

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et des communications**

REUNION DU

MERCREDI 21 JANVIER 2004

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES

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".

(Orateurs: M. Dominiek Lootens-Stael 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 "la réfection du tunnel Trois Fontaines".

(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 "l'aménagement de la voirie avenue des Cerisiers".

(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).

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

- La réunion est ouverte à 14h40'.

QUESTIONS ORALES

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

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais) .- Dernièrement, des agents des équipes d'intervention de la STIB ont tiré la sonnette d'alarme dans la presse nationale. Ils ont fait savoir qu'à leurs yeux, la sécurité des voyageurs et des agents est sacrifiée sur l'autel du profit.

Sans le moindre moyen de défense, les agents doivent intervenir face à de nombreuses "bandes de jeunes" qui insécurisent les stations de la STIB. Ces bandes ont conscience des moyens très limités dont disposent les agents et abusent à coeur joie de cette situation.

Les agents sont très clairs: "Elles (les bandes de jeunes) se rendent compte que nos moyens d'intervention sont très limités. Par conséquent, elles débarquent dans les stations de métro en groupes sans cesse croissants pour nous débusquer. Ces jeunes ne craignent aucune forme de violence. Par exemple, dans les stations de métro de Molenbeek-Saint-Jean, ils nous conseillent avec désinvolture de déguerpir. Si nous ne nous exécutons pas, ils battent le rappel de dizaines de camarades au moyen de leur GSM et nous devons prendre nos jambes à notre cou pour sauver notre peau tandis qu'ils saccagent notre véhicule.".

Les agents demandent dès lors une surveillance et une sécurité renforcées: une bombe lacrymogène pour dissuader les agresseurs et une surveillance spécialisée de, par exemple, la police du métro.

J'aimerais connaître les mesures urgentes qu'envisage M. le Ministre pour répondre aux demandes des équipes d'intervention.

Je souhaite également connaître le nombre d'accidents du travail survenant au sein de ce service, ainsi que sa proportion par rapport aux autres services 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) .- Permettez-moi tout d'abord de rappeler que la sécurité, même sur les transports en commun, relève en premier lieu des services de police.

A ce propos, j'ai insisté auprès du Ministre fédéral de l'Intérieur Dewael pour que l'effectif de la brigade du métro soit complété et élargi.

En effet, en vertu de la législation fédérale en matière de services de sécurité, les compétences des agents d'intervention de la STIB sont limitées. Actuellement, le personnel de la

STIB peut uniquement retenir une personne jusqu'à l'arrivée de la police.

C'est pourquoi, j'ai également demandé au Ministre Dewael d'explicitier la description des compétences du personnel de la STIB.

Le ministre-président Ducarme s'est engagé à organiser une concertation avec la brigade du métro et les zones de police afin d'augmenter cette coopération.

Le personnel de la STIB dispose à l'heure actuelle du matériel nécessaire pour s'acquitter de ses tâches: des GSM et des radios, et des formations adaptées (gestion des conflits, autodéfense) sont prévues.

En outre, les véhicules et stations sont équipées de caméras de surveillance. Une brigade canine assure une dissuasion efficace. Quant aux bandes de jeunes, des programmes de prévention sont mis en œuvre.

Il est exact que la police fédérale du métro dispose de sprays au poivre (pas au gaz). L'emploi de ce moyen est cependant limité et est interdit dans un véhicule, dans des endroits où il y a du courant d'air, et doit être utilisé loin des collègues. L'effet en est essentiellement dissuasif.

Selon nos dernières informations, le nombre d'agressions a diminué.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais) .- La police doit garantir la sécurité. Nous en venons aux faits. Avez-vous été en contact avec le ministre fédéral compétent avant ou après le 14 décembre 2003?

Le nombre d'accidents du travail dans le service concerné serait bien plus élevé que dans les autres services 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) .- Dès que la STIB me transmettra ces éléments, je vous les communiquerai.

