michel 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. Denis Grimberghs (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'entretien des bogies et de l'électronique des nouveaux trams par une société située en France".

(Orateurs: MM. Denis Grimberghs, Michel Moock, 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 Mme Isabelle Emmery (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 réseau de la STIB à Anderlecht".

(Orateurs: Mme Isabelle Emmery 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. Johan Demol (N) 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 "les parkings de dissuasion à la station de métro Erasme".

(Orateurs: M. Johan Demol 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 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 "les annonces orales dans les transports en commun".

(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 Danielle Caron (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 prolongement du trajet de la ligne du bus 80 jusqu'à la station Roodebeek".

(Orateurs: Mme Danielle Caron 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).

INTERPELLATION

de M. Bernard Ide (F) à MM. 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, et Pascal Smet, 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 conventions de mobilité".

(Orateurs: M. Bernard Ide et M. Pascal Smet, 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).

QUESTIONS ORALES

de M. Joël Riguelle (F) 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 "les mesures prises pour assurer un contrôle équitable des exploitants de taxis en Région de Bruxelles-Capitale".

(Orateurs: M. Joël Riguelle et M. Pascal Smet, 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, au nom de 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).

de Mme Geneviève Meunier (F) à M. Pascal Smet, 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 "le projet de tunnel Smet au boulevard de la Plaine".

(Orateurs: Mme Geneviève Meunier et M. Pascal Smet, 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).

Présidence successive de M. Claude MICHEL, président, et de M. Michel MOOCK, premier vice-président.

- La réunion est ouverte à 14h40'.

INTERPELLATION DE M. WALTER VANDENBOSCHÉ 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 L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "l'accessibilité des lignes de bus de la STIB aux personnes qui ont des difficultés à se déplacer et aux personnes qui voyagent avec un enfant dans une poussette".

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais) .- Depuis le 22 septembre, les voyageurs des lignes de bus 28 et 36 montent à l'avant et descendent à l'arrière. Ce règlement était déjà en vigueur depuis plus longtemps pour une série d'autres lignes et il sera progressivement étendu à tout le réseau. Le site web de la STIB indique que ce système est plus simple, plus pratique et plus agréable. Les voyageurs se déplaceraient plus facilement dans le bus, il y aurait moins de bousculades et on gagnerait beaucoup de temps.

Pourtant la société a reçu de nombreuses plaintes de pensionnés, de jeunes mères avec poussette et de moins-valides en chaise roulante. En effet, les chauffeurs sont tenus au respect d'un horaire strict, ce qui les amène parfois à planter là les voyageurs lents à monter. D'autres voyageurs qui n'avaient pas eu le temps de s'asseoir avant le départ du bus ont été entraînés dans des chutes.

Plus fort encore, les voyageurs des lignes 13 et 14 ont appris qu'ils devraient dorénavant acheter un ticket supplémentaire pour une poussette non pliable. Il ressort d'une note de service interne que ce règlement s'applique d'ailleurs aussi aux bagages de plus de 15 kilos et aux chiens.

En tout cas la situation est bien plus sérieuse que ne le laisse paraître la réponse donnée hier sur TV-Brussel par l'administrateur délégué. A l'entendre, il suffit aux moins-valides et aux pensionnés de faire un signe pour pouvoir monter à l'arrière. Mais dans la pratique, ce système ne fonctionne pas. En effet, il est source de confusion. Comment un chauffeur peut-il juger à distance du degré de validité ou de l'âge d'une personne? Du reste, je conçois parfaitement que le contrôle par les chauffeurs ait entre-temps fait croître les recettes de la STIB.

Le ministre partage-t-il l'opinion de la STIB? Ne vaudrait-il pas mieux examiner cette question plus à fond? Je vous rappelle que c'est exactement la même argumentation qui a servi à l'époque pour instaurer le système qui est aujourd'hui remplacé. Enfin, n'est-il pas souhaitable que le ministre en parle d'abord au parlement avant que l'administrateur délégué ne s'adresse aux médias?

Mme Geneviève Meunier .- Ecolo est d'accord avec M. Vandenbossche. Nous avons déjà dénoncé le système pour la ligne 59, système qui ne résolvait pas le problème de la multiplication des retards. Nous constatons également que des problèmes rencontrés par les personnes à mobilité réduite ne sont pas résolus. En effet, plusieurs plaintes ont été déposées par des personnes à mobilité réduite ayant chuté. Cela est dû au fait qu'elles doivent monter par l'avant et descendre par l'arrière et au fait que les chauffeurs conduisent souvent de manière brusque. Une personne en chaise roulante a déposé une plainte car elle n'a pas pu monter dans les bus 66 et 65, les portes avant étant trop étroites. Nous sommes très sceptiques envers les arguments de la STIB car ils sont orientés vers un contrôle renforcé accru et non vers la convivialité. L'on sait que la STIB a déjà développé la mesure dans plusieurs bus et son objectif 2003 est de la généraliser dans tous les bus. C'est pour ces raisons que nous demandons au ministre de faire pression sur la STIB afin qu'une évaluation précise du système soit faite avant l'adoption de celui-ci.

M. Denis Grimberghs .- Nous sommes également favorables à une évaluation du système avant son adoption généralisée. J'aimerais savoir pourquoi l'on prend aujourd'hui des décisions inverses à celles prises il y a quinze ans; par exemple, le fait de pouvoir monter à l'arrière, la création d'entrées plus larges, etc. En effet, on tend aujourd'hui vers la commande de voitures plus larges afin de permettre une évacuation plus rapide. N'est-ce pas dès lors paradoxal de limiter la montée à l'avant?

M. Michel Moock .- Les changements de la STIB ne sont-ils pas dus au fait que trop d'usagers ne paient pas?

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 néerlandais) .- Renseignements pris, il s'avère que le nouveau système, qui est de pratique courante à la société De Lijn, n'a pas généré à ce jour de problèmes notables. C'est aussi le cas pour les groupes de voyageurs spécifiques qu'évoque M. Vandenbossche. A ce jour, nous avons reçu cent quinze plaintes, ce qui ne peut pas être qualifié de raz-de-marée pour une société qui transporte quarante mille clients par jour.

Les moins-valides peuvent dans tous les cas monter par la deuxième porte. Il leur suffit de faire un signe clair au chauffeur.

