



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

**Bulletin van de interpellaties  
en mondelinge vragen**

\_\_\_\_\_

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 19 JANUARI 2005**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**Bulletin des interpellations et  
des questions orales**

\_\_\_\_\_

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 19 JANVIER 2005**

\_\_\_\_\_

---

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.

<b>INHOUD</b>		<b>SOMMAIRE</b>	
INTERPELLATIE	5	INTERPELLATION	5
- Van de heer Jacques Simonet	5	- De M. Jacques Simonet	5
tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction Publique, l'Égalité des chances et le Port de Bruxelles,	
betreffende "de aankoop van terreinen van de NMBS en de gevolgen voor het havenbeleid in Brussel".		concernant "l'acquisition de terrains de la SNCB et l'impact sur la politique portuaire à Bruxelles".	
Algemene bespreking – Sprekers : <b>de heer Jacques Simonet, de heer Joseph Parmentier, de heer Yaron Pesztat, mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.</b>		Discussion générale – Orateurs : <b>M. Jacques Simonet, M. Joseph Parmentier, M. Yaron Pesztat, Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat,</b>	
Moties - Indiening	13	Ordres du jour - Dépôt	13
MONDELINGE VRAGEN	14	QUESTIONS ORALES	14
- Van de heer Jacques Simonet	14	- De M. Jacques Simonet	14
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction Publique, l'Égalité des chances et le Port de Bruxelles,	
betreffende "de bevordering van het vervoer langs het water in Brussel".		concernant "la promotion du transport fluvial à Bruxelles".	
- Van de heer Jacques Simonet	17	- De M. Jacques Simonet	17
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction Publique, l'Égalité des chances et le Port de Bruxelles,	
betreffende "de ontwikkeling van het havenbeleid".		concernant "le développement de la politique portuaire".	

INTERPELLATIES	20	INTERPELLATIONS	20
- Van de heer Jacques Simonet	20	- De M. Jacques Simonet	20
tot 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 plan van de minister om in de stations gratis fietsen ter beschikking te stellen van de pendelaars".		concernant "le projet du ministre de fournir des vélos gratuits aux gares afin que les navetteurs puissent les utiliser".	
Algemene bespreking – Sprekers : <b>de heer Jacques Simonet, de heer Hervé Doyen, de heer Willem Draps, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Pascal Smet</b> , minister.		Discussion générale – Orateurs : <b>M. Jacques Simonet, M. Hervé Doyen, M. Willem Draps, M. Mahfoudh Romdhani, M. Pascal Smet</b> , ministre.	
	25	Ordres du jour - Dépôt	25
Moties - indiening			
- Van de heer Rachid Madrane	27	- De M. Rachid Madrane	27
tot 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 sociaal klimaat bij de MIVB".		concernant "le climat social au sein de la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jacques Simonet,	27	Interpellation jointe de M. Jacques Simonet	27
betreffende "het opvijzelen van het imago van de MIVB na de stakingsacties van de jongste weken".		concernant « la restauration de l'image de la STIB suite aux mouvements sociaux de ces dernières semaines ».	
Algemene bespreking – Sprekers : <b>de heer Rachid Madrane, de heer Jacques Simonet, de heer Yaron Pesztat, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Pascal Smet</b> , minister		Discussion générale – Orateurs : <b>M. Rachid Madrane, M. Jacques Simonet, M. Yaron Pesztat, M. Mahfoudh Romdhani, M. Pascal Smet</b> , ministre.	
MONDELINGE VRAGEN	38	QUESTIONS ORALES	38
- Van de heer Jacques Simonet	38	- De M. Jacques Simonet	38
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende “de schoolvervoersplannen”.		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les plans de déplacement des écoliers"	
Van de heer Jacques Simonet	41	- De M. Jacques Simonet	41
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende “het door de minister opgestelde ontwerp van richtplan voor de voetgangers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”.		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le projet du ministre de développer un plan directeur pour les piétons en Région de Bruxelles-Capitale".	
Van de heer Jacques Simonet	44	- De M. Jacques Simonet	44
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende “de oprichting van een gewestelijke dienst voor verkeersopvoeding”.		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la création d'une cellule régionale en vue d'encourager la formation à la circulation routière".	
- Van de heer Erland Pison	48	- De M. Erland Pison	48
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit en openbare werken,  betreffende "het verwijderen van de drie enige flitspalen".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant “l’enlèvement des trois seules caméras automatiques”.	
- Van de heer Jacques Simonet	50	- De M. Jacques Simonet	50
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende “het verzoek van een vereniging		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la demande d'une association	

die wil beschikken over een ruimte van de MIVB om er daklozen in op te vangen”.		qui souhaite obtenir la jouissance d'un local de la STIB pour y accueillir des sans-abri”.	
- Van de heer Jacques Simonet	52	- De M. Jacques Simonet	52
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 opdrachten van de adjunct-directeur-generaal van de MIVB. »		concernant « les missions confiées au directeur général adjoint à la STIB. »	
- Van de heer Jacques Simonet	54	- De M. Jacques Simonet	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 toestand van de gewestwegen”.		concernant "l'état des voiries régionales".	
- Van de heer Jacques Simonet	57	- De M. Jacques Simonet	57
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 inrichting van de kruispunten ten behoeve van personen met een handicap”.		concernant "l'aménagement des carrefours au bénéfice des personnes qui souffrent d'un handicap".	

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

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellatie en mondelinge vragen.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,  
STAATSSECRETARIS VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
AMBTENARENZAKEN,  
GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN  
VAN BRUSSEL,

betreffende “de aankoop van terreinen van de NMBS en de gevolgen voor het havenbeleid in Brussel”.

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

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *De regering is van plan om terreinen van de NMBS te kopen in het kader van het plan voor de economie en de tewerkstelling. De MR vindt dat een goede zaak, op voorwaarde dat er economische activiteiten ontwikkeld worden op deze terreinen. We hebben al enkele opmerkingen geformuleerd over de financiële kant van het grondbeleid.*

*Er zijn een heleboel ongebruikte gronden in de Brusselse kanaalzone, waarvan er sommige ook eigendom zijn van de overheid. Daaraan moet extra aandacht worden besteed, want ze kunnen bijzonder interessant zijn voor kandidaat-investeerders. Hoeveel gronden waren er op 1 januari 2005 beschikbaar in de kanaalzone? Wat wil u doen om die gronden economisch te ontwikkelen?*

*Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de terreinen die beheerd worden door de Haven van Brussel en de andere terreinen.*

*Is er al onderzocht welke beschikbare terreinen bruikbaar zijn om er economische en industriële*

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

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE  
LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ  
DES CHANCES ET LE PORT DE  
BRUXELLES,

concernant « l'acquisition de terrains de la SNCB et l'impact sur la politique portuaire à Bruxelles ».

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

**M. Jacques Simonet.-** Dans le cadre du plan pour l'économie et l'emploi, le gouvernement a manifesté son intention d'acquérir des terrains appartenant notamment à la SNCB. Le groupe MR peut souscrire à cette intention dès lors que le gouvernement souhaite redéployer sur ces terrains des activités de nature économique. Nous en avons déjà parlé et nous y reviendrons certainement. Nous avons eu l'occasion de formuler des remarques quant au montage financier de cette politique foncière. Je pense que nous y reviendrons dans les mois qui viennent, soit dans notre commission soit en séance plénière.

Indépendamment des terrains qui appartiennent à la SNCB, toute une série d'espaces, notamment d'espaces publics, restent libres d'occupation le long de la voie d'eau à Bruxelles. Ces terrains méritent une attention particulière parce que leur situation pourrait se révéler extrêmement attractive pour des candidats investisseurs à Bruxelles. Dès lors qu'il s'agit d'une opportunité intéressante pour l'économie bruxelloise, je voudrais savoir combien de terrains sont aujourd'hui disponibles, notamment le long de la voie d'eau et quelles sont

*activiteiten te ontwikkelen? Die vraag moet worden beantwoord voor er terreinen van de NMBS worden gekocht.*

*Is er al onderzocht hoeveel van deze terreinen moeten worden gesaneerd en hoeveel terreinen niet vervuild zijn? Sommige terreinen zijn heel lang blootgesteld aan vervuiling. Weet u hoeveel het zou kosten om ze te saneren? Is daar ruimte voor in de begroting van 2005?*

*Zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest financiële inspanningen doen om de terreinen te saneren? De Haven van Brussel heeft daar inderdaad niet de middelen voor.*

*Als er vergunningen worden uitgereikt voor de uitbating van de terreinen, geeft u dan de voorkeur aan bedrijven die van plan zijn om het kanaal te gebruiken voor hun goederentransport? Welke middelen wil de regering daarvoor gebruiken? Heeft ze bepaalde vereisten vastgelegd? Welk percentage van de goederen moet een bedrijf over het water vervoeren om in aanmerking te komen voor een nieuwe vergunning?*

*De MR vindt dat de sanering van de terreinen noodzakelijk is voor de broodnodige economische heropleving van het gewest. Wij zullen u dan ook steunen als u daarvoor de middelen vraagt.*

les initiatives que la ministre entend prendre pour valoriser ces terrains. A-t-on déjà une idée du nombre de parcelles qui étaient sans concession le long de la voie d'eau à la date du 1er janvier 2005 ?

Je voudrais également qu'on puisse distinguer, si cela a été fait par les services de la ministre, les terrains dont la gestion de l'affectation est confiée au Port de Bruxelles des autres parcelles qui appartiendraient, le cas échéant, à des propriétaires privés ou à d'autres opérateurs publics.

A-t-on déjà fait l'inventaire des surfaces de terrain actuellement disponibles qui peuvent être affectées à des activités économiques et industrielles ? Il faudrait s'y pencher avant d'évoquer l'achat de terrains de la SNCB.

A-t-on pu procéder à un inventaire de l'état général de ces terrains ? En d'autres termes, connaît-on la proportion de ces terrains qui devraient être assainis et la proportion de ceux qui ne sont pas pollués ? Un certain nombre de terrains font l'objet d'une pollution historique. Les pouvoirs publics ont-ils pu chiffrer les montants qui seraient nécessaires à des opérations d'assainissement ou de dépollution des sols ? On évoque parfois des montants extrêmement importants. Est-ce que des moyens sont disponibles pour cet assainissement à charge du budget 2005 ?

Pouvez-vous nous confirmer que la Région bruxelloise a l'intention, via les budgets dont la secrétaire d'Etat assume la gestion, d'intervenir financièrement dans la dépollution des sites ? Il est de notoriété publique que le Port de Bruxelles n'est pas en mesure d'assumer tout seul ces charges, et sans une intervention spécifique de la Région, la réhabilitation de cette friche industrielle ne pourra pas s'opérer à bref délai.

De manière beaucoup plus générale, dès lors qu'il s'agira d'attribuer de nouvelles concessions sur les espaces qui auront été réhabilités, la ministre a-t-elle l'intention de privilégier les entreprises qui s'engageront à utiliser la voie d'eau pour le transport de marchandises ? Dans l'affirmative, quelles sont les mécanismes légaux que le gouvernement entend utiliser pour tendre vers cet objectif d'utilisation maximale de la voie d'eau par les entreprises concessionnaires ? Des exigences particulières ont-elles été fixées par le gouvernement ? Quel est, le cas échéant, le



**De voorzitter.-** De heer Parmentier heeft het woord.

**De heer Joseph Parmentier** *(in het Frans).*- *De regering is van plan niet-uitgebate terreinen voor de ontwikkeling van economische activiteiten te gebruiken. Zo zal zij het havengebied uitbreiden voor arbeidsscheppende bedrijven die de alternatieve mobiliteit bevorderen.*

*Het kanaal en de haven bieden talrijke voordelen inzake mobiliteit, leefmilieu, economie en tewerkstelling. De haven zou dus als hefboom kunnen fungeren voor de economische ontwikkeling van het hele gewest, aangezien de bedrijven in die zone werkgelegenheid bieden voor laaggeschoolden, die sterk door de werkloosheid getroffen worden. Wegens plaatsgebrek kunnen de bestaande bedrijven echter niet uitbreiden en kunnen er geen nieuwe bedrijven worden aangetrokken.*

*Zal de staatssecretaris de terreinen van Schaarbeek-Vorming in de nabijheid van de containerterminal ter beschikking van de haven stellen zodat deze er logistieke activiteiten kan ontwikkelen? Die activiteiten, die een hoge toegevoegde waarde hebben en voor werkgelegenheid zorgen, worden bij voorkeur dicht bij de intermodale platformen ontwikkeld. Daar zijn echter terreinen voor nodig.*

*Over welke middelen beschikt de haven om die terreinen te ontwikkelen en te saneren? Zijn er bodemonderzoeken uitgevoerd? Hoe zult u ervoor*

pourcentage de marchandises qu'une entreprise installée le long de la voie d'eau devrait transporter par bateau ou par barge pour pouvoir bénéficier d'une nouvelle concession ?

En conclusion, vous bénéficierez du plein soutien du groupe MR si vous deviez demain exiger de la part de vos collègues du gouvernement des moyens budgétaires nouveaux pour l'assainissement de ces terrains, parce que nous avons la conviction, au-delà des politiques d'acquisition foncière qui sont programmées par le gouvernement, que cet assainissement de friches est susceptible de contribuer de manière décisive au redéploiement économique de notre Région qui en a bien besoin.

**M. le président.-** La parole est à M. Parmentier.

**M. Joseph Parmentier.-** Je souhaite intervenir dans le cadre de l'interpellation de M. Simonet. Le gouvernement a prévu de valoriser les espaces inoccupés en Région bruxelloise afin de susciter la création d'activités économiques. Parallèlement, il a prévu d'étendre le domaine portuaire pour y installer des entreprises pourvoyeuses d'emploi qui favorisent la mobilité alternative.

Le canal et le port présentent de nombreux avantages en termes de mobilité et d'environnement, ainsi qu'en termes d'économie et d'emploi. En tant qu'acteur privilégié dans la zone industrielle située de part et d'autre du canal, le port doit être un outil de développement économique régional car les entreprises situées dans cette zone sont concernées par une main-d'oeuvre peu qualifiée et particulièrement touchée par le chômage. Les potentialités du canal et des activités portuaires sont insuffisamment exploitées par manque d'espace pour y accueillir de nouvelles entreprises ou pour permettre à celles qui sont présentes de s'y étendre.

Comment la secrétaire d'Etat compte-t-elle mettre en oeuvre la mise à disposition de terrains au Port de Bruxelles? Comptez-vous obtenir, pour le port, la gestion de terrains situés sur Schaarbeek-Formation à proximité du terminal à conteneurs pour y développer des activités logistiques en interaction avec celui-ci? L'installation du terminal à conteneurs a déjà généré l'établissement de trois

*zorgen dat de financiën van de haven hieronder niet te lijden krijgen zodat de haven haar rol van openbare dienst en gewestelijk economisch instrument kan spelen? Kan er geen kenniscentrum voor die logistieke activiteiten worden ontwikkeld om de know how te verbeteren, het gewest een concurrentievoordeel te geven en de plaatselijke toeleveringsactiviteiten te steunen? Door de bedrijven nieuwe terreinen en logistieke uitrustingen te geven, kunnen zij zich aan de technologische evolutie aanpassen, wat de economie en de tewerkstelling ten goede komt.*

*Bent u van plan, als er andere terreinen beschikbaar zijn langs het kanaal, die aan te kopen voor de vestiging van bedrijven die de waterweg gebruiken? Hebt u hiervoor middelen op de begroting ingeschreven? Zijn er bedrijven die hun activiteiten willen uitbreiden? Zijn eventuele uitbreidingsproblemen vroeg genoeg onderkend om te vermijden dat die bedrijven zich buiten het gewest gaan vestigen? Bestaat er een plan om mogelijke bedrijfsverhuizingen te voorkomen? Zijn de nodige middelen beschikbaar voor zulk plan? Wat is het uitvoeringsschema voor de geplande projecten?*

*Hebt u voor de sanering contact opgenomen met de minister van Leefmilieu? De privé-bedrijven zullen bodemonderzoeken eisen en de prijs doen dalen. Welke saneringsgraad moet er volgens de huidige wetgeving worden bereikt? Wat is de financiële kost daarvan? Die nieuwe terreinen mogen geen vergiftigd geschenk voor de haven zijn.*

logisticiens à l'avant-port car les fonctions logistiques à haute valeur ajoutée pourvoyeuses d'emploi se localisent de préférence près des plates-formes intermodales. Pour cela, il faut des terrains disponibles.

De quels moyens dispose le port pour aménager et assainir ces terrains? Des analyses de sol ont-elles été effectuées sur les terrains pressentis? Qu'avez-vous prévu pour ne pas obérer les finances du port et lui permettre de jouer son rôle de service public et d'outil au service de l'économie régionale? Le développement des activités logistiques ne pourrait-il s'inscrire dans un pôle d'excellence? La création d'un tel pôle devrait permettre de renforcer le savoir-faire dans les domaines logistiques et d'apporter un avantage compétitif à la Région bruxelloise, tout en soutenant les activités locales de sous-traitance. La mise à disposition des entreprises de superficies et d'équipements logistiques nouveaux doit permettre l'adaptation à la logistique de pointe, ce qui est tout profit pour l'économie et l'emploi.

Si d'autres terrains sont disponibles le long de la voie d'eau, avez-vous étudié la possibilité de les acquérir au profit du port pour y installer des entreprises utilisatrices de ce mode de transport? Des moyens financiers sont-ils prévus à cet effet sur votre budget? Les entrepreneurs portuaires déjà opérationnels, désireux d'étendre leurs activités en Région bruxelloise, sont-ils connus? Les problèmes d'extension qu'ils pourraient connaître sont-ils détectés suffisamment tôt pour éviter des délocalisations hors de la Région? Un plan existe-t-il pour prévenir ces délocalisations? Des moyens sont-ils disponibles pour mettre en oeuvre des propositions adéquates? Dans la mesure où des réponses positives pourraient être apportées, avez-vous une idée des délais de réalisation de ces projets éventuels?

Concernant la dépollution, avez-vous pris contact avec la ministre de l'Environnement? En comparaison avec le privé, qui va exiger des tests et faire baisser les prix, nous sommes des clients captifs. Sur la base de la législation existante, quel degré de dépollution des sols faudrait-il atteindre? Quel en serait l'implication financière? Sans me rétracter sur le rôle que doit jouer le Port de Bruxelles et son impérieuse nécessité d'avoir de nouveaux terrains pour développer ses activités, je ne voudrais pas que vous donniez un cadeau

**De voorzitter.**- De heer Peszta heeft het woord

**De heer Yaron Peszta** (in het Frans).- *Wij hebben al in andere commissies met de minister-president gedebatteerd over de grondreserves, meer bepaald de terreinen van de NMBS, en de sanering ervan.*

*In welke toestand verkeren de NMBS-terreinen in de havenbuurt? Sommige terreinen zijn zwaar vervuild, bijvoorbeeld Schaarbeek-Vorming. Dit terrein heeft heel wat potentieel, zowel voor de industrie als voor de huisvesting. De NMBS is bovendien bereid het te verkopen.*

*Wij weten echter niet hoezeer het terrein vervuild is en dus ook niet hoeveel de bodemsanering zal kosten. Bij het bepalen van de verkoopprijs, moet de NMBS rekening houden met deze kosten voor de sanering.*

*Als de terreinen te duur worden verkocht, omdat de kosten voor de sanering niet juist worden berekend, zal het gewest verplicht zijn om er activiteiten te aanvaarden die voldoende rendabel zijn om de kosten te dragen. En dat terwijl wij misschien liever andere activiteiten zouden zien. Ik betreur dan ook dat sommige terreinen nu al te koop worden gesteld, terwijl we het niveau van verontreiniging nog niet kennen.*

empoisonné au port. A moins que vous y affectiez les budgets nécessaires.

**M. le président.**- La parole est à M. Yaron Peszta.

**M. Yaron Peszta.**- M. Simonet a évoqué un sujet de grande importance. Nous avons déjà eu l'occasion de débattre avec le ministre-président en commission de l'Aménagement du territoire sur la question générale des zones de réserves foncières, notamment les terrains de la SNCB, ainsi qu'en commission de l'Environnement sur la question de la dépollution.

La question est de savoir quel est l'état réel des terrains, notamment ceux de la SNCB, qui se trouvent dans le périmètre du port. Certains terrains sont complètement pollués, comme Schaarbeek-Formation, sur lequel lorgne légitimement la Région bruxelloise : il a un grand potentiel au niveau économique et au niveau du logement. La SNCB souhaite vendre ce terrain et l'a déjà en partie mis en vente.

