



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—————
**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

—————
**Bulletin des interpellations et
des questions orales**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 24 NOVEMBER 2004**

**RÉUNION DU
MERCREDI 24 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**INTERPELLATIES**

- Van mevrouw Martine Payfa 5
- tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,
- en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
- betreffende “de heraanleg van de oostelijke ring rond Brussel”.
- Toegevoegde interpellatie van mevrouw Véronique Jamoulle, 5
- betreffende “het project voor de heraanleg van de ring oost van Brussel”.
- (Sprekers : mevrouw Martine Payfa, mevrouw Véronique Jamoulle, de heer Pascal Smet, minister)*
- Van mevrouw Viviane Teitelbaum 12
- tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
- betreffende “de oneerlijke concurrentie ten nadele van de Brusselse taxi’s en de gevolgen van de nieuwe Vlaamse regelgeving voor Zaventem”.
- (Sprekers : mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Mohamed Daïf, de heer Pascal Smet, minister)*

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS**

- De Mme Martine Payfa 5
- à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,
- et à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
- concernant "le réaménagement du ring Est de Bruxelles".
- Interpellation jointe de Mme Véronique Jamoulle, 5
- concernant « le projet de réaménagement du ring Est de Bruxelles ».
- (Orateurs : Mme Martine Payfa, Mme Véronique Jamoulle, M. Pascal Smet, ministre)*
- De Mme Viviane Teitelbaum 12
- à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
- concernant « les taxis bruxellois victimes de concurrence déloyale et les conséquences de la nouvelle réglementation flamande pour Zaventem ».
- (Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, M. Mohamed Daïf, M. Pascal Smet, ministre)*

<p>- Van de heer Denis Grimberghs 26</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende “de huidige stand van het GEN-dossier”.</p> <p>(Sprekers : de heer Denis Grimberghs, de heer Willy Decourty, mevrouw Martine Payfa, de heer Pascal Smet, minister)</p> <p>MONDELINGE VRAGEN</p>	<p>- De M. Denis Grimberghs 26</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant « l'état actuel du dossier RER ».</p> <p>(Orateurs : M. Denis Grimberghs, M. Willy Decourty, Mme Martine Payfa, M. Pascal Smet, ministre)</p> <p>QUESTIONS ORALES</p>
<p>- Van mevrouw Brigitte De Pauw 43</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende “parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers”.</p>	<p>- De Mme Brigitte De Pauw 43</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant “les emplacements de stationnement pour les deux-roues motorisés”.</p>
<p>- Van de heer Jacques Simonet 46</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende “de demonstratie van de motorrijders op zaterdag 31 oktober 2004”.</p>	<p>- De M. Jacques Simonet 46</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant « la manifestation de motards du samedi 31 octobre 2004 ».</p>
<p>- Van mevrouw Carine Vyghen 49</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende “het mobiliteitsbeleid en het gemeentepersoneel van het Brussels Gewest”.</p>	<p>- De Mme Carine Vyghen 49</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la politique de mobilité et le personnel communal de la Région Bruxelloise".</p>
<p>- Van de heer Bernard Clerfayt 52</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de</p>	<p>- De M. Bernard Clerfayt 52</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du</p>

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "de heraanleg van de Lambermont-, Wahis- en Reyerslaan en van het Meiserplein".	concernant "le réaménagement des boulevards Lambermont, Wahis et Reyers et de la Place Meiser".
- Van mevrouw Isabelle Molenberg 54	- De Mme Isabelle Molenberg 54
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 heraanleg van de Brand Whitlocklaan en de Vergotesquare. »	concernant « le réaménagement du boulevard Brand Whitlock et du square Vergote. »
- Van mevrouw Brigitte De Pauw 58	- De Mme Brigitte De Pauw 58
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 maatregelen ter bevordering van een vloeiende mobiliteit in brussel en hun financiering"	concernant "les mesures visant à promouvoir une mobilité fluide à Bruxelles et leur financement".
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Didier Gosuin 58	Question orale jointe de M. Didier Gosuin 58
betreffende "de heffing van stadstol".	concernant "l'instauration de péages urbains".
- Van de heer Jacques Simonet 65	- De M. Jacques Simonet 65
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 "car sharing in Brussel".	concernant "le car sharing à bruxelles".
- Van de heer Jacques Simonet 69	- De M. Jacques Simonet 69
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 onderzoek naar de	concernant "le baromètre de satisfaction

tevredenheid van de reizigers van de MIVB”.		des clients de la stib”.	
- Van de heer Jacques Simonet	72	- De M. Jacques Simonet	72
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 aanleg van de zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”.		concernant "l'aménagement de zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale".	
- Van mevrouw Françoise Schepmans	75	- De Mme Françoise Schepmans	75
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 toekomst van buslijn 85”.		concernant "l'avenir de la ligne de bus 85".	
- Van de heer Jacques Simonet	78	- De M. Jacques Simonet	78
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'égalité des chances et le Port de Bruxelles,	
betreffende “de baggering van slib in het kanaal”.		concernant le "dragage des boues dans le canal".	
- Van de heer Jacques Simonet	82	- De M. Jacques Simonet	82
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'égalité des chances et le Port de Bruxelles,	
betreffende “de organisatie van het volgende havenfeest in Brussel”.		concernant "l'organisation de la prochaine fête du port de Bruxelles".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
RUIMTELIJKE ORDENING,
MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,
STADSVERNIEUWING, HUISVESTING,
OPENBARE NETHEID EN
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

EN TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende “de heraanleg van de oostelijke
ring rond Brussel”.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VERONIQUE JAMOUILLE,

betreffende “het project voor de heraanleg
van de ring oost van Brussel”.

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *De
studiebureaus “Tritel” en “Studiegroep
Omgeving” hebben een tussentijds verslag
gepubliceerd over een volledige heraanleg van de
oostelijke ring.*

*Een eerste doelstelling was de mobiliteit op de
oostelijke ring opnieuw te bekijken en de*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME MARTINE PAYFA

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS
LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET
SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE,
DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION
AU DÉVELOPPEMENT,

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

concernant « le réaménagement du ring Est
de Bruxelles ».

INTERPELLATION JOINTE DE MME VÉRONIQUE JAMOUILLE,

concernant « le projet de réaménagement
du ring Est de Bruxelles ».

M. le président.- La parole est à Mme Martine
Payfa.

Mme Martine Payfa.- J'apprends par la presse du
8 novembre dernier que deux bureaux d'études,
« Tritel » et « Studiegroep Omgeving », ont rendu
un rapport intermédiaire sur une réorganisation
complète du ring Est de Bruxelles, ceci, à la
demande de la Région flamande qui en assure la
gestion, sur la base d'un accord de coopération
signé avec la Région bruxelloise.

oververzadiging te verminderen, zonder aan het Zoniënwoud te raken.

Dit project voorziet in :

- 1. de gedeeltelijke sluiting van het Vierarmenkruispunt in Tervuren en de aanleg van twee tunnels en het weghalen van de bovengrondse verbindingen ;*
- 2. aan het Leonardkruispunt : de herinrichting van het kruispunt om de autowegverbinding tussen de twee hoofdwegen te verbeteren door de bouw van twee viaducten ;*
- 3. de sluiting van de uitritten Hippodroom van Groenendaal en de Welriekende Dreef, waardoor de toegang tot de kapel van Onze-Lieve-Vrouw van Welriekende onmogelijk wordt ;*
- 4. ter hoogte van het kruispunt van Groenendaal : de sluiting van de uitrit Hoeilaart en de onmogelijkheid om langs de Duboislaan via de Lorrainedreef naar Ukkel te rijden.*

De aanpak van de oostelijke ring en het mobiliteitsprobleem in het algemeen zijn een gigantische en noodzakelijke onderneming. De doelstellingen van bovenvermelde adviesbureaus zijn nobel.

Verplaatsen de voorgestelde oplossingen het probleem niet ? Het plan snijdt Brussel en Waals-Brabant van elkaar af, wat tot mobiliteitsproblemen binnen Brussel leidt.

De tweede doelstelling is het behoud van het Zoniënwoud. Ik heb dan ook vragen bij de bouw van de twee viaducten in deze beschermde omgeving. Wat is uw standpunt hierover ?

In "Le Soir" staan andere voorlopige maatregelen om de problemen van het Leonardkruispunt op te lossen. Laat ons die eerst evalueren. Een definitief verslag komt er pas in 2005 en de aanpassingen worden niet voor 2020 of 2025 verwacht.

Het is niet te vroeg om vragen te stellen bij de wijze van uitvoering van dit programma en bij de rol van het Gewest.

U zegt dat u meer gegevens nodig hebt vooraleer u

Les objectifs poursuivis par ces bureaux d'études seraient de revoir la mobilité sur le ring Est de Bruxelles et de diminuer les engorgements tout en préservant la forêt de Soignes. Ces objectifs sont bien sûr honorables étant donné l'importante pression automobile sur le ring.

Parmi les aménagements prévus par ce projet, nous pouvons relever : premièrement, la fermeture partielle des Quatre Bras de Tervuren et la création de deux tunnels avec, parallèlement, la suppression des liaisons de surface ; deuxièmement, au niveau du carrefour Léonard, la transformation du carrefour de surface pour améliorer la liaison autoroutière entre les deux voies principales en créant deux viaducs ; troisièmement, la suppression des sorties Hippodrome de Groenendaal et drève de Bonne Odeur, ce qui rendrait impossible l'accès à la chapelle Notre-Dame de Bonne Odeur et, en particulier, à l'école de chiens pour aveugles ; et, quatrièmement, au niveau du carrefour de Groenendaal, la suppression de la sortie Hoeilaart et l'impossibilité d'emprunter l'avenue Dubois pour rejoindre Uccle, via la drève de Lorraine.

Repenser le ring Est de Bruxelles et, de manière plus générale, les problèmes de mobilité et de saturation, est une entreprise considérable, complexe et indispensable. La Région bruxelloise est concernée au plus haut point du fait de son engorgement actuel et de l'importance de cette voie d'accès en termes de mobilité vers et au départ de Bruxelles.

Les objectifs des bureaux d'études rappelés ci-dessus, à savoir, la révision de la mobilité sur le ring Est et la diminution des engorgements tout en préservant la forêt de Soignes, sont tout à fait honorables. J'imagine néanmoins mal comment les nouvelles infrastructures proposées, qui s'évertueraient à améliorer la mobilité du ring Est, ne déplaceraient pas le problème ailleurs.

Ce nouveau schéma couperait Bruxelles notamment du Brabant wallon et vice-versa et engendrerait des problèmes évidents de mobilité à l'intérieur de Bruxelles.

Prenons l'exemple de la chaussée de Waterloo. Les usagers de la route venant travailler de Waterloo à Bruxelles ou l'inverse ne pourront plus

een oordeel kan vellen. Hoe zal het overleg echter verlopen? Er hebben twee vergaderingen plaatsgevonden van de adviesbureaus en technici. Er is geen beleidsstrategie. Er is een technische groep opgericht en er is vergaderd. Is het gewest hier ten volle bij betrokken?

Deze mobiliteitsproblemen zijn een prioriteit voor Brussel. Hoe en met welke visie zal u de Brusselse belangen verdedigen?

prendre le Ring Est et de sortir à Uccle comme auparavant. La plupart d'entre eux emprunteraient alors la chaussée de Waterloo comme seul axe d'accès vers la capitale ou pour sortir de Bruxelles en direction de Waterloo. Il en serait de même pour les navetteurs venant de La Hulpe qui accéderaient à Bruxelles via la commune de Watermael-Boitsfort, ce qui engendrerait un engorgement sans précédent.

En outre, le deuxième objectif vise à préserver le site de la forêt de Soignes. Avec tous les travaux et notamment les deux viaducs, je suis assez sceptique quant au degré de préservation de ce site. Comme vous le savez, la forêt de Soignes est un site classé et les deux viaducs qui seraient construits empièteraient inévitablement sur son territoire. Pouvez-vous me faire part de votre position à ce sujet?

Ce matin, 'Le Soir' évoquait d'autres mesures provisoires pour régler le problème du carrefour Léonard, qui agréent tout le monde. Il serait peut-être bon d'attendre une évaluation de ces mesures provisoires.

Il est vrai que, d'une part, le rapport définitif n'a pas encore été publié et n'est vraisemblablement attendu que pour le mois de janvier 2005 et que, d'autre part, les aménagements proposés ne sont pas annoncés avant 2020, voire 2025.

Cependant, il n'est pas trop tôt pour s'interroger sur la manière dont ce programme doit se mettre en place et sur le rôle à jouer dans ce dossier par la Région bruxelloise.

Si j'en crois les propos relatés par un article de presse, vous dites vouloir attendre d'avoir toutes les données pour vous prononcer. Je voudrais tout de même savoir de quelle manière les concertations vont s'organiser. A l'heure actuelle il y a eu deux réunions du bureau d'études avec des techniciens, sans stratégie politique sur le sujet. Un groupe technique a été mis sur pied et plusieurs réunions ont déjà eu lieu. La Région y a-t-elle été pleinement associée?

Pour terminer, les problèmes de mobilité décrits ci-dessus sont criants et concernent la Région bruxelloise au premier plan. Pouvez-vous me dire dans quel sens et de quelle manière vous allez défendre les intérêts bruxellois?

De voorzitter.- Mevrouw Véronique Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (in het Frans).- Ik deel de zorgen van mevrouw Martine Payfa.

Welke gevolgen hebben dergelijke werken voor het secundaire netwerk in het Brussels Gewest en voor de mobiliteit ten oosten en ten zuiden van het gewest?

Werd met die gevolgen rekening gehouden? Kunnen we meer voertuigen toelaten, terwijl we net het verkeer in ons gewest willen verminderen? Is het Brussels Gewest hierover geraadpleegd? Wat is zijn standpunt en wil het een initiatief nemen in verband met dit project?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het Vlaams Gewest zet haar langetermijnproject voort inzake de heraanleg van de Ring R0 tussen de E40 en de grens met het Waals Gewest. Het is de bedoeling de impact van eventuele files op de grote Europese verkeersstromen te reduceren door een striktere hiërarchie van het wegennet door te voeren. Daarnaast streeft men naar een betere ruimtelijke integratie van de Ring en het behoud van het Zoniënwoud.

Zo is men tot een "streefbeeldstudie" gekomen die zich momenteel in een eerste, conceptuele fase bevindt, waarbij verschillende alternatieven worden ontwikkeld die in een later stadium grondiger zullen worden geanalyseerd.

In een tweede fase, de ontwikkelingsfase, worden verkeerssimulaties gebruikt om de gevolgen van mogelijke maatregelen te onderzoeken. Alleen zo kunnen we de juiste keuze maken.

Vooraleer dat het Vlaams Gewest met de uitvoeringsstudies start, moet er worden nagegaan of er een specifiek Ruimtelijk Uitvoeringsplan

M. le président.- La parole est à Mme Véronique Jamoulle pour son interpellation jointe.

Mme Véronique Jamoulle.- Je résume mon interpellation car les préoccupations de Mme Martine Payfa à ce propos sont pareilles à celles qui ont motivé mon intervention.

Quel serait l'impact de tels travaux sur le réseau secondaire de la Région bruxelloise et sur la mobilité à l'est et au sud de notre Région ?

Ces conséquences ont-elles été prises en considération ? Permettre l'arrivée d'un plus grand nombre de voitures est-il en accord avec notre volonté de voir diminuer le nombre d'automobiles rentrant dans notre Région ? La Région bruxelloise a-t-elle été consultée à ce propos ? Quelle serait sa position ? Dans quelle mesure compte-t-elle intervenir par rapport à ce projet encore à l'étude ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région flamande poursuit le projet à long terme de réaménagement du Ring R0, entre l'E40 et la frontière régionale wallonne, afin de réduire l'impact des files éventuelles sur les grands flux de trafic de transit au niveau européen, notamment en appliquant de manière plus stricte la hiérarchisation du réseau routier. En outre, des efforts sont consentis pour une meilleure intégration spatiale du Ring et un renforcement de la sauvegarde de la forêt de Soignes.

C'est ainsi qu'une « streefbeeldstudie », que je pourrais qualifier de projet de schéma directeur, a vu le jour. Ce projet en est actuellement à sa première phase, à savoir la phase conceptuelle, dans laquelle un certain nombre d'alternatives sont développées. Celles-ci feront l'objet d'une analyse plus poussée.

Lors de la deuxième phase, la phase de développement – que l'on peut comparer aux études bruxelloises de faisabilité – des simulations de circulation permettront d'examiner les effets de certaines mesures. Ce n'est qu'à ce moment-là

moet worden opgesteld en of de voorstellen op basis van de streefbeeldstudie wel stroken met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Wellicht zal er minstens een Ruimtelijk Uitvoeringsplan moeten worden opgesteld voor die stukken van de Ring die volgens de studie wijzigingen moeten ondergaan. Het plan moet door de Vlaamse regering worden goedgekeurd en aan een openbaar onderzoek onderworpen.

De uitvoeringsstudies zullen uitmonden in aanvragen tot bouwvergunningen. Sommige werken zullen gedeeltelijk worden uitgevoerd op het grondgebied van ons gewest. Daarvoor moet dus een stedelijke vergunning worden aangevraagd bij de gemeentelijke of gewestelijke bevoegde overheden.

Op dit ogenblik bestaat er geen specifiek akkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest over de heraanleg van de Ring. Het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams, het Waals en het Brussels Gewest inzake de wegen die de gewestgrenzen overschrijden, voorziet wel degelijk in zulk een bilateraal akkoord tussen de bevoegde ministers.

De studie wordt opgevolgd door het coördinatiecomité dat toezicht houdt op het principieel akkoord tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen waarin de gewestelijke administraties en kabinetten zijn vertegenwoordigd.

Bovendien maken de bevoegde Brusselse administraties deel uit van een specifiek begeleidingscomité voor hogervermeld ontwerp van richtplan. Gelet op de aard van de studies en de procedures, zullen de gemeenten op een bepaald ogenblik officieel bij het project worden betrokken. Momenteel dienen nog heel wat mogelijkheden en de gevolgen ervan te worden onderzocht.

Het begeleidingscomité heeft zich op 13 oktober 2004 over een tussentijds verslag gebogen. Daarbij waren ook een vertegenwoordiger van de politie van Watermaal-Bosvoorde en gewestelijke vertegenwoordigers van het BUV, het BIM, het BROH en de MIVB aanwezig. Een vertegenwoordiger van de politiezone Oudergem

qu'une des variantes présentées pourra être choisie à bon escient.

Avant que la Région flamande n'entame des études d'exécution, il faudra tout d'abord vérifier si un « Ruimtelijk Uitvoeringsplan » spécifique doit être élaboré ou si les propositions formulées à l'issue du projet de schéma directeur cadrent bien avec le « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ». Sans anticiper sur les conclusions à tirer du projet de schéma directeur, on peut affirmer qu'il y a des chances qu'il faille élaborer un « Ruimtelijk Uitvoeringsplan » au moins pour certaines zones étudiées du Ring nécessitant certaines adaptations. Ce plan devra être approuvé par le gouvernement flamand et soumis à une enquête publique.

Les études d'exécution donneront lieu à des demandes de permis de bâtir. Les travaux qui devront être en partie exécutés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale devront également faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme auprès des autorités bruxelloises compétentes respectives, communales ou régionales.

A l'heure actuelle, il n'existe pas d'accord spécifique entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande concernant le réaménagement du Ring. L'accord de coopération conclu le 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les voiries traversant les frontières régionales, prévoit bien la possibilité de conclure un tel accord bilatéral entre les ministres compétents en la matière.

L'étude est en ce moment suivie de manière globale, par le comité de coordination de l'accord de principe conclu le 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale, organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité, dans lequel sont représentés les administrations et cabinets régionaux.

De plus, les administrations régionales bruxelloises compétentes font partie d'un comité d'accompagnement plus spécifique pour le projet de schéma directeur que j'ai mentionné. Compte tenu de la nature des études susmentionnées et des procédures à respecter, il y a lieu de préciser que les communes bruxelloises concernées seront officiellement impliquées au projet à un moment donné. Le projet de schéma directeur est cependant

had zich verontschuldigd.

Het ontwerp omvat een aantal specifieke doelstellingen betreffende organisatie, infrastructuur, mobiliteit en leefbaarheid.

Delicate punten zijn het kruispunt N226, het Vierarmenkruispunt in Tervuren, het Leonardkruispunt en het Groenendaalkruispunt.

Er bestaan daarvoor verschillende oplossingen. Zij moeten beoordeeld worden aan de hand van de volgende criteria: de toegankelijkheid van het gewest, de simulaties van het Vlaams en het Brussels gewest, wegenspecialisatie zoals bepaald in het GewOP, verbetering van de oversteekplaatsen, verenigbaarheid met de huidige aanleg van het Leonardkruispunt door het Vlaams Gewest en een beter openbaar vervoer.

Het gaat dus om een studie in verschillende fasen. We staan nu aan het begin. De gemeenten blijven betrokken partij en aan de prioriteiten van het gewest moet worden voldaan. De samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest dient echter opnieuw te worden bekeken.

loin d'être terminé. Avant d'écarter définitivement certaines propositions, il faut d'abord observer les effets – tant au niveau de la mobilité qu'au niveau de l'aménagement du territoire et de l'environnement – des différentes possibilités de réaménagement.

Un rapport intermédiaire a effectivement été introduit et examiné en comité d'accompagnement le 13 octobre 2004. Dans le rapport de cette réunion, j'ai relevé la présence d'un délégué policier représentant Watermael Boitsfort et des représentants régionaux de l'AED, l'IBGE, l'AATL et la STIB. Un représentant de la zone de police d'Auderghem était excusé.

Les principaux objectifs du projet sont le traitement du Ring comme un ensemble cohérent, l'optimisation des mesures d'accompagnement en faveur du transport public, les équipements cyclistes, le respect de la hiérarchie du réseau routier, l'amélioration des liaisons transversales, les développements en faveur de la nature, l'amélioration la cohérence, la lisibilité et le respect de l'identité du lieu traversé, les aspects paysagers, la limitation de la congestion et enfin le traitement intégré et durable des différents enjeux.

Les points délicats à traiter sont, du Nord au Sud, le croisement avec la N226, le carrefour des Quatre Bras de Tervueren, le carrefour Léonard et le carrefour de Groenendael.

Pour chacun de ces points, plusieurs variantes sont proposées. Les avantages et inconvénients seront étudiés dans la suite de l'étude. Mes préoccupations principales dans l'analyse de ces variantes seront notamment de maintenir de bonnes conditions de notre accessibilité régionale, de vérifier la cohérence des simulations des modèles de la Région flamande avec celles développées par notre administration, la cohérence avec la spécialisation des voiries telle qu'elle ressort de notre PRD, améliorer les traversées pour piétons, cyclistes, cavaliers, ou encore le gibier, la compatibilité avec l'aménagement en cours entrepris par la Région flamande au carrefour Léonard et vérifier l'amélioration de qualité de service pour les transports en commun.

Pour conclure, je rappelle donc qu'il s'agit d'une étude en plusieurs phases, que nous en sommes au début du processus, que les communes sont et

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Het richtplan is inderdaad de eerste stap, maar welke richtlijnen hebt u aan uw vertegenwoordigers binnen het begeleidingscomité gegeven ?*

Wat denkt u van de afschaffing van de invalswegen met het doel een soort autosnelweg aan te leggen ? In geen enkele Europese hoofdstad komt de autosnelweg zo dicht bij het centrum.

In Parijs komt men van de autosnelweg eerst op de ring en pas nadien in de straten terecht. Hier zou men direct van de autosnelweg in de straten van Bosvoorde en Brussel komen. Dat verontrust mij ten zeerste.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering kan nu nog geen standpunt innemen. We moeten wachten op de resultaten van de studies. Een politieke beslissing moet gebaseerd zijn op objectieve elementen.*

Het Vlaams Gewest zal geen tegendraadse maatregelen nemen. Ik heb contact opgenomen met minister Van Brempt om onze samenwerking via principeakkoorden beter af te bakenen .

De voorzitter.- Mevrouw Véronique Jamouille heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamouille (in het Frans).- *De minister heeft ons verzekerd dat bepaalde*

resteront associées et que je resterai attentif à ce que les priorités régionales soient rencontrées. De toutes façons, la collaboration en général entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande devra être revue.

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

Mme Martine Payfa.- Il est vrai que le schéma directeur est une première étape du processus. Cependant, il est intéressant de connaître les lignes directrices que vous avez données à vos collaborateurs au sein du comité d'accompagnement.

Quel est votre point de vue par rapport à la suppression des entrées dans Bruxelles pour faire une espèce d'autoroute ? Je ne connais pas de capitale européenne où l'autoroute est aussi proche du centre d'une ville.

Prenons l'exemple de Paris, où se suivent en gradation, l'autoroute, le périphérique, puis les rues de Paris. Ici, les rues de Boitsfort et de Bruxelles viendraient directement après l'autoroute. Le fait de partir d'emblée sur de telles bases m'interpelle et m'inquiète.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai fait part de mes préoccupations principales. Il me paraît prématuré de demander au gouvernement de prendre position. Il faut d'abord avoir le résultat des simulations et études entreprises pour ensuite se prononcer sur les avantages et les inconvénients. Pour prendre une décision politique, il faut des éléments objectifs.

Je ne pense pas que la Région flamande va prendre des mesures contrariantes. J'ai pris contact avec Mme Kathleen Van Brempt, pour que, à l'avenir, dans le cadre d'accords de principe établis avec la Région flamande, nous cernions mieux notre collaboration et que nous définissions mieux les processus de travail.

M. le président.- La parole est à Mme Véronique Jamouille.

Mme Véronique Jamouille.- Je remercie le ministre pour sa réponse. Je suis relativement

principes moeten worden nageleefd en dat hij daar bijzonder aandachtig voor zal zijn. Dat stelt me enigszins gerust, maar ik blijf waakzaam.

- Het incident is gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende “de oneerlijke concurrentie ten nadele van de Brusselse taxi’s en de gevolgen van de nieuwe Vlaamse regelgeving voor Zaventem”.

De voorzitter.- Mevrouw Viviane Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op 25 oktober jongstleden heeft de taxisector betoogd om de aandacht van de politici op de problemen van de taxichauffeurs te vestigen.*

De taxichauffeurs vinden duur en inhoud van hun opleiding weinig adequaat en klagen dat er steeds minder taxistandplaatsen zijn. Ze willen ook gebruik maken van de bus- en tramlijstroken.

In de pers heeft u verklaard dat er tegen eind 2004 een plan klaar zal zijn om dit alles te regelen. Dat horen we echter al jaren.

Een ander probleem is Zaventem. Het is een oud zeer dat er vaak onvoldoende taxi’s beschikbaar op de luchthaven zijn, dit terwijl de Brusselse taxi’s er geen klanten mogen oppikken omdat Zaventem op Vlaams grondgebied ligt.

De situatie zal verder achteruitgaan door de nieuwe Vlaamse reglementering. Die legt een maximum op van één taxi per duizend inwoners. De verbinding tussen de stad en de luchthaven per

apaisée dans la mesure où il nous assure que certains principes devront être respectés et qu’il leur accordera une attention toute particulière. Assurément, je resterai vigilante et reviendrai sur la question.

- L’incident est clos.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

concernant « les taxis bruxellois victimes de concurrence déloyale et les conséquences de la nouvelle réglementation flamande pour Zaventem ».

M. le président.- La parole est à Mme Viviane Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Nombreux sont les problèmes rencontrés actuellement par les chauffeurs de taxi : la plupart d’entre eux sont d’ailleurs repris dans une liste qui vous a été remise par l’Union professionnelle des chauffeurs de taxi et taxi-camionnette. Une manifestation a été organisée le 25 octobre dernier par la profession afin de sensibiliser le monde politique aux multiples problèmes rencontrés par le secteur.

Parmi les principales revendications, on a pu entendre que les délais de formation, ainsi que la formation proprement dite des chauffeurs de taxi bruxellois est inadéquate, que les places de parking réservées aux chauffeurs bruxellois ont tendance à diminuer, voire à disparaître, que les chauffeurs de taxi désireraient pouvoir, pour des raisons de mobilité, emprunter des sites réservés aux transports en commun, à l’instar de ce qui se passe par exemple chez nos voisins français.

Interrogé à ce sujet, vous avez déclaré, M. Le ministre, dans « La Dernière Heure » du 26 octobre dernier qu’un plan taxi serait élaboré d’ici

taxi is nu al slecht in vergelijking met andere Europese steden en zal nu nog slechter worden. Wat zal u daaraan doen ?

Net zoals uw voorganger zegt u dat er voor de Brusselse taxi's een belangrijke rol inzake mobiliteit is weggelegd. Door de Brusselse taxi's een standplaats op Zaventem te geven, zou de bereikbaarheid van de luchthaven er sterk op vooruit gaan. Wat is uw mening hierover ?

Een dergelijke maatregel zou zelfs bijdragen aan de strijd tegen de vervuiling. Ik kom daarop terug.

Door de loop van de geschiedenis en oude toegevingen behoren de terreinen van de luchthaven en haar omgeving tot het grondgebied van de gemeente Zaventem. Infrastructuur van nationaal belang wordt dus beheerd op gemeentelijk niveau. Zou het niet logischer zijn het Brussels Gewest uit te breiden met Zaventem?

Hoort de luchthaven geen bijzonder statuut te krijgen, waardoor Brusselse taxi's er passagiers kunnen oppikken? In ruil daarvoor zouden we ook Vlaamse taxi's kunnen toelaten om passagiers op te pikken aan het Zuidstation of op de Heizel.

BIAC kan eventueel een speciale zone toewijzen aan de Brusselse taxi's.

Een aanverwant probleem is dat van de oneerlijke concurrentie ten nadele van de Brusselse taxi's.

Ten eerste is er een groot verschil wat de duur en de moeilijkheid van de opleidingen voor taxichauffeur in het Brussels en het Vlaams Gewest. De opleiding in Brussel is moeilijker en duurt een jaar, tegenover 24 uur in Vlaanderen. Wat vindt u daarvan?

Bovendien komen taxi's uit de Rand hier potentiële klanten van de Brusselse taxi's inpikken.

Dan is er nog de oneerlijke concurrentie van de MIVB-bussen. Lijn 12, voor 62% gesubsidieerd, biedt een traject Brussel-luchthaven aan voor 3 euro. Daar kan geen enkele taxi tegen op.