Les personnes avec une poussette doivent en principe monter à l'avant. D'ailleurs les autobus qu'utilise la STIB ont été adaptés pour permettre la montée à l'avant avec des poussettes et un espace leur est réservé.

Tous les autres clients sont également priés de monter par la porte avant. En ce qui concerne les personnes âgées, les chauffeurs ne font pas mention de problèmes particuliers sauf que ces personnes n'apprécient pas toujours qu'on leur demande de composer un titre de transport gratuit. Tant que les nouvelles habitudes ne sont pas parfaitement intégrées, ces clients ne préparent pas leur titre de transport, ce qui a un impact sur la fluidité.

Je rappelle que le règlement de police impose aux voyageurs de céder leur siège aux invalides, aux personnes âgées, aux personnes qui portent des enfants et aux femmes enceintes. Ces personnes ont d'ailleurs priorité à la montée dans le véhicule. Le respect de ces règles élémentaires de politesse, telles qu'elles figurent dans le règlement de police, impose évidemment que le bus soit à nouveau considéré comme un espace où il y a des règles à respecter.

C'est précisément pour cette raison qu'on a instauré la montée à l'avant. Cette mesure permet au conducteur de redevenir le maître de son bus, c'est lui qui dirige et fait respecter les règles. On recrée une relation humaine entre le chauffeur et ses clients, ce qui accroît le respect mutuel.

Les chauffeurs de la STIB constatent qu'il ne s'agit pas de vains mots. Dans les bus où la montée se fait à l'avant, l'atmosphère est plus calme, les bus restent plus propres et il y a moins de vandalisme. En corollaire, on constate une diminution de la fraude: sur les lignes concernées, les recettes ont augmenté de 25% en moyenne.

Au cours de la première phase, on constate toujours des retards par rapport à l'horaire mais jusqu'ici ces retards disparaissent après quelques jours, lorsque la clientèle a modifié ses habitudes.

La possibilité d'un impact négatif sur la vitesse commerciale est précisément une des raisons qui a amené la STIB à introduire progressivement, ligne par ligne, la montée à l'avant. S'il devait y avoir de sérieux problèmes, ce que nous n'avons heureusement pas encore constaté aujourd'hui, le tir pourra toujours être corrigé.

Aujourd'hui, il est impossible de communiquer des statistiques détaillées concernant les jeunes enfants, les seniors et les moins-valides transportés sur chacune des lignes concernées. Vous pouvez être sûrs que les différents chefs de ligne, qui veillent scrupuleusement à l'impact de la montée à l'avant, perçoivent les problèmes à temps et y remédient comme il se doit.

(Poursuivant en français)

C'est une question de sécurité. On augmente en même temps les recettes de 25% mais, s'il s'avérait que des problèmes majeurs subsistaient sur certaines lignes, une analyse approfondie serait encore possible.

M. Walter Vandebossche (en néerlandais) .- Je propose que l'évaluation tienne compte de deux éléments complémentaires. Premièrement, il faut tenir compte du surcroît de stress que peut ressentir le chauffeur. La pression de l'horaire s'accroît parce que la montée dure plus longtemps. En outre, je me rallie à la question de M. Grimberghs. Ne faut-il pas adapter les modèles de bus de la STIB?

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 néerlandais) .- Nous demanderons d'intégrer ces éléments dans l'évaluation.

Généralement, les voyageurs montent à l'avant. Sauf à Bruxelles. En ce qui concerne Bruxelles, j'ai deux objectifs: organiser des transports en commun sûrs et de qualité et totalement sous contrôle; deuxièmement, donner priorité au contrôle de certaines stations.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE MME GENEVIEVE MEUNIER
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 L'AIDE MEDICALE URGENTE,**

concernant "le résultat médiocre de la STIB dans l'enquête de Test-Achats".

Mme Geneviève Meunier .- Les résultats de l'enquête de Test-Achats sur la satisfaction des usagers de transports publics sont de moyens à médiocres pour la STIB.

Les retards sont les premiers motifs d'insatisfaction. Selon les chauffeurs, ils sont dus aux embouteillages et aux stationnements sauvages. Le directeur général regrette que: "la société ne dispose pas toujours de l'aide voulue par les pouvoirs locaux, notamment la non verbalisation des automobilistes en infraction."

Quelles sont les mesures prises pour augmenter la ponctualité? L'accord entre la Région et la police pour un contrôle policier accru du goulet Louise n'a eu qu'un temps. La Stib a envoyé un mémorandum au gouvernement fédéral avec des propositions précises pour améliorer la ponctualité du réseau de surface. Le gouvernement bruxellois a-t-il pris le relais pour faire avancer cette proposition?

En matière d'insécurité, 15% des voyageurs avouent leur peur sur le réseau de la STIB. Quelles sont les mesures prises? Le travail des stewards est-il évalué? Ne seraient-ils pas mieux affectés dans les stations à problèmes?

D'autre part le manque de places assises et la saleté sont déplorées. L'achat de nouveaux trams et bus est insuffisant puisqu'ils n'arriveront que progressivement. Pour la saleté, il faut revoir les règles de répartition des compétences pour les sites propres et éviter que les acteurs concernés (STIB, Région, communes) ne se renvoient la balle. Il faudra évaluer les contrats de sous-traitance pour le nettoyage des trams et revoir l'expérience pilote du tram 55 qui n'a pas eu d'effet.

En ce qui concerne le rapport qualité-prix, les clients suggèrent une baisse du prix et une meilleure offre en soirée. Un réseau de nuit est annoncé dans le contrat de gestion. La ligne 71 de nuit est insuffisante et trop chère. Le budget 2004 doit prévoir un montant affecté à ce réseau. D'autre part la tarification devient incompréhensible, comme c'est déjà le cas pour la SNCB.

Les résultats ne surprennent pas Ecolo qui n'a cessé de vous interpellier sur la mauvaise vitesse commerciale du réseau

de surface, la vétusté du matériel roulant et la nécessité d'un réseau de nuit.

La STIB a transformé son numéro d'appel en un 0900 qui coûte dix fois plus cher qu'un numéro normal, alors que De Lijn et la SNCB sont à l'ancien tarif. L'information est disponible sur Internet mais tout le monde n'est pas connecté. Or, l'information sur les horaires fait partie de ce à quoi les usagers ont droit. La STIB ne doit-elle pas revenir à un numéro normal?