Nous savons que le terrain est pollué et qu'il faudra le dépolluer. Mais nous ne connaissons pas, à l'heure actuelle, l'ampleur de la pollution, et par conséquent nous ne connaissons pas non plus l'ampleur des coûts de dépollution. Or, ce montant est lié au prix de vente que la SNCB peut en tirer. Il va de soi que si ce prix n'intègre pas de manière suffisamment précise le coût réel de la dépollution, l'éventuel futur acheteur (promoteur immobilier par exemple) aura tendance à valoriser son terrain de la manière la plus rentable possible pour pouvoir équilibrer les coûts de dépollution.

La Région bruxelloise doit donc être extrêmement transparente sur le sujet, pour éviter qu'un acheteur en vienne à acheter un chat dans un sac. Car, in fine, cela se ferait au détriment de la Région bruxelloise. Si le coût des terrains est trop élevé parce qu'il n'intègre pas correctement le coût de la dépollution, nous serons contraints d'accepter sur le site de Schaarbeek-Formation des activités que nous ne souhaitons pas nécessairement mais qui sont tout simplement assez rentables pour pouvoir apurer le coût de la dépollution. Je m'inquiète de ce que ces terrains soient déjà mis en vente aujourd'hui, alors que nous ne connaissons pas leur état de salubrité. Il y a urgence en la matière.

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *De haven van Brussel beschikt op 1 december 2004 over 6 percelen die nog niet in concessie zijn gegeven. De totale oppervlakte bedraagt 140.000 m<sup>2</sup> of 14 ha. De 12 ha van Carcoke zijn hierin inbegrepen.*

*De verhuurprijs voor deze gronden bedraagt 5 euro per m<sup>2</sup>. De gederfde inkomsten komen op 750.000 euro per jaar.*

*De meeste gronden moeten eerst gesaneerd worden. Voor Carcoke komt dat op 13.000.000 euro. De raming voor de andere terreinen bedraagt 1.000.000 euro per jaar over een periode van 5 jaar.*

*Zoals bepaald in het beheerscontract zal de regering middelen vrijmaken om nieuwe terreinen klaar te maken en nieuwe bedrijven aan te trekken.*

*Voor de sanering van Carcoke is er een specifieke jaarlijkse dotatie die forfaitair bepaald is op 750.000 euro. Deze dotatie moet het deficit van deze operatie dekken. Er wordt rekening gehouden met de toekomstige opbrengst van het terrein.*

*In het kader van het "Contract voor de economie en de tewerkstelling" wordt 1.000.000 euro ter beschikking gesteld op afdeling 9 om de historische vervuiling van andere terreinen te saneren. Deze bedragen wegen niet op de werkingskosten van de haven. Zij worden door de regering bijkomend ter beschikking gesteld naargelang de evolutie van de betalingen voor de saneringswerken.*

*De saneringswerken zijn nog niet begonnen. Op de Carcoke-site worden nog gebouwen neergehaald. Pas tegen het einde van het jaar zullen we een idee hebben van de omvang van de sanering.*

*Het gewest wil de terreinen van Schaarbeek-Vorming ook gebruiken om nieuwe ondernemingen onder te brengen, vooral logistieke ondernemingen die verbonden zijn met de haven. De precieze inrichting van de terreinen staat echter nog niet vast.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- Le Port de Bruxelles dispose à la date du 1er décembre 2004 de six parcelles sans concession. Au total, cette superficie s'élève à 140.000 m<sup>2</sup>, soit 14 hectares. Cependant, il faut tenir compte du fait que l'ancien site de Carcoke, soit 12 hectares, est compris dans ce chiffre. Compte tenu du fait que la location annuelle de ces terrains est d'environ cinq euros par mètre carré, le manque à gagner est d'environ 750.000 euros par an.

Cependant, la majorité de ces terrains doivent être assainis avant d'être utilisés. Les frais d'assainissement et de viabilisation de l'ancien site de Carcoke s'élèvent à 13 millions d'euros. Les frais d'assainissement des autres terrains pollués sont estimés à 1 million d'euros par an pendant cinq ans.

Conformément au contrat de gestion avec le Port de Bruxelles, le gouvernement bruxellois engagera des ressources afin de rendre prêt à l'emploi de nouveaux sites de sorte à attirer également de nouvelles entreprises.

Pour l'assainissement de l'ancien site de Carcoke, une dotation annuelle spécifique, pour le moment forfaitisée à 750.000 euros, est prévue. Cette dotation doit couvrir le déficit de cette opération. Il ne s'agit donc pas du coût total mais du déficit de cette opération. Le rapport futur de ce site sera mis en compte.

En plus, dans le cadre du « pacte de l'économie et de l'emploi », des ressources supplémentaires (1 million d'euros) seront à la disposition de la division 9 afin d'assainir la pollution historique d'autres terrains dans la zone portuaire. Les montants cités ne pèsent pas sur les frais de fonctionnement du port. Ce sont des montants spécifiques prévus en supplément par le gouvernement. Ces ressources seront libérées en fonction de l'évolution des paiements pour la réalisation des travaux d'assainissement par le Port de Bruxelles.

Les modalités exactes doivent encore être négociées avec le Port. Les travaux

*De regering heeft nog geen terreinen gekocht. De heer Pesztat heeft gelijk: het is niet de bedoeling dat de NMBS haar terreinen zo duur mogelijk verkoopt en dat het gewest opdraait voor de saneringskosten. Met die kosten moet de NMBS rekening houden bij het bepalen van de prijs.*

d'assainissement des sols n'ont pas encore été entamés sur ces terrains. On est dans la phase de démolition des bâtiments sur le site de Carcoke. Ce sera seulement vers la fin de cette année que l'on saura comment appréhender la dépollution des terrains et quelle en sera l'ampleur.

Il est prévu d'acquérir des terrains de la SNCB dans la zone de Schaerbeek-Formation afin de pouvoir implanter également de nouvelles entreprises, en particulier des entreprises logistiques liées aux activités développées au Port. Cependant, l'aménagement exact des terrains de cette zone avec entre autres l'implantation des activités logistiques doit encore être déterminé.

Le gouvernement n'a pas encore acquis de terrains mais en a l'intention. Les remarques émises par M. Pesztat sur l'état de pollution de ces terrains sont très importantes. On n'aimerait pas que la SNCB vende les terrains au prix maximal et que tous les frais pour rendre ces terrains utilisables pour l'économie bruxelloise soient à charge du gouvernement. Dans la détermination du prix d'acquisition de ces terrains, on doit tenir compte de ces frais de dépollution.

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

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *De haven krijgt een dotatie van 750.000 euro voor de sanering van Carcoke. Dat bedrag dekt niet alle kosten. Hoeveel zal de sanering in totaal kosten? De regering beweert dat zij niet alle kosten betaalt omdat ze rekening houdt met de toekomstige inkomsten van dit terrein. Tegelijk vraagt zij de haven om nu een deel van Carcoke voor te behouden voor een centrum voor de verwerking van baggerslib. Dat is goedkoper dan het slib naar Vlaanderen uit te voeren. Hoe moet de haven uit de kosten komen?*

**M. Jacques Simonet.**- Il ne s'agit pas d'une réplique mais d'une question complémentaire par rapport à la réponse de Mme la secrétaire d'Etat.

J'ai bien noté qu'une dotation de 750.000 euros allait être octroyée au port, spécifiquement pour l'assainissement et la dépollution de l'ancien site de Carcoke.

Vous nous dites que ce montant ne correspond pas au coût total de l'assainissement. Je voudrais savoir quel sera le coût total. Je ne comprends pas le raisonnement du gouvernement bruxellois. Vous dites qu'on n'assume pas le coût total parce qu'on tient déjà compte du futur rapport du site. Vous faites probablement allusion aux rentrées financières que cela pourrait générer pour le Port de Bruxelles. Or, parallèlement, le gouvernement veut demander au Port de Bruxelles d'affecter dès maintenant une partie assez significative de l'ancien site de Carcoke à un centre de traitement des boues de dragage. Celui-ci serait au profit de la

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *De sanering van Carcoke wordt gefinancierd met een lening die is afgesloten bij de Europese investeringsbank (EIB).*

*Dit valt buiten het normale budget van de haven. De overheid raamt de reële kosten op 750.000 euro per jaar. Die raming houdt rekening met de toekomstige opbrengst van de terreinen.*

**De heer Jacques Simonet (in het Frans).**- *De gewestelijke subsidie aan de haven voor de sanering van Carcoke bedraagt dus 750.000 euro, maar dekt niet alle kosten, als ik u goed begrijp.*

*We weten nog steeds niet waarvoor die twaalf hectare zal worden gebruikt, naast het hypothetische slibverwerkingscentrum.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *Veel investeerders zijn geïnteresseerd in dit terrein. Het gewest zal geen moeite hebben om in 2008, na de sanering, voldoende ondernemingen aan te trekken.*

*De regering overweegt inderdaad een deel van de site vrij te houden voor slibverwerking. Er is nog een andere optie, namelijk dat we een ander terrein zoeken in de buurt van het kanaal, om het project te doen opschieten. De uitbaggering van het kanaal kost het gewest een fortuin.*

*De haven heeft onlangs een contract gesloten met een onderneming die de uitbaggering zal voortzetten. Momenteel wordt het slib afgevoerd naar buiten het gewest. Dat is erg duur. Op een ander terrein dan Carcoke zouden we eventueel al vroeger een verwerkingsfabriek kunnen bouwen.*

Région bruxelloise dans son ensemble : vu le coût élevé de traitement d'un mètre cube de boues de dragage, il est avantageux de pouvoir les traiter sur le territoire bruxellois, plutôt que de les exporter en Flandre. Comment la Région considère-t-elle que le Port pourra rentrer dans ses frais sur le site Carcoke ?

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- L'assainissement du site Carcoke sera financé avec un prêt, qui est déjà conclu, auprès de la BEI (Banque européenne d'investissement).

Cet élément sort du budget normal du Port de Bruxelles, mais le gouvernement a calculé quel sera le coût réel, en tenant compte des rapports futurs de ces terrains. C'est pourquoi l'on parle d'un coût réel de 750.000 euros par an.

**M. Jacques Simonet.**- Ce que j'ai compris dans votre réponse, c'est que la dotation régionale au port pour l'assainissement de Carcoke était de 750.000 euros, mais que cela ne couvrait pas la totalité des coûts de dépollution et que, pour calculer votre dotation, vous avez tenu compte du rapport futur.

Or, sauf erreur de ma part, hormis le futur et hypothétique centre de traitement des boues de dragage, on ignore toujours quelle sera l'affectation des 12 hectares.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- Aujourd'hui déjà, plusieurs investisseurs montrent leur intérêt pour ces terrains. Aucun contrat n'est conclu mais en 2008, lorsque les terrains seront assainis, la Région de Bruxelles-Capitale ne devrait pas rencontrer de problèmes pour attirer des entreprises bien adaptées aux possibilités qu'offre ce terrain situé à côté du canal.

En ce qui concerne le traitement des boues, il existe bien l'idée de les traiter sur une partie du terrain de Carcoke. Cependant, on envisage actuellement la possibilité de trouver un autre terrain, également situé à proximité du canal, pour faire avancer ce projet. En effet, le dragage du canal coûte une fortune à la Région.

L'objectif est de reprendre le dragage, qui est essentiel pour poursuivre les activités sur le canal.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *Zullen de bedrijven die zich op terreinen langs het water vestigen, verplicht worden om het kanaal te gebruiken voor hun transport ?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *Er is interesse om in de haven te investeren. De havenautoriteiten richten zich in de eerste plaats tot bedrijven waarvan de activiteiten verband houden met de waterwegen of waarvan de logistieke activiteit strookt met de economische ontwikkeling van de haven.*

Moties – Indiening

**De voorzitter**.- Ik heb van de heer Willem Draps een gemotiveerde motie ontvangen die luidt als volgt:

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Jacques Simonet betreffende “de aankoop van terreinen van de NMBS en de gevolgen voor het havenbeleid in Brussel” en het antwoord van de Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkheidsbeleid en de Haven van Brussel ;
- Gelet op de noodzaak om nieuwe investeerders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te trekken ;

A cet effet, le Port de Bruxelles vient de conclure un contrat avec une entreprise pour continuer le dragage. Actuellement, les boues polluées sont exportées en dehors de la Région, ce qui coûte beaucoup d’argent. On cherche dès lors un terrain pour construire éventuellement cette usine de traitement des boues plus tôt que prévu. Si aucun site n’est trouvé, le terrain de Carcoke sera effectivement le site le plus indiqué.

**M. Jacques Simonet**.- Dans mon interpellation, j’avais posé une autre question concernant l’utilisation de la voie d’eau. Les entreprises qui seront nouvellement accueillies en tant que concessionnaires des terrains portuaires, notamment les 14 hectares que la secrétaire d’Etat a évoqués, seront-elles contraintes ou invitées à utiliser la voie d’eau pour le transport de leurs marchandises ?

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d’Etat**.- Puisqu’il y a un intérêt à investir dans le Port de Bruxelles, les autorités du port essaient de se diriger vers certaines entreprises qui développent des activités liées à l’utilisation de l’eau ou ont une activité logistique qui s’accorde bien avec le développement économique du port.

Ordres du jour – Dépôt

**M. le président**.- Je suis saisi d’un ordre du jour motivé signé par M. Willem Draps. Je vous le lis :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l’interpellation de M. Jacques Simonet concernant «l’acquisition de terrains de la SNCB et l’impact sur la politique portuaire à Bruxelles» et la réponse de la secrétaire d’Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l’Egalité des chances et le Port de Bruxelles ;
- Vu la nécessité d’attirer de nouveaux investisseurs en Région de Bruxelles-Capitale;

- Gelet op de beschikbaarheid van bepaalde stukken grond langs de waterweg ;
- Gelet op de noodzaak om die gronden te rehabiliteren alvorens ze aan kandidaat-investeerders aan te bieden ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes te hanteren :

- rehabilitatie van al die braakliggende gronden in het havengebied van Brussel ;
- de Haven van Brussel voldoende middelen geven om de kosten voor de rehabilitatie van die gronden te betalen ;
- vaststellen van een slagvaardig beleid om voorrang te geven aan de kandidaat-investeerders die zich ertoe verbinden de waterweg te gebruiken voor het vervoer van hun goederen ;
- dringende voorlegging, aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, van een tijdsplan van de werkzaamheden in het kader van de rehabilitatie van die gronden. ».

**De voorzitter.**- De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane** (*in het Frans*).- Wij dienen een eenvoudige motie in.

**De voorzitter.**- U beschikt daarvoor over de wettelijke termijn.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JACQUES SIMONET

- Vu la disponibilité de certaines parcelles de terrain situées le long de la voie d'eau ;
- Vu la nécessité de procéder à la réhabilitation de ces mêmes parcelles avant de les présenter aux candidats investisseurs ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :

- la mise en valeur de l'ensemble de ces parcelles actuellement en friche dans le domaine du Port de Bruxelles ;
- la dotation au Port de Bruxelles de budgets suffisants en vue de couvrir les frais inhérents à la réhabilitation de ces parcelles ;
- le développement d'une politique volontariste visant à privilégier les candidats investisseurs qui s'engagent à utiliser la voie d'eau pour transporter leurs marchandises ;
- la présentation urgente au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale d'un calendrier des travaux de réhabilitation de ces terrains. ».

**M. le président.**- La parole est à M. Madrane.

**M. Rachid Madrane.**- Nous déposerons un ordre du jour pur et simple.

**M. le président.**- Vous disposez du délai réglementaire pour ce faire.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. JACQUES  
SIMONET



AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,  
BEVOEGD VOOR AMBTENARENZAKEN  
EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende “de bevordering van het vervoer langs het water in Brussel”.

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

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *De regering wil de mobiliteit in Brussel verbeteren. Welnu, de Haven van Brussel biedt tal van mogelijkheden om het transport via het water te bevorderen.*

*De multimodale containerterminal kan de verkeersdruk op de invalswegen naar Brussel verlichten. Er kunnen containers over het water worden vervoerd van Brussel naar Antwerpen en Rotterdam.*

*Het aantal containers dat in de Haven van Brussel wordt verwerkt, gaat in stijgende lijn.*

*We mogen echter niet vergeten dat de transportbedrijven die de autowegen gebruiken tussen Rotterdam, Antwerpen en Brussel bereid zijn om hun prijzen zodanig te verlagen dat het transport over het water niet langer rendabel is.*

*Andere terminals in België en Frankrijk krijgen blijkbaar overheidssteun om het containervolume te verhogen. Klopt die informatie? Hebt u gegevens over de impact van de overheidssteun? Vindt u dat er ook in Brussel nood is aan dergelijke steun? Welk bedrag zou u ervoor kunnen uittrekken?*

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE  
LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ  
DES CHANCES ET LE PORT DE  
BRUXELLES,

concernant « la promotion du transport fluvial à Bruxelles ».

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

**M. Jacques Simonet.**- Le gouvernement se fait fort de renforcer la mobilité en Région bruxelloise. Or, le Port de Bruxelles offre de nombreuses possibilités de développer le trafic par la voie d'eau et de diminuer en conséquence les nuisances engendrées par les transports par la route.

Le terminal multimodal à conteneurs apporte une réponse à ce souci de renforcer la mobilité en ville et sur les routes d'accès à Bruxelles et son hinterland vers la voie d'eau (transport par barges de conteneurs entre Rotterdam/Anvers et Bruxelles). Le terminal de Bruxelles est opérationnel et, suivant les informations publiées à l'occasion d'une conférence de presse, le nombre de conteneurs transbordés au terminal de Bruxelles est en croissance constante.

Toutefois, j'estime qu'il ne faudrait pas sous-estimer la concurrence des transporteurs routiers qui veulent garder leurs marchés entre Rotterdam/Anvers et Bruxelles. En effet, ces derniers n'hésitent pas à brader leurs prix au point qu'il semble difficile pour le transport par voie d'eau de rester concurrentiel. Il me revient que d'autres terminaux belges et français bénéficient de subventions publiques en vue de renforcer le volume de conteneurs qui y transitent. Pouvez-vous me le confirmer? Avez-vous des informations quant à l'impact de ces aides ponctuelles?

Estimez-vous nécessaire de développer une telle politique de subventionnement à Bruxelles? Dans l'affirmative, quels montants pourriez-vous accorder à ce projet dont le développement me paraît s'inscrire dans la volonté que nous partageons tous de rendre notre Région plus accueillante et plus conviviale, en désengorgeant

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *De laatste weken is het verkeer in de multimodale containerterminal verhoogd, wat bijdraagt tot de verschuiving van het vervoer over de weg naar het vervoer via de waterweg of het spoor. De terminal ontsnapt evenwel niet aan de harde concurrentie van het wegtransport, dat het voordeel van een "door-to-door"-levering biedt.*

*Een intermodale terminal is een strategisch instrument voor de ontwikkeling van de binnenhavens. Toch slagen in Europa maar weinig terminals erin om containertransport rendabel te maken, a fortiori de Brusselse terminal die nog in zijn startfase zit. Alle havenbeheerders zijn het er nochtans over eens dat die terminals een essentieel concurrentievoordeel voor de grootsteden bieden en een onvermijdelijke dienst aan de bedrijven en gebruikers verlenen.*

*Zowel in België als in het buitenland bestaan er verschillende steunmaatregelen om het containertransport over de waterweg aan te moedigen. In Frankrijk ondersteunen de VNF (Voies navigables de France) de regelmatige lijnen waarop containers worden vervoerd. De NMBS heeft van haar kant een budget vrijgemaakt om de containerterminal beter bereikbaar te maken per spoor.*

*De impact van de plaatselijke maatregelen waarvan sprake in uw vraag, is moeilijk te bepalen.*

*De Haven van Brussel ondersteunt een vaste lijndienst via de waterweg tussen Rotterdam, Antwerpen en Brussel-voorhaven om de modale overslag van baanverkeer naar containertransport te bevorderen wanneer de eindbestemming of de oorsprong in het hinterland van de Brusselse containerterminal gelegen is. Sinds november verzekeren vier wekelijkse pendelboten de verbinding Brussel-Antwerpen, met de mogelijkheid tot bediening van Rotterdam.*

*De containerterminal was tijdens het eerste exploitatiejaar goed voor de overslag van 2.500 containers en er zijn onderhandelingen aan de gang voor nieuwe trajecten. De resultaten van het*

Bruxelles d'un excès de trafic routier ?

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- Au fil des semaines, nous constatons une progression du trafic au terminal multimodal à conteneurs, ce qui contribue à susciter un report modal de la route vers la voie d'eau ou le rail. Le terminal de Bruxelles, tout comme les autres terminaux installés dans des ports intérieurs, n'échappe toutefois pas à la vive concurrence du transport routier qui a l'avantage d'être un transport de porte à porte mais qui, par ailleurs, participe à l'augmentation de l'encombrement des routes.