Fin décembre, nous avons convenu avec le ministre-président de rencontrer au plus vite M. Patrick Dewael.

- L'incident est clos.

La réfection du tunnel Trois Fontaines.

Mme Geneviève Meunier .- La notification 66 de la réunion du Conseil des ministres du 11 décembre fait état de la réfection du tunnel des Trois Fontaines.

Le gouvernement a marqué son accord pour:

- charger le ministre des travaux publics de prendre toutes mesures qui aboutissent à une restauration du trafic dans les plus brefs délais;

- prévoir la démolition et reconstruction du viaduc par l'attribution d'un marché public sous procédure négociée sur base d'un budget provisoire de 2 à 3 millions d'euros.

Le gouvernement vous a donc donné un mandat large pour rétablir le trafic des véhicules sur le viaduc.

Je voudrais dès lors, un mois après la catastrophe, faire le point sur le suivi du dossier.

D'abord sur les mesures concrètes de mises en inversion des sens: est-ce qu'une évaluation a été faite? On prédisait le chaos et il semble que cela se passe plutôt bien, surtout pour les navetteurs; par contre, les Bruxellois avaient plus de difficultés pour sortir de la ville; est-ce toujours le cas?

Est-ce qu'un comité d'accompagnement réunissant les différents acteurs (Région, commune, police, IBGE) a été mis sur pied?

Les pouvoirs publics ont "profité" de cet accident pour inciter les navetteurs à prendre les transports en commun et il semble que 10% des automobilistes les ont utilisés. Est-ce que ce pourcentage se maintient ou est retombé?

Cet accident devrait être mis à profit par les pouvoirs publics et les sociétés de transport pour renforcer leurs offres et faire de la publicité positive pour le train et la STIB. Est-ce que cela a été fait?

Cet accident doit aussi permettre une réflexion plus globale sur le trafic entrant au sud est de Bruxelles. Je citerai ce passage du PRD: "Afin de favoriser le passage de la voiture au RER, les capacités routières entrantes doivent être progressivement restreintes aux entrées de Bruxelles par un aménagement consacrant une part de ces capacités aux alternatives à la voiture individuelle". Allez-vous appliquer ce beau principe ici et par exemple donner une bande pour les autobus et le co-voiturage?

Sur le plan financier cet incendie de chalet va coûter cher à la Région alors que celle-ci consacre déjà un budget considérable (plus de 20%) aux transports.

Au-delà du débat sur la responsabilité de cet incendie, avez-vous pris des initiatives auprès du gouvernement fédéral pour une intervention financière de sa part, éventuellement via l'accord de coopération?

N'estimez-vous pas en effet que cet "ouvrage d'art" profite largement aux navetteurs?

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 .- Un peu plus d'un mois après l'incendie qui a détruit un chalet sous le viaduc du Val des Trois Fontaines, vous me demandez de faire le point sur le suivi de ce dossier.

L'incendie a eu lieu dans la nuit du 6 au 7 décembre 2003. Lors de l'intervention des pompiers, les polices locale et fédérale ont pris les dispositions visant à préserver la sécurité des usagers. Des représentants de la commune, de l'Administration régionale (Administration de l'Équipement et des Déplacements - Gestion des Voiries) et de l'IBGE sont immédiatement descendus sur les lieux.

La presse a été contactée afin de prévenir les usagers des difficultés consécutives à cet incident. Tant la police fédérale

que l'Administration régionale ont non seulement suggéré des itinéraires de délestage mais ont également attiré l'attention des usagers habituels sur la saturation attendue sur ces itinéraires et leur ont suggéré d'avoir, dans la mesure du possible, recours au transport public.