Nochtans verklaart artikel 76 van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, dat lidstaten geen prijzen of voorwaarden mogen opleggen die een of meer bedrijven bevoordelen,

fin 2004. Nous espérons que vous pourrez tenir vos promesses car en faisant un peu de recherche dans les documents parlementaires, je me suis aperçue que cela fait déjà plusieurs législatures que l'on intervient sur ce problème manifestement très complexe.

Je souhaite à présent aborder un sujet dont on ne parle à mon sens peut-être plus assez. Il s'agit de toute la problématique liée à l'engorgement de l'aéroport à Zaventem. Avant d'en venir aux questions, il me semble opportun de dresser un bilan général de la situation.

Depuis maintenant très longtemps, l'aéroport national – situé dans une commune flamande – est piètrement desservi par les taxis en particulier aux heures d'affluences des gros transporteurs aériens.

Cette situation est due en partie au fait que le nombre de taxis régulièrement inscrits dans la commune de Zaventem est vraisemblablement insuffisant.

Cette situation est due également au fait que les taxis bruxellois ne sont pas autorisés à charger des clients à l'aéroport national.

Cette situation pénible semble aggravée par la nouvelle réglementation flamande qui limite encore le nombre de taxis à un pour mille habitants. Dès lors, M. Le ministre, je souhaiterais vous interpeller au sujet de cette nouvelle réglementation flamande qui stipule que « la norme pour le nombre de licences octroyées aux taxis dans une commune est de un pour mille habitants. » Compte tenu des conséquences de cette réglementation pour Bruxelles, puisque la capitale européenne sera encore moins bien desservie qu'auparavant et nettement moins bien desservie que la plupart des autres grandes villes européennes, que comptez-vous faire à ce sujet ?

Je souhaiterais également connaître votre position sur le fait que les taxis bruxellois ne peuvent pas charger de clients à l'aéroport de Zaventem. A cet égard, vous avez déclaré comme votre prédécesseur l'avait fait – à juste titre – que les taxis bruxellois avaient un rôle important à jouer en matière de mobilité à Bruxelles.

Si les taxis bruxellois avaient l'occasion de se joindre aux effectifs des taxis flamands postés à

zonder toestemming van de Europese Commissie. Die toestemming is er bij mijn weten niet.

Bovendien maakt de nieuwe Vlaamse reglementering van dit jaar de exploitatie van huurwagens in Brussel praktisch onmogelijk. Tegen deze reglementering is drie keer beroep aangetekend: door het Waals Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de groep GTL.

Overeenkomstig de Vlaamse reglementering mogen limousines en huurauto's niet langer klanten in Vlaanderen oppikken of afzetten. Hun actieradius is dus beperkt tot de negentien Brusselse gemeenten. In de meeste gevallen hebben die wagens echter Zaventem als eindbestemming.

Volgens sommigen zouden de Brusselse autoverhuurbedrijven twee vergunningen dienen aan te vragen, één voor het Brussels Gewest en één voor het Vlaams Gewest. Elk gewest werkt echter met totaal verschillende insignes en contracten. Het is dus ondenkbaar dat die huurauto's aan de taalgrens hun insigne zouden veranderen en hun klanten zouden vragen een nieuw contract te ondertekenen.

Hoe staat het met het beroep dat door het Brussels Gewest is ingesteld ?

Is die situatie verenigbaar met artikel 39 van het EG-Verdrag waarin het vrije verkeer van werknemers binnen de Europese ruimte als een fundamenteel beginsel is ingeschreven ?

Omdat de Brusselse taxi's geen klanten in Zaventem mogen oppikken, moeten zij leeg terugrijden. Hierdoor kost een rit naar Zaventem meer dan een rit binnen Brussel, lopen de taxi's inkomsten mis en verspillen zij brandstof, wat het milieu niet ten goede komt. Wat is uw standpunt terzake ?

Het is bijzonder jammer dat, daar waar we nu hard werken aan de Europese constructie, we blijkbaar zelfs niet in staat zijn een dialoog tussen de gewesten op gang te brengen en samen concrete oplossingen te vinden die de taalproblemen overstijgen.

Zaventem, il y a fort à parier que l'aéroport y gagnerait en mobilité.

Ensuite, le fait que les taxis bruxellois ne puissent charger de clients à Zaventem entraîne d'autres problèmes que celui de la mobilité, notamment des problèmes écologiques, sur lesquels je reviendrai plus tard.

Je souhaiterais encore connaître votre avis au sujet du statut même de l'aéroport de Zaventem. En effet, il résulte d'une concession à l'échelon local, héritage du passé et de compétences mal découpées, qu'aujourd'hui la commune de Zaventem englobe un territoire contenant un aéroport national. Avec, pour conséquence manifeste, que des problèmes d'intérêt national sont gérés au niveau communal. Dès lors, une solution ne consisterait-elle pas à élargir pour ce domaine le périmètre des dix-neuf communes de Bruxelles afin d'y englober Zaventem ? Le rôle national de l'aéroport de Zaventem justifie et nécessite cet élargissement.

Ne faudrait-il pas, à tout le moins, envisager un statut particulier pour l'aéroport qui permettrait aux taxis bruxellois de charger également des clients à l'aéroport, en contrepartie de quoi un statut similaire pourrait être envisagé pour la gare du Midi, voire même pour le Heysel, afin de permettre aux taxis flamands de charger également des clients à cet endroit et de ne pas rentrer vides ?

Enfin, ne pourrait-on pas envisager éventuellement que la BIAC autorise les taxis bruxellois à charger dans une zone spécifique de l'aéroport ?

Je souhaite aussi aborder un problème connexe à celui que je viens d'évoquer. Il s'agit du problème de la concurrence déloyale que subissent les chauffeurs de taxis bruxellois.

D'une part, entre les taxis bruxellois et leurs collègues en Région flamande, les délais de formation (un an à Bruxelles, 24 heures à Charleroi ou à Zaventem) et la différence entre les degrés de difficulté de la formation – il semblerait que les chauffeurs de taxis bruxellois doivent connaître la différence entre le 'gothique flamboyant' et le 'gothique militaire' - est disproportionnée entre les deux Régions et défavorisent grandement les chauffeurs bruxellois. Qu'en pensez-vous ?

Que pensez-vous également du fait que les taxis de la périphérie, soumis à une autorisation dans d'autres régions, viennent marauder et stationner à Bruxelles, s'appropriant ainsi les clients potentiels des taxis bruxellois ?

A cet égard, je voudrais évoquer la concurrence déloyale entre les bus de la STIB et les taxis bruxellois. En effet, selon « La Capitale » du 26 octobre 2004, la ligne 12 de la STIB, financée à hauteur de 62% pour la liaison de Bruxelles – Aéroport de Zaventem, peut se permettre de proposer un trajet Bruxelles -Zaventem au prix de 3 euros. Un tel tarif est évidemment inenvisageable pour une course en taxi.

Que pensez-vous de la compatibilité de cette situation avec l'article 76 du Traité instituant la Communauté européenne qui dispose que : « l'application imposée par un Etat membre, aux transports exécutés à l'intérieur de la Communauté, de prix et de conditions comportant tout élément de soutien ou de protection dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises ou industries particulières est interdite, sauf si elle est autorisée par la Commission... » ? Je pense que tel n'est pas le cas ici.

J'évoque à présent la problématique des limousines et des voitures de location en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la nouvelle réglementation flamande modifiée cette année, contre laquelle trois recours ont été introduits devant le Conseil d'Etat (par la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et le groupement GTL), rend matériellement impossible l'exploitation des voitures de location bruxelloises.

La réglementation flamande, en interdisant aux voitures de location et limousines de charger ou de déposer des clients en Flandre, limite la zone d'activité de ces voitures de location aux dix-neuf communes bruxelloises.

Or, dans la majorité des cas, les voitures de location ont comme destination finale l'aéroport de Zaventem. Certains ont émis l'hypothèse que les exploitants bruxellois de voitures de location demandent deux autorisations : à la fois à la Région de Bruxelles-Capitale et à la Région flamande. Or, ces deux Régions imposent aux exploitants des insignes différents à apposer sur leur véhicules. Elles imposent également deux

modèles de contrat avec les clients totalement différents l'un de l'autre. Autrement dit, les voitures de location devraient, à la frontière linguistique changer les insignes mis en place et faire signer un nouveau modèle de contrat au client. C'est impensable!

Dès lors, M. Le ministre, j'aimerais que vous nous informiez de l'évolution du recours introduit par la Région bruxelloise.

D'autre part, j'aimerais connaître votre avis quant à la compatibilité de cette situation avec l'article 39 du traité établissant la Communauté européenne et affirmant le principe de la libre circulation des travailleurs dans l'espace européen, comme un principe fondamental de la Communauté.

Pour conclure, je souhaite revenir au sujet évoqué plus haut, à savoir les autres problèmes engendrés par l'impossibilité pour les taxis bruxellois de charger à Zaventem.

Le fait que les taxis soient obligés de repartir à vide de Zaventem :

- entraîne que les tarifs pratiqués lors d'un trajet pour Zaventem soit un peu plus élevés que pour un trajet de l'intérieur de Bruxelles puisque les taxis essaient de pallier à cette situation ;
- entraîne un manque à gagner certain pour les chauffeurs de taxis du à ce retour à vide vers la capitale ;
- entraîne enfin une dépense inutile de carburant et donc une nuisance tout aussi inutile pour l'environnement.

J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

Pour conclure, je voudrais vous dire ma déception, comme nouvelle parlementaire, de voir qu'à l'heure où nous construisons l'Europe, nous ne sommes pas capables d'instaurer un dialogue entre les Régions qui mènerait à une entente basée sur une collaboration et une recherche de solutions concrètes allant bien au-delà de la barrière linguistique dans l'intérêt de toutes et de tous.

De voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

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

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Ik heb me al vaak uitgesproken over deze problematiek die me na aan het hart ligt. Het taxivervoer betekent een onmisbare dienstverlening voor het publiek. Niet alleen spelen taxi's een grote rol in de mobiliteit binnen de stad. De sector zorgt ook voor de tewerkstelling van honderden, vaak laaggeschoolde, chauffeurs.*

Het beroep van taxichauffeur wordt zowel door de federale, de gewestelijke als de gemeentelijke wetgeving geregeld. De ordonnantie van april 1995 werd gewijzigd door de ordonnantie van 31 augustus 2002. De uitvoeringsbesluiten zijn reeds verschenen. Door het gebrek aan overleg tussen de verschillende overheden, ondervindt de sector in Brussel enorme problemen.

De Brusselse taxi's krijgen nog steeds geen standplaats aan de luchthaven van Zaventem. Wat wil u daaraan doen ?

De parkeerplaatsen voor taxi's worden vaak door privé-auto's ingenomen, wat tot woordenwisselingen tussen de chauffeurs leidt. Bovendien worden taxichauffeurs bekeurd, wanneer ze dubbel parkeren.

Sommige parkeerplaatsen voor taxi's verdwijnen. In de Schildknaapstraat moest ruimte komen voor de bussen, en dat terwijl de taxi ook een dienst van openbaar nut verleent. Zelfs de parkeerplaats voor het Europese Parlement moest verdwijnen, hoewel dat gebouw dagelijks duizenden personen aantrekt. Hoe zal u deze parkeerplaatsen opnieuw invoeren ?

Een derde probleem betreft de vele fraudegevallen, vooral bij limousines of huurwagens met chauffeur. Ook deze dienstverlening is geregeld door de ordonnantie van 1995. Zijn de uitvoeringsbesluiten reeds gepubliceerd ?

Daarnaast zouden er zo'n 150 tot 200 taxi's uit de rand valse kentekens gebruiken om op het grondgebied van ons gewest te komen werken.

De taxi's worden ook benadeeld door de pendeldiensten die tegen betaling door reisbureaus, hotels en dergelijke worden georganiseerd. Hoe gaat u een einde aan die

M. Mohamed Daïf.- C'est un domaine qui me tient fort à coeur et dans lequel je suis souvent intervenu dans les législatures précédentes. Le service taxi est un service d'utilité publique indispensable dans notre société. Son rôle en tant qu'instrument de la mobilité urbaine n'est plus à démontrer. Ce secteur utilise plusieurs centaines de chauffeurs et est donc aussi un important pourvoyeur d'emplois, pour la plupart non qualifiés.

Les différents aspects de la profession de chauffeur de taxi sont régis par des lois votées et exécutées, selon les matières, au niveau fédéral, régional ou communal. Le secteur taxi est régi par l'ordonnance d'avril 1995, modifiée par l'ordonnance publiée au Moniteur belge du 31 août 2002, dont les arrêtés d'exécution sont déjà parus. En raison de cet éparpillement et du manque de concertation entre les différents niveaux de pouvoir, la profession rencontre d'énormes difficultés en Région bruxelloise; difficultés qui pourraient mettre le secteur en faillite.

Quels sont-elles ? Tout d'abord, les taxis bruxellois ne sont toujours pas autorisés à charger à l'aéroport de Zaventem. Je sais que vous êtes au début de votre mandat, mais quelles initiatives avez-vous l'intention de prendre pour combattre cette atteinte au droit au travail, qui fait que tous les travailleurs ne sont pas égaux !

Deuxièmement, en matière de stationnement, nous savons que les emplacements sont souvent occupés par des voitures privées, ce qui provoque des incidents entre conducteurs. De plus, les chauffeurs sont verbalisés lorsqu'ils stationnent en double file. Quels sont les initiatives que vous allez prendre en cette matière ?

D'autres stationnements sont supprimés. Je pense notamment à celui de la rue de l'Ecuyer laissant la place aux bus. On peut comprendre cette mesure, mais on ne peut pas le faire au détriment d'un autre service d'utilité publique qui est le taxi. Le stationnement devant le Parlement européen a également été supprimé. Devant une telle institution publique, M. Le ministre, qui draine plusieurs milliers de personnes, il est inacceptable de ne pas garder un stationnement pour les taxis. Comment allez-vous rétablir ces stationnements ?

oneerlijke concurrentie maken ?

Een ander heikel punt zijn de hoge verzekeringspremies. Deze schommelen tussen 2.000 en 6.500 euro naargelang het aantal ongelukken waarbij de taxichauffeur betrokken is geweest. Bovendien bedraagt de franchise 500 tot 1.200 euro. Hoe gaat u die toestand verhelpen ? Als senator heb ik indertijd de federale minister geïnterpelleerd. Hij had beloofd samen met het Gewest naar een oplossing te zoeken.

De sector vraagt dat er voor korte ritten een minimumtarief wordt vastgesteld. Nu spelen ze elkaar vaak de klant door als de rit te kort is. Is het wettelijk mogelijk om hiervoor een vast minimumtarief in te voeren ?

De taxi's vragen ook om de busrijstroken te mogen gebruiken. Voor zover ik weet, heeft de vorige regering 1.261 vergunningen afgeleverd. Over hoeveel wagens gaat het vandaag ?

Hoeveel wagens zijn er aangepast om personen met een beperkte mobiliteit te kunnen vervoeren ? Werd dit initiatief geëvalueerd ?

Troisièmement, les fraudes sont nombreuses. Je peux citer l'exemple des limousines ou voitures de location avec chauffeur. Ce service est également régulé par l'ordonnance de 1995. Les arrêtés d'exécution sont-ils déjà publiés ?

Ensuite, le nombre de fausses plaques – dites plaques «chocolat» dans le jargon de la profession, c'est-à-dire le fait que des taxis de la périphérie viennent travailler sur le territoire de notre Région – ce nombre est estimé à 150 ou 200.

On voit également la prolifération d'un autre service de transport rémunéré, notamment auprès d'agences de voyages et de certains hôtels, ou encore à la gare du Midi où l'on voit les autocars qui chargent et déchargent.

Quelles sont les mesures que vous envisagez de prendre pour lutter contre ce type de transport, j'ignore si c'est légal ou pas. En tout cas, c'est une concurrence déloyale aux taxis.

En matière d'assurance – c'est un des soucis principaux de la profession, vous le savez certainement -, il est inutile de rappeler que les primes exigées sont très élevées ! Leur prix peut varier de 2.000 à 6.500 euros – cela dépend du nombre d'accidents impliquant le chauffeur, même si celui-ci est en droit (l'assurance comptabilisera de toute manière l'accident comme étant à ses torts) – en plus de la franchise allant de 500 à 1.200 euros. Inutile d'insister donc sur la difficulté rencontrée par la profession pour s'assurer.

L'objet de ma question est donc de savoir si vous envisagez des solutions pour régler cette situation.

A l'époque où j'étais sénateur, j'avais interpellé le ministre fédéral sur ce sujet et il m'avait affirmé qu'il se concerterait avec la Région pour tenter de trouver des solutions.

Je rappelle que le service taxi est un service d'utilité publique au même titre que les transports publics. Dès lors, il est impératif de trouver des solutions, en particulier dans le domaine de l'assurance.

Enfin, pour améliorer la rentabilité, le secteur demande l'instauration d'un tarif minimum par course pour éviter les petites courses. Lorsque la course leur paraît trop courte, les chauffeurs se

De voorzitter.- Uw spreektijd is over, mijnheer Daïf.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *De taxibedrijven vragen toestemming om een taxidienst uit te baten als handelsonderneming en voor de invoering van collectieve taxi's. Dat zou de chauffeurs een hoger inkomen bezorgen en de mobiliteit ten goede komen.*

Klopt het dat taxichauffeurs Frans, Nederlands, en Engels moeten beheersen?

De sector ondervindt ook nadeel van de hoge brandstofprijzen.

Wat de identificatie van de chauffeur op de rug

renvoient la balle pour ne pas la prendre en charge. N'y a-t-il donc pas moyen d'instaurer un tarif minimum pour les petites courses ?

Il faudrait donc aussi que les taxis puissent circuler sur les sites propres réservés pour l'instant exclusivement aux bus, en particulier dans le centre.

Les autorisations étaient limitées par le gouvernement précédent – à ma connaissance – à 1.261. Je voudrais donc connaître le nombre exact en circulation à l'heure actuelle. Je veux bien qu'à ce sujet vous me fassiez une réponse par écrit si vous ne pouvez me répondre oralement aujourd'hui même.

Pareillement, je voudrais connaître le nombre de voitures qui sont spécifiquement adaptées au transport de personnes à mobilité réduite. Existe-t-il un rapport d'évaluation de cette initiative ? Nous y tenons naturellement tous et je sais que le nombre en a été augmenté. M. Draps qui était à l'époque secrétaire d'Etat en charge a veillé à cette augmentation et je souhaiterais donc connaître le nombre exact actuel et l'éventuelle existence d'un rapport d'évaluation.

Quant aux tarifs forfaitaires demandés par les centrales-radios et les sociétés de taxi, c'est une pratique interdite par la loi. Ce sont toujours les mêmes questions qui sont posées ici et l'on a pour l'instant pas encore trouvé de solution. Je souhaiterais donc savoir si l'on compte faire quelque chose pour combattre cette pratique.

M. le président.- Il vous faut conclure, M. Daïf, vous dépassez votre temps de parole !

M. Mohamed Daïf.- Oui, M. le président, je le sais, mais il convient de reconnaître que nous traitons ici d'un sujet fort important.

Je relève une série de demandes : l'autorisation d'exploiter un service taxi comme fonds de commerce, l'installation des taxis collectifs. Ce type de taxis contribue à améliorer le revenu des chauffeurs tout en ayant un impact sur la mobilité.

En ce qui concerne l'emploi des langues : est-il vrai que l'on exige des chauffeurs qu'ils soient trilingues français, néerlandais, anglais ?

van zijn zetel betreft: ik meen dat de Raad van State die beslissing geheel of gedeeltelijk heeft vernietigd.

Het BIAC heeft een klacht ingediend in verband met buslijn 12. Klopt het dat het gewest werd veroordeeld tot een dwangsom?

Wat de groepering van nummerplaten betreft: het gewest laat toe dat een exploitant zijn wagenpark vergroot door een bedrijf met een of meer vergunningen over te nemen. Iemand met financiële moeilijkheden kan echter niet een gedeelte van zijn vergunningen afstaan: het is alles of niets. De sector vraagt een wijziging van die wet.

Deze kwesties moeten dringend worden opgelost. De leefbaarheid van de taxisector, die veel ongeschoolden tewerkstelt, hang ervan af.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Ik heb de bevoegdheid over de taxi's gevraagd om een coherent mobiliteitsbeleid te kunnen voeren.*

Individuele en collectieve taxi's kunnen een belangrijke rol spelen. Dat is tot op heden onvoldoende het geval. Er is nog heel wat werk aan de winkel om de dienstverlening en de werkomstandigheden te verbeteren.

Ik ga niet uitvoerig antwoorden op alle problemen die de heer Daïf aansnijdt. Ik heb volgende zaterdag een gesprek met de taxichauffeurs en ik wil hun mening horen. Ik heb reeds gesproken met

Que pensez-vous de la forte augmentation du prix du carburant qui touche la profession ?

Concernant l'obligation d'accoler la carte d'identification au dos du siège avec la photo, le nom et le prénom du conducteur : il me revient que le Conseil d'Etat aurait annulé cette décision partiellement ou totalement.

La société qui exploite l'aéroport de Zaventem a porté plainte contre la ligne 12, la ligne de bus assurant la liaison entre l'aéroport et la capitale. Est-il vrai que la Région a été condamnée à une astreinte ?

En ce qui concerne le problème de regroupement des plaques : l'exploitant qui veut augmenter son parc achète une société ayant une ou plusieurs autorisations. Le fait de regrouper ces sociétés en une seule est autorisé par la Région. Par contre, si la société connaît des difficultés financières, le gérant de la société essaie de rationaliser. Or, dans le cas des sociétés de taxi, la réduction du nombre d'autorisations n'est plus possible actuellement vu que la cession doit être globale. La profession demande une modification de cette loi leur permettant de réaliser une cession partielle des autorisations.

En conclusion, je dis que le service des taxis, grand pourvoyeur de main-d'oeuvre non qualifiée, souffre de sérieux problèmes. La rentabilité du service dépendra de la solution aux problèmes que je viens de développer.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Lors des négociations gouvernementales, j'ai demandé, à la surprise générale, d'obtenir les compétences pour le secteur taxi afin de pouvoir garantir une cohérence en matière de mobilité. Pour la première fois, tous les aspects de la mobilité sont entre les mains d'un seul ministre, ce qui constitue un grand pas en avant.

Je suis convaincu que les taxis individuels et collectifs ont un rôle très important à jouer dans le cadre de la mobilité à Bruxelles. Actuellement, ils ne jouent pas encore le rôle qu'il leur est imparti. Ceci n'est pas une critique à l'adresse de mon

vertegenwoordigers van de telefooncentrales en met de uitbaters.

Ik kan dus nu mijn standpunt nog niet toelichten. Ik stel voor dat we begin volgend jaar, wanneer het taxiplan is afgewerkt, alle aspecten van dit plan bespreken. Dan kan het parlement tonen dat het echt in deze sector is geïnteresseerd.

Ik beperk mij vandaag tot een aantal aspecten die door mevrouw Teitelbaum en de heer Daïf zijn aangehaald.

Overeenkomstig artikel 3 van het Vlaams regeringsbesluit van 18 juli 2003 wordt er in elke Vlaamse gemeente per duizend inwoners één vergunning voor een taxivoertuig uitgereikt. Artikel 4 voorziet in een aantal uitzonderingen, die onder meer betrekking hebben op Zaventem.

Die verhouding is gebruikelijk in alle Europese steden en is bedoeld om het beroep van taxichauffeur rendabel te houden.

De uitspraak dat Brusselse taxichauffeurs geen klanten in Zaventem mogen oppikken, vraagt om enige nuancering. Ze mogen inderdaad geen gebruik maken van de taxistandplaatsen of op de luchthaven rondrijden. Als de taxi's echter op meer dan 100 meter van de taxistandplaats wordt aangeroepen, mogen zij die klanten meenemen. Zij mogen ook klanten op de luchthaven oppikken als die rit via een telefooncentrale op het Brussels grondgebied werd besteld.

De situatie is weliswaar niet erg logisch. Ik heb dit probleem bij Vlaams minister Van Brempt aangekaart, maar enige voorzichtigheid blijft geboden. Als Brusselse taxi's personen in Zaventem mogen oppikken, zullen de Vlaamse taxi's waarschijnlijk vragen om klanten in Brussel te mogen oppikken. Ik weet niet of de taxidiensten daarvoor te vinden zijn.

De vorige regering heeft de opleiding van taxichauffeur grondig gewijzigd. De nadruk ligt op de kwaliteit van de dienstverlening. Met het oog daarop verwerven de taxichauffeurs in opleiding een grondige kennis van de Brusselse topografie en van de onderwerpen die doorgaans aan bod komen tijdens de rit.

Er wordt ook benadrukt welke houding de

prédécesseur. Il a pris des mesures importantes, mais le travail n'est pas terminé. Il reste beaucoup de choses à faire pour améliorer le service et les conditions de travail.

M. Daïf a fait l'inventaire exhaustif des problèmes que rencontre le secteur taxi à Bruxelles. Je ne vais pas répondre à tous ces aspects aujourd'hui, car samedi prochain, je rencontre les chauffeurs de taxi. Il y a presque un mois, j'avais déjà rencontré les représentants des centraux téléphoniques et les exploitants de taxis, mais comme ceux-ci ont chacun leurs propres objectifs, il est important d'écouter aussi les hommes sur le terrain.

Je ne peux donc pas encore vous expliquer mon point de vue. Dans un processus de participation, il faut d'abord écouter avant d'élaborer un plan. Je vous propose de discuter de tous ces aspects dès que le Plan Taxi sera élaboré afin de démontrer ainsi au secteur taxi que le parlement s'intéresse réellement à leur travail. On pourrait le faire début de l'année prochaine.

Aujourd'hui, je voudrais donc me limiter à quelques aspects mentionnés par Mme Teitelbaum et M. Daïf.

En ce qui concerne l'engorgement de l'aéroport national, l'arrêté du gouvernement flamand du 18 juillet 2003 précise en son article 3 que le nombre de véhicules taxis autorisés dans une commune est fixé à un véhicule par 1.000 habitants. Des exceptions sont possibles et sont explicitement précisées à l'article 4. Cet article s'applique notamment à Zaventem.

J'attire votre attention sur le fait que ce coefficient (1/1000) est habituellement admis par toutes les villes européennes, et ce afin de fixer le nombre de taxis pouvant circuler sur le territoire d'une ville et/ou d'une commune en tenant compte des besoins du public, des critères économiques propres à ce secteur d'activités, et afin de préserver la rentabilité des exploitants de taxis.

Quant à l'impossibilité de charger, votre déclaration selon laquelle les chauffeurs de taxi bruxellois ne peuvent pas prendre de clients à Zaventem doit être nuancée. Il est un fait qu'il leur est interdit de circuler à l'aéroport à la recherche de clients et d'utiliser les emplacements réservés aux taxis accrédités.

chauffeurs in hun eigen belang moeten aannemen tegenover mogelijke of daadwerkelijke agressie.

De kennis van enkele zinnnetjes in het Frans, het Nederlands en het Engels is verplicht. Dit is vaak een probleem.

Ik weet dat ze dat voorbeeld aanhalen. We zullen de opleiding herzien omdat ze inderdaad te lang duurt. Een goede opleiding blijft echter onontbeerlijk. Ik krijg te veel klachten van ontevreden gebruikers. Ik wil snel voor een oplossing zorgen, maar de kwaliteit van de opleiding mag niet in het gedrang komen.

De MIVB en de taxi's zijn geen concurrenten. Ze hebben verschillende doelgroepen en functies. Precies omdat ze complementair zijn, wilde ik voor allebei bevoegd zijn.

De illegale taxi's op Brussels grondgebied worden gecontroleerd en bekeurd door de gewestelijke ambtenaren. Na herhaalde overtredingen nemen ze de voertuigen in beslag. Er zouden meer controles moeten plaatsvinden, maar daarvoor hebben we meer personeel nodig.

Alleen de federale overheid kan iets veranderen aan het statuut van de luchthaven. Gezien de recente moeilijkheden met DHL, lijkt het moment me niet gepast om aan het Vlaams Gewest te vragen Zaventem om de luchthaven bij Brussel te voegen. Dit is politiek gezien niet realistisch.

Wel wil ik op een andere manier samenwerken met het Vlaams Gewest. Minister Van Brempt en ik horen bij dezelfde partij; dat vereenvoudigt de zaak. Het overleg is trouwens al begonnen. We zullen proberen tot een samenwerkingsakkoord te komen. We moeten echter voorzichtig zijn: niet iedereen uit de sector staat open voor een dergelijke toenadering.

Om ecologische, financiële en economische redenen vind ik het onlogisch dat een voertuig na een rit leeg moet terugkeren. We zullen naar andere oplossingen moeten zoeken.

Wat de huurauto's betreft, heb ik inderdaad gerechtelijke stappen ondernomen. Ik vind het arrest van het Vlaams Gewest belachelijk en heb dat ook gezegd aan minister Van Brempt. Met een Brusselse vergunning mag je een

La réglementation régionale précise en son article 28 que : « après chaque course ou chaque série ininterrompue de courses, le conducteur est tenu de rejoindre par la voie la plus rapide, le stationnement de son choix ». Il est toutefois possible qu'un taxi soit 'hélé' par des personnes qui souhaitent être emmenées.

Cette disposition permet donc aux taxis bruxellois hélés de charger des clients à Zaventem, sauf s'ils se trouvent à moins de cent mètres du stationnement autorisé aux seuls taxis de Zaventem. Certes, ce n'est pas logique, mais je tiens tout de même à apporter une nuance puisque cette exception est utilisée.

Ils peuvent également charger sur appel téléphonique par le biais des centraux téléphoniques qui se trouvent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Je reconnais le caractère illogique de cette mesure. J'en ai déjà discuté avec ma collègue au gouvernement flamand, Mme Kathleen Van Brempt. Mais cette matière exige une grande prudence. En effet, si on autorise les taxis bruxellois à charger des passagers à Zaventem, la Région flamande demandera une certaine réciprocité pour leurs chauffeurs de taxis. Si l'autorisation est accordée aux taxis bruxellois de charger des clients à Zaventem, la même chose devra être faite pour les taxis flamands, à la gare du Midi ou ailleurs. Je ne suis pas sûr que le secteur même soit demandeur. Il faut être prudent.

