



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 2 FEBRUARI 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 2 FÉVRIER 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.

INHOUD**SOMMAIRE**

INTERPELLATIE	3	INTERPELLATION	3
- van mevrouw Caroline Persoons	3	- de Mme Caroline Persoons	3
tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs Locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,	
en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		et à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de naleving van de wetgeving op de overheidsopdrachten".		concernant "le respect de la législation sur les marchés publics".	
<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Caroline Persoons, de heer Pascal Smet, minister.</i>		<i>Discussion – Orateurs : Mme Caroline Persoons, M. Pascal Smet, ministre.</i>	
MONDELINGE VRAGEN	11	QUESTIONS ORALES	11
- van de heer Olivier de Clippele	11	- de M. Olivier De Clippele	11
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 projecten van de MIVB op de Generaal Jacqueslaan, op de Buyllaan en in de remise aan de Renbaanlaan".		concernant "les projets de la STIB au boulevard Général Jacques, à l'avenue Buyl et au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome".	
- van de heer Jacques Simonet	17	- de M. Jacques Simonet	17
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het Handvest van de cliënt" en het certificaat van "kwaliteitsservice" bij de MIVB".		concernant «la "Charte du client" et la certification "qualité de service" à la STIB».	

- van de heer Jacques Simonet	20	- de M. Jacques Simonet	20
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 complementariteit van de netten van De Lijn en de MIVB in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "la cohabitation entre les réseaux STIB et De Lijn en Région de Bruxelles- Capitale".	
- van mevrouw Adelheid Byttebier	22	- de Mme Adelheid Byttebier	22
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 ontwikkeling van een voetgangerszone ter hoogte van de flessenhals Louiza".		concernant "le développement d'une zone piétonne à la hauteur du goulet Louise".	

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

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Persoons.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW
CAROLINE PERSOONS

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

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

betreffende "de naleving van de wetgeving op de overheidsopdrachten".

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (*in het Frans*).- *De complexe wetgeving op de overheidsopdrachten moet worden nageleefd, aangezien ze zowel de burgers, de ondernemingen als de democratie beschermt. Bepaalde dossiers hebben in het verleden tot belangrijke juridische beslissingen geleid.*

Mijn interpellatie betreft twee adviezen die recentelijk in het bulletin der aanbestedingen zijn gepubliceerd. Het eerste advies gaat uit van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport en sluit aan bij het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter promotie van de internationale rol van de hoofdstad. Het gaat meer bepaald om de

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Persoons.

INTERPELLATION DE MME CAROLINE
PERSOONS

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

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

concernant « le respect de la législation sur les marchés publics ».

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

Mme Caroline Persoons.- Je souhaiterais interpellier le gouvernement sur le respect de la législation sur les marchés publics, qui est complexe mais très importante. Dans l'histoire de notre pays, nous avons connu certains dossiers qui ont défrayé la chronique ou entraîné des décisions judiciaires importantes en matière de marchés publics. La loi veille à protéger les citoyens, les entreprises et notre système démocratique du choix des partenaires au niveau des marchés publics.

J'interpelle à la suite de deux avis récemment publiés au bulletin des adjudications, qui est la publication officielle dans le cadre du lancement des procédures d'attribution des commandes publiques. A la lecture de ces deux avis, certaines

coördinatieopdrachten inzake veiligheid en gezondheid op de werven.

Artikel 71 van het lastenboek vernoemt als technische voorwaarde om geldig op de opdracht te kunnen ingaan een verklaring op eer over de "actieve tweetaligheid" van de coördinatoren.

Om zijn technische bekwaamheid en zijn tweetaligheid te bewijzen, moet de inschrijver bij zijn aanbod een verklaring voegen dat de voorgestelde coördinatoren actief tweetalig zijn. Ik kan daar niet akkoord mee gaan, want zo worden Nederlandstalige kandidaten bevoordeeld.

Krachtens artikel 4 van het samenwerkingsakkoord verbindt de federale overheid zich ertoe om bijzondere lastenboeken voor inschrijving eerst voor goedkeuring aan de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor te leggen. Worden de bijzondere lastenboeken stelselmatig onderzocht? Zo ja, is het Gewest akkoord gegaan met het voorschrift over tweetaligheid?

Ik heb geen probleem met de taalvereisten op zich. De opdrachtnemers kunnen doorgaans aan die vereisten voldoen, en als er een probleem optreedt, beschikt de opdrachtgever over een heel arsenaal aan sancties. In de praktijk is er zelden een probleem. De meeste opdrachtnemers zijn immers studiebureaus, architectenbureaus en dergelijke die zowel Franstalig als Nederlandstalig personeel hebben en zich kunnen aanpassen aan de omstandigheden.