M. Denis Grimberghs .- Les résultats de cette enquête ne constituent pas une bonne nouvelle surtout quand on les compare avec ceux des transports des autres Régions. La STIB a beau faire des efforts, ce sont les résultats qui comptent et ils démentent une idée selon laquelle les usagers seraient contents et les problèmes exagérés. Certes, la STIB propose ses propres résultats mais est-il crédible qu'une organisation audite sur ses propres pratiques?

Beaucoup de critiques sont proches de celles exprimées, tous partis confondus, au Parlement et il faut en tenir compte.

Après la publication des résultats l'administrateur général de la STIB a reconnu qu'il subsistait quelques difficultés. Cependant, il ne faut pas se contenter de constatations; il faut agir car nous avons une responsabilité politique dans ce domaine. Sur la régularité, la Région doit balayer devant sa porte et s'interroger quant à l'autorisation de certains chantiers comme celui voisinant la Tour Madou avant de critiquer les communes. La régularité relève donc de la responsabilité politique. Il faut une meilleure articulation des compétences de la Région au profit des transports publics.

Test-Achats souligne que le prix a bien une incidence sur la satisfaction du client surtout quand ce dernier se déclare insatisfait du rapport prix-qualité du service rendu et c'est une bonne indication pour les futurs débats.

Le Président .- Il faudrait comparer les résultats bruxellois avec ceux d'Anvers ou de Charleroi puisque la STIB a la particularité de n'opérer que dans un environnement urbain.

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'allais le dire. Le numéro de Test-Achats a analysé les réponses collectées auprès de 3.000 utilisateurs en septembre et octobre derniers et portant sur la régularité, la sécurité, la propreté et le prix des titres.

La STIB se tient au courant par un "baromètre de la satisfaction du client" élaboré par un organisme indépendant. Il confirme que la régularité est le souci majeur des voyageurs, mais il ne faut pas négliger que leur nombre a augmenté de 25% en quatre ans. Ils ne doivent donc pas être tellement insatisfaits. Des efforts sont entrepris afin d'augmenter la vitesse commerciale. La question du redéploiement du réseau en vue d'améliorer la régularité a été très problématique. Pourtant on ne peut pas vouloir la régularité sans réorganisation, cette dernière étant d'ailleurs présente dans le contrat de gestion de la STIB.

La STIB obtient le deuxième score sur trois pour les retards occasionnés aux voyageurs. D'autre part, il importe de souligner le fait que Test-Achats n'a pas mesuré les retards réels mais les retards perçus. Enfin, la STIB est la seule à opérer dans une grande ville, où embouteillages et doubles files causent davantage d'aléas que dans une zone plus rurale.

En outre, la STIB fait des efforts pour améliorer la sécurité et ce, en multipliant la présence de son personnel sur le terrain. Cependant, la sécurité et la surveillance doivent rester des prérogatives de la police. Toutefois, il est clair que la surveillance n'est pas la solution unique car la délinquance se déplace toujours là où la police ne l'est pas. Concernant la présence des stewards, je vous renvoie à mes réponses précédentes.

Concernant le manque de places assises, je ne considère pas que ce soit un problème vu la courte durée des trajets. Pour les trams 7007 et 7009, il faudra attendre le nouveau matériel pour voir une amélioration significative. Par ailleurs, grâce à une nouvelle norme européenne, les 7 à 8 personnes par m² tolérées seront désormais réduites à 4 à 6 personnes par m². Ces mesures seront prises pour améliorer le sentiment de confort notamment par la création de nouveaux parcs-bus.

Enfin, si le budget le permet, la STIB envisage d'accélérer le remplacement des trams 7009 afin que celui-ci se fasse d'ici la fin de la décennie au lieu de la date prévue en 2015.

Au point de vue de la tarification, il existe déjà beaucoup d'acquis sociaux en la matière; notamment à destination des enfants de moins de 12 ans, les VIPO et les personnes âgées. D'ailleurs, ceux-ci se situent en quatrième position dans l'ordre des priorités établies par les usagers. Par ailleurs, les tarifs sont similaires à ceux pratiqués dans toutes les autres villes européennes de même gabarit (exception faite d'Hasselt bien sûr). De plus, le coût moyen d'un voyage entre 1999 et 2002 n'a pas suivi l'inflation, ce qui est la preuve de la non-agressivité de la politique tarifaire suivie par la STIB. Enfin, la STIB a connu une augmentation de 30% de ses usagers, ce qui nous prouve l'existence d'un certain équilibre.

Le manque de propreté sera pallié par une meilleure répartition des tâches entre les différents partenaires concernés, via notamment la Convention avec mon collègue Gosuin.

Concernant le réseau de nuit, il existe un budget pour l'année 2004. Par ailleurs, les tests effectués sur la ligne 71 se sont montrés tout à fait intéressants et ont été prévus dans le budget 2003.

Enfin, dans le domaine de l'information des voyageurs, la STIB fait beaucoup d'efforts tels que l'information par ligne téléphonique, aux arrêts et sur internet. Ces services, notamment le service téléphonique, ne font pas partie des prérogatives du service public, il est donc normal que le surcoût qui s'ensuit soit à charge du consommateur.

Mme Geneviève Meunier .- La réponse que vous nous avez donnée est identique à celle de la STIB. Nous aurions aimé avoir votre réponse, avec toute la distance politique qui incombe à votre fonction. Les usagers sont mécontents et il faut agir. Ne serait-il pas opportun que le parlement dispose du

baromètre de satisfaction de la STIB? Par ailleurs, vous ne nous avez pas répondu aux questions concernant la ponctualité des transports publics. Beaucoup de personnes se demandent à quoi servent les stewards de la STIB. De plus, il existe un grand nombre de stations où il n'y a aucun personnel de la STIB. Pourquoi ne pas généraliser l'expérience menée au goullet Louise? Nous vous avons déjà proposé de manière permanente les stewards dans les mezzanines. Où en est-on dans ce dossier?

Concernant la propreté, vous ne nous avez pas répondu aux questions sur la propreté dans les trams et dans les bus. Je ne vois aucune amélioration, même sur la ligne 65 où l'expérience-pilote a été menée.