Venons-en à la concurrence déloyale. Concernant la formation professionnelle, je souligne qu'au cours de la législature précédente, celle-ci a fait l'objet de quelques modifications fondamentales. L'accent a été mis sur la qualité du service rendu à la clientèle, avec pour but la formation de candidats les mieux à même de conduire le client par la voie la plus rapide, dans un climat respectueux de la clientèle, avec une connaissance importante de la topographie de la Région et des questions généralement abordées par la clientèle.

Dans leur propre intérêt, l'accent est mis également sur l'attitude que les chauffeurs doivent adopter afin d'éviter les agressions et, le cas échéant, sur le comportement à adopter en cas d'agression.

passagier vervoeren, maar niet afzetten in Vlaanderen. Dit belachelijke besluit van het Vlaams Gewest gaat in tegen het Europese verdrag. De Raad van State zal ons waarschijnlijk gelijk geven. Daarom hoeven we het daarover niet te hebben in de komende onderhandelingen. De Vlaamse regering is trouwens bereid om een oplossing te vinden. Ondertussen moeten we ervoor zorgen dat deze kleine sector van ongeveer 100 wagens in Brussel, niet het slachtoffer wordt.

Meer zichtbare en moderne parkeerruimte moet in het plan worden opgenomen. Het gewest moet meewerken om meer parkeerplaatsen te vinden. We moeten ook optreden tegen het feit dat veel taxichauffeurs weigeren korte ritten te maken.

Ik ben mij bewust van alle problemen. We zullen nu zaterdag samen met de sector oplossingen zoeken en een globaal Taxiplan voorstellen, dat we in het parlement zullen bespreken.

La connaissance de quelques notions de base en français, néerlandais et anglais, en rapport avec la profession, est imposée. Dans la pratique, cet aspect est souvent problématique.

Je sais qu'ils citent cet exemple.

Je leur dis aussi qu'on va revoir la formation. Il y a eu, en effet, un allongement inacceptable de la durée de la formation. Cela concerne l'organisation de la formation mais n'a rien à voir avec la nécessité même de la formation des chauffeurs. Je reçois beaucoup de plaintes de Bruxellois, de navetteurs, de touristes mécontents de la qualité des chauffeurs de taxi. C'est ennuyeux. J'entends apporter assez rapidement des solutions concrètes à ce problème. Ces solutions ne devront cependant pas compromettre la qualité de la formation.

Par ailleurs, je ne suis pas d'avis que la STIB et les taxis soient en concurrence. Au contraire, selon moi, ils constituent des maillons complémentaires au sein du secteur des transports publics, ayant chacun sa propre fonction et sa propre clientèle. C'est d'ailleurs ce lien de complémentarité qui m'a poussé à demander, lors des discussions sur la formation du gouvernement, de pouvoir exercer cette compétence.

Les taxis périphériques en maraudage sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale font l'objet de contrôles et se voient dresser des procès-verbaux par les fonctionnaires régionaux. Ils font l'objet également de saisies de véhicules en cas d'infractions répétées. Il faudrait toutefois plus de contrôles et plus de personnel pour les réaliser.

Il n'est pas de notre compétence de changer le statut de Zaventem, aéroport international : c'est une matière fédérale. Après les péripéties de DHL, ce n'est pas le moment de demander à la Région flamande que l'aéroport, ou le territoire de Zaventem soit annexé à Bruxelles. Je n'y suis intellectuellement pas opposé. Toutefois, politiquement, il est irréaliste de penser que nous puissions le faire. Je préfère trouver une autre manière de collaborer avec la Région flamande.

Vous avez raison, nous devons collaborer. Mme Kathleen Van Brempt et moi sommes du même parti, ce qui facilite certaines choses. Nous avons déjà discuté et nos collaborateurs se rencontrent.

Nous tenterons de trouver une solution adéquate pour le secteur des taxis bruxellois et flamands. Nous essayerons de conclure un accord de coopération. Nous devons être prudents, notamment vis à vis du secteur. Tous ne sont pas favorables à cette ouverture.

Pour des raisons environnementales, financières et économiques – le client paye presque le double pour le trajet – je trouve illogique que le véhicule doive retourner à vide. On va essayer de trouver des solutions.

En ce qui concerne les voitures de location, j'ai en effet introduit un recours. Je trouve que cet arrêté de la Région flamande est ridicule. Je l'ai dit à Mme Kathleen Van Brempt.

Cet arrêté de la Région flamande s'oppose au traité européen. Comment expliquer que l'on puisse transporter un passager mais pas le débarquer en Flandre quand on a un permis bruxellois ?

Le Conseil d'Etat nous donnera probablement raison. C'est pourquoi je ne veux pas pousser la Région flamande à trouver une solution à cet arrêté dans les négociations que nous menons actuellement. Il y a une volonté dans le chef du gouvernement flamand d'en trouver une. En attendant, il faut faire en sorte que le secteur ne soit pas victime, même s'il ne s'agit pour Bruxelles, que de cent voitures environ.

Le stationnement doit être inclus dans le plan et être plus visible, plus clair et plus moderne. Je suis d'accord avec le principe que l'on doit en trouver davantage et que cela doit être un exercice pour toute la Région.

Nous devons également examiner l'assurance et les petites courses. Beaucoup de chauffeurs de taxis refusent les petites courses, ce qui est inacceptable.

Je suis conscient de la réalité de tous les autres problèmes qui ont été mentionnés. Nous tenterons d'y apporter des solutions avec le secteur que nous allons rencontrer ce samedi, et nous proposerons le Plan global Taxi, dont nous discuterons ensuite dans ce parlement.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het

M. le président.- La parole est à Mme

woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik dank de minister voor zijn eerlijk antwoord. We staan natuurlijk nog maar aan het begin van de regeerperiode.*

Er is een criterium van één taxi per duizend inwoners voor alle Europese steden, maar een luchthaven is een speciaal geval. Bezoekers moeten een taxi vinden wanneer ze die nodig hebben. De vraag op een luchthaven is niet te vergelijken met die in een stad.

Het is misschien toegelaten om 100 meter van de luchthaven een Brusselse taxi aan te roepen, maar welke reiziger zal zijn bagage zo ver voortslepen? En dan moet er nog net een taxi langkomen. Dit idee is niet realistisch.

Wederkerige parkeerrechten zouden een oplossing kunnen bieden.

Wat de oneerlijke concurrentie tussen de MIVB en de taxi's betreft, wijs ik u erop dat de taxichauffeurs ontevreden zijn. Door een bepaalde maatregel verliest de ene sector klanten aan de andere en dat is wel degelijk oneerlijke concurrentie.

Ik dank u voor uw wil tot dialoog met de verschillende gewesten.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik*

Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je remercie M. Le ministre pour cette série de réponses franches, car il est important d'avoir ce dialogue. Je suis consciente qu'en début de législature, les choses sont en chantier et vont devoir être mises en oeuvre.

Cependant, permettez-moi de revenir sur plusieurs points que vous avez mentionnés. Pour ce qui est du critère de 1/1000 pour toutes les villes européennes, il faut convenir qu'un aéroport jouit d'une situation particulière. Il faut dès lors veiller à ce que les visiteurs puissent trouver un taxi quand ils en ont besoin. Le problème de l'engorgement d'un aéroport n'est pas comparable à celui d'une ville.

Quant à votre nuance sur le fait que l'on peut héler un taxi, peu de voyageurs vont prendre leurs valises pour aller héler un taxi à cent mètres de la station. Encore faut-il qu'il y en ait un qui passe à ce moment-là. Cette réponse au problème n'est pas très réaliste.

La réciprocité est peut-être l'une des pistes à envisager lors des discussions que vous allez mener. Il serait bon d'exploiter cette possibilité afin de répondre à ce problème d'environnement, dans un sens comme dans l'autre.

En ce qui concerne la concurrence déloyale entre la STIB et les taxis, je comprends bien vos propos. Néanmoins, je tiens à vous signaler que de nombreux chauffeurs de taxi se plaignent amèrement de cette situation, responsable d'une perte importante de leur clientèle. Il s'agit bien d'un problème de concurrence déloyale quand un secteur se voit rafler sa clientèle par un autre à cause d'une mesure. Je vous invite à réfléchir en ces termes.

Je vous remercie encore pour cette volonté affichée de dialogue entre les différentes Régions. Il est temps de mettre un terme à ces petites disputes inopportunes.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis, une fois

ben het grotendeels met u eens, behalve wat de oneerlijke concurrentie betreft. Zo kun je ook zeggen dat de NMBS met haar snelle verbinding naar de luchthaven aan oneerlijke concurrentie doet. Neem de Europese wijk. Op enkele uitzonderingen na, zullen de Europese ambtenaren toch de taxi blijven nemen. En aangezien Brussel de hoofdstad van Europa is, moet die wijk toch via het openbaar vervoer verbonden zijn met de luchthaven. Anders zou ik heel wat verwijten krijgen! Sommigen willen zelfs een metrolijn voor deze verbinding. Dat zou pas oneerlijke concurrentie zijn!

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Het traject van de MIVB wordt gesubsidieerd. De voertuigen hebben hun halte precies op die plaats in de Europese wijk. Het gaat niet om een algemene problematiek van het openbaar vervoer ten opzichte van de taxi's.

De voorzitter.- Het gaat om twee verschillende vervoermiddelen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

encore, plutôt d'accord avec vous, sauf en ce qui concerne la concurrence déloyale. Selon ce point de vue, l'on pourrait également dire que la SNCB exerce, elle aussi, une concurrence déloyale ! Se rendre à l'aéroport depuis la gare Centrale, la gare du Nord ou encore la gare du Midi, ne prend que vingt minutes en train. C'est la voie la plus simple, et si d'aucuns veulent prendre le bus, cela peut se comprendre, mais soyons réaliste : c'est moins courant pour, par exemple, de hauts fonctionnaires européens. Puisque nous parlons du quartier européen, quelques fonctionnaires utiliseront peut-être les bus, mais d'une manière générale, ce sera toute même le taxi qui, dans cette zone, restera le moyen de transport le plus prisé. D'un autre côté, puisque Bruxelles est la capitale européenne, il est fondamental de lier ce quartier à l'aéroport par les transports en commun. L'absence d'une telle liaison me serait reprochée !

D'autres encore vont jusqu'à estimer qu'il faudrait un métro sur cette ligne. Voilà qui constituerait une fameuse concurrence déloyale !

M. le président.- Mme Teitelbaum, vous avez le dernier mot, si vous le souhaitez.

Mme Viviane Teitelbaum.- La STIB reçoit une subvention pour ce trajet. Il faut également constater que tous s'arrêtent maintenant à cet endroit précis dans le quartier européen, ce qui en fait un problème particulier; il ne s'agit en effet pas d'une problématique générale des transports en commun face aux taxis.

M. le président.- Disons que ce sont deux modes de transport différents.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION 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,**

betreffende “de huidige stand van het GEN-dossier”.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *De kwestie van het GEN sleept al meer dan tien jaar aan en het einde ervan lijkt nog niet in zicht.*

Mijn eerste vraag betreft de financiële middelen van de NMBS. Het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en het Gewest voorziet in de prefinanciering en de cofinanciering van een aantal gewestelijke projecten. Daarbij staat het partnerschap tussen overheid en privé-sector ter discussie. Ook al kunnen zo een aantal werken sneller worden uitgevoerd, worden er dan geen andere uitgesteld? Wordt het partnerschap tussen overheid en privé-sector opgenomen in een aanhangsel bij het samenwerkingsakkoord? Wordt deze wijziging van het samenwerkingsakkoord ter goedkeuring aan het parlement voorgelegd?

Dit samenwerkingsakkoord betreffende het tienjarig investeringsplan werd door de gewestelijke parlementen goedgekeurd. Het akkoord dient integraal te worden nageleefd. Indien niet, treedt artikel 18 van het samenwerkingsakkoord in werking. Dat bepaalt dat de geschillen tussen de partijen die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord worden beslecht door een jurisdictie zoals bedoeld in artikel 92bis van de wet van 8 augustus 1980.

Als we deze beschikkingen zouden wijzigen, zouden we wellicht vaststellen dat sommige nu al niet meer worden nageleefd!

Als we au sérieux willen worden genomen bij de onderhandelingen met de NMBS, dan moeten we erover waken dat de overeenkomsten met de federale regering, worden nageleefd.

Wat is het standpunt van de regering over de achterstand die de werkzaamheden in Brussel hebben opgelopen? Valt die achterstand onder artikel 11 van het samenwerkingsakkoord, dat een

concernant « l'état actuel du dossier RER ».

M. le président.- La parole est à M. Grimberghs. Je rappelle qu'il dispose de dix minutes.

M. Denis Grimberghs.- Je souhaite interpellé une nouvelle fois le ministre sur l'état d'avancement du dossier RER. Voilà plus de dix ans que ce dossier se trouve sur la table et il semblerait qu'il soit embourbé dans une série de difficultés dont nous ne sommes pas près de voir la fin. J'aborderai trois questions à l'occasion de cette interpellation.

La première a trait aux moyens financiers de la SNCB. L'accord de coopération conclu entre l'Etat et la Région, relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, prévoit des mécanismes de pré- et de cofinancement de certains projets d'investissement par les Régions. L'un de ces mécanismes, le partenariat public-privé, prête manifestement à question. En effet, si dans certains cas, cette solution permettrait d'accélérer la réalisation de certains travaux, ce mode de financement ne risque-t-il pas d'en retarder d'autres? Je pense en particulier au cas où la SNCB reporterait ses engagements sur ce type de montage financier dans tel ou tel cas. Le partenariat public-privé sera-t-il coulé dans un avenant à l'accord de coopération? Cette modification de l'accord de coopération sera-t-elle soumise, elle aussi, à ratification du parlement?

Je rappelle en effet que l'accord de coopération relatif au plan d'investissement décennal, qui était prévu pour une durée de douze ans, a été ratifié par les parlements régionaux, notre parlement étant le premier à le faire. Cet accord de coopération doit donc être respecté intégralement, et si tel ne devait pas être le cas, que l'on prévoie d'utiliser les dispositions, en particulier l'article 18 de l'accord de coopération, qui dit qu'en cas de litige quant à l'interprétation de l'accord de coopération, celui-ci est tranché par la juridiction des accords de coopération, créée par l'article 92 bis de la loi du 8 août 1980.

Nous devrions d'ailleurs nous orienter vers une modification pour constater que certaines de ces

opschorting van de kalender mogelijk maakt in geval van overmacht? Heeft het overlegcomité een geval van overmacht vastgesteld? Zal de gewijzigde planning de beschikkingen van de overeenkomst wijzigen?

Wat het GEN betreft, besliste men op de ministerraad van Oostende om het exploitatiedeficit van het netwerk te dekken en rollend materieel aan te kopen.

Hoewel artikel 17 van het samenwerkingsakkoord bepaalt dat een deel van het rollend materieel in 2005 beschikbaar moet zijn om de eerste twee GEN-lijnen ten laatste op 31 december 2005 in werking te kunnen stellen, stellen we vast dat de bestelling te laat werd uitgevoerd. Vond de bestelling wel degelijk plaats? Welk rollend materieel werd er besteld? Met welke leveringstermijnen?

Krachtens artikel 16 van het samenwerkingsakkoord, dat een schikking omtrent het GEN voorziet, zijn de federale staat en de drie gewesten op 4 april 2003 tot een overeenkomst gekomen. Volgens de Raad van State had die de vorm moeten aannemen van een samenwerkingsakkoord. Ons parlement heeft de overeenkomst in april 2004 goedgekeurd. Hebben de andere parlementen hetzelfde gedaan? Heeft onze regering de federale staat gevraagd de overeenkomst goed te keuren?

Ik stel me vragen bij de praktische uitvoering van de overeenkomst. Bij de goedkeuring van de tekst in april 2004 merkte ik reeds op dat een aantal beschikkingen later waren uitgevoerd dan voorgeschreven.

Het parlement wil die vertraging wegwerken en heeft daarom de tekst goedgekeurd. De vraag is of die overeenkomst ook zal worden uitgevoerd. Ik denk met name aan de bepalingen over het stuurcomité en het comité dat met het uitvoering van het GEN in het gewest is belast.

Mijn tweede vraag betreft de stedenbouwkundige vergunningen. Het overlegcomité heeft in december 2003 een negatief advies uitgebracht over de aanvraag om lijn 161 op vier sporen te brengen.

Dat comité was samengesteld uit

dispositions ne sont déjà pas respectées à ce jour !

Si on veut être un partenaire sérieux dans une négociation avec la SNCB, il est essentiel de veiller à ce que les accords pris par le gouvernement fédéral la concernant soient dûment respectés.

Plus généralement, je souhaite connaître l'avis du gouvernement sur les retards pris dans le calendrier d'exécution des investissements localisés à Bruxelles.

Les retards dans l'exécution des travaux entrent-ils dans le cadre de l'article 11 de l'accord de coopération, qui prévoit une suspension du calendrier en cas de force majeure? Si force majeure il y a, le comité de concertation l'a-t-il dûment constaté? Les changements qui vont intervenir dans le calendrier d'exécution seront-ils répercutés dans une modification des dispositions de l'accord?

En ce qui concerne plus particulièrement le RER, le conseil des ministres réuni à Ostende a entériné la décision de couvrir le déficit d'exploitation du réseau, et a pris en même temps la décision d'acheter du matériel roulant pour la mise en oeuvre du RER.

Alors même que l'article 17 de l'accord de coopération stipule qu'une partie du matériel roulant destiné au RER doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service pour le 31 décembre 2005 au plus tard des deux premières lignes du RER, force est de constater que la commande de ce matériel roulant a été passée avec retard. Et cette commande est-elle effectivement passée? Pour quelle quantité de matériel roulant, avec quelles disponibilités et dans quels délais?

En vertu de l'article 16 de l'accord de coopération, lequel prévoyait un accord pour le RER, nous avons voulu adopter une convention, qui aurait du prendre la forme d'un accord de coopération selon le Conseil d'Etat. Cette convention du 4 avril 2003, qui lie l'état fédéral et les trois Régions, et qui vise à mettre en oeuvre le programme du RER dans notre région, nous avons voulu l'entériner ici-même, dans ce parlement.

Les autres parlements ont-ils procédé à la même démarche? Le gouvernement a-t-il demandé à

vertegenwoordigers van de gemeenten Watermaal-Bosvoorde, Elsene en Oudergem, de dienst Monumenten en Landschappen, het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en het BIM.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde is sterk tegen het project gekant en wil dat die lijn onder de grond wordt gestopt om visuele en geluidshinder te voorkomen.

Aangezien de capaciteit van lijn 161 in het kader van het GEN moet worden verhoogd, is de NMBS verplicht een nieuw stedenbouwkundig attest aan te vragen, tenzij de regering haar standpunt in dit dossier wijzigt. Hoe staat het daarmee, te meer daar het Waals Gewest juist zijn vergunningen heeft afgegeven ?

Ik wil nog even terugkomen op de sluiting van het station van Bosvoorde. Het GEN zou een veertigtal haltes hebben in het Brussels Gewest. Dat is essentieel om van het GEN een stadsnet te maken. Het zou ook het aandeel van het openbaar vervoer in het pendelverkeer van buiten het Gewest vergroten. De afstand tussen de eindhalte en de werkplaats is immers bepalend voor de keuze van het transportmiddel; die tussen vertrekhalte en woonplaats veel minder.

In de studie voor het strategisch project "nationale reiziger" van de NMBS wordt echter gesproken van de sluiting van veertig stations in het hele land, waaronder dat van Bosvoorde. Hier zouden volgens de NMBS minder dan 300 reizigers per dag in- en uitstappen. Het studiebureau Stratec telde evenwel 1817 in- en uitstappende reizigers en de NMBS zelf maar liefst 862 instappende reizigers.

Dat is ruim boven het minimum van 300 reizigers per dag en er is bovendien sprake van uitbreiding van lijn 161 tot vier sporen. Dat lijkt mij niet zo'n verstandige strategie.

De studie van Stratec spreekt van 1008 reizigers per dag die het station van Bosvoorde aandoen indien het Horizon-project in 2015 wordt gehaald. Anders zouden het er 663 per dag zijn. Het station van Bosvoorde wordt vooral tijdens de spitsuren druk bezocht vanwege de nabijgelegen kantoren en scholen.

Volgens het regeerakkoord zal het Gewest zo snel

l'état fédéral d'approuver la dite convention ? Je m'interroge sur sa mise en oeuvre pratique. Lorsque nous avons approuvé en avril 2004 cette convention, qui datait d'avril 2003, j'avais souligné le nombre de dispositions qui n'avaient pas été mises en oeuvre dans les délais fixés par la convention.

Le parlement a préféré couvrir ces retards et approuver ce texte. La question est de savoir si on met en oeuvre ladite convention, et en particulier une série de dispositions qui ont trait à l'organe qui doit gérer le comité de pilotage et l'organe qui doit gérer la mise en oeuvre du RER en Région de Bruxelles-Capitale.

Ma deuxième question est relative aux autorisations urbanistiques. La commission de concertation, chargée de donner suite aux conclusions de l'étude d'incidence réalisée par le bureau d'aménagement SC sur la mise à quatre voies de la ligne 161, a émis un avis globalement défavorable sur cette demande en décembre 2003.

Cette commission était composée de représentants des communes de Watermael-Boitsfort, d'Ixelles et d'Auderghem, du Service des monuments et des sites, de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement et de l'IBGE.

La commune de Watermael Boitsfort s'oppose farouchement au projet et réclame la mise sous terre de la ligne afin d'éviter les nuisances acoustiques et esthétiques.

L'accroissement de la capacité de la ligne 161 est manifestement indispensable à la création du RER. La SNCB se voit dès lors contrainte de procéder à une nouvelle demande de certificat d'urbanisme pour prendre en compte les différentes remarques qui ont été formulées, à moins que le gouvernement ne prenne une autre attitude dans ce dossier.

Où en est-on aujourd'hui en cette matière, à l'heure où les permis viennent d'être débloqués du côté de la Région wallonne ?

Il faut tenir compte des différents problèmes urbanistiques, esthétiques et d'aménagement du territoire posés par l'élargissement de la ligne 161, ainsi que des conséquences environnementales, tout en parvenant à mettre en oeuvre l'objectif fixé

mogelijk bepalen welke stations moeten worden bediend door het GEN. Wanneer zal deze lijst beschikbaar zijn? Wat gaat de regering doen voor het behoud van stations die van wezenlijk belang zijn voor het GEN?

Voor de keuze van de haltes in het Brussels Gewest kunnen we ons normaal baseren op een studie die besteld is in het kader van het samenwerkingsakkoord Bel-Iris. Vordert de studie? Volgens de website van Bel-Iris zou deze klaar zijn tegen september 2003. Is dat het geval? Dan moet de site worden geactualiseerd. Als de studie nog niet klaar is, wanneer dan wel? Waarop zal de regering dan haar project voor de Brusselse stations baseren?

par les accords que je viens de rappeler.

Ma troisième question peut paraître un point de détail, bien que les points de détail soient souvent symboliques dans ce genre de dossier. Il s'agit de la fermeture de la gare de Boitsfort.

Enfin, je voudrais en revenir à la question de la fermeture de la gare de Boitsfort. Il était prévu que le RER dispose d'une quarantaine d'arrêts dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit là d'une condition essentielle pour faire du RER un outil de desserte urbaine.

C'est également un facteur de succès pour augmenter la part de marché des transports collectifs dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail depuis l'extérieur de la Région. En effet, la distance entre la gare de destination et le lieu de travail est un élément déterminant dans le choix du mode de transport des navetteurs, alors que ce choix est peu influencé par la distance entre le lieu de domicile et la gare d'origine. Il serait donc dans l'intérêt de la Région de maximiser le nombre de points d'arrêt à proximité des zones d'emploi.

Or, qu'a-t-on appris récemment, dans l'étude de projet stratégique pour l'activité « voyageur national » réalisée par la SNCB ? C'est que celle-ci prévoit de supprimer quarante gares à travers le pays, dont une à Bruxelles, celle de Boitsfort. D'après la SNCB, Boitsfort figurerait parmi les gares qui sont fréquentées par moins de 300 usagers par jour. Et ce, alors même que le bureau d'études Stratec a dénombré 1.817 montées et descentes dans son étude d'incidence et que la SNCB a dénombré quant à elle 862 montées !

Le minimum de 300 usagers par jour est donc largement dépassé. On est en train de décider de discuter de la mise à quatre voies de la ligne 161 et on menace de fermer la gare de Boisfort ! Cela ne me paraît pas être une stratégie fort intelligente en terme de négociation.

Dans l'étude d'incidences réalisée par le bureau d'aménagement dont j'ai déjà parlé, il est écrit qu'en cas de mise en oeuvre du projet Horizon en 2015, la gare de Boitsfort verrait passer sa fréquentation de 1008 voyageurs par jour contre 663 si ce projet Horizon ne voyait pas le jour. Cette même étude d'incidence concluait que la

gare de Boitsfort était très fréquentée en heure de pointe car il s'agit d'un pôle Emploi-Ecole-Capitale.

L'accord de coopération – l'accord de notre gouvernement – stipule que la Région fixera dans les meilleurs délais la liste des gares devant être desservies par le RER. Pour quand pouvons-nous espérer l'établissement de cette liste ?

Que compte faire le gouvernement pour défendre le maintien de la valorisation des gares bruxelloises vitales au développement du RER ?

Et je termine dans les temps en rappelant qu'une étude a été commandée dans le cadre de l'accord de coopération Bel-Iris, qui devrait normalement nous permettre de nous adosser au résultat de ces études pour faire le choix des points d'arrêt à l'intérieur de la zone bruxelloise du RER. Je voudrais savoir où en est cette étude? Selon les informations reprises sur le site de Beliris, elle devait être terminée pour septembre 2003. Est-elle terminée ? Si tel devait être le cas, le site de Beliris doit être actualisé. Dans le cas contraire, dans quels délais sera terminée cette étude, et sur quelle base le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale va-t-il fixer son projet de développement des gares bruxelloises dans notre Région, en liaison avec le projet de RER ?

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (*in het Frans*).- *Het GEN moet evenzeer ten goede komen aan de Brusselaars als aan de inwoners van de andere gewesten. Volgens het regeerakkoord zal het Gewest eisen dat het GEN de Brusselse stations zal aandoen.*

De heer Grimberghs vermeldde een station waar de loketten zijn afgeschaft terwijl het aantal gebruikers stijgt. Dat is niet logisch. Zal de service in de Brusselse stations nog verder achteruitgaan ?

De gewesten horen niet zelf te investeren in infrastructuur en nieuw rollend materieel. Dat is de taak van de federale overheid. Iedereen schrikt

M. le président.- La parole est M. Decourty.

M. Willy Decourty.- M. Grimberghs a été assez complet et détaillé dans son intervention. Je me contenterai donc d'évoquer très brièvement quelques points qui me semblent importants.

En ce qui concerne les gares, il faut convenir que le RER doit profiter autant aux Bruxellois qu'aux navetteurs et aux habitants des autres Régions. Par conséquent, le problème du desservissement des gares est fondamental, particulièrement à Bruxelles. L'accord de gouvernement est d'ailleurs relativement clair à ce sujet. Il précise en effet que la Région exigera que les gares situées sur le territoire bruxellois soient desservies par le RER.

M. Grimberghs a évoqué la décision de fermer les

terug voor die hoge kosten.

Onze partners zijn het niet altijd met ons eens dat het GEN ook de Brusselse stations moet bedienen. Dat kan een stadsvlucht en tal van andere problemen tot gevolg hebben.

Enkel in het Brussels Gewest zijn de middelen besteed aan rollend materieel, terwijl de andere gewesten ook konden investeren in ondersteunende maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van leefmilieu. Het investeringsplan van de NMBS trekt daar geen budget voor uit, dus het valt te verwachten dat die kosten voor rekening van het gewest zullen zijn.

Hetzelfde geldt voor de renovatie van de Brusselse stations. In het meerjarenplan werd daar slechts twintig miljoen euro voor vrijgemaakt. Vroeg of laat zal het Gewest dus moeten bijspringen.

De kredieten zijn trouwens bedoeld voor de periode 2009-2012, terwijl de werken aan de lijn Brussel-Ottignies al volop bezig zijn. Ik vrees dat dat Brussel zuur zal opbreken.

Het negatieve advies van Stedenbouw kan de aanpassingswerken aan lijn 161 vertraging bezorgen. Het Brussels Gewest zou dan geen goede verbinding meer hebben met het spoorwegennet en het GEN.

Voor het overige heeft de heer Grimberghs de belangrijkste punten opgesomd.

guichets d'une gare dont la fréquentation est en augmentation. Cette situation semble incohérente par rapport à ce que nous exigeons et peut susciter de l'inquiétude. Je me joins dès lors à lui pour savoir ce qu'il adviendra du desservissement des gares bruxelloises.

En ce qui concerne le financement, nous sommes d'avis que ce n'est pas aux Régions de débloquent les fonds nécessaires à l'investissement pour l'infrastructure et le nouveau matériel roulant. Ce problème relève en premier lieu du fédéral et est fondamental. Aujourd'hui, tout le monde fait preuve de frilosité pour assumer les coûts particulièrement élevés dans ce domaine, et notre Région craint logiquement des risques financiers importants.

De la même manière, on peut craindre un exode urbain et les difficultés liées au fait que nos partenaires ne partagent pas toujours le même avis quant à l'obligation de desservir la Région bruxelloise en tant qu'outil destiné aux Bruxellois eux-mêmes.

Je rappelle que Bruxelles est la seule Région qui a vu ses moyens affectés au matériel roulant, contrairement aux autres Régions qui peuvent utiliser leurs moyens pour des mesures connexes aux investissements ferroviaires, notamment dans le domaine de l'environnement. Comme le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB ne prévoit aucun crédit pour ces investissements, nous pouvons tout naturellement craindre que ceux-ci soient à charge de notre Région.

Le même cas de figure se pose pour les travaux d'aménagement des gares. Toujours à la lecture de ce même plan pluriannuel d'investissements, on a constaté que les crédits prévus à cet effet pour Bruxelles ont été ramenés à 20 millions d'euros. On peut dès lors en déduire que la Région sera ou devra être à même de financer une partie de ces investissements.