Très peu de terminaux fluviaux parviennent à rentabiliser le transport des conteneurs par barges entre les ports de mer et le port fluvial ; c'est à fortiori le cas du terminal de Bruxelles qui est en phase de lancement. Un terminal intermodal est un outil stratégique essentiel pour le développement des ports intérieurs : il est aux marchandises ce que la station de métro est aux passagers. L'objectif est de minimiser les ruptures de charge. Il faut néanmoins constater qu'en Europe, très peu de terminaux dégagent un bénéfice, même si tous les gestionnaires de port estiment qu'il s'agit d'un avantage compétitif essentiel pour les métropoles et un service incontournable à assurer aux usagers et aux entreprises.

Des aides diverses visant à encourager le transport des conteneurs par voie d'eau existent en faveur des terminaux tant belges qu'étrangers et contribuent à encourager le recours au transport de conteneurs par voie fluviale. Ainsi, les Voies Navigables de France (VNF) consacrent un budget de soutien aux lignes régulières de conteneurs acheminés par voie fluviale. La SNCB, de son côté, a débloqué un budget dans le souci d'obtenir le même effet de report modal de la route vers la voie ferrée et fluviale qui respectent plus l'environnement que le transport routier. Il est malaisé de déterminer l'impact des diverses aides ponctuelles auxquelles vous faites allusion.

Le Port de Bruxelles soutient la mise en place d'une ligne régulière par voie d'eau entre Rotterdam, Anvers et l'avant-port de Bruxelles, afin de diminuer les coûts de friction, dans le but de promouvoir le transfert modal de la route vers la

*tweede semester van dit jaar vertonen een zeer positieve evolutie, vermits er in zes maanden nagenoeg 1.400 containers werden overgeslagen. Het wekelijks gemiddelde bedraagt momenteel bijna 40 containers en stijgt met de week. Soms worden er tot 120 containers per week overgeslagen.*

*Ik zal de evolutie van het containervervoer in de haven van Brussel nauwlettend volgen en indien nodig extra maatregelen nemen om de activiteiten van de terminal te stimuleren.*

*– Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JACQUES SIMONET

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,  
STAATSSECRETARIS VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
AMBTENARENZAKEN,  
GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN  
VAN BRUSSEL,

betreffende “de ontwikkeling van het  
havenbeleid”.

voie d'eau pour le transport de conteneurs dont la destination - en importation - ou l'origine - en exportation - sont situés dans l'hinterland du terminal à conteneurs du Port de Bruxelles. Depuis novembre, quatre navettes fluviales hebdomadaires font la liaison Bruxelles-Anvers, tout en maintenant la possibilité d'une desserte sur Rotterdam. Les négociations sont encore en cours pour attirer de nouveaux transbordements au terminal à conteneurs, mais on peut déjà compter, dans l'état actuel, sur un trafic de 2.500 conteneurs pour la première année d'exploitation.

Les résultats obtenus par le terminal depuis sa relance au deuxième trimestre de cette année démontrent la bonne santé de la place portuaire et l'attrait pour le transport par la voie d'eau en général, et le transport par conteneurs en particulier. L'évolution du transport de conteneurs connaît une évolution très positive, puisqu'au cours des six derniers mois de l'année 2004, près de 1.400 conteneurs équivalents à vingt pieds ont été transbordés. La moyenne hebdomadaire de conteneurs se situe actuellement à près de 40 conteneurs et est en croissance de semaine en semaine. Par exemple, il y a eu des semaines où 120 conteneurs ont été transbordés.

Pour le Port de Bruxelles, je suivrai avec une attention particulière l'évolution des trafics au terminal à conteneurs et je prendrai, si nécessaire, des mesures supplémentaires pour renforcer les activités de ce terminal.

*– L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JACQUES  
SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE  
LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ  
DES CHANCES ET LE PORT DE  
BRUXELLES,

concernant « le développement de la politique  
portuaire ».

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

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *De vertrekkende voorzitter van de beheerraad van heeft in zijn overzicht van de resultaten het economisch belang van de Haven beklemtoond. De bedrijven aan het water stellen ruim 6.000 personen te werk en hebben interessante vooruitzichten, wat ingaat tegen de algemene conjunctuur.*

*De regering heeft hieraan een bijzondere aandacht besteed in haar plan voor de economie en de werkgelegenheid. Helaas kwam de haven niet echt aan bod in de regeringsverklaring.*

*Tijdens het parlementair debat over het plan voor de economie en de werkgelegenheid, hebben de regeringsleden het niet gehad over de haven. U moet dan ook uw medewerkers mobiliseren om de stem van de havenbedrijven te laten horen.*

*Bent u bij het opstellen van het plan betrokken ? Moeten de havenbedrijven als geprivilegieerde gesprekspartners van de regering worden behandeld ? Zo ja, wat hebt u persoonlijk gedaan om de behoeften van deze ondernemingen te laten opnemen in het plan voor de economie en de werkgelegenheid ?*

*Wat hebben uw gesprekken met deze bedrijven opgeleverd ? In welke mate zullen de directie en de beheerraad van de haven bij het plan worden betrokken ?*

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

**M. Jacques Simonet.**- Le président sortant du conseil d'administration du Port de Bruxelles a présenté le résultat des activités de cet organisme depuis son entrée en fonction.

Il a souligné à cette occasion combien le port était un poumon économique pour notre Région puisque plus de 6.000 personnes travaillent dans les entreprises installées le long de la voie d'eau. Il appert en outre que d'intéressantes perspectives s'offrent à ces entreprises alors que la conjoncture économique n'est pas vraiment favorable.

Conscient de cette situation, le gouvernement semble avoir réservé une attention particulière à la zone du canal dans le cadre de son plan d'économie et d'emploi. Toutefois, on peut regretter que la déclaration gouvernementale et l'accord de gouvernement étaient plutôt lacunaires en ce qui concerne le Port de Bruxelles.

Je souhaiterais en savoir davantage à propos de votre intervention dans la préparation de ce plan pour l'économie et l'emploi. Force est en effet de constater que lors du débat parlementaire consacré à ce plan, les représentants du gouvernement n'ont pas souhaité aborder la question du Port de Bruxelles. Il semble dès lors nécessaire que vous mobilisiez vos collaborateurs afin de faire entendre la voix des entreprises du port.

Participez-vous aux travaux préparatoires à la rédaction de ce plan ? Estimez-vous que les entreprises installées au port doivent être considérées comme un interlocuteur privilégié du gouvernement ? Dans l'affirmative, quelles sont les démarches que vous avez personnellement accomplies afin à la fois de valoriser les activités économiques présentes aujourd'hui le long du canal mais aussi en vue d'intégrer les demandes des patrons de ces entreprises dans le plan pour l'économie et l'emploi ?

Quelles sont les grandes lignes des conclusions de vos entretiens avec ces acteurs économiques de notre Région ? Enfin, je souhaite savoir quel sera le niveau d'implication de la direction et du conseil d'administration de l'organisme para-régional qu'est le Port de Bruxelles dans la définition de ce plan.

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *De havenbedrijven zijn inderdaad belangrijk voor de tewerkstelling en de welvaart. De heer Simonet spreekt over 6.000 arbeidsplaatsen. Ik tel er nog 4.000 meer, rekening gehouden met de onrechtstreekse tewerkstelling.*

*Ik ben bezig met het opstellen van mijn beleidsplan. Ik zal het in de loop van het eerste trimester 2005 in de commissie Infrastructuur voorstellen. De datum is nog niet bepaald.*

*Het plan is hoofdzakelijk gewijd aan het bevorderen van de economische ontwikkeling van het havengebied en de tewerkstelling in de havenbedrijven. Wij doen zoveel mogelijk een beroep op de expertise van de havenbedrijven. We gaan vooral te rade bij de "Gemeenschap van Ondernemingen van de Haven van Brussel" en de "Vereniging van de Havengebruikers van Brussel en Vilvoorde".*

*Het contract voor de economie en de tewerkstelling is een taak van de hele regering. Het havenbeleid maakt deel uit van dit contract. Dat blijkt uit de begroting 2005.*

*In afdeling 9 van die begroting zijn er voor 1.000.000 euro extra middelen opgenomen in het kader van dit contract voor de sanering van de historische vervuiling in het havengebied. De regering wil ook terreinen voor nieuwe bedrijven in de zone Schaarbeek-Vorming aankopen.*

*Wij delen de bekommernis van de heer Simonet om dit gebied aantrekkelijk te maken voor de bedrijven. De plannen hiervoor zal ik samen met de bedrijven uitwerken.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- Vous soulignez à juste titre l'importance des entreprises portuaires pour l'économie bruxelloise, en matière d'emploi et de prospérité de la population bruxelloise. Vous avez cité le chiffre de 6.000 emplois, auxquels j'ajouterais 4.000 emplois supplémentaires qui sont le résultat d'activités économiques au deuxième degré.

Je travaille actuellement à l'élaboration d'un plan pour le Port de Bruxelles, stipulant la politique à suivre sous cette législature. J'espère présenter ce plan au cours de ce premier trimestre 2005 à la commission de l'Infrastructure de notre parlement. J'ai pris contact avec le secrétariat de la commission afin de convenir d'une date pour cette présentation.

Ce plan sera consacré en grande partie à la stimulation du développement économique de la zone portuaire bruxelloise et à l'emploi dans les entreprises portuaires. Nous faisons appel le plus possible à l'expertise des entreprises portuaires. A cet effet, nous nous faisons conseiller de préférence par les deux organisations patronales actives dans la zone portuaire, à savoir la Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles et l'Association des Utilisateurs des Ports de Bruxelles et Vilvorde.

La rédaction du contrat pour l'économie et l'emploi à Bruxelles est une tâche qui concerne l'ensemble du gouvernement bruxellois et donc tous ses membres. La preuve que la politique portuaire fait partie intégrante de ce contrat peut être retrouvée dans le budget 2005.

Des ressources supplémentaires d'un montant d'un million d'euros ont été prévues à la division 9 du projet de budget, dans le cadre du contrat pour l'économie et l'emploi, afin d'assainir la pollution historique des terrains dans la zone portuaire. Le gouvernement bruxellois a aussi l'intention d'acquérir des terrains dans la zone Schaarbeek-Formation afin de pouvoir implanter de nouvelles entreprises.

M. Simonet, nous partageons votre souci de rendre cette zone aussi attractive que possible pour les

– *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

### INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende “het plan van de minister om in de stations gratis fietsen ter beschikking te stellen van de pendelaars”.

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

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *Op een studiedag over duurzame ontwikkeling heeft u gezegd dat u in de treinstations duizenden fietsen gratis ter beschikking wil stellen van de pendelaars, zodat ze naar het werk kunnen fietsen en tijdens de middagpauze de stad ontdekken.*

*Heeft men al een schatting gemaakt van de totale kostprijs van dit ambitieuze initiatief? Hoeveel fietsen zal u bij het begin van het project aanschaffen en hoeveel zal dat kosten? Wat is de kostprijs van de inrichting van de fietsenstallingen? Welke personeelskosten zal de fietsenverhuur vergen?*

*Een dergelijk project mag niet louter met Brusselse middelen worden gefinancierd, aangezien het in de eerste plaats - en misschien zelfs uitsluitend - de pendelaars aanbelangt. Heeft u overlegd met de NMBS over haar deelname in de kosten? Is ze het project genegen?*

entreprises. J'espère pouvoir développer nos plans pour les années à venir, en concertation avec les entreprises.

– *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

### INTERPELLATION 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 projet du ministre de fournir des vélos gratuits aux gares afin que les navetteurs puissent les utiliser ».

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

**M. Jacques Simonet.**- Je voudrais revenir sur les déclarations du ministre à l'occasion d'une journée d'étude sur le développement durable où ce dernier a déclaré qu'il lui paraissait nécessaire de fournir des milliers de vélos gratuits aux gares afin que les navetteurs puissent les utiliser pour se rendre à leur bureau ou pour se promener à l'heure du midi et découvrir la ville. Aujourd'hui, pourrait-on préciser la portée exacte du projet qui a été développé à l'occasion de cette journée d'étude?

Cette annonce est-elle fondée sur une étude préalable quant à une demande qui existerait dans le chef des navetteurs? Le cas échéant, un organisme public ou parapublic a-t-il été chargé de l'analyse de l'opportunité d'offrir un tel service à ces navetteurs? A-t-on déjà une idée des gares où les usagers pourraient bénéficier en priorité de ce nouveau service?

Dès lors qu'il s'agit manifestement d'une initiative

*Zijn er in de begroting 2005 basisallocaties voor het project voorzien of zal de uiteindelijke realisatie pas in 2006 plaatsvinden ?*

*Men moet ervoor waken de MIVB oneerlijke concurrentie aan te doen. Een deel van de treinreizigers zal immers niet langer het Brusselse openbaar vervoer gebruiken.*

*Het is blijkbaar niet de bedoeling van het plan om pendelaars te ontmoedigen om met de wagen te komen werken. Het is eerder gericht op pendelaars die nu al met de trein naar Brussel komen. Ik vraag me dan ook af of het plan positieve gevolgen heeft voor het milieu.*

assez ambitieuse et que sa réalisation nécessitera par conséquent un budget important, a-t-on déjà procédé à une estimation du coût total du projet annoncé par le ministre ? Est-il possible de savoir si les frais d'achat des milliers de vélos ont été envisagés, en précisant combien de vélos vous souhaitez acquérir dans un premier temps ? A-t-on une idée des coûts d'aménagement des infrastructures nécessaires pour abriter les vélos ? Quels sont les besoins en termes de frais de personnel pour les agents qui seraient en charge de la location des vélos ?

J'ajouterai une remarque et peut-être me donnerez-vous votre sentiment à cet égard. En tant que contribuable bruxellois, il n'appartient pas aux finances régionales, c'est-à-dire à la population bruxelloise, de prendre en charge la totalité des coûts que pourrait induire un tel projet. Manifestement, le projet s'adresse en priorité, voire exclusivement, aux navetteurs. Des contacts ont-ils été noués avec la SNCB - puisque ces vélos se trouveraient dans certaines gares - afin qu'elle participe, ne fût-ce qu'en partie, au financement de l'initiative ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en livrer un certain nombre de résultats ? La SNCB paraît-elle acquise à l'idée que vous avez lancée à l'occasion de cette journée d'étude ?

Dans le budget 2005, disposez-vous d'ores et déjà d'allocations de base pour mener à bien ces politiques ou comptez-vous attendre l'année 2006 pour entamer la mise en oeuvre concrète du projet ?

Si l'initiative devait voir le jour, il faudra se préoccuper de ne pas générer par le biais de ce projet une concurrence malsaine à l'égard de la STIB. En effet, votre projet est de mettre des vélos à la disposition de personnes qui descendent du train et qui, par définition, n'utiliseraient plus les transports publics bruxellois. A cet égard, a-t-on déjà réfléchi à l'aspect concurrentiel par rapport à notre société régionale de transports publics, qui aujourd'hui accueille l'essentiel des navetteurs qui viennent en train ?

Puisque les navetteurs qui descendent des trains dans les gares sont par définition des navetteurs qui n'utilisent pas leur voiture personnelle, quel va être l'impact du projet annoncé sur l'environnement puisque, dans la manière dont il a été présenté, le projet ne paraît pas contribuer à dissuader les navetteurs de prendre leur voiture personnelle ?

**De voorzitter.** - De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *De NMBS stelde vroeger al fietsen ter beschikking in sommige Brusselse stations. We zouden hen informatie moeten vragen over hun ervaring.*

*De helft van de fietsen waren stuk. De stationschefs beschouwden het als een overbodige dienstverlening die weinig resultaten opleverde en veel beslommingen met zich meebracht.*

*Heeft de NMBS het "trein + fiets"-plan geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de resultaten ?*

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

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

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- *In andere Europese steden, zoals Kopenhagen, heeft men soortgelijke projecten uitgetoetst. Het grootste probleem blijft het teruggeven en het onderhoud van de fietsen. Het experiment van de Ligue des Familles is mislukt doordat na korte tijd alle fietsen verdwenen waren.*

*De meest duurzame operaties werden gesponsord door privé-bedrijven. De fietsen waren duidelijk herkenbaar en moeielijk elders te gebruiken. We moeten uit deze mislukte buitenlandse ervaringen de nodige lessen trekken. Persoonlijk twijfel ik aan de haalbaarheid van dit sympathieke idee.*

**M. le président.** - La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen.**- Je crois savoir pour l'avoir utilisé avec mes élèves quand j'étais enseignant, que la SNCB offre la possibilité au départ de certaines gares d'utiliser des vélos. Cela concerne certaines gares bruxelloises. Il serait intéressant d'interroger la SNCB sur le succès d'un tel dispositif.

Le souvenir que j'en ai est que, lorsqu'on se présentait à une gare en venant de Bruxelles, comme la gare de La Hulpe, un vélo sur deux ne fonctionnait pas. On entendait régulièrement les chefs de gare auprès desquels on réservait les vélos affirmer que c'était un service un peu superfétatoire qui ne donnait pas beaucoup de résultats, n'était pas très intéressant, et était compliqué en termes de gestion.

Il serait intéressant de voir si certaines gares bruxelloises font l'objet du plan train + vélo que la SNCB a développé il y a quelques années, si l'on dispose d'une évaluation de l'opération et si cette évaluation indique des résultats pertinents.

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

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

**M. Willem Draps.**- Une expérience similaire a été menée dans d'autres villes européennes, notamment à Copenhague où le public pouvait disposer de vélos autour des gares et en divers points précis de la ville. La restitution et l'entretien des vélos restent toutefois le problème majeur de ce genre d'opération. La seule opération menée en Belgique en ce sens par la Ligue des familles s'est soldée par une perte de vélos après un bref délai.

Les opérations les plus durables menées en Europe étaient sponsorisées par des sociétés privées. Les vélos proposés étaient clairement reconnaissables - les roues des vélos utilisés à Copenhague servaient de supports publicitaires aux sponsors - et difficilement utilisables dans un contexte autre que



**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Romdhani heeft het woord.

**De heer Mahfoudh Romdhani** (in het Frans).- *In La Rochelle heeft een dergelijk experiment wel succes. Dit project wordt beheerd door de gemeente en niet door privé-bedrijven.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dat de heer Simonet zich voor de fietsproblematiek interesseert, wijst op een positieve mentaliteitsverandering.*

*Er is inderdaad een fietsplan in de maak, dat ik ter advies aan de fietsverenigingen heb voorgelegd. Het plan bevat een aantal 'fietspunten', waar men een fiets kan huren of zijn fiets onder bewaking kan achterlaten. Voor de huurformule moeten we het goede evenwicht zoeken tussen een gratis en een betalend systeem. We hebben al een tijdje de intentie om in het Zuidstation zo een fietspunt te organiseren, maar de voorziene ruimte - de voormalige lokalen van De Post - is nog niet beschikbaar. De NMBS moet betrokken worden bij de redactie van het plan, opdat ze lokalen ter beschikking zou stellen in de grote stations (Zuid, Noord, Centraal en Schuman).*

*We kunnen inspiratie halen uit projecten in het buitenland, aangezien Brussel geen grote fietstraditie heeft. Als de fiets zichtbaar wordt in de stad, zal er een sneeuwbaaleffect plaatsvinden en zullen steeds meer mensen de fiets nemen, maar ook mogelijk nieuwe Brusselaars aantrekken. Het gaat zeker niet om oneerlijke concurrentie tegenover de MIVB, maar wel om een supplementair aanbod.*

celui de l'opération. Il est nécessaire de s'inspirer de ces expériences déjà menées à l'étranger et d'analyser les raisons pour lesquelles aucune de celles-ci n'ont été poursuivies. Personnellement, je doute de la faisabilité de ce projet, pourtant généreux et sympathique.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Romdhani

**M. Mahfoudh Romdhani.**- Une expérience de ce type est en cours à La Rochelle et se poursuit avec succès. Ce projet est, en outre, géré par la municipalité et non par des sociétés privées. Du personnel de la municipalité en assure la mise en service et le contrôle.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je me réjouis de l'intérêt que M. Simonet porte à la politique du vélo. C'est un progrès dans l'évolution des mentalités et prometteur pour la réalisation du plan vélo à Bruxelles. Je suis en effet en train de rédiger un plan vélo. Il a été transmis pour avis aux associations de vélo, à titre confidentiel. Nous tiendrons compte dans la mesure du possible de leurs remarques pour rédiger la version définitive de ce plan.

Dans ce plan global vélo, des « points vélo » sont prévus. Ce sont des endroits où tout le monde pourra louer un vélo contre une garantie, que l'on soit navetteur, touriste ou Bruxellois. Les cyclistes pourront aussi y laisser leur vélo en toute sécurité, et même les faire réparer. Nous avons l'intention d'installer un « point vélo » à la gare du Midi, mais nous n'avons pas encore de solution, vu les tracasseries entre La Poste et la SNCB. Nous y parviendrons.