Je propose d'évoquer le réseau de nuit lors du prochain débat budgétaire.

Enfin, quant au service d'information par ligne téléphonique, vous suivez la réponse de la STIB. Pourtant, vous qui défendez les personnes âgées, vous devriez savoir qu'elles utilisent fréquemment le téléphone et non Internet pour obtenir ces informations utiles et qu'il est donc inadmissible qu'elles paient pour cela. Je suis donc effarée par votre réponse.

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'assume pleinement ma réponse.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS 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 L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "l'entretien des bogies et de l'électronique des nouveaux trams par une société située en France".

M. Denis Grimberghs .- Nous avons déjà eu à maintes reprises des débats au sein du Parlement bruxellois au sujet du risque de privatisation des services de la STIB.

Vous ne nous avez jamais caché que vous n'étiez pas fondamentalement défavorable à certaines sous-traitances lorsque le métier de base de la STIB n'était pas en cause et lorsqu'il pouvait être plus intéressant de faire effectuer certains travaux par une société tierce. Je dois néanmoins vous rappeler la résolution adoptée à l'unanimité par notre Parlement qui réaffirme le caractère public de la STIB et demande au gouvernement de tout entreprendre en vue d'éviter toute dérive vers la privatisation des services de la STIB.

Je souhaiterais d'ailleurs que le gouvernement indique quelles sont les initiatives qu'il a prises en particulier dans le cadre de la directive européenne qui pourrait imposer une forme de libéralisation du marché des transports publics urbains. Nul n'est besoin de rappeler que pour approuver pareille directive à un moment donné, les autorités belges

seront appelées à donner leur avis. Je souhaiterais savoir dans quelle mesure vous participez à la construction d'une position des autorités belges visant à refuser tout élément dans la directive qui aboutirait à la privatisation de tout ou d'une partie des services de la STIB.

En particulier, je voulais vous interroger sur la décision qui a été prise dans le cadre du nouveau marché "trams" de faire réaliser l'entretien des bogies et de l'électronique de ces nouveaux trams non plus par le service technique de la STIB mais par la société Bombardier auprès de laquelle les trams vont être acquis. En l'occurrence, il n'est sans doute pas inutile de souligner que ces travaux de maintenance ne seront pas réalisés dans une entreprise située sur le territoire bruxellois ni à proximité de celui-ci mais bien, si je suis bien informé, en France. Je voudrais savoir quels sont les éléments qui ont conduit la STIB à faire ce choix. Y a-t-il eu un chiffrage comparant les coûts de la maintenance en interne et les coûts d'une maintenance réalisée à l'extérieur? A-t-on pris en compte les coûts de déplacement du matériel qui sont, tant sur le plan économique qu'écologique, une aberration?

M. Michel Mook .- Tout d'abord, Monsieur le Président, je suis très étonné que M. Grimberghs ait pu interpellier aujourd'hui sur le sujet concerné, et ceci n'est pas une critique à son encontre, mais une question à l'attention du Bureau élargi, en effet, il y a deux semaines j'ai posé plusieurs questions orales dont l'une faisait allusion à l'entretien des nouveaux trams et l'autre concernant la ligne 71.

Suite à ces questions, j'ai été contacté par des travailleurs de la STIB qui se posaient entre autres les questions dont M. Grimberghs s'est fait l'écho; voulant rester respectueux des règlements, je leur ai dit que je ne pourrais réinterpeller avant le délai réglementaire.

Vu les circonstances, je vais me permettre de poser mes questions maintenant tout en approuvant l'interpellation de M. Grimberghs.

Quelles sont les raisons qui ont poussé la Direction générale et les organes de gestion à ne pas confier cette maintenance aux ateliers de la STIB? Quel est son coût et celui de son équivalent réalisé par nos ateliers? Quelle est sa durée et que recouvre-t-il exactement? Des options ont-elles été prévues et si oui lesquelles? Les quinze ans prévus dans le contrat sont-ils prolongeables?

Dans le cadre des achats futurs en matière de tram, bus, métro, la direction générale a-t-elle encore l'intention d'introduire dans ces cahiers de charges un chapitre contrat de maintenance comme elle l'a fait dans le cadre de l'achat des quarante-six tramways à la firme Bombardier?

Par ailleurs, dans quelle mesure la directive européenne aura-t-elle une influence? L'entretien des nouveaux trams nécessitera un aménagement des ateliers actuels de la STIB. Cet aménagement est-il pris en compte?

Les mesures de rationalisation décidées par la firme Bombardier en Europe auront-elles une influence sur l'entretien et la construction des quarante-six nouveaux tramways?

Mme Geneviève Meunier .- Je vous rappelle qu'une résolution a été votée il y a moins d'un mois. A quoi sert ce vote s'il n'est pas pris en compte? La position de la Région bruxelloise sera-t-elle maintenue?

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 .- Nous sommes le gouvernement et si cette résolution est intéressante, c'est à nous qu'incombe la gouvernance. Concernant le contrat de maintenance, suite à la commande de 46 nouveaux tramways par la STIB auprès de l'entreprise Bombardier transportation, un contrat de maintenance pour ces véhicules a été conclu avec la même firme.

La demande de prix initial prévoyait la possibilité d'un contrat d'entretien complet, préventif et curatif pour les véhicules et les pièces démontées. Finalement, on a opté pour un contrat d'entretien réduit qui porte uniquement sur la révision des bogies et de l'électronique de puissance des tramways. En ce qui concerne l'électronique, le recours externe est considéré comme tout à fait indiqué au vu de l'évolution rapide et permanente de la technologie dans ce secteur et compte tenu du coût pour acquérir et actualiser en permanence le savoir-faire indispensable aux besoins des services techniques de la STIB.

Notons que cette méthode de travail se généralise pour la plupart des réseaux modernes.

En ce qui concerne les bogies, il est également souhaitable d'opter pour la formule du contrat d'entretien.

En effet, si le constructeur s'engage à assurer l'entretien à longue durée et prend ainsi un risque financier et technique, ceci est de nature à rassurer la STIB sur la fiabilité technique et la qualité du véhicule qu'elle acquiert.