Des contacts ont été pris avec la SNCB, la STIB, TEC et De Lijn. Chacun s'est attaché à adopter les meilleures dispositions possibles pour faire face aux conséquences prévisibles de l'incident. C'est ainsi que la SNCB a notamment renforcé son offre sur la ligne concernée. Sans que nous disposions de statistiques rigoureuses à cet égard, il nous revient qu'un millier de voyageurs supplémentaires ont utilisé journalièrement les services de la SNCB à la suite de cet incident. Certains trains ont aussi fait exceptionnellement arrêt à Groenendaal.

Les autres sociétés de transport étaient surtout et logiquement préoccupées par la perturbation de leurs lignes habituelles.

Les TEC ont également renforcé leur liaison "Confortobus" entre Wavre et Bruxelles ainsi, entre 7 heures et 8 heures, ainsi qu'entre 16 heures et 17 heures pour le retour, les départs ont lieu toutes les 15 minutes. Cet horaire, valable depuis début janvier 2004 restera en vigueur jusqu'à la fin des travaux de réparation du viaduc.

Il convient de souligner encore que la mise au point des dispositions prises a nécessité l'intervention de nombreux services, tant de l'Administration que des polices locale et fédérale. Ces services ont travaillé sans relâche.

Dès le vendredi 12 décembre, a été mis en place un système de circulation alternée sur les trois bandes de circulation disponibles. La bande centrale était utilisée en fonction de l'intensité du trafic, à certains moments en direction de la ville et, à d'autres, en sortie de ville. Il en a résulté effectivement quelques difficultés pour sortir de la ville. Néanmoins, celles-ci furent toujours limitées vu les dispositions prises en matière de signalisation et de gestion des feux sur les carrefours environnants et les actions concertées des polices locales.

De nombreux usagers ont choisi de suivre les conseils diffusés par la presse et se sont reportés sur d'autres axes ou sur les transports publics. La situation fut moins chaotique que prévu, compte tenu de la qualité de l'information diffusée mais aussi de l'intensité de trafic moindre que l'on constate en période d'examen scolaire.

Le 11 décembre 2003, la Direction des Voiries a consulté 6 firmes en vue de réaliser les renforcements permettant de rétablir la circulation sur la 3^{ème} bande du viaduc habituellement utilisée en direction de Namur.

Le 24 décembre, dès l'aube, ces travaux étaient achevés. Le dispositif de signalisation avait été adapté et la circulation a pu être organisée sur quatre bandes, deux bandes en sortie ville et deux bandes en entrée ville.

Les files constatées ne perturbent pas de manière exagérée le trafic local et ne gênent pas excessivement la progression des transports publics. Alors que les poids-lourds restaient

interdits de circulation sur le viaduc, les bus de TEC et De Lijn ont été autorisés à rejoindre la ville par cet accès.

Le problème se pose dans une certaine mesure le soir à l'heure de pointe en direction du Ring.

Cette situation ne pouvant pas perdurer, trois accidents ayant été recensés dans le dispositif mis en place actuellement, la Direction des Voiries a procédé à désigner un entrepreneur pour l'exécution des travaux de remise en service du viaduc des Trois Fontaines.

Une étude sur la faisabilité de créer une bande réservée aux véhicules à haut taux d'occupation, incluant les bus et autocars, sur la E411 en Région de Bruxelles-Capitale sera bientôt lancée.

Des contacts sont actuellement encourus entre l'Administration régionale et les sociétés TEC et De Lijn en vue de voir dans quelle mesure l'intégration de dispositifs favorables aux liaisons par autobus avec la périphérie bruxelloise est possible dans le contexte d'urgence actuel.

Les nécessaires mesures de coordination avec les régions voisines doivent préalablement être prises avant de concrétiser ce principe. Diverses dispositions légales en matière d'urbanisme doivent être respectées. Il n'est pas possible de prendre, à l'heure actuelle et dans l'urgence, des dispositions qui méconnaîtraient ces obligations légales.