Bien sûr, un tel travail ne se fait pas à la légère. Je suis d'accord avec plusieurs intervenants sur l'intérêt à observer les expériences réalisées à l'étranger. Il ne faut pas oublier qu'à Bruxelles, nous n'avons pas une grande tradition d'utilisation du vélo. Cela commence maintenant. Nous avons encore beaucoup à faire. Le principe de mon plan

*Men klaagt vaak dat pendelaars onze mooie stad helemaal niet kennen. Indien treinreizigers bij mooi weer de fiets kunnen nemen om naar hun werk te gaan en tijdens de middagpauze een stukje Brussel te ontdekken, kan dat een aanzet zijn om zich in onze stad te vestigen. Het aantal pendelaars ligt vandaag immers veel te hoog.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *De heer Verrept zal met de fiets komen.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Hij komt in Brussel wonen.*

*We spreken hier over zaken die elkaar aanvullen. Moet de MIVB zich uitsluitend tot metro, tram en bus beperken? Waarom geen initiatieven in verband met de fiets, met "car sharing", met "light rail"? Wat werkt voor de NMBS kan ook werken voor de MIVB.*

*Ik hou ervan nieuwe ideeën te lanceren. Ik ben een doorzetter.*

global sera de rendre le vélo visible dans la ville. Lorsqu'il le sera, nous aurons un effet boule de neige, et de plus en plus de gens utiliseront le vélo.

Un tel plan doit être élaboré et réalisé avec la SNCB. La situation idéale serait que la SNCB mette à notre disposition des locaux dans les grandes gares et que la Région prenne ensuite en charge leur aménagement. Je pense à quatre gares SNCB : la gare du Midi, la gare du Nord, la gare Centrale et la gare Léopold ou la gare Schuman, c'est encore à déterminer. Plusieurs systèmes de location de vélos sont possibles. Il faut trouver un équilibre entre les systèmes gratuits et payants. Nous regarderons ce qui se fait à l'étranger.

Il ne s'agit pas de faire une concurrence déloyale à la STIB, au contraire, c'est une offre complémentaire. On se plaint souvent de ce que les navetteurs arrivent dans les grandes gares ferroviaires, d'où ils courent prendre le métro - je le constate quotidiennement - pour aller à leur bureau sans prendre le temps de découvrir cette belle ville. Je suis convaincu que si on met en place un système où, lorsque qu'il fait beau, les navetteurs peuvent prendre un vélo pour se rendre à leur travail et à midi, s'ils ont envie de se déplacer, peuvent en profiter pour découvrir la ville, on attirera peut-être de nouveaux Bruxellois et Bruxelloises. On doit séduire les Flamands et les Wallons pour qu'ils viennent vivre à Bruxelles, surtout ceux qui y travaillent. Actuellement, il y a trop de navetteurs qui ne viennent à Bruxelles que pour y travailler.

**M. Jacques Simonet.** - M. Verrept va venir à vélo.

**M. Pascal Smet, ministre.** - Il va venir vivre à Bruxelles.

Pour parler de manière plus générale, je trouve qu'il y a ici complémentarité. Je n'exclus pas que la STIB prenne cela en charge. Nous nous penchons actuellement sur la question de savoir si la STIB doit se limiter aux modes de transport classiques comme le métro, le tram, le bus. Pourquoi ne s'intéresserait-elle pas au vélo? Pourquoi ne prendrait-elle pas part à des initiatives en matière de « car sharing »? Et quid du 'light rail'? Je ne

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Daar komen de ronkende verklaringen weer.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Heel wat van mijn ideeën worden op dit ogenblik verwezenlijkt.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Daar kom ik nog op terug.*

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

*– Het incident is gesloten.*

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

Moties – Indiening

**De voorzitter.**- Er werd een gemotiveerde motie ingediend die luidt als volgt:

“Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Jacques Simonet betreffende “het plan van de minister om in de stations gratis fietsen ter beschikking te stellen van de pendelaars” en het antwoord van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken ;

dis pas que tout cela doit se faire de manière impérative, mais on pourrait imaginer qu’on en arrive à ce qu’une partie du système qui fonctionne à la SNCB soit repris à son compte par la STIB. Il ne faut exclure aucune possibilité en cette matière. Pour le moment, nous n’avons pas l’intention de concrétiser cette idée, même si, et vous le savez bien, M. Simonet, je lance beaucoup d’idées et je suis un fonceur.

**M. Jacques Simonet.**- Vous cherchez surtout des effets d’annonce !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais non, M. Simonet. Si je passe rapidement en revue toutes les idées que j’ai déjà lancées, force est de constater que beaucoup d’entre elles sont actuellement en voie de réalisation.

**M. Jacques Simonet.**- On en reparlera.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Absolument.

*– L’incident est clos.*

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

Ordres du jour – Dépôt

**M. le président.**- Je suis saisi d’un ordre du jour motivé dont je vous donne lecture :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l’interpellation de M. Jacques Simonet concernant «le projet du ministre de fournir des vélos gratuits aux gares afin que les navetteurs puissent les utiliser» et la réponse du ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

Openbare Werken ;

- Gelet op het feit dat de regering vandaag niet bij machte is om een duidelijke evaluatie te maken van het aantal pendelaars dat geïnteresseerd zou kunnen zijn in het gebruik van de fietsen die in de omgeving van de Brusselse stations ter beschikking gesteld zouden worden ;
- Gelet op de absolute noodzaak om de pendelaars aan te moedigen om hun auto thuis te laten ;
- Aangezien de financiële toestand van het Gewest de openbare bestuurders verplicht om de beschikbare middelen vooral aan te wenden voor projecten om de door de pendelaars veroorzaakte overlast te verminderen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes te hanteren :

- voorlegging, aan het parlement, van de conclusies van een ernstige studie met de effectieve vraag van de pendelaars terzake, opdat men weet hoeveel fietsen besteld moeten worden en bij welke stations die ter beschikking zouden kunnen worden gesteld ;
- categorieke weigering om een dergelijke maatregel door het Gewest te laten financieren, aangezien die enkel op de pendelaars betrekking heeft ;
- overleg met de NMBS om die maatschappij ertoe aan te zetten om de kosten te dragen voor de aankoop, de stalling en de terbeschikkingstelling van die fietsen bij de stations ;
- overleg met de MIVB op het moment dat het dossier afgerond wordt om te voorkomen dat die maatregel tot concurrentie met die maatschappij leidt. ».

**De voorzitter.**- Ik veronderstel dat er een gemotiveerde motie zal worden ingediend.

- Vu qu'aujourd'hui le Gouvernement n'est pas en mesure d'évaluer clairement le nombre de navetteurs qui pourraient être intéressés par l'usage des vélos qui seraient mis à leur disposition aux abords des gares bruxelloises ;
- Vu la nécessité impérieuse d'inciter les navetteurs à renoncer à l'usage de leurs voitures personnelles ;
- Vu que l'état des finances régionales oblige les gestionnaires publics à concentrer les moyens disponibles au bénéfice de projets permettant de limiter les nuisances engendrées par les navetteurs ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :

- la présentation au Parlement des conclusions d'une étude sérieuse indiquant quelles sont les demandes effectives des navetteurs en la matière afin d'évaluer le nombre de vélos à commander ainsi que les gares aux abords desquelles ils pourraient être mis à disposition ;
- le refus catégorique de prendre à charge des finances régionales une telle mesure puisqu'elle s'adresse exclusivement aux navetteurs ;
- la concertation avec la SNCB en vue d'inciter cette société à assumer les frais inhérents à l'achat, l'entreposage et la mise à disposition de ces vélos aux abords des gares ;
- la concertation avec la STIB au moment de la finalisation de ce dossier afin que cette mesure n'apparaisse pas comme concurrentielle pour cette société de transport. ».

**M. le président.**- Je suppose qu'un ordre du jour motivé sera déposé.

**De heer Rachid Madrane** (*in het Frans*).- *Die motie wordt momenteel ondertekend.*

**De voorzitter**.- Daarover zal in plenaire vergadering worden gestemd.

– *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende “het sociaal klimaat bij de MIVB”.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET,

betreffende “het opvijzelen van het imago van de MIVB na de stakingsacties van de jongste weken”.

**De voorzitter**.- De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane** (*in het Frans*).- *Op 10 januari vond de zesde stakingsdag van de MIVB plaats. De sociale onrust duurt al bijna vier maanden. Minister Smet heeft veel inspanningen geleverd om de betrokkenen weer rond de tafel te krijgen.*

*Maar een aanzienbaar deel van de werknemers vond de voorstellen van de directie onvoldoende. Tijdens de laatste staking van december waren er meer stakers dan er leden van de ACOD zijn. De werkonderbrekingen zijn dus niet zomaar het werk van een paar opgewonden standjes, maar het gevolg van een vertrouwenscrisis tussen de algemene directie en de werknemers.*

*De veiligheidsregels, zowel voor de gebruikers als voor de chauffeurs, worden niet altijd nageleefd. Op sommige drukke lijnen rijden de bestuurders soms méér dan vier uur aan een stuk.*

**M. Rachid Madrane**.- Il est en cours de signature.

**M. le président**.- Il en sera statué en séance plénière.

– *L’incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE

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

concernant « le climat social au sein de la STIB ».

INTERPELLATION JOINTE DE M. JACQUES SIMONET

concernant « la restauration de l’image de la STIB suite aux mouvements sociaux de ces dernières semaines ».

**M. le président**.- La parole est à M. Madrane.

**M. Rachid Madrane**.- Ce lundi 10 janvier a eu lieu à Bruxelles le sixième jour de grève à la STIB. Cela fera bientôt quatre mois qu’une tension sociale perdure. Le groupe socialiste déplore cette situation. Nous sommes bien conscients que, suite aux premières interpellations sur le sujet, le ministre Smet n’a pas ménagé ses efforts pour tenter de mettre les différents acteurs autour de la table afin que le dialogue reprenne ses droits dans la résolution de ce conflit.

Mais force est de constater qu’une part non négligeable des travailleurs n’a pas considéré les propositions faites par la direction comme satisfaisantes. Rappelons que lors de la dernière grève du mois de décembre, le nombre de grévistes dépassait le nombre d’affiliés à la CGSP. Le malaise est donc bien réel et ces arrêts de travail ne sont pas le fait de quelques excités comme on aime à le faire croire. Il n’y a jamais eu de culture de grève à la STIB. Pour nous, la grogne sociale

*Professionele chauffeurs, die de verantwoordelijkheid hebben voor veel passagiers, zouden om de twee uur een rustpauze moeten nemen.*

*Daarom wijzen de vertegenwoordigers van de werknemers het akkoord af, dat blijkbaar enkele halve maatregelen bevat.*

*De MIVB heeft een autonoom beheer en de minister kan niet rechtstreeks tussenkomen in dit conflict, maar hij moet verhinderen dat de situatie vastloopt. De directeur-generaal moet zich verantwoorden tegenover zijn beheerraad, maar ook tegenover zijn toezichthoudende minister.*

*Is het akkoord ondertussen uitgevoerd? Is er een reële vooruitgang merkbaar voor de werknemers? Wat heeft de minister deze week besloten om een oplossing te zoeken voor het probleem?*

actuelle est le signe d'une profonde crise de confiance entre la direction générale et les travailleurs.

Par ailleurs, il faut bien reconnaître que les conditions de sécurité, tant pour les usagers que pour les chauffeurs, ne sont pas toujours respectées. En effet, il n'est pas rare de constater sur certaines lignes fort fréquentées que des conducteurs roulent plus de quatre heures d'affilée sans s'arrêter. Ce matin encore, j'ai eu l'exemple sur une ligne d'une personne qui a roulé exactement trois heures quarante-sept minutes sans s'arrêter.

En ce qui me concerne, lorsque je prends la route des vacances par exemple, je respecte scrupuleusement les conseils de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) qui recommande des arrêts toutes les deux heures. Pourquoi ce qui est valable pour un conducteur non professionnel ne le serait pas pour des chauffeurs professionnels qui, de surcroît, ont la responsabilité de nombreux passagers ?

Rien d'étonnant dès lors de constater aujourd'hui que le courant ne semble plus passer entre la direction générale et les représentants des travailleurs qui continuent de dénoncer un accord qui ne prévoit, semble-t-il, que des demi-mesures et qui ne règle rien sur le fond.

Il est vrai qu'au regard de l'autonomie conférée à la STIB dans sa propre gestion, ce n'est pas au ministre d'intervenir directement dans un conflit qui oppose la direction et les travailleurs. Mais il a le devoir d'empêcher qu'une situation ne s'enlise. Si le directeur général a des comptes à rendre à son conseil d'administration, il en a également à l'égard de son ministre de tutelle. Il ne peut travailler en dehors de tout contexte politique.

Bien que l'accord passé entre la direction et les autres syndicats ne soit pas parfait, a-t-il été mis en exécution ? De réels progrès ont-ils été constatés dans le chef des travailleurs ? Quelles sont les décisions prises cette semaine pour aller vers une résolution de ce conflit ?

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans). - *Ik wil het hebben over het herstel van het imago van de*

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

**M. Jacques Simonet.** - Je souhaite me concentrer sur la restauration de l'image de la STIB suite aux

*MIVB na de stakingen van de afgelopen weken. De laatste actie dateert niet van december, maar van januari, meneer Madrane.*

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Ik had het over 10 januari.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Dan heb ik vast niet goed opgelet.*

*In elk bedrijf kunnen conflicten tussen werkgever en werknemers opduiken. Klanten tonen vaak begrip voor de werknemers. De solidariteit van de bevolking met de stakende personeelsleden toont aan dat de eisen van de werknemers gegrond zijn.*

*Ik wil u enkele vragen stellen over de gevolgen van de stakingen voor het imago van de MIVB. Een aantal klanten van de MIVB waren diep verontwaardigd. Zij begrepen niet dat er nog werd gestaakt toen er al een akkoord was tussen de directie en een aantal vakbonden.*

*De directie van de MIVB geeft toe dat het imago van de MIVB, dat tijdens de afgelopen jaren duidelijk verbeterd was, beschadigd is door de acties. Welke besluiten heeft u getrokken?*

*Hebben de regering en de bevoegde minister maatregelen genomen om het vertrouwen van de klanten te herstellen? Hebben uw diensten informatiecampagnes gepland? Als die campagnes ten laste van de MIVB zijn, zal het Brussels Gewest dan voor financiële steun zorgen?*

*Hebt u de raad van beheer van de MIVB verzocht om iets aan het probleem te doen? Ik heb gelezen dat u de raad van beheer een belangrijkere rol zou zien spelen in de oplossing van het conflict. In de pers heeft u verklaringen afgelegd over een handvest met de klant. Is dat een reactie op de stakingen?*

*Hebt u contact opgenomen met verenigingen van gebruikers van het openbaar vervoer om het imago van de MIVB op te poetsen? Denkt u, in het licht van de recente verklaringen van de ACOD, dat alle vakbonden daaraan willen meewerken?*

mouvements sociaux de ces dernières semaines. Le dernier mouvement, M. Madrane, ne date pas de décembre mais de janvier.

**M. Rachid Madrane.**- J'ai bien parlé du lundi 10 janvier.

**M. Jacques Simonet.**- J'ai dû être inattentif. Il me semble que vous parliez de « la dernière grève du mois de décembre ». Personne ne contestera que des mouvements sociaux puissent apparaître dans n'importe quelle entreprise, qu'elle soit publique ou privée. Souvent les clients ont tendance à faire preuve de compréhension à l'égard des personnes qui travaillent dans les entreprises touchées par ces mouvements sociaux. Les mouvements de solidarité spontanés de la population vis-à-vis du personnel gréviste trouvent le plus souvent à s'expliquer à raison du bien-fondé des revendications des travailleurs qui ont décidé de débrayer.

Je voudrais vous interroger plus particulièrement sur les conséquences que ces grèves à répétition peuvent avoir sur l'image de la STIB. Il suffit de lire les courriers de lecteurs ou de prendre connaissance des réactions recueillies par la presse au travers des micro-trottoirs, pour comprendre que les mouvements sociaux de ces dernières semaines ont profondément choqué une partie de la clientèle de la STIB. Nombreux ont été les Bruxellois à avoir eu le sentiment d'être pris en otage et à ne pas comprendre pourquoi les mouvements sociaux se sont répétés, alors qu'un accord avait été annoncé par la direction et par un certain nombre de syndicats.

La direction de la STIB est consciente de la situation. A plusieurs reprises, les membres du conseil de direction, et notamment le directeur général, ont reconnu que l'image de la STIB avait été écornée à la suite de ces événements. Je voudrais connaître les conclusions que vous avez tirées de cette situation, dès lors que, ces dernières années, la STIB avait manifestement réussi à redynamiser une image quelque peu ternie aux yeux des usagers.

Le gouvernement et le ministre de tutelle ont-ils pris des mesures particulières en vue de retisser les

Liens de confiance entre la STIB et ses clients ?  
Votre département a-t-il programmé des campagnes particulières de communication ? Au cas où celles-ci seraient à charge de la STIB, est-ce que vous prévoyez de les couvrir par une dotation complémentaire de la Région ?

Avez-vous demandé au conseil d'administration de la société de se saisir de la problématique ? J'ai lu, il y a quelques semaines, que vous souhaitiez que le conseil d'administration joue un rôle plus important dans la résolution de ce conflit social. Pouvez-vous nous indiquer si la récente annonce - et j'y reviendrai à l'occasion d'une question écrite - que vous avez faite à la presse du lancement de la « Charte client » a été accélérée du fait de ces mouvements sociaux ?

Avez-vous pris contact avec certaines associations de représentants des usagers, de manière à travailler de concert avec eux à la restauration de l'image de la société de transport public ? Pensez-vous, à la lumière des dernières déclarations de la CGSP, que l'ensemble des organisations syndicales soient disposées à travailler avec vous à la restauration de l'image de la STIB à l'égard du grand public ?

**De voorzitter.**- De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat** (*in het Frans*).- *Gisteren stond in de pers dat de MIVB al 100 chauffeurs heeft aangeworven en dat het aantal aanwervingen tot 200, of het dubbele, zou kunnen oplopen. Het lijkt mij een beetje vreemd dat de MIVB niet zou weten hoeveel chauffeurs zij precies nodig heeft. Kan de minister die cijfers toelichten? Hebben die aanwervingen het sociaal klimaat verbeterd?*

**De voorzitter.**- De heer Romdhani heeft het woord.

**M. le président.**- La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.**- La presse d'hier se fait l'écho d'une décision déjà mise en oeuvre par la STIB, d'engager un nombre important de chauffeurs. Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet ? On annonce qu'on en aurait engagé 100 et qu'on pourrait aller jusqu'à 200. On passe donc du simple au double ; cela paraît un peu farfelu. J'imagine que la STIB est en mesure d'anticiper de manière précise le nombre de chauffeurs dont elle a besoin et qu'elle compte engager. Pouvez-vous me donner des précisions sur ces chiffres et me dire d'autre part quel est l'impact des engagements qui ont déjà eu lieu et des engagements à venir sur la détérioration du climat social ? J'imagine qu'une partie des revendications serait rencontrée via l'engagement de chauffeurs supplémentaires, mais une partie seulement.

**M. le président.**- La parole est à M. Romdhani.



**De heer Mahfouh Romdhani** (in het Frans).- *De MIVB steekt geld in communicatiecampagnes om haar imago te verbeteren. Dat heeft echter even weinig zin als wanneer een dame zou trachten haar slechte kanten onder een laag make-up te verbergen. Het is belangrijker de fundamentele problemen aan te pakken en de dienstverlening te verbeteren.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Op 16 november 2004 hebben de directie van de MIVB en de liberale en christelijke vakbond een protocolakkoord gesloten over de arbeidsvoorwaarden en de werkomstandigheden. De beheersorganen hebben die bedrijfsovereenkomst op 23 november 2004 goedgekeurd.*

*Op 6 december jongstleden heeft de directie uitgelegd welke acties zij zal nemen om de werkomstandigheden van de chauffeurs te verbeteren (rittijd, aanwerving, communicatie, opleiding,...). Via het infoblaadje "Flash" zal het personeel op de hoogte worden gehouden van de concrete maatregelen.*

*Volgens de MIVB-directie wordt het akkoord van 16 november 2004 volledig gerespecteerd en staan alle vragen van de socialistische vakbond in een schriftelijk document.*

*Sinds november werden 28 reistijden verlengd (soms met 20 minuten). De reistijden zullen minstens driemaal per jaar worden geëvalueerd, zodat men ze aan de wijzigingen van het netwerk kan aanpassen. De vakbondsafgevaardigden vernemen de aanpassingen zes weken voor elke nieuwe periode. Voor reistijden die zeer problematisch blijken, bestaat er nu ook een spoedprocedure.*

*Het akkoord bepaalde tevens dat 50 buschauffeurs tegen eind 2004 in dienst zouden treden. Sinds oktober zijn er reeds 60 chauffeurs aangeworven. De directie zal bijkomend personeel blijven*

**M. Mahfouh Romdhani**.- Quand on parle des conséquences des grèves, il ne s'agit pas de publicité ni d'image ou de communication. C'est comme une demoiselle qui veut cacher ses mauvais côtés en mettant du maquillage. La recherche de l'image, c'est du vent. Par contre, la qualité du service, la résolution des problèmes de fond qui se posent, s'avère plus intéressant que l'image. Il ne faut pas gaspiller de l'argent dans des actions inutiles.

