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 14 JANVIER 2004

SOMMAIRE

INTERPELLATION

- de M. Michel Van Roye (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 concertation avec les gestionnaires de parkings publics".
- (Orateurs: MM. Michel Van Roye, 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).

QUESTIONS ORALES

- de M. Jean-Luc Vanraes (N) 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 "la politique régionale de stationnement".
- (Orateurs: M. Jean-Luc Vanraes 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).
- 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 prolongement vers Mérode de la ligne de tram 39 et 44".
- (Orateurs: M. Benoît Cerexhe 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 Yamila Idrissi (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 "le réaménagement de la rue de la Loi".
- (Orateurs: Mme Yamila Idrissi 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 Yamila Idrissi (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 "l'ordre interne et sanctions dans le secteur des taxis".
- (Orateurs: Mme Yamila Idrissi 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, 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 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 "le passage du bus 87 dans le parc Elisabeth".
- (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. Dominiek Lootens-Stael (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'absence de moyens et de direction des équipes d'intervention de la STIB".

(Orateur: M. Claude Michel).

Présidence de M. Claude MICHEL, président.

- La réunion est ouverte à 14h40'.

INTERPELLATION DE M. MICHEL VAN ROYE 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 "la concertation avec les gestionnaires de parkings publics".

M. Michel Van Roye .- Les gestionnaires de parkings publics sont des partenaires obligés des communes et de la Région dans leur politique du stationnement. Il convient donc, une fois cette politique définie, de se concerter avec ces acteurs, peu nombreux en Région bruxelloise. Comment le dialogue a-t-il évolué?

La concertation a porté sur différents aspects. La tarification est un élément important. L'aménagement intérieur des parkings publics doit être attrayant, sûr et comporter les indications nécessaires pour s'y retrouver. En outre, ces parkings ne doivent pas servir à augmenter la capacité de parking pour les entreprises riveraines au détriment d'un plan de déplacements d'entreprise. Enfin, il faut que leur localisation soit correctement fléchée, avec les informations sur leur taux d'occupation.

Les contrats de concession n'imposaient pas grand chose aux gestionnaires dans les quatre domaines précités. Dès lors, après cinq ans de dialogue, le point doit être fait sur les résultats obtenus.

Y a-t-il un programme de tarification du stationnement en Région bruxelloise mettant en parallèle le stationnement en voirie et le stationnement dans les parkings publics? Les gestionnaires sont-ils réceptifs à l'instauration d'une politique tarifaire régionale?

Les concessionnaires sont-ils prêts à laisser ouverts leurs parkings vingt-quatre heures sur vingt-quatre? Où en est la remise à niveau de l'aménagement intérieur des parkings? Je pense entre autre à l'éclairage, la peinture, au fléchage et aux emplacements réservés.

Y a-t-il un accord avec les gestionnaires de parkings sur les abonnements passés avec des sociétés voisines afin que leur part ne soit pas trop importante et qu'ils ne servent pas à contourner la circulaire parkings?

Où en sont le fléchage et l'indication des taux d'occupation des parkings?

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Actuellement, les parkings publics sont sous-utilisés peut-être du fait de leur manque d'attractivité ou de leur conception au niveau de la sécurité. Les automobilistes ayant le choix entre les emplacements payants et non-payants choisissent ces derniers. Etant donné la capacité de nos voiries, ce système aboutit à ce que le station-

nement sauvage prenne des proportions inimaginables. Il faut mener une pédagogie du porte-monnaie en la matière car seule la répression est encore à même de fonctionner.

Pour résoudre ce problème, je suis prêt à redéposer la proposition d'ordonnance que j'avais déposée lors de la première législature et qui vise à établir une tarification dégressive du centre-ville vers la périphérie.

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 .- Actuellement, les communes sont compétentes pour établir les tarifs de stationnement payant.

Au nom de la libre entreprise, les exploitants ont du mal à imaginer que les pouvoirs publics leur imposent des obligations tarifaires. Il faut donc, au cours de nos discussions, tenir compte de paramètres autres que la mobilité et le stationnement.