Maar de taalvereisten zijn overdreven. Er staat nergens in de reglementering van overheidsopdrachten dat actieve tweetaligheid kan worden opgelegd als een criterium van technische bekwaamheid. In artikel 71 van de reglementering van overheidsopdrachten staan de referenties opgesomd waarmee de technische bekwaamheid kan worden aangetoond, en er is geen sprake van tweetaligheid.

Nog meer onaanvaardbaar is dat de administratie de tweetaligheid van de voorgestelde personen wil nagaan via interviews.

Hoe ziet zo'n interview eruit? Bij openbare aanbestedingen is het de opdrachtgever verboden om een dergelijke confrontatie te organiseren. De regels en objectiviteitsvereisten van dit interview

questions surgissent. Le premier avis émane du Service public fédéral Mobilité et Transport dans le cadre de l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, qui régit la prise en charge par l'Etat fédéral d'investissements sous forme de différentes initiatives visant à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles. Le marché en question concerne plus particulièrement les missions de coordination sécurité et santé sur une série de chantiers durant les dix-huit mois à venir.

J'ai sous les yeux le dossier relatif à cette adjudication publique. Le cahier des charges décrit toutes les conditions d'attribution du marché et, aux pages 9 et 10 de ces conditions d'adjudication, l'article 71 précise la capacité technique exigée pour répondre valablement à ce marché. Le cahier des charges stipule qu'il est requis des candidats au titre de leur capacité technique une déclaration sur l'honneur du « bilinguisme active » - c'est ainsi rédigé - des coordinateurs.

Ce texte est émaillé de fautes d'orthographe, mais ce n'est pas l'objet de ma question.

Afin de démontrer la capacité technique, y compris le bilinguisme exigé, il est demandé que le soumissionnaire joigne à son offre « une attestation dans laquelle les coordinateurs proposés déclarent sur l'honneur qu'ils sont activement bilingues, ce qui implique qu'ils sont capables de s'exprimer, de lire et de rédiger aussi couramment en français qu'en néerlandais ». Je passerai sur le français approximatif du SPF Mobilité et Transports, mais je dénonce sur le fond ce type de formule qui vise notamment à renforcer les chances des soumissionnaires néerlandophones.

L'accord de coopération prévoit en son article 4 que l'Etat fédéral s'engage à soumettre à l'accord préalable du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, avant soumission, les cahiers spéciaux des charges. La Région examine-t-elle systématiquement ceux-ci? Dans l'affirmative, un accord, explicite ou implicite, a-t-il été donné sur la disposition en cause ?

Ce ne sont pas les conditions linguistiques en tant que telles qui sont critiquables. Il est évident que la pluralité des intervenants sur les chantiers et la circonstance que ceux-ci peuvent être néerlandophones implique que les adjudicataires

zijn ook nergens vastgelegd. Deze kritiek geldt voor het eerste Beliris-lastenboek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De tweede bekendmaking, eveneens van het Brussels Gewest, behandelt de studie over de heraanleg van het Flageyplein en het Heilig Kruisplein in Elsene. De pers noemde deze studie een "internationale wedstrijd", maar ze voldoet niet aan de regels daarvoor. De anonimiteit van de deelnemers werd namelijk niet vereist en de leden van de jury werden niet bekend gemaakt.

Het Staatsblad vermeldt als vereiste dat de deelnemers hun project in het openbaar kunnen voorstellen, zowel schriftelijk als mondeling, en de vereiste documenten kunnen opstellen in beide talen, Frans en Nederlands. Dit staat in de punten 3.2, 1 en 3, onder "Technische capaciteiten - vereiste referenties".

Wat vindt de Europese Commissie van dergelijke buitensporige taaleisen? Voor het nieuwe justitiepaleis van Antwerpen had de Regie der Gebouwen niet zulk een hoge eisen gesteld, zodat een beroemde Engelse architect, Richard Rogers, de wedstrijd kon winnen. Gezien de eisen voor het Flageyplein moeten we dus niet bang zijn dat een groot buitenlands bureau wordt aangewezen. Brussel, hoofdstad van Europa?

De regering moet de wetgeving op de overheidsopdrachten naleven. Wie heeft de aankondigingen opgesteld voor de heraanleg van het Flageyplein en het Heilig-Kruisplein? Zijn de taaleisen vastgesteld door de voltallige regering of door een bepaalde minister?

des marchés chargés par exemple d'une mission d'auteur de projet ou d'une mission de coordination sécurité puissent faire face à cette situation. En cas de problème, un maître d'ouvrage dispose d'ailleurs d'une panoplie de sanctions, de pénalités qui sont mises à sa disposition par le cahier général des charges. En pratique, il n'existe guère de difficultés sur le terrain car les adjudicateurs sont pour la plupart du temps des sociétés, des bureaux d'études, des bureaux d'architecture, etc., qui ont en leur sein des francophones et des néerlandophones. L'affectation de ceux-ci sur les chantiers s'effectue souvent en fonction de la langue des autres intervenants.