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je vais d'abord répondre à l'interpellation de M. Madrane sur le climat social à la STIB.

Suite aux négociations qui ont eu lieu entre les représentants des travailleurs et la direction de la STIB, un protocole d'accord relatif aux conditions et à l'environnement de travail au sein de la STIB a été approuvé et signé en date du 16 novembre 2004 par les représentants de la STIB d'une part et ceux des syndicats chrétiens et libéraux d'autre part. Cette convention d'entreprise a été ensuite approuvée par les organes de gestion de la STIB en date du 23 novembre 2004.

Le 6 décembre dernier, la direction de l'entreprise a transmis des précisions relatives aux différentes actions prévues ainsi qu'une liste de mesures déjà prises pour améliorer les conditions de travail des agents et remédier aux difficultés qui étaient à l'origine des doléances du personnel de conduite.

Depuis, la direction s'emploie à respecter, point par point, l'ensemble des engagements qu'elle a souscrit aux termes de la convention d'entreprise du 16 novembre (temps de parcours, embauches, communication, formations,...). De plus, depuis la signature de la convention d'entreprise, un système de suivi régulier, sous forme d'un communiqué intitulé « Flash », informe le personnel des mesures concrètes en exécution des articles de cette convention.

La direction de la STIB me signale que les engagements pris dans cet accord du 16 novembre 2004 sont respectés et que toutes les précisions

*aanwerven, totdat het noodzakelijke aantal chauffeurs in dienst is. Momenteel overleggen vakbonden en directie over de planning van de aanwervingen in 2005.*

*De directie zal tegen 14 februari 2005 twee ontspanningsruimten ter beschikking stellen, zodat de chauffeurs nu ook buiten hun voertuig kunnen pauzeren. Een van die ruimtes is nu al beschikbaar. Dit experiment zal uitmonden in de inrichting van zes ontspanningsruimtes.*

*Lijn 85 is op de beloofde datum (18 januari) opnieuw in werking getreden, zodat de lijnen 83, 85 en 87 opnieuw volgens de normale dienstregeling rijden.*

*Ter verbetering van de interne communicatie werden er op 50 plaatsen verantwoordelijken aangeduid, waarvan de namen op 17 december 2004 aan het personeel zijn meegedeeld. Op 12 januari 2005 vond hierover een eerste interne vergadering plaats.*

*Ondanks al deze inspanningen blijft de ACOD bij haar eisen, maar ze slaagt er niet in om die een formeel karakter te geven. Noch de directie noch ikzelf konden de staking van 10 januari 2005 tegengaan. Die dag hebben meer dan 75% van de klanten geen last ondervonden van de staking, aangezien ook binnen de CGSP veel mensen de acties beu zijn.*

*Het autonome statuut van de ACOD vormt geen belemmering voor informele contacten tussen mezelf en de betrokken partijen, om een nieuwe staking te vermijden. Zo heb ik de nieuwe voorzitter en ondervoorzitter aangespoord contact op te nemen met de drie vakbonden om hun vertrouwen terug te winnen.*

*Met dit type contract was de voor 24 december 2004 aangekondigde staking overbodig.*

*Sinds de actie van 10 januari is er regelmatig overleg tussen de verschillende partijen, de voorzitter en de ondervoorzitter.*

*De heer Simonet vraagt wat de gevolgen van de acties zijn voor het imago van de MIVB. Dat is uiteraard aangetast. De redenen voor de stakingen waren niet altijd duidelijk voor de klanten.*

demandées par le syndicat socialiste ont été apportées dans un document écrit.

Ainsi, par exemple :

Vingt-huit temps de parcours ont été adaptés depuis novembre dernier, avec une augmentation allant parfois jusqu'à 20 minutes, comme prévu dans le protocole d'accord. Pour l'avenir, la direction s'est engagée à ce qu'il y ait au moins trois périodes par an pour évaluer les temps de parcours : de septembre à mi-février, de mi-février à mi-juin et de mi-juin à septembre (pré- et post- vacances). Ceci, afin de permettre des adaptations en fonction des évolutions intervenues entre-temps sur le réseau. Une procédure d'urgence est en outre prévue en cas de constatation de temps de parcours gravement inadaptés. Les temps de parcours de chaque nouvelle période seront communiqués aux délégués six semaines à l'avance, de façon à ce qu'ils puissent proposer des adaptations.

Au niveau de l'embauche, l'accord prévoyait le recrutement de 50 chauffeurs de bus supplémentaires pour la fin de l'année 2004. La STIB me communique que plus de 60 chauffeurs ont été recrutés depuis le mois d'octobre, dont plus de 30 entre mi-novembre et mi-janvier. La direction s'est engagée à poursuivre cet effort de recrutement jusqu'à ce que tous les chauffeurs de bus nécessaires soient engagés. Une réunion a eu lieu le 17 janvier entre la direction des ressources humaines et les permanents syndicaux pour faire le point sur l'effort de recrutement prévu pour 2005. J'ai clairement indiqué au directeur général qu'il fallait engager de manière pro-active.

En ce qui concerne les breaks, la direction s'est engagée à mettre deux locaux de break hors voiture à disposition de l'ensemble des chauffeurs pour le 14 février 2005. Ceci, à titre expérimental, cette expérience s'inscrivant dans le cadre d'un projet plus large d'extension du break hors voiture qui pourrait aller jusqu'à l'installation de six locaux, priorité étant donnée aux endroits où des locaux de détente convenables peuvent être rapidement mis à disposition. La liste des autres locaux pour break hors voiture devrait être communiquée aux organisations syndicales pour le 14 février 2005 également. A ce jour, l'un des deux locaux promis pour le 14 février est déjà disponible.

La direction s'était également engagée à ce que la ligne 85 ne soit suspendue que jusqu'au 18 janvier.

*De MIVB heeft een pagina met verontschuldigen gepubliceerd in "Metro". Er was ook een schadevergoeding van 5 EUR voor de abonnementen die in november geldig waren.*

*De MIVB blijft campagne voeren op het vlak van klantenbinding en om nieuwe klanten aan te trekken. Het "Handvest van de cliënt" is een vertrouwenscontract en een engagement voor de kwaliteit van de dienstverlening. Dit Handvest streeft naar het behoud van het certificaat voor kwaliteitsservice op basis van een Europese norm. Het betreft de wachttijd, het gemak van de verplaatsingen en het comfort in stations en voertuigen. Het is een wederzijds en solidair engagement tussen de MIVB en haar cliënten.*

*De communicatie van de MIVB zal in 2005 rekening houden met een minder imago. Dat moet weer opgekrikt worden via specifieke boodschappen.*

*Vooraleer reclamecampagnes worden gelanceerd moet eerst een goed sociaal klimaat tot stand komen.*

*Ik heb goede contacten met gebruikersverenigingen. Zij begrijpen de problemen van de regering. De wet verbiedt haar rechtstreekse initiatieven te nemen inzake het beheer van de MIVB. De regering kan alleen de dialoog bevorderen.*

C'est chose faite, puisque cette ligne a été remise en service hier, soit à la date prévue. Dès lors, les lignes 83, 85 et 87 ont recouvert l'horaire qui était le leur le 8 novembre dernier.

En ce qui concerne les engagements pris par la direction en matière de communication interne : l'accord prévoyait la désignation de responsables dans 50 lieux de la STIB, chargés d'assurer le suivi de l'information tant écrite que verbale vis-à-vis de l'ensemble du personnel. C'est chose faite : la liste exhaustive de ces communicateurs a été transmise le 17 décembre dernier au personnel, et une réunion d'information et d'organisation a eu lieu le 12 janvier entre la direction des ressources humaines, la responsable de la communication interne et l'ensemble du personnel désigné.

Malgré la politique appliquée par la direction depuis trois mois, la CGSP continue à éprouver des difficultés à formaliser de façon précise et utilisable ses revendications et ni la direction ni moi-même n'avons pu éviter la décision de ce syndicat de faire grève le 10 janvier 2005. Ce jour-là, plus de 75% des clients de la STIB ont bénéficié d'un service normal, en dépit du mot d'ordre de grève du syndicat non-signataire de la convention d'entreprise du 16 novembre. Même au sein du syndicat socialiste, de moins en moins de gens ont envie de faire la grève.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser devant cette commission ainsi qu'en séance plénière, le statut autonome de la STIB n'empêche pas de poursuivre les contacts informels entre moi-même, mon cabinet et les différentes parties, pour éviter toute nouvelle grève. J'ai à cet égard insisté pour que le nouveau conseil d'administration, c'est-à-dire le président et le vice-président, prenne contact avec les trois syndicats en leur demandant d'accorder à nouveau leur confiance à la direction.

Ce type de contact avait permis d'éviter la grève annoncée pour le 24 décembre dernier.

Depuis le mouvement du 10 janvier, des entretiens réguliers ont lieu entre les différentes parties et le président et le vice-président du conseil d'administration, afin de rétablir un climat serein vis-à-vis de l'ensemble du personnel.

M. Simonet m'interroge quant à lui sur les conséquences des mouvements sociaux sur l'image

de la STIB. Il est évident que les différentes grèves qui ont frappé notre société de transport ces derniers mois ont contribué à ternir l'image de la STIB vis-à-vis du public. Ceci d'autant que les raisons de ces grèves n'étaient certainement pas toujours très claires pour la clientèle.

Au travers d'une page d' »excuses » publiée dans le journal gratuit « métro », la STIB a tenté de renouer le lien de confiance avec le public. De plus, un dédommagement de 5 euros a, pour la première fois, été prévu pour les abonnés mensuels et annuels dont les abonnements couvraient le mois de novembre. Ceci, en compensation des nombreux inconvénients encourus.

La STIB continue par ailleurs ses campagnes institutionnelles pour fidéliser sa clientèle et attirer de nouveaux clients. La charte du client, présentée au grand public, se veut un contrat de confiance et un engagement pour la qualité du service offert. Cette nouvelle charte est liée au maintien de la certification de normes de qualité précises définies au niveau européen tel que par exemple la maîtrise du temps d'attente, la facilité des déplacements et le confort réel en station et dans les véhicules. Cette charte est un contrat de confiance ainsi qu'un engagement réciproque et solidaire entre la STIB et ses clients. Conformer ses lignes et ses services à ces critères constitue un défi pour la STIB.

La stratégie de communication de la STIB pour ce début 2005 va certainement tenir compte de la dégradation de son image. Elle compte revaloriser l'image du transport public par le biais de messages spécifiques, avec son agence commerciale.

Il convient avant tout de se concentrer sur l'apaisement total du climat social, avant d'envisager des campagnes de publicité qui, sans cela, risquent d'être totalement contre-productives, voire ridicules.

Enfin, je signale à M. Simonet que j'entretiens d'excellentes relations avec des associations de clients lesquels sont conscients des difficultés éprouvées par le gouvernement. En effet, la loi empêche toute possibilité au gouvernement d'intervenir directement dans la gestion de la STIB. Reste au gouvernement à encourager le dialogue.

**De voorzitter.**- De heer Madrane heeft het woord.

**M. le président.**- La parole est à M. Madrane.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Er zijn zeker elementen verbeterd, maar er blijven nog twee belangrijke zaken te regelen. De reistijd blijft het grootste probleem.*

*De tweede kwestie is het vooraan instappen. Een vrouw met een kinderwagen of een bejaarde die iedereen ophouden, dat heeft natuurlijk invloed op de reistijd.*

*Wat is de bedoeling van de aangekondigde aanwervingen? Vangen zij de natuurlijke afvloeiingen op, of doen ze meer dan dat? Is de MIVB-school daar tegen opgewassen?*

*Hoeveel verlofdagen werden geweigerd? Hoeveel chauffeurs werken er op hun verlofdagen? Zullen de aanwervingen dit oplossen? Hoeveel diensten zijn er per dag en per stelplaats? De minister kan daarop schriftelijk antwoorden.*

*De PS is het er niet mee eens dat de burgers de stakingen niet steunen. Het is te gemakkelijk om de aantasting van het imago van de MIVB op de rug van de werknemers te schuiven. Er is binnen de MIVB nooit een stakingscultuur geweest. De stakingen zijn pas begonnen naar aanleiding van het plan-Ducarme in 2002.*

**M. Rachid Madrane.**- Je souhaiterais poser quelques questions complémentaires pour lesquelles je ne demande pas de réponse immédiate, certaines étant un peu techniques. Vous pourrez me les envoyer par écrit. Je m'inscrirai également dans le débat lancé par M. Simonet.

Il est indéniable que des améliorations ont eu lieu, ce que reconnaissent même certains chauffeurs. Mais deux éléments restent pendents. Le jour où on aura compris en haut lieu, à la direction, que ce sont précisément ces deux écueils qu'il faut régler, tout le reste suivra. Les temps de parcours restent l'écueil essentiel et fondamental qui pose problème aux chauffeurs. A certains moments, il arrive que deux ou trois bus se suivent sur une même ligne. C'est le premier bus qui ramasse toutes les difficultés et les deux suivants en ont moins. Malchance pour le premier.

Le deuxième écueil, qui a une incidence sur le premier, est la montée à l'avant. Quand une femme avec une poussette ou une dame âgée monte dans le bus à l'avant, ralentissant tout le monde, il y a évidemment une incidence sur le temps de parcours. In fine, le conducteur aura du retard, source de stress, avec cette machine qui ne cesse de lui répéter qu'il est en retard.

En ce qui concerne les recrutements évoqués, que combleront-ils ? Les départs naturels, les services ouverts ? L'effectif de l'école STIB est-il suffisant ? Pourra-t-elle suivre ? On nous annonce de nombreux recrutements mais l'école pourra-t-elle suivre et former aussi rapidement tous ces gens pour qu'ils soient efficaces rapidement ?

Combien de jours de congé ont été refusés au personnel ? Quel est le nombre de jours de congé « travaillant », c'est-à-dire le nombre de chauffeurs en congé mais qui travaillent ? Ce recrutement va également combler cet aspect. Quel est le nombre de services ouverts par jour et par dépôt ? Si le ministre a la gentillesse de me répondre par écrit, je serai satisfait.

Je voudrais m'inscrire rapidement dans le débat d'image que mon collègue Simonet a évoqué. Dans une autre vie, je me suis beaucoup occupé de communication. Dire que les grèves sont non fondées, que les citoyens ne les soutiennent pas et qu'ils sont pris en otage, n'est pas l'avis du PS. Il

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Een deel van de huidige problemen zijn het gevolg van dat plan. De goede werknemers kregen een premie, maar het feit dat niet iedereen die kreeg, heeft geleid tot een conflict. De vakbonden vragen geen terugkeer naar het systeem-Ducarme.*

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Er bestaat geen stakingscultuur bij de MIVB. Het is al van 2002 geleden dat er werd gestaakt. De onrust weerspiegelt een diepe malaise tussen de algemene directie en de werknemers.*

*Een goed bedrijfsimago moet juist, positief, duurzaam en origineel zijn. Zoals de heer Romdhani heeft opgemerkt, is daarvoor meer nodig dan een nieuwe verflaag.*

*Er is een verschil tussen het imago dat de MIVB uitstraalt en het imago dat de directie promoot. Elke werknemer draagt het imago van het bedrijf uit. Een ontevreden en gestresseerde chauffeur straalt een negatief imago uit. Het huidige probleem betreft niet het imago, maar de interne communicatie. De echte ambassadeurs van de MIVB zijn de chauffeurs en de werknemers en niet de algemene directie. Eerst moeten dus de sociale problemen worden opgelost.*

*Niet iedereen had het gevoel door de stakingen te zijn gegijzeld, ook al zou een staking op 24 december misschien een vergissing zijn geweest.*

*Om het vertrouwen van haar klanten terug te winnen, stelt de MIVB voor vijf euro op de aankoop van het volgend abonnement terug te betalen. De socialistische fractie ziet het nut van die maatregel niet in, aangezien ze geen compensatie is voor een*

est un peu facile de mettre sur le dos des travailleurs la responsabilité de la dégradation de l'image de la STIB. Je rappelle qu'il n'y a jamais eu de culture de la grève à la STIB. Si on prend une ligne dans le temps, les grèves ont débuté avec le plan de M. Ducarme en 2002. Deux, trois années se sont ensuite écoulées sans grève avant que cela ne recommence.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ce plan n'était pas une grande réussite puisqu'une partie des problèmes que l'on rencontre actuellement en sont la conséquence. Ce système accordait une prime d'excellence aux bons travailleurs, aux bons fonctionnaires. Ils ont voulu la donner à certaines personnes et non à toutes, ce qui a engendré un conflit. Mais les syndicats ne demandent pas le retour au système de M. Ducarme pour résoudre le problème.

**M. Rachid Madrane.**- La grogne est le reflet d'un profond malaise entre la direction générale et les travailleurs. Pour construire une image d'entreprise, il y a des principes connus en communication : l'image doit être juste, positive, durable, originale. Comme l'a dit mon collègue, M. Romdhani, ce n'est pas en mettant un coup de peinture que l'on va changer l'apparence.

Aujourd'hui, à la STIB, il y a un décalage entre l'image que la société projette, qu'elle dégage, son identité, et celle qu'elle propage à travers le discours officiel de la direction. Chaque salarié porte l'image de l'entreprise. Un conducteur malheureux dans son travail, un conducteur stressé, projette une image négative. Le problème d'aujourd'hui à la STIB ce n'est pas celui de l'image mais celui de la communication interne. Les vrais ambassadeurs de la STIB sont les chauffeurs et les travailleurs, qui portent l'image de cette société tous les jours, et pas la direction générale.

Il est facile de dire que la STIB a un problème en termes d'image. En réalité, pour le PS, c'est le discours officiel de la STIB qui pose problème. Comme le disait très justement mon collègue, M. Romdhani, réglons les problèmes sociaux à l'intérieur de ces structures et l'image positive se recréera.

*technisch probleem.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *Andere vervoermaatschappijen doen hetzelfde.*

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Misschien een privébedrijf, maar hier gaat het om het openbaar vervoer.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *Bij de NMBS noemt men dat un "Sorry Pass".*

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Het verschil tussen ons, mijnheer de voorzitter, is dat ik mij meer verwant voel met de werknemers.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Hoe ontroerend.*

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Ik vraag me af, mijnheer Simont, waarom het gewest zou moeten betalen voor iets wat de directie niet heeft kunnen oplossen?*

*Dit debat moet in de beheerraad gevoerd worden. Wanneer de werknemers gelukkig zullen zijn, zal de uitstraling van het bedrijf positief zijn.*

Je ne pense pas que les gens aient tous le sentiment d'avoir été pris en otages, bien que le projet de grève le 24 décembre ait peut-être été une erreur. La STIB, pour restaurer son image de confiance, propose de rembourser cinq euros à l'achat du prochain abonnement. Le groupe socialiste se pose la question de l'utilité de cette mesure, de son impact budgétaire et de son éthique : ce dédommagement, qui fait suite à des actions sociales, ne compense pas un problème technique. Si j'ai une carte Proximus qui ne fonctionne pas pour des raisons techniques, il est normal que je sois remboursé. Mais je comprends moins qu'un opérateur public ou privé rembourse ses clients suite à une grève.

**M. le président.**- D'autres sociétés de transport le font.

**M. Rachid Madrane.**- En mon nom personnel et au nom du PS, je trouve que c'est peut-être le rôle d'un opérateur privé mais pas celui d'un opérateur public, quand ce sont les travailleurs qui font grève pour des raisons précises. On n'a pas à essayer de les culpabiliser en s'excusant auprès du public et en tentant de rejeter la faute sur les travailleurs. Veut-on culpabiliser les grévistes ? La grève est un droit. Et doit le rester !

**M. le président.**- A la SNCB, on appelle cela le « Sorry Pass ».

**M. Rachid Madrane.**- Tout à fait et c'est bien pour cela que la différence entre vous et moi, M. le président, c'est que moi je suis plutôt du côté des travailleurs.