Dans le même domaine, les crédits prévus le sont sur une période de 2009 à 2012, alors que nous sommes en pleins travaux d'élargissement des lignes Bruxelles-Ottignies. Je crains que l'on n'arrive à un décalage horaire qui mettra Bruxelles en difficulté.

Je rejoins ainsi le problème des autorisations en

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Ik wil inpikken op twee punten die door de heer Grimberghs naar voren zijn gebracht : het GEN en de sluiting van de loketten in het station van Bosvoorde.*

De gemeente Watermaal-Bosvoorde trekt het GEN niet in twijfel, maar de uitbreiding tot vier sporen is rampzalig voor deze bijzonder groene gemeente. De overlegcommissie en de gemeente hebben een negatief advies uitgebracht en gevraagd de bouw van een tunnel te onderzoeken.

In tegenstelling tot wat de heer Grimberghs beweert, heeft het Gewest het stedenbouwkundig attest toegekend. De gemeente Watermaal-Bosvoorde heeft echter een beroep bij het Stedenbouwkundig College ingediend omdat zij vindt dat dit attest te vroeg werd afgegeven.

Zo werd er nog geen studie uitgevoerd over de manier waarop de nieuwe bermen in het landschap kunnen worden geïntegreerd. Er moet nog een milieuovereenkomst tussen het Gewest en de NMBS worden gesloten voor de beperking van de geluidsoverlast en de trillingen en het beheer van de spoorwegbermen en kruispunten. Er moet een werfbestek worden opgesteld, alsook een onteigeningsplan.

De vorige staatssecretaris had gezegd dat de vergunning pas zou worden afgegeven nadat alle alternatieven waren onderzocht of de nodige maatregelen waren genomen om de hinder voor de omwonenden te beperken.

Zelfs als de NMBS om financiële redenen niet met de bouw van de tunnel instemt, zijn er nog andere alternatieven. Zo zou het volgens de NMBS haalbaar zijn met drie in plaats van met vier

matière d'urbanisme, puisque l'avis défavorable sur la mise à quatre voies de la ligne 161 risque de mettre Bruxelles en retard par rapport aux autres Régions, ce qui pourrait nous amener à un isolement quant à l'accès de notre Région par les voies ferroviaires et l'exploitation du RER.

Pour le reste, M. Grimberghs a évoqué l'essentiel.

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

Mme Martine Payfa.- J'aborderai rapidement les deux points soulevés par M. Grimberghs : le RER et la fermeture des guichets de la gare de Boitsfort.

Watermael-Boitsfort s'est battu – et se bat toujours – dans le cadre de cette demande de certificat d'urbanisme introduite par la SNCB. Nous ne remettons pas en cause le RER, qui est indispensable pour résoudre le problème de mobilité à Bruxelles, à condition que les transports en commun à Bruxelles suivent.

Nous nous sommes battus parce que l'élargissement à quatre voies est catastrophique pour la commune de Watermael-Boitsfort, qui est particulièrement verte. La commission de concertation et la commune avaient rendu un avis défavorable, considérablement étayé et motivé, et avaient demandé la mise à l'étude d'un tunnel.

Contrairement à ce que M. Grimberghs disait, je crois savoir que la Région a donné son accord pour ce certificat d'urbanisme. Le frein de la commune de Watermael-Boitsfort consiste en un recours au Collège d'urbanisme. Nous avons introduit ce recours parce que la délivrance du certificat d'urbanisme nous paraît prématurée. En effet, diverses études et mesures d'investigation sont encore nécessaires pour appréhender la bonne fin du projet.

Ce recours est notamment motivé par la nécessité de réaliser une étude d'intégration paysagère des nouveaux talus, de conclure une convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB relative au bruit et aux vibrations de chemin de fer, de conclure une convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB sur la gestion des abords du chemin de fer – toute la problématique

sporen te werken. Wij hebben dus de indruk dat nog niet alle denkplannen werden onderzocht.

Zo kan ons beroep de procedure vertragen. Maar de NMBS kende de eisen. Zij weigerden om alternatieven te zoeken die het landschap en het milieu in Bosvoorde minder zouden schaden. Wij hopen toch om dit doel nog te bereiken.

Indien het Stedenbouwkundig college niet binnen de termijn antwoordt, moet de regering over de zaak beslissen. Ik wijs op het feit dat Bosvoorde een deel van Brussel is: de belangen van het gewest staan op het spel.

De situatie rond het station van Bosvoorde vind ik ongelofelijk: de schade die het GEN zou aanrichten; de afschaffing van het enige loket in de twee stations op het grondgebied van Watermaal-Bosvoorde. De cijfers die de heer Grimberghs aanhaalt, worden op verschillende manieren geïnterpreteerd. Ik heb trouwens een brief ontvangen, waarin de heer Vincke een eventuele sluiting niet baseert op het aantal reizigers, maar op het aantal abonnementen! Het is een kwestie van rendabiliteit.

Op dit ogenblik wordt het loket enkel halftijds bemand tijdens de ochtendspits. Wij hebben geschreven naar de NMBS met de vraag dit Brusselse station niet te sluiten.

Dit station ligt erg geïsoleerd. Een verlaten station scheidt niet alleen onveiligheid, maar bovendien schaadt de afschaffing van het loket de gebruiksvriendelijkheid, die essentieel is voor een goede openbare dienstverlening, wat het vervoer toch is. Wij betreuren het feit dat de NMBS zelfs geen halftijdse plaats wil betalen.

des talus et des traversées -, d'un plan de gestion des talus de la ligne 161 entre la gare de Watermael-Boitsfort et la forêt de Soignes, d'engagements spécifiques en matière de gestion de chantier, d'un plan complet des expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

Cette situation prématurée était parfaitement exprimée par l'ancien secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire, qui disait à l'époque qu'aucun permis ne serait délivré pour la mise à quatre voies sans avoir préalablement fait le tour de toutes les solutions alternatives ou, à défaut, avoir pris toutes les mesures permettant de réduire efficacement les nuisances pour les riverains, tout en apportant une vraie réponse en termes esthétiques, paysagers, partout où celle-ci s'imposerait.

Même dans le cas où la SNCB, pour des raisons économiques, ne répondait pas à la demande du tunnel, d'autres possibilités subsistaient, notamment celle du passage à trois voies plutôt que quatre. C'était réalisable selon des responsables de la SNCB. Nous avons donc l'impression que toutes les alternatives n'ont pas été étudiées.

J'explique donc en quoi notre recours peut faire retarder la procédure maintenant, mais il faut savoir que la SNCB connaissait les demandes.

Nous avons réellement senti un refus d'essayer de trouver des alternatives qui détruiraient moins le paysage et les qualités environnementales de Boitsfort et nous espérons encore pouvoir atteindre cet objectif.

Dans ce cadre là, nous savons que si le Collège d'urbanisme ne répond pas dans les délais, c'est bien le gouvernement qui devrait statuer en la matière. Je fais appel ici au fait que la commune de Boitsfort, c'est aussi et surtout Bruxelles : les intérêts de la Région bruxelloise sont en jeu.

Ma deuxième observation concerne la gare de Boitsfort. Je trouve la situation assez incroyable, vu les dégâts que provoquerait le RER, et vu la suppression pure et simple du seul accueil au guichet encore disponible sur les deux gares que compte Watermael- Boitsfort. D'autant que les chiffres rappelés par M. Grimberghs sont évidemment interprétés de manière différentes.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het principe van de prefinanciering is vastgelegd in artikel 14 van het samenwerkingsakkoord.*

Op 22 september 2003 hebben het kabinet Vande Lanotte en de NMBS ontwerpen van offerteaanvragen opgesteld voor projecten van het type BOT (Build-Operate-Transfer). Voor Brussel betref dit de spoorverbinding tussen de voorhaven en het rangeerstation van Schaarbeek, een eerder beperkte investering van vijf miljoen euro. Prefinanciering was niet nodig omdat het GEN als prioritair wordt beschouwd en de nodige middelen beschikbaar waren.

De werken zijn niet volgens plan verlopen. In de eerste plaats waren de stedenbouwkundige procedures ingewikkelder dan in de andere gewesten. Vervolgens was er het getalm van de afgevaardigd beheerder, die zich pas voor het GEN wilde inzetten als er een akkoord was met de federale overheid over de ontbrekende 100 miljard

J'ai d'ailleurs reçu dernièrement un courrier de M. Vincke qui base une éventuelle fermeture des guichets non sur le nombre de passagers, mais bien sur le nombre d'abonnements ! Il s'agit d'une question de rentabilité.

A l'heure actuelle, il convient de souligner que l'accueil dans cette gare n'est assuré que par un mi-temps le matin. Un mi-temps aux heures de pointe !

Nous avons donc écrit à la SNCB, nous avons demandé de veiller à ce qu'on ne ferme pas les guichets de cette gare à Bruxelles.

Il faut aussi définir ce que l'on veut : les transports sont encore un service public, et cette gare est très isolée. Non seulement une gare à l'abandon ne fait qu'engendrer de l'insécurité, mais surtout, vouloir supprimer l'accueil aux guichets est tout à fait contraire au développement d'un service public convivial quand on pense au contact relationnel. C'est bien là le chef de bons services publics et nous regrettons que, dans le budget de la SNCB, l'on ne puisse pas même préserver un mi-temps.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Concernant le volet financier, le principe de préfinancement est inscrit à l'article 14 de l'accord de coopération couvrant le plan d'investissement.

Dans le respect de ces principes et des décisions du comité de concertation du 22 septembre 2003, le cabinet Vande Lanotte et la SNCB établissent les projets d'appel d'offres pour désigner les candidats investisseurs dans des projets de type BOT (Built-Operate-Transfer). Ces projets concernent le Diabolo de Zaventem, le Liefkenshoektunnel, le port de Zeebruges, des accélérations sur les projets wallons Lignes 130 et 147 et Ligne 161/162, et, pour ce qui concerne Bruxelles, le raccordement ferroviaire de la zone de l'avant-port (terminal trimodal) au réseau de Schaarbeek-Formation, dont la portée financière est cependant bien moindre (de l'ordre de 5 millions d'euros).

Tant la Région que la SNCB ont jugé que les

frank - op een totaal van 687 miljard frank - voor het investeringsplan.

Artikel 11 van het samenwerkingsakkoord werd niet als dusdanig toegepast.

De bepalingen van artikel 17 van het samenwerkingsakkoord (aankoop van een gedeelte van het rollend materieel en uitbating van de twee eerste lijnen tegen einde 2005) werden niet uitgevoerd.

Tijdens de vergadering van de federale ministerraad van 20 maart 2004 werd het volgende tijdschema goedgekeurd:

Vanaf 14 december 2003 twee verbindingen per uur in de spitsuren en één in de daluren met CityRail vanaf Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve en Eigenbrakel.

Vanaf 10 december 2006 zijn er twee verbindingen per uur met de gemoderniseerde AM66/70 toestellen (ook in de daluren) op zes bestemmingen: Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel, Dendermonde, Mechelen en Leuven. Vanaf december 2008 wordt het nieuwe materieel progressief in werking gesteld en over alle lijnen verdeeld.

Voor de aankoop van het materieel wordt de volgende procedure gevolgd: verzending van de offerteaanvraag naar de geselecteerde bedrijven op 10 augustus 2004; indiening van de offertes tot 20 december 2004; onderhandelingen tot 31 maart 2005; ondertekening van het contract op 2 mei 2005; levering van de eerste stellen eind 2008. Er is reeds een vertraging van acht maanden op het investeringsplan.

De stellen hebben de volgende kenmerken: één verdieping; snelle acceleratie en grote remkracht; brede deuren met snel sluitsysteem; BOA-stellen van ca. 110 m lang; twee bestuurdersplaatsen; 350 zitplaatsen (vaste + uitklapbare); minimum 8% plaatsen in eerste klas; multifunctionele ruimte (onder meer voor fietsen); twee plaatsen voor mindervaliden; één toilet voor mindervaliden; airconditioning en geluidsinstallatie.

In het plan 2004-2007 is een begrotingspost van 103 miljoen euro ingeschreven. Men schat de prijs

projets du RER ne nécessitaient pas de préfinancement, puisque considérés comme prioritaires, et par là bénéficiant de tous les budgets nécessaires en fonction de l'avancement des procédures d'attribution des permis et d'un étalement normal des chantiers pour limiter les nuisances au niveau des riverains et du trafic ferroviaire.

Il est vrai que la cadence des travaux n'a pas suivi le rythme initial du plan d'investissement pour deux raisons principales. D'abord les procédures d'urbanisme plus complexes que dans les autres Régions (études d'incidence, certificat d'urbanisme, recours des communes, permis d'urbanisme), ensuite les tergiversations de l'administrateur délégué à s'engager dans le processus du RER tant que l'impasse financière du plan d'investissement d'origine (plus de 100 milliards de FB sur 687 milliards) n'était pas clarifiée avec le gouvernement fédéral.

Le mécanisme de l'article 11 de l'accord de coopération n'était pas appliqué en tant que tel.

En ce qui concerne le matériel roulant, les dispositions de l'article 17 de l'accord de coopération couvrant le plan d'investissement, qui prévoit qu'une partie du matériel sera disponible pour exploiter fin 2005 les deux premières lignes du RER, n'ont pas été respectées.

Lors du conseil des ministres fédéral du 20 mars 2004, le calendrier suivant a été défini :

Offre City Rail à partir du 14 décembre 2003, 2 liaisons par heure de pointe/ 1 liaison en heures creuses, au départ d'Alost, Termonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud avec des AM66/70 modernisées.

A partir du 10 décembre 2006, l'offre est de deux liaisons par heure (y compris en heures creuses) sur six destinations : Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud, Braine-le-Comte, Termonde, Malines, Louvain, toujours avec ces AM66/70 modernisées.

A partir de décembre 2008, l'offre est la suivante : nouveau matériel progressivement mis en service et réparti graduellement entre toutes les lignes exploitées.

La situation actuelle de la procédure d'acquisition

per stel op 2 miljoen euro. Er volgt een bestelling van 50 stellen, met de mogelijkheid 2 x 50 stellen binnen een bepaalde termijn bij te bestellen.

Het Brussels en het Waals Gewest hebben de conventies van 2 april 2003 goedgekeurd. Het ontwerp van decreet werd door de Vlaamse regering goedgekeurd. Het Vlaams parlement zal het ontwerp in januari 2005 in een van haar commissies bespreken.

De federale regering heeft haar wetsvoorstel voorgelegd op de ministerraad van 9 november 2004 en heeft het advies gevraagd van de Raad van State.

Wat de stedenbouwkundige vergunningen betreft, werden er voor het verbreden van lijn 161 tussen Watermaal en de gewestgrens op 29 oktober 2003 amendementen ingediend bij het initiële project, op basis van de effectenstudie van 23 oktober 2003.

Op 15 december 2003 heeft het overlegcomité haar advies gegeven. De betrokken gemeenten (Watermaal-Bosvoorde, Elsene en Oudergem) maakten in december 2003 en januari 2004 hun advies kenbaar. Het stedenbouwkundig attest werd op 16 juni 2004 voor twee jaar toegekend. Het geeft de NMBS de toelating de geplande werkzaamheden uit te voeren, op voorwaarde dat 47 punten worden gerespecteerd.

De NMBS moet dus een stedenbouwkundige vergunning aanvragen, conform de opgesomde voorwaarden in het attest.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde had een beroep ingesteld bij het Stedenbouwkundig College, maar dat heeft zich niet binnen de wettelijke termijn van 60 dagen uitgesproken. In dat geval moet de regering beslissen op basis van een nieuw beroep van de gemeente of de NMBS.

De NMBS zou een beroep bij de regering indienen en op die beslissing wachten alvorens de stedenbouwkundige vergunning aan te vragen.

Ik hoop dat dit punt eerstdaags op de ministerraad wordt geplaatst, want een snelle beslissing zou eindelijk schot in de zaak kunnen brengen. Te meer omdat de stedenbouwkundige vergunning voor het Waalse traject van het GEN vandaag

du matériel est la suivante : Envoi de la demande d'offre aux entreprises présélectionnées le 10 août 2004 ; dépôt des offres le 20 décembre 2004 ; négociations avec les soumissionnaires le 31 mars 2005 ; signature du contrat le 2 mai 2005 ; livraison des premières rames fin 2008.

Globalement, on enregistre déjà un retard de huit mois sur le plan de l'investissement.

Les caractéristiques du matériel sont les suivantes : simple étage ; accélération rapide et puissance de freinage importante ; larges portes avec fermeture et ouverture rapide ; longueur de rame d'environ 110m – concept BOA ; deux postes de conduite ; 350 places assises (fixes + rabattables) ; 8% minimum de 1ère classe ; espace multifonctionnel, notamment pour vélos, + deux places PMR ; une toilette gabarit PMR ; climatisation et sonorisation.

Des crédits à hauteur de 103 millions d'euros sont inscrits au plan 2004-2007. L'estimation est de deux millions d'euros par rame. Une commande ferme pour 50 rames sera passée avec reconductions successives possibles de 2 x 50 rames dans un délai défini, pour bénéficier de prix compétitifs.

La ratification des conventions du 2 avril 2003 est terminée pour notre parlement et pour le parlement wallon. Le projet de décret a été approuvé par le gouvernement flamand et transmis au parlement flamand, qui va l'examiner en commission en janvier 2005.

Le gouvernement fédéral a introduit son projet de loi au conseil des ministres du 9 novembre 2004 et demandé l'avis du Conseil d'Etat dans les trente jours. Comme le Conseil d'Etat a déjà rendu son avis pour notre parlement et pour la Région wallonne, cela peut aller vite. Le processus est en cours.

En ce qui concerne les autorisations urbanistiques pour la mise à quatre voies de la ligne 161 entre Watermael et les limites de la Région, des amendements au projet initial ont été introduits par le demandeur le 29 octobre 2003, sur base de l'étude d'incidence clôturée le 23 octobre 2003.

La commission de concertation a rendu son avis le 15 décembre 2003. Les collèges des bourgmestres et échevins des communes concernées

wordt ondertekend en het dossier ook langs Vlaamse kant op het goede spoor zit.

Het attest werd op 16 juni 2004 afgegeven, of 18 maanden en 21 dagen nadat de aanvraag bij het BROH werd ontvangen. Volgens artikel 8 van de ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord over het investeringsplan van de NMBS zou de volledige procedure echter maar 18 maanden in beslag mogen nemen.

De voorzitter (in het Frans).- *De NMBS hoefde daarop niet te wachten. Ze had onmiddellijk een stedenbouwkundige vergunning kunnen aanvragen.*

(Watermael-Boistfort, Ixelles et Auderghem) ont donné leur avis en décembre 2003 et janvier 2004. Le certificat d'urbanisme a été attribué le 16 juin 2004. Il est favorable aux travaux proposés par la SNCB, sous réserve du respect de 47 conditions énumérées. Il reste valable deux ans.

La SNCB doit donc introduire une demande de permis d'urbanisme conforme aux conditions énumérées dans le certificat, et qui sera à nouveau soumise aux mesures particulières de publicité.

La commune de Watermael-Boitsfort a introduit un recours devant le Collège d'urbanisme. Celui-ci n'a pas statué sur le recours durant le délai prescrit de 60 jours. La procédure prévoit dans ce cas que c'est au gouvernement qu'il revient de statuer, sur base d'un nouveau recours qui serait introduit soit par la commune, soit par la SNCB.

Selon les informations recueillies auprès de cette dernière, la SNCB a l'intention de saisir le gouvernement bruxellois dans les prochains jours, et attendra la décision avant d'introduire la demande de permis d'urbanisme.

J'espère donc que ce point sera très rapidement inscrit à l'ordre du jour du conseil des ministres, et qu'une décision rapide permettra enfin de pouvoir aller de l'avant dans ce dossier. Ceci, d'autant que, comme nous avons pu le lire dans la presse, le permis d'urbanisme pour la partie wallonne de la future ligne RER devait être signé aujourd'hui même, et que, selon mes informations, le dossier est également sur la bonne voie du côté flamand.

Attendu que la demande de certificat a été réceptionnée par l'AATL le 25 novembre 2002 et le certificat attribué le 16 juin 2004, un délai de 18 mois et 21 jours a été requis, alors que l'article 8 de l'ordonnance portant assentiment de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement SNCB stipule un délai de 18 mois pour l'ensemble de la procédure.

M. le président.- A titre d'information, la SNCB n'était pas obligée de passer par une demande de certificat d'urbanisme : elle eut pu introduire directement un permis d'urbanisme.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Inderdaad, maar wij hadden het dossier ook sneller kunnen afhandelen. Gedane zaken nemen echter geen keer. Samen met mijn collega Dupuis zal ik erop toezien dat de procedure niet aansleept, te meer daar het stedenbouwkundig attest duidelijk vermeldt aan welke voorwaarden de afgifte van de vergunning gekoppeld is.

Overeenkomstig de beslissing van de federale ministerraad van Raversijde zullen de werken aan lijn 161 tussen 2005 en 2011 plaatsvinden. Het precieze tijdschema moet nog door de NMBS worden uitgewerkt. Het attest bepaalt dat er een specifiek aanhangsel bij de overeenkomst tussen de NMBS en het Gewest over de geluidsoverlast en de trillingen moet worden gesloten en dat er een beheersplan voor de spoorwegbermen moet worden opgesteld.

De inwoners hadden gevraagd om bepaalde stukken van het traject ondergronds te maken, maar dat bleek technisch, financieel en juridisch niet haalbaar.

Met betrekking tot het station van Bosvoorde heb ik reeds geantwoord in het kader van de dringende vraag van mevrouw Delforge tijdens de plenaire vergadering van 8 oktober jongleden.

De NMBS zal in het kader van haar plan-Move de verkoop van vervoersbewijzen stopzetten in een veertigtal stations waar niet voldoende mensen opstappen, waaronder Bosvoorde. Ik benadruk dat het niet om de sluiting van het station gaat, maar om de stopzetting van de biljettenverkoop.

De aanwezigheid van NMBS-personeel verhoogt inderdaad de sociale controle en verbetert het onthaal van de klanten. Bovendien zal het aantal reizigers toenemen ingevolge het GEN en de aansluiting met de nieuwe tramlijn die de stations Bosvoorde, Wiener, Herrmann Debroux en Roodebeek met elkaar zal verbinden.

De opbrengst van de ticketverkoop is echter niet voldoende om het personeel te betalen. Het is dus een louter financiële kwestie.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne désire pas rentrer dans cette discussion : le passé est le passé et il convient, dans l'avenir, de faire mieux. Avec ma collègue Dupuis, nous veillerons à ce que la suite de la procédure ne s'éternise pas, dans la mesure où le certificat d'urbanisme a clairement défini les conditions à remplir pour la délivrance du permis.

Lors du conseil des ministres fédéral de Raversijde, il a été convenu que les travaux de la ligne 161 seraient programmés entre 2005 et 2011 suivant un planning détaillé qui reste encore à affiner par la SNCB. Ce certificat – vous le savez sans doute – renvoie notamment à l'élaboration d'une annexe spécifique à la convention SNCB-Région relative aux bruits et vibrations, à un plan de gestion des abords boisés de la forêt, et à des précisions sur le traitement des talus et à leur entretien dans les parties habitées.

Une étude de faisabilité a montré que les variantes enterrées souhaitées par les riverains et relayées par la commune présentaient des incidences techniques, financières et juridiques telles qu'elles ne pouvait pas être retenues.

Troisièmement, en ce qui concerne la gare de Boitsfort, j'ai déjà eu l'occasion de développer ce sujet en réponse à une question d'actualité de Mme Delforge à la séance plénière du 8 octobre dernier. Dans le cadre de son plan Move, la SNCB a manifesté l'intention de supprimer la vente des titres sur une quarantaine de gares, jugées à fréquentation insuffisante. La gare de Boitsfort fait partie du lot. J'ai déjà précisé et je le répète : il s'agit bien de la suppression de la vente des titres, et non pas de la suppression ou de la fermeture pure et simple de la gare.

Il est vrai que la présence d'agents SNCB dans les gares a un effet favorable en termes de contrôle social et d'accueil de la clientèle. Par ailleurs, la gare de Boitsfort est appelée à développer son potentiel client par le développement du RER et par le rôle particulier de correspondance avec la ligne tram de rocade que nous mettons progressivement en place : gare de Boitsfort-Wiener-Herrmann Debroux et plus tard Roodebeek. C'est pourquoi, je ne manquerai pas de revenir sur ce dossier lors de mes prochaines concertations avec la SNCB.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Vaak blijkt de stopzetting van de biljettenverkoop een voorwendsel te zijn om nadien het station te sluiten.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat zal de toekomst ons leren. Niets verhindert de gemeenten echter om op die plaats iets anders te openen.*

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Nog een extra last voor de gemeente !*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is het overwegen waard ! De gemeente kan haar creativiteit de vrije loop laten.*

Om het GEN aantrekkelijk te maken voor de reizigers, moet de reissnelheid hoog genoeg en het netwerk fijn genoeg zijn.

Volgens het huidige plan zullen er 169 stations zijn, waaronder 45 in het Brussels Gewest. De Brusselse vertegenwoordigers in de werkgroepen hebben drie punten benadrukt. Ten eerste moet de NMBS specifiek materiaal aankopen, namelijk stellen die snel vaart kunnen vermeerderen en brede deuren hebben op het niveau van het perron. Ten tweede moet de NMBS via een programma voor modelvorming verschillende trajecten en dienstregelingen simuleren.

Het eindrapport van deze studie wordt begin december voorgesteld aan het begeleidingscomité. Het identificeert de moeilijke punten in het netwerk en de keuzes die moeten worden gemaakt tussen bediening door het GEN of de andere netwerken.

Ten slotte willen we een analytische studie laten maken van het potentieel aan klanten rond elk

Mais à la vérité, quand on analyse les chiffres, on constate que le coût de la vente des tickets dans ces gares est bien plus élevé que le bénéfice que l'on en tire. C'est donc une question de rentabilité. Le revenu de la vente de ces tickets ne suffit pas à payer le personnel.

M. Denis Grimberghs.- Oui, mais l'on remarque que lorsque l'on cesse la vente de tickets, cela devient un prétexte pour fermer la gare par la suite.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que nous verrons. Rien n'empêche la commune – ou d'autres – d'ouvrir quelque chose à cet endroit. Cela n'a rien de risible ! Cela existe dans d'autres pays ! Il faut y réfléchir.

Mme Martine Payfa.- Encore une charge pour la commune !

M. Pascal Smet, ministre.- Mais vous pouvez y réfléchir ! Rien ne vous empêche d'être inventive et créative pour trouver des solutions ! Comme nous avons déjà pu en débattre, à l'occasion du vote de l'ordonnance portant assentiment sur la convention du 4 avril 2003 couvrant la mise en oeuvre du RER, il y a forcément un arbitrage à faire entre les caractéristiques de vitesse commerciale des lignes qui doivent rester attractives pour les navetteurs, et la finesse de la desserte souhaitée par la Région, une quarantaine de gares sur le territoire bruxellois d'après le PRD.

Pour mémoire, il y a 169 gares existantes et potentielles dans le réseau tel que défini à ce jour, dont 45 en Région bruxelloise. Pour maximaliser les chances que les gares bruxelloises soient maintenues dans le futur réseau optimisé, les délégués bruxellois dans les groupes de travail ont oeuvré sur trois fronts : dans un premier temps, veiller à ce que le matériel commandé par la SNCB soit un matériel spécifique RER, avec de larges portes, au niveau du quai, et une grande capacité d'accélération. J'ai abordé ce sujet au point 1 de l'interpellation. Ensuite, se doter d'un outil de modélisation (financement accord de coopération Fed/RBC du 15-09-1993) pour pouvoir simuler plusieurs variantes de réseaux et

station, gefinancierd door Bel-Iris. De studie moet bekijken hoeveel passagiers naar het station zouden komen en met welk vervoermiddel, naargelang het gaat om buurtbewoners, scholieren, werknemers,... Deze studie gaat in december van start en duurt achttien maanden. Over twaalf maanden zullen we wellicht de eerste resultaten hebben.

Op basis van die gegevens zullen we met onze federale partners de lijst opstellen van stations die behouden moeten blijven in de eerste fase van het GEN. In afwachting daarvan blijf ik bij de NMBS alle potentiële stations verdedigen die in het Gewop staan vermeld. Dat heeft positieve gevolgen: de stations Mouterij en Arcaden worden bijvoorbeeld opgenomen in de uitbreiding van lijn 161; het station COOVI wordt bestudeerd in een gemengde werkgroep. Bovendien neemt de NMBS het station Diesdelle uiteindelijk toch op in haar investeringsplan.

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

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Het is mij niet ontgaan dat er geen behoorlijke prefinanciering was voor het GEN. Het feit dat er*

d'horaires RER.

Le rapport final de cette étude, par ailleurs suivie avec beaucoup d'intérêt par la SNCB, sera présenté au comité d'accompagnement début décembre. Cette modélisation a notamment permis de mettre en évidence les points durs du réseau et les futurs arbitrages à faire entre la desserte RER et les autres réseaux.

Finale­ment, mener une étude analytique du potentiel de clients autour de chaque gare existante et potentielle, en partant des lignes de désir en matière d'origine/destination des clients (financement Beliris). Cette étude aura notamment comme objectif de calculer le potentiel de clients susceptibles de rallier la gare à pied, à vélo, en transports en commun de rabattement, en transports en commun de correspondance, en voiture – passager, conducteur -, suivant qu'ils soient riverains, écoliers, travailleurs, utilisateurs des équipements collectifs, clients des noyaux commerciaux. L'appel d'offres est terminé. Cette étude sera démarrée en décembre pour une durée globale de dix-huit mois. On disposera vraisemblablement des premiers résultats dans douze mois.

C'est sur la base de tous ces éléments que nous établirons avec nos partenaires fédéraux la liste des gares à retenir pour la première phase d'établissement du RER. En attendant, je ne compte pas «baisser la garde» et, à ce stade, je continue à défendre toutes les gares potentielles reprises au PRD. Jusqu'à présent, cette attitude porte ses fruits, puisque par exemple : la gare Ger­moir et la gare Arcades sont reprises dans le dispositif d'extension de la Ligne 161 ; la gare Ceria est étudiée dans des groupes de travail mixte SNCB-Région. Après s'y être longtemps opposées, les autorités de la SNCB intègrent la gare du Vivier d'Oie dans leur plan d'investissements et dans la programmation de leurs futures charges d'entretien.