Par ailleurs, en confiant l'entretien des bogies au constructeur, la responsabilité et les risques techniques sont transférés à un tiers qui est compétent, et la STIB dispose de ce fait d'un instrument performant et permanent de benchmarking entre les frais internes et ceux qu'un partenaire industriel facture pour un travail semblable. N'oublions en outre pas que l'entretien de ces bogies a un impact relativement marginal de quelques 15% sur le total des pièces entretenues.

Il est très probable que les nouveaux trams bénéficieront de ces entretiens sous la responsabilité de la firme Bombardier dans les installations de l'entreprise à Crespin dans le nord de la France.

L'entretien journalier continuera bien entendu à être assuré par les ateliers de la STIB.

Dans le cadre de la discussion de la réglementation européenne qui pourrait imposer une forme de libéralisation du marché des transports publics urbains, je peux vous garantir que tous les efforts sont faits pour motiver les autorités belges qui seront appelées à émettre un avis à ce sujet.

C'est ainsi que la STIB s'est déjà adressée à deux reprises aux responsables belges au Parlement européen, en leur faisant parvenir des dossiers avec les arguments qui défendent sa position en la matière. Cette proposition poursuit une exception à la

libéralisation pour réseaux intégrés (comme c'est le cas à Bruxelles).

Le ministre fédéral de la Mobilité a reçu les courriers et dossiers et a promis de se faire le défenseur des idées et amendements que la STIB a proposés.

M. Denis Grimberghs .- Je vous demandais tout simplement s'il existait une comparaison chiffrée du coût actuel interne et la solution retenue. A moins que cette comparaison chiffrée n'ait pas été effectuée, ce qui serait à mon sens très grave.

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 fournirai aux membres de la commission un rapport écrit contenant une comparaison chiffrée des coûts internes et externes.

M. Denis Grimberghs .- Il me semble que si la STIB ne suit plus l'évolution technologique pour la maintenance et que si aucun effort n'est fait pour le lui permettre, la décision de la sous-traitance est bel et bien une décision définitive. De plus, vous insistez sur le fait que le benchmarking est un outil fréquemment utilisé. Nous aimerions savoir par qui.

Nous souhaiterions que le gouvernement bruxellois s'exprime avec clarté sur ce sujet.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

Le réseau de la STIB à Anderlecht.

Mme Isabelle Emmery .- Le 15 septembre dernier, quatre nouvelles stations de métro ont été inaugurées à Anderlecht. Cette extension du réseau souterrain arrange beaucoup d'usagers, mais n'est pas sans conséquence. En effet, outre la suppression de la ligne de bus 74, la ligne de tram 56 a été quant à elle amputée d'une large partie de son trajet et s'arrête désormais à l'arrêt Debussy, ne desservant plus que le quartier de la Roue.

Dès lors les habitants de cette partie d'Anderlecht sont paradoxalement lésés par ce prolongement du métro. S'ils bénéficient de cet accès au métro, celui-ci a un impact négatif sur le transport de surface.

En effet, depuis la suppression d'une partie de la ligne 56, les habitants de la Roue, notamment les personnes âgées, doivent pour se rendre à la gare du Midi emprunter le métro jusqu'à De Brouckère, puis prendre le tram ou changer de métro à la station Arts-Loi ... Une pétition des habitants du quartier a d'ailleurs circulé à ce sujet.

Des projets ont été avancés par la société de transport public, comme la mise en service de navette dans le quartier de la Roue, la circulation à double sens du tram 56 devant la station Saint-Guidon, ou le passage du 56 dans le quartier Marius Renard. Pouvez-vous m'informer de l'état d'avancement de ces projets et d'une date de mise en service? Une déclaration

récente indiquait l'éventuelle poursuite du 56 vers le quartier des Etangs, qu'en est-il?

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 est consciente de l'impact des modifications de la desserte du quartier de La Roue depuis la mise en service du métro et d'un terminus provisoire du tram 56 avenue Debussy.

Le maintien de la ligne 56 ne se justifiait pas sur un tracé qui recoupait le métro aux deux extrémités du quartier et ne s'en éloignait jamais de plus de trois cents mètres.

Le métro offre une meilleure qualité que le tram pour la majorité des habitants moyennant une modification des habitudes.

Les projets de la STIB pour la ligne 56 ont reçu des permis d'urbanisme assortis de conditions pour le prolongement sur l'avenue Marius Renard et pour la modification de l'itinéraire vers la ville via la station Saint Guidon. Les ouvrages devraient être mis en service en 2005.

La STIB prépare un plan directeur bus s'appuyant sur les plans directeurs du tram et du métro. Ce dernier a été approuvé par le Gouvernement et pour le tram il est discuté au sein d'un groupe de travail intercabine. Mais la STIB ne pourra présenter le plan directeur bus qu'après confirmation du plan tram qui en est la base. La STIB y sera très attentive à la desserte du quartier de La Roue.

Mme Isabelle Emmery .- Les habitants n'apprécieront pas: le 56 n'avait pas les mêmes arrêts vers la ville et vers la périphérie. Au niveau des distances, il s'agit de bien plus que 300 mètres (de 500 mètres à un kilomètre). Pour la navette dans La Roue, c'est oui ou c'est non?

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 .- C'est inscrit dans le projet examiné par la STIB.

Mme Isabelle Emmery .- Qu'en est-il du regroupement des deux arrêts?

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'attends la réponse de la STIB et je vous répondrai par écrit.

- L'incident est clos.

Les parkings de dissuasion à la station de métro Erasme.

M. Johan Demol (en néerlandais) .- Les deux parkings dits de dissuasion à la station de métro Erasme comptent pour l'instant quelque deux cents places. Or, la déclaration de politique générale du ministre-président laissait entrevoir que leur capacité serait bientôt étendue à mille deux cents places.

Comment agrandira-t-on le terrain? Y aura-t-il des expropriations ou la Région ou la STIB sont-elles déjà propriétaires d'un terrain?

Quand l'extension à 1.200 places est-elle prévue?

Bien entendu, il faut aussi veiller à garantir la sécurité des voitures qui y sont garées. En effet, ces parkings ne peuvent pas devenir le lieu de rencontre favori de bandes dites de jeunes, spécialistes des effractions dans les véhicules. Une surveillance a-t-elle été ou est-elle prévue? Dans l'affirmative, sous quelle forme?

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 néerlandais) .- Pour l'instant, seul le parking du CERIA figure dans un projet d'extension.

