



**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE
RAAD**

**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 10 NOVEMBER 2004**

**CONSEIL
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**Bulletin des interpellations et
des questions orales**

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 10 NOVEMBRE 2004**

Het **Bulletin van interpellaties en mondelinge vragen** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Bulletin des interpellations et questions orales** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

INHOUD**INTERPELLATIE**

- Van de heer Johan Demol

4

tot de heren Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, en Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende “de plannen voor een vierde metrolijn en het invoeren van een autotol om dit te bekostigen”.

(*Sprekers* : de heer Johan Demol, de heer Pascal Smet, minister.)

MONDELINGE VRAGEN

- Van de heer Johan Demol

7

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende “het partnerschap tussen de MIVB en de ‘blauwe’ sightseeingbussen”.

- Van de heer Denis Grimberghs

9

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende “de evaluatie van de regeling die verplicht om vooraan op te stappen”.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevr. Françoise Schepmans

9

SOMMAIRE**INTERPELLATION**

- De M. Johan Demol

4

à MM. Guy Vanhengel, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction Publique et des Relations Extérieures, et Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant “les projets d’une quatrième ligne de métro et l’introduction d’un péage automobile pour la financer”.

(*Orateurs* : M. Johan Demol, M. Pascal Smet, ministre.)

QUESTIONS ORALES

- De M. Johan Demol

7

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant “le partenariat entre la STIB et les bus touristiques ‘bleus’”.

- De M. Denis Grimberghs

9

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant « l’évaluation de l’opération « Monter à l’avant ».

Question orale jointe de Mme Françoise Schepmans

	betreffende “de evaluatie van de verplichting om op de bussen van de MIVB vooraan in te stappen”.		
-	Van de heer Mohamed Daïf	16	- De M. Mohamed Daïf
	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
	betreffende “het onderhoud van de gewestwegen”.		concernant « l’entretien des voiries régionales ».
-	Van mevrouw Céline Delforge	20	- De Mme Céline Delforge
	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
	betreffende “de organisatie van openbaar vervoer ‘s nachts”.		concernant « la mise en oeuvre d’un réseau de transports collectifs nocturnes ».
-	Van de heer Johan Demol	22	- De M. Johan Demol
	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
	betreffende “de problematiek van blindengeleidehonden in taxi’s en het openbaar vervoer”.		concernant “le problème des chiens d’aveugles dans les taxis et dans les transports en commun”.
-	Van de heer Johan Demol	24	- De M. Johan Demol
	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux Publics,
	betreffende “de zogenaamde ‘hamburgercampagne’ van de MIVB”.		concernant “la campagne dite du hamburger de la STIB”.
-	Van de heer René Coppens	25	- De M. René Coppens
	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
	betreffende “de veiligheidsproblemen bij		concernant “les problèmes de sécurité lors

het oversteken van de Keizer Karellaan".		de la traversée de l'avenue Charles-Quint".	
- Van mevrouw Céline Fremault	27	- De Mme Céline Fremault	27
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de eventuele plannen voor een tram-trein in het Brussels Gewest".		concernant « l'éventuelle mise en place du 'tram-train' en Région bruxelloise ».	
- Van mevrouw Fatima Moussaoui	30	- De Mme Fatima Moussaoui	30
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de fietsenstalling in het Zuidstation".		concernant « la station vélo de la gare du Midi ».	
- Van de heer Willem Draps	33	- De M. Willem Draps	33
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de voorrang in verband met gewestelijke fietsroutes".		concernant « les priorités données en matière d'itinéraires cyclables régionaux ».	
- Van mevrouw Françoise Schepmans	35	- De Mme Françoise Schepmans	35
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de plannen om een tramlijn aan te leggen op de Mettewielaan".		concernant « le projet d'installer une ligne de tram boulevard Mettewie »	

*Voorzitter: de heer Willem Draps, voorzitter.
Présidence de M. Willem Draps, Président.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is één interpellatie.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL TOT DE HEREN GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, EN PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de plannen voor een vierde metrolijn en het invoeren van een autotol om dit te bekostigen”.

De voorzitter.- De heer Johan Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- De MIVB opperde het idee om tegen 2020 haar netwerk uit te breiden met een vierde metrolijn die vanaf Simonis via de Europese wijk naar Ukkel gaat. Ook plant de MIVB een oost-westtramverbinding tussen het AZ in Jette, Thurn en Taxis, de NAVO en de luchthaven van Zaventem. De MIVB berekende dat het project ongeveer 500 miljoen euro zou kosten. Hiervoor rekent de MIVB op financiële steun van de Brusselse gemeenten en van het Brussels Gewest. De MIVB suggereert om bijvoorbeeld een autotol in te voeren en de opbrengst daarvan in het betreffende project te investeren. Ik had graag geweten of dit project de steun van de regering geniet. Zo ja, voor welk bedrag en op welke manier zou het gewest dit project dan financieren? Wanneer zou dit project concreet van start kunnen gaan? Is de invoering van een autotol een idee dat de regering genegen is?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet, minister,

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle une interpellation.

INTERPELLATION DE M. JOHAN DEMOL A MM. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES, ET PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant “les projets d'une quatrième ligne de métro et l'introduction d'un péage automobile pour la financer”.

M. le président.- La parole est à M. Johan Demol.

M. Johan Demol (en néerlandais).- La STIB envisage d'élargir son réseau par une quatrième ligne de métro pour 2020, laquelle relierait Simonis à Uccle par le quartier européen et par une liaison de tram est-ouest entre l'AZ à Jette, Tour et Taxis, l'OTAN et l'aéroport de Zaventem. La STIB compte sur le soutien des communes et de la Région bruxelloise pour ce projet estimé à 500 millions d'euros. Elle propose l'instauration d'un péage automobile dont les recettes seraient investies dans le projet. Dans le cas où le gouvernement bruxellois soutiendrait ce projet, pour quel montant et de quelle manière la Région intervientrait-elle? Quand ce projet commencerait-il concrètement? Le gouvernement est-il favorable à l'introduction d'un péage automobile?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet,

heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik deze vraag reeds beantwoord heb tijdens het grote debat dat we twee weken geleden in het parlement hebben gevoerd over de MIVB. Ik heb toen heel duidelijk gezegd dat het Vervoersplan 2020 van de MIVB niet meer is dan een voorstel, dat we zullen meenemen bij het opmaken van een nieuw beheersplan en bij het maken van strategische keuzes inzake de lijnen.

Als u weet dat de aanleg van één kilometer van een metrolijn evenveel kost als de aanleg van twaalf kilometer tramspoor in een eigen bedding, dan is de keuze snel gemaakt. Buiten het vervolledigen van de kleine ring van de metro - door de aanleg van die twee bijkomende stations - denk ik dan ook niet dat we onder deze legislatuur bijkomende metrolijnen zullen aanleggen.

Wat de tramlijnen betreft, ben ik van mening dat er een zou moeten komen vanaf het AZ in Jette, in eerste instantie tot Simonis en liefst ook tot het Noordstation en verder naar Schaarbeek. Of de lijn dan meteen tot de luchthaven moet doorkopen, moeten we nog bekijken.

Het gaat hier dus om plannen van de MIVB die nog niet zijn goedgekeurd door de regering. Ik denk dat er heel weinig kans bestaat dat we nieuwe metrolijnen zullen aanleggen.

Ten slotte nog iets over de vraag naar een autotol. U weet dat minister Daerden in Wallonië, maar ook minister Van Brempt in Vlaanderen en ikzelf, niet uitsluiten dat er een nieuw systeem komt van wegenvignetten ter vervanging van de bestaande belasting op de inverkeerstelling. Hierrond zullen studies worden uitgevoerd, waarbij ook Brussel zal worden bekeken. Het idee op zich van een autotol zijn wij niet meteen genegen, maar een systeem van wegenvignetten sluiten wij niet uit. We kunnen dat in elk geval niet alleen doen. Als we overwegen om dit systeem in te voeren, moet dat samen met de twee andere Gewesten gebeuren. Er is in ieder geval al een princiepsakkoord tussen de drie ministers van Mobiliteit die dit land telt, om daar samen over na te denken en te kijken in welke zin Europa in dat opzicht de komende weken, maanden of jaren zal evolueren.

ministre.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le plan de transport 2020 n'est rien d'autre qu'une proposition, que nous examinerons dans le cadre de la réalisation d'un nouveau plan de gestion et le développement de choix stratégiques concernant les lignes.*

Face au coût élevé que représente l'aménagement d'une ligne de métro, nous nous limiterons vraisemblablement sous cette législature à ces deux stations supplémentaires pour compléter le petit ring du métro.

Quant aux lignes de tram, je suis d'avis qu'une ligne serait nécessaire au départ de l'AZ de Jette jusqu'à Simonis, voire jusque la gare du Nord et Schaerbeek. Nous devons encore considérer l'utilité immédiate de poursuivre la ligne jusqu'à l'aéroport.

Ces projets de la STIB n'ont pas encore été approuvés par le gouvernement et les chances de voir l'aménagement de nouvelles lignes de métro sont minimes.

Enfin, en ce qui concerne le péage automobile, M. Daerden, Mme Van Brempt et moi-même ne sommes pas particulièrement favorables à l'idée d'un péage automobile. Cependant, nous n'excluons pas l'hypothèse d'un système de vignettes routières en remplacement de la taxe de mise en circulation. Des études seront menées à cet égard. L'introduction de ce système doit être considérée avec les deux autres Régions. Quoi qu'il en soit, un accord de principe existe déjà entre les trois ministres de la Mobilité de ce pays pour examiner ensemble l'évolution que suivra l'Europe à l'avenir.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Ik kan nog begrijpen dat de minister niet dadelijk een antwoord klaar heeft. Ik heb echter een probleem met zijn argument dat één kilometer metro evenveel kost als twaalf kilometer tram. Heeft men de onderhoudskosten van de tramlijnen en die van de metrolijnen al eens met elkaar vergeleken? Als ik het me goed herinner, liggen de onderhoudskosten van de metrolijnen lager. De metro beschadigt immers de straten niet. Ik herinner me de juiste akkoorden niet meer maar ik denk dat de MIVB bij de herstelling van sporen en dergelijke alle werkzaamheden moet bekostigen tot op vijftig centimeter afstand van de sporen. Weet de minister of er ooit een studie gebeurd is over de onderhoudskosten van de tram- en metrolijnen?

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Smet.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik veronderstel dat de MIVB die cijfers wel heeft. Ik ken ze echter niet. Het spreekt voor zich dat ook een metronet moet worden onderhouden en dat het Gewest voor die kosten instaat. Het geld van de MIVB komt van het Gewest, dat trouwens zijn enige aandeelhouder is. Soms vergeet men dat. We geven een dotatie van om en bij 350 miljoen euro op jaarbasis. Dat is niet niks.

Begrijpt u me niet verkeerd. Ook ik zou willen dat we overal in Brussel de metro zouden kunnen nemen. Iedereen wil dat. Alleen kost dat enorm veel geld: vele experts zeggen me dat Brussel een te kleine stad is om een volwaardig metronet uit te bouwen. De rendabiliteit zou onvoldoende zijn. Bovendien beschikken we niet over de nodige middelen. We moeten de mensen dan ook geen blaasjes wijsmaken. Het ziet er niet naar uit dat we plots geld zullen vinden om volop metrolijnen te realiseren. U deed het voorstel een metrolijn Simonis-'Europa'-Ukkel te realiseren. Dat is niet het enige mogelijke voorstel. Volgens mij moeten we echter meer trams en bussen in eigen bedding invoeren en moeten we de mensen aansporen om de fiets te nemen en zich te voet te verplaatsen. Als we daarin slagen, zullen we hetzelfde resultaat bekomen.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

M.le président.- La parole est à M. Johan Demol.

M. Johan Demol (en néerlandais).- *J'admet que le ministre ne puisse me répondre tout de suite. Toutefois, je n'accepte pas son argument selon lequel un kilomètre de métro coûte autant que 12 kilomètres de tram. A combien s'élèvent les frais d'entretien d'une ligne de tram comparés à ceux d'une ligne de métro ? Si je me rappelle bien, les frais d'entretien du métro sont moindres. Le métro n'endommage d'ailleurs pas la voirie.*
En ce qui concerne des travaux tels que la réparation des voies, la STIB doit en supporter les frais jusqu'à 50 centimètres de distance. Le ministre sait-il si une étude a déjà été menée sur ce point ?

M.le président.- La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suppose que la STIB dispose de ces chiffres que j'ignore moi-même. Il va de soi que le réseau de métro doit aussi être entretenu et que la Région se porte garante pour ces frais. Celle-ci est d'ailleurs l'unique actionnaire de la STIB. Elle la soutient par une dotation annuelle d'environ 350 millions d'euros. J'aimerais également que le métro bruxellois soit élargi, mais cela est très onéreux. Selon les experts, Bruxelles est une ville trop petite pour développer un réseau de métro complet suffisamment rentable. En outre, nous ne disposons pas des moyens nécessaires. Il me paraît peu probable que nous recevions soudainement de l'argent pour développer des lignes de métro. Votre proposition d'une ligne Simonis-Europe-Uccle n'est pas la seule proposition possible. Nous devrions, pour ma part, introduire davantage de trams et de bus en site propre dans le réseau et stimuler parallèlement la population à se déplacer à vélo et à pied. Si nous y parvenons, nous aurons atteint le même résultat.*

M. le président.- La parole est à M. Demol.

De heer Johan Demol.- Ik deel de mening van de minister niet helemaal. Ik blijf bij het idee dat metrolijnen beter zijn dan tramlijnen.

De heer Pascal Smet, minister.- Hoe denkt u dat te betalen?

De heer Johan Demol.- De kostprijs blijft natuurlijk een knelpunt. Ik weet dat alles niet op één jaar tijd kan worden gerealiseerd. Het project moet wellicht over verschillende jaren worden verspreid.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “het partnerschap tussen de MIVB en de ‘blauwe’ sightseeingbussen”.

De voorzitter.- De heer Johan Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- In Brussel zijn op dit ogenblik drie firma's actief die met open dubbeldekbusSEN aan zogenaamde “hop-on-hop-off sightseeing” doen: De Boeck, Open Tours en Golden Tours. De blauwe bussen van de firma De Boeck hadden, zeer tegen de zin van de concurrenten, het alleenrecht om te stoppen op de stopplaatsen van de MIVB. Nog steeds is de firma De Boeck de officiële partner van de MIVB, maar ook de rode bussen van Open Tours mogen nu gebruik maken van de stopplaatsen van de MIVB. Nieuwkomer Golden Tours heeft dat recht niet, maar lapt de regels in dit verband aan zijn laars.