M. le président.- M. Grimberghs, vous avez la parole.

M. Denis Grimberghs.- Premièrement, il ne m'avait pas échappé qu'il n'y avait pas de préfinancement à proprement parler pour le RER.

nu aan die prefinanciering wordt gewerkt, rechtvaardigt niet dat het plan van de NMBS vertraging oploopt.

Een publiek-private cofinanciering met offerteaanvraag was geen goed idee voor een minuscule investering om de haven van Brussel toegankelijker te maken. Er was een bedrag van tweehonderd miljoen Belgische frank voorzien in het investeringsplan. Uiteindelijk is dat geld nooit geïnvesteerd, omdat de NMBS geen vergunning had gevraagd om de werken uit te voeren. Het duurt natuurlijk even voor zo'n vergunning wordt afgegeven, maar als de NMBS geen aanvraag indient, komt die er natuurlijk nooit !

Het Waals Gewest heeft de vergunningen al afgegeven, het Vlaams Gewest nog niet. We hoeven ons dus nog niet ongerust te maken in het Brussels Gewest. Het is geen goed idee om ons nu termijnen op te leggen. We zijn gedeeltelijk verantwoordelijk voor de vertragingen, maar dat wilt niet zeggen dat we de NMBS niet op haar verantwoordelijkheden mogen wijzen.

We moeten de stations inpassen binnen een openbare dienstverlening die ervoor zorgt dat de reizigers meer gebruik maken van het openbaar vervoer. Met de objectieve elementen die dit beleid ondersteunen, rechtvaardigen we ook het aantal haltes op het GEN-netwerk binnen het Brussels Gewest.

Maar al deze studies stellen de beslissingen telkens uit. Ik ben ongerust over de verlenging van achttien maanden die u aankondigt. Op een gegeven moment moeten de Brusselaars het toch politiek eens worden over welk type GEN ze willen vragen.

Vlaanderen en Wallonië hebben dat al gedaan. Wij vragen echter een GEN zonder te preciseren wat dat moet inhouden.

Wij moeten zelf de halteplaatsen op ons grondgebied kunnen bepalen, enerzijds om het openbaar vervoer binnen Brussel aan te moedigen, anderzijds om de belasting van ons eigen vervoersnet, dat van de MIVB, te verminderen. De MIVB stelt te weinig stopplaatsen voor, omdat ze ervan uitgaat dat pendelaars eerst met het GEN zullen reizen en dan overstappen op het stadsvervoer. Dat is fout. Het Gewest heeft er geen

Simplement, le fait que l'on procède à certaines modalisations du plan d'investissement par des systèmes de préfinancement ne peut pas justifier des retards pris dans l'exécution du plan de la SNCB.

Je ne trouve pas que ce soit une bonne nouvelle que l'on décide d'un financement particulier public-privé avec appel d'offres pour ce tout petit investissement qui était prévu pour rendre accessible la zone portuaire de Bruxelles. Il y avait deux cents millions de francs belges dans le plan d'investissement. Si ce petit investissement n'a jamais été réalisé, c'est parce que la SNCB n'a jamais demandé le permis. On nous dit que cela prend du temps d'avoir des permis, mais il faudrait d'abord que la SNCB les sollicite afin de réaliser les travaux faisant l'objet d'un accord dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement, ce qui n'a pas été le cas pour ces travaux-là.

Deuxièmement, aujourd'hui la Région wallonne a débloqué ses permis, la Région flamande ne l'a pas encore fait, donc ne nous affolons pas en Région bruxelloise. Il n'est pas sain de nous lier en termes de délais. Le fait que nous ayons quelque responsabilité dans les retards ne nous interdit pas de rappeler à la SNCB ses obligations, tout en conservant de bonnes relations avec elle. J'aurai l'occasion d'y revenir dans une question orale que j'ai déposée au sujet du Vivier d'Oie.

Enfin, le développement des gares en Région bruxelloise et de leur potentiel doit se concevoir dans une logique de service public qui donne la priorité à la mobilité par l'utilisation des transports publics. Tout ce qui peut amener une objectivation de l'offre de service public permettant de justifier du nombre de points d'arrêt à l'intérieur du réseau RER, à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitales, est utile.

Mais d'étude en étude, nous ne cessons de reporter les décisions que nous devons prendre à cet égard. Je suis inquiet quand vous annoncez une nouvelle prolongation de dix-huit mois. Tant d'arguments ont déjà été rassemblés. A un moment donné, il faut que les Bruxellois se mettent d'accord politiquement sur le type de RER qu'ils demandent aux autorités fédérales.

La Flandre et la Wallonie l'ont fait. Les Bruxellois sont les seuls à ne pas avoir établi un cahier des

belang bij de pendelaars veel te laten overstappen. Er zijn net meer halteplaatsen nodig, zodat zij hun bestemming via het GEN vlot kunnen bereiken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende “parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers”.

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte De Pauw heeft het woord.

charges à l'échelle de leur Région. Cette situation est paradoxale. Nous demandons un RER sans préciser à quoi il doit correspondre.

Nous devons être en mesure de fixer les points d'arrêt dans la zone qui nous appartient et pour laquelle nous avons intérêt à faire preuve de vigilance, d'une part pour la desserte interne à Bruxelles afin qu'elle soit favorable à la mobilité en transport public intra bruxelloise et, d'autre part, pour diminuer la charge conséquente pour le réseau de transport que nous gérons directement, à savoir celui de la STIB. Cette dernière propose un nombre trop limité de points d'arrêt, partant du principe que le navetteur potentiel prend un transport public de type RER jusqu'à une destination X avant d'emprunter un transport public de type urbain pour rejoindre son lieu de travail. C'est un mauvais calcul et il n'est pas dans l'intérêt de la Région de multiplier les correspondances des navetteurs. Au contraire, nous devons multiplier les points d'arrêt afin de permettre aux usagers de rejoindre rapidement leur destination en utilisant le RER.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant “les emplacements de stationnement pour les deux-roues motorisés”.

M. le président.- La parole est à Mme Brigitte De Pauw.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Mijnheer de minister, waarde collega's, het mobiel houden van ons Gewest is een zorg die wij als overheid ter harte moeten nemen. De files zijn niet alleen een dagelijkse lijdensweg voor de Brusselaars en de pendelaars, ze versmachten langzaam de leefbaarheid van ons Gewest. In het verleden zijn terecht reeds bijzondere inspanningen geleverd om de mobiliteit in ons Gewest te verhogen. Ik denk hierbij aan de aanleg van eigen busbanen, het verbeteren van metro- en busvervoer, het promoten van het gebruik van de fiets, enzovoort. In dit kader wens ik bijzondere aandacht te vragen voor de gemotoriseerde tweewielers, de scooters, brommers en moto's.

Tot voor kort werden motorfietsen alleen uit de garage gehaald tijdens zonnige weekends. Maar meer en meer moeten we vaststellen dat de motorfiets als functioneel vervoermiddel wordt gebruikt. Ik herinner mij trouwens een gewezen minister die met zijn elektrische scooter van ministerraad naar ministerraad snorde, of een directeur van de Vlaamse Gemeenschapscommissie...

De heer Pascal Smet, minister.- Wie was dat ?

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Uw voorganger, mijnheer de minister. Hij had een elektrische scooter. Ik heb hem toch altijd in de parking zien staan.

De heer Pascal Smet, minister.- Die staat er nog altijd.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Staat die er nog altijd ? En u hebt hem nog nooit gebruikt ? Het is nu misschien het moment voor u of uw medewerkers om hem te gebruiken om zich wat gemakkelijker te verplaatsen in het Gewest!

We weten uiteraard dat de motorrijders al lang niet meer de cowboys van de weg zijn, die hun paard geruild hebben voor een hoop technische pk's. Moto's en scooters zijn comfortabele vervoersmiddelen voor een stad : ze zijn zeer

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Les embouteillages ne sont pas seulement un calvaire quotidien pour les Bruxellois et les navetteurs, mais ils tuent lentement la qualité de vie dans notre Région. Des efforts particuliers ont été fournis pour augmenter la mobilité, notamment l'aménagement de bandes réservées aux bus, l'amélioration du transport par métro et par bus, la promotion de l'utilisation du vélo, etc. Une attention spéciale doit être accordée aux deux-roues motorisés, scooters, mobylettes et motos.*

Auparavant, les vélomoteurs étaient seulement sortis des garages les week-ends ensoleillés. Ils sont de plus en plus utilisés comme moyen de transport fonctionnel. Un ancien ministre allait même de conseil des ministres en conseil des ministres avec son scooter électrique. Un directeur de la Vlaamse Gemeenschapscommissie en utilisait aussi un.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Qui était-ce ?*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Votre prédécesseur. Il avait un scooter électrique dans le parking.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il s'y trouve encore.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *C'est peut-être le moment pour vous ou pour vos collaborateurs de l'utiliser pour vous déplacer plus facilement dans la Région !*

Les motos et les scooters sont des moyens de transport confortables en ville : ils sont maniables, prennent peu de place sur la voie publique, diminuent les encombrements et occupent peu d'emplacements de parking.

wendbaar, ze nemen weinig plaats in op de openbare weg, ze zijn relatief gezien goedkoper, ze verkleinen de files en ze nemen vaak weinig beslag op de parkeerplaatsen.

Voor het probleem van veilige, voldoende en geschikte parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers is in Brussel acuut. Artikel 23 van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 is duidelijk over de plaats waar moto's enerzijds en bromfietsen anderzijds moeten parkeren. Moto's worden volgens dit K.B. Gelijkgesteld met "voertuigen" en bromfietsen niet.

De vraag bij gebruikers van gemotoriseerde tweewielers naar veilige, goed verlichte parkeerplaatsen in handelskernen blijft groot. Bij de 'motards' leeft ook de vraag om op verschillende plaatsen in Brussel motorparkings te voorzien die speciaal voor hen worden ingericht met stangen waaraan ze hun moto kunnen vastmaken en zelfs met lockers waarin de veiligheidskledij en de helm kan opgeborgen worden.

Om alle misverstanden te vermijden wil ik onderlijnen dat ik niet pleit voor het tolereren van losgeslagen motorrijders die tegen 120 kilometer per uur over onze gewestwegen rijden, noch voor sommige lawaaierige cowboys, als we ze zo mogen noemen, die aan de lichten met een overdreven aantal decibels hun gashendel opdraaien.

Mijn vragen zijn de volgende, mijnheer de minister : kan u aangeven in welke mate u bereid bent om de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers te betrekken in het multimodale mobiliteitsdebat en, ten tweede, bent u bereid om een aantal veilige, comfortabele en specifieke parkeerplaatsen voor deze groep van weggebruikers in te richten in ons Brussels Gewest ? Ik dank u.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ga heel kort zijn en positief antwoorden. Omdat ik hen ten eerste wil betrekken bij het globale mobiliteitsbeleid. Een jaar geleden was een van

Le problème des places de parking sécurisées, adaptées et en nombre suffisant est aigu. L'article 23 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 est clair sur les emplacements de parking réservés aux motos et aux vélomoteurs. Les motos doivent être mises sur le même plan que les "véhicules", mais pas les cyclomoteurs.

Les utilisateurs de deux-roues demandent des places de parking sûres, bien éclairées, dans les centres commerciaux, ainsi que des parkings spécialement aménagés pour eux à divers endroits de Bruxelles, avec des barres auxquelles ils peuvent attacher leur moto et des casiers pour ranger leurs vêtements de sécurité et leur casque.

Pour éviter tout malentendu, je souligne que je ne plaide pas pour la permissivité, ni envers les motocyclistes qui roulent à près de 120 km/h sur nos voiries régionales, ni envers ceux qui, aux feux, produisent un nombre exagéré de décibels avec leur manette de gaz.

Dans quelle mesure êtes-vous disposé à associer les usagers de deux roues motorisés au débat sur la mobilité multimodale ? Etes-vous disposé à aménager dans notre Région des places de parking sûres, confortables et spécifiques pour ce groupe d'usagers de la route ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ma réponse sera brève et positive. Je veux associer les motards à la politique de mobilité globale, de même qu'ils doivent l'être aux états généraux. Ils*

mijn eerste maatregelen als nieuwe staatssecretaris om onder andere ook de motorrijders uit te nodigen. Ze waren toen heel blij omdat ze niet vergeten waren en gehoord werden. Ze hebben heel vaak het gevoel dat we wel praten met fietsersverenigingen, met voetgangersverenigingen, met automobilistenverenigingen, maar niet met motorverenigingen. Dat was toen niet het geval. Ik heb ze heel uitdrukkelijk uitgenodigd en zal dat in de toekomst blijven doen. Ik denk dat er geen enkel probleem is om ze daarbij te betrekken, net zoals ze moeten betrokken worden bij de Staten Generaal.

Ten tweede : wat betreft de parkeerplaatsen ; u weet ongetwijfeld dat ik wellicht begin volgend jaar een ontwerp van parkeerordonnantie zal voorstellen. Dat ontwerp zal niet alleen de aspecten regelen voor de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap en alles wat het parkeren van auto's betreft, maar ook proberen om daarin plaatsen te voorzien voor bromfietsen, moto's en fietsen. Daar moeten we uitkijken wat de rol van het Gewest is en wat de rol is van de gemeente. Ik zie de aanwezige burgemeesters nog niet steigeren. Dat is een goed teken denk ik. Ieder heeft zijn rol, maar ik denk dat het Gewest een heel duidelijk signaal moet geven en dat we bij de uitwerking van die parkeerordonnantie ook zeer zeker aandacht moeten schenken aan parkeerplaatsen voor moto's en bromfietsen.

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ook ik onderstreep het belang om de gemeentebesturen te betrekken. Ik zal eenzelfde vraag indienen in mijn gemeente.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

ont trop souvent le sentiment d'être oubliés. Je les ai expressément invités et je continuerai à le faire.

En ce qui concerne les emplacements de stationnement, je présenterai au début de l'année prochaine un projet d'ordonnance sur le stationnement. Ce projet fixera non seulement les aspects de la création d'une agence de stationnement régionale et du stationnement des véhicules, mais prévoira également des emplacements pour les deux-roues. A cet égard, nous devons veiller au rôle de la Région et à celui des communes.

M. le président.- La parole est à Mme Brigitte De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Il est effectivement important que les administrations communales soient associées. Je poserai une question identique au niveau de ma commune.*

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE**

**BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,****betreffende “de demonstratie van de
motorrijders op zaterdag 31 oktober 2004”.****De voorzitter.-** De heer Jacques Simonet heeft het woord.**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Op zaterdag 31 oktober 2004 kwamen ongeveer 25.000 motorrijders op straat om het hoge aantal dode en zwaargewonde motorrijders in het verkeer aan te klagen. Ze vroegen de overheid om de wegen beter te onderhouden en voor de wegmarkering antislipverf te gebruiken.**De laatste jaren neemt het aantal motors en bromfietsen in het verkeer alsmaar toe. Terwijl de fietsers op verschillende wijzen worden beschermd, blijven de motorrijders in de kou staan.**Heeft u een eisenpakket ontvangen van de organisatoren? Welke punten vindt u het belangrijkste?**Hoeveel motorrijders werden zwaargewond of verloren het leven op de Brusselse wegen in de loop van de laatste twaalf maanden? Neemt dit aantal toe?**Hoe zult u de staat van de wegen verbeteren? Zal antislipverf worden gebruikt om wegmarkeringen aan te brengen?***LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS****concernant « la manifestation de motards
du samedi 31 octobre 2004 ».****M. le président.-** La parole est à M. Jacques Simonet.**M. Jacques Simonet.-** Près de 25.000 motards ont défilé à Bruxelles ce samedi 31 octobre 2004. Les manifestants dénonçaient le nombre trop important de motards tués ou gravement blessés sur les routes du pays.

Nombre d'entre eux demandent aux autorités de veiller à un meilleur entretien des routes ainsi qu'à l'utilisation d'une peinture non glissante pour les marquages au sol. Cette manifestation est d'autant plus interpellante quand on sait que le nombre de motos et cyclomoteurs en circulation ne fait qu'augmenter ces dernières années. Alors que divers aménagements sont prévus pour protéger les cyclistes, ce dont je me réjouis, les motards estiment quant à eux qu'ils restent les parents pauvres des politiques de mobilité.

Pouvez-vous dès lors m'indiquer si vous avez été saisi d'un cahier de revendications rédigé par les organisateurs de ce rassemblement? Dans l'affirmative, quels sont les points qui retiennent votre particulière attention?

Pouvez-vous également m'informer quant au nombre de motards tués ou gravement blessés sur les routes bruxelloises au cours de ces douze derniers mois? Ces statistiques sont-elles en augmentation par rapport aux années précédentes?

Comment comptez-vous répondre aux motards qui estiment que l'état des voiries engendre des risques importants dans leurs déplacements? Quels sont vos projets développés à leur attention spécifique? Quel type de peinture est utilisé pour les marquages au sol sur les voiries gérées par vos services? Cette peinture répond-elle aux attentes des motards? Dans la négative, avez-vous pour objectif d'en changer?

Je vous remercie dès à présent pour vos réponses.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij hebben van geen enkele organisatie van motorrijders een eisenpakket ontvangen naar aanleiding van hun manifestatie waarop ik was uitgenodigd, maar niet aanwezig kon zijn.*

De statistieken over het aantal ongevallen met doden of zwaargewonden in België zijn per type weggebruiker slechts uitgesplitst tot 2001. De cijfers voor de laatste twaalf maanden kan ik dus niet geven, ook niet voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zodra ze beschikbaar zijn, zal ik ze bekend maken. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) deelt mee dat er in 2001 in heel het land 147 doden en 824 zwaargewonden vielen (3,4% minder dan in 1990). Het aantal doden en zwaargewonden daalde in België met 11% en in Brussel met 0,5%.

Tijdens deze periode is het aantal motorrijders meer dan verdubbeld.

Vorig jaar heb ik als staatssecretaris een rondetafel georganiseerd met de verenigingen van motorrijders. Ze namen ook deel aan de staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

Het Gewest zal financieel bijdragen aan de sensibiliseringscampagne van de BIVV in september 2005, die de motorrijder als thema heeft.

De verf die wordt gebruikt voor de wegmarkeringen op de gewestwegen voldoet aan de Europese normen.

Maatregel 16 van werkgroep 2 van voormelde staten-generaal adviseert de beheerders van wegen om een gladde wegbedekking te vermijden en het wegdek goed te onderhouden.

Ik waak erover dat deze regel, net als alle andere voorstellen van deze staten-generaal, wordt nageleefd.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avons pas été saisis d'un cahier de revendications de la part d'une ou plusieurs associations des motards, dans le cadre de leur récente manifestation à laquelle j'étais d'ailleurs invité, mais à laquelle je n'ai pu me rendre, faute de disponibilité.

Une ventilation des statistiques des accidents mortels ou avec blessés graves, entre les différents types d'usagers, n'existe que jusqu'en 2001 pour le pays. Il n'est donc pas possible de connaître les chiffres pour les douze derniers mois, ni d'avoir les statistiques spécifiques pour la Région de Bruxelles. Nous transmettrons ces chiffres dès que l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) sera en mesure de nous les donner. L'IBSR nous confirme qu'en 2001, il y avait, à l'échelle du pays, 147 morts et 824 blessés graves, soit une baisse de 3,4% par rapport aux chiffres de 1990. Aujourd'hui, selon la presse, le nombre de blessés graves et de morts a diminué de 11% au niveau national et baissé de 0,5% à Bruxelles.

Cependant, il est à remarquer que, pendant cette même période, le nombre de motards a plus que doublé.

L'an dernier, lorsque j'étais secrétaire d'Etat, j'ai organisé une table ronde avec les associations des motards et leurs représentants ont participé aux états généraux de la sécurité routière, dans le groupe de travail sensibilisation et éducation.

La Région participera pleinement et activement, c'est-à-dire financièrement, à la campagne de sensibilisation organisée par l'IBSR pendant le printemps 2005, et qui traitera du thème des motards.

En ce qui concerne les peintures utilisées pour les marquages sur les voiries régionales, elles répondent strictement aux prescriptions du cahier des charges type régional, lesquelles répondent aux normes européennes.

Dans ce cadre, il est à remarquer que la mesure 16 du groupe de travail 2 des états généraux de la sécurité routière recommande aux gestionnaires de voiries d'éviter l'emploi de revêtements glissants

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CARINE VYGHEN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende “het mobiliteitsbeleid en het
gemeentepersoneel van het Brussels
Gewest”.**

De voorzitter.- Mevrouw Carine Vyghen heeft het woord.

Mevrouw Carine Vyghen (*in het Frans*):-
Meerdere Brusselse gemeenten hebben beslist om het mobiliteitsprobleem aan te pakken door MIVB-abonnementen van gemeenteambtenaren gedeeltelijk terug te betalen.

In april 2000 heeft Brussel-Stad beslist om de MIVB-abonnementen van haar ambtenaren voor de helft te betalen. De MIVB stelde een voorkeurtarief voor. Veel ambtenaren die met de auto naar het werk kwamen, hebben beslist om een MIVB-abonnement te kopen. De maatregel heeft zijn effect dus niet gemist.

De maatregel was in de begroting opgenomen en door alle bevoegde instanties goedgekeurd. Toen de abonnementen waren aangekocht, verklaarde de MIVB dat er een fout was gemaakt bij het uitrekenen van de voorkeurtarieven. De directie van de MIVB eiste dat 33% van het personeel een abonnement zou kopen, anders zou er geen sprake meer zijn van een voorkeurtarief.

et de veiller à l’entretien des revêtements.

Comme il en est pour toutes les mesures spécifiées dans les états généraux de la sécurité routière, je veillerai à ce qu’elles soient pleinement implémentées et respectées. Cette demande est réitérée auprès de l’administration.

- *L’incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CARINE
VYGHEN**

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

**concernant « la politique de mobilité et le
personnel communal de la Région
bruxelloise ».**

M. le président.- La parole est à Mme Carine Vyghen.

Mme Carine Vyghen.- Plusieurs communes bruxelloises, dont la Ville de Bruxelles, ont souhaité participer à l’amélioration de la mobilité en Région bruxelloise, par le biais d’une politique d’intervention dans le coût des abonnements des agents communaux.

La Ville de Bruxelles avait décidé en avril 2000 de payer la moitié de l’abonnement STIB à ses agents. Des contacts avaient été pris avec la STIB, qui nous avait proposé un tarif préférentiel. Une fois la machine lancée, de nombreux fonctionnaires qui venaient en voiture ont fait leur calcul et acheté un abonnement STIB. L’impact était réel, car de nombreux agents ont modifié leurs habitudes et ont eu recours aux transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail.

La mesure était budgétisée, approuvée par le collège, le conseil et la tutelle. Une fois les abonnements achetés, la STIB a subitement changé son fusil d’épaule et nous a contactés pour expliquer qu’elle s’était trompée dans ses calculs

Daardoor viel het hele plan in het water, want de MIVB telde iedereen die voor de gemeente werkt mee en hield geen rekening met de arbeidsregeling. Iemand die twee uur les gaf in een school, werd dus gewoon meegeteld. Bovendien kan je ook moeilijk een personeelslid verplichten om een abonnement te kopen als hij of zij met de trein naar het werk komt.

De directie van de MIVB weet dat het plan op die manier gedoemd is om te mislukken. Het gevolg is dat de mensen die een voorkeurstarief hadden betaald en nu de volle pot op tafel moesten leggen, hun abonnement niet hebben vernieuwd en weer met de wagen naar het werk komen.

De ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krijgen sowieso een abonnement van de MIVB. Kan de minister dan ook de mogelijkheid bestuderen om een plan op te stellen met de gemeenten, de OCMW's en de openbare ziekenhuizen van het Brussels gewest ?

Al deze instellingen moeten de nodige steun krijgen om ervoor te zorgen dat hun werknemers een abonnement kunnen kopen tegen billijke voorwaarden. Het beleid moet gericht zijn op mobiliteit en niet op rendement, zoals nu het geval is.

De voorzitter.- Minister Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ga akkoord: we moeten zoveel mogelijk ambtenaren aan een voordelig MIVB-abonnement helpen. Natuurlijk moeten we wel het financiële plaatje in het oog houden.*

Bij het opstellen van het volgende beheerscontract met de MIVB zal er bijzondere aandacht worden besteed aan het tariefbeleid van de MIVB ten

de tarifs préférentiels. La direction de la STIB exigeait que 33% du personnel achète un abonnement pour pouvoir bénéficier de ce tarif avantageux, sans quoi il faudrait en revenir au tarif plein.

Cette exigence rendait l'opération impossible, étant donné que la STIB établit ses calculs en nombre d'agents et non en équivalents temps-pleins, ce qui signifie qu'une personne qui donne deux heures de cours dans une école est prise en compte dans le calcul. D'autre part, il est impensable d'obliger un membre du personnel d'une administration à acheter un abonnement, même à moitié prix, s'il vient en train et descend à la gare Centrale.

Les dirigeants de la STIB savent qu'en procédant de la sorte, l'opération est vouée à l'échec. L'effet immédiat de cette politique fut que les personnes qui avaient acheté des abonnements à tarif préférentiel et qui devaient maintenant payer le prix plein, n'ont pas renouvelé leur abonnement et ont repris leur voiture.

Quand on sait que les fonctionnaires régionaux reçoivent d'office un abonnement STIB, ce qui est une bonne chose, le ministre pourrait-il étudier la possibilité de mener une réelle politique de mobilité en établissant un plan avec les villes et les communes, les CPAS et les hôpitaux publics de la Région bruxelloise ?

Il faut aider ces instances pour que leurs agents puissent bénéficier de conditions normales, réalisables et acceptables dans le cadre d'une politique de mobilité et non d'une politique de rendement, comme c'est le cas actuellement.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage votre opinion sur l'intérêt d'accorder des réductions sur les abonnements de la STIB au plus grand nombre possible d'agents. Il faudra étudier cette problématique de manière globale, en ce compris l'aspect financier qui ne peut être négligé.

Lors de l'élaboration du prochain contrat de gestion de la STIB, une attention particulière sera

aanzien van bedrijven, gemeenten, OCMW's en openbare ziekenhuizen in Brussel.

In de begroting van 2005 heeft minister Vande Lanotte ruimte voorzien om de abonnementen van pendelaars die de trein nemen om in Brussel te gaan werken gedeeltelijk terug te betalen. Als de bedrijven 80% van de kosten voor hun rekening nemen, zal de federale overheid de overige 20% bijpassen.

Mijn medewerkers bestuderen de mogelijkheid om een dergelijke maatregel ook in te voeren voor de Brusselaars die gebruik maken van de diensten van de MIVB. De maatregel zou uiteraard van toepassing zijn op alle overheidsbedrijven en privé-ondernemingen van het gewest.

Ik sta dus positief tegenover uw idee, maar we moeten ons bewust zijn van de financiële gevolgen ervan. In het nieuwe beheerakkoord met de MIVB moet daarmee ook rekening worden gehouden.

De voorzitter.- Mevrouw Vyghen heeft het woord.

Mevrouw Carine Vyghen (in het Frans).- *Ik maak me zorgen over de verhouding 80% - 20%. De stad Brussel nam 50% voor haar rekening en de ambtenaar ook 50%.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen proberen om de verhouding 80% - 20% voor iedereen toe te passen en nog verder te gaan voor de gemeenten, de ziekenhuizen en de OCMW's. We zijn de kosten nog aan het berekenen, want het gaat over duizenden werknemers.*

- Het incident is gesloten.

De voorzitter.- Ik stel voor de mondeling vraag van

réservée à la politique tarifaire de la STIB vis-à-vis des entreprises, et plus particulièrement des communes, des CPAS et des hôpitaux publics bruxellois.

Dans le cadre de l'accompagnement des plans de déplacements d'entreprises, mon collègue Vande Lanotte a réservé des moyens budgétaires en 2005 pour faire un premier pas dans le cofinancement des abonnements des navetteurs qui utilisent au moins partiellement le train pour se rendre vers Bruxelles ; si les dirigeants des entreprises assument le remboursement de leurs employés à 80%, l'Etat fédéral compenserait les 20% restants.

Mes services étudient la transposition d'une telle mesure pour la clientèle bruxelloise sur le réseau de la STIB. Celle-ci serait bien évidemment d'application pour les entreprises publiques et privées de la Région.

En résumé, je suis favorable à cette idée dont l'élaboration est actuellement à l'étude, en étant conscient de l'impact financier, qui doit être repris dans le nouvel accord de gestion avec la STIB.

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

Mme Vyghen.- Je m'inquiète de l'application des 80%-20%. La commune de Bruxelles intervenait pour 50% et l'agent pour 50%.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons essayer d'appliquer la règle de 80%-20% pour tout le monde et d'aller plus loin pour les communes, les hôpitaux et les CPAS. Nous en calculons actuellement le coût, puisque cela concerne des milliers de fonctionnaires des communes, des CPAS et des hôpitaux, contrairement à la Région où il s'agit de mille fonctionnaires. Nous étudierons cette possibilité avec un préjugé favorable.

- L'incident est clos.

M. le président.- Je vous suggère de joindre la

de heer Clerfayt en mevrouw Molenberg samen te behandelen.

(De commissieleden stemmen hiermee in.)

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
BERNARD CLERFAYT**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende “de heraanleg van de
Lambermont-, Wahis- en Reyerslaan en van
het Meiserplein”.**

De voorzitter.- De heer Bernard Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (*in het Frans*).- *Zowel de bewoners als de gemeentebesturen vragen al jaren om een heraanleg van de Lambermont-, Wahis- en Reyerslaan en van het Meiserplein.*

Het Meiserplein is berucht omwille van de files. De huidige inrichting van het plein is niet meer aangepast aan de verkeerssituatie. Het is een zwarte plek voor de trams en bussen van de MIVB en een nachtmerrie voor de automobilisten.

Ik moet u er ook niet aan herinneren dat de files heel wat ellende en extra kosten veroorzaken.

De jongste tijd zijn er alsmaar meer files op en rond het Meiserplein. Soms worden die veroorzaakt door ongevallen, maar ook de recente problemen met de verkeerslichten van de MIVB zijn hier ongetwijfeld niet vreemd aan. Ook de minste regenval verergerd de situatie.