**M. Jacques Simonet.**- Que c'est émouvant.

**M. Rachid Madrane.**- Vous posez aussi la question, M. Simonet, de savoir si des campagnes de communication sont programmées et, dans l'affirmative, si elles vont être payées par la Région. Au nom de quoi la Région devrait-elle payer pour des questions que la direction générale a été incapable de résoudre ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Een van de ernstigste fouten die de MIVB heeft gemaakt, is dat er geen extra chauffeurs zijn aangeworven. Zelfs de heer Flausch geeft dat toe.*

*Een tweede groot probleem is de gebrekkige interne communicatie tussen de directie en het personeel. Toch heb ik de indruk dat de directie er nu meer aandacht aan wil besteden. Ik heb de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van beheer gevraagd om erover te waken.*

*Ik verschil van mening met u over schadeloosstellingen. De gebruikersverenigingen zijn vragende partij. Het is eerder een symbolisch gebaar dan een echte oplossing voor het probleem.*

*Er is geen sprake van een toelage van het Brussels Gewest voor een informatiecampaïne.*

*– Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER

Si ce débat doit avoir lieu, ce doit être au conseil d'administration. Je ne sais pas si c'est à M. Smet ou au gouvernement à organiser une grande « Sorry Campaign » d'image. Le jour où les travailleurs seront heureux, l'image qui ressortira sera celle d'une entreprise pacifiée, au service du public où il fait bon travailler.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je crois qu'une des grandes erreurs commises au niveau de la gestion de la STIB aura été le non-engagement des chauffeurs. Même M. Flausch le reconnaît.

Le deuxième grand problème existant est celui de la communication interne déficiente à la STIB ; entre la direction générale et les cadres, mais surtout entre les cadres et la base. C'est là que la communication coince régulièrement. J'ai néanmoins la nette impression que la direction générale a bien compris l'importance qu'il fallait accorder à la communication interne. De toute manière, j'ai demandé au président et vice-président du conseil d'administration de veiller à cet aspect-là.

Je ne partage pas vraiment votre opinion en ce qui concerne le dédommagement. Je signale ici que les associations des utilisateurs de transport public demandent elles-mêmes un certain type de remboursement. Il s'agit plutôt d'une action symbolique, et je ne puis affirmer que ce soit réellement la meilleure manière de régler le problème.

Par ailleurs, il n'est nullement question que la Région libère une dotation spéciale pour une campagne de publicité.

*– L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. JACQUES



JACQUES SIMONET

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

betreffende “de schoolvervoersplannen”.

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

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Minister Smet heeft aangekondigd dat hij de schooldirecties in het Gewest schoolvervoersplannen wil laten opstellen.*

*De meeste gemeenten hebben al een vervoersplan, waarin de scholen een bijzondere aandacht krijgen. In de buurt van scholen worden overal zones 30 aangelegd. Waarom dan nog een bijkomend plan ?*

*Het is goed om de manieren te analyseren waarop kinderen zich verplaatsen naar school, maar wat gaat u doen met de resultaten daarvan ? Is er geld beschikbaar om de schooldirecties te helpen bij initiatieven die de gewoonten van de ouders moeten veranderen ? Hebt u lessen getrokken uit de ervaringen van bepaalde scholen ?*

*Wilt u de betrokken scholen financiële stimulansen bieden ? Hebt u contact opgenomen met de plaatselijke besturen, die de voornaamste beheerders van de wegen en de inrichtende macht van heel wat lagere scholen zijn ?*

*Zijn er budgetten voorzien voor gemeenten die concrete projecten op tafel leggen ? Een van de projecten is een begeleiding per fiets van de leerlingen. Levert dat geen gevaren op voor de veiligheid van de kinderen ? Zullen de begeleiders vrijwilligers zijn en zullen er genoeg zijn ? Of wil de minister hiervoor aparte stewards aanwerven ?*

*Hoe zullen de plannen van de minister zich verhouden tot de bestaande projecten van de gemeentelijke preventiediensten ? Hoeveel scholen worden gedurende de komende maanden bijgestaan ?*

SIMONET

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

concernant « les plans de déplacement des écoliers »

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

**M. Jacques Simonet.**- C'est un des nouveaux projets annoncé par le ministre Smet en matière de mobilité. Il a annoncé des plans de déplacement des écoliers qu'il souhaite faire rédiger par les directions des établissements scolaires dans notre Région. J'ai quelques questions précises.

En quoi la rédaction de ce plan vous paraît-elle nécessaire quand on sait que la majorité des communes dispose aujourd'hui d'un plan de circulation et de mobilité qui englobe la problématique des abords des écoles, voire la circulation vers les écoles ? Pourquoi à nouveau planifier à ce propos alors qu'un vaste programme de réalisation de zones 30 aux abords des écoles est déjà en route dans les communes bruxelloises ?

Dès lors qu'on va procéder à un constat et à des analyses des modes de déplacement des enfants lorsqu'ils se rendent à l'école - et je pense que c'est une bonne chose - quelles suites entendez-vous réserver à ce constat ? Disposez-vous déjà de budgets permettant d'aider les directions d'écoles à prendre des initiatives afin de modifier les habitudes comportementales des parents ? A-t-on déjà sondé certaines écoles qui avaient mené des expériences pilotes et qui pourraient, le cas échéant, servir d'exemple pour les autres établissements scolaires ?

Proposez-vous des incitants financiers aux pouvoirs organisateurs des écoles qui souhaiteraient mener certaines opérations de sensibilisation ? Dès lors que, pour la plupart, les principaux gestionnaires des voiries et les pouvoirs organisateurs de nombreuses écoles primaires sont les pouvoirs locaux, des contacts ont-ils été pris avec les collèges des bourgmestres et échevins de manière à aborder ensemble cette problématique ?

Là encore, est-ce que des budgets sont prévus à l'attention des communes qui mettraient sur la table des projets concrets ? Parmi les projets qui ont été évoqués à cette occasion par la presse et qui ont été mis en évidence par le ministre lui-même, figure celui qui consiste à accompagner les élèves à vélo sur un trajet fixe vers l'école. Dispose-t-on déjà d'une analyse ? L'idée est séduisante, mais ces initiatives ne risquent-elles pas de s'avérer dangereuses, en particulier pour la sécurité des jeunes enfants ? Le ministre a rappelé combien il était difficile à certains moments de circuler à vélo à Bruxelles. Que va-t-il se passer au niveau des accompagnateurs ? Dans l'esprit du ministre, est-ce que ce seront des enseignants volontaires et a-t-on l'espoir d'en avoir un nombre suffisant ? Ou bien le ministre a-t-il l'intention de recruter des stewards qui seraient spécifiquement affectés à cette tâche ?

Comment les actions envisagées par le ministre vont-elles s'articuler avec celles qui sont d'ores et déjà menées par les services de prévention des communes ? Comme vous le savez il y a une série d'agents communaux, contractuels - APS, stewards - qui, quotidiennement, sont mis à pied d'oeuvre sur le terrain pour assurer la sécurité de nos enfants. Enfin, a-t-on déjà une idée du nombre d'écoles qui seraient, le cas échéant, aidées au cours des prochains mois ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De huidige regering heeft gelukkig heel wat meer ideeën dan de vorige. Verschillende leerkrachten en zelfs kinderen hebben me trouwens gezegd dat ze de schoolvervoersplannen een goed idee vinden.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Zat u niet in de vorige regering*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Verkeersveiligheid is een van mijn grote bekommernissen. De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van november 2003 resulteerden in de doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden tegen 2006 met 33% en tegen 2010 met 50% te verlagen. Mijn beleid is grotendeels op die doelstelling gericht. Het is*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. Simonet, heureusement que le gouvernement et moi-même avons des idées. Cela n'a pas toujours été le cas.

**M. Jacques Simonet.**- Vous n'étiez pas dans le gouvernement précédent ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Seulement à la fin. Nous avons eu quelques conflits, précisément parce que je trouvais que l'ancien gouvernement n'avait pas suffisamment d'idées. En début de législature, il est plutôt normal que le ministre responsable présente des idées et des projets à réaliser.

Avant de venir ici en commission, j'ai participé à

*belangrijk te weten dat ongevallen met minderjarigen één keer op drie op weg naar school plaatsvinden.*

*Schoolvervoersplannen zullen bovendien ook bijdragen tot een betere mobiliteit naar en bij de scholen. Ook bedrijven die meer dan 200 personen tewerkstellen, moeten trouwens tegen eind 2005 een vervoersplan opstellen.*

*Op middellange termijn zouden alle Brusselse scholen over een dergelijk plan moeten beschikken. Eerst wil ik echter de meest actieve en enthousiaste scholen steunen, door bijvoorbeeld verenigingssubsidies toe te kennen. Alle initiatieven die in de richting van een vervoersplan gaan, zal ik actief steunen, of ze nu uitgaan van oudercomités, schooldirecties of leerkrachten.*

*Dat wil niet zeggen dat de andere scholen zullen worden vergeten. Ik zal op middellange termijn een algemene regelgeving voor alle 600 Brusselse scholen uitwerken. Ik zal hiervoor samenwerken met de gemeenten, met name via de regionale impulsceel en de lokale coördinatiecommissies.*

une activité des écoles à la Bourse avec plusieurs écoles néerlandophones et francophones. Beaucoup d'enseignants, des organisateurs et même des enfants m'ont questionné sur ce plan de déplacement, une idée qu'ils trouvaient très bonne.

La sécurité routière est un sujet qui me tient à coeur. Les états généraux de la sécurité routière de novembre 2003 ont fixé l'objectif de diminuer le nombre de morts et de blessés graves de 33% vers 2006 et de 50% vers 2010. Parmi les mesures que je propose, nombreuses sont celles qui s'inscrivent dans cet objectif, et je continuerai à apporter ma contribution à l'amélioration de la sécurité de tous les Bruxellois. Il est en effet utile d'insister sur le fait qu'un accident sur trois impliquant des mineurs d'âge a lieu sur le chemin de l'école, aussi dans notre Région.

C'est dans cette perspective, mais aussi pour résoudre les problèmes de mobilité vers et aux abords des écoles, que je veux stimuler le plus possible l'élaboration des plans de déplacements scolaires. A l'image des entreprises employant plus de 200 personnes sur un même site, et qui sont tenues d'élaborer un plan de déplacement d'entreprises d'ici la fin de l'année, il serait utile qu'à moyen terme tous les établissements scolaires à Bruxelles bénéficient d'un plan similaire.

Afin d'atteindre cet objectif, je compte surtout, dans un premier temps, encourager et soutenir les écoles les plus enthousiastes, via par exemple des subsides à des associations. Il existe en effet un nombre d'écoles non négligeable à Bruxelles qui se montrent motivées pour élaborer un tel plan de déplacements scolaires ou qui organisent déjà des actions qui pourraient s'inscrire dans ce cadre. Je compte soutenir ces initiatives activement, sans distinction, qu'elles se fassent par le biais de comités de parents, de directions d'écoles ou de professeurs ou autres.

Ceci ne veut cependant pas dire que les autres écoles seront oubliées. A moyen terme, je veux élaborer une approche globale et légiférer afin de toucher toutes les 600 écoles bruxelloises, évidemment en travaillant avec les communes, notamment via la cellule régionale d'impulsion et les commissions locales de coordination, dont je parlerai plus tard en réponse à votre question orale sur la formation à la circulation routière.

– *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 door de minister opgestelde  
ontwerp van richtplan voor de voetgangers in  
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”.

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

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*). - *De heer  
Smet wil een richtplan voor voetgangers invoeren.*

*Wat is het nut van een nieuw plan? Hoe zal zo'n  
plan de veiligheid van de voetgangers verbeteren ?*

*Wij van de MR weten dat er te veel ongevallen met  
voetgangers gebeuren. Daarom steunen we de  
initiatieven om de oversteekplaatsen voor  
voetgangers op gewestwegen veiliger te maken.*

*Wat we niet begrijpen, is dat u altijd met nieuwe  
plannen en studies komt aandraven, alsof uw  
departement niet bestond voor u er de leiding over  
had.*

*Hebt u bepaalde tekortkomingen vastgesteld in het  
beleid van uw voorgangers die nieuwe studies  
noodzakelijk maken ?*

*Wie zal het richtplan opstellen ? Gaat het over  
hetzelfde bedrijf dat al uw andere aangekondigde  
plannen verzorgt ? Wat is er nieuw aan deze  
plannen ? Maken ze het werk van uw voorgangers  
overbodig?*

*Bent u van plan om in een bepaald gebied met  
voorkeur in te grijpen ? Zo ja, gaat het om alle  
Brusselse gemeenten of om een beperkt gebied ?*

*Meer veiligheid voor voetgangers kan alleen  
gerealiseerd worden in samenwerking met alle  
bevoegde gemeentebesturen. Hebt u hen*

– *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 projet du ministre de  
développer un plan directeur pour les piétons en  
Région de Bruxelles-Capitale ».

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

**M. Jacques Simonet.** - Le ministre Smet annonce à  
la presse son souhait de développer un plan  
directeur pour les piétons en Région de Bruxelles-  
Capitale. Je souhaite mieux saisir la portée de sa  
décision.

Qu'en est-il de la pertinence de développer un  
nouveau plan ? Quelle plus-value la définition de  
ce plan va-t-elle apporter à la sécurité des piétons ?  
Le groupe MR est tout à fait conscient du nombre  
trop important d'accidents dont sont victimes les  
piétons dans notre Région. Nous saluons et nous  
vous soutenons lorsqu'il s'agit de débloquent des  
moyens visant à mieux sécuriser les traversées  
piétonnes sur les voiries régionales. Ce que nous ne  
comprendons pas toujours, c'est votre volonté  
systématique de vouloir réaliser des plans et des  
études préalables comme si votre département  
n'avait pas fonctionné avant votre arrivée.

Mes questions complémentaires seront dès lors très  
simples :

Quels manquements avez-vous constaté dans la  
gestion des dossiers de vos prédécesseurs qui  
justifient la nécessité de réaliser de nouvelles  
études visant à définir un plan d'actions en faveur  
de la sécurité des piétons ? A qui avez-vous confié  
la rédaction de ce plan ? S'agit-il de la même  
société qui est en charge des nombreux autres plans  
que vous nous avez annoncés ? En quoi la rédaction  
de tous ces plans est-elle complémentaire ? La  
finalisation de ces plans rend-elle les projets de vos

*geraadpleegd? Hebben er vergaderingen plaatsgevonden over het onderwerp? Wordt er geld vrijgemaakt waarmee de gemeenten de nodige werken kunnen uitvoeren? Wanneer kunnen we de eerste concrete resultaten verwachten?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *U hebt zelf tijdens de vorige regering erkend dat er een probleem met het bestuur is. Ik zal daarom een hervorming doorvoeren.*

*Het fietsplan wordt niet door een extern studiebureau opgesteld, maar door mijn kabinet, in samenwerking met het gewestbestuur en de betrokken verenigingen.*

*Het voetgangersplan is niet zomaar een idee. Het staat in de regeringsverklaring.*

*Enkele dagen geleden heb ik een twintigtal studenten ontmoet van het Nederlandse Berlage-Instituut, dat wereldwijd beroemd is inzake stedenbouw. Het eerste dat de studenten opmerkten, was dat onze trottoirs zeer smal zijn.*

prédécesseurs obsolètes ?

Puisque vous annoncez également une politique volontariste de terrain, je souhaiterais savoir si vous entendez identifier une zone d'actions prioritaires ? Dans l'affirmative, cette zone visera-t-elle toutes les communes bruxelloises où avez-vous décidé de limiter votre intervention dans un périmètre circonscrit et homogène ? Puisque la sécurisation des piétons passe d'abord par une mobilisation de tous les gestionnaires de voiries, pouvez-vous m'indiquer où vous en êtes à propos de la consultation des pouvoirs locaux en cette matière ?

Des réunions ont-elles eu lieu récemment avant de vous exprimer à ce sujet aux états généraux de la sécurité routière ? Des budgets sont-ils dès à présent dégagés afin d'inciter les communes à entreprendre les travaux nécessaires sur leurs voiries afin d'accroître la sécurisation des piétons ? Dans quels délais peut-on attendre les premières réalisations concrètes ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il y a un problème dans l'administration, ce que vous avez vous-même reconnu sous le précédent gouvernement. C'est pourquoi je compte réformer l'administration. Le plan vélo est élaboré par mon cabinet et non par un bureau d'étude externe, en collaboration avec l'administration régionale et les associations concernées, qui agissent comme interlocuteurs et conseillers.

En ce qui concerne le plan piéton, il ne s'agit pas de lancer une idée mais de répéter quelque chose qui est explicitement écrit dans notre accord gouvernemental, à savoir que l'on va élaborer un plan vélo et un plan piéton. J'ai commencé avec le plan vélo et dit qu'à l'avenir on élaborerait aussi un plan piéton.

Il y a quelques jours, j'ai rencontré une vingtaine d'étudiants de l'institut Berlage, Institut hollandais d'urbanisme, mondialement réputé. La première chose que ces étudiants ont remarquée, c'est l'étroitesse de nos trottoirs. Les gens qui ont un peu de connaissance de la manière dont on organise les rues remarquent que nos trottoirs sont très petits, ce qui n'invite pas à se promener.

**De voorzitter** (in het Frans).- *Onze wegen zijn ook zeer smal.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Hun tweede conclusie was dat er te veel auto's in de stad zijn.*

*Voor het voetgangersplan zal ik dezelfde methode gebruiken als voor het fietsplan. Eerst zal ik een kadaster van de staat van de wegen opstellen. Ik heb hiervoor een brief aan de gemeenten gericht, maar een aantal gemeenten, zoals die van de heer Simonet, hebben nog niet geantwoord.*

*Ik zal als minister het regeerakkoord uitvoeren.*

*– 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 “de oprichting van een gewestelijke  
dienst voor verkeersopvoeding”.

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *De minister kondigt de oprichting van een gewestelijke dienst voor verkeersopvoeding aan.*

*Ik heb enkele vragen over de rol en de samenstelling van deze dienst. Welke opdrachten*

**M. le président**.- Nos voiries sont également très étroites.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Cela veut dire qu'il ne faut pas accorder toute la place aux voitures et donner plus de place aux piétons. Leur conclusion immédiate est aussi qu'il y a trop de voitures dans la ville.

Concernant le plan piéton, M. Simonet, on va en partie utiliser la même méthodologie que pour le plan vélo : on va dresser un inventaire de l'état des voiries, que je suis en train de réaliser et pour lequel j'ai adressé un courrier aux communes. Certaines communes, dont la vôtre, ne m'ont pas encore transmis leurs données. Cela me retarde dans l'élaboration de ce plan. Je vous invite à m'envoyer le plus rapidement possible vos souhaits concernant le réaménagement des voiries régionales sur le territoire de votre commune.

Je vais exécuter l'accord gouvernemental, comme il est normal pour un ministre.

*– 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 « la création d'une cellule régionale  
en vue d'encourager la formation à la  
circulation routière ».

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

**M. Jacques Simonet**.- Puisque le ministre n'arrête pas de prendre la parole, il faut bien que je l'interroge à propos de la concrétisation de ce qu'il annonce. Aux états-généraux de la sécurité routière, le ministre a annoncé la création d'une cellule régionale visant à encourager la formation à la

*zal de gewestelijke dienst krijgen? Wie zal erin zetelen? Over welk budget zal de dienst beschikken?*

*Hoe wilt u de lokale besturen bij de dienst betrekken? Zijn er al contacten gelegd met de gemeenten? Worden de politiezones er ook bij betrokken?*

*Ik heb ook vragen over het doelpubliek van de dienst. Zijn het vooral kinderen die lessen zullen krijgen? Zo ja, dan is het plan niet echt nieuw, want dat gebeurt al in verschillende politiezones. Gaat het over chauffeurs die voor hun beroep op de baan zijn? Zo ja, hebt u contacten gelegd met de beroepsverenigingen? Of gaat het over particulieren? Hoe wilt u in dat geval de kandidaten voor de lessen selecteren? Krijgen de personeelsleden van de MIVB ook lessen?*

*Wanneer zullen de eerste lessen plaatsvinden? Zijn er al lesgevers benoemd, of hebt u een profiel van de lesgevers in gedachten? Hoeveel lessen zullen er respectievelijk in het Frans en in het Nederlands worden gegeven? Hoeveel lessen zouden er gegeven worden in 2005?*

circulation routière.

J'ai quelques questions précises sur le rôle et la composition de cette cellule. Quelles seront les missions que vous entendez confier à cette cellule régionale? Qui la composera: des fonctionnaires de votre administration, des membres de votre cabinet ministériel, des représentants d'associations ou un mélange? Des budgets sont-ils d'ores et déjà prévus pour assurer le bon fonctionnement de la cellule?