Graag had ik geweten waarop het partnerschap

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Contrairement au ministre, je reste persuadé que les lignes de métro sont préférables aux lignes de tram.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Comment comptez-vous les payer ?*

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Le coût reste bien sûr un obstacle. Le projet doit s'étaler sur plusieurs années.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL A M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant “le partenariat entre la STIB et les bus touristiques ‘bleus’”.

M. le président.- La parole est à M. Johan Demol.

M. Johan Demol (en néerlandais).- *A Bruxelles, trois firmes proposent actuellement des visites touristiques en bus à double étage, à savoir De Boeck, Open Tours et Golden Tours. Seuls les bus bleus de la firme De Boeck avaient le droit de s'arrêter sur les emplacements de la STIB. Cette firme est toujours le partenaire officiel de la STIB, mais désormais les bus rouges d'Open Tours peuvent également utiliser ces emplacements. Golden Tours ne jouit pas de ce droit, mais ignore les règles en la matière.*

Sur quoi repose le partenariat entre la STIB et De Boeck ? Pour quelle période et sous quelles conditions a-t-il été conclu ? La STIB en tire-t-elle

tussen de MIVB en De Boeck berust. Voor welke periode en onder welke voorwaarden is dit partnerschap afgesloten ? Haalt de MIVB hier enig financieel voordeel uit ? Welke stappen zullen worden gezet indien Golden Tours de regels blijft overtreden ?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Hof van Beroep van Brussel heeft op 11 juli 2003 een arrest uitgesproken waarbij het partnerschap tussen de MIVB en de firma De Boeck is afgebroken. Er bestaat met andere woorden geen exclusiviteitsregeling meer tussen de MIVB en deze onderneming voor het gebruik van haltes van de MIVB. Het klopt dat in het oorspronkelijke contract een commissie voorzien was, maar aangezien er geen exclusiviteitsregeling meer is, geldt die regeling ook niet meer.

Dat betekent dat ik als minister van Mobiliteit ondertussen al drie exploitatievergunningen heb afgeleverd: een aan de firma De Boeck, een aan Open Tours en een aan Golden Tours, en dat sedert augustus 2003. In de overeenkomst worden heel wat aspecten geregeld en die zijn identiek voor de drie operatoren. Dat wil zeggen dat de MIVB voor elke halte op een bestaande MIVB-halte 330 euro exclusief BTW per jaar krijgt. Als er een nieuwe halte moet worden aangelegd, krijgt de MIVB 1.300 euro exclusief BTW per jaar van de operator. Indien de operatoren een halte delen, wordt het bedrag onder hen verdeeld.

Ik moet de heer Demol tegenspreken. Golden Tours, de laatst bijgekomen maatschappij, heeft in juli 2004 een overeenkomst afgesloten met de MIVB en heeft op 3 september 2004 van mij een exploitatievergunning gekregen voor haar toeristische circuit. Dat betekent dat deze firma formeel over dezelfde rechten beschikt als de twee concurrenten. Er zal binnenkort trouwens aangepaste signalisatie worden aangebracht door de MIVB aan de halten die door de bussen van Golden Tours bediend worden.

Er loopt een juridische studie die zal onderzoeken hoe de situatie nu precies in elkaar zit. Ik vind drie firma's voor een stad als Brussel wel heel veel. Het gaat hier om een heel ingewikkelde juridische situatie, die nog wordt onderzocht. Wanneer de

un quelconque avantage financier ? Quelles démarches seront prises si Golden Tours continue à enfreindre les règles ?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le 11 juillet 2003, la Cour d'Appel de Bruxelles a rendu un arrêt qui dissout le partenariat entre la STIB et la firme De Boeck, annulant ainsi la règle d'exclusivité les unissant pour l'utilisation des arrêts de la STIB. Le contrat original prévoyait en effet une commission, mais l'annulation de la règle d'exclusivité met fin à la validité de cette disposition.*

En tant que ministre de la Mobilité, j'ai délivré depuis août 2003 une autorisation d'exploitation aux firmes De Boeck, Open Tours et Golden Tours. L'accord régit de nombreux aspects qui sont identiques pour les trois opérateurs. La STIB perçoit 330 euros hors TVA par an pour chaque arrêt sur un de ses emplacements. En cas d'aménagement d'un nouvel arrêt, les opérateurs versent 1.300 euros hors TVA par an. S'ils partagent un même arrêt, le montant est divisé entre eux.

Golden Tours a conclu un accord en juillet 2004 avec la STIB et a reçu une autorisation d'exploitation pour son circuit touristique. Cette firme dispose dès lors des mêmes droits que ses deux concurrents. Par ailleurs, une signalisation adaptée sera placée par la STIB aux arrêts desservis par Golden Tours.

Une étude juridique est en cours pour analyser précisément la situation actuelle. En effet, trois firmes pour une ville comme Bruxelles, c'est beaucoup. Dès l'étude terminée, nous envisagerons les mesures à prendre.

studie klaar is, zullen we zien welke maatregelen genomen kunnen worden.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Ik zie niet in waarom de minister tegen een verhoging van het aantal touroperators zou zijn. Voor mij mogen het er best tien zijn. Uiteindelijk moet elke touroperator maar kijken of hij zijn zaak al dan niet kan bekostigen. Het belangrijkste is dat de MIVB er iets bij wint.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben bekommerd om het lawaai en de vervuiling in deze stad. Het lijkt me dan ook niet ideaal om toeristische bussen leeg of met amper één of twee personen te laten rondrijden. Wat de concurrentie betreft, is dat misschien wel positief maar persoonlijk vind ik dat luchtvervuiling en lawaaihinder moeten worden vermeden. Op die manier lossen we ook een heel klein beetje het mobiliteitsprobleem op.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de evaluatie van de regeling die verplicht om vooraan op te stappen”.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVR. FRANÇOISE SCHEPMANS

betreffende “de evaluatie van de verplichting om op de bussen van de MIVB vooraan in te stappen”.

De voorzitter.- De heer Denis Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *De regeling van het “vooraan instappen” beïnvloedt naar verluidt de werkomstandigheden bij de MIVB en het busverkeer.*

M. le président.- La parole est à M. Johan Demol.

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Je ne comprends pas pourquoi le ministre s'oppose à une augmentation du nombre de voyagistes. Ils pourraient même être au nombre de dix. Pourvu que la STIB en tire un avantage.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il faut remédier à la pollution atmosphérique et sonore qui affecte cette ville. De ce fait, il me semble peu judicieux de laisser circuler des bus touristiques à moitié vides, même si cela dope la concurrence. Ce qui nous permet de résoudre quelque peu la problématique de la mobilité.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « l'évaluation de l'opération ‘Monter à l'avant’ ».

QUESTION ORALE JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

concernant « l'évaluation de l'imposition de la montée à l'avant pour le réseau bus de la STIB ».

M. le président.- La parole est à M. Grimberghs

M. Denis Grimberghs.- Ma question porte sur l'évaluation de l'opération ‘Monter à l'avant’ dans les bus de la STIB, qui n'est pas sans rapport avec un certain nombre de mouvements dans cette société et de commentaires sur les conditions de

Sinds enkele maanden probeert de MIVB de reizigers geleidelijk te verplichten om vooraan in te stappen. De directie verantwoordt dat met economische argumenten en verwijst ook naar de veiligheid. De gebruikers en de chauffeurs zijn echter ontevreden.

De voornaamste klacht is dat de controle van alle reizigers, ook degene met een abonnement, tot vertragingen leidt. Het is ook moeilijk voor minder mobiele mensen om vooraan in te stappen.

Is deze operatie al eens geëvalueerd? De MIVB spreekt van een fenomenaal succes. Nochtans worden er petities tegen de maatregel georganiseerd en is het personeel duidelijk ontevreden.

Ik zou in het bijzonder willen weten of er een overzicht is van de vertragingen die het systeem veroorzaakt. Bent u van plan de MIVB aan te moedigen om dit systeem te veralgemenen?

Bent u het eens met de ambitie van de MIVB om de metrostations af te sluiten? Met de uitdrukking "metrostations afsluiten", bedoelt de MIVB dat de toegang tot de stations moet worden gecontroleerd via klapdeuren, zoals bijvoorbeeld in Parijs. Het zou veel kosten om de stations aan te passen aan dit systeem. Heeft dat zin, wanneer de overheid er net ernstig aan denkt om het openbaar vervoer gratis te maken?

Ik denk van niet, ook al betekent gratis vervoer niet hetzelfde als een vrije en ongecontroleerde toegang tot de voertuigen.

Welk budget trekt de MIVB uit voor de afsluiting van de stations?

travail et de circulation des bus de la STIB. Ce sont les raisons pour lesquelles je me suis permis de revenir sur ce sujet avec une question orale dans notre commission.

La STIB organise depuis plusieurs mois une opération consistant à obliger progressivement les utilisateurs des bus de la STIB à monter à l'avant. Selon les responsables de la société, cette opération est justifiée par des motifs économiques et de sécurité. Elle provoque néanmoins un certain malaise dans le chef des utilisateurs et des conducteurs.

Le grief essentiel porte sur le retard des véhicules de la STIB provoqué par le contrôle de tous les usagers, même si ceux-ci sont titulaires d'un abonnement. D'autres critiques portent sur la difficulté pour les personnes à mobilité réduite d'avoir accès aux véhicules de la STIB par l'avant.

Pouvez-vous m'indiquer, M. Le ministre, si vous disposez d'une étude portant sur l'évaluation de cette opération ? La STIB a annoncé un taux de satisfaction mirobolant alors que, à contrario, des pétitions ont été lancées contre cette mesure. Manifestement, les mouvements d'humeur du personnel de la STIB et particulièrement des chauffeurs de bus ont récemment encore mis cette question en évidence.

Je souhaiterais savoir en particulier si l'on dispose d'un relevé des retards provoqués par ce système. Pourriez-vous également m'indiquer si vous encouragez la STIB à généraliser ce système sur toutes ces lignes de bus, voire de trams ?

Par ailleurs, la STIB annonce régulièrement son ambition de fermer les stations de métro. Souscrivez-vous à cet objectif ? On peut en effet s'interroger sur les investissements que représenterait cette transformation dans nos stations de métro, alors que les autorités politiques envisagent sérieusement d'aller dans le sens de la gratuité.

Il est question de contrôler l'accès des stations, de mettre des portillons, pareils au système utilisé par la RATP. C'est ce que la STIB elle-même appelle « fermer ses stations ». Je reprends la terminologie de la société.

Alors qu'aujourd'hui l'accès dans nos stations de

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Zoals de heer Grimberghs heeft opgemerkt, heeft de MIVB sinds mei 2003 geleidelijk aan de verplichting ingevoerd om vooraan in de bussen in te stappen teneinde de veiligheid te verbeteren en zwartrijden te bestrijden.

De maatregel lijkt echter voor ongenoegen en extra stress te zorgen, met name tijdens de spitsuren.

Zo is het systeem gevaarlijk voor jonge kinderen die zich niet kunnen vasthouden en bijzonder klantonvriendelijk voor personen met kinderwagens en personen met een beperkte mobiliteit.

De werklast van de buschauffeurs neemt toe. Zij moeten tegelijk stoppen aan de halte, de reizigers controleren, zorgen dat de doorgang in de bus vlot verloopt en oplettend dat bij het vertrekken van de bus de reizigers niet in gevaar worden gebracht. Wordt de naleving van de rijschema's, die toch een noodzakelijke voorwaarde voor de zo gewenste verhoging van de reissnelheid is, niet praktisch onmogelijk op bepaalde lijnen?

Daarnaast bestaan er nog geen nauwkeurige cijfers over het effect van de maatregel op het zwartrijden.

Werd deze nieuwe politiek al geëvalueerd? Moet

métro est assez libre - on a supprimé des portillons -, cette transformation des stations ne va-t-elle pas à l'encontre de la volonté des autorités politiques qui envisagent sérieusement une gratuité des transports publics ?

Si, pour ma part, je peux comprendre que cette gratuité ne doit pas impliquer l'accès libre et non contrôlé aux véhicules de la STIB, on peut néanmoins s'interroger sur l'opportunité d'investissements visant à fermer les stations de métro dans le contexte politique que je viens de rappeler.

J'aimerais d'ailleurs que vous m'indiquiez les budgets que prévoit la STIB pour réaliser cette fermeture de l'accès à ses installations.

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans pour sa question orale jointe.

Mme Françoise Schepmans.- Depuis mai 2003, la STIB a instauré progressivement sur ses lignes de bus l'obligation de monter par l'avant, comme l'a évoqué M. Grimberghs dans sa question orale. Le but de cette initiative était à l'origine très clair : garantir une plus grande sécurité et lutter contre la fraude.

Il faut néanmoins constater l'insatisfaction des usagers, particulièrement aux heures de pointe, telle que répercutee récemment tant par des associations que par les médias.

Vous qui êtes un habitué des transports en commun, vous pourrez peut-être confirmer la chose. Il suffit de se rendre sur n'importe quelle ligne concernée pour observer un stress supplémentaire généré par cette décision. Ce ne sont que bousculades, rogne et grogne.

Le système est dangereux pour de jeunes enfants qui n'ont pas la possibilité de se raccrocher à une barre pour éviter de tomber à terre. Il n'est pas davantage idéal en ce qui concerne les poussettes. M. Grimberghs a évoqué la difficulté pour les personnes à mobilité réduite.

Les chauffeurs semblent également insatisfaits, car ils doivent à la fois s'arrêter, contrôler les clients - ce qui est souvent difficile - s'assurer de ce que la circulation à l'intérieur soit fluide, et de ce que le bus puisse redémarrer sans mettre les usagers en

het systeem niet worden herzien? In de krant Le Soir stond vanmorgen dat er een vliegende ploeg zal worden opgericht om de chauffeurs bij te staan en dat de lijnhoofden op zevenentwintig moeilijke punten zouden bijspringen tijdens de spitsuren en aan de schoolpoorten. Klopt die informatie?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal een aantal zaken herhalen die ik tijdens het debat over het vooraan instappen in de plenaire vergadering van 29 oktober heb gezegd.*

De MIVB heeft beslist om de nadruk te leggen op een klantvriendelijke ontvangst, rechtvaardigheid - gedaan met zwartrijden - en wederzijds respect. Eerst moet er een eenrichtingsverkeer worden ingevoerd in de bussen, om ervoor te zorgen dat de reizigers vlot in- en uitstappen.