Les exploitants ne sont pas contre une extension des heures d'ouverture à condition que cela s'avère rentable. Ils s'en réfèrent à l'échec des tentatives mises en place à l'occasion d'événements exceptionnels. En effet, les automobilistes opteront pour le stationnement sauvage tant que le contrôle laissera à désirer. L'utilisation correcte des parkings payants ne sera possible que lorsque le contrôle des stationnements sauvages atteindra un niveau amenant les automobilistes à opter pour les parkings payants.

Certains parkings ont investi dans la sécurité et le confort. Il s'agit d'initiatives privées qui n'obéissent pas à une obligation légale ou un cadre réglementaire.

Il n'y a pas d'accord sur les abonnements pour l'instant.

Suite à des réunions avec la ville de Bruxelles et l'administration régionale, la signalisation dynamique devrait être opérationnelle prochainement. Les éléments statiques, émettant parfois des informations erronées, doivent être contrôlés au mois de janvier. Certains exploitants ont revu leur position quant au type d'indication sur les panneaux dynamiques. Un accord est donc proche.

M. Michel Van Roye .- Suite aux négociations avec les concessionnaires, la Région a fourni le fléchage. Qu'apporte-til en échange du supplément de clients qui en résulte? On pourrait obtenir l'extension des heures d'ouverture; cela réduirait la sous-utilisation des parkings.

En matière de police, cela doit se régler dans un cadre global de négociations avec les chefs des zones de police.

Le fléchage dynamique n'indiquant pas le nombre de places disponibles dans les parkings et se limitant à la mention "libre" est probablement suffisant mais pourquoi la direction des parkings n'est-elle pas fléchée?

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 allons intégrer ces suggestions. Cela dit, pour moi, l'essentiel est que les gens sachent qu'il y a des places libres.

Une erreur de conception du fléchage est la cause des problèmes d'indication. Ils seront bientôt réglés.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

La politique régionale de stationnement.

M. Jean-Luc Vanraes (en néerlandais) .- J'ai déjà introduit une question d'actualité sur le même sujet le 27 novembre. Entre-temps, nous disposons de plus d'informations. Malheureusement, le ministre n'a pas estimé nécessaire de présenter son plan au parlement. M. Cornelissen a parlé de la tarification des zones sans savoir que cette question est au rang des propositions. De cette manière, nous avons perdu beaucoup de temps.

Le secrétaire d'État veut équiper, après les élections, les six zones de police de caméras automatiques. Il ferait mieux de rendre opérationnelles les caméras automatiques déjà existantes.

M. Smet veut une nouvelle ordonnance relative au stationnement qui ôte aux communes une bonne part de leur pouvoir en matière de politique stationnement. Comment va-t-il s'y prendre? Il a aussi déclaré qu'il voulait instaurer le stationnement payant dans toute la Région et que les auxiliaires de police effectueraient les contrôles. Qu'en est-il, dans ce cadre, des cartes de riverains? Une disposition sera-t-elle prévue pour les Bruxellois qui se déplacent à l'intérieur de la Région?

On veut attirer de nouveaux habitants à Bruxelles. Comment concilier cette donnée avec la politique de stationnement envisagée? Les commerçants sont d'ailleurs nombreux à critiquer celle-ci.

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 (en néerlandais).- M. Vanraes aurait mieux fait de me contacter personnellement après la conférence de presse que j'ai donnée, il aurait reçu toutes les informations nécessaires. La même remarque s'applique à M. de Donnea qui a cru bon de s'adresser directement au ministre de l'Intérieur. En fait, je ne fais rien d'autre que reprendre les propositions de M. de Donnea.

J'ai récemment présenté au cours d'une conférence de presse, les grandes lignes d'une nouvelle politique de stationnement. Les communes continuent à y jouer un rôle important en tant que partenaires de la Région. Je ne me fais d'ailleurs aucun souci en ce qui concerne les éventuels conflits de compétence entre les communes et la Région. La base juridique de l'ensemble du projet est suffisante.