Overeenkomstig het eerste GewOP van 1994-1995 dienden tien pleinen met voorrang te worden heraanlegd. Het Meiserplein is het enige waar dat nog niet is gebeurd. Nochtans is het autoverkeer er de voorbije tien jaar niet op verminderd. Het Gewest moet dus dringend een studie uitvoeren. U hebt over een architectuurwedstrijd gesproken. Er moet niet alleen een wedstrijd worden georganiseerd, er

question orale de Mme Molenberg à celle de M. Clerfayt et de les traiter conjointement.

(Les commissaires marquent leur accord.)

**QUESTION ORALE DE M. BERNARD
CLERFAYT**

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

**concernant « le réaménagement des
boulevards Lambermont, Wahis et Reyers
et de la place Meiser ».**

M. le président.- La parole est à M. Bernard Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt.- Depuis de nombreuses années, tant les riverains que les autorités communales réclament un réaménagement des boulevards Lambermont, Wahis, Reyers, et de la place Meiser que beaucoup appellent déjà la place « misère. »

Vendredi passé, nous devions être sur les antennes de la RTBF. Votre collaboratrice, Mme Léonard, vous a remplacé. Ensemble, nous l'avons appelée la place « misère. » Cette place Meiser est certainement l'une des plus célèbres par les embouteillages qu'elle subit. C'est l'une des seules places bruxelloises, si pas belges, qui est citée tous les matins à la radio, dans tous les bulletins de radioguidage.

Son aménagement actuel ne correspond pas aux impératifs modernes de mobilité. Elle est dangereuse, elle est un point noir pour la circulation des trams de la STIB et des bus des diverses lignes qui la traversent. Elle est un cauchemar pour les automobilistes qui sont amenés à y transiter. Je ne dois pas vous rappeler les désagréments et les coûts des embouteillages : pollution sonore, olfactive, visuelle, environnementale, perte de temps, stress, encombrement de la ville...

Récemment encore, on a vu un accroissement des

moeten ook duidelijke verkeerskeuzes worden gemaakt. Mijns inziens zou het plein zodanig moeten worden heringericht dat er voorrang aan het lokaal, Brussels verkeer wordt gegeven. Zo zouden de invalswegen kunnen worden beperkt. Het Meiserplein kan niet alle voertuigen slikken die via de Leopold III-laan, de Leuvensesteenweg en de E40 Brussel binnenrijden.

Er moet ook nagedacht worden over de Reyerslaan, de Wahislaan en de Lambermontlaan, die deel uitmaken van dezelfde verkeersas. De Reyerslaan wordt al jaren ontsierd door het viaduct dat de levenskwaliteit van de omwonenden sterk veranderd heeft. Uw voorganger zou een studie over de heraanleg van de Wahis- en de Lambertmontlaan maken, maar wij hebben nooit iets gezien. De Lambermontlaan heeft een asymmetrisch profiel. In de richting Van Praet-Meiser zijn er twee rijstroken en een zijweg voor plaatselijk verkeer. In de richting Meiser-Van Praet zijn er drie rijstroken, die bovendien iets breder zijn. Hierdoor is men geneigd sneller te rijden dan de toegelaten 50 km/u. Dat is bijzonder gevaarlijk. Bovendien zorgt die situatie voor geluidsoverlast en is ze bijzonder bewonersonvriendelijk.

Uw voorganger had beloofd een studie te maken en de eerste ideeën tijdens de week van vervoering in september 2003 voor te stellen. Voordien zijn er nog tal van andere beloften gedaan. Hoe staat het daarmee ?

Hoe zal u dit belangrijk verkeersprobleem oplossen ?

embouteillages, parfois en raison d'un accident à Ixelles, près du bois de la Cambre, qui se répercute jusque la place Meiser. Les récents problèmes de réglage des feux de la STIB ont sans doute encore contribué à l'augmentation des files et embouteillages. Enfin, à la moindre pluie, la place Meiser s'encombre plus tôt dans la journée et plus tard dans la soirée.

Dans le premier PRD, il était indiqué que la place Meiser était à aménager prioritairement. Dans le PRD qui date de 1994-1995, il y avait dix places à aménager prioritairement. La place Meiser est une des rares, si pas la seule, de ces dix places qui n'a fait l'objet d'aucun aménagement. Pourtant, en dix ans, la circulation automobile a encore augmenté.

Il me semble urgent de lancer une étude de réaménagement de cette place au niveau régional, afin de mieux maîtriser la circulation et de gérer les embouteillages. Au moment où je déposais mon interpellation, je vous ai entendu annoncer l'idée d'un concours d'architecture sur cette place. Il ne faut pas seulement lancer un concours, il faut aussi poser des choix en termes de circulation et réaménager la place en conséquence, à mon avis en donnant priorité au trafic local interne à la Région bruxelloise et en choisissant de limiter peut-être les entrées dans la ville.

La place ne peut en effet pas absorber toutes les voitures qui pénètrent dans la ville par l'axe du boulevard Léopold III, par la chaussée de Louvain et par l'autoroute E40 qui totalisent plus de six bandes pénétrantes, alors qu'au-delà de la place Meiser il n'y a pas six bandes qui permettent de rejoindre les diverses destinations des automobilistes.

Dans le prolongement de la place Meiser, les boulevards Reyers, Wahis et Lambermont font partie du même axe de circulation et de la problématique que traitera ensuite Mme Molenberg.

Le boulevard Reyers est balaféré depuis trente ans par le viaduc, qui altère gravement la qualité de vie de tous ses riverains. Les boulevards Wahis et Lambermont ont également fait l'objet de nombreuses promesses de réaménagement. Votre prédécesseur, que j'interpellais il y a un an et demi, avait annoncé une étude dont on n'a toujours pas vu le début.

Le boulevard Lambermont est dissymétrique dans son profil. Dans le sens de la montée de Van Praet vers Meiser, il comporte deux voies et une voie latérale réservée à la circulation locale. Par contre, dans le sens de la descente, il comporte trois voies, qui sont relativement larges et incitent à une vitesse qui n'est pas conforme à la limitation de 50 km/h, que ma police tente de faire respecter avec un relatif succès.

Cet aménagement est dangereux par les vitesses excessives qu'il rend possibles, nuisible par les nuisances sonores qu'il impose aux riverains et peu convivial par l'absence d'une voie latérale qui protégerait mieux la circulation et la vie locales. Depuis de très nombreuses années, les riverains et la commune demandent un réaménagement qui va dans ce sens. Votre prédécesseur avait promis de lancer une étude en 2003, et même de présenter aux riverains les premières pistes de réaménagement pour la semaine de la mobilité de septembre 2003. Ce sont les dernières promesses. Il y en a eu d'autres avant.

J'ai entendu votre intention de lancer un concours d'architecture. Je voulais donc vous interroger sur votre intention de vous attaquer à ce qui constitue à mon sens un des problèmes importants de circulation sur les voiries régionales bruxelloises.

Je vous remercie pour vos réponses.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
ISABELLE MOLENBERG**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende « de heraanleg van de Brand
Whitlocklaan en de Vergotesquare. »**

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- *De Brand Whitlocklaan is een gewestweg die vandaag nagenoeg een snelweg is geworden. Hij telt op*

**QUESTION ORALE DE MME ISABELLE
MOLENBERG**

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

**concernant « le réaménagement du
boulevard Brand Whitlock et du square
Vergote. »**

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

Mme Isabelle Molenberg.- Je poursuis quant à moi avec le réaménagement du boulevard Brand Whitlock et du square Vergote. Cette voirie

sommige plaatsen bijna tien rijstroken en snijdt de prachtige Vergotesquare doormidden, waardoor er weinig overblijft van zijn architecturale eenheid. De laan en de viaduct zijn het resultaat van een ouderwetse stadvisie waar de auto heer en meester is en er geen rekening wordt gehouden met de levenskwaliteit van de bewoners.

Naast ecologische en stedenbouwkundige problemen zorgt de laan ook voor veiligheidsproblemen. Veel autobestuurders rijden veel te snel, waardoor het risico op ongevallen hoog ligt. In de piekuren voeren ze gevaarlijke manoeuvres uit, die enkel mogelijk zijn door de onduidelijke signalisatie en weginrichting.

Dit alles roept de vraag op naar een globale heraanleg. Er zouden parken, tuinen, fiets- en voetpaden moeten worden aangelegd, zodat de Vergotesquare zijn vroegere eenheid terugkrijgt. Het atelier van architect Schuiten had een project in die zin gerealiseerd, met een loopbrug die de twee helften van de square met elkaar verbindt.

Natuurlijk betekent een heraanleg een belangrijke kost, maar voor de bewoners brengt het een enorme verbetering qua levenskwaliteit en veiligheid.

Is de minister zich bewust van deze situatie? Hoe denkt hij die te verbeteren?

De gemeenteraad van Sint-Lambrechts-Woluwe heeft lang geleden een motie goedgekeurd. Toen uw voorganger over deze problematiek werd ondervraagd, had hij het over een haalbaarheidsstudie. Het wordt hoog tijd dat er schot in de zaak komt.

régionale s'apparente aujourd'hui à une autoroute qui compte en certains endroits jusqu'à dix bandes de circulation, qui traverse la ville, coupant en deux le magnifique square Vergote, défigurant ainsi l'unité de cet ensemble architectural. Cette autoroute constitue une cicatrice béante, qui est le témoin d'une vision ancienne et dépassée de la ville, faisant la part belle aux voitures, au détriment du bien-être des habitants. La qualité de vie des habitants est naturellement aggravée par la présence du viaduc, qui constitue le prolongement de cette autoroute.

Au-delà du désastre environnemental et urbanistique qui est évident, l'aménagement suscite également de nombreuses questions de sécurité.

En effet, de trop nombreux conducteurs, qui se croient sur une autoroute, roulent à vive allure et mettent en danger les autres usagers, un comportement à l'origine de fréquents accidents. En outre, matin et soir, pour éviter les embouteillages, ils se livrent à des manoeuvres dangereuses, qui sont rendues possibles par une signalisation et des aménagements insuffisants. Tout ceci pose, bien évidemment la question du réaménagement global, à l'instar de ce qui a déjà été réalisé en son temps au boulevard Saint-Michel et au boulevard Léopold II.

Cet aménagement devrait englober plusieurs aspects qui permettraient de créer en surface des parcs, jardins et aménagements cyclables et piétons sécurisés et, dans ce cadre, il serait également possible de recréer une cohérence au niveau du square Vergote. A cet égard, les ateliers de l'architecte Schuiten avaient réalisé un projet, en son temps, prévoyant une passerelle qui reliait les deux moitiés du square.

C'est dire si l'ensemble de la conception de l'aménagement doit être revu pour améliorer la vision globale de notre ville. Il va sans dire que ces travaux représentent un budget important, mais il s'agit à mes yeux d'une priorité pour les habitants en terme de qualité de vie et de sécurité, et donc je voudrais savoir si le ministre est conscient de la situation et surtout entendre les solutions qu'il entend apporter à cette problématique qui n'est pas récente.

La commune de Woluwé-Saint-Lambert, qui est

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij bereiden een meerjarenplan voor voor de heraanleg van de openbare ruimten in heel het Gewest. We raadplegen daarvoor alle gemeenten en verenigingen en maken keuzes op basis van vooraf bepaalde criteria. Ik wil een strategische benadering die coherent is met de andere gewestbevoegdheden, waaronder de wijkvernieuwing, de veiligheidscontracten en de ontwikkeling van het openbaar vervoer.*

Ik zal aan alle gemeenten en wijkcomités de komende dagen vragen wat hun noden en prioriteiten zijn voor de gewestwegen.

Ik ga ermee akkoord dat het Meiserplein prioritair is. Tijdens de volgende twee maanden wil ik een studie opstarten over de verkeersbewegingen en de mobiliteit op het Flageyplein en een wedstrijd organiseren voor de heraanleg van het plein.

De Lambermontlaan, de Wahislaan, de Reyerslaan, de Brand-Whitlocklaan en de Vergotesquare worden ook opgenomen in het meerjarenplan. Waar, wanneer en hoe deze werken zullen verlopen, zal in het plan worden vermeld. Ik wil geen loze beloften doen, wèl de gemeenten bij de werken betrekken. Een meerjarenplan uitwerken kost natuurlijk meer tijd, maar zodra het klaar is, zal het meteen worden uitgevoerd. Ik verzoek u uw vraag inzake deze projecten opnieuw in te dienen met een motivatie. Volgens de meerjarenplannen kunnen de werken worden gefinancierd door de gewestbegroting en eventueel door Beliris.

Het Meiserplan zou ook door Beliris gefinancierd kunnen worden, aangezien de uitvoering van het plan niet enkel Brusselsaars ten goede zou komen.

concernée par un des morceaux de cet axe avait déjà voté, il y a bien longtemps, une motion au sein du conseil communal, votre prédécesseur avait déjà été interrogé sur cette question et il avait parlé d'étude de faisabilité. Il est donc temps d'avancer dans ce dossier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser dans le cadre de réponses à des questions parlementaires, un plan pluriannuel des travaux de réaménagements des espaces publics est en préparation pour l'ensemble de la Région. Ce plan sera établi suite à la consultation de l'ensemble des communes et associations, et le choix parmi les différentes demandes sera effectué sur base de critères pré-établis. Je souhaite en cette matière une approche stratégique et cohérente avec les autres compétences régionales, comme la rénovation des quartiers, les contrats de sécurité et le développement des transports publics.

Je vais envoyer une lettre à chaque commune et comité de quartier dans les prochains jours pour leur demander quelles sont les nécessités et priorités qu'ils envisagent en matière de voiries régionales.

Je suis d'accord avec le fait que la place Meiser doit être traitée en priorité. A propos de la place Flagey, j'ai dit clairement il y a quelques semaines que j'ai l'intention d'entamer une étude sur les flux de circulation et la mobilité, et d'organiser un concours en vue de réaménager la place. Ceci dans les deux prochains mois.

Quant aux boulevards Lambermont, Wahis, Reyers, Brand Whitlock et au square Vergote, ils devront également satisfaire aux critères et seront repris dans le plan pluriannuel.

Où, quand, et comment s'organiseront ces travaux : tout ceci sera planifié. Je ne veux pas tomber dans le même travers que mon prédécesseur, qui avait fait de nombreuses promesses et annoncé de nombreux plans.

Ceci permettra d'associer les communes et les quartiers aux chantiers. L'établissement de ces

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt *(in het Frans).*- Uw voorganger had het bestuur en het parlement geraadpleegd en een mooi document opgesteld met alle wegen en pleinen die opnieuw moesten worden aangelegd. Het is verwonderlijk dat u dit voorbereidend werk niet hebt teruggevonden. Uw voornemens verheugen mij evenwel.

Het Meiserplein is inderdaad één van de voornaamste invalspoorten van het Brussels Gewest, ook al rijdt men al iets eerder op de E40 de stad binnen. Misschien zouden wij de autosnelwegen zo moeten inrichten dat de automobilisten buiten Brussel in de file wachten in plaats van het verkeer in de stad te blokkeren.

plans pluriannuels nécessitera évidemment plus de temps, mais une fois déterminés ceux-ci seront aussitôt exécutés.

Je vous invite à réitérer votre demande par rapport à ces projets par une motivation. Selon ces plans pluriannuels, on pourra effectuer les travaux sur base du budget régional et éventuellement sur celui de Beliris.

En ce qui concerne le plan Meiser, celui-ci ne concerne pas uniquement les Bruxellois et pourrait être aussi financé par Beliris.

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

M. Bernard Clerfayt.- Je prends acte de votre réponse et je me réjouis de vos intentions générales. Je me souviens que votre prédécesseur, arrivant en fonction il y a cinq ans, avait également consulté l'administration et le parlement dans une très large mesure et imprimé un beau document qui était une sorte de plan de toutes les voiries et places publiques qu'il entendait refaire. On y retrouvait certainement la place Meiser et les boulevards de la moyenne ceinture dont je viens de parler. Je pense que ce document avait été élaboré par l'administration.

Il est étonnant dès lors que vous-même, arrivant à la place de ce ministre, ne retrouviez pas des travaux préparatoires ou une programmation faite par l'administration en ce sens. Je suis néanmoins très heureux d'entendre que, si ce n'est pas le cas, vous allez mettre les bouchées doubles pour avancer dans cet esprit.

Je partage également votre sentiment que la place Meiser est l'une des portes de la ville les plus importantes de la Région bruxelloise, même si l'entrée effective se trouve un peu plus loin sur l'autoroute E40. Pour paraphraser Maurice Allais qui disait « il faut construire les villes à la campagne parce que l'air y est plus pur », je dirais pour ma part : « Il faut mettre les embouteillages à la campagne parce qu'il y a plus de place ».

Il conviendrait donc de pincer les autoroutes un peu plus tôt, avant que toutes les voitures ne se concentrent sur la place Meiser. Tant qu'à attendre, elles peuvent le faire en dehors de

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- *De minister lijkt de problemen op die grote verkeersassen te onderkennen. Ik hoop evenwel dat de studies niet te lang zullen aanslepen en er snel concrete maatregelen zullen worden genomen. Ik zal dit dossier aandachtig opvolgen.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mijn werkmethode bestaat erin eerst een plan op te stellen en dat nadien uit te voeren.*

Het bestuur had mij gevraagd de Albertlaan te vernieuwen. Die keuze bleek echter in eerste instantie de wens van een gemeenteraadslid te zijn. Dat is niet de wijze waarop ik te werk wil gaan. Ik wil samen met u de keuzecriteria bepalen, de projecten kiezen en daarvoor een financieringsplan en een tijdsschema opstellen.

Gezien de begrotingsbeperkingen van het gewest en van de federale staat kan ik geen beloften doen. Het belangrijkste is evenwel dat de juiste keuzes worden gemaakt, ook al moet de uitvoering twee of drie maanden worden uitgesteld. Zodra de keuze gemaakt is, zullen wij die uitvoeren en het bestuur vragen de uitvoering op te volgen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
BRIGITTE DE PAUW**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

Bruxelles, avant de venir créer des embouteillages dans la ville.

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

Mme Isabelle Molenberg.- Je prends également acte de la volonté du ministre de reconnaître les problématiques liées à ces grands axes. J'émet en outre le souhait que l'on ne s'enferme pas à nouveau dans des études qui s'éternisent, mais que du concret advienne rapidement. Je resterai vigilante quant au suivi de ce dossier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai toujours suivi l'optique d'avoir des plans et de les exécuter ensuite. Pour donner un exemple, l'administration me propose de refaire l'avenue Albert. Quand j'interroge l'administration sur les motifs qui ont présidé au choix de l'avenue Albert, il s'avère que c'est sur l'insistance d'un conseiller communal.

Ce n'est pas de cette manière qu'il faut travailler. Je veux discuter avec vous des critères, mais aussi des projets à réaliser. Il faut se mettre d'accord sur le choix du projet, le financement, la date, pour parvenir à un consensus et connaître ainsi les travaux à réaliser pour les cinq prochaines années.

Je ne tiens pas à faire des promesses, sachant qu'elles ne seront jamais tenues au vu de la situation budgétaire de la Région et de l'Etat fédéral. Je veux faire de bons choix, quitte à attendre deux ou trois mois de plus. Une fois le choix arrêté, on l'exécutera et on reformera peut-être aussi l'administration pour suivre l'exécution.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE
PAUW**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE**

**BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende “de maatregelen ter bevordering van een vloeiende mobiliteit in Brussel en hun financiering”

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER DIDIER GOSUIN**

betreffende “de heffing van stadstol”.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Onder meer via de pers hebben we vernomen dat de Waalse minister van Infrastructuur zich in positieve zin uitspreekt over het idee van betalend rijden op de snelweg. Ook de Vlaamse minister van Mobiliteit en uzelf lijken voor het idee gewonnen.

U stelde dat “de opbrengst van zo’n systeem in een betere mobiliteit moet worden gestopt, dat het tolgeld moet worden geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en een meer veilige aanleg van kruispunten.”

Voor de praktische uitwerking van het tolsysteem bestaan verschillende systemen, doch ze moeten zorgvuldig worden onderzocht.

Een eerste mogelijkheid bestaat erin om het aantal afgelegde kilometers door een voertuig op de snelweg te tellen en daarop de bijdrage te berekenen.

Dit systeem vraagt echter een belangrijke technologische voorbereiding en een aanpassing van de auto’s en vrachtwagens. Bovendien weten we dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weinig kilometers snelweg heeft. Wanneer dit systeem wordt toegepast met een volledige afschaffing van de verkeersbelasting, zal dit een minderinkomst voor ons Gewest betekenen. Het huidige systeem van de verkeersbelasting wordt bepaald op basis van de inschrijving van een auto, waarbij we weten dat het aantal ingeschreven auto’s in Brussel relatief hoger ligt. Ik kan mij voorstellen dat Vlaanderen en Wallonië dit systeem verkiezen

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant “les mesures visant à promouvoir une mobilité fluide à Bruxelles et leur financement”.

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. DIDIER
GOSUIN**

concernant “l’instauration de péages urbains”.

M. le président.- La parole est à Mme Brigitte De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Il paraît que le ministre wallon de l’Infrastructure, le ministre flamand de la Mobilité et vous-même êtes favorables à l’instauration d’un péage autoroutier. Les fonds générés seraient affectés à l’amélioration de la mobilité (circulation cycliste, transports publics et sécurité accrue aux carrefours).*

Reste à définir la mise en exploitation de ce péage : divers systèmes sont possibles et mis à l’étude.

Le premier consisterait à faire payer à l’usager un montant au prorata de la distance parcourue. Cela nécessiterait une préparation technologique considérable, ainsi que l’adaptation des voitures et camions. La Région de Bruxelles-Capitale n’a, en outre, que peu de kilomètres d’autoroutes. L’instauration de ce système couplé à la suppression de la taxe de circulation aurait un impact négatif sur les revenus de notre Région. L’actuel système de taxation est lié à l’inscription du véhicule, dont le nombre est relativement élevé à Bruxelles. Il est clair que la Flandre et la Wallonie opteront pour le système du prorata vu qu’elles ont de nombreux kilomètres d’autoroutes. Une répartition équitable des revenus générés sur la base des kilomètres parcourus s’impose donc dans ce cas d’espèce.

Une autre solution, plus simple, consisterait à imposer l’achat d’une vignette à tout usager de l’autoroute, comme cela se fait en Suisse, mais se ferait au détriment de notre système de solidarité

omdat zij veel kilometers snelweg hebben. Een rechtmatige verdeling van de inkomsten van het rekeningrijden op basis van afgelegde kilometers dringt zich hier dan ook op.

Het minst omslachtige systeem is de invoering van een vignet voor het gebruik van de snelweg waarvoor de gebruiker van de snelweg een vast bedrag betaalt. Ik denk bijvoorbeeld aan het Zwitserse systeem. We moeten er wel rekening mee houden dat daardoor het solidariteitssysteem voor het gebruik van de snelweginfrastructuur wordt opgeheven. Meer bemiddelde automobilisten zullen het vast bedrag minder een probleem vinden dan armere automobilisten. Bovendien moet ook hier een rechtvaardig verdelingsmechanisme opgesteld worden tussen de drie Gewesten.

Ik heb overigens gisteren in de pers gelezen dat de Vlaamse minister van Openbare Werken, Kris Peeters, voorstander is van dit wegvignet en de invoering ervan wil koppelen aan een vermindering van de verkeersbelasting. Hij dringt erop aan dat dit vignet tegen 2009 zou worden ingevoerd, uiteraard met de goedkeuring van, en in samenwerking met, Brussel en Wallonië.

Het derde systeem, het Franse 'péage'systeem met fysieke in- en uitgangen aan de snelwegen, lijkt in België wegens het dichte wegennet en de vele open afritten praktisch en financieel moeilijk haalbaar.

Als we het principe van 'de gebruiker betaalt' toepassen, kunnen we tenslotte ook hardop nadenken over het gebruik van het openbaar vervoer in Brussel. Pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië maken relatief veel gebruik van ons openbaar vervoer, terwijl het wordt betaald door het Brussels Gewest.

Dit alles in overweging genomen, heb ik de volgende vragen voor u :

Welk systeem geniet uw voorkeur ? In welke mate heeft u al contact gehad met uw Waalse en Vlaamse collega's omtrent dit concrete voorstel ? Zijn er al berekeningen gemaakt die toelaten om de inkomsten van het rekeningrijden rechtvaardig te verdelen ?

Ik juich immers elke maatregel toe die in ons

actuel. En effet, les automobilistes les plus nantis auraient moins de difficultés à acquitter le montant de la vignette que les autres. Un mécanisme de répartition équitable entre les trois Régions s'imposerait également dans ce cas-ci.

La presse rapporte que M. Kris Peeters, ministre flamand des Travaux publics, est partisan de ce projet et souhaite le coupler à une réduction de la taxe de circulation. Il veut en outre que l'usage de la vignette entre en vigueur dès 2009, en accord et avec la collaboration de la Région bruxelloise et de la Wallonie.

Le troisième système, le système français des péages paraît difficile à réaliser en Belgique, pour des raisons pratiques et financières.

Si nous appliquons le principe de l'utilisateur-payeur, nous pouvons aussi réfléchir à l'utilisation par les navetteurs des transports en commun financés par la Région bruxelloise.

Quel système préférez-vous ? Avez-vous déjà eu des contacts avec vos homologues wallons et flamands au sujet de cette proposition concrète ? Avez-vous déjà eu des estimations permettant de réaliser un partage équitable des entrées du télépéage ?

Je me réjouis de toute mesure qui peut améliorer la mobilité, à condition qu'elle ne grève pas trop lourdement les moyens financiers de la Région de Bruxelles-Capitale.

Gewest kan bijdragen tot een meer vloeiende mobiliteit, voor zover deze maatregelen geen aderlating zijn voor de financiële middelen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Zowel het Waals als het Vlaams Gewest hebben grote interesse betoond voor een tolsysteem op de wegen, zonder aan te geven welk type systeem ze wensen in te voeren. Minister Van Brempt start hierover een uitgebreide studie.

U bent voorstander van een tolsysteem maar ik weet niet naar welk model uw voorkeur uitgaat. Heeft u stappen gezet sinds de uitspraken van uw twee collega's? Heeft men contact met u opgenomen? Heeft men u betrokken bij de studies van het Vlaams en het Waals Gewest?

Wat denkt u met de inkomsten te doen? Die mag men immers niet bij de algemene begroting voegen. Zullen ze worden gebruikt voor het financieren van materieel voor openbare werken of openbaar vervoer? Heeft u reeds uw standpunt bepaald voor de komende onderhandelingen met de overige gewesten?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Op de vraag welk systeem mijn voorkeur heeft, wil ik meteen duidelijk zeggen dat rekeningrijden niet aan de orde is. Dat heeft het Vlaams Gewest tijdens haar onderhandelingen heel duidelijk beslist. Het debat over het rekeningrijden zal de komende vijf jaar niet echt kunnen worden gevoerd, want er is een beslissing van het Vlaams Gewest dat men dat niet wil.

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

M. Didier Gosuin.- Je vais être bref, puisque Mme De Pauw a été très explicite dans ses questions et la description du problème. A la fois la Région wallonne et la Région flamande ont marqué plus que de l'intérêt pour l'instauration d'un système de péage sur les routes, sans dire vers quel type de péage ils s'orientent. De même, Mme la ministre Van Brempt a-t-elle annoncé une grande étude à ce sujet.

Je sais que vous étiez plutôt favorable à un système de péage sans avoir décrit précisément quel est le modèle qui a votre préférence. Je voudrais savoir si vous avez pris des initiatives, ayant entendu vos deux collègues se prononcer. Est-ce que vous avez été contacté, est-ce que vous êtes associé aux études de vos collègues des Régions flamande et wallonne?

Je voudrais également connaître votre point de vue quant à l'affectation de ces recettes. Ce type de recettes ne doit pas être mélangé au budget général. Seront-elles affectées de manière globale aux politiques d'équipement, spécialisées en financement des travaux publics ou des transports publics? Tout cela a-t-il déjà fait l'objet de choix, votre position est-elle déjà arrêtée dans la négociation qui s'annonce avec les deux autres Régions?

M. le président.- M. Le ministre, vous avez la parole.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ma réponse est claire. Je n'ai pas de préférence à l'heure actuelle. Le système de péages n'est pas à l'ordre du jour pour les cinq prochaines années. Ainsi en a décidé la Région flamande, qui a refusé son application. Par ailleurs, il existe déjà une forme de péage via les accises sur l'essence.*

Quant aux vignettes autoroutières, ce système est seulement envisageable si la taxe de circulation

Bovendien wil ik er toch ook op wijzen dat er al een zekere vorm van rekeningrijden bestaat op dit moment, namelijk via de accijnzen op benzine. Hoe meer u rijdt, hoe meer benzine u verbruikt en hoe meer accijnzen u betaalt. Er bestaat dus op dit moment in België inderdaad al een soort rekeningrijden. Maar nogmaals, aangezien het Vlaams Gewest niet wil dat het rekeningrijden wordt ingevoerd, is die vraag de komende vijf jaar ook niet aan de orde.

Ten tweede heb ik gezegd, naar aanleiding van een uitlating van mijn collega, mevrouw Van Brempt, dat ik op zich geen probleem heb met een wegenvignet, op voorwaarde dat de bestaande verkeersbelasting wordt afgeschaft. Ik denk dat mensen geen twee keer mogen betalen voor hetzelfde. Men mag geen belasting op de belasting hebben. Om die reden is het ook gevaarlijk om tolheffingen in te voeren. Als je de mogelijke systemen bekijkt, moet je ook het Londense systeem van de 'congestion tax' bestuderen. Ik heb mijn twijfels over de mogelijkheid om dit systeem in te voeren in Brussel, maar je moet het op zijn minst bestuderen.

Mijn antwoord is dus duidelijk. Ik heb op dit ogenblik geen echte voorkeur. Het is wel duidelijk dat het rekeningrijden niet aan de orde is. Een wegenvignet kan, maar – en daar wil ik heel duidelijk over zijn, en zowel in Vlaanderen als in Wallonië wordt daaraan gedacht – indien we erover waken dat, ten eerste, de bestaande belasting op de inverkeerstelling wordt afgeschaft en dat, ten tweede, het Brussels Gewest niet het slachtoffer wordt van deze operatie, doordat de inkomsten zouden verminderen. Daar ben ik stellig van overtuigd.