Met uitzondering van de lijnen waar harmonocabussen worden gebruikt, stappen de mensen op 41 van de 43 lijnen vooraan in.

Volgens de MIVB gaat het in- en uitstappen volgens de nieuwe methode op de meeste lijnen sneller dan vroeger.

Volgens een enquête van maart 2004 zijn 70% van de reizigers en 75% van de chauffeurs tevreden met de nieuwe procedure. Slechts 4,8% van de klanten zijn echt ontevreden over het systeem.

In februari 2005 krijgen we de resultaten van een uitgebreid onderzoek over het vooraan instappen. Ik heb de MIVB gevraagd om in de lente van 2005 een uitgebreide evaluatie voor te stellen.

danger. Le respect des horaires, condition nécessaire à l'augmentation de la vitesse commerciale tant de fois souhaitée, ne devient-il pas fort théorique sur certaines lignes ?

Quant aux résultats chiffrés en termes de lutte contre la fraude, ils restent peu précis à ce jour .

Existe-t-il une évaluation de cette décision ? Dans l'affirmative, le gouvernement peut-il nous en communiquer les résultats ? Par ailleurs, ne conviendrait-il pas de revoir ce système ? On évoquait ce matin dans le journal Le Soir la « mise en place d'une équipe volante d'appui permanent pour les chauffeurs et d'une intervention des chefs de ligne sur vingt-sept points difficiles pendant les heures d'affluence et aux sorties d'écoles. » Pouvez-vous nous apporter quelques précisions sur cette proposition ?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Ceux parmi vous qui ont assisté au débat du 29 octobre dernier sur la STIB en séance plénière, se rappelleront que j'ai largement évoqué le thème de la montée à l'avant, puisque certains orateurs m'avaient interrogé à ce sujet. Je vais donc reprendre en partie ce que j'ai dit à cette occasion, car les questions orales portent notamment sur les mêmes problématiques.

La STIB a décidé de réorganiser l'espace dans les bus, en mettant l'accent sur trois concepts bien visibles : l'accueil, l'équité - fin de la fraude - et le respect mutuel. Le but premier est l'instauration d'un sens unique dans le bus, afin d'éviter au maximum les bousculades aux portes entre les flux montants et descendants des voyageurs.

Si l'on excepte les lignes exploitées avec des bus articulés, 41 lignes sur 43 appliquent aujourd'hui le système de la montée à l'avant.

Selon la STIB, après un temps d'adaptation moyen de deux semaines, l'embarquement et le débarquement par la méthode nouvelle s'opèrent plus rapidement que précédemment pour la plupart des lignes.

En outre, une enquête de satisfaction réalisée en mars 2004 auprès de la clientèle démontre que les voyageurs sont en majorité satisfaits de cette

De chauffeurs van de MIVB eisen een mobiele eenheid die hen kan bijstaan als ze met passagiers te maken krijgen die hun vervoerbewijs niet willen tonen of zich agressief gedragen.

In 2003 hadden 8,5% van de gecontroleerde reizigers geen geldig vervoerbewijs, in juni 2004 waren dat er maar 4,5%. Dat is een duidelijke verbetering.

De heer Grimberghs heeft het over het "afsluiten" van de metrostations, ik heb het liever over het controleren van de toegang tot de stations.

Elke dag worden de 68 metro- en pre-metrostations door 500.000 reizigers gebruikt. Alle specialisten zijn het erover eens dat het omwille van de veiligheid noodzakelijk is die mensenstroom in goede banen moet leiden.

De stations zijn geen vrij toegankelijke openbare ruimten. Zij dienen om de reizigers in de best mogelijke omstandigheden te ontvangen. Daarom moeten bepaalde veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen - jammer genoeg is dat niet altijd het geval.

Ik benadruk dat de controle van de toegang tot de stations nog in het stadium van het vooronderzoek verkeert.

In dit vooronderzoek worden de doelstellingen en de voor- en nadelen gepreciseerd en geëvalueerd. Er is nog geen enkele beslissing genomen over de realisatie van een dergelijk controlesysteem.

In de loop van 2005 zullen de MIVB en de gewestelijke administratie samen de gevolgen onderzoeken van het invoeren van gangpaden. Welke beslissing er ook wordt genomen, dit onderzoek zal in ieder geval zeer nuttig zijn.

We wachten nog op de resultaten van twee enquêtes en verscheidene studies. Normaal gezien zal het verslag eind 2005 klaar zijn. Dan zullen we een voorstel tot regeringsbeslissing kunnen doen.

procédure (70%). Seuls 4,8% de personnes sont totalement hostiles au système. Une majorité de 75 % de chauffeurs se déclaraient également satisfaits de cette mesure.

Pour disposer d'une appréciation supplémentaire, il faudra attendre le résultat du baromètre de satisfaction des clients (février 2005) où nous pourrons évaluer avec plus de précision l'impact de la montée à l'avant. J'ai demandé à la STIB de préparer une évaluation détaillée pour le printemps 2005.

L'équipe volante est l'une des exigences des chauffeurs de la STIB. Ceux-ci réclament la possibilité de faire appel à une équipe volante qui interviendrait auprès des conducteurs de bus confrontés à des voyageurs qui refusent de se faire contrôler ou ont un comportement agressif.

Les résultats chiffrés en matière de lutte contre la fraude seront connus sous peu, mais les contrôles déjà effectués font apparaître actuellement une baisse globale du taux de fraude apparente - c'est-à-dire la fraude constatée - sur l'ensemble du réseau bus : 8,5% - 27.687 personnes sans titre de transport valable sur 325.861 personnes contrôlées - en 2003 contre 4,5% - 9.708 sur 217.630 - en juin 2004. On constate une diminution très nette.

En ce qui concerne l'accès aux stations - M. Grimberghs m'interroge par ailleurs sur l'ambition de la STIB de « fermer » les stations de métro -, je préfère parler du projet de « contrôle d'accès aux stations ».

Les espaces que représentent les 68 stations de métro et de pré-métro, dont la gestion est confiée à la STIB, sont fréquentés par 500.000 voyageurs tous les jours. Tous les spécialistes s'accordent à considérer que, avec des volumes de déplacements de cette ampleur, il s'impose de veiller à une bonne maîtrise de ces flux dans un souci de sécurité.

D'autre part, les stations ne sont pas à considérer comme un espace public librement accessible. En effet, leur fonction consiste à accueillir dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, les utilisateurs d'un système de transport qui exige, de la part de ses utilisateurs, comme de l'opérateur, le respect de consignes de sécurité, ce qui n'est

malheureusement pas toujours le cas.

Mais il est important de préciser que, à ce jour, ce projet de « contrôle d'accès aux stations » n'est qu'au stade de la préétude.

Celle-ci a pour but de préciser et d'évaluer les objectifs, avantages et inconvénients de l'instauration éventuelle d'un système de contrôle d'accès aux quais. Aucune décision de réalisation n'a en aucune manière été prise.

Dans le courant de l'année 2005, une étude station par station sera menée conjointement par la STIB et l'Administration régionale pour examiner en détail les contraintes techniques et d'exploitation liées au placement éventuel de couloirs de passage. Encore une fois, les résultats de cette étude seront de toute manière très utiles et exploitables quelle que soit la décision finale qui sera prise.

Nous allons encore attendre les résultats de deux enquêtes et de beaucoup d'études, et normalement, fin 2005, nous aurons le rapport et une proposition de décision qui doit être prise par le gouvernement. Mais nous en sommes encore au stade de la préétude.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *We zullen op deze kwestie terugkomen op het moment van de evaluatie in het voorjaar van 2005.*

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *We zullen inderdaad de tevredenheidsbarometer raadplegen. Toch zou het ernstiger zijn om een gedetailleerde studie te voeren over de problematiek van het vooraan instappen. Nu beweert men dat er in de meeste gevallen geen tijd wordt verloren, en dat terwijl zowel pendelaars, reizigers als chauffeurs ernstige problemen ondervinden met de doorstroming en de reis snelheid.*

Men zegt dat er geen problemen zijn met de reis snelheid, maar ik zou de cijfers van alle lijnen afzonderlijk willen kennen. Wellicht kampt slechts

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Je remercie le ministre pour le caractère complet de sa réponse. Nous reviendrons sur cette question au moment de l'évaluation au printemps 2005.

M. le président.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Nous examinerons effectivement le baromètre de satisfaction. Néanmoins, la réalisation parallèle d'une étude détaillée sur la problématique de la répartition de la montée à l'avant sur les temps de parcours serait plus sérieux que d'affirmer qu'on n'a pas perdu du temps dans la majorité des cas. Ceci est un peu léger pour des problèmes perçus par les navetteurs, les voyageurs et les chauffeurs comme un véritable problème en termes de fluidité du trafic et de vitesse commerciale.

On me dit qu'il n'y a pas de problème de vitesse commerciale. Je veux voir les chiffres ligne par

een minderheid van de lijnen - die met de meeste reizigers - met dit probleem. De reissnelheid is een van de belangrijkste factoren die de tevredenheid van de klant bepalen. Hoe kan een klant tevreden zijn met een systeem dat grotendeels faalt op het vlak van de reissnelheid?

Ik ben blij dat de minister werk maakt van een vooronderzoek. Politici moeten meester blijven over het beleid ter zake.

Natuurlijk is ook de veiligheid van het grootste belang. Toch mogen we ons geen oplossing laten opdringen. Het is trouwens verwonderlijk dat de enige oplossing waarover de minister het vandaag heeft - de beveiliging van de perrons - helemaal tegen het standpunt van de MIVB van vijftien jaar geleden indruist. Toen besliste die immers de portalen weg te halen. Er moet een debat komen over alle parameters, zodat we een volwaardige politieke beslissing kunnen nemen.

ligne. Le fait que la majorité des lignes, par exemple moins fréquentées, ne rencontre pas de problèmes ne signifie pas qu'il n'y en a pas pour une minorité de lignes, à forte fréquentation, où les gens perdraient des minutes précieuses en termes de vitesse commerciale.

Un indicateur de la vitesse commerciale ne reflète pas la satisfaction du client. Bien que la vitesse commerciale soit le premier degré de satisfaction des clients. Il faudra donc m'expliquer comment les clients peuvent être satisfaits d'un système qui les pénalise fortement en termes de vitesse de commerciale.

Ensuite, la réponse du ministre annonçant le stade des préétudes concernant le métro me réjouit. Je souhaite que les politiques gardent dans cette affaire la maîtrise des décisions qui sont à prendre.

J'ai beaucoup de respect et d'intérêt pour les problèmes d'organisation de la fluidité du trafic des voyageurs dans ces stations. Nous devons évidemment nous intéresser aux problèmes de sécurité. Cependant, il ne faut pas nous laisser dicter une solution unique.

Il est d'ailleurs très étonnant de constater que la seule solution qui nous est présentée aujourd'hui, celle qui est considérée comme évidente et qui nous fait passer pour des crétins si nous ne pensons pas qu'il faut sécuriser l'accès aux quais, est tout à fait contraire à la position de la STIB il y a quinze ans. On a retiré alors les portails existants.

Cette solution n'est donc pas si évidente que cela. Dès lors, avant d'en changer, il conviendrait d'avoir un débat sur tous les paramètres et de faire un véritable choix politique sur cette question.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er is inderdaad nood aan meer onderzoek en debat.

De MIVB heeft begrepen dat de regering de strategische en operationele keuzes maakt en dat de MIVB instaat voor de uitvoering.

De reissnelheid wordt niet noemenswaardig beïnvloed door het vooraan instappen. Als men de toestand per lijn bekijkt, komen alle factoren die

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec M. Grimberghs sur le deuxième point : il faut une étude, un débat.

La STIB a compris que les choix stratégiques et opérationnels importants seront pris par le gouvernement et qu'elle les exécutera en tant qu'opérateur.

En ce qui concerne les chiffres ligne par ligne pour

een rol spelen aan het licht.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Dat nog andere factoren de reissnelheid negatief beïnvloeden, wil niet zeggen dat het vooraan instappen daar nog bij moet komen. Het verschil vanaf mei dit jaar met de periode daarvoor moet meetbaar zijn. Het fileprobleem is niet zodanig toegenomen dat daardoor de reissnelheid op een aantal lijnen enorm is gedaald.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Mijns inziens hoort de studie ook oog te hebben voor wat er in het buitenland gebeurt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED DAÏF AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “het onderhoud van de gewestwegen”.

De voorzitter.- De heer Mohamed Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Dit probleem zou het voorwerp van een interpellatie kunnen uitmaken, maar ik zal mij beperken tot een mondelinge vraag.*

Ons wegennet bestaat uit gemeentelijke en gewestwegen. Bij een probleem richt de burger zich echter spontaan tot het gemeentebestuur. Als het over een gewestweg gaat, wordt het probleem doorgegeven aan het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV), maar aangezien dat bestuur vaak niet snel genoeg of soms helemaal niet reageert, nemen de gemeentediensten in bepaalde gevallen een aantal maatregelen in de plaats van het Gewest om de veiligheid van de voetgangers of de

les temps de parcours, le fait de monter à l'avant n'a qu'une influence relative sur la vitesse commerciale. Si on envisage la chose ligne par ligne, on va mettre en évidence tous les facteurs qui interviennent.

M. Denis Grimberghs.- Ce n'est pas parce qu'il y a d'autres motifs de mauvaises performances en matière de vitesse commerciale qu'il faut en rajouter un avec la montée à l'avant. Il doit être possible de mesurer ce qu'il en était avant le mois de mai dernier et depuis la généralisation du système sur quarante et une lignes sur quarante-trois. Il n'y a pas tout à coup dans cette ville un niveau d'encombrement qui justifierait une perte de vitesse commerciale catastrophique sur certaines lignes.

M. Pascal Smet, ministre.- Je voudrais que l'étude ne porte pas seulement sur ce qui se passe en Belgique, mais aussi dans d'autres pays.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED DAÏF
À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA
MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « l'entretien des voiries régionales ».