Il est clair que les habitants ne doivent pas payer pour se garer à proximité de leur domicile. Mais si nous voulons rendre la ville plus agréable, il faut décourager bon nombre de déplacements. On effectue apparemment chaque année quelque 350.000déplacements sur une distance inférieure à cinq kilo-

mètres. Pour ce type de déplacements, il faut conseiller aux Bruxellois d'utiliser davantage le vélo.

Les commerçants n'y sont pas opposés. Au contraire, ils sont demandeurs car un système qui augmente la rotation du stationnement ne peut que leur être favorable.

- M. Vanraes parle de rendre la Région attrayante. S'il y a bien quelque chose qui rebute en ville, ce sont précisément les voitures. Je tiens à rendre Bruxelles plus attirant en redonnant sa juste place à la voiture. Si nous offrons par exemple un parking propre aux riverains dans leur quartier, nous pourrons à nouveau élargir les rues et les trottoirs.
- M. Jean-Luc Vanraes (en néerlandais). Je ne suis pas totalement opposé aux propositions du secrétaire d'État. J'applaudis à certaines d'entre elles. Mais si l'on veut modifier la politique de stationnement dans la Région, il faut s'adresser aux autorités fédérales. Le secrétaire d'État veut faire avancer les choses. Mais s'il passe outre les autorités fédérales, il perdra beaucoup de temps. D'ailleurs il ferait mieux de se concerter immédiatement avec la Conférence des bourgmestres.
- 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 (en néerlandais).- Je propose une politique de stationnement cohérente, comme le parlement me l'a demandé. Je tiens effectivement à aller vite mais j'envisage néanmoins un délai de cinq ans. Il va de soi que les communes doivent être associées à l'ensemble de la concertation. Mais les communes seules sont incapables de résoudre le problème.
 - L'incident est clos.

Le prolongement vers Mérode de la ligne de tram 39 et 44.

M. Benoît Cerexhe. Le plan Iris des déplacements ainsi que le plan de développement de Woluwe-Saint-Pierre prévoit le prolongement jusqu'à Mérode des lignes 39 et 44. Cette modification permettrait aux utilisateurs de bénéficier de la correspondance avec les lignes de métro et les trains de la ligne 26 et d'accéder au quartier commerçant et au Parc du Cinquantenaire. Elle est réclamée depuis longtemps par les habitants de certaines rues peu adaptées qui sont traversées par le tram. Le carrefour des rues G&J Martin et du Duc pose des problèmes de sécurité.

Il y a trois ans et demi, vous déclariez que ce dossier était à l'étude. Où en est-il? Des études techniques et financières ontelles été réalisées? Dans quels délais ce projet, vieux de dix ans, pourrait-il se concrétiser?

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 2001, une procédure de passation de marché de service a eu lieu. L'objectif est d'alléger le trafic de la ligne 1B et de mieux le répartir sur la ligne 1. En effet, la ligne 1B est surchargée de 30% aux heures de pointe, ce qui dégrade les conditions de

transport et comporte un risque de saturation à l'horizon 2005. L'objectif est également d'assurer un transfert modal au profit des transports en commun.

L'étude a montré que le prolongement de la ligne impliquait des travaux pour placer Montgomery en souterrain afin de ne pas compromettre la régularité de ces lignes. Les trams 39 et 44 sont les plus performants du réseau de la STIB en matière de régularité et de "vicom". Ces caractéristiques doivent être conservées.

La STIB a également accru la fréquence du métro, tant sur la ligne 1A que sur la ligne 1B, et ce en journée et le soir.

Il est inopportun de transformer la station Mérode en terminus et la boucle 39 et 44 sera donc maintenue dans l'état actuel des choses. La réalisation de ce prolongement est très importante. Je souhaite que l'alternative de la mise en tunnel soit reprise dans le plan Iris II.

M. Benoît Cerexhe.- Je vous avoue que je ne suis qu'à moitié rassuré par votre réponse. Depuis dix ans, de nombreuses promesses ont été déjà faites sans être suivies de réalisation et voilà que vous nous demandez d'attendre encore le plan Iris II.