Dès la naissance de ce projet, dans le cadre de l'accord de coopération Ville-Région, on a prévu en lien étroit avec les travaux d'extension du métro vers Erasme et en particulier avec la construction de la station CERIA de réaliser à cet endroit un parking de quelque mille deux cents places.

A ce jour, la Région n'a réalisé que la première phase de cent nonante-neuf places. La procédure en vue de la délivrance du permis d'urbanisme et du permis d'environnement pour une extension à six cents et ultérieurement à mille deux cents emplacements est en cours.

Le terrain qu'occupe le parking actuel et qui accueillera l'extension appartient à la Région. Il s'agit d'entrées et de sorties du ring tombées en désuétude.

Le parking du CERIA est exploité selon le principe du contrôle d'accès et de la surveillance permanente.

Il n'y a donc pas lieu de craindre pour la sécurité des personnes et des véhicules sur ce site.

- L'incident est clos.

Les annonces orales dans les transports en commun.

Mme Geneviève Meunier .- La STIB refuse depuis plusieurs années de généraliser les annonces orales des arrêts dans les transports en commun en invoquant des difficultés techniques et de coûts de mise en oeuvre.

Ce système est désormais possible puisqu'une campagne d'information se déroule dans les bus en vue de notifier aux voyageurs leur obligation prochaine de monter à l'avant du bus. Ces annonces ont été réalisées via le programme "real steak" qui permet de transformer en voix un texte écrit.

Les difficultés techniques semblent vaincues et ce système pourrait aider les malvoyants, les enfants, les touristes, les analphabètes ... La STIB va-t-elle le généraliser sur toutes les lignes de bus, trams et métros?

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 généralisera les annonces orales bilingues (avec une alternance dans la priorité de chaque langue) du nom de la station à toutes les lignes de métros. Les travaux débiteront au

premier semestre 2004 et la STIB espère les terminer avant la fin 2004.

Des équipements semblables seront installés dans les trams en 2005 et 2006 et dans les nouveaux bus. Les bus plus anciens -mis hors circulation avant 2010- ne seront pas équipés pour des raisons de coût. La campagne actuelle pour les montées à l'avant ne comprenait pas d'annonce vocale.

Les annonces diffusées dans les stations de métro sont enregistrées par une personne physique et non via un logiciel. Il en sera de même pour toutes les annonces futures: selon la STIB la voix humaine reste plus agréable et mieux audible.

(Présidence: M. Michel Moock)

Mme Geneviève Meunier .- Je note positivement le fait qu'une association de mal-voyants ait été reçue mais je ne comprends pas que l'on ne puisse installer des annonces sonores dans les anciens bus.

- L'incident est clos.

Le prolongement du trajet de la ligne du bus 80 jusqu'à la station Roodebeek.

Mme Danielle Caron .- Le chantier jouxtant la voirie entre le Chemin des Deux Maisons et l'avenue Marcel Thiry est terminé depuis cet été.

L'aménagement de la rue d'Attique, afin d'assurer un passage réservé exclusivement aux autobus de la STIB, est-il toujours envisagé?

La STIB envisage-t-elle de prolonger le trajet du bus 80 jusqu'à l'arrêt Roodebeek comme cela était initialement prévu depuis fin 2002?

Le quartier du Kapelleveld est dépourvu de moyen de transport public et ce prolongement pourrait remédier à cette situation.

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 ligne d'autobus 80 offre une liaison directe entre la Porte de Namur et le quartier Andromède à Woluwe-Saint-Lambert.

Le Plan régional de déplacements estime nécessaire de relier ce quartier avec le métro par une ligne d'autobus. C'est pourquoi la convention du 6 août 2002 a été signée. La finalisation ultérieure de l'avenue Marcel Thiry prévoit également la réalisation d'un site propre pour bus, comme cela est d'ailleurs stipulé dans le programme VICOM.

J'ai marqué le 2 septembre 2003 mon accord sur l'introduction de la demande de permis d'urbanisme.

La STIB étudie actuellement les modalités pratiques de ce projet mais les organes de gestion de la STIB n'ont encore pris aucune décision.

Cependant, la STIB installera des bornes de fermeture hydraulique télécommandées qui sont destinées à réserver la rue Attique aux bus.

Mme Danielle Caron .- Pouvez-vous me dire dans quels délais seront réalisés ces travaux, car ils concernent un nombre important de riverains. Peut-on raisonnablement planifier ces petits aménagements pour le courant 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 .- Nous pourrions accélérer le dossier si vous me délivrez le permis d'urbanisme rapidement.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. BERNARD IDE A MM. WILLEM DRAPS, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES ET DU TRANSPORT REMUNERE DES PERSONNES, ET PASCAL SMET, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITE, LA FONCTION PUBLIQUE, LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "les conventions de mobilité".

M. Bernard Ide .- Le 24 octobre 2002, le gouvernement marquait son accord sur la conclusion de conventions de mobilité entre la Région, les communes, les zones de police et les sociétés de transports en commun.

Le préalable absolu est constitué par l'élaboration de plans communaux de mobilité (PCM).

Mais la condition essentielle réside dans le fait que ces PCM s'inscrivent dans le contexte régional, dans la perspective d'une harmonisation entre les dix-neuf communes bruxelloises.

Un an s'est écoulé et on a vu émerger des initiatives dans certaines communes qui, pour la plupart, ont été saluées positivement dans la presse. Quelles sont les communes qui ont passé une convention de mobilité avec la Région à ce jour? Quelles sont celles qui sont en passe de le faire?

Le tableau de répartition entre les dix-neuf communes en vue du cofinancement du PCM a-t-il évolué? Quels sont les critères qui ont été retenus pour la ventilation entre les dix-neuf communes?

La convention-cadre de mobilité en RBC prévoit un financement d'une partie du plan communal de mobilité, mais celui-ci comporte également des avenants. La concrétisation des avenants sous forme d'aide aux communes subirait des retards importants. Dans quelle mesure la Région fait-elle face à ses obligations dans ce domaine, surtout si elle n'en a pas les moyens?

Les communes sont également dans l'obligation d'élaborer un plan communal de développement (PCD) comportant un volet "plan de circulation". Quels sont les mécanismes mis en place pour éviter un télescopage malheureux entre le plan de

circulation et le PCM? Est-il nécessaire pour les communes de disposer de deux plans de mobilité plutôt qu'un? Si oui, quel est celui qui prime et quel est celui qui devrait être élaboré en premier?