M. le président.- La parole est à M. Mohamed Daïf.

M. Mohamed Daïf.- Ce sujet aurait pu faire l'objet d'une interpellation mais je me limiterai à une question orale. Nous y reviendrons plus tard. Certaines voiries sont communales et d'autres sont régionales. Une distinction que ne perçoit pas toujours le citoyen. Au cas où un problème survient sur une voirie régionale, le citoyen s'adresse spontanément à l'administration communale, qui le renvoie auprès des autorités régionales puisque la voirie régionale ne relève pas de ses compétences. Cette situation génère l'incompréhension totale dans le chef du citoyen.

Le problème est alors transmis par les services communaux à l'Administration de l'équipement et

netheid van de wegen te waarborgen.

Beschikt het BUV over een snelle interventiedienst? Zo ja, kan die dienst worden gecontacteerd via een gratis telefoonnummer?

Wat de veiligheid van de voetgangers betreft, moet worden opgemerkt dat de verf op bepaalde, veel gebruikte oversteekplaatsen snel vervaagt. Die moeten dus eigenlijk regelmatig worden herschilderd of op een andere manier in goede staat worden gehouden.

Ook de verlichting draagt bij tot een grotere veiligheid van de voetgangers. Op bepaalde gewestwegen laat die echter heel wat te wensen over, zoals in de Birminghamstraat.

Het probleem van de netheid van de wegen heb ik gisteren aan uw collega Emir Kir voorgelegd: op steeds meer plaatsen wordt illegaal gestort en langs het kanaal verversen steeds meer mensen de olie van hun wagen op straat.

Welke maatregelen zal u nemen om een degelijk onderhoud van de wegen en de veiligheid van de voetgangers te garanderen?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet, minister, heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) staat in voor het onderhoud van de gewestwegen. Dat wordt uitsluitend uitgevoerd door privé-firma's op basis van raamovereenkomsten, die betrekking*

des déplacements (AED). Malheureusement, les interventions de la Région tardent ou ne se font jamais. Dans certains cas, les services communaux finissent par intervenir à la place de la Région pour assurer la sécurité des piétons, la propreté des voiries, etc.

Je souhaiterais savoir si l'AED dispose d'un service d'intervention rapide pour entretenir les trottoirs, les voiries, contrôler la fermeture des tranchées suite à des travaux, etc. Au cas où ce service existe, est-il accessible par un numéro de téléphone gratuit ?

En ce qui concerne le traçage des passages pour piétons : la peinture s'efface rapidement, notamment dans les zones à haute densité de population. Or, ces passages protégés constituent une mesure essentielle pour assurer la sécurité des piétons. Ils devraient être régulièrement repeints ou remis en état par d'autres techniques assurant la durabilité de ces passages comme par exemple la thermoplastique.

Concernant l'éclairage, il faut constate qu'il manque cruellement sur certains axes régionaux, alors qu'il constitue une des conditions essentielles de sécurité pour les piétons. Je cite pour exemple la rue de Birmingham, un axe régional important insuffisamment éclairé.

A propos du manque de propreté des voiries, c'est un problème qui ne vous concerne peut-être pas directement : je l'ai soumis à votre collègue M. Emir Kir avec qui nous avons eu un débat hier. Il s'agit toutefois d'un problème qui affecte certaines voiries. On voit se multiplier les dépôts d'ordures clandestins, des cas de personnes qui font la vidange d'huile de voiture le long du canal.

Quelles dispositions envisagez-vous pour entretenir les voiries, assurer la sécurité des piétons lorsqu'ils empruntent les passages protégés ?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- L'Administration de l'équipement et des déplacements (AED), la direction des voiries, est effectivement responsable de l'entretien des voiries régionales. Cet entretien est exécuté exclusivement par des entreprises

hebben op:

- onderhoud van de asfaltlaag;
- onderhoud van de beplanting;
- onderhoud van stoepen en fietspaden;
- kleinere herstellingswerken;
- herstel van schade als gevolg van ongevallen.

De privé-bedrijven zijn contractueel verplicht om binnen een bepaalde termijn op te treden. Deze termijn, die kan variëren van drie uur tot drie dagen, wordt uitsluitend bepaald door de overheid.

Het BUV is niet alleen verantwoordelijk. De MIVB staat bijvoorbeeld in voor het onderhoud van het wegdek tussen de trams. En wanneer stoepen in slechte staat zijn door het toedoen van concessiehouders, zal het BUV eerst proberen om de schade door hen te laten herstellen.

Op het gratis nummer 0800 94001 kunnen bewoners of weggebruikers inlichtingen krijgen en eventueel een suggestie doen of een klacht indienen.

De wegmarkeringen worden jaarlijks hernieuwd volgens een vooraf opgesteld plan. Er zijn geen twee markeringscampagnes omwille van de prijs (1.000.000 euros per campagne), problemen inzake mobiliteit en omdat het normaal niet nodig is. Bij plaatselijke problemen, komt het BUV wel in actie.

Problemen inzake openbare netheid vallen onder het Gewestelijk Agentschap voor Netheid. Ik heb met de heer Kir overlegd hoe onze diensten beter met elkaar kunnen samenwerken.

De straatverlichting in de Birminghamstraat is al aangebracht tussen de Graindorlaan en de Delacroixstraat in Anderlecht. Voor het gedeelte in Molenbeek, tussen de Delacroixstraat en het Hertoginnenplein, moet een bouwvergunning worden aangevraagd, omdat er wordt overgeschakeld van muurverlichting naar middenbermverlichting.

privées en vertu de contrats sous forme de marchés stock, marchés sujets à commandes. Il s'agit notamment :

- d'un marché d'entretien linéaire, pour effectuer des asphaltages ;
- d'un marché d'entretien pour les plantations ;
- d'un marché d'entretien pour les trottoirs et les pistes cyclables ;
- d'un marché d'entretien local et ponctuel pour les petites réparations ;
- d'un marché de réparation pour les dégâts causés par des accidents aux biens publics.

Les entreprises privées sont soumises à des dispositions contractuelles pour les temps d'intervention, lesquels peuvent varier entre trois heures et trois jours suivant le degré de gravité. Ce délai d'intervention est décidé exclusivement par l'administration.

Il convient de signaler que la direction des voiries n'est pas seule compétente en la matière. Par exemple, la STIB est compétente pour l'entretien de la chaussée entre les voies ferrées des trams. D'autre part, si les trottoirs sont en mauvais état, ils le sont parfois suite à des interventions de concessionnaires et, dans ce cas précis, la direction des voiries essaye d'abord de faire réparer les dégâts par ce concessionnaire avant d'intervenir personnellement.

Il existe à ce jour un numéro d'appel gratuit qui est le numéro vert : 0800 94001, numéro auprès duquel les usagers de la route ou riverains peuvent obtenir des informations, déposer éventuellement une plainte ou faire une suggestion.

En matière de marquage, la direction des voiries procède au rafraîchissement annuel suivant un planning d'interventions préétabli. Il n'est pas procédé, à l'heure actuelle, à deux campagnes de marquage, en raison du coût - 1.000.000 euros par campagne -, des problèmes de mobilité et parce que cela ne se justifie pas de manière générale. Néanmoins, lorsque des problèmes ponctuels sont évoqués par les communes, la direction des voiries intervient, la sécurité restant bien entendu la

De werken zullen spoedig beginnen, namelijk zodra de vergunning verkregen is.

Om beter te beantwoorden aan de behoeften van de burgers, wil ik de administratie beter organiseren. Ik denk aan een efficiënte interne en externe communicatie, een doordachte planning en betere coördinatie. Er is nog veel werk te doen.

principale priorité.

Pour ce qui concerne les problèmes de propreté publique, cette matière est en effet gérée par l'Agence régionale pour la propreté, mais j'ai eu des contacts avec M. Kir pour voir comment on peut mieux faire travailler ensemble nos deux administrations.

Enfin pour l'éclairage de la rue Birmingham, je précise que celui-ci a déjà été réalisé entre le boulevard Graindor et la rue Delacroix sur le territoire de la commune d'Anderlecht et que, pour ce qui concerne le tronçon sur le territoire de la commune de Molenbeek entre la rue Delacroix et la place de la Duchesse, une demande de permis doit être introduite parce qu'on passe d'un éclairage de type axial à un éclairage de type console murale.

Le dossier est en phase de finalisation et les travaux seront réalisés dès l'obtention du permis de bâtir.

De manière générale, il faut aussi mettre en oeuvre une politique efficace répondant aux besoins. C'est pourquoi je tiens à prêter une attention très particulière à une meilleure organisation de l'administration afin de répondre au mieux aux attentes des citoyens en matière d'aménagement de l'espace public. Je pense notamment à une communication interne et externe efficace et à un planning réfléchi et coordonné entre les différents services et niveaux. Je suis bien conscient qu'il y a encore beaucoup de travail à réaliser.

De voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Er zouden dus overeenkomsten lopen met ondernemingen die in principe tussen de drie uur en de drie dagen in actie komen. Vanuit mijn ervaring in Sint-Jans-Molenbeek weet ik dat dit niet met de werkelijkheid overeenstemt. Ik zou die contracten dan ook graag eens willen inkijken.*

Het verbaast mij dat voor de verlichting in de Birminghamstraat opnieuw een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend. Ik dacht dat die werken zich in een uitvoeringsfase bevonden. Ik nodig u uit eens in deze straat te komen fietsen, u zal de problemen meteen

M. le président.- La parole est à M. Daïf.

M. Mohamed Daïf.- Je voudrais réagir sur deux points. Par rapport au temps d'intervention, vous dites qu'il y a des marchés stock, c'est-à-dire des contraintes avec des entreprises qui peuvent intervenir entre trois heures et trois jours, selon le cas. Cela ne correspond pas à la réalité. Ainsi, dans la commune de Molenbeek-Saint-Jean, dont je suis responsable, j'ai dû faire des réparations sur la chaussée de Gand et d'autres voiries parce que la Région n'intervenait pas et qu'on ne pouvait laisser les choses en l'état. Je suis donc un peu étonné et j'aimerais bien recevoir les contrats pour prendre connaissance des contraintes que vous avez avec ces entreprises.

begrijpen.

Het verheugt mij dat u alles zal reorganiseren. Ik wens alleen uw aandacht op de problemen te vestigen. Ik hoop dat we in het belang van de burgers tot een betere samenwerking met de administratie komen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CELINE DELFORGE AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de organisatie van openbaar vervoer 's nachts".

De voorzitter.- Mevrouw Céline Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- In de regeringsverklaring staat dat men geleidelijk nachtelijk openbaar vervoer wil invoeren. Dat is uitstekend nieuws: het recht op openbaar vervoer stopt niet op een bepaald uur en er bestaat bovendien een reële vraag vanwege werknemers met steeds flexibeler werkuren, bijvoorbeeld in de horecasector. Ook is het meer dan wenselijk dat nachtelijke feestvierders zich niet met de auto verplaatsen. Heeft u reeds een planning vastgelegd voor de invoering van dit netwerk?

De regeringsverklaring maakt ook melding van een project met collectieve taxi's. Kan u me daar meer uitleg over geven?

We hoeven niet van nul te vertrekken, aangezien er

Je suis également étonné d'apprendre qu'on va encore introduire une demande de permis d'urbanisme pour l'éclairage rue de Birmingham. Je croyais qu'on était en phase de réalisation, puisque le choix entre l'éclairage axial et mural avait été fait il y a très longtemps. Les citoyens attendent qu'on commence les travaux d'un jour à l'autre. Je vous invite à vous rendre dans cette rue, notamment à vélo. Vous allez tout de suite comprendre quels sont les problèmes.

Je suis néanmoins très content d'apprendre que vous allez tout réorganiser. Vous êtes nouveau et je ne peux donc pas vous jeter la pierre. Je veux simplement attirer votre attention sur les problèmes. Je souhaiterais qu'on arrive à une meilleure collaboration avec l'administration dans l'intérêt des citoyens.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « la mise en oeuvre d'un réseau de transports collectifs nocturnes ».

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La déclaration gouvernementale fait état de sa volonté de développer progressivement un réseau de transports en commun de nuit. C'est une excellente nouvelle dans la mesure où le droit à la mobilité ne s'arrête pas à certaines heures du jour ou de la nuit et que cela répond aussi à un sérieux besoin pour des gens qui travaillent selon des horaires de plus en plus flexibles. Ne parlons pas par exemple des travailleurs de l'horeca ou de ceux qui vont faire la fête la nuit et pour qui il est plus que souhaitable de rentrer autrement qu'au volant d'une voiture. Même en termes de sécurité routière, cela peut être intéressant.

Partant du fait que le réseau des transports en commun de nuit est mentionné dans la déclaration,

reeds jaren nachtbussen rijden tussen de stelpplaatsen, die bij mijn weten toegankelijk zijn voor het publiek. Jammer genoeg zijn de routes en de uurregeling van die bussen volslagen onbekend. Hebben de minister of de regering eraan gedacht de MIVB te vragen deze informatie publiek bekend te maken, bijvoorbeeld via haar website?

est-ce que vous pourriez me dire si vous avez déjà commencé à élaborer un calendrier de mise en place de ce réseau ?

Par ailleurs dans la déclaration gouvernementale il est également fait mention d'expériences de taxis collectifs. Pourriez-vous donner plus de précisions quant au concept et au mode de fonctionnement que pourrait revêtir cette expérience ?

On ne part pas de rien du tout en termes de transports collectifs de nuit, puisque depuis des années il existe les bus « interdépôts » qui circulent la nuit et qui sont à ma connaissance accessibles au public. Malheureusement, il est très difficile d'y avoir accès dans la mesure où on ne connaît absolument pas leurs itinéraires et encore moins leurs horaires.

Est-ce que le ministre ou le gouvernement a-t-il envisagé de demander à la STIB une mise en ligne, sur le site internet de la STIB par exemple, de cette information ou une information au public qui soit un peu plus large.

De voorzitter.- Het woord is aan minister Smet.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb een offerteaanvraag uitgeschreven voor een algemeen onderzoek naar mogelijke partnerschappen tussen het openbaar vervoer en de taxi's (zowel overdag als 's nachts, individuele en collectieve taxi's, al dan niet langs MIVB-trajecten...) en voor een analyse van de systemen in andere steden. De resultaten van dat onderzoek zullen ons in staat stellen een plan voor Brussel uit te werken.*

Ik ben ervan overtuigd dat de taxi's een veel grotere rol in de Brusselse mobiliteit kunnen spelen. Wij zullen hierop terugkomen tijdens de onderhandelingen over het beheercontract 2006-2010 van de MIVB en de ontwikkeling van het busplan.