Je veux dénoncer le caractère manifestement excessif et disproportionné des exigences linguistiques. En outre, dans ce cahier d'adjudication, en vertu de la réglementation des marchés publics, un bilinguisme actif ne peut être imposé comme critère de capacité technique. Pourtant cela figure dans l'article 71 relatif à la capacité technique. Cette capacité technique est un critère de sélection de l'adjudicataire et les questions de bilinguisme ne peuvent pas y rentrer. Les références admissibles en matière de capacité technique sont stipulées de manière exhaustive par les réglementations des marchés publics.

La phrase qui suit est encore plus inadmissible : elle prévoit que l'administration se réserve le droit de vérifier le niveau de bilinguisme au moyen d'une interview des personnes proposées.

Ce type d'interview est-il pratiqué ? Comment ? Ce genre d'audition ou confrontation est interdit lorsque le maître d'ouvrage choisit l'adjudication ou l'appel d'offres comme mode de passation du marché. En outre, les modalités et l'objectivité de cette interview ne sont nullement précisées, ce qui est plus que critiquable. Voilà en ce qui concerne le premier cahier Beliris du Service public fédéral Mobilité et Transport.

Le second avis, qui émane totalement de la Région de Bruxelles-Capitale, concerne la nouvelle étude de réaménagement en surface de la place Flagey et de la place Sainte-Croix à Ixelles. Cette nouvelle mission d'étude, que vous avez lancée, a été intitulée « Concours international » par la presse, dénomination choisie pour attirer l'attention médiatique. A la lecture de l'avis du marché, il ne s'agit pas d'un véritable concours de projets, à

défaut de l'établissement de la règle de l'anonymat des concurrents et de la mise en place d'un jury nominativement désigné, ce qui constituent les règles de base d'un concours international, lorsque l'on veut respecter la législation.

Le Moniteur qui reprend l'appel pour cette « étude, conception et contrôle de l'exécution des travaux d'aménagement en surface de la place Flagey et de la place Sainte-Croix », mentionne l'exigence de « la capacité du prestataire de services et de ses collaborateurs à communiquer et présenter son projet en public, par écrit et/ou par oral dans les deux langues, français et néerlandais, ainsi que sa capacité à rédiger dans les deux langues les documents requis pour l'accomplissement de sa mission. » Ceci est mentionné en points 3.2, point 1 et point 3, intitulés « Capacités techniques – références requises ».

Que pense la Commission européenne de telles exigences linguistiques au caractère manifestement excessif et disproportionné ? Des personnes travaillant dans le secteur m'ont fait remarquer que, pour la mission d'auteur de projet relative à la conception du nouveau palais de justice d'Anvers, la Régie des bâtiments n'avait pas formulé d'exigences aussi contraignantes, permettant ainsi à un architecte anglais de renom, Richard Rodgers, de remporter le concours. Avec les exigences précitées dans le cadre du projet de réaménagement de la place Flagey, la désignation d'un grand bureau étranger n'est effectivement pas à craindre. Bruxelles, capitale de l'Europe ?

Je souhaiterais interpellier le gouvernement sur le respect par celui-ci de la législation sur les marchés publics. Qui a été chargé de la rédaction des avis précités, spécialement celui du réaménagement en surface de la place Flagey et de la place Sainte-Croix ? Les exigences linguistiques imposées relèvent-elles d'une décision gouvernementale ou de la demande particulière d'un ministre ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering past de wetgeving toe.*

Mevrouw Persoons, ik snap het doel van uw vraag niet goed. Wilt u haat zaaien tussen de Gemeenschappen, zoals bepaalde leden van de MR

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je pourrais être très bref : oui, nous respectons la législation. C'est un peu du surréalisme bruxellois que de poser une telle question dont la nature et le but m'échappent. Normalement, une question a un but précis. Mme Persoons pourrait-elle nous expliquer le but de sa

geneigd zijn te doen in de plenaire vergadering?

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Het gaat om een belangrijke regelgeving.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zijn twee Gemeenschappen in deze stad en ik geef toe dat de Vlaamse Gemeenschap in de minderheid is, maar een maatschappij wordt beoordeeld op het respect voor haar minderheden.*

Wat het taalgebruik inzake overheidsopdrachten betreft, heeft het Hof van Justitie op 17 november 1993 in een zaak van de Europese Commissie tegen Spanje geoordeeld dat de aanbestedende overheid kan eisen dat een kandidatuur of een offerte in een bepaalde taal wordt opgesteld en dat de documenten die in een andere taal zijn opgesteld, worden vertaald.