Wat de vraag naar de contacten betreft : er heeft op dit moment nog geen formeel overleg tussen de drie kabinetten plaatsgevonden. Er is wel telefonisch en schriftelijk contact geweest. Ik heb een brief geschreven naar zowel de heer Daerden als mevrouw Van Brempt om te vragen om zo snel mogelijk rond de tafel te gaan zitten. Het lijkt mij nogal logisch om die studies samen uit te voeren. Dat is ook de wens van Kathleen Van Brempt. Minister Daerden heeft onlangs uitspraken gedaan dat Wallonië dat wel zelf zou kunnen doen. Dat lijkt mij niet de aangewezen weg. Maar er zal op korte termijn een formele vergadering plaatsvinden tussen vertegenwoordigers van mij,

est supprimée et si la Région bruxelloise ne souffre pas d'une réduction de ses revenus.

Malgré mon scepticisme, le système londonien de 'congestion tax' sera également étudié, pour avoir une vue d'ensemble de tous les systèmes possibles.

Pour ce qui est des contacts, une concertation formelle n'a pas encore eu lieu entre les trois cabinets. Seuls des contacts téléphoniques ou écrits ont été noués. Il est logique de mener ces études ensemble, ce qui est également le souhait de Mme Van Brempt. Par contre, le ministre Daerden a récemment déclaré que la Wallonie pourrait le faire seul. Quoi qu'il en soit, une réunion formelle réunira prochainement les représentants des trois Régions.

Quant à la répartition des recettes des péages, il est inutile d'aborder la question, puisque ce système n'est pas à l'ordre du jour.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne l'affectation des recettes, je crois en effet que celles-ci doivent être affectées aux travaux publics, mais pas exclusivement toutefois.

Il faudra également qu'elles servent à financer les transports publics et je me suis d'ailleurs déjà publiquement prononcé en ce sens. Je suis en effet convaincu que, tout comme en ce qui concerne la politique de stationnement – dont nous reparlerons prochainement – les gens veulent bien payer à la condition qu'ils sachent que ce qu'ils payent servira à moyen ou à long terme à quelque chose de concret : soit un meilleur stationnement, soit une meilleure mobilité.

van minister Van Brempt en van minister Daerden, om hierover te spreken. Het spreekt vanzelf dat het Brussels Gewest bij de studies zal worden betrokken en dat het geen zin heeft om onze eigen studies uit te voeren.

Wat de verdeling van de opbrengst van het rekeningrijden betreft, moet ik gewoon herhalen dat aangezien het rekeningrijden niet aan de orde is, we hierop nu niet dieper hoeven in te gaan.

(verder in het Frans)

De ontvangsten dienen inderdaad te worden bestemd voor openbare werken, maar ook voor openbaar vervoer. Net zoals bij het parkeren zijn de mensen bereid daarvoor te betalen, wanneer zij weten dat het geld op korte of lange termijn goed, en voor concrete dingen, wordt besteed.

(verder in het Nederlands)

Tot slot wil ik nog zeggen dat ik een nieuwe uitdrukking in het Nederlands heb geleerd : 'vloeiende mobiliteit'.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik ben blij dat ik u iets heb bijgeleerd, mijnheer de minister.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Ik maak mij zorgen omdat het Brussels Gewest en de twee andere gewesten niet dezelfde doelstellingen nastreven.*

De twee andere gewesten zoeken bijkomende ontvangsten voor grote werken en het onderhoud van hun snelwegen. Brussel wil het autoverkeer ontraden en het openbaar vervoer bevorderen.

Omdat we niet dezelfde doelstellingen hebben lopen we het risico uit de boot te vallen.

Hoe moeten we het autowegenvignet invoeren als de verdeling tussen de gewesten moet uitgaan van het aantal kilometers snelweg ? Dat valt zwaar in het nadeel van Brussel uit, ook al omdat u, terecht, niet dubbel wil belasten.

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

M. Didier Gosuin.- M. Le ministre, je prends note, à ce stade, de vos réactions. Mon inquiétude réside dans le fait que nous ne poursuivions pas les mêmes buts, la Région bruxelloise et les deux autres Régions.

Les deux autres Régions cherchent des recettes supplémentaires pour financer de grands travaux et l'entretien de leur réseau d'autoroutes. Ce n'est naturellement pas la préoccupation de la Région bruxelloise. Cette dernière est plutôt similaire à celle de Londres : essayer de dissuader par le biais de taxes de congestion. Nous cherchons donc à dissuader les gens de prendre leur véhicule pour se rendre en ville et d'utiliser plutôt les transports en commun.

J'ai donc une inquiétude, puisqu'il me semble que

Wij zijn niet tegen de afschaffing van de verkeersbelasting als men rekening houdt met de dichtheid van het autoverkeer op ons grondgebied. We moeten samen onderhandelen, maar onze doelstellingen zijn totaal verschillend. We lopen het risico dat we financieel benadeeld worden. Van bij het begin van de onderhandelingen moeten onze beweegredenen voor iedereen duidelijk zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik kan me deels aansluiten bij wat de heer Gosuin zegt. We moeten zeker waken over de verdeling van de middelen. Het gaat hier uiteraard maar over een artikel uit de pers, maar er wordt gezegd dat men zich in Vlaanderen vooral wil richten op het buitenlands transport. Het zijn de grote vrachtwagens van het internationale transport die de meeste schade toebrengen aan de snelwegen. We moeten de mensen die hier al verkeersbelasting betalen enigszins uit de wind zetten en hen niet twee maal belasten.

Op het moment van de verdeling moeten we er rekening mee houden dat we slechts een beperkt aantal kilometers snelweg hebben. Als het aantal kilometers snelweg het criterium wordt, moeten we erover waken dat we hier geen inkomsten derven.

dès lors que nous ne poursuivons pas les mêmes objectifs, nous risquons d'être grugés.

Comment mettre la vignette autoroutière en place alors que le mode de répartition entre Régions ne pourrait certainement pas se faire autrement qu'en vertu du nombre de kilomètres, pénalisant totalement la Région de Bruxelles-Capitale, particulièrement en regard de votre intention – parfaitement légitime – de ne pas taxer doublement ?

La taxe de circulation nous est quant à elle plutôt favorable, vu la densité du nombre de véhicules sur notre territoire.

J'attire votre attention sur le fait que, s'il faut bel et bien négocier ensemble, nos objectifs, en revanche, sont radicalement différents. Nous risquons d'entrer dans un processus qui, in fine, risque de nous être défavorable, en tout cas financièrement, et je tiens à ce que vous soyez très attentif à cela. Dès l'abord des négociations, il convient de savoir quelle est la raison de notre présence, quelles sont nos motivations. Même si les motivations et les raisons des deux autres régions sont toutes aussi louables.

M. le président.- La parole est à Mme Brigitte De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je m'associe partiellement à ce que M. Gosuin a dit. Nous devons veiller au partage des moyens. Selon la presse, la Flandre viserait principalement les camions étrangers. Ce sont les gros camions de transports internationaux qui abîment le plus les autoroutes. Nous devons protéger ceux qui paient déjà la taxe de circulation et ne pas les taxer deux fois.*

Si c'est le nombre de kilomètres d'autoroute qui sert de critère pour le partage, nous devons veiller à ne pas être floués, car nous n'en n'avons qu'un nombre limité.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ga akkoord met mevrouw De Pauw en de heer Gosuin. Als we het "just in tax"-principe invoeren, waardoor de toegang tot Brussel duurder en moeilijker wordt, en de Rand volgt dat voorbeeld niet, dan zullen veel bedrijven daarnaartoe verhuizen. Ik zal daarmee rekening houden tijdens de gesprekken met het Vlaams en het Waals Gewest.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "car sharing in Brussel".

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).*- *Enkele maanden geleden werden twee nieuwe standplaatsen voor 'car sharing' geopend in het Brusselse Gewest. De initiatiefnemers beschouwen dit als een aanvulling op het openbaar vervoer, omdat ze daarmee de gewestwegen ontlasten.*

Welke standplaatsen worden er op dit ogenblik gebruikt? Door hoeveel Brusselaars en hoe vaak? Hoeveel wagens staan hen ter beschikking? Hoeveel deelnemers aan de 'car sharing' hebben inderdaad hun wagen verkocht, wat toch een van de bedoelingen is van het concept?

Bent u zelf een voorstander van 'car sharing',

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec Mme De Pauw et M. Gosuin. Si on décide d'introduire le principe « just in tax », il y aura un problème de compétition avec la région flamande. Si l'accès à Bruxelles est rendu plus difficile et plus cher, des entreprises risquent de se délocaliser autour de Bruxelles.

Si le 'Rand' ne suit pas, il y aura un grand problème de compétition. Je suis conscient de ces dangers et on en tiendra compte dans les négociations avec les Régions flamande et wallonne.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET**

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

concernant « le car sharing à Bruxelles ».

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

M. Jacques Simonet.- Comme le ministre le sait, la presse a annoncé, il y a quelques mois l'ouverture de deux nouvelles stations de 'car sharing' en Région bruxelloise. Les promoteurs de ce projet estiment qu'il s'agit d'un moyen complémentaire aux transports en commun afin de désengorger les artères de notre Région.

Le ministre peut-il m'indiquer les stations qui sont déjà actuellement en activité? Dispose-t-il d'indications quant à la fréquentation de ces stations, et en particulier, du nombre de voitures qui sont mises à la disposition des adhérents au projet de 'car sharing' ainsi que quant au nombre de Bruxellois fréquentant aujourd'hui les stations

mijnheer de minister ? Neemt u maatregelen om dit systeem te bevorderen ? Worden er budgetten vrijgemaakt om het aantal standplaatsen uit te breiden en om het publiek te informeren over dit alternatief ?

Hoeveel succes heeft dit systeem in andere grote steden die vergelijkbaar zijn met Brussel ? Vindt u niet dat 'car sharing' pas succesvol kan zijn wanneer een aantal grote Brusselse ondernemingen dit alternatief opnemen in hun mobiliteitsplan ? Heeft het gewest stappen ondernomen bij zowel privé-bedrijven als openbare ondernemingen om 'car sharing' voor te stellen ?

Vullen de standplaatsen het netwerk van de MIVB aan ? Heeft de MIVB bijzondere contacten met de initiatiefnemers van de 'car sharing' ?

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

de 'car sharing' ?

Deuxième sous-question, puisque le 'car sharing' est sensé offrir une alternative à la voiture particulière, le ministre peut-il nous informer quant au nombre d'utilisateurs de ce concept qui auraient effectivement renoncé à leur véhicule personnel ?

Le troisième élément de ma question vise à savoir si le ministre de la mobilité lui-même est un partisan de la formule de 'car sharing'. S'il l'est, compte-t-il prendre un certain nombre de mesures afin d'assurer la promotion du système ?

Des budgets, à ce titre, sont-ils d'ores et déjà réservés pour augmenter le nombre de stations existentes, voire pour informer le grand public de l'existence de cette alternative à l'utilisation de la voiture particulière ?

Puisque l'on sait que notre Région n'est manifestement pas à la pointe en la matière, le ministre dispose-t-il d'informations quant au succès que rencontrerait le 'car sharing' dans d'autres métropoles européennes comparables à Bruxelles ?

Le ministre n'estime-t-il pas que le succès du 'car sharing' ne serait véritablement assuré qu'à partir du moment où un certain nombre de grandes entreprises bruxelloises accepteraient d'inclure cette formule dans leur propre plan de mobilité ? Je voudrais, par conséquent, savoir si des démarches ont été entreprises par les services régionaux, à la fois auprès des entreprises privées et auprès des entreprises publiques installées sur le territoire régional pour leur présenter le 'car sharing'.

Enfin, en guise de dernière sous-question, le développement de stations de 'car sharing' à Bruxelles a-t-il été conçu de manière à favoriser la complémentarité avec les réseaux de la Stib ? La Stib entretient-elle des relations privilégiées ou particulières avec les promoteurs du concept de 'car sharing' ?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In 2002 hebben het Gewest en de MIVB een overeenkomst voor drie jaar ondertekend om een dienst voor car sharing uit te werken.*

De MIVB heeft samen met OPTIMOBIL (dat bestaat uit TAXISTOP en CAMBIO, een Duitse promotor van car sharing) het filiaal OPTIMOBIL BRUXELLES opgericht.

Op 22 mei 2003 werden de eerste standplaatsen voor car sharing plechtig geopend. Vandaag zijn er elf in gebruik : Noord, Madou, Horta, Janson, Flagey, Conscience, Dailly, Diamant, Thieffry, De Brouckère en Bockstaël.

Tegen eind 2005 willen we over 17 standplaatsen beschikken. De plaatsen werden op basis van een studie van 2000 gekozen met het oog op potentiële klanten, de nabijheid van het openbaar vervoer en de interesse van de gemeenten die de inrichting van de standplaatsen voor hun rekening nemen.

In elke standplaats zijn twee tot vier auto's beschikbaar. Men heeft keuze uit verschillende modellen van Opel. Eind juli 2004 waren er 35 wagens in gebruik. De overeenkomst voorziet in 74 wagens tegen eind 2005. In juli 2004 telde men 500 abonnementen, waarvan 40 voor bedrijven. Van mei 2003 tot eind juli 2004 werden de wagens 5.290 maal gebruikt, wat overeenstemt met een gemiddeld gebruik van 30%.

In 60% van de gevallen is de gebruiker een man, tussen 30 en 40 jaar. In 54% van de gevallen gaat het om een koppel met een hoog opleidingsniveau. Als motivatie om van de dienst gebruik te maken, gelden ecologische overwegingen, het parkeergemak en het financiële voordeel. Car sharing wordt voornamelijk gebruikt om te gaan winkelen.

Eén gebruiker op vier verkoopt zijn wagen na zich bij Cambio te hebben aangesloten. De helft van de gebruikers zegt dat ze wellicht een wagen zouden kopen indien de dienst niet bestond. Zo'n 56% zegt de wagen minder te hebben gebruikt, terwijl 14% zegt de wagen vaker te hebben gebruikt.

Gezien de complementariteit tussen car sharing en de klassieke autoverhuur, sloten Cambio en Hertz in december 2003 een handelsovereenkomst, waardoor de abonnees van beide bedrijven

M. Pascal Smet, ministre.- En 2002, la Région a conclu une convention pour une durée de trois ans avec la STIB visant le développement et la mise en exploitation d'un service de 'car-sharing' en Région de Bruxelles-Capitale.

Pour développer ce service de car-sharing, la STIB a créé, avec OPTIMOBIL (regroupant TAXISTOP, une asbl spécialisée dans la gestion de la mobilité – et CAMBIO, un opérateur allemand de car-sharing), une filiale dénommée OPTIMOBIL BRUXELLES.

Les premières stations de car-sharing en Région de Bruxelles-Capitale ont été inaugurées le 22 mai 2003. Aujourd'hui, onze stations sont en activité : Nord (St-Josse), Madou (St-Josse), Horta et Janson (St-Gilles), Flagey (Ixelles), Conscience (Evere), Dailly et Diamant (Schaerbeek), Thieffry (Etterbeek), De Brouckère et Bockstaël (Bruxelles).

L'objectif est d'arriver à 17 stations réparties dans la Région de Bruxelles-Capitale pour la fin 2005. Les stations ont été choisies, notamment, en fonction de la clientèle potentielle (une étude avait été menée en 2000), de la proximité du réseau de transport public (qui permet de se déplacer d'une station à une autre) et de l'intérêt des communes (celles-ci prenant à leur charge l'installation des stations).

Deux à quatre véhicules sont disponibles dans chaque station parmi les modèles suivants : Opel Corsa, Opel Combo, Opel Astra break et Opel Zafira. Fin juillet 2004, 35 voitures étaient en service. Fin 2005, la convention prévoit la mise en service de 74 véhicules. Bruxelles comptait fin juillet 2004 près de 500 abonnements dont près de 40 étaient détenus par des entreprises. Les stations Nord et Janson ont été mises sur pied en partenariat respectivement avec le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et avec Siemens. De mai 2003 à fin juillet 2004, les voitures ont été réservées 5.290 fois et ont été utilisées en moyenne 30% du temps.

L'utilisateur du 'car-sharing' est un homme dans 60% des cas, plutôt âgé de 30 à 40 ans, en couple dans 54% des cas et avec un niveau d'éducation élevé (60% d'universitaires). Ses motivations sont, dans l'ordre : les aspects environnementaux, la facilité (notamment parking) et le bénéfice

voordelige tarieven genieten bij het partnerbedrijf.

In vergelijking met het Duitse experiment is Brussel een succes te noemen. Terwijl het eerste werkjaar normaal gezien een moeilijk moment is, was dat in Brussel niet het geval. De financiële hulp vanwege het gewest om het systeem uit de startblokken te krijgen met voldoende wagens van bij het begin, is daar niet vreemd aan.

De belanstelling van de bedrijven ligt mede aan de basis van het succes. Die bedrijven huren voornamelijk auto's tijdens de kantooruren, terwijl privépersonen dat veeleer 's avonds en in het weekend doen. Het "business-abonnement" moet verder worden ontwikkeld. Cambio zal dit bij de bedrijven beter bekend maken.

De MIVB onderhoudt meer dan regelmatige contacten met Cambio, de promotor van het project.

De MIVB is dé partner bij uitstek, aangezien de personen die autodelen regelmatig het openbaar vervoer gebruiken en de autodeelstandplaatsen altijd dicht bij een openbaar vervoersnet liggen. Car sharing is dus een nieuw alternatief voor het individueel wagengebruik.

Nu de startfase een succes is gebleken, zullen de parkeersystemen en de dienstverlening nog worden verbeterd; zullen er meer standplaatsen komen en zal er een echt promotiebeleid worden gevoerd (veel Brusselaars kennen Cambio niet). Tot slot moet de MIVB een actievere rol spelen in de promotie en de exploitatie van het autodeelsysteem.

Het systeem wordt momenteel geëvalueerd en op basis van die evaluatie zullen wij het systeem bijsturen.

Ik ben overigens zo gewonnen voor deze formule dat ik er zelf gebruik van maak.

financier. La voiture partagée est utilisée essentiellement pour le shopping.

Un utilisateur du 'car-sharing' sur quatre a vendu sa voiture après affiliation chez Cambio. Et si ce système n'existait pas, la moitié des utilisateurs actuels auraient envisagé d'acquérir une voiture ou en auraient acheté une. 56% des utilisateurs disent avoir moins utilisé la voiture et 14% des utilisateurs disent n'avoir plus utilisé la voiture.

Etant donné la complémentarité qui existe entre le 'car-sharing' (location de véhicules essentiellement pour de courtes durées) et le service proposé par les loueurs classiques de véhicules (location de longue durée), un accord commercial a été conclu au mois de décembre 2003 entre Cambio et Hertz. Les abonnés à Cambio et les clients de Hertz peuvent donc bénéficier de tarifs avantageux respectivement chez Hertz et chez Cambio.

Si on se base sur les expériences allemandes (l'Allemagne est initiatrice du concept), Bruxelles est un succès. Alors que la première année de fonctionnement fut un passage difficile, celle-ci s'est déroulée à Bruxelles avec succès. L'aide financière de la Région qui a permis de faire débiter le système dans de bonnes conditions (suffisamment de voitures disponibles au départ) n'y est pas étrangère.

Les entreprises sont effectivement une garantie de succès du système. Le particulier loue souvent les voitures le soir et le week-end, alors que les entreprises louent les voitures principalement la journée en semaine. Il existe un abonnement business, qui est encore trop peu développé, mais Cambio va intensifier des actions de promotion vers les entreprises. La station Janson à St-Gilles a été mise en place à côté de la firme Siemens, qui a englobé le car-sharing dans toute sa stratégie de mobilité.

La STIB entretient plus que des contacts avec les promoteurs du concept, puisqu'elle est partenaire de la société Cambio pour moitié.

Elle est un partenaire naturel dans la mesure où l'utilisateur de 'car sharing' est un habitué des transports en commun et qu'une des conditions du succès des stations est leur proximité avec un réseau de transports publics. Le 'car sharing' est

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende “het onderzoek naar de
tevredenheid van de reizigers van de
MIVB”.**

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).*- *De klanten van de MIVB hebben op een aantal problemen gewezen, zoals het vooraan instappen. De minister wacht nog op de resultaten van de tevredenheidsbarometer, die in februari 2005 klaar zou moeten zijn. Mijn vragen betreffen de gebruikte methodologie.*

Wordt de enquête uitgevoerd door de MIVB zelf of door een externe organisatie? Hoeveel klanten

donc un concept qui vient compléter la panoplie d’alternatives à la voiture individuelle.

Maintenant que la phase la plus délicate de lancement est réussie, des améliorations sont prévues prochainement, visant les systèmes de stationnement et le service à la clientèle, l’augmentation du nombre de stations, la mise en place d’une vraie politique de promotion puisque beaucoup de Bruxellois ne connaissent toujours pas l’existence de Cambio. Le rôle de la STIB dans ce dossier doit être redéfini. Elle doit être beaucoup plus active dans la promotion et l’exploitation du système de ‘car sharing’.

Une évaluation est en cours, à ma demande, et permettra de dégager les orientations futures du système.

Je suis à tel point partisan de cette formule que j’y ai adhéré personnellement.

- L’incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET**

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

**concernant « le baromètre de satisfaction
des clients de la STIB ».**

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Un certain nombre de problématiques ont été mises en avant par les clients et usagers de la STIB, comme par exemple la question de la montée à l’avant. Le ministre a indiqué qu’elles ne seraient traitées qu’à la lumière des résultats du « baromètre de satisfaction des clients de la STIB », qu’on nous annonce pour le mois de février 2005. Indépendamment de ce rapport final, je voudrais poser un certain nombre de questions concernant la méthode de travail qui a

zullen eraan deelnemen? Is er een specifieke doelgroep?

Gaat de enquête over alle lijnen van het openbaar vervoer? Worden de enquêtes op het terrein afgenomen of krijgen de klanten thuis een formulier opgestuurd? Hoeveel zal de hele operatie kosten? Zullen de resultaten worden besproken met de vakbonden?

Zal de minister de resultaten voorstellen aan de raad en krijgen wij inzage in de gegevens?

De voorzitter (in het Frans).- Dat lijkt mij een goede suggestie.

Minister Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het contract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB bepaalt dat het Gewest de tevredenheid van de klanten onderzoekt. Het werkinstrument is een barometer van de klantentevredenheid. Zowel de opinie als de ervaringen van de klanten komen aan bod. Het studie bureau Tractebel Development Engineering voert dit onderzoek uit.*

Alle lijnen komen aan bod want de studie is geografisch gespreid over het hele Gewest. Het aantal vragenlijsten bedraagt 10.000 en er wordt gerekend op een respons van 20%. De reizigers ontvangen de vragenlijst in de voertuigen en kunnen hem terugsturen of afgeven in speciale urnen. Als aanmoediging is er een geschenk voor de eerste 2.000 respondenten. De MIVB betaalt 16.000 euro van de kosten, het gewest 28.700 euro.

été retenue par le gouvernement et par le ministre pour la réalisation de ce baromètre.

Pouvez-vous dès lors m'indiquer si ce travail d'enquête est réalisé par la STIB elle-même ou a été confié à un organisme extérieur? Quel est le nombre de clients qui devront être interrogés par les auteurs de cette étude pour qu'on ait un résultat significatif? Un public-cible est-il particulièrement visé?

L'enquête s'effectue-t-elle sur toutes les lignes de tous les réseaux? Cette consultation s'opère-t-elle sur le terrain ou au moyen de formulaires qui seraient le cas échéant envoyés au domicile des clients? Quel sera le coût total de ce sondage d'opinion? Les conclusions de ce travail seront-elles débattues avec les organisations syndicales?

Les parlementaires seront-ils informés des résultats de cette étude? Le ministre est-il prêt à venir, soit devant notre parlement, soit devant notre commission, présenter les conclusions de l'étude en compagnie d'experts de la STIB, voire de la compagnie de consultance extérieure qui aurait le cas échéant été chargée de l'enquête?

M. le président.- Cela me paraît effectivement être une bonne suggestion.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le cadre des relations contractuelles entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB, il est prévu que la Région procède à une évaluation du degré de satisfaction des clients de la Société régionale de transports, au travers d'un baromètre portant d'une part sur leur perception du service offert et d'autre part sur leur expérience des services de la STIB. Ce travail d'enquête n'est pas organisé par la STIB, mais a été confié par la Région à un bureau d'études externe, en l'occurrence la société Tractebel Development Engineering.

Le public visé comprend les usagers des transports publics de la Région bruxelloise, tous modes confondus. Une répartition géographique a été réalisée de manière à couvrir au maximum l'ensemble de la Région. Par conséquent, on y retrouve la quasi-totalité des lignes de la STIB.

Tractebel Development Engineering zorgt voor de gegevensinvoer, test de coherentie van de data en stelt de verslagen op.

De MIVB krijgt de ruwe cijfers en haar bestuur zal die bespreken. Noch de vakbonden, noch het gewest worden daarbij betrokken. Ik vind dat de MIVB de onderzoeksverslagen hoort te bespreken met de vakbonden.

Ik zal met bijzondere belangstelling kennis nemen van de resultaten van dit onderzoek en zal het verloop ervan evalueren. Zodra de resultaten bekend zijn, zal ik ze voorstellen aan de commissie.

- Het incident is gesloten.

Dix mille questionnaires ont été distribués, mais comme les réponses sont volontaires et retournées par courrier, on s'attend à un taux de réponse avoisinant les 20%, selon une estimation basée sur le taux de réponse aux enquêtes précédentes.

Cette distribution s'opère à bord des véhicules, les personnes pouvant emporter le questionnaire et y répondre sans intervention de l'enquêteur. Elles peuvent ensuite le poster, le port étant payé par le destinataire, ou le déposer dans une des urnes prévues à cet effet. Pour susciter les réponses, un cadeau est offert aux 2.000 premières personnes qui auront renvoyé le questionnaire rempli.

Le coût total s'élève à 16.000 euros pour la quote-part de la STIB, qui comprend l'achat des cadeaux incitatifs et le paiement de l'impression et de la mise sous enveloppe. La part de la Région via le Service de la politique des déplacements du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale est de l'ordre de 28.700 euros.

C'est bien le bureau désigné qui réalise l'encodage des données d'enquête, les tests automatiques de vérification de cohérence et rédige les rapports.

Comme il s'agit d'un outil régional, les instances de la STIB reçoivent cette information brute, et les résultats sont à chaque fois présentés et débattus devant les organes de gestion de la STIB. Il n'y a toutefois pas de rencontre spécifique prévue avec les organisations syndicales et moi-même à ce sujet. Je pense néanmoins que la direction de la STIB devrait en discuter avec les organisations syndicales.

Je serai bien entendu, tout comme vous, particulièrement attentif aux résultats de cette enquête. Je souhaiterais également évaluer le déroulement de celle-ci.

Enfin, pour répondre à la dernière question, je suis prêt à venir présenter devant cette commission les résultats de l'enquête dès qu'ils seront communiqués.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende “de aanleg van de zones 30 in
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”.**

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *De MR-fractie zal alle maatregelen steunen die de gezelligheid van de wijken en de leefkwaliteit in de stad ten goede komen. Daarbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid in de woonwijken.*

Overeenkomstig het regeerakkoord zal de realisatie van zones 30 en van woonerven, voorgesteld door de gemeenten, worden versneld binnen de perken van de budgettaire middelen. De aanpassingswerken betekenen echter een vrij zware financiële last voor de gemeenten.

Zal u hiervoor de nodige middelen aan de gemeenten toekennen? Zal u contact opnemen met de gemeenten en overleg plegen met de colleges van burgemeester en schepenen?

Op welke manier zal u de prioriteiten bepalen? Kunt u mij een lijst geven van de wijken die bij voorrang in een zone 30 moeten worden omgevormd? Wilt u de zones 30 in alle 19 gemeenten uitbreiden of enkel in bepaalde gedeelten van het gewest?

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET**

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

**concernant « l'aménagement de zones 30 en
Région de Bruxelles-Capitale ».**

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Le Groupe MR soutiendra toutes les mesures que vous prendrez en vue d'améliorer la convivialité dans les quartiers et la qualité de vie en ville. A cet égard, la problématique de la sécurité routière – un des chevaux de bataille de votre prédécesseur, M. Delathouwer – dans les quartiers résidentiels mérite un intérêt particulier des autorités régionales ou communales.

L'accord de gouvernement prévoit que la réalisation de zones 30, zones résidentielles et piétonnes proposées par les communes sera accélérée, dans les limites des moyens budgétaires. De nombreuses communes viennent de finaliser leur plan de mobilité qui prévoit bien évidemment la mise en place de zone 30. Or, de tels aménagements sont relativement coûteux. La mise en oeuvre de l'accord de gouvernement tel qu'il a été conclu en juillet dernier suppose des investissements substantiels dans le chef des autorités locales.

Le ministre a-t-il l'intention d'affecter prochainement des moyens significatifs pour permettre aux autorités locales de s'engager dans la réalisation d'aménagements physiques nécessaires pour la mise en oeuvre de zones 30?

Quels contacts la Région, le ministre et ses services entendent-ils avoir avec les pouvoirs locaux? Quels types de concertation sont-ils prévus avec les collèges des bourgmestre et échevins? Y a-t-il eu déjà maintenant des prises de contact avec les collèges pour multiplier les zones 30?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De zones 30 moeten het verkeerslawaaï verminderen en de verkeersveiligheid vergroten, wat het leven van de bewoners aangenamer maakt. Volgens het Gewop worden alle lokale wegen en hoofdwegen van de wijken zones 30.*

Het Gewest geeft de gemeenten een subsidie om een richtplan voor de zones 30 uit te werken. Dat plan omschrijft de aanpassingen die nodig zijn om te voldoen aan het Gewop. Het legt de prioritaire werken vast en bevat een tijdschema voor de uitvoering. De gemeenten bepalen dus zelf waar de prioriteiten liggen.

Het Gewest maakt een video over de zones 30 die de gemeenten kunnen gebruiken tijdens openbare vergaderingen om het concept uit te leggen aan de bewoners.

Het Gewest subsidieert niet allen de richtplannen, maar ook een aantal werken. Het financiert ook de heraanleg van kruispunten tussen gewestwegen en gemeentewegen die zone 30 worden.