De bussen die tussen de remises rijden, zijn in de eerste plaats bestemd voor het vervoer van de werknemers tussen de verschillende MIVB-sites en rijden volgens een specifiek schema. Gewone reizigers worden op die bussen aanvaard, maar niemand is op de hoogte van het bestaan ervan.

Tijdens mijn bezoek aan de remises van de MIVB

M. le président.- La parole est au ministre Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai lancé un appel d'offres auprès de huit bureaux d'étude pour une analyse globale des possibilités de partenariat entre les transports publics et le secteur des taxis. Il s'agit donc d'analyser toutes les possibilités (de jour comme de nuit, taxis individuels et collectifs, le long d'itinéraires existants et inexistantes de la STIB, etc.) et de chercher des exemples existants dans d'autres villes.

Lorsque nous aurons les résultats de cette étude, nous pourrons faire un planning pour la réalisation et l'application à Bruxelles. Je suis tout à fait d'accord avec vous, c'était d'ailleurs moi-même qui avait insisté sur le développement d'un réseau de nuit et sur l'extension des compétences des taxis pendant les négociations de gouvernement. Je suis convaincu que les taxis peuvent jouer un rôle beaucoup plus important dans la gestion de la mobilité à Bruxelles. On a lancé maintenant cet appel d'offres pour les études et on en parlera pendant la négociation pour le prochain contrat de gestion, dans lequel on doit définir les objectifs de la STIB pour la période 2006-2010, tout comme on en parlera dans le développement du plan de bus pour l'année prochaine.

heb ik hierover met de algemene directie gesproken. De MIVB onderzoekt momenteel of ze dit systeem zal blijven gebruiken, maar als dat het geval is, zou het logisch zijn dat het voor iedereen toegankelijk wordt gemaakt. Het is belachelijk bussen te zien voorbijrijden met niet meer dan één of twee chauffeurs. De taak van de MIVB bestaat er niet in lucht te vervoeren, zelfs niet 's nachts.

En ce qui concerne les bus interdépôts, ceux-ci sont destinés en première instance au transport du personnel de la société entre les différents sites de la STIB selon des horaires adaptés spécifiquement aux besoins des travailleurs et non selon un horaire mémorisable par les clients « ordinaires ». C'est vrai que les clients sont acceptés à bord des véhicules, mais personne n'est au courant.

Quand j'ai visité les dépôts de la STIB et toutes leurs installations, j'en ai parlé avec la direction générale. Si la STIB continue avec le système d'interdépôts, il est logique de le rendre accessible pour les gens qui habitent en ville. Je dois ajouter que la STIB est actuellement en train d'étudier si elle va garder son système d'interdépôts. Rien n'a été décidé, mais c'est quand même à l'étude, et je partage votre opinion : si le système d'interdépôts continue à exister, il faudra le rendre accessible aux gens. C'est quand même un peu ridicule de voir des bus avec seulement un ou deux chauffeurs. Je ne crois pas que la mission de la STIB consiste à transporter de l'air, même pendant la nuit.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de problematiek van blindengeleidehonden in taxi's en het openbaar vervoer”.

De voorzitter.- De heer Johan Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Hulp- of assistentiehonden van gehandicapten worden nog vaak geweigerd door taxibestuurders. De wet is blijkbaar niet helemaal duidelijk. De voorzitter van de beroepsvereniging van taxi-uitbaters stelde dat de wet enkel verplicht om blindengeleidehonden toe te laten, maar niets zegt over hulphonden van mindervaliden.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL A M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant “le problème des chiens d’aveugles dans les taxis et dans les transports en commun”.

M. le président.- La parole est à M. Johan Demol.

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Les chauffeurs de taxi refusent souvent l'accès aux chiens d'assistance pour personnes handicapées. Selon le président de l'association professionnelle des chauffeurs de taxi, la loi n'oblige l'accès qu'aux chiens d'aveugles et n'évoque pas les chiens d'assistance pour moins valides.*

Le ministre a déjà fait part de son intention de

De minister heeft reeds gemeld dat hij de taxichauffeurs beter zal informeren over hun wettelijke verplichtingen. Is dit ondertussen al gebeurd? Geldt de verplichting enkel voor blindengeleidehonden, of voor alle hulphonden?

Hoe is de situatie op bussen en metro's van de MIVB? Worden alle hulphonden daar zonder een meer kost op toegelaten?

Hoe komt het dat van de zeventig voorziene speciaal voor mindervaliden uitgeruste taxi's er nog maar vijftien in gebruik zijn?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat het eerste luik van de vraag betreft, kan ik zeggen dat de van kracht zijnde reglementaire bepalingen (art. 47, § 3 van het besluit van 12 december 2002 betreffende de taxidiensten en de verhuur van wagens met bestuurder) de reizigers verbieden zonder akkoord van de chauffeur het voertuig te betreden met honden of andere dieren die niet op de knieën kunnen worden genomen, met uitzondering van de geleidehonden van blinden.

Voor zover geleidehonden vandaag de dag niet enkel blinden kunnen begeleiden maar ook andere categorieën van personen met een handicap, en om tevens tegemoet te komen aan de doelstelling van de wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie en tot wijziging van de wet van 15 februari 1993 tot oprichting van het - mijnheer Demol zo goed bekende - Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding, in het bijzonder artikel 2, § 3 van deze wet ("het ontbreken van redelijke aanpassingen voor de persoon met een handicap vormt een discriminatie in de zin van deze wet"), heb ik aan mijn administratie de opdracht gegeven om de voorgenoemde uitzondering uit te breiden om zo te garanderen dat elke persoon met een handicap die vergezeld is van een opgeleide hond zich kan laten vervoeren door een taxichauffeur en dit in het gezelschap van zijn hond.

Ik zal het voorontwerp tot wijziging tijdens een eerstkomende vergadering van de ministerraad voorstellen.

Ik wijs er tot slot nog op dat geleidehonden wel

mieux informer les chauffeurs de taxi quant à leurs obligations légales. Est-ce fait ? L'obligation est-elle bien valable pour tous les chiens d'assistance ?

Qu'en est-il de la situation dans les bus et les métros de la STIB ? Tous les chiens d'assistance sont-ils acceptés sans coût supplémentaire ? Comment se fait-il que seuls quinze des septante taxis spécialement aménagés pour les moins valides sont en service ?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les dispositions réglementaires en vigueur, soit l'article 47 § 3 de l'arrêté du 12 décembre 2002 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, interdisent aux voyageurs de prendre place, sans l'accord du chauffeur, à bord du véhicule avec un animal ne pouvant être pris sur les genoux, à l'exception des chiens d'aveugles.*

Puisque ces chiens-guides accompagnent aujourd'hui d'autres catégories de personnes moins valides, et en vue de respecter l'objet de la loi du 25 février 2003 tendant à lutter contre la discrimination et modifiant la loi du 15 février 1993 créant un Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme, j'ai chargé mon administration d'élargir l'exception précitée afin de garantir le transport en taxi à toute personne moins valide accompagnée d'un chien.

L'avant-projet de modification sera proposé lors d'un prochain conseil des ministres.

Ajoutons que les chiens-guides sont autorisés sur le réseau de la STIB et ce, gratuitement.

Quant aux taxis mixtes, le gouvernement précédent a accordé par arrêté du 18 décembre 2003 des autorisations d'exploitation pour septante taxis mixtes supplémentaires. Désormais, les véhicules achetés par les dix-neuf exploitants retenus doivent faire l'objet d'une transformation radicale avant d'accueillir les personnes à mobilité réduite

Vu les exigences techniques imposées à ces

degelijk toegelaten zijn op het net van de MIVB, en dit volledig gratis.

Wat de gemengde taxivoertuigen betreft, meld ik dat bij besluit van 18 december 2003 de voorgaande regering een vergunning heeft toegekend met betrekking tot zeventig bijkomende gemengde taxi's. Intussen zijn de negentien weerhouden exploitanten overgegaan tot de aankoop van hun voertuigen. Na aankoop moeten deze voertuigen een grondige transformatie ondergaan alvorens ze kunnen worden ingezet voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit, en inzonderheid voor rolstoelgebruikers.

Gelet op de technische vereisten die aan deze voertuigen werden opgelegd, hebben de weerhouden exploitanten geopteerd voor een model van een concessiehouder. Door deze concessiehouder is één firma aangeduid voor de ombouw van de voertuigen, vermits dit manueel en gespecialiseerd werk is. Per voertuig duurt het minstens twee weken om een klassiek automodel om te bouwen tot een gemengde taxi. Volgens de huidige planning zullen alle zeventig gemengde taxi's uiterlijk tegen juli 2005 in circulatie worden gebracht.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JOHAN DEMOL AAN DE HEER PASCAL
SMET, MINISTRE VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST
MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,

betreffende “de zogenaamde ‘hamburgercampagne’ van de MIVB”.

De voorzitter.- De heer Johan Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Met de zogenaamde ‘hamburgercampagne’ bood de MIVB 60.000 studenten een cadeautje aan op vertoon van hun buskaart. Bij ieder Maxi Menu bij Quick kregen ze een extra gratis hamburger. Voor studenten, die veelal een beperkt budget hebben, is dat uiteraard een leuk extraatje.

véhicules, les exploitants ont opté pour un modèle de l'un des concessionnaires et une firme a été chargée de la transformation. Le planning actuel prévoit la mise en circulation de ces septante taxis mixtes d'ici juillet 2005 au plus tard.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL A
M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA
MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant “la campagne dite du hamburger de la STIB”.

M. le président.- La parole est à M. Johan Demol.

M. Johan Demol (en néerlandais).- *A l'occasion de sa “campagne du hamburger”, la STIB offrait un cadeau à 60.000 étudiants sur présentation de leur carte de bus. Avec chaque Maxi Menu chez Quick, ils recevaient un hamburger gratuit, ce qui est appréciable pour un étudiant disposant d'un budget limité.*

Op deze campagne kwam nogal wat reactie, waaruit blijkt dat velen blijkbaar liever zouden hebben dat de MIVB zich niet zou associëren met ongezonde producten als fast food.

Wat vindt de heer minister zelf van de kritiek op de hamburgercampagne ? Welke zijn de criteria die de MIVB hanteert om samen te werken met bedrijven zoals in dit geval Quick ? Bestaan hierover richtlijnen, en wat zijn de beperkingen ? Kreeg de MIVB voor deze campagne een financiële beloning van Quick ? Zo ja, hoeveel bedraagt die ?

De heer Pascal Smet, minister.- Eerlijk gezegd was ik ook een beetje verrast toen de MIVB met een fast food-keten in zee ging. Er worden niet alleen bonnetjes uitgedeeld, maar ook in de bussen en de trams zelf zie je op de scheurfolders af en toe reclame voor Quick.

Ik vind dat ook een beetje raar. Er blijken geen duidelijke criteria te zijn. De zaak is niet echt transparant en ik heb me voorgenomen om met de MIVB rond de tafel te gaan zitten om te zien hoe we in de toekomst moeten omgaan met dergelijke campagnes, waar men op zich niet tegen hoeft te zijn maar die niet tot één firma beperkt kunnen worden.

Het idee van de MIVB was om met behulp van dergelijke campagnes de wachtrijen in september te verminderen. We zullen met de MIVB rond de tafel gaan zitten om duidelijke afspraken te maken, al is het eigenlijk strikt genomen een bevoegdheid van de MIVB zelf die in de raad van bestuur moet worden besproken. Maar aangezien ik erover aangesproken ben door een collega-minister van de Franse Gemeenschapsregering, zal ik het met de MIVB bespreken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RENÉ COPPENS AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de veiligheidsproblemen bij het

Certains auraient préféré que la STIB ne s'associe pas avec des produits nocifs pour la santé comme le fast food.

Que pense M. Le ministre de la critique portant sur cette campagne ? Quels sont les critères qui ont poussé la STIB à collaborer avec Quick ? La STIB a-t-elle reçu une rétribution de Quick pour cette campagne ? Si oui, de quel montant ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais) .- J'ai aussi été surpris par l'association de la STIB avec une chaîne de fast food. Non seulement des bons étaient distribués, mais de la publicité pour Quick figurait également sur les feuillets détachables disponibles dans les bus et les trams.

Il n'y a apparemment pas de critères explicites. J'ai l'intention de discuter avec les responsables de la STIB pour voir l'attitude à adopter à propos de ce type de campagne à l'avenir .

La STIB espérait faire diminuer les files d'attente en septembre à l'aide de telles campagnes.

Considérant que j'ai été interpellé à ce propos par un ministre du gouvernement de la Communauté française, j'en discuterai avec la STIB, bien qu'il s'agisse d'une compétence du conseil d'administration de la STIB .

- *L'incident est clos*

QUESTION ORALE DE M. RENÉ COPPENS A M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

concernant “les problèmes de sécurité lors de

oversteken van de Keizer Karellaan".

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Coppens.

De heer René Coppens.- Zoals u weet, stormen vele duizenden pendelaars via de Keizer Karellaan - die Berchem en Ganshoren met de basiliek van Koekelberg verbindt - elke werkdag Brussel binnen. Voetgangers steken massaal de drukke laan over, ondanks het anti-oversteekhek dat het Gewest daar heeft geplaatst. Het hek zou moeten verhinderen dat roekeloos overstekende voetgangers worden aangereden door de voorbijrijdende auto's. Aan een deel van de laan gaapt er echter om de tien meter een gat in de afsluiting, waar de voetgangers tussen kunnen glippen. Die gaten zijn er om de toegang tot de riooldeksels te allen tijde open te houden. Het gevaar is nu nog groter geworden omdat het hek versierd werd met planten, waardoor de voorbijrijdende auto's voor het zicht verborgen blijven.

Dit stelt een ernstig veiligheidsprobleem waarvan de bevoegde gewestelijke diensten zich bewust zijn. Ik heb gesproken met de personen die voor het plaatsen van het hek instaan. Ook zij vinden dat de situatie niet ideaal is maar dat ze de instructies dienen uit te voeren. Er wordt naar een oplossing gezocht. Eerst werd er gedacht aan een poortje maar aangezien men daar een sleutel voor nodig heeft, is dat niet handig in noodsituaties. Daarom werd er overwogen om een rubberen band tussen de gaten te spannen, aangezien die de toegang tot de riooldeksels niet hindert.