De taaleisen mogen evenwel niet leiden tot een buitensporige concurrentievervalsing tussen de ondernemers van de verschillende lidstaten. Er zou sprake zijn van buitensporige eisen indien van elke medewerker van de opdrachthouder werd geëist dat hij één van de landstalen kent of perfect tweetalig is.

In dat geval zou een Spaanse of Britse onderneming inderdaad niet aan een Belgische aanbesteding kunnen deelnemen.

Het lastenboek voor de studie tot heraanleg van het Flageyplein bepaalt dat de offertes of aanvragen tot deelneming slechts in één van de twee talen moeten worden geredigeerd. De dienstverlener en zijn medewerkers moeten in staat zijn hun project in de twee talen, zowel schriftelijk als mondeling, te verdedigen en alle nodige documenten voor de uitvoering van de opdracht (bestek, verslag) in de twee talen op te stellen.

Uw interpretatie van die bepaling is dat de dienstverlener en al zijn individuele medewerkers tweetalig moeten zijn. Men mag echter het doel niet uit het oog verliezen. Het volstaat dat de dienstverlener in staat is om het project mondeling en schriftelijk te beschrijven en de nodige

question? Est-ce semer la haine entre les communautés, ce que certains au sein du MR ont tendance à faire en séance plénière? Ce genre de questions est un peu bizarre.

Mme Caroline Persoons.- Il s'agit d'une législation importante.

M. Pascal Smet, ministre.- Le but de cette question m'échappe. Ensuite, ce qui m'intéresse, c'est la cohabitation des deux Communautés institutionnelles dans cette ville. Je reconnais sans problème que la Communauté flamande est minoritaire mais vous n'ignorez pas que le niveau d'une civilisation se mesure au respect des minorités.

J'en viens à la question précise à laquelle je donnerai une réponse technique. En matière d'emploi de la langue pour les marchés publics, la jurisprudence de l'arrêt de la Cour de Justice du 17 novembre 1993, de la Commission contre l'Espagne (C.d.J., Commission contre l'Espagne, C-71/92, 17 novembre 1993) conclut que les pouvoirs adjudicateurs peuvent exiger qu'une candidature ou qu'une offre soit rédigée dans une ou plusieurs langues déterminées et que la traduction de pièces annexes rédigées en une autre langue peut être demandée.

Les exigences linguistiques ne peuvent effectivement pas être de nature à entraver de manière disproportionnée la concurrence entre les entrepreneurs des différents Etats membres. Il serait question « d'exigences disproportionnées » si, par exemple, il était attendu que chacun des collaborateurs du prestataire de services pris individuellement connaisse une des langues nationales et, à fortiori, qu'ils soient tous parfaitement bilingues.

Ainsi, par exemple, il serait impossible qu'un prestataire de services espagnol ou britannique remette une offre en Belgique.

En ce qui concerne la nouvelle demande d'étude pour le réaménagement de la place Flagey, le cahier des charges stipule que les offres ou les demandes de participation peuvent être rédigées en français ou en néerlandais. Le prestataire de services et ses collaborateurs doivent être capables de rendre le

documenten te redigeren in de twee talen. Bovendien kan de dienstverlening ook uitgaan van een rechtspersoon, die Franstalig noch Nederlandstalig is. Het lijkt me dan ook redelijk om van de dienstverlener te eisen dat verscheidene medewerkers een of twee talen beheersen.

Ook voor de studie over de heraanleg van het Flageyplein moeten de nodige documenten in het Frans en in het Nederlands worden ingediend. Gezien de sociale waarde van het plein, hecht de Brusselse regering veel belang aan de communicatie met, en de inspraak van, de buurtbewoners. Samen met de burgemeester van Elsene zullen we het "Info point Flagey" oprichten, dat inlichtingen zal verstrekken in de twee landstalen.

Maakt u zich geen zorgen, mevrouw Persoons. Verscheidene buitenlandse bureaus toonden reeds interesse. Ze ervaren de bepalingen van het lastenboek blijkbaar niet als een belemmering.

Het gebruik van de actieve tweetaligheid als selectie criterium voldoet aan de reglementering. Volgens artikel 71 van het koninklijk besluit van 8 januari 1996 kan de capaciteit van de dienstverlener worden beoordeeld op basis van zijn "vakkennis, efficiëntie, ervaring en betrouwbaarheid".

Niets belet de opdrachtgever echter om daar andere criteria aan toe te voegen, als deze van technische aard zijn en relevant voor de aanbesteding. De mogelijkheid om in beide talen te communiceren is een strikt technische kwestie.

Voor de veiligheid van de werknemers en de toekomstige gebruikers is het immers noodzakelijk dat de communicatie tussen alle betrokkenen perfect verloopt. Daarom moet de coördinator Veiligheid en