Comment comptez-vous associer les pouvoirs locaux aux travaux de cette cellule régionale? Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec certaines communes avant de lancer le projet? Dès lors qu'il s'agit de formation à la circulation routière, les zones de police seront-elles également associées à ce projet?

J'ai également une batterie de questions relatives au public qui sera concerné par la formation à la circulation routière. Est-ce que ce seront des enfants qui bénéficieront de cours, auquel cas je ne pense pas que le projet soit particulièrement innovant puisque c'est une initiative qui existe déjà dans un certain nombre de zones de police? Est-ce que ce sont des usagers professionnels de la route? Dans l'affirmative, avez-vous eu des contacts à ce propos avec les fédérations professionnelles? S'agit-il d'un troisième type de public, de simples particuliers? Si vous comptez toucher le citoyen bruxellois, comment comptez-vous opérer la sélection des candidats? Enfin, et cela rejoint un peu l'interpellation que développait M. Madrane, le personnel de la STIB est-il concerné par cette initiative de formation?

Enfin, j'ai des questions quant à la réalisation matérielle du projet annoncé au bénéfice des Bruxelloises et des Bruxellois. Quand pouvons-nous attendre les premières formations? Avez-vous déjà désigné les formateurs ou défini un profil de fonction pour ces formateurs? A-t-on déjà une idée de la répartition linguistique de ces formations? C'est une question qui se pose lorsqu'on fait des formations, notamment dans les zones de police, pour les écoles. Savez-vous déjà combien de formations sont susceptibles d'être dispensées en 2005?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Ik wil inderdaad zo snel mogelijk een gewestelijke dienst voor verkeersopvoeding oprichten.*

*Via zes lokale coördinatiecommissies zal zij aanwezig zijn in de politiezones. Naast de gewestelijke dienst zullen hierin de politiezones, de CEMA's (mobiliteitsadviseurs) van de gemeenten, de gemeentelijke ambtenaren voor onderwijs en eventueel anderen vertegenwoordigd zijn*

*De gewestelijke dienst moet de bestaande initiatieven coördineren, de uitwisseling tussen de gemeenten bevorderen en opleidingen die al door het Gewest worden gesteund, beter bekend maken. Hij is ook ideaal geplaatst om nieuwe initiatieven te ontwikkelen, zoals de schoolvervoersplannen.*

*Het hoofddoel is echter de betere coördinatie van alle betrokkenen. De dienst moet dus de bestaande structuren niet vervangen. Dit beantwoordt aan de bijna unanieme vraag van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.*

*De dienst zal bestaan uit ambtenaren die al actief zijn op het vlak van de verkeersveiligheid en er zijn op korte termijn geen extra middelen voor nodig.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - J'entends en effet mettre sur pied, dans les plus brefs délais, une cellule régionale d'impulsion dont l'objectif sera d'encourager la formation à la circulation routière. Cette cellule sera appuyée sur l'équipe de Sécurité routière qui vient d'être installée au sein de mon administration, et devra coordonner les initiatives existantes, notamment des écoles et de diverses associations.

La création de six commissions locales de coordination lui permettra d'avoir un prolongement au niveau des zones de police. Ces six commissions de coordination locales seront composées de la cellule régionale d'impulsion, des représentants de la zone de police, des CEMA (conseillers en mobilité) des communes composant la zone de police, des fonctionnaires communaux responsables pour l'enseignement et éventuellement d'autres invités.

Cette structure devra permettre une meilleure coordination des initiatives existantes. Elle devra également favoriser l'échange entre les communes et aider à mieux faire connaître les formations qui bénéficient déjà du soutien de la Région. Elle constituera en outre un moyen idéal pour organiser les nouvelles initiatives soutenues par la Région, comme la généralisation des plans de déplacement des écoliers.

J'insiste sur le fait que cette structure vise surtout une meilleure coordination des efforts de tous les acteurs impliqués dans la problématique de la sécurité routière, qu'ils se situent au niveau régional, des zones de police, des communes ou des écoles. Elle ne vise pas à remplacer les structures ou efforts existants mais bien à mieux les coordonner. Cette initiative répond d'ailleurs à la demande presque unanime formulée lors des états généraux de la sécurité routière, auxquels certains responsables de vos communes ont participé. Ceux-ci ont dû admettre qu'il y avait encore beaucoup de travail en la matière.

Etant donné que la cellule sera composée de fonctionnaires déjà actifs sur le plan de la sécurité routière ou de mobilité au sens plus large, il n'est pas nécessaire de prévoir des moyens supplémentaires à court terme.



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

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans)*.- Wat is het doelpubliek van de lessen ?

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

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans)*.- *Hoe wilt u uw plan doen aansluiten op de acties die de gemeenten al hebben ondernomen ?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Ze worden onderling op elkaar afgestemd en er wordt informatie uitgewisseld.*

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans)*.- *U trekt geen extra geld uit voor uw plan. Wat is de meerwaarde dan ? In mijn politiezone krijgen de kinderen van de drie gemeenten les over verkeersveiligheid. Waarom dan nog een gewestelijke dienst ?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Het is de bedoeling om lessen in het hele Gewest te organiseren.*

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans)*.- *U wilt uiteraard de mensen die nog geen lessen hebben gehad bewust maken van de problematiek. Maar wat is de meerwaarde voor de mensen die wel al lessen hebben gehad ?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *De commissarissen van alle politiezones zien graag dat er lessen worden gegeven in het hele Gewest.*

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans)*.- *Op voorwaarde dat er genoeg geld wordt vrijgemaakt.*

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

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

**M. Jacques Simonet.**- Quel est le public cible concerné par ces formations ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les écoliers.

**M. Jacques Simonet.**- Comment allez-vous articuler votre initiative aux actions déjà menées sur le terrain par les communes en ce sens ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il s'agit d'une coordination et d'échanges d'informations.

**M. Jacques Simonet.**- Quelle plus-value votre initiative apporte-t-elle comparé à ce qui se fait déjà sur le terrain vu que vous n'y consacrez aucun budget complémentaire ? Dans ma zone de police, les trois communes initient déjà les enfants à la sécurité routière. Qu'apporterait de plus une cellule régionale ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le but est d'étendre l'initiative à toute la Région.

**M. Jacques Simonet.**- Certes, je comprends bien votre volonté à inciter ceux qui ne sont pas encore sensibilisés à la problématique. Mais quelle est la plus-value pour ceux qui le sont déjà ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les commissaires de chaque zone de police ont manifesté leur souhait de voir l'initiative s'étendre à la Région.

**M. Jacques Simonet.**- A condition que vous preniez l'engagement d'y affecter des moyens budgétaires.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mon objectif consiste

*wil de administratie hervormen. Toen ik zelf ambtenaar was, hoorde ik altijd dat er te weinig middelen en personeel waren om zaken te realiseren.*

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*):- *U werkt nu niet meer voor een minister maar voor de staat.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*):- *Er zijn meer middelen en personeel nodig. Met een betere organisatie kunnen we meer bereiken.*

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*):- *U hebt nog altijd niet geantwoord op mijn vraag. Wat is de meerwaarde van uw plan? Zonder financiële maatregelen kan u uw plan niet realiseren in alle gemeenten en politiezones.*

*– Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
ERLAND PISON

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

betreffende “het verwijderen van de drie enige  
flitspalen”.

**De voorzitter**:- De heer Pison heeft het woord.

**De heer Erland Pison**:- Het is ondertussen al een tijdje geleden dat de geschreven pers melding maakte van een vraag van het parket om de flitspalen op de Generaal Jacqueslaan en de Vierkruisenlaan weg te halen. Ik ga ervan uit dat dit eerder een provocatieve uitspraak was: ik geloof niet dat men die flitspalen daadwerkelijk zal uitgraven. Aangezien u hebt aangekondigd het aantal camera's te zullen opvoeren, bestaat er wel degelijk een communicatieprobleem tussen het beleid en de uitvoerders van dat beleid.

à réformer l'administration. Lorsque j'étais moi-même fonctionnaire dirigeant, j'entendais toujours évoquer le problème du manque de moyens et de personnel pour agir.

**M. Jacques Simonet**:- Dans votre fonction, vous ne travaillez pas pour un ministre mais pour l'Etat.

**M. Pascal Smet, ministre**:- Il faut plus de moyens et plus de personnel, tel est l'argument classique du fonctionnaire. Avec une organisation plus adéquate, on peut faire mieux.

**M. Jacques Simonet**:- Vous n'avez toujours pas répondu à ma question quant à savoir en quoi consiste la plus-value qu'apporte votre initiative aux projets déjà en cours dans les communes déjà actives en la matière. Vous souhaitez généraliser l'initiative aux 19 communes et zones de police. Vous n'y parviendrez pas sans incitant financier.

*– L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ERLAND PISON

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

concernant “l'enlèvement des trois seules  
caméras automatiques”.

**M. le président**:- La parole est à M. Pison.

**M. Erland Pison** (*en néerlandais*):- *Il y a quelques temps, la presse relatait une demande du parquet réclamant l'enlèvement des caméras automatiques du boulevard Général Jacques et de l'avenue des Croix du Feu. Comme vous annonciez une augmentation du nombre de caméras, il semble y avoir un problème de communication entre la politique et ses exécutants.*

*Quel est le rendement de telles caméras ? Comment allez-vous réagir aux déclarations du parquet ? Comment allez-vous fixer vos priorités en matière*

Wat is het rendement van zulke camera's ? Een tijdje geleden verscheen het beruchte artikel waarin een Gentse politierechter zei dat snelheid niet de enige oorzaak is van verkeersongevallen. Dat is geen nieuw gegeven. Hoe zal u op de uitspraak van het parket reageren ? Hoe zal u uw prioriteiten bepalen op het vlak van de verkeersveiligheid, gezien de kritiek van het parket op het plaatsen van camera's ?

**De voorzitter.**- De minister heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik ben inderdaad van plan om tegen eind 2007 een 90-tal flitspalen te plaatsen, verspreid over het Brussels Gewest, en die uit te rusten met 30 camera's die van de ene plek naar de andere kunnen circuleren. Voor het plaatsen van de camera's zullen we onder meer met de politiezones overleggen. Ik heb hen in december vorig jaar geschreven met de vraag om de punten aan te duiden die zij bij voorkeur met flitspalen willen uitrusten.

De goedkeuring van het parket is slechts nodig wanneer het protocolakkoord voor de effectieve werking van de camera's moet worden opgemaakt. In principe zullen we die goedkeuring zonder problemen verkrijgen, vermits het Brusselse parket reeds verscheidene malen expliciet zijn medewerking aan het project heeft beloofd. Het plaatsen van 90 flitspalen is een belangrijke maatregel die door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in november 2003 werd aanbevolen. Het parket was een van de partijen die deze voorstellen mee opstelde en heeft bovendien expliciet zijn medewerking toegezegd om de doelstellingen van de Staten-Generaal te halen. In september 2004 had ik - naar aanleiding van gelijkaardige opmerkingen van Procureur des Konings De Gryse in de pers - een gesprek met de Procureur, die mij opnieuw zijn volle medewerking beloofde.

De recente uitlatingen van substituut-procureur Leysens in de pers zijn dan ook in tegenspraak met de formele beloftes die het parket in het verleden herhaaldelijk heeft gedaan. Ik heb dan ook een brief gestuurd aan de Procureur des Konings om hem aan de eerdere beloften van het parket te herinneren en zijn volle medewerking te vragen bij de uitvoering van deze belangrijke stap voor een

*de sécurité routière face aux critiques du parquet à l'égard de l'installation de caméras ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *J'envisage effectivement l'installation d'ici fin 2007 d'environ 90 emplacements pour caméras automatiques sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise, et de les équiper de 30 caméras rotatives. Les zones de police nous indiqueront les points névralgiques pour leur installation.*

*L'approbation du parquet est uniquement nécessaire lors de la rédaction du protocole d'accord pour le fonctionnement effectif des caméras. En principe, nous l'obtiendrons sans difficulté. L'installation des 90 caméras automatiques est une mesure importante préconisée par les Etats généraux de la sécurité routière en novembre 2003. En outre, le parquet a promis explicitement sa collaboration pour atteindre les objectifs fixés par ces Etats généraux.*

*Les récentes déclarations à la presse du substitut du procureur Leysens vont dès lors à l'encontre des promesses officielles formulées à maintes reprises par le parquet. J'ai envoyé un courrier au Procureur du Roi, pour lui rappeler ses promesses antérieures et lui demander son entière collaboration dans l'exécution de cette mesure. Je suis convaincu de son succès.*

verkeersveiliger Brussel. Ik heb het volste vertrouwen dat dit ook zal lukken.

– *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 verzoek van een vereniging  
die wil beschikken over een ruimte van de  
MIVB om er daklozen in op te vangen”.

**De voorzitter.**– De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).– *Volgens de pers is een vereniging op zoek naar een lokaal om daklozen maaltijden en eventueel was- en slaapgelegenheid te verstrekken.*

*Het is algemeen bekend dat de MIVB-stations slechts gedeeltelijk voor het publiek toegankelijk zijn. Heel wat ruimten worden niet gebruikt. Heeft uw bestuur de MIVB dit verzoek onderzocht ?*

*Hebben de verenigingen die zich met daklozenzorg bezighouden u persoonlijk hun verzuchtingen meegedeeld? Zo ja, welk gevolg hebt u daaraan gegeven ? Zal er een inventaris worden opgemaakt van de leegstaande lokalen in de metrostations die voor een dergelijk initiatief in aanmerking komen? Beschikken die lokalen over een tappunt ?*

*Welke houding neemt de MIVB aan ten opzichte van daklozen die tijdens de winterdagen hun toevlucht zoeken in de metrostations? Wordt hun aanwezigheid getolereerd ? Tijdens welke uren? Nemen de diensten van de MIVB of het Gewest maatregelen om die daklozen te helpen ? Moet er geen betere begeleiding komen ?*

– *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 « la demande d’une association qui souhaite obtenir la jouissance d’un local de la STIB pour y accueillir des sans-abri ».

**M. le président.**– La parole est à M. Simonet.

**M. Jacques Simonet.**– La presse a annoncé qu’une association qui procure des repas aux sans-abri était à la recherche d’un local pour y accueillir ces personnes. L’intention des responsables de cette association est d’y distribuer des repas voire de permettre aux sans-abri d’y dormir et de se laver. Les conditions climatiques, qu’on connaît par ailleurs chaque hiver, doivent interpellier bien évidemment toutes celles et tous ceux qui sont sensibles à la situation des citoyens les plus démunis de notre Région.

Il est de notoriété publique que les stations de la STIB ne sont que partiellement accessibles au public et que de nombreux espaces sont actuellement laissés vides. Je souhaite savoir si votre administration ou la STIB a analysé cette situation ?

Avez-vous été personnellement interpellé par des délégués d’associations qui oeuvrent au bénéfice des sans-abri ? Est-ce que, le cas échéant, on peut avoir connaissance de la teneur des demandes qui auraient été formulées et de la suite que vous y auriez réservée ? Est-ce qu’on a procédé à un inventaire des locaux vides dans les stations de métro qui pourraient être utilisés pour accueillir une

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dankzij de samenwerking tussen diverse partners, onder wie de MIVB, konden vroeger een aantal daklozen in een lokaal aan het metrostation Yzer overnachten. Zij kregen eenrittenkaarten en er was ook een opvoeder aanwezig. Die samenwerking werd evenwel om organisatorische en infrastructurele redenen stopgezet.*

*De verenigingen vonden evenwel andere gepaste lokalen. De MIVB zorgde voor het dagelijks vervoer van de daklozen tussen de verzamelingsplaatsen en de overnachtingsplaatsen*

*Er was met de verenigingen overeengekomen dat die procedure, die aansluit bij de vervoersopdracht van de MIVB, op eenvoudig verzoek van de verenigingen kon worden hervat. Noch de MIVB noch ikzelf hebben echter deze winter al een dergelijk verzoek ontvangen.*

pareille initiative ? Dans l'affirmative, est-ce que les locaux qui ont été retenus sont équipés d'un point d'eau ?

D'une manière plus générale, pouvez-vous m'indiquer quelle est la politique de la STIB à l'égard des sans-abri qui cherchent refuge dans les stations de métro à l'occasion des journées d'hiver ? Est-ce que la présence de ces sans-abri est tolérée dans les stations ? Dans quel créneau horaire, si c'est le cas ? Est-ce que les services, soit régionaux, soit de la STIB, prennent certaines initiatives pour venir en aide aux personnes qui se réfugient dans les stations ? Est-ce que vous estimez que la présence des sans-abri dans ces stations de métro, notamment lors des journées hivernales, doit pouvoir trouver un encadrement plus adéquat que ce n'est le cas à l'heure actuelle ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Autrefois, une collaboration entre différents partenaires, y compris la STIB, permettait d'héberger pendant la nuit un certain nombre de sans-abri dans un local de la station Yser. Cette action comprenait la mise à disposition d'un local, la remise de tickets d'un voyage et la présence d'un éducateur. Toutefois, pour des raisons de difficultés organisationnelles et d'infrastructures non adaptées à ce genre d'aide, cette coopération avec différentes associations a été suspendue.

Un système de substitution a été mis en place pour héberger les sans-abri dans un endroit approprié, sous la surveillance des représentants des associations concernées. La STIB assurait le transport quotidien des sans-abri entre les lieux de rassemblement et les lieux d'hébergement.

A cet effet, les accords nécessaires ont été conclus avec les associations sociales concernées. Il a été convenu que cette procédure, qui cadre avec la mission de transport de la STIB, pourrait être reprise sur simple demande des associations. Pour cet hiver 2004-2005, la STIB me signale qu'elle n'a pas encore reçu de demandes à ce sujet de la part d'une association, et moi non plus.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en oeuvre de

ses projets de prévention, comme par exemple les ambassades de prévention, la STIB assure les premiers contacts avec ces sans-abri et veille à ce qu'ils soient transférés aux associations sociales et aux organismes actifs dans ce domaine.

La STIB est également partenaire dans le projet « Herscham » initié par la police fédérale de la brigade Métro. Ce projet vise une approche spécifique des problèmes des sans-abri via les services de l'autorité fédérale. Ici, le rôle de la STIB se limite à orienter les personnes en détresse vers ce service de police.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que la présence de sans-abri dans les stations de métro pourrait contribuer à influencer défavorablement un certain sentiment d'insécurité. La présence de ces personnes dans les stations de métro pourrait de plus constituer un danger pour elles-mêmes, compte tenu de l'environnement technique dans lequel elles se trouvent. Il est donc recommandé de rechercher des solutions adéquates permettant de garantir la propre sécurité des sans-abri, tout en veillant à préserver le sentiment de sécurité de la clientèle.

– *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 « de opdrachten van de adjunct-  
directeur-generaal van de MIVB. »

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

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *De adjunct-directeur-generaal van de MIVB werd in juni 2004 tot Vlaams volksvertegenwoordiger verkozen. In het begin van het parlementair jaar beloofde hij u afstand te doen van zijn functie in de MIVB, wat hij nog steeds niet heeft gedaan. Bovendien laat zijn sporadische aanwezigheid in het bedrijf te wensen over. Kan u dit bevestigen ?*

– *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 « les missions confiées au directeur  
général adjoint à la STIB. »

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

**M. Jacques Simonet.**- Le directeur général adjoint de la STIB a été élu député au parlement flamand lors des élections de juin dernier. Lors de la rentrée parlementaire, vous aviez annoncé que l'intéressé allait tout prochainement quitter ses fonctions à la tête de la société de transports publics. A l'heure où nous parlons, il est toujours en place au sein de l'administration de la STIB.

*Welke opdrachten heeft hij sinds september 2004 uitgevoerd? Vereisen die een dagelijkse aanwezigheid? Welke rol heeft de adjunct-directeur-generaal gespeeld in het recente sociaal conflict?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *De adjunct-directeur-generaal van de MIVB heeft in september 2004 zijn ontslag ingediend. Op 16 september 2004 heeft de regering beslist de procedure te starten om een nieuwe Nederlandstalige adjunct-directeur-generaal aan te stellen. Op vraag van de heer Flausch behoudt de heer Vanackere zijn functie tot aan zijn vervanging. De regering heeft dit aanvaard.*

*De procedure bevindt zich in een volgend stadium. Op de ministerraad van 20 januari 2005 heb ik een nota ingediend betreffende de aanstelling van de juryleden. In de loop van de volgende weken zal ik de regering de naam van de geselecteerde kandidaat kunnen melden.*

*Ondertussen blijft mijnheer Vanackere zijn taken uitoefenen: deelname aan de beheerraad en de raad van bestuur, taken die in de statuten zijn ingeschreven of die hem door de directeur-generaal zijn opgedragen, voorzitterschap van de ondernemingsraad en deelname aan het overleg binnen de paritaire commissie. In het kader van dat overleg heeft de heer Vanackere (zonder veel succes) naar een oplossing gezocht voor het sociale conflict. Al deze taken vereisen een dagelijkse aanwezigheid. Het is de directeur-generaal die erop moet toezien dat de adjunct-directeur-generaal op de werkvloer aanwezig is.*

Contrairement à ce qu'on nous avait annoncé, l'intéressé n'aurait pas démissionné ; continuerait à percevoir son traitement, tout en ne faisant plus que des apparitions épisodiques au siège de la société. Quelle est votre analyse de cette situation ? Pouvez-vous nous confirmer que le directeur général adjoint de la STIB est toujours en place ?