La nécessaire coordination qu'il doit y avoir entre les secrétaires d'Etat à l'Aménagement du territoire et à la Mobilité a-t-elle déjà eu lieu et quelle forme a-t-elle prise?

Enfin, le projet d'ordonnance mobilité sera-t-il soumis au parlement afin que les plans communaux de mobilité disposent d'un cadre légal conformément à la décision du gouvernement du 24 octobre 2002? En attendant que cette ordonnance soit votée, quel est le cadre légal?

M. Pascal Smet, 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 .- Les communes qui ont passé une convention de mobilité avec la Région sont les communes de Anderlecht, Etterbeek, Evere, Molenbeek et Watermael-Boitsfort. Saint-Josse est en passe de le faire. Ixelles va également bientôt remettre son dossier. Bruxelles-Ville, Ganshoren et Jette se déclarent intéressées.

Le cofinancement des PCM des dix-neuf communes a été décidé en octobre 2002. La procédure implique une prise en charge 50/50 par les deux parties intéressées et il n'a donc jamais été question d'augmenter la participation de la Région. Il revient aux communes d'inscrire la mobilité durable comme une priorité dans leur programme budgétaire et de lui assurer la part qu'elle mérite.

Le critère retenu pour le calcul de cofinancement tient compte d'un terme fixe et d'un terme variable dépendant de la longueur des voiries, du réseau de quartiers dans la commune et de la densité de la population. Ce calcul pénalisait certaines communes de plus petite taille. C'est pourquoi nous avons augmenté le terme fixe.

Une série d'avenants doit régler les mesures d'exécution concrètes à établir ultérieurement en concordance avec le PCM. La liste d'avenants auxquels vous faites référence constitue une liste non-exhaustive d'exemples.

Concernant le retard pris pour la proposition de nouveaux avenants, je n'ai été saisi d'aucune demande de la part des communes, à deux exceptions près qui concernent deux études sur des cheminements piétons et de prise en compte des moins-valides dans les communes de Watermael-Boitsfort et Evere.

Nous avons expliqué aux communes que la concrétisation des zones 30 devra passer par la signature d'avenants entre la commune et la Région.

La finalisation de l'avenant devant permettre de subventionner le traitement d'un conseiller en mobilité par commune me tient également à coeur. J'espère pouvoir rapidement le présenter aux communes sachant que la formation de ceux-ci est assurée par la Région avec succès depuis trois ans déjà.

J'ai rencontré le secrétaire d'Etat à l'Aménagement du territoire afin d'assurer la coordination entre les PCM et les PCD.

Vous répondant maintenant pour M. Draps, je peux vous dire que le PCD précise que des thématiques telles que la circulation, les déplacements, le stationnement et la sécurité routière doivent être traitées dans le cadre des PCD. La circulaire ministérielle relative au PCD précise qu'elle se limitera à commenter les résultats les plus significatifs des PCM; elle ne contiendra donc pas de plan de circulation.

Quant au risque de concurrence entre les deux plans de mobilité, le PCD, plus global et transversal, devrait être finalisé en priorité. La commune pourrait alors élaborer des plans correspondants. Le volet mobilité du PCD sera toujours basé sur la dernière version du PCM. Si un plan s'écarte de l'autre, cela devra être motivé.

Pour assurer la coordination entre les secrétaires d'Etat compétents, la circulaire a été transmise aux membres du gouvernement. Leurs réponses ont été intégrées. Afin de donner un cadre légal au PCM et au Plan Iris, les secrétaires d'Etat sont chargés de présenter un projet d'ordonnance au gouvernement. Sans cette ordonnance, le manque de fondement légal est évident.

En ma qualité de secrétaire d'Etat à la Mobilité, je peux vous dire que la conclusion des conventions de mobilité et l'établissement des PCM dans un cadre conventionnel résultent d'une décision du gouvernement appuyée sur une ordonnance budgétaire. Le gouvernement entend légiférer pour établir des plans de mobilité et définir leur portée. Je m'y attacherai dans la foulée de la préparation de l'ordonnance stationnement.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

Les mesures prises pour assurer un contrôle équitable des exploitants de taxis en Région de Bruxelles-Capitale.

M. Joël Riguelle .- Selon la presse, les chauffeurs de taxi devraient produire une fiche d'identification reprenant leur nom, leur numéro d'identification, leur photo et leurs coordonnées personnelles. Vous êtes-vous bien assuré que l'arrêté du 12 décembre 2002 ne contrevient pas à la Convention européenne des Droits de l'Homme en matière de respect de la vie privée?

Le service compétent pour les contrôles visant à éliminer les pratiques frauduleuses et le travail au noir dans cette profession bénéficie-t-il de moyens humains et matériels suffisants? Les premières victimes des taximen indéliques sont les clients étrangers. C'est donc aux abords des gares et des hôtels qu'il faut concentrer l'attention mais il semblerait que ce ne soit pas le cas. Qu'en est-il?

Selon certains acteurs du secteur, l'administration connaît les brebis galeuses mais ne fait rien. Quelle est la fréquence et quelles sont les cibles des contrôles? Quels sont leurs résultats?

La cession de la licence des taximen est interdite et pourtant, elle est réglée par une ordonnance votée par notre assemblée. Dans quel délai cette dernière sera-t-elle concrétisée?

M. Pascal Smet, 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, au nom de 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. - L'affichette d'identification ne comprend pas les coordonnées personnelles du chauffeur de taxi. Avant d'introduire cette obligation dans l'arrêté d'exécution, nous avons consulté l'avocat-conseil de l'administration qui nous a confirmé qu'il n'y avait pas d'atteinte à la vie privée. En outre, cette disposition a été soumise au comité consultatif des taxis et les associations présentes n'ont fait aucune remarque.

Le contrôle du travail en noir relève des compétences du ministre de l'Emploi et du Travail auquel j'ai demandé d'intensifier les contrôles des chauffeurs de taxi particulièrement le soir et les jours fériés. Cependant, nos contrôleurs dressent un procès-verbal quand ils découvrent des chauffeurs non déclarés. Il faudrait plus que décupler le nombre de contrôleurs pour éliminer toutes les pratiques frauduleuses dans le secteur. Toutefois, le matériel informatique permet d'accélérer les poursuites. Nous espérons prochainement le recrutement de quatre agents administratifs.

