

Conseil de la Région  
de Bruxelles-Capitale  
**SERVICES**

Brusselse Hoofdstedelijke  
Raad  
**DIENSTEN**

# CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

**Bulletin des interpellations  
et des questions orales et d'actualité**

---

**Commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics et des Communications**

---

**REUNION PUBLIQUE**

**Jeudi 13 juin 1991**

---

## **SOMMAIRE**

### **QUESTIONS ORALES**

- de M. Cools (construction d'un nouveau pont de Buda) et réponse de M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés;
- de M. Cornelissen (amélioration de la vitesse commerciale des trams) et réponse de M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés;
- de M. Cornelissen (mendicité dans le métro) et réponse de M. Thys, ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés.

PRESIDENCE DE M. DRAPS, PRESIDENT

*Mendicité dans le métro*

La réunion est ouverte à 13 h 50 m.

## QUESTIONS ORALES

*Construction d'un nouveau pont de Buda*

**M. Cools.** — Le pont actuel de Buda est un pont d'une largeur de 7 mètres, ce qui limite le trafic des camions. L'idée a donc germé, dans divers milieux, de construire un nouveau pont qui permettrait en outre l'accès des véhicules en provenance du zoning de Vilvoorde au centre ville. Cette entreprise coûteuse — 700 à 800 millions — ne présente aucune justification économique en ce qui concerne Bruxelles parce qu'elle ne ferait que favoriser la relocalisation d'entreprises bruxelloises dans un zoning de la Région flamande. Confirmez-vous que la Région n'a encore pris aucune décision à cet égard ?

**M. Thys,** ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Il est exact que le ministère national des travaux publics avait projeté, il y a plusieurs années, de remplacer l'actuel pont de Buda par un nouveau pont moderne et un viaduc d'accès. A ma connaissance, aucune étude économique et de rentabilité n'a été établie pour justifier l'utilité d'un tel ouvrage. Sa nécessité pour notre Région n'étant nullement démontrée, il n'entre pas dans mes intentions de faire reprendre ces études d'avant-projet.

*Amélioration de la vitesse commerciale des trams*

**M. Cornelissen.** — Il y a près d'un an, je vous interpellais à propos des véhicules de surface, les trams en particulier, trop souvent ralentis par la présence de voitures sur les voies et j'attirais votre attention sur les solutions mises en œuvre dans d'autres grandes villes, Amsterdam et Turin notamment, solutions simples, peu coûteuses, efficaces et souples. Pratiquement, il s'agit d'obstacles qui empêchent les autres véhicules de passer. Où en est l'étude que vous aviez promise à l'époque ? Ne pourrait-on profiter des mois d'été, lorsque les travaux perturbent moins le trafic, pour placer ce type de bordure rue Royale, rue des Palais, avenue de la Reine, avenue Rogier, le long du canal, sur l'itinéraire du tram 18 ainsi que sur l'itinéraire des trams qui vont à l'ULB, entre l'avenue Buyl et le boulevard Général Jacques ?

**M. Thys,** ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — La pose de bordures franchissables de part et d'autre de sites utilisés par les transports publics est actuellement à l'étude. La Région n'ayant aucune expérience à ce sujet, il a d'abord fallu trouver des fournisseurs pour ce type de produit. Je vous ai apporté une bordure témoin du type que nous avons finalement choisi et que nous comptons placer au boulevard Léopold II, pour la ligne 18 et pour les autobus vicinaux, boulevard du Souverain, à Auderghem, pour délimiter une bande de bus ainsi qu'à l'avenue Pirmez, à Etterbeek, pour protéger le site du tram 81.

Ces bordures doivent permettre de séparer le site réservé aux transports publics du reste de la voirie sans rendre son franchissement impossible en cas de nécessité. Elles sont moins coûteuses que la construction de sites propres. Il reste à résoudre certains problèmes juridiques au niveau des autorisations à solliciter et au niveau du code de la route. Mon administration s'emploie à les résoudre.

**M. Cornelissen.** — Mon intervention n'a pas de portée antisociale mais est simplement justifiée par le fait que j'ai assisté à certains incidents qui témoignent d'une dégradation de la situation. Le métro bruxellois est de plus en plus peuplé de mendiants qui agissent en groupes organisés; mais le public se lasse parce que ce type de pression croît et donne parfois lieu en cas de refus à des réactions agressives. Quelles mesures la STIB envisage-t-elle pour éviter les dérapages ?

**M. Drouart.** — Ma question portera sur un problème fréquent dans le métro, à savoir la présence d'enfants nomades en âge de scolarité à des heures dites ouvrables qui mendient.

La STIB peut-elle prendre des mesures ? Par ailleurs, des mesures de type social peuvent-elles être prises au sein de l'Exécutif afin d'assurer à ces enfants une scolarité normale et réglementaire ?

**M. Thys,** ministre des travaux publics, des communications et de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés. — Les deux questions qui m'ont été posées sont relativement différentes. M. Cornelissen évoque la mendicité dans le métro; M. Drouart parle de la mendicité des enfants nomades. Ces situations sont fréquentes dans les sites urbains. Elles ne deviennent réellement préoccupantes que lorsqu'elles se révèlent excessives.

J'ai écrit récemment au président de la STIB pour attirer son attention sur les problèmes de sécurité et de mendicité dans les transports en commun. Le plan d'entreprise élaboré par la STIB, après la conclusion du contrat de gestion avec la Région de Bruxelles-Capitale exige qu'elle assume le respect d'une image commerciale attractive. Le président de la STIB m'a assuré que des mesures avaient été prises dans ce sens.

Un fait évident doit être constaté : la dualisation sociale de Bruxelles est en cours et il faut trouver la raison sociale de la présence de ces groupes dans le métro.

Je ne puis que m'exprimer sur le fond du problème parce que les communes restent compétentes en ce qui concerne la sécurité via l'action de la police communale et de la BISM. Cela a d'ailleurs été répété lors d'une Conférence des Bourgmestres à laquelle assistait le ministre Tobback et les responsables des polices communales et de la BISM. Le sous-sol fait aussi partie de la cité et relève donc de la responsabilité de la police et de la gendarmerie.

La brigade d'intervention de sécurité de la STIB a également un rôle à jouer en collaboration avec la BISM.

En conclusion, je suis conscient des difficultés rencontrées par les clients de la STIB en ce qui concerne la présence de groupes organisés de mendiants dans les stations de métro. J'ai incité la STIB à agir immédiatement pour assurer le respect de son image de marque. La BISM et les communes ont un rôle conjoint à jouer dans le cadre de la sécurité du métro. Enfin, je pense que ce problème est né de la dualisation sociale de Bruxelles, dualisation à laquelle il faudra trouver tôt ou tard un remède.

Je puis assurer MM. Cornelissen et Drouart que la STIB, la BISM et les communes joueront leur rôle.

M. Drouart a évoqué le problème de la mendicité des enfants nomades. Je pense qu'il doit à ce sujet s'adresser directement aux autorités compétentes pour régler ce type de problème.

— La réunion publique est levée à 14 h 10 m.

Le *Compte rendu analytique* est un résumé des débats