Le réaménagement de l'antenne urbaine de l'E411 qui s'accompagne de la promotion des transports en commun sur des centaines de mètres revêt évidemment une toute autre dimension que la réfection locale d'une travée de 22 mètres sur le viaduc des Trois Fontaines.

En outre, toutes les mesures pour convertir cet axe routier en porte de ville doivent s'inscrire dans le cadre des résultats du plan régional de déplacement "IRIS II" qui est actuellement à l'étude.

En ce qui concerne les conséquences financières pour la Région de cet incendie, les procédures relatives à l'accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat fédéral ne permettent évidemment pas de prendre les dispositions urgentes nécessitées dans le cas présent. Dès lors, l'intervention financière de cet accord n'a pas été sollicitée.

Mme Geneviève Meunier .- J'entends votre réponse. Des retards considérables ont été pris. M. Didier Gosuin, bourgmestre empêché d'Auderghem, semble affirmer qu'il n'y a pas d'urgence à prendre une décision. Il faudrait accorder vos vœux au sein du gouvernement.

D'autre part, il ne semble pas encore être sûr si on opérera par réfection ou au moyen d'une nouvelle construction.

M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente .- Les experts examinent les possibilités.

- L'incident est clos.

L'aménagement de la voirie avenue des Cerisiers.

Mme Danielle Caron .- Des riverains de l'avenue des Cerisiers me font savoir qu'un aménagement de la voirie est prévu entre le square Levie et le boulevard A. Reyers, pour laisser le libre passage au bus 29.

Les habitants de ce quartier contestent ce projet, estimant qu'un énorme problème de sécurité se posera pour les enfants et les habitants des maisons longeant cette partie de l'avenue des Cerisiers.

- Pouvez-vous me dire où en est ce projet?

- Je souhaiterais également savoir si des travaux de rétrécissement du trottoir sont prévus?

- Le stationnement des voitures longeant ces trottoirs sera-t-il interdit?

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 demande d'obtention du permis d'urbanisme pour l'aménagement d'une bande bus à l'avenue des Cerisiers a été introduite par l'administration régionale.

La commune de Schaerbeek a organisé l'enquête publique et la réunion de la commission de concertation a eu lieu.

Il revient maintenant à la commune de Schaerbeek d'émettre son avis et de le transmettre au fonctionnaire délégué, qui devra statuer par la suite.

Toutefois, une réunion s'est tenue en mon cabinet avec des riverains en date du 8 janvier 2004. Vous avez également participé à cette rencontre.

A la suite de cette entrevue, j'ai pris les décisions suivantes:

1. L'administration régionale a reçu instruction d'arrêter la procédure actuelle;

2. L'administration doit me fournir un rapport circonstancié reprenant les éléments suivants:

- la justification du projet;

- les mesures des retards enregistrés sur la ligne de bus 29;

- le gain de temps après réalisation du projet;

- les alternatives étudiées au niveau du trajet (avantages - inconvénients).

3. Au cas où il s'avère que le passage par l'avenue des Cerisiers est la meilleure solution, élaborer un nouveau dossier de demande de permis d'urbanisme en créant un site bus central, en maintenant les zones de stationnement à leur emplacement actuel.

Dès que ce rapport me parviendra, je ne manquerai pas de vous en informer.

Mme Danielle Caron .- Je remercie le ministre pour l'excellente nouvelle tout en signalant que ma question avait été introduite avant la réunion au cabinet du ministre à laquelle j'ai participé.

Dans le cadre des alternatives proposées, les riverains sont d'avis que si la berme centrale est réservée au bus, les pompiers et autres voitures d'urgence auront du mal à se frayer un passage. De plus, signalent-ils, si le nombre de places de stationnement est maintenu, les habitants ne disposeront plus d'une place devant leur logement et rencontreront des difficultés pour ouvrir les portières. Je tiens à rappeler qu'il existe une alternative: faire passer le bus le long de l'autoroute Liège-Louvain.

- L'incident est clos.
- La réunion est close à 15h15'.