Pouvez-vous également nous confirmer qu'il s'était engagé devant vous à démissionner, il y a de cela quelques mois ? Pouvez-vous nous donner une idée de l'étendue des missions qui lui ont été confiées depuis septembre 2004 ? S'agit-il de missions ou de tâches qui impliquent une présence journalière et continue au sein de l'administration de la STIB ? Quel est le rôle que le directeur général adjoint de la STIB a joué dans la résolution des conflits sociaux de ces dernières semaines ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Le directeur général adjoint de la STIB a remis sa lettre de démission au mois de septembre 2004. Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer en réponse à l'une de vos - très nombreuses - questions écrites, le gouvernement a décidé le 16 septembre 2004 de lancer la procédure de désignation du directeur général adjoint de la STIB appartenant au rôle linguistique néerlandais. Le gouvernement a également marqué son accord sur la description de fonction et sur le déroulement de la procédure. Il a accepté la proposition de M. Vanackere de continuer à exercer ses fonctions actuelles jusqu'à la désignation de son successeur et ce, pour garantir la continuité du service, à la demande expresse de M. Flausch.

Entre-temps, la procédure a suivi son cours, et j'ai déposé une note au Conseil des ministres de ce jeudi 20 janvier visant à désigner les membres du jury chargés d'auditionner les candidats et de formuler à mon égard une proposition de désignation. Je serai donc, dans les toutes prochaines semaines, en mesure de proposer au gouvernement la désignation du ou de la future titulaire de cette fonction. Je ne connais pas encore le nom des candidats.

Entre-temps, le directeur général adjoint en place continue à exercer ses fonctions normales au sein de la STIB telles que : la participation au comité de

*Deze overgangsfase is zeker niet ideaal. Ik zal er bij de juryleden op aandringen zo snel mogelijk een kandidaat te selecteren.*

*– 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 “de toestand van de gewestwegen”.

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *In een interview heeft u te kennen gegeven dat u een aantal prestigeprojecten van uw voorganger, zoals de herinrichting van de Wetstraat, niet wilt voortzetten en voortaan objectieve criteria wilt gebruiken om na te gaan waar er moet worden ingegrepen. Dat is een goede zaak.*

*De toestand van de gewestwegen is zo'n objectief criterium. Hoe evalueren uw diensten die toestand? Omwille van het drukke verkeer verslijten de wegen zeer snel en moet de staat van het wegdek*

gestion et au conseil d'administration de la STIB, l'exécution des tâches qui lui sont propres du point de vue statutaire ou qui lui ont été confiées par délégation de l'administrateur-directeur général, la présidence du conseil d'entreprise et la participation aux débats et pourparlers dans le cadre de la commission paritaire. C'est d'ailleurs lors de ces réunions que le directeur général adjoint a joué - sans grand succès - son rôle de responsable dans le cadre des conflits sociaux que la STIB a connus ces dernières semaines. Ces tâches impliquent une présence journalière de ce dernier au sein de la STIB. C'est la tâche explicite et normale du directeur général de veiller à la présence du directeur général adjoint.

Cette situation transitoire ne me paraît cependant pas idéale, et j'insisterai, une fois le jury désigné, pour que celui-ci reçoive les candidats et me fasse parvenir sa proposition le plus rapidement possible.

*– 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 « l'état des voiries régionales ».

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

**M. Jacques Simonet.**- Lors d'une interview accordée à la presse vous annonciez votre souhait de renoncer à un certain nombre de projets-phares qui avaient été portés par votre prédécesseur - je pense notamment au projet concernant la rue de la Loi - afin de privilégier des aménagements qui s'articulent sur base de critères objectifs. Il est sage, vu les besoins en Région bruxelloise, d'abandonner des projets trop prestigieux et de plutôt se concentrer sur des projets qui puissent être objectivés, de manière à faire intervenir vos services partout où une intervention s'avère



*regelmatig worden gecontroleerd.*

*Hebben uw diensten een kaart opgesteld waarop de wegen zijn aangegeven die het dringendst aan herstel toe zijn? Kunt u ons een overzicht geven van de belangrijkste wegen? Wat voor werken zouden er worden uitgevoerd ?*

*Wordt de evaluatie van de wegen uitbesteed aan een gespecialiseerd bedrijf? Welk bedrag wordt daaraan besteed ?*

*Hoe vaak wordt de toestand van de wegen opnieuw onderzocht? Bestaat er een voorgeschreven termijn?*

*Wordt er voor het vastleggen van de wegen die het dringendst aan herstel toe zijn overlegd met de gemeenten ?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb nooit gezegd dat we niet meer aan pilootprojecten werken, maar wel dat de projecten in samenspraak met de gemeenten en op basis van objectieve criteria moeten worden uitgekozen. Daarom hebben we eind vorig jaar contact opgenomen met de gemeenten.*

*De cel onderhoud van de Directie Wegen verzamelt*

nécessaire.

Parmi les critères objectifs que vous citez, vous pointez fort logiquement l'état des voiries. Je souhaite dès lors être mieux renseigné à propos des instruments dont disposent vos services en matière d'évaluation de l'état des voiries régionales. Ces voiries sont soumises à rude épreuve, à cause du passage de centaines de véhicules chaque jour, ce qui entraîne très probablement une usure rapide du revêtement. Cette situation nécessite dès lors que l'on tienne régulièrement à jour l'état des lieux des artères régionales.

Pouvez-vous nous confirmer que vos services tiennent à jour une carte reprenant les lieux où les interventions sont particulièrement urgentes ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous citer les principaux sites repris dans cette liste et qui bénéficieront d'une intervention rapide ? En quoi consisteront ces travaux de réaménagement ?

Je souhaite également savoir si vos services confient ce travail à une firme spécialisée, comme cela semble être le cas, lorsqu'il s'agit d'établir les points noirs en matière de mobilité ? Dans l'affirmative, quel montant est affecté par la Région à cette firme spécialisée ?

Indépendamment de l'auteur de ce travail d'analyse - pour autant que ce soit un auteur extérieur - dans quels délais ses conclusions sont-elles remises à jour ? Existe-t-il dans le cadre du contrat une régularité prévue pour la remise à jour de ces données ? Enfin, lorsqu'il s'agit d'identifier les voiries où il est nécessaire de travailler en priorité, veuillez-vous à prendre systématiquement contact avec les administrations communales afin de pouvoir travailler en pleine concertation ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Précisons tout d'abord que je n'ai jamais dit que nous ne travaillerions plus sur des projets-phares. Ce que j'ai dit, et je le répète, c'est que ces projets doivent être choisis sur la base de critères objectifs, en concertation avec les communes. Nous ne travaillerons pas uniquement sur des projets-phares. C'est dans ce sens que contact a été pris avec chaque commune à la fin de l'année passée.

*gegevens over de staat van de wegen op basis van klachten van de gemeenten, de politie, de bewoners en de weggebruikers.*

*Wanneer we het hebben over de staat van de wegen, moeten we een onderscheid maken tussen de rijweg en de voetpaden. Voor de voetpaden heeft het studiebureau Espace Mobilité een stand van zaken opgemaakt in 2002. Dat kostte 218.146 euro. De studie ging niet over alle voetpaden van het Brussels Gewest. Tegen december 2005 zouden we over een volledige inventaris van de staat van de voetpaden moeten beschikken.*

*De staat van het wegdek kan enkel worden vastgesteld met een onderzoek ter plaatse.*

*De zwarte punten waarvan sprake is in de studie hebben te maken met verkeersveiligheid en niet met mobiliteit.*

*De studie werd eind 2004 toegewezen aan de tijdelijke vereniging IRIS SAFE voor een bedrag van 250.082,80 euro. De studie zal negen maanden duren. Het is dus nog te vroeg om een lijst van de prioritaire werken op te stellen.*

*De lopende projecten zullen uiteraard worden voortgezet, zoals de heraanleg van de de Smet de Nayerlaan, de Engelandstraat, de Gulden Kasteellaan, de Goffinlaan, de Haachtssesteenweg, de Vooruitgangstraat of nog de Werkhuizenkaai.*

*Het bestuur pleegt permanent overleg met de gemeenten en er kan geen stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd zonder voorafgaande instemming van de gemeente met de algemene principes van het project.*

*Voor mijn meerjarenplan heb ik de negentien gemeenten gevraagd welke prioritaire werken volgens hen op de gewestwegen moeten worden uitgevoerd. Ik heb hiervoor eind 2004 een brief naar de gemeenten gestuurd, maar een aantal gemeenten, zoals Anderlecht, hebben nog niet geantwoord.*

D'une façon générale, des données relatives à l'état des voiries sont rassemblées au sein de la cellule Entretien de la Direction des Voiries sur base des plaintes émanant principalement des communes, des polices, des riverains et des usagers de la route. Cette cellule dispose donc en permanence d'une liste de voiries qui nécessitent un entretien curatif.

Il convient toutefois de faire la distinction, quand on parle de l'état de voiries régionales, entre la chaussée d'une part et l'état des trottoirs d'autre part. Pour ce dernier aspect, un premier audit des trottoirs a été réalisé en 2002 par le bureau Espace Mobilité, et ce pour un montant de 218.146 euros. Celui-ci couvre seulement une partie du réseau. J'ai déjà eu l'occasion de donner des explications à ce sujet dans le cadre de la question écrite n°14 de Mme Schepmans. Un inventaire global de l'état des trottoirs du réseau est attendu pour décembre 2005.

Pour ce qui concerne l'état des voiries proprement dites, seul un examen visuel permet en site urbain de se faire une opinion sur la dégradation de celles-ci. Pour ce qui concerne les points noirs, je tiens tout d'abord à préciser que ceux dont il est question dans l'étude qui vient d'être lancée concernent la sécurité routière et non la mobilité.

L'étude a été confiée fin 2004 à l'association momentanée du bureau d'études IRIS SAFE pour un montant de 250.082,80 euros. Elle durera neuf mois. Jusqu'à présent, et en l'absence d'une étude exhaustive comme celle qui vient d'être lancée, la Direction des Voiries agissait chaque fois en concertation avec les communes et les polices locales pour déterminer les points noirs.

A ce stade des investigations, il est bien entendu prématuré de fournir une liste des travaux prioritaires et il convient d'attendre la finalisation de l'inventaire actuellement en cours et du plan pluriannuel pour faire état des axes sur lesquels seront portés les premiers efforts.

Il y a bien entendu une série de projets qui sont déjà lancés et qui se poursuivront dans le court terme. Je peux citer notamment le réaménagement d'une partie du boulevard de Smet de Nayer, la rue Engeland et la rue du Château d'Or dans le cadre de l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, le réaménagement de l'avenue Goffin, la poursuite de l'aménagement de la chaussée de Haecht, le réaménagement de la rue du

Progrès et le Quai des Usines.

Pour ce qui concerne la collaboration avec les communes, l'administration me signale que, dans le cadre de projets précis, les contacts sont permanents avec les communes et que l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme ne se fait pas sans avoir l'accord préalable de la commune sur les principes généraux de l'aménagement envisagé.

Je rappelle enfin que j'ai interrogé les dix-neuf communes sur ce qu'elles estimaient être les priorités d'intervention souhaitées en voiries régionales, afin de préparer mon plan pluriannuel. Encore une fois, j'invite M. Simonet à m'envoyer, en tant que bourgmestre d'Anderlecht, ses doléances. Je ne les ai pas reçues. J'ai écrit une lettre fin 2004 à chaque bourgmestre et la majorité de ceux-ci m'ont déjà répondu mais pas vous.

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *U hebt ook een aantal brieven van het bestuur ontvangen over de staat van bepaalde gewestwegen. Ik zal u morgen een kopie bezorgen.*

**M. Jacques Simonet.**- Indépendamment de cette lettre, vous avez reçu une série de courriers émanant de l'administration pour attirer votre attention sur l'état d'un certain nombre de voiries régionales et je vous en réserverai copie dès demain.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik vraag u om mijn brief over de prioriteiten te beantwoorden. De meeste gemeenten hebben zeer snel geantwoord. Dat is niet het geval van Anderlecht. Kom mij dus niet binnen enkele dagen of weken vragen waarom mijn meerjarenplan vertraging oploopt.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Quant à moi, je vous demande de répondre à ma lettre qui reprend toutes les priorités. On a défini cinq critères sur la base desquels sera rédigé le plan pluriannuel. Beaucoup de vos collègues ont répondu très rapidement, ce qui n'est pas le cas d'Anderlecht. Ne venez pas me demander dans quelques jours ou semaines pourquoi mon plan pluriannuel n'avance pas. Vous en retardez la finalisation.

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *U antwoordt niet op mijn vragen. In de brieven van het bestuur wordt uw aandacht gevestigd op de staat van een aantal gewestelijke invalswegen. U hebt mij daarover nog geen uitsluitsel gegeven.*

**M. Jacques Simonet.**- Je n'accepte pas vos propos. Vous me faites un procès d'intention. Vous ne répondez pas à mes demandes. Ne sombrons pas dans le sous-localisme, mais je vous réserverai copie des courriers qui vous ont été adressés pour attirer votre attention sur l'état d'un certain nombre de voiries régionales qui sont des axes pénétrant dans la Région et pour lesquels je reste sans réponse de votre part.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Donnez-moi une lettre

*Stuur mij maar een brief met al uw klachten.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *U hebt beiden gelijk. Uw wederzijdse brieven verdienen een antwoord.*

*– 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 “de inrichting van de kruispunten  
ten behoeve van personen met een handicap”.

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Een aantal burgemeesters en schepenen leggen de laatste hand aan een verkeers- en mobiliteitsplan in hun gemeente. Soms bevatten die plannen een hoofdstuk dat gewijd is aan voorzieningen voor gehandicapten.*

*Voorziet u in financiële stimuli voor gemeenten die daarmee rekening houden? Heeft ook het Gewest projecten voor gehandicapten die zich in de stad willen verplaatsen?*

*De MR vindt het belangrijk dat, in overleg met de gemeentelijke overheid, bij de aanleg van gewestwegen rekening wordt gehouden met de mobiliteit van gehandicapten. Hebt u contacten met organisaties uit die sector? Welke conclusies komen daaruit voort?*

*Hoe zijn de contacten van de minister op dit vlak met de plaatselijke overheden? Zijn er overlegvergaderingen met de gemeenten? Bestaat er een plan met dringende aanpassingswerken? Zo ja, in welke wijken en op welke wegen en kruispunten?*

regroupant toutes vos doléances.

**M. le président**.- Vous avez l'un et l'autre raison. Les lettres que vous vous envoyez mutuellement méritent réponse.

*– 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 « l'aménagement des carrefours au  
bénéfice des personnes qui souffrent d'un  
handicap ».

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

**M. Jacques Simonet**.- Un certain nombre de collègues de bourgmestre et échevins sont en train de finaliser un plan de circulation et de mobilité pour leur commune. Ces plans prévoient parfois - mais pas toujours - un volet spécifique d'aménagements au bénéfice des citoyens qui souffrent d'un handicap, notamment les malvoyants et les personnes qui se déplacent en chaise roulante.

Proposez-vous des incitants financiers aux pouvoirs locaux qui s'inscrivent dans cette logique d'aménagement dédiée aux personnes souffrant d'un handicap? Comme gestionnaire de très nombreuses voiries, la Région bruxelloise a-t-elle également des projets visant à agir sur le quotidien de ces personnes souffrant d'un handicap qui souhaitent se déplacer en ville?

Je vous rappelle que nous pensons qu'il est important, de concert avec les autorités locales, de prévoir de manière quasi systématique, dans l'aménagement des carrefours régionaux ou des voiries régionales, des dispositifs qui visent à faciliter la mobilité de ce public particulier. Pour aménager vos carrefours ou vos voiries régionales

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De noden van de gehandicapten, voetgangers en zwakke weggebruikers maken deel uit van mijn prioriteiten. Er is een bijzondere werkgroep binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie om adviezen te verstrekken over alle verplaatsingswijzen van mindervaliden.*

*Evere en Watermaal-Bosvoorde hebben een studie uitgevoerd van enkele korte trajecten om die volledig geschikt te maken voor mindervaliden. Er is contact opgenomen voor de resultaten van deze studie waar het traject de gewestwegen kruist.*

*Gemeenten met een raamovereenkomst mobiliteit kunnen aanhangsels ondertekenen over studies van de circuits voor gehandicapten en over de uitwerking van gezamenlijke circuits voor mindervaliden (gemeente – Gewest) waar er gewestwegen zijn. Voor gemeenten die in het kader van gewestelijke cofinanciering een gemeentelijk mobiliteitsplan uitwerken, is in het typebestek de aanvraag voor mindervaliden opgenomen en de weerslag ervan op de gekozen projecten.*

*Vooraleer het mijn goedkeuring krijgt wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en aan de administratie bezorgd voor advies. Het aspect mindervaliden krijgt bijzondere aandacht.*

*De opname van de verzoeken van de mindervaliden in de planning is geen garantie voor de werkelijke uitvoering van de werken. Ik heb ervoor gezorgd*

avez-vous déjà eu l'occasion de nouer un certain nombre de contacts avec des associations du secteur ? Le cas échéant, quelles sont les conclusions qui résultent de vos entretiens ?

Je voudrais également être informé des contacts que vous entretenez à ce propos avec les autorités locales. Des réunions de concertation pour envisager ce type d'aménagement ont-elles été tenues avec les communes ? Dispose-t-on déjà d'un plan qui reprendrait dans le détail les interventions jugées prioritaires ? Dans l'affirmative, quels sont les premiers quartiers, les premiers carrefours ou voiries qui feraient l'objet d'un réaménagement ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'attention aux besoins des personnes à mobilité réduite, des piétons et des usagers faibles en général fait partie de mes priorités. Un groupe de travail spécifique au sein de la Commission Régionale de Mobilité (CRM) a été mise en place sous la précédente législature, afin de rendre des avis concernant tous les modes de déplacements en ce qui concerne les PMR.

Deux communes, Evere et Watermael-Boitsfort, ont réalisé une étude, cofinancée par la Région, de parcours pour PMR portant sur des trajets en boucle de 2 à 3 km et identifiant tous les travaux à réaliser pour les rendre entièrement compatibles aux PMR. Des contacts ont été pris avec ces deux communes pour intégrer les conclusions de cette étude là où ces boucles rencontrent des axes régionaux (projet tram 94 plan Wiener – boulevard du Souverain et boulevard Léopold III au niveau du square Hoedemaekers).

Les communes ayant une convention cadre de mobilité peuvent signer des avenants portant soit sur des subventions pour l'étude des circuits pour les handicapés, soit sur une mise en oeuvre de boucles pour handicapés conjointes (commune – Région) là où il y a des voiries régionales. Pour les communes procédant à la réalisation d'un plan communal de mobilité dans le cadre d'un cofinancement régional, il est prévu dans le cahier de charges type l'étude de la demande PMR et la répercussion de celle-ci dans le cadre des projets retenus.

*dat ambtenaren bij de gemeente en het Gewest een opleiding krijgen inzake gehandicaptenproblematiek. Die kennis wordt nu in de praktijk gebracht.*

*Voor de wijken die voorrang krijgen verwijs ik naar mijn vorige antwoord.*

*– Het incident is gesloten.*

Le projet de plan communal de mobilité est soumis à la Commission régionale de la mobilité et à l'Administration pour avis avant l'approbation par moi-même. Ces instances sont chargées de vérifier entre autres si la dimension PMR est bien intégrée.

Cependant, le fait d'intégrer la demande des PMR dans la planification ne garantit pas toujours une réalisation adéquate des aménagements sur le terrain. J'ai donc veillé à ce qu'en 2004 et au début 2005 une formation soit assurée pour les fonctionnaires communaux et régionaux. Cette formation, divisée en quatre modules, porte sur la problématique des PMR dans les espaces et les transports publics. Elle se clôturera très prochainement par une mise en situation, et donnera lieu à la rédaction de fiches pour les services techniques.

Quant à la question de savoir quels sont les quartiers qui seront aménagés en priorité, j'en réfère à ma réponse préalable.

*– L'incident est clos.*