Dans un premier temps, je trouve souhaitable d'opter pour une solution en surface. A défaut, je crains que nous ne soyons pas prêts de voir les choses s'améliorer.

D'autre part, je tiens à insister sur le grave problème de sécurité qui se pose au carrefour évoqué dans ma question. J'ignore si vous connaissez bien les lieux mais l'on peut s'attendre prochainement à un accident grave à cet endroit, d'autant plus que ce carrefour incorpore une piste cyclable en sens inverse. Il faut donc prendre des mesures à cet égard en urgence, avant même que de prévoir le prolongement de la ligne.

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 tiendrai compte de vos remarques et demanderai à l'administration et à la STIB de revoir le chapitre sécurité.

Pour le reste, l'étude a démontré la complexité du dossier.

- L'incident est clos.

Le réaménagement de la rue de la Loi.

Mme Yamila Idrissi (en néerlandais) .- L'année 2003 était placée sous le signe de la personne handicapée. Nous avons le sentiment que de nombreuses petites initiatives ont vu le jour mais qu'il n'y a pas eu de gros investissements durables faisant preuve d'une vision à long terme.

En février de l'année dernière, mon groupe a posé quelques questions au ministre Chabert sur l'accessibilité de l'espace public aux personnes handicapées. Nous voulions également savoir ce que la Région de Bruxelles-Capitale ferait pour que 2003, année des personnes handicapées, soit une réussite. La principale initiative, nous a-t-on répondu, avait déjà été prise:

le plan d'action 2000-2004 veut adapter les trottoirs et les passages cloutés aux demandes des utilisateurs de chaise roulante. Le ministre a insisté sur l'importance d'abaisser les bordures de trottoirs.

Or, il apparaît que les utilisateurs de chaise roulante se plaignent du nouvel aménagement de la rue de la Loi. Ses points faibles: les trottoirs, les passages cloutés, les pentes, les passages et le temps de traversée trop court.

Le ministre avait annoncé en commission de l'Infrastructure qu'un vade-mecum paraîtrait, après l'étude des trottoirs bruxellois, sur les équipements pour handicapés. Nous supposons que ce vade-mecum n'est pas respecté.

La sous-commission "personnes à mobilité réduite" de la Commission régionale de Mobilité a-t-elle émis un avis sur l'aménagement de la rue de la Loi? Dans l'affirmative, quels sont les termes de cet avis? Dans la négative, pourquoi ce projet ne lui a-t-il pas été soumis?

Le ministre souscrit-il à la critique de nombreux utilisateurs de chaise roulante sur le réaménagement de la rue de la Loi? Comment le concilier avec les demandes des utilisateurs de chaise roulante, qui jouent un rôle si crucial dans le plan d'action?

A quoi les manquements sont-ils dus et comment y remédiera-t-on?

Où en est le vade-mecum?

Le bureau d'étude ACCES-A de l'Association nationale pour le logement des handicapés a-t-il été consulté?

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) .- Lors de l'élaboration du projet pour l'élargissement des trottoirs de la rue de la Loi, une attention spécifique a été accordée à l'accessibilité de ces trottoirs pour les personnes à mobilité réduite, les aveugles et malvoyants.

Les accès aux trottoirs à hauteur des passages pour piétons ont été - où cela s'est avéré techniquement possible - abaissés sur toute la largeur du trottoir, jusqu'à une différence de niveau maximale de 2 cm avec la chaussée.

Il n'a cependant pas été possible techniquement d'appliquer ce procédé lors de l'aménagement des accès aux passages transversaux de la rue de la Loi. En effet, ceux-ci ont dû être aménagés au moyen d'une pente de courte distance.

Cela résulte de la présence de la dalle de couverture du parking souterrain sous le revêtement de la chaussée et des trottoirs de la rue de la Loi.

Pour des raisons de stabilité, il n'est pas possible de forer des trous dans cette dalle, au besoin de l'égouttage des eaux ou pour l'ancrage du mobilier urbain et de l'éclairage public.