Mijn vraag is of zo een wegneembare systeem wel zal volstaan om de mensen te verhinderen om de baan wildweg over te steken. Welke andere oplossingen had u eventueel nog in petto ? Is de huidige beslissing definitief ? Mijn vrees is dat de mensen hun gedrag niet zullen wijzigen, niettegenstaande de goede bedoelingen van het Gewest. Gaat het om een specifiek probleem aan de Keizer Karellaan of doet het probleem zich ook elders voor ? Ik kan me niet inbeelden dat er geen betere oplossing bestaat, ook al moet ik eerlijk toegeven dat ik er zelf ook geen kan voorstellen.

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Pascal Smet, minister.

la traversée de l'avenue Charles Quint".

M. le président.- La parole est à M. René Coppens.

M. René Coppens (en néerlandais).- Des centaines de navetteurs empruntent chaque jour l'avenue Charles Quint. Malgré les clôtures placées par la Région pour assurer leur protection, des piétons traversent en masse cette avenue où le trafic automobile est intense. Ils se faufilent en effet par des ouvertures pratiquées dans la clôture qui donnent accès aux égouts. Le danger est toutefois plus important, car la végétation couvre aujourd'hui la clôture et empêche toute visibilité.

Les responsables des services régionaux compétents sont conscients de ce problème de sécurité, mais se conforment aux instructions.

Quelle solution envisager ? Une bande de caoutchouc plutôt qu'une porte, laquelle serait peu pratique en cas d'urgence, permettrait de maintenir l'accès aux égouts tout en empêchant l'accès aux piétons.

Ce moyen est-il toutefois suffisant ? Avez-vous d'autres solutions ? La décision actuelle est-elle définitive ? Je crains que les gens ne changent leur comportement malgré les efforts de la Région. Ce genre de problème se limite-t-il uniquement à l'avenue Charles Quint ? Je n'ai moi-même pas de solution plus adéquate à proposer.

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik moet de heer Coppens beamen. Ik heb daar meteen ook geen pasklare oplossing voor. Daarvoor hebben we een administratie. Het klopt inderdaad dat er vandaag rubberbanden worden geplaatst zodat de schutting wordt afgesloten. Een tweede maatregel bestaat in het aanbrengen van een haag met klimplanten zodat de opening beter verborgen wordt en mensen het niet onmiddellijk zien. Wie erdoor moet weet dat ze erdoor kunnen, de anderen gaan misleid worden door klimplanten. Dat is het voorstel van de administratie. Ik stel voor dat we dit volgen en blijven opvolgen en als het probleem blijft bestaan moeten we een andere oplossing vinden. De administratie denkt dat door de combinatie van rubberbanden en klimplanten op die plaats het probleem opgelost zou moeten zijn. Voor de rest vragen we dat de mensen hun verantwoordelijkheid opnemen, dat ze voorzichtig zouden zijn en dat de voorbijrijdende politie die een overtreding vaststelt dan ook zou optreden. Een van de grote problemen, ook op andere domeinen, is dat de politie heel vaak overtredingen vaststelt maar laat betijen. Dan voelen mensen zich straffeloos en dan gaan ze het opnieuw doen. Op dat vlak moet er dus een mentaliteitsverandering komen bij de Brusselaars.

De heer René Coppens.- Ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord. Ik weet dat de oplossing niet gemakkelijk is. Ik vrees alleen dat die maatregel niet volstaat. Men zal natuurlijk minder oversteken dan nu. Door die haag gaan de mensen uit de buurt die dit weten oversteken en dan komt er plots een auto. Vroeger had men nog een totaalbeeld. Nu met die haag en dat klein gaatje daartussen, waar men tussen kan als men dat wil, riskeert men zijn vel. Ik hoop, mijnheer de minister, dat als u nog betere en nieuwe ideeën hebt dat u die dan ook zal vaste gestalte geven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CELINE FREMAULT AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de eventuele plannen voor een

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- Je suis de l'avis de M. Coppens, mais n'ai pas de solution immédiate à ce problème. L'administration pense que la combinaison des rubans en caoutchouc pour fermer la clôture, et d'une haie de plantes grimpantes pour dissimuler l'ouverture, devrait résoudre le problème. Nous demandons aussi que les gens prennent leurs responsabilités, soient prudents, et que la police sanctionne les infractions afin que les gens sentent qu'ils ne peuvent pas adopter impunément certains comportements.

M. René Coppens (*en néerlandais*).- Je remercie le ministre pour sa réponse. Je sais que la solution n'est pas facile. Je crains seulement que cette mesure ne suffise pas. J'espère, M. Le ministre, que vous aurez de meilleures idées et que vous les réaliserez.

- *L'incident est clos*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE FREMAULT À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « l'éventuelle mise en place du

tram-trein in het Brussels Gewest”.

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *Een aantal gemeentelijke en gewestelijke ambtenaren hebben Saarbrücken bezocht, waar er een hybride en zeer efficiënt transportmiddel bestaat, de tram-trein. Blijkbaar is de MIVB geïnteresseerd in dit voertuig.*

Bestaan er plannen om zo'n tram-trein ook in het Brussels Gewest te gebruiken? Zo ja, zou de tram-trein dan niet in het vaarwater van het GEN komen, dat beloofd is voor 2012? Welke lijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zouden in aanmerking komen voor een tram-trein, en welke haltes zouden worden bediend?

Weet u hoeveel dergelijke voertuigen kosten? Zou het gebruik ervan niet leiden tot capaciteitsproblemen op het vervoersnet?

Waar zullen er prioritair eigen beddingen voor trams worden aangelegd?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Door de parlementaire werkzaamheden konden de commissieleden en ikzelf niet deelnemen aan het bezoek aan Saarbrücken.*

Het model van Saarbrücken en van Karlsruhe kan in Brussel worden toegepast. Dit vereist wel een grondige studie in het kader van de voorbereiding van het GEN. De MIVB is voor, de NMBS veeleer terughoudend. Er werd tot nu toe geen enkele beslissing genomen.

Uitgaande van een index 100 voor de aankoop van een moderne tram, kost een trein-tram 150 en een dieseltrein voor het GEN 180. We moeten de noden van de verschillende lijnen bepalen. De “trein-tram” kan een aanvulling op het GEN

‘tram-train’ en Région bruxelloise ».

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault.- Un hebdomadaire bruxellois relatait récemment une visite effectuée par une délégation de fonctionnaires régionaux et communaux de la mobilité à Sarrebrück, qui peut s'enorgueillir de posséder un moyen de transport hybride et visiblement efficace, dénommé le « tram-train ». Il semblerait que la société de transport bruxelloise s'intéresse de près à ce type de véhicules.

Est-il envisageable d'exporter ce modèle de « tram-train » en Région bruxelloise ? Si la réponse est positive, n'y aurait-il pas un double emploi entre ledit « tram-train » et le RER promis pour 2012 ? Si le système de « tram-train » vient en complément du réseau intérieur déjà existant sur la Région de Bruxelles-Capitale, quelles lignes pourraient être utilisées à cet effet et quels lieux desserviraient-elles ?

Avez-vous une idée du coût d'achat de tels véhicules qui présentent une spécificité certaine ? Enfin, n'y aurait-t-il pas un problème de saturation du réseau existant si l'on devait acquérir ce type de véhicules ? Quelles seraient alors les priorités en termes de création de sites propres sur l'ensemble du réseau pour le début de la législature ?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Normalement, les membres de cette commission et moi-même devions aussi nous joindre à la visite à Sarrebrück, mais le parlement en a décidé autrement. Cela n'exclut pas évidemment qu'à l'avenir on puisse encore se rendre sur place.

L'exportabilité du modèle de Sarrebrück et de Karlsruhe en Région bruxelloise est possible, sous réserve d'une étude approfondie qui devrait être menée dans le cadre des études préparatoires du RER. Il n'y a aucune décision prise là-dessus. Je sais que la STIB y est très favorable et la SNCB plutôt réticente, et il faut encore bien étudier la question.

Si le prix d'achat d'un tramway moderne se situe à

vormen. De studies zijn in uitvoering of zullen binnenkort beginnen.

Inzake de eigen beddingen voor trams zijn de volgende dossiers in voorbereiding:

- *Buyllaan ter hoogte van de Square Devèze in Ixelles (lijn 93 en 94)*
- *de Terkamerenlaan (lijn 23, 90, 93 en 94)*
- *de Brusselsesteenweg in Vorst (lijn 18 B en 52)*
- *de Jettelaan, de Wereldtentoonstellingslaan en de Tentoontellingslaan in Jette en Ganshoren (toekomstige lijn naar AZ-VUB)*
- *de Vorstlaan tussen de Wienerplaats en H. Debroux in Watermaal-Bosvoorde en Oudergem (uitbreiding van lijn 94)*
- *de Fonsnylaan in Vorst (lijn 52)*
- *de Werkhuizenlaan (toekomstige rechtstreekse lijn naar Neder-over-Heembeek)*
- *de Jansonlaan in Anderlecht (lijn 56)*
- *de Leopold III-laan (toekomstige lijn naar het noord-oosten van het gewest)*
- *de Ninoofsesteenweg tussen het Weststation en de grens van het gewest (toekomstige lijn)*
- *het Flageyplein (lijn 81 en 82 in het kader van de heraanleg van het plein).*

De voorzitter.- Mevrouw Céline Fremault heeft het woord.

l'indice 100, celui d'un « tram-train » est de 150, tandis que le prix d'une auto-motrice RER atteint les 180. Le nouveau train RER sera donc plus cher qu'un « tram-train ». Mais il faut aussi déterminer quels sont les besoins des différentes lignes. Ce « train-tram » peut être complémentaire au RER, puisque son grand avantage est qu'il peut aller sur les voies des deux réseaux. Les études sont soit en cours, soit sur le point de commencer.

En ce qui concerne les dossiers de sites propres pour les tramways en cours de préparation, à noter ceux concernant :

- l'avenue Buyl à hauteur du square Devèze à Ixelles (lignes 93 et 94)
- le boulevard de la Cambre (lignes 23, 90, 93 et 94)
- la chaussée de Bruxelles à Forest (lignes 18 Bet 52)
- l'avenue de Jette, l'avenue de l'Exposition Universelle et l'avenue de l'Exposition à Jette et Ganshoren (future ligne vers l'AZ VUB)
- le boulevard du Souverain entre la place Wiener et H. Debroux à Watermael-Boitsfort et Auderghem (prolongement de la ligne 94)
- l'avenue Fonsny à Forest (ligne 52)
- le quai des Usines (future ligne directe vers Neder-over-Heembeek)
- l'avenue Janson à Anderlecht (ligne 56)
- le boulevard Léopold III (future ligne desservant le nord-est de la Région)
- la chaussée de Ninove entre la gare de l'Ouest et la limite régionale (future ligne)
- la place Flagey (lignes 81 et 82 dans le cadre du réaménagement de la place).

M. le président.- La parole est à Mme Céline Fremault pour une question complémentaire.

Mevrouw Céline Fremault (*in het Frans*).- *Waarom is de NMBS zo terughoudend?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Volgens de heer Vincke vooral om veiligheidsredenen. Hij denkt dat de tram-treinen omver geblazen kunnen worden als er zware treinen passeren.*

De heer Willem Draps (*in het Frans*).- *Bij een botsing...*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Niet alleen dan. Bovendien zegt hij dat het openbaarvervoersnet verzagd is en stelt hij het nut in vraag. Maar anderen binnen de NMBS vinden zijn argumenten wat overdreven.*

Misschien wil hij gewoon zijn eigen organisatie beschermen. Dat is soms wel de mentaliteit van de NMBS en de MIVB, minder van De Lijn. In de toekomst zullen ze toch moeten samenwerken. De passagiers willen zich alleen zo comfortabel mogelijk verplaatsen en met welke operator ze reizen maakt hen niets uit.

De heer Willem Draps (*in het Frans*).- *De spoorwegen hebben altijd willen vermijden dat er op één lijn zowel licht als zwaar materieel rijdt omdat de ergste treinongelukken ooit - met honderden doden - botsingen tussen metalen en houten wagens waren. Die vrees speelt ook hier. Gelukkig gebeuren er weinig ongelukken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FATIMA MOUSSAOUI AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT

Mme Céline Fremault.- M. Le ministre connaît-il les raisons pour lesquelles la SNCB était réticente par rapport à ce type de projet ?

M. Pascal Smet, ministre.- Selon M. Vincke, principalement pour des raisons de sécurité. Il pense que, lorsque les trains lourds vont passer, les « trams-trains » - qui sont assez légers – risquent d'être bousculés.

M. Willem Draps.- En cas de collision...

M. Pascal Smet, ministre.- Pas seulement en cas de collision. Il dit également qu'il y a saturation du réseau. Enfin, il pose la question de l'utilité. Mais selon d'autres sources à la SNCB, cet avis serait un peu excessif et la question mériterait examen.

Je préfère qu'on examine ce type de projet simultanément avec la STIB et la SNCB. Les arguments avancés visent peut-être à protéger son propre réseau. C'est parfois dans la mentalité de la STIB et de la SNCB, moins dans celle de De Lijn. Je pense qu'à l'avenir tous les opérateurs devront collaborer. La seule chose qui intéresse l'usager des transports publics, c'est de se déplacer en tout confort d'un point à un autre. L'opérateur – STIB, SNCB, De Lijn, TEC – lui est indifférent.

M. Willem Draps.- Historiquement, les ingénieurs de chemin de fer craignent de faire coexister du matériel très léger et du matériel lourd sur une même ligne parce que les pires catastrophes ferroviaires ont été le produit de la rencontre entre du matériel métallique et du matériel avec des caisses en bois. Elles ont causé des centaines de morts, des incendies, ... C'est pour cela qu'on a généralisé l'utilisation du matériel métallique.

On retrouve cette crainte à propos de la coexistence du matériel léger, comme celui utilisé à Sarrebrück, et du matériel utilisé par la SNCB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FATIMA MOUSSAOUI À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES

EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de fietsenstalling in het Zuidstation”.

De voorzitter.- Mevrouw Fatima Moussaoui heeft het woord.