Des mesures spécifiques ont été prises pour la gare du Midi où la présence de stewards est très dissuasive. Le secteur de la gare Centrale fait l'objet d'une enquête approfondie. Mon cabinet est en contact permanent avec la fédération Horeca. Des dépliants reprenant les droits des clients ont été distribués.

Lorsque des plaintes sont déposées, l'administration suit les dossiers pour proposer d'éventuelles sanctions. En 2003, près de deux cents dossiers disciplinaires ont été traités ou sont en cours de traitement et soixante-six sanctions disciplinaires ont été prises. De nombreux dossiers doivent être classés sans suite notamment par ce que les clients ne confirment pas leur plainte.

La cession des plaquettes des taxis est désormais autorisée moyennant certaines conditions rappelées dans une circulaire qui sera transmise incessamment aux exploitants.

- L'incident est clos.

Le projet de tunnel Smet au boulevard de la Plaine.

Mme Geneviève Meunier. - La commission de concertation d'Ixelles se prononcera prochainement sur le projet de réaménagement du boulevard du Triomphe. Heureusement, il n'est plus question d'une vision autoroutière héritée des années 60 telle que celle du premier projet.

Le projet présenté par le ministre fédéral à la concertation ne prévoit plus de tunnel, aménage un espace plus convivial pour les riverains et une bande bus. Cependant, les quatre bandes sont maintenues au boulevard du Triomphe. D'autre part,

dans la presse, j'ai entendu que vous défendiez un projet de tunnel boulevard de la Plaine. Confirmez-vous ces propos? Dans l'affirmative, y a-t-il eu concertation au niveau du gouvernement bruxellois? Comment justifiez-vous un tunnel routier alors que vous plaidez pour une ville plus respectueuse des usagers faibles et des transports en commun? Ces propositions ne sont-elles pas en totale contradiction avec le PRD et le Plan Iris que vous devez appliquer? N'est-il pas temps de donner la priorité aux transports en commun?

M. Pascal Smet, 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 projet de réaménagement de la section du boulevard du Triomphe entre le pont Fraiteur et le boulevard Général Jacques comporte d'importants inconvénients. Il ne réserve pas un sort aussi favorable au flanc ixellois du boulevard qu'au flanc auderghemois, à savoir une desserte latérale. La berme centrale a disparu, ce qui empêche le positionnement des voitures qui tournent à gauche en direction des accès de la VUB.

Le projet de réaménagement de la section du Boulevard du Triomphe entre le Pont Fraiteur et le Boulevard Général Jacques a fait l'objet d'un projet introduit par le Service public fédéral de Mobilité et du Transport qui a été présenté en commission de concertation le 5 novembre. Le projet fédéral comporte un certain nombre d'avantages, dont le principal est d'avoir repris la zone résidentielle de 6,90 m de protection du flanc auderghemois du boulevard, préconisée par le schéma de principe initial de Stratec.

Ce projet présente néanmoins d'importants inconvénients:

- celui de ne pas pouvoir, par manque de place, réserver un sort aussi favorable au flanc ixellois du boulevard, à savoir une desserte latérale côté ULB/VUB/Institut d'urbanisme/Ecole européenne. Le trafic de transit de sortie ville longe la piste cyclable bidirectionnelle;

- la berme centrale a disparu, ce qui, outre le plus grand danger de chocs frontaux entre véhicules, empêche le positionnement des "tourne à gauche" vers les accès de la VUB. S'ils sont interdits, ces mouvements pénalisent l'accès au campus; s'ils sont autorisés, les véhicules se positionneront en attente sur la deuxième bande de transit, provoqueront des limitations de capacité et seront également générateurs d'accidents.

Ces inconvénients sont inhérents au parti pris par le projet: vouloir gérer les transits, les dessertes riveraines, les modes doux et incorporer de la qualité paysagère dans un espace trop réduit pour optimiser tous ces paramètres. Le plan de circulation étudié pour le moment par le gouvernement a justement l'ambition d'intégrer tous ces éléments dans une réflexion globale intégrant les deux rives du Campus (Triomphe + Plaine). En répartissant d'une manière plus équilibrée le transit d'entrée ville sur Triomphe et le transit de sortie ville sur Plaine, on permet une meilleure prise en compte de toutes les dessertes riveraines, et, en prévoyant un mini-tunnel "de tourne à gauche" sous le boulevard Général Jacques, on améliore la vitesse commerciale du transport public. Cette proposition de l'AED, qui a reçu un avis favorable de la CRM (avec avis de minorité de

cinq membres sur trente-quatre) est en cours d'examen par le gouvernement.

Si ces principes sont retenus, une étude d'incidences viendra compléter et valider les options retenues avant tous travaux. Néanmoins, pour rassurer les riverains du Boulevard du Triomphe, je confirme que, dans cette option plus ambitieuse, la moitié du Boulevard du Triomphe, côté Auderghem, sera traitée avec une zone de protection résidentielle comme dans le projet du Fédéral.

Je pense comme vous que la ville doit être plus conviviale et qu'il faut des moyens pour les transports en commun, les piétons, les cyclistes ...

Je suis tout à fait d'accord pour éviter les grandes infrastructures mais si ce tunnel s'avère nécessaire, nous devons le faire. Ce mini-tunnel peut résoudre beaucoup de problèmes.

Mme Geneviève Meunier .- Je suis une utilisatrice régulière de ce tram et il n'y a aucun problème de circulation sur ce tronçon. La STIB a même modifié les signaux lumineux pour donner la priorité au tram. Toutes les associations environnementales sont contre ce projet qui est en contradiction avec les idées que vous aviez défendues lorsque vous les aviez rencontrées.

M. Pascal Smet, 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 .- Ce n'est pas antagoniste mais complémentaire.

Mme Geneviève Meunier .- Je ne suis pas d'accord et si vous le désirez je peux vous faire parvenir davantage d'informations. Un macro ou un micro tunnel demeure un aspirateur à voitures. Toutes les associations environnementales étaient opposées au projet lors de sa présentation.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 17h05'.