L'évacuation des eaux de la chaussée par les égouts doit dès lors se faire par des tuyaux situés entre les dalles des trottoirs et la face supérieure de la dalle de couverture vers les anciennes ouvertures d'égouttage.

En outre, un massif d'ancrage en béton a dû être réalisé entre les dalles des trottoirs et la dalle de couverture afin de pouvoir ancrer à la dalle les poteaux de signalisation, les barrières et les poteaux d'éclairage.

Ainsi, il n'a par conséquent plus été possible d'abaisser les trottoirs à hauteur des passages pour piétons transversaux afin de garantir aux handicapés en chaise roulante un accès confortable.

Pour les passages pour piétons latéraux à la rue de la Loi, à hauteur des voiries transversales, ce problème a pu être résolu par la réalisation d'un plateau, si bien qu'il n'existe plus de différence de niveau entre les trottoirs et les passages pour piétons

Cependant, cette solution élégante n'a pu être utilisée pour les passages transversaux car il n'était pas possible de réaliser des avaloirs supplémentaires à cause de la dalle de couverture du parking.

Trente-sept des cinquante-trois accès aux trottoirs de la rue de la Loi et du carrefour Arts-Loi sont équipés d'un accès surbaissé (max. 2 cm), et ceux-ci sont tout à fait conformes aux normes pour un accès confortable pour les utilisateurs d'une chaise roulante.

Seize des accès aux trottoirs sont équipés d'une courte pente. Le Règlement régional d'Urbanisme (RRU) prévoit à cet effet une pente de 12% sur une longueur maximale de 50 cm. Suite aux limitations techniques que je viens d'évoquer, on a réalisé des pentes allant de 14,3 à 17,7% sur une longueur de 45 cm.

Pour des raisons techniques, que je viens de citer, on a été obligé de dépasser légèrement les normes.

Les bords verticaux des accès de trottoirs sont conformes au RRU, à l'exception d'un seul passage pour piétons ou la valeur de dénivelée entre le fond du filet d'eau et le bord du trottoir est de 2,3 cm, présentant ainsi un dépassement de 0,3 cm. Ce dépassement est sans doute à l'origine d'un possible calage de chaises roulantes dans la rigole par la petite roue avant des charrettes.

Mon administration étudiera la possibilité d'adapter localement la hauteur du filet d'eau pour permettre à cet endroit un passage plus aisé des chaises roulantes, sans pour autant empêcher l'évacuation correcte des eaux.

La pente longitudinale de la rue de la Loi ne permet pas de respecter les impositions de dévers (= la pente transversale) pour les traversées piétonnes. Celle-ci ne peut atteindre 2% pour une utilisation confortable d'une chaise roulante, mais la rue de la Loi présente une pente de 2,3% à certains endroits. Ce problème ne pourra être résolu, il est en effet impossible de modifier le profil longitudinal de la voirie.

En ce qui concerne les temps de traversée pour les piétons aux carrefours équipés de feux de signalisation, je peux vous informer que ceux-ci peuvent varier en fonction de la densité du trafic des véhicules empruntant la rue de la Loi.

Aux heures de pointe, les piétons disposent de 20 secondes pour traverser, un délai qui comprend aussi bien la "phase verte" que la "phase rouge d'évacuation". Le temps de traversée précité pour les piétons rencontre les conditions strictes imposées à partir du 1^{er} janvier 2004 pour le calcul des phases verte et rouge d'évacuation pour les piétons.

Le système pour le réglage du trafic dans la rue de la Loi étant une toute nouvelle installation, j'ai demandé à l'administration de contrôler sur place les temps de traversée des piétons et de les corriger le cas échéant.

Etant donné qu'il fallait respecter un calendrier très strict pour exécuter les travaux pendant l'été 2003 (sinon les travaux n'auraient pu être lancés qu'une année plus tard), on n'a pas sollicité l'avis de la Commission régionale pour la Mobilité et ses sous-commissions.