Mevrouw Fatima Moussaoui (in het Frans).- *De vzw Pro Velo en de vorige staatssecretaris, de heer Delathouwer, hebben samen het plan om een fietsenstalling onder te brengen in de voormalige kantoorgebouwen van De Post. Naast een overdekte stalling voor iets meer dan honderd fietsen voorziet het project ook in fietsverhuur, fietsherstelling, onthaal van personen die hun fiets met de trein vervoeren, en toeristische informatieverstrekking ter promotie van het internationale imago van het Zuidstation.*

In 2001 ondertekenden het Gewest en de NMBS een overeenkomst voor de inrichting van de fietsenstalling, die de rechten en de plichten van de verschillende partijen bepaalt. Vier jaar nadat de vzw de opdracht kreeg om het project van start te laten gaan in het kader van Brussel 2000, is de fietsenstalling er nog steeds niet. Het Gewest kan nochtans gebruik maken van een subsidie van 3 miljoen frank. Een geschil tussen De Post en de NMBS zou aan de oorzaak liggen van de vertraging.

Kan u meer uitleg geven over dit geschil? Is de eigendomsovergang geregeld? Zo ja, waarom ligt het dossier nog steeds stil? Onderhoudt uw kabinet contacten met de vzw Pro Velo om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in het dossier?

De voorzitter.- De heer Pascal Smet, heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat om een eigendomsgeschil tussen de NMBS en De Post. Als staatssecretaris voor Mobiliteit had ik minister Johan Vande Lanotte,*

TRAVAUX PUBLICS,

concernant « la station vélo de la gare du Midi ».

M. le président.- Mme Fatima Moussaoui a la parole.

Mme Fatima Moussaoui.- Un projet initié par l'asbl Pro Velo et repris par l'ancien secrétaire d'Etat en charge de la mobilité, M. Robert Delathouwer, prévoyait de destiner les bureaux désertés par La Poste à la fin des années 90 à l'exploitation d'une station vélo. Cette station vélo devait assurer le parking et la location de vélos ainsi qu'une information touristique mettant la gare internationale du Midi au niveau de ses consoeurs européennes.

Les plans prévoient en effet l'aménagement d'un parc de stationnement couvert et sécurisé pour un peu plus de cent vélos. Le projet envisageait également de mettre en place un accueil vélos principalement à destination des touristes arrivant par le train, et un atelier de réparation. Une convention prévoyant cet aménagement et régissant les droits et obligations des différents partis a été signée en 2001 entre la Région et la SNCB. Une étude a été réalisée par l'asbl Pro Velo. Cette gare à vélos n'existe toujours pas, près de quatre ans après que l'asbl fut chargée de mettre en chantier le projet dans le cadre de Bruxelles 2000, et ce bien qu'un subside de trois millions d'anciens francs ait été alloué par la Région. Il semblerait que ce soit un différend entre La Poste - ancien occupant des locaux - et la SNCB qui soit la cause du retard actuel.

Quelle est la nature de ce différend ? Les questions de transfert de propriété des bâtiments sont-elles réglées ? Si c'est le cas, pourriez-vous me dire ce qui bloque encore le dossier à l'heure actuelle ? Le cabinet du ministre entretient-il des contacts avec l'asbl Pro Velo pour la tenir au courant du développement du dossier ?

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La nature de ce différend est un problème de propriété entre la SNCB et la Poste. Quand je suis devenu secrétaire d'Etat pour la Mobilité, j'ai pris contact avec mon

die bevoegd is voor overheidsbedrijven, gevraagd een oplossing te vinden voor de terbeschikkingstelling van die of andere lokalen aan het Zuidstation.

Minister Vande Lanotte heeft met het aankoopcomité een arbitrageprocedure opgestart om de zeventien eigendomsconflicten tussen De Post en de NMBS te regelen, waaronder dat van het Zuidstation. Tegen vijftien november wordt er een beslissing verwacht.

Ik heb de heer Vincke en De Post er herhaaldelijk op gewezen hoe belangrijk een dergelijke fietswinkel voor ons is.

Binnen vijf jaar moeten er in alle grote Brusselse treinstations zoals het Noordstation, het Centraal Station, het Zuidstation en het Leopoldstation niet alleen fietsstallingen komen, maar ook een soort fietswinkel waar men een fiets kan huren, laten merken of herstellen en een aantal accessoires kan kopen. Het eerste project is dat van het Zuidstation.

Ik heb dit project met Pro Velo en de Fietsersbond besproken en zal het in mijn algemeen fietsplan opnemen.

De voorzitter.- Mevrouw Fatima Moussaoui heeft het woord.

Mevrouw Fatima Moussaoui (in het Frans).- *Het zou een goede zaak zijn als er fietsstallingen aan het Zuidstation waren, zodat de mensen niet noodzakelijk de auto hoefden te gebruiken om de Zuidmarkt of de Zuidkermis te bezoeken.*

- Het incident is gesloten.

(Mevrouw Carla Dejonghe, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

collègue, le ministre Johan Vande Lanotte, chargé des entreprises publiques, afin qu'une solution soit trouvée par la mise à disposition de ces locaux ou d'autres locaux à la gare du Midi.

Le ministre Vandelanotte a lancé un processus d'arbitrage avec le comité d'acquisition, au sein de l'administration des finances, afin de régler dix-sept conflits de propriété entre La Poste et la SNCB, dont celui de la gare du Midi. Une décision est attendue vers le 15 novembre.

J'ai dit à plusieurs reprises à M. Vincke et à La Poste que la réalisation de ce magasin ou « shop vélo » était très importante pour nous. Ils en sont conscients.

Dans les grandes gares ferroviaires de Bruxelles comme la gare du Nord, la gare Centrale, la gare du Midi, ainsi que dans la gare Léopold, il faudrait non seulement des emplacements pour vélos, mais aussi une sorte de magasin vélo où l'on pourrait louer un vélo, faire graver ou réparer un vélo et acheter de petits accessoires, comme cela se fait à Amsterdam.

Ce type d'emplacement va être ouvert à la gare du Midi et, endéans les cinq ans, dans les autres gares ferroviaires de Bruxelles.

Ce projet, dont j'ai discuté avec Pro Velo et le Fietsersbond, va être repris dans le Plan global vélo que je vais rédiger avant la fin de cette année.

M. le président.- La parole est à Mme Moussaoui.

Mme Fatima Moussaoui.- Ce parking vélo est effectivement un enjeu majeur en matière de mobilité. Tous les dimanches, il y a un marché à la gare de Midi. Il serait intéressant que les gens puissent utiliser un vélo au lieu de venir en voiture et chercher une place pendant près d'une demi-heure. La même chose vaut pour la célèbre foire du Midi, pendant les mois de juillet et août.

- L'incident est clos.

(Mme Carla Dejonghe, vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel).

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WILLEM DRAPS AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de voorrang in verband met gewestelijke fietsroutes”.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (in het Frans).- *Volgens het Iris-vervoersplan moet er in het Gewest een netwerk van gewestelijke fietsroutes komen in samenwerking met de gemeenten. Een aantal fietsroutes zijn reeds aangelegd, maar de algemene uitvoering loopt niet van een leien dakje en is meermaals uitgesteld.*

De onzekerheid over de geografische prioriteiten van het Gewest voor de aanleg van die fietsroutes heeft een invloed op de begrotingskeuzes van de gemeenten wat de herstelling van de betrokken wegen betreft.

Wat zijn de huidige prioriteiten? Kunnen de fietsroutes in het Iris-plan eventueel nog worden gewijzigd op grond van de toestand op het terrein of mag er niet meer aan die routes worden geraakt?

Hoe staat het met de uitvoering van het meerjarenprogramma dat door uw voorgangers werd vastgesteld? Hoe gaat u dat beleid voortzetten?

QUESTION ORALE DE M. WILLEM DRAPS À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « les priorités données en matière d’itinéraires cyclables régionaux

Mme la présidente.- La parole est à M. Draps.

M. Willem Draps.- Le plan Iris de déplacement prévoit le principe d’une série d’itinéraires cyclables régionaux qui doivent être réalisés par la Région, en collaboration avec les communes, et qui couvrent une grande partie du territoire de celle-ci. Certains ont déjà été réalisés mais chacun convient que la réalisation globale de ce programme ambitieux a fait l’objet de plusieurs reports successifs et que, sur la réalité du terrain, les choses sont encore loin d’avoir abouti.

Le choix de ces itinéraires influe sur les décisions que prennent les communes en matière de rénovation des voiries. En effet, lorsque les communes doivent prendre des options notamment pour les choix budgétaires des années 2005 et 2006, particulièrement importantes en tant qu’échéances communales, l’incertitude est souvent de mise en ce qui concerne les priorités de la Région en matière de réalisation desdits itinéraires cyclables.

Quelles sont les priorités actuelles du ministre en la matière ? Peut-il nous indiquer s’il considère que les itinéraires tels qu’ils sont repris dans la cartographie du plan Iris doivent être considérés comme des itinéraires de principe, susceptibles d’être légèrement modifiés en vue de l’optimisation des tracés, ceux-ci pouvant être corrigés en fonction de la réalité du terrain depuis l’existence du plan Iris ? Ou, au contraire, faut-il les considérer comme des itinéraires intangibles, qui ne peuvent être modifiés ?

Par ailleurs, où en est-on dans l’exécution d’un programme pluriannuel arrêté par vos prédécesseurs ? En un mot, comment entendez-vous poursuivre cette politique ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De fietsroutes moeten worden aangelegd zoals ze in het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan) zijn vastgelegd....*

De heer Willem Draps (in het Frans).- *Ik heb u geïnterpelleerd over het Irisplan, niet over het GBP.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal in mijn antwoord toch naar het GBP verwijzen. De fietsroutes moeten worden aangelegd zoals gepland. Elke wijziging vereist een akkoord tussen het gewest en de gemeente.*

Op dit ogenblik is het volgende gepland:

- de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning vóór het einde van dit jaar voor de Gewestelijke Fietsroute 16 (Watermaal-Bosvoorde – Troonplein) en GFR 7 (Sint-Agatha-Berchem – Zavel). Deze GFR's worden aangelegd in 2005;*
- de aanleg van GFR 5 langs het kanaal wordt nog bestudeerd, net als de werken die van aan de grens van het gewest tot de Van Praetbrug door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden uitgevoerd en aan de Aakaai, ter hoogte van het Rad, door de BUV. Voor GFR 11, in het noorden en het zuiden van het gewest, wordt halfweg 2005 een vergunning aangevraagd;*
- Om de aanleg van het netwerk te bespoedigen, hebben we Pro Velo verzocht om een studie uit te voeren die zal bepalen op welke wegen maatregelen van de politie en een aangepaste wegmarkering volstaan om er GFR's aan te leggen. Zes trajecten komen daarvoor in aanmerking. We bereiden inmiddels samen met de gemeenten de werken voor. De uitvoering is gepland eind 2005 of begin 2006.*

Eind 2006 zullen de meeste GFR's in gebruik zijn. Uiteraard zal daarna de rest van het plan nog worden afgewerkt. Wij zullen proberen om voor eind 2004 een evaluatie van mijn fietsplan voor te stellen.

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Les itinéraires cyclables prévus au PRAS sont obligatoires dans leur tracé...

M. Willem Draps.- Je n'ai jamais parlé du PRAS. Je vous ai interpellé sur le plan Iris de mobilité. Je n'ai pas cité le PRAS.

Pascal Smet, ministre.- C'est exact, mais je vais quand même citer le PRAS dans ma réponse. Les itinéraires cyclables prévus au PRAS sont donc obligatoires dans leur tracé tels que repris sur la carte n° 5. Toute modification se fait d'un commun accord entre la Région et la commune et ce lors de la préparation du permis d'urbanisme. La programmation telle que fixée actuellement est la suivante :

- demande de permis d'urbanisme avant la fin de l'année pour l'itinéraire cyclable régional (ICR) 16 (Watermael-Boitsfort, place du Trône) et l'ICR7 (Berchem-Sainte-Agathe, à la place du Sablon). Ces ICR seront réalisés en 2005 ;*
- les études continuent sur l'ICR5 le long du Canal (avenue du Port), ainsi que les travaux de la frontière régionale au Pont Van Praet à exécuter par le Service Fédéral de la Mobilité et des Transports) et sur les quais du Pont de Aa au niveau de la Roue par l'AED. Pour l'ICR11 du Nord et Sud de Bruxelles, la demande de permis à l'étude sera déposée mi 2005 ;*
- pour accélérer la réalisation du maillage, une étude a été confiée à Pro Velo, pour déterminer les parties d'itinéraires qui ne demandent que des mesures de police et le balisage pour être ouverts aux cyclistes comme itinéraires cyclables régionaux (pistes marquées, ouverture des sens uniques, îlots provisoires, etc.).*

Dans ce cadre, l'étude a retenu six tronçons dont les mesures d'exécution seront préparées avec les communes. Je peux vous en remettre la liste.

L'étude du balisage et des mesures de police à prendre se fera début 2005 et sa réalisation sera un

De heer Willem Draps (in het Frans).- *Wanneer krijgen we een precies tijdschema?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Eind dit jaar of begin volgend jaar. Ik wil in samenwerking met de verenigingen een globaal fietsplan opstellen dat niet enkel gaat over GFR's, maar ook prioriteiten vastlegt.*

De fiets moet zichtbaarder worden in de stad.

- Het incident is gesloten.

(De heer Willem Draps, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende “de plannen om een tramlijn aan te leggen op de Mettewielaan”.

De voorzitter.- Mevrouw Françoise Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *In het document “MIVB 2020: toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer te Brussel” lees ik vol verbazing dat de MIVB voorstelt op de Louis Mettewielaan in Sint-Jans-Molenbeek bus 49 te vervangen door een tram in eigen baan teneinde de verbinding tussen de secundaire activiteitenpolen Bockstaal, Bastogne, Prins van Luik en Sint-Guido te verbeteren, de bewoners een doeltreffender vervoer aan te bieden dan de bus, die vaak in het autoverkeer geblokkeerd raakt, de*

fait entre mi-2005 et mi-2006. Grâce à l'exécution des propositions de cette étude, la plupart des ICR seront praticables fin 2006. Bien évidemment, la réalisation complète des ICR se poursuit également. Tout cela va être réévalué dans le cadre de mon plan global du vélo que nous allons essayer de réaliser avant la fin 2004.