Het is dus moeilijk om een exact bedrag te plakken op de steunmaatregelen van het gewest, want de kosten hangen af van de plannen van de gemeenten. Als voldoende gemeenten hun richtplan hebben opgesteld, zal ik de financiële

Quelle est la méthode de travail retenue par le ministre dans la définition de ces priorités ? Une réponse écrite me satisfera amplement.

Pouvez-vous me livrer la liste des quartiers qui, selon vous, doivent être aménagés en zone 30 le plus rapidement possible ? La volonté politique du ministre est-elle de multiplier les zones 30 dans l'ensemble des 19 communes, ou y a-t-il une volonté de privilégier certaines parties de la ville, comme on le voit dans certaines politiques de réhabilitation des quartiers ?

C'est plus en termes de méthode de travail et de la définition des priorités que je souhaiterais connaître les sentiments du ministre.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'objectif d'aménagement de zones 30 est de rendre notre ville plus agréable à vivre pour ses habitants, tant au niveau du bruit que de la sécurité routière subjective et objective. La spécialisation des voiries est prévue au PRD. Toutes les voiries locales et les collecteurs de quartier doivent être mis en zone 30.

Pour aider les communes à mettre en oeuvre cette prescription du PRD, la Région a subventionné chaque commune pour l'élaboration de son plan directeur zone 30.

L'objectif de ce plan est d'évaluer les aménagements et budgets nécessaires pour mettre en oeuvre le prescrit du PRD. Le plan directeur conduit à déterminer, d'une part les priorités (abords d'école, tronçons favorisant la prise de vitesse, etc.), et d'autre part une programmation de la mise en oeuvre. C'est donc les communes qui choisissent leurs priorités.

La Région a réalisé une vidéo sur les zones 30 pour aider les communes à organiser des réunions publiques pour bien expliquer le concept de la zone 30, qui demande aussi, de la part des habitants du quartier, une bonne adhésion et un respect sans faille.

gevolgen evalueren en eventueel een herziening van de subsidies voorstellen.

Het ijkpunt voor de verhouding tussen het Gewest en de gemeenten op het vlak van mobiliteit, is de kaderconventie. Acht gemeenten hebben die al ondertekend. De kaderconventie maakt een goede coördinatie mogelijk van de werken die het gewest en degene die de gemeenten uitvoeren.

Het Gewest zorgt ervoor dat haar projecten overeenstemmen met de plannen van de gemeenten.

De acht gemeenten waarvan sprake zijn Anderlecht, Etterbeek, Evere, Molenbeek, Jette, Ukkel, Koekelberg, Watermaal-Bosvoorde. De toestand verschilt trouwens sterk: in sommige gemeenten is nog geen enkele straat zone 30, in andere al 47,5% van de wegen. We hebben actuele cijfers gevraagd aan de gemeenten en zullen die voorstellen op 10 december 2004.

- Het incident is gesloten.

La Région aide financièrement les communes à réaliser les objectifs du PRD à plusieurs niveaux. D'une part, des subventions sont données aux communes afin qu'elles réalisent le plan directeur zone 30, qui leur permettra de déterminer les coûts de réalisation de ces travaux. Par ailleurs, la commune peut introduire une série de voiries dans son plan triennal de travaux par le biais des travaux subsidiés. Enfin, la Région prend en charge l'aménagement des effets de porte aux carrefours entre une voirie régionale et une voirie communale à aménager en zone 30.

Il n'y a donc pas un montant précis concernant le budget alloué par la Région aux communes dans le cadre des zones 30, puisque ceci dépend de la politique volontariste de ces dernières en la matière. Lorsqu'un nombre suffisant de communes auront terminé leur plan directeur, je ne manquerai pas d'évaluer l'impact global en termes financiers de tous ces projets et, le cas échéant, de proposer la révision de notre dispositif de subvention.

La convention cadre de mobilité, déjà signée sur base volontaire avec huit communes, constitue le cadre contractuel de référence pour les relations entre les communes et la Région en matière de mobilité. Elle permet, par le biais d'un avenant, d'assurer la coordination précise des travaux réalisés par les communes et ceux réalisés par la Région.

La Région, par le biais des plans directeurs zone 30, de la convention cadre de mobilité et des plans communaux de mobilité, se met au diapason et en cohérence parfaite avec les projets communaux.

Les huit communes ayant à ce jour conclu une convention cadre sont les suivantes : Anderlecht, Etterbeek, Evere, Molenbeek, Jette, Uccle, Koekelberg, Watermael-Boitsfort. Par ailleurs, les pourcentages de voiries aménagées en zone 30 en novembre 2004 sont très variables d'une commune à l'autre : ils vont de 0% à 47,5 %. Pour votre information, ce pourcentage s'élève à 2,1% pour la commune d'Anderlecht. Les communes ont été interrogées pour la mise à jour de ces chiffres et les résultats seront présentés lors de l'évaluation de nos états généraux de la sécurité routière du 10 décembre 2004.

- L'incident est clos.

**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 toekomst van buslijn 85”.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Door een tekort aan chauffeurs is de dienstverlening op lijn 85 opgeschort van 9 november tot 17 januari 2005.

Sommige mandatarissen beweren dat de MIVB de lijn wil afschaffen, al wordt dat door de maatschappij ontkend.

Volgens een perscommuniqué van 6 november zouden tramlijnen 82 en 83 op termijn bus 85 vervangen. Kan de minister ons dat bevestigen? Zal de vervoerscapaciteit op die manier wel op hetzelfde peil blijven? Vindt u het verstandig om de reizigers te doen overstappen in het Weststation? Wordt op die manier de dienstverlening niet opgeofferd aan de rendabiliteit?

De mensen die in het noordwesten van Brussel wonen moeten via het station Beekkant over een vlotte verbinding met het centrum van de stad beschikken.

**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 « l’avenir de la ligne de bus 85 ».

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

Mme Françoise Schepmans.- Le site de la STIB, ainsi que la presse, nous ont appris que l’exploitation de la ligne 85 serait suspendue du mardi 9 novembre dernier jusqu’au 17 janvier 2005. Cette décision serait liée au manque de chauffeurs.

Certains mandataires publics ont évoqué dès la semaine dernière le fait que la suppression de la ligne serait inscrite à l’agenda de la STIB, même si la société le dément.

Selon un communiqué publié par la STIB dans la presse le 6 novembre, il apparaît que les trams 82 et 83 remplaceront à terme la ligne de bus 85. Le ministre peut-il nous confirmer cette information?

Est-on certain, comme annoncé par la STIB dans son communiqué, que le remplacement du 85 par ces deux lignes de tram permettra de garantir la même capacité de transport? Dans l’affirmative, de quelle façon?

Pensez-vous qu’il soit judicieux d’imposer une correspondance à la gare de l’Ouest pour les usagers?

N’assiste-t-on pas dans cet exemple de la ligne 85 à une déstructuration d’un réseau qui a donné satisfaction, au bénéfice d’une meilleure rentabilité financière?

Il importe d’éviter que les habitants du nord-ouest de Bruxelles soient privés d’un mode de transport les reliant aisément, via la station Beekkant, au centre-ville.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De dienstverlening van het bovengronds openbaar vervoer - trams en bussen - wordt door verschillende interne en externe factoren beïnvloed.*

Het is niet voldoende dat er genoeg materieel en personeel is. Een verslechtering van de verkeerssituatie kan bijvoorbeeld tot heel wat vertragingen leiden, vooral wanneer de bussen en trams niet in eigen baan rijden. Het VICOM-programma dat door de MIVB en het Gewest werd opgesteld, heeft tot doel dit probleem bij de wortel aan te pakken. De samenwerking met de gemeenten verloopt echter niet altijd even vlot.

Als de MIVB de dienstverlening op die lijnen wil handhaven, moet ze dus meer bussen en trams inzetten. Dat betekent echter ook dat er extra chauffeurs nodig zijn, terwijl de MIVB nu reeds met een personeelstekort kampt.

Aangezien de aanwervingsprocedure nog niet afgerond is, heeft de MIVB onderzocht of bepaalde diensten konden worden teruggeschroefd zonder dat de reizigers hierdoor ongemak zouden ondervinden.

Uiteindelijk heeft ze beslist tijdelijk buslijn 85 tussen het metrostation Beekkant en het station van Berchem af te schaffen omdat de trams 83 en 82 tussen het Weststation en het Station van Berchem dezelfde haltes bedienen en er nog steeds een aansluiting met de metro mogelijk is.

De vakbonden en de directie hebben afgesproken dat buslijn 85 vanaf 18 januari 2005 opnieuw operationeel zal zijn. Het gaat dus om een tijdelijke maatregel.

De beslissing heeft mij niettemin verbaasd. Het is betreurenswaardig dat interne aanwervingsproblemen voor ongemak bij de reizigers zorgen. Een dergelijke maatregel moet een uitzondering blijven.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'exploitation efficace et régulière d'un service de transport en surface, - tram ou bus - est tributaire de différents facteurs internes et externes.

Outre la nécessité de devoir disposer de matériel en quantité et qualité suffisantes, il faut bien évidemment tenir compte du nombre de personnel à prévoir pour l'exploitation de ces services en fonction des heures réelles à prester.

Nous devons toutefois constater que la détérioration de la fluidité de circulation de surface met en péril l'exploitation normale des lignes de bus et de trams dans notre région, particulièrement celles qui ne bénéficient pas d'un site propre.

Ceci conduit à des dégradations des temps de parcours du réseau de surface. Le réseau de bus est particulièrement touché par ce phénomène. Pour résoudre cela, il faut à la fois s'attaquer aux causes du mal et c'est tout le sens du programme VICOM développé en partenariat STIB/Région, avec l'association, pas toujours fructueuse, des communes.

Il faut en attendant remédier aux effets et cela conduit en première instance à un renforcement des services sur les lignes, ce qui entraîne indirectement une augmentation de prestations du personnel.

La STIB doit donc mettre en oeuvre davantage de moyens - plus de conducteurs et plus de matériel roulant - pour tenter de maintenir son offre à la clientèle.

Comme vous le savez, la STIB se trouve confrontée à très court terme à la nécessité de pouvoir disposer - pour la fin de cette année - d'un nombre supplémentaire d'agents de conduite bus.

Afin d'intervenir au plus vite, et parallèlement à cette recherche de nouveaux candidats, la direction de la STIB a examiné les possibilités de réduire à courte échéance certains services sans que cela ne dérange pour autant, et selon elle, les utilisateurs.

Le choix s'est finalement porté sur la ligne d'autobus n°85. L'exploitation de cette ligne Beekant-Berchem (B) est en effet provisoirement suspendue depuis le mardi 9 novembre 2004 en raison d'un manque temporaire de personnel de conduite bus.

Le maintien de la capacité de transport sur cet axe important est toutefois plus ou moins assuré par un renforcement approprié de la ligne de tram n°83 entre la Gare de l'Ouest (B) et la Gare de Berchem (B). Ce même tronçon est également desservi par les tramways de la ligne 82. Ces deux lignes de tramway desservent les mêmes arrêts que ceux de la ligne n° 85 entre la Gare de Berchem (B) et la Place Jef Mennekens à Molenbeek.

La correspondance avec le réseau de métro est assurée à hauteur de la station Gare de l'Ouest desservie par la ligne 1B. Tout comme vous, je suis conscient du fait que la qualité de cette correspondance est moins bonne que celle dont bénéficient les clients à Beekant.

Je puis vous garantir que l'exploitation normale de cette ligne de bus n°85 sera reprise dès le mardi 18 janvier 2005. Cela fait partie du protocole d'accord entre les syndicats et la direction.

Je terminerai par cette question en précisant que j'ai également été surpris par cette décision de la STIB . Je déplore que des problèmes internes de recrutements entraînent des désagréments pour les usagers et j'estime que cette mesure doit rester totalement exceptionnelle.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Ik dank de minister voor zijn antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

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

Mme Françoise Schepmans.- Je remercie le ministre pour ses précisions et ses propos rassurants.

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, STAATSSECRETARIS
VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET AMBTENARENZAKEN,
GELIJKEKANSENBELEID EN DE
HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende “de baggering van slib in het
kanaal”.**

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- Ieder jaar vloeit er 40.000 m³ slib in het kanaal. Tien jaar geleden kostte de verwerking van een ton slib slechts een paar euros. Nu kan dat tot honderd euro oplopen. Die prijs zal nog stijgen.

Willen wij in Brussel een echt baggerbeleid voeren? Zo niet kan de haven als openbare dienst niet langer instaan voor haar basisopdracht om het kanaal bevaarbaar te houden.

De haven krijgt een jaarlijkse subsidie van het gewest voor de verwerking van 40.000 m³ slib. Er worden echter geen structurele maatregelen genomen om de dichtslibbing te voorkomen.

Over die 40.000 m³ is trouwens geen eensgezindheid. Volgens sommigen komt er jaarlijks 50.000 tot 60.000 m³ slib in het kanaal terecht.

Welke maatregelen heeft de minister genomen om de bevaarbaarheid van het kanaal te verbeteren? Krijgt de haven van Brussel bijkomende subsidies om de dichtslibbing van het kanaal af te remmen en zo nodig meer dan 40.000 m³ slib te verwerken?

Hoe staat het met de oprichting van een centrum voor de behandeling van het slib, zodat de kosten voor het baggerwerk aanzienlijk kunnen dalen - ik denk ook aan het dossier Carcoke?

Ik maak mij zorgen over het overstort van

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
SÉCRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA FONCTION PUBLIQUE,
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE
PORT DE BRUXELLES,**

concernant le « dragage des boues dans le canal ».

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Chaque année, selon les chiffres fournis par le Port, 40.000 mètres cubes de boue se déversent dans le canal. Ce qui justifie la présente question réside dans le fait qu'il y a dix ans, le coût du traitement d'une tonne de boue s'élevait à un montant relativement dérisoire de quelques euros. Or, aujourd'hui, le prix pour le traitement des boues peut monter jusqu'à cent euros, voire plus. Tout le monde s'accorde, parmi les experts, à considérer que ces prix vont encore augmenter.

Je pense que la première question à se poser consiste à s'interroger sur la véracité de notre volonté de mettre en oeuvre à Bruxelles une politique volontariste en matière de dragage du canal – faute de quoi je pense que le Port ne sera plus en mesure d'assurer sa mission de base de service public, soit le fait d'assurer la navigabilité de la voie d'eau.

Aujourd'hui, dans le cadre des budgets affectés par la Région à la société régionale du Port, on accorde – bon an, mal an – une subvention annuelle qui permet au Port de traiter environ 40.000 mètres cubes de boues sans pour autant que l'on prenne les mesures structurelles qui devraient être mises en oeuvre pour endiguer le phénomène d'envasement de la voie d'eau à Bruxelles.

Je pense également que l'on pourrait discuter à perte de vue sur le fait de savoir si le volume à draguer est bien de 40.000 mètres cubes, ou s'il n'y a pas davantage d'envasement, du fait que les

Anderlecht waar jaarlijks 12.000 m³ slib in het kanaal terecht komt. Zijn er acties ondernomen om dat slib aan de bron te verzamelen? Wat vindt de minister van het voorstel om op die plek onder water containers te installeren die na zware regenval meteen kunnen worden geledigd? Is er al een draaiboek voor de werken? Heeft de minister al contact opgenomen met haar collega van Leefmilieu?

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris, heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat is een pertinente vraag, ook al ben ik geen zes, maar vier maanden in functie.*

De Haven van Brussel heeft op 29 oktober 2004, na een openbare aanbesteding, voor 80.000 m³ baggerwerken besteld op een termijn van twee budgettaire jaren. De werken zullen in 2005

pluies charrient un certain nombre de boues qui vont se déverser dans le canal. Certains estiment d'ailleurs que le total des boues déversées chaque année dans le canal à Bruxelles peut être évalué à 50.000, voire à 60.000 mètres cubes.

La ministre ayant pris ses fonctions depuis maintenant plus de six mois, je voudrais savoir quelles sont les mesures qui sont envisagées pour améliorer la navigabilité de la voie d'eau. Le Port de Bruxelles peut-il escompter un subventionnement complémentaire pour diminuer l'envasement du canal et traiter, le cas échéant, plus de 40.000 mètres cubes par an?

Ma deuxième question consiste à savoir ce qu'il en est en matière de création d'un centre de traitement des boues – un très vieux dossier au demeurant – qui permettrait d'alléger sensiblement la facture du dragage du canal : c'est le fameux dossier Carcoke.

Une troisième question, plus spécifique à la situation au niveau du déversoir situé à Anderlecht, me préoccupe : il paraît que 12.000 mètres cubes de boue tombent annuellement au niveau de ce déversoir.

Des démarches ont-elles été entreprises dans le but de récolter à la source les sédiments qui se déversent à Anderlecht? En d'autres termes, la ministre a-t-elle un opinion quant à ce que certains techniciens avaient formulé, à savoir l'idée d'installer à cet endroit des containers immergés qui pourraient être directement vidés après les fortes pluies? Le cas échéant, y a-t-il déjà un échéancier des travaux? Des contacts particuliers ont-ils été noués entre la ministre et sa collègue de l'Environnement?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il est vrai que le temps passe vite. Quatre mois, et non six, se sont déjà écoulés. Quoi qu'il en soit, votre question est pertinente étant donné l'importance du sujet.

Après une adjudication publique ouverte, le Port a commandé en date du 29 octobre 2004 des travaux

beginnen zodra de vergunningen in orde zijn.

Het budget voor 2005 voorziet niet in extra toelages voor het verwijderen van baggerslib, aangezien de Haven een algemene dotatie ontvangt.

Oorspronkelijk moest de slibverwerkingscentrale op de Carcoke-site worden geïnstalleerd. Aangezien dat terrein pas tegen 2008 gesaneerd zal zijn, laat ik momenteel een alternatieve inplantingsplaats onderzoeken.

Op deze manier moet het mogelijk zijn om sneller aan goedkope prijzen te baggeren.

Een bijkomend voordeel is dat de volledige Carcoke-site later kan worden gebruikt voor nieuwe economische, watergebonden activiteiten.

Ik bestudeer op dit ogenblik de alternatieven.

In het beheerscontract met de Haven van Brussel heeft het Gewest er zich toe verbonden te onderzoeken hoe de afzetting van kanaalslib kan worden voorkomen. Mogelijke oplossingen zijn bijvoorbeeld een remmingsbekken ter hoogte van de Aakaai of een verbetering van het nivelleringsstelsel bij hoge waterstand van de Zenne.

Het Gewest zal in dat verband ook een haalbaarheidsstudie uitvoeren naar de installatie van een bezinkingsbekken. De eerste fase van die studie bestaat eruit na te gaan hoeveel slib in het kanaal terechtkomt. Daarom zal het bestuur Uitrusting en Vervoer op de aftakking van de Zenne, ter hoogte van de Aakaai, een permanent station installeren om het debiet en de troebelheid te meten.

de dragage pour 80.000 m³ sur deux années d'exercice. Les travaux débiteront au début de l'année 2005 dès l'obtention des autorisations.

En ce qui concerne le budget 2005, aucune subvention supplémentaire n'est prévue pour l'évacuation des boues de dragage, vu que celles-ci sont déjà comprises dans la dotation du Port.

Quant au centre de traitement des boues de dragage, il devrait être implanté sur le site de Carcoke. Cependant, vu le délai à prévoir encore avant de concrétiser ce projet – je vous rappelle que le site sera assaini en 2008 – je fais actuellement examiner un espace d'implantation alternatif.

Ceci doit permettre la réalisation du centre de traitement des boues sans attendre les travaux d'assainissement de Carcoke. De cette façon, il doit être possible de draguer plus vite à meilleur marché.

Il y a en outre l'avantage que les douze hectares du site Carcoke peuvent être utilisés entièrement pour la réalisation des nouvelles activités économiques, liées de préférence à l'eau.

Je ne peux vous en dire plus à l'heure actuelle. Je suis en train d'examiner des alternatives. Mais il reste toujours le site de Carcoke.

En ce qui concerne l'éventualité d'implanter un bassin de décantation sur le déversoir du quai d'Aa à Anderlecht, la Région s'est engagée dans le contrat de gestion entre la Région et le port à étudier la faisabilité de la mise en oeuvre des outils pour prévenir la sédimentation des boues du canal, notamment par la construction du bassin de rétention des boues à la hauteur du quai d'Aa et l'amélioration du système d'écrêtage des crues de la Senne.

La Région s'est engagée à examiner la possibilité d'implantation d'un bassin de décantation. Dans un courrier du 18 novembre 2004, le service de la direction de l'eau de l'administration de l'équipement et des déplacements, qui est lié aux compétences de Mme Huytebroeck, nous informe de leur décision d'implanter une station de mesure permanente du débit et de la turbidité sur la dérivation de la Senne au niveau du quai d'Aa, afin de quantifier l'apport de vase dans le canal.

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Mevrouw de staatssecretaris vermeldt de termijnen voor de sanering van de Carcoke-site. We kunnen ons vragen stellen bij de eisen van sommige pararegionale instellingen inzake de sanering van industriële terreinen.*

Een alternatieve site vinden is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Er is ruim twintig hectare te kort om te voldoen aan de vraag van de bedrijven.

We zullen dus geduld moeten hebben, maar dat kan zware budgettaire gevolgen hebben, want het uitgebaggerde slib moet nu eenmaal worden verwerkt. Het is erg duur om dat buiten het Brussels Gewest te doen.

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De slibverwerking is inderdaad erg duur, zeker nu die buiten het Gewest gebeurt.*

Volgens mijn informatie is er voor een slibverwerkingsbedrijf maar één hectare nodig. We onderzoeken de mogelijkheden. Ik hoop binnen enkele maanden positief nieuws te hebben.

Ceci est une première étape dans l'étude de faisabilité pour la création du bassin de décantation.

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Je n'ai pas de question complémentaire puisque Mme la ministre cite les délais pour la dépollution et l'assainissement complet du site Carcoke. On pourrait se poser des questions sur les exigences posées par certains organismes pararégonaux concernant la dépollution ou l'assainissement d'un site industriel.

Il ne faut pas se faire trop d'illusions quant à la possibilité de trouver un site alternatif. Le site qui avait été retenu à l'époque où l'on évoquait le dossier Cebrauval, représentait en termes d'occupation du sol $\frac{1}{4}$, voire $\frac{1}{3}$ de la superficie du site Carcoke qui fait une douzaine d'hectares. Je doute que l'on puisse trouver en zone portuaire un site alternatif de trois ou quatre hectares, alors qu'il y a des demandes d'entreprises pour des terrains industriels et portuaires de l'ordre de plus de vingt hectares qui ne sont pas satisfaites par la société générale du port.

On va devoir prendre son mal en patience, mais cela pourrait avoir des implications budgétaires extrêmement lourdes pour la région puisqu'il faudra traiter ces boues après avoir dragué. Au prix que l'on pratique hors région bruxelloise, je ne sais pas comment on va tenir le choc sur le plan budgétaire.

M. le président.- La parole est à Mme Brigitte Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'état.- Nous sommes bien conscients du coût et surtout du traitement puisqu'il nous faudra maintenant exporter ces boues en dehors de la Région, ce qui coûte très cher.

Selon mes informations, on n'aurait besoin que d'un hectare pour créer une entreprise de traitement des boues. Il y a peut-être là des

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, STAATSSECRETARIS
VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST
MET AMBTENARENZAKEN,
GELIJKEKANSENBELEID EN DE
HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende “de organisatie van het
volgende havenfeest in Brussel”.**

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Het beheerscontract met de Haven van Brussel bepaalt dat er om de twee jaar een groot feest moet worden georganiseerd. In de jaren zonder Havenfeest vindt er een groot evenement plaats.*

De Haven van Brussel krijgt elk jaar 48.000 euro van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het feest te organiseren.

Het volgende feest wordt samen met de honderdste verjaardag van de Brussels Royal Yacht Club (BRYC) gevierd, wat het nog aantrekkelijker maakt voor het grote publiek.

Kan de minister extra middelen uittrekken om van het Havenfeest een groots gebeuren te maken? Het feest voor het honderdjarige bestaan van de Haven van Brussel in 1996 heeft veel succes gekend.

Is er al contact geweest met de FOD Defensie om een paar oorlogsschepen tentoon te stellen?

Zijn er maatregelen genomen om de bedrijven

possibilités, que nous sommes en train d'examiner. C'est encore un peu tôt pour se prononcer mais j'espère pouvoir vous informer dans quelques mois sur les résultats de cette étude et avoir une bonne nouvelle à vous communiquer.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
SECRETAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA FONCTION PUBLIQUE,
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE
PORT DE BRUXELLES,**

**concernant « l'organisation de la prochaine
fête du Port de Bruxelles ».**

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Le contrat de gestion qui lie le Port de Bruxelles à la Région prévoit que le Port s'engage à organiser une grande fête tous les deux ans. Il est stipulé que l'année où le Port ne prévoit pas de fête, un événement grand public est organisé.

La Région de Bruxelles-Capitale accorde chaque année à la société du Port une dotation spécifique de 48.000 euros pour l'organisation de la fête.

La prochaine fête du Port aura lieu en mai 2006 et coïncidera avec le centième anniversaire du Bruxelles Royal Yacht Club (BRYC). Comme cela se fait chaque année, divers partenaires comme le BRYC ou les scouts marins s'associeront à cette fête, afin d'en augmenter l'attrait pour le grand public.

Le gouvernement, et la ministre en particulier, ont-ils l'intention de donner une nouvelle impulsion à cette fête du Port en accordant éventuellement une subvention complémentaire afin de pouvoir organiser une manifestation de grande ampleur? On avait connu un grand succès à l'occasion du

nauwer te betrekken bij het Havenfeest ? De haven is een centrum van economische bedrijvigheid dat voor heel wat jobs zorgt, ook laaggeschoolde. Het zou goed zijn als de mensen dat met eigen ogen konden zien.

De haven biedt ook mooie voorbeelden van hergebruik van vervallen terreinen.

Kortom, we kunnen van het Havenfeest profiteren om een dynamischer en aantrekkelijker beeld van Brussel uit te dragen. De Brusselaars kennen deze buurt zelf amper.

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het volgende havenfeest vindt plaats op 20 mei 2006. Die datum valt samen met de honderdste verjaardag van de Brusselse Royal Yacht Club. De gezamenlijke organisatie van de feesten maakt het mogelijk de financiële en menselijke middelen te bundelen, wat een groots evenement kan opleveren. Voor de Brusselaars is dit een gelegenheid om de haven en het vervoer over het water beter te leren kennen.*

Op dit ogenblik lijkt een verhoging van de subsidies mij niet noodzakelijk. Daarnaast wordt ook in 2005 een activiteit voor het grote publiek

centenaire du Port de Bruxelles en 1996.

Des démarches ont-elles d'ores et déjà été entreprises auprès du ministère de la Défense afin de pouvoir bénéficier de la présence d'un ou de plusieurs bâtiments de guerre, comme cela a déjà été le cas par le passé, la Marine ayant extrêmement bien collaboré avec le Port de Bruxelles ?

Afin de mieux impliquer les industries et les entreprises membres de la communauté portuaire, des démarches ont-elles été entreprises pour permettre à leurs dirigeants de montrer au grand public toute l'activité économique et industrielle qui s'y déploie; pour montrer combien la zone portuaire est un centre économique vivant dans notre Région où un certain nombre d'emplois, en particulier d'emplois peu qualifiés, pourraient être offerts aux Bruxelloises et aux Bruxellois ? C'est une des préoccupations du gouvernement régional et du groupe MR.

Je pense également que c'est un bel exemple – ce n'est pas au président que je dois le dire – de réhabilitation de friches industrielles menée à terme.

Nous pourrions profiter de cette grande fête du Port pour donner une image plus dynamique et attractive de Bruxelles dans une zone qui est trop largement méconnue, également de notre propre population.

M. le président.- La parole est à Mme Brigitte Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le conseil d'administration du Port de Bruxelles a décidé d'organiser la fête du Port le 20 mai 2006, date qui correspond au centième anniversaire du Bruxelles Royal Yacht Club.

Cette fête sera l'occasion pour les Bruxellois de découvrir le domaine portuaire sous un jour festif mais également le transport par voie d'eau de manière plus globale avec tous les bénéfices qu'il apporte à notre société.

La tenue de ces festivités en 2006 concentre les moyens financiers et humains afin d'organiser un

georganiseerd.

Voor het feest in 2006 worden gebouwen opgeknapt en wordt de omgeving opgefrist. Tot nu toe werd er niet voorzien in bijkomende middelen voor het feest zelf.

Er is aan het ministerie van Defensie gevraagd om voor een uitgebreide vertegenwoordiging van de zeemacht te zorgen.

Ook de havenbedrijven zullen deelnemen aan deze organisatie. Zij hebben in het verleden trouwens steeds hun medewerking verleend.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik heb begrepen dat de heer Maingain in 2006 geen voorzitter meer zal zijn van de haven van Brussel.*

- Het incident is gesloten.

événement de grande ampleur, offrant aux visiteurs plus d'activités et plus de choses à découvrir.

Considérant la situation actuelle, une augmentation des subventions ne me semble donc pas nécessaire pour le moment. En tout cas, une activité pour le grand public sera également organisée en 2005.

Dans la perspective de cette fête organisée en 2006, des améliorations seront apportées aux bâtiments et aux environs afin de réussir au maximum l'ambiance festive. Mais aucun moyen supplémentaire n'a encore été prévu pour la fête elle-même.

En ce qui concerne la présence de bâtiments de la Marine, un contact existe déjà avec le ministère de la Défense afin d'assurer une présence forte de la Marine en 2006.

Les entreprises du domaine portuaire ont toujours été impliquées dans l'organisation de la fête. Je veillerai, maintenant que cette date a été fixée, à encourager les entreprises du domaine portuaire à renouveler leur enthousiasme pour l'édition suivante de la fête du Port de Bruxelles. Je suis donc convaincue de leur participation car ils m'ont témoigné de leur intérêt à plusieurs reprises et sont prêts à collaborer, comme ils l'ont d'ailleurs fait par le passé.

M. le président.- La parole est à M. Jacques Simonet.

M. Jacques Simonet.- Afin que l'on ne néglige pas d'envisager une intervention budgétaire supplémentaire pour donner un lustre particulier à la fête de 2006 et pour rassurer Mme la ministre, j'ai cru comprendre que la nouvelle configuration politique régionale ferait que le président du pararégional qu'est le Port de Bruxelles ne serait plus, en mai 2006, M. Maingain.

- L'incident est clos.