L'élaboration d'un vade-mecum pour l'aménagement de trottoirs a été confiée au bureau d'étude Espace et Mobilité. Dès qu'une première mouture de ce texte sera disponible, celle-ci sera discutée avec des représentants des handicapés, des aveugles et malvoyants.

La version définitive du vade-mecum devrait alors être finalisée pour la fin mai 2004.

Mme Yamila Idrissi (en néerlandais) .- Si j'ai bien compris le ministre, il n'y a pas eu de collaboration avec le bureau d'étude ACCES-A qui est spécialisé dans les équipements pour handicapés.

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) .- Mais nous avons fait appel à un autre bureau d'étude.

- L'incident est clos.

L'ordre interne et sanctions dans le secteur des taxis.

Mme Yamila Idrissi (en néerlandais) .- Le secteur des taxis manque de transparence quant au maintien de l'ordre interne et aux sanctions qui s'y rapportent. Lorsqu'on constate une infraction ou lorsqu'un tiers dépose une plainte, le chauffeur de taxi peut être sanctionné par une suspension de plusieurs mois et/ou un renvoi vers le service psychotechnique de la STIB.

L'article 36 de l'ordonnance du 27 avril 1995 prévoit bien des amendes administratives atteignant 250 EUR mais il ne comporte aucune directive en matière de gradation de la sanction. On ne sait pas non plus très bien dans quelles conditions on applique une amende administrative et quand on procède à une suspension. Une suspension a de lourdes conséquences parce que le chauffeur suspendu n'a pas droit aux allocations de chômage.

Dans quels cas applique-t-on une amende administrative ou une suspension? Existe-t-il une gradation?

A quel revenu de remplacement le chauffeur de taxi suspendu a-t-il droit? Existe-t-il à ce sujet des accords avec l'ONSS ou les CPAS?

De quel recours l'intéressé dispose-t-il lorsqu'on lui inflige une amende administrative?

Quelles sont les qualifications juridiques des personnes qui peuvent infliger une amende administrative ou proposer une mesure de suspension au secrétaire d'État?

Nous n'entendons absolument pas mettre en doute les tentatives louables du secrétaire d'Etat pour renforcer la discipline dans le secteur des taxis. Mais nous nous soucions des conséquences sociales de sanctions qui manquent parfois de transparence.

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 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 (en néerlandais) .- Je répondrai au nom du secrétaire d'État, M. Willem Draps, à la question de Mme Yamila Idrissi sur les taxis.

Il faut faire une distinction entre les amendes administratives et les sanctions de suspension du certificat de capacité.

Les sanctions administratives visées à l'article 36 de l'ordonnance portent exclusivement sur des infractions mineures, de nature administrative, comme par exemple l'absence de réponse dans le délai prévu lorsque l'administration pose des questions sur un dossier incomplet. Comme ces infractions se présentent très régulièrement, les amendes administratives ne sont pas appliquées dans la pratique.

La suspension du certificat de capacité est infligée à des chauffeurs de taxi qui font l'objet d'une plainte suite par exemple à une tarification excessive ou au refus d'une petite course, pour laquelle un procès-verbal a été établi par les contrôleurs de taxi après constatation d'une infraction (comme le fait de rouler au tarif II dans l'agglomération).

Le service du contentieux tient évidemment compte, dans la sanction qu'il propose, de la nature et de la gravité des faits ainsi que des antécédents du chauffeur.

On considère par exemple comme une infraction grave l'absence de feuille de route ou son inexactitude, qui permettent le travail au noir et rendent tout contrôle impossible. Dans de nombreux cas, on se limite à un avertissement. Dans d'autres cas, sauf lorsqu'il y a récidive, on propose au gouvernement une sanction de suspension du certificat de capacité de 15jours à un mois. Il va de soi que le chauffeur sanctionné peut former un recours auprès du Conseil d'État.

Il n'existe aucune convention avec l'ONSS ou les CPAS locaux et l'administration n'informe pas les services du chômage.

Lorsque le chauffeur est salarié, son employeur est averti de la durée de la sanction sans lui en donner les motifs. Le chauffeur salarié ne perçoit pas, en principe, de revenu de remplacement puisque le chômage technique est dû à son comportement.