M. Willem Draps.- Quand allez vous nous remettre un calendrier précis de réalisations sur l'ensemble des itinéraires ? .-

M. Pascal Smet, ministre.- Pour la fin de l'année ou le début de l'année prochaine. Je veux réaliser un plan vélo global, qui soit rédigé en collaboration avec les associations et ne parle pas seulement d'ICR, mais établisse des priorités.

Le point de départ le plus important est de rendre le vélo visible dans la ville.

- L'incident est clos.

(M. Willem Draps, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant « le projet d'installer une ligne de tram boulevard Mettewie »

M. le président.- La parole est à Mme Françoise Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- M. Le ministre, la STIB a édité à l'occasion de son cinquantenaire un document intitulé « STIB 2020: vision d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles ». En prenant connaissance de ce document fort bien présenté, j'ai eu la surprise d'y constater que la STIB évoquait en toutes lettres la possibilité d'implanter une ligne de tram sur le boulevard Louis Mettewie à Molenbeek-Saint-Jean en site propre.

verkeersdruk te verminderen door een rijvak af te schaffen en de openbare ruimte een stedelijk en veiliger karakter te geven.

Mijn verbazing spruit voort uit het feit dat dit project reeds in de lente 2002 door het college van burgemeester en schepenen van Sint-Jans-Molenbeek werd voorgesteld in het kader van een advies over het gewestelijk ontwikkelingsplan. Gezien het duidelijke ongenoegen van de buurtbewoners en het verzet van de oppositie in de gemeenteraad, werd het project evenwel afgevoerd.

De MIVB lijkt in haar project overigens geen rekening te houden met bepaalde omstandigheden: niet alleen vormen snelle trams een gevaar voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit, maar bovendien valt te betwijfelen of de operatie rendabel is: de bussen op lijn 49 zitten zelfs tijdens de spitsuren nooit helemaal vol en het verkeer op de Mettewielalaan is nooit zo druk dat het geblokkeerd raakt. En wat zal er gebeuren met de paardekastanjebomen in de laan, die overigens als een toeristische weg wordt beschouwd?

Over het algemeen zijn de buurtbewoners tevreden over de inrichting van de Mettewielalaan. Als de MIVB dit project wil doorzetten, is het dan ook absoluut noodzakelijk dat zij de buurtbewoners raadpleegt, te meer omdat er een investering van 22 miljoen euro mee is gemoeid.

On a mis en exergue dans ce document l'opportunité de passer sur le tracé de l'actuel bus 49 d'un mode de transport bus à un mode de transport tram. Les objectifs tels qu'ils sont repris seraient :

- d'améliorer les liaisons entre les pôles d'activité secondaires de la ville, à savoir Bockstael, Bastogne, Prince de Liège, Saint-Guidon ;
- de mettre à disposition des habitants du boulevard un service de transport public performant en remplacement d'un bus, souvent bloqué suite à la congestion du trafic automobile ;
- de diminuer la pression automobile en supprimant une bande de circulation, et ce de manière à augmenter la qualité de vie riveraine ;
- de réaménager en profondeur l'espace public de manière à le sécuriser et à lui conférer un caractère urbain.

Et si j'en crois le dessin annexé à la description du projet, il s'agirait donc de mettre sur pied une site propre, comme je l'ai souligné.

Ma surprise vient du fait que ce projet d'aménagement avait déjà été suggéré au printemps 2002 dans l'avis rendu par le collège des bourgmestre et échevins de Molenbeek-Saint-Jean, à propos du plan régional de développement. Face au mécontentement très net des riverains, ainsi qu'à l'intervention de l'opposition en conseil communal, ce projet avait été toutefois abandonné. Il est du reste intéressant d'observer que le projet tel qu'il est présenté par la STIB, ne semble pas prendre en compte plusieurs paramètres, notamment :

- que des trams rouleraient à vive allure sur le boulevard, constituant ainsi un danger évident pour les piétons et les usagers à mobilité réduite ;
- que la rentabilité de l'opération est à mettre en doute ; actuellement, même en heure de pointe, les bus de la ligne 49 sont relativement peu bondés, et d'ailleurs le boulevard Mettewie ne fait pas l'objet

d'un trafic important - du moins il n'y a jamais de blocage sur cette voirie -.

On peut également se demander quel serait le sort des maronniers plantés sur cette voirie régionale, d'ailleurs considérée comme une voie touristique. D'une façon générale, je tiens à préciser que les riverains du boulevard Mettewie considèrent que leur artère est satisfaisante, du moins en termes d'aménagement.

Donc, M. Le ministre, je m'étonne que la STIB ait repris ce projet, même s'il n'est pas programmé. Son coût est relativement important, puisqu'il s'élèverait à 22.000.000 d'euros, et je comprends mal l'intérêt de le mentionner dans un document officiel de la STIB. Je considère, M. Le ministre, que si la STIB désire aller plus loin dans ce projet, il serait absolument nécessaire d'assurer une consultation de la population concernée.

Je vous remercie.

M. le président.- La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je voudrais encore une fois souligner que le document de la STIB ne porte que sur des pistes de réflexion, sur des propositions et ne préjuge en rien des options qui seront prises en temps voulu par le gouvernement.

Comme l'indique d'ailleurs son avant-propos, ce document, « après avoir dressé le diagnostic de la situation existante, décrit les enjeux et imagine des futurs possibles pour les transports publics à l'horizon 2020. »

Il ne s'agit donc pas pour la STIB d'imposer une solution mais de susciter une réflexion sur l'avenir des transports publics dans notre Région.

En ce sens, la STIB joue son rôle de conseiller de la Région, dans le cadre de sa mission stratégique prévue par le contrat de gestion. Aucune décision n'a été prise là-dessus.

Parmi les nombreuses propositions figure en effet la possibilité d'implanter une ligne de tram en substitution de l'actuelle ligne d'autobus 49. Ce projet n'est pas actuellement à l'ordre du jour. A ce stade, il ne s'agit que d'une idée dont la pertinence doit encore être évaluée, notamment

De voorzitter.- De heer Pascal Smet, minister, heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik benadruk dat het MIVB-document enkel voorstellen bevat en regering tot niets verbindt.*

De MIVB wil vooral een aanzet geven om na te denken over de toekomst van het openbaar vervoer in ons Gewest. De MIVB adviseert zo het Gewest, overeenkomstig haar strategische missie vastgelegd in het beheerscontract.

Een van de vele voorstellen is inderdaad een nieuwe tramlijn ter vervanging van buslijn 49. Dit is niet meer dan een idee, waarvan de deugdelijkheid nog moet worden geëvalueerd. Er is dus zeker geen beslissing genomen. Dat geldt ook voor andere projecten, zoals de eventuele verlenging van de metrolijn aan de Gentsesteenweg. Ik ben trouwens geen voorstander van extra metrolijnen, behalve het dichtmaken van de kleine ring, omdat ze per kilometer twaalf keer zoveel kosten als tramlijnen.

De rendabiliteit van dit project (lijn 49) zal worden nagegaan. De belangrijkste buslijnen, waaronder lijn 49, worden steeds meer gebruikt, en gezien het beleid ten voordele van het openbaar vervoer, zal die trend zich de komende jaren alleen

maar voortzetten.

We moeten over de verbetering van deze as nadenken, zoals we over andere assen nadenken. Indien deze optie behouden blijft, moet er een gedetailleerd plan van ruimtelijke ordening komen om de kwesties die u vermeldde - snelheid en groen - te regelen. Dat impliceert een openbaar onderzoek.

Zoals ik al tijdens de plenaire vergadering van 29 oktober heb gezegd, lijkt het huidige wettelijke kader mij een goed instrument voor overleg met de bevolking. Het moet echter worden aangevuld door proactieve stappen van het gewest en de MIVB op het gebied van informatie en consultatie. Wanneer de bewoners van meet af aan bij een project worden betrokken, staan ze er positiever tegenover. Voor de lijn AZ VUB-Simonis had dat zeker het aantal problemen verminderd. Ik ben dat in de toekomst dan ook vast van plan.

dans le cadre du plan des déplacements IRIS . Cette pertinence doit également être vérifiée par rapport à d'autres projets dans l'Ouest, comme l'éventualité de prolonger un jour le métro à hauteur de la chaussée de Gand, ce qui est peu probable. Même si, de mon point de vue, hormis bien sûr le bouclage de la petite ceinture, des lignes de métro supplémentaires sont exclues, car le coût financier d'un kilomètre de metro équivaut à douze kilomètres de tram.

Dans ce cadre, une vérification de la rentabilité éventuelle de ce projet sera réalisée. On peut toutefois signaler à ce stade la forte croissance de la fréquentation des lignes d'autobus principales, parmi lesquelles figure la ligne 49. Il est probable que, compte tenu des politiques menées visant à développer le transfert modal en faveur des transports publics, cette croissance soit amplifiée dans les années à venir.

Dans ce contexte, la réflexion sur l'amélioration de cet axe me semble devoir être menée au même titre que celles de nombreux autres axes à Bruxelles. Si, au terme du processus de validation, cette option devait être retenue, il est évident qu'elle devrait faire l'objet d'un projet détaillé d'aménagement de l'espace public, abordant les questions de vitesse et de plantations que vous évoquez. Un tel projet serait bien entendu soumis aux procédures en vigueur en matière de permis d'urbanisme, c'est-à-dire notamment soumis à enquête publique.

Comme je l'ai déjà indiqué en séance plénière du 29 octobre, en principe, le cadre législatif actuel me semble être un bon outil pour assurer la concertation et la consultation de la population. Mais ce cadre doit être complété par des démarches beaucoup plus pro-actives de la Région et de la STIB, à réaliser au cas par cas, en matière d'information et de consultation des riverains et des utilisateurs concernés par un projet.

Quand on implique les riverains dès le début dans un projet, ils seront beaucoup plus favorables à la réalisation. Si on avait fait ça par exemple pour la ligne AZ VUB – Simonis, on aurait connu beaucoup moins de problèmes. A l'avenir, mon intention est d'impliquer dès le départ tous les riverains d'un quartier quand on veut planifier une nouvelle ligne de tram.

De voorzitter.- Het woord is aan mevrouw Schepmans.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Dit project is ter sprake gekomen tijdens de besprekingen over het Gewop en stuitte toen al op grote tegenstand bij de buurtbewoners. De MIVB heeft er geen enkele baat bij om vast te houden aan een project dat zowel door de buurtbewoners als door de gebruikers van het openbaar vervoer op de Mettewielalaan is afgewezen. Haar projecten moeten rekening houden met het algemeen belang, en niet alleen met dat van het openbaar vervoer.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In principe ben ik het met u eens, maar als iedereen vasthoudt aan zijn particuliere bekommernissen, is het onmogelijk om ook maar iets in beweging te krijgen en eindigen we met een gestresseerde en geïrriteerde bevolking. Luisteren naar de buurtbewoners wil niet zeggen dat ze steeds gelijk moeten krijgen.*

In ieder geval is het noodzakelijk om over elk project goed te communiceren. Er zijn genoeg voorbeelden in ons België en andere landen die illustreren dat het belangrijk is de bevolking vanaf het begin bij een project te betrekken. Wanneer het om een mooi project gaat en de politici zich de moeite getroosten om voldoende uitleg te geven en tot realisatie over te gaan, dan kunnen we vooruit. Als we bang zijn voor het verlies van enkele stemmen, blijven we ter plaatse trappelen.

Ik hoop dat zowel politici als burgers zich de komende jaren rekenschap geven van hun verantwoordelijkheid. Begrijp me niet verkeerd: het gaat er niet om de MIVB blindelings te volgen. De MIVB is de partner van het Gewest en van de stad, maar mag zeker geen "staat binnen de staat" worden. De grote les voor de toekomst is dan ook dat we vanaf het begin met de bevolking moeten samenwerken.

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Pas de questions, simplement une considération. Ce projet, quand il a été évoqué au moment de l'élaboration du PRD, avait suscité de la part des riverains une très vive contestation. Il n'est pas utile pour la STIB de prolonger l'inquiétude des habitants en revenant avec un projet qui a été rejeté, tant par les utilisateurs de transports publics sur le boulevard Mettewie, que par les habitants.

Il est intéressant que la STIB fasse des projets, mais il faut au moins que ces projets entrent dans l'intérêt général non pas uniquement des transports publics, mais également des utilisateurs et des riverains.

M. Pascal Smet, ministre.- En principe je suis d'accord avec vous, mais les habitants d'un quartier doivent bien se rendre compte que la ville est plus grande que leur quartier. Si on veut résoudre le problème de la mobilité tout en restant attaché aux petites exigences parfois justifiées, parfois pas justifiées, des riverains, rien ne va bouger, rien ne va avancer, et à la fin tout le monde sera irrité, frustré, stressé. On verra les frais de santé augmenter, avec tous les effets pervers que cela peut amener.

Dans la vie, il faut parfois oser prendre des responsabilités. Cela ne veut pas dire qu'on doit faire n'importe quoi. Il faut écouter les riverains. Mais écouter ne signifie pas toujours donner raison.

Cependant, il faut bien expliquer un projet. Prenons comme exemple la ville de Gand. Quand elle a installé son piétonnier, tout le monde était contre. La ville a écouté, expliqué et imposé. Maintenant tout le monde est pour. Si on a un beau projet, qu'on l'explique bien aux gens et que les hommes et les femmes politiques ont l'audace de le faire, on peut avancer. Mais si on a peur de perdre quelques voix, on n'avancera pas.

J'espère que dans les années qui viennent, tous ensemble, la classe politique et les citoyens, nous prendrons nos responsabilités et nous aurons le courage de prendre les mesures nécessaires pour faire avancer le transport en commun. Cela ne veut pas dire qu'on doit suivre aveuglément la STIB. Je

trouve aussi que la STIB ne peut pas être un état dans l'Etat. La STIB est notre partenaire et le partenaire de la ville.

Soyons beaucoup plus proactifs, à l'écoute des gens et expliquons mieux les projets. Comme par exemple à Jette, où les gens avaient compris que le tram rapide serait un tram type TGV. Je constate que dans d'autres villes, surtout des villes françaises, la population est impliquée dès le début dans l'élaboration des projets.

Là je suis tout à fait d'accord avec vous. La grande leçon pour l'avenir est qu'il faut travailler dès le début avec la population, ce qui permet de prendre les mesures nécessaires.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*