Mais certains employeurs, sans que l'administration n'en soit informée, donneraient un C4 à leurs chauffeurs pour chômage technique ou les autoriseraient même à conduire des taxis venant des communes périphériques. Ce sont des juristes qui rédigent les projets d'arrêts de suspension.

Mme Yamila Idrissi (en néerlandais) .- Existe-t-il pour les taxis des critères permettant d'infliger, ou non, certaines sanctions?

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 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 (en néerlandais) .- C'est bien ce qui ressort de la réponse de M. Draps.

- L'incident est clos.

Le passage du bus 87 dans le parc Elisabeth.

M. Jean-Pierre Cornelissen .- En mai 2003, notre parlement a adopté une motion motivée ayant fait l'objet d'un large consensus visant à permettre la suppression de la deuxième bande de stationnement le long du parc, situé avenue des Gloires nationales et à l'utiliser pour la circulation des bus.

Les riverains ont été surpris de constater récemment un empiètement partiel sur le parc, le bus 87 y pénétrant et le quittant à hauteur du n° 66 de l'avenue des Gloires nationales, provoquant des dommages aux racines des arbres.

Pourquoi n'a-t-on pas redirigé le bus 87 dans l'avenue des Gloires nationales avant le carrefour de la Basilique?

Depuis le 5 décembre 2003, une ligne blanche continue a été tracée puis effacée, au risque de provoquer des accidents entre des voitures passant sur la bande et des bus venant en sens inverse. Ce problème est d'autant plus aigu que De Lijn a décidé d'y faire passer ses véhicules.

Il eût fallu mieux définir les choses sur ce plan. Pourquoi ne pas recourir à un système d'avertissement et de blocage électronique pour permettre tant aux bus montants que descendants d'emprunter le site propre?

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. Comme convenu avec les deux communes concernées, les permis d'urbanisme délivrés pour l'aménagement d'un site pour autobus entre les arbres le long du parc Elisabeth sera, dans un premier temps, uniquement concrétisé entre l'avenue Charles Quint et le carrefour Sermont-Bossaert. En décembre 2003, on a mis en service un aménagement expérimental dans la seconde zone entre Sermont-Bossaert et l'avenue de Jette. Lors des travaux préliminaires, il est apparu nécessaire de réaliser

l'entrée du bus après le carrefour Sermont-Bossaert. Les autobus peuvent ainsi traverser ce carrefour en toute sécurité et on évite l'usage illicite du site bus par d'autres véhicules. Une écluse pour bus a été aménagée à cet effet dans cette zone.

Les plans d'exécution indispensables ont été élaborés par l'administration régionale et approuvés par le Collège des bourgmestre et échevins de la commune de Ganshoren. Cet aménagement est une bonne préfiguration de l'aménagement définitif, indépendamment de la décision de faire circuler les bus entre les arbres ou sur la bande de stationnement.

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Cependant, je vous rappelle qu'il avait été convenu de prévoir une mise en site propre près de la Basilique et pas après. Je vous invite à vous rendre sur place et à constater l'horreur du projet si l'on concevait une mise en site propre totale.

Je reste convaincu qu'un marquage au sol réfléchi aurait permis la réinjection du bus dans la circulation devant les feux du carrefour Sermont-Bossaert. Cela aurait été plus cohérent.

L'initiative de mise en site propre a été très mal perçue par les riverains.

- **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 .- Il y a un problème de sécurité.
- **M.** Jean-Pierre Cornelissen .- Il m'a été confié qu'on avait forcé la main à la commune en agitant l'argument de la sécurité. Je reste persuadé qu'on aurait pu faire autrement avec un bon marquage au sol.
- 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 Collège des bourgmestre et échevins a accepté ce projet. Je l'ai fait pour la sécurité et cela ne présage en rien du reste.
 - L'incident est clos.

L'absence de moyens et de direction des équipes d'intervention de la STIB.

Le président .- L'auteur étant excusé, ce point est reporté à la prochaine réunion.

- La réunion est close à 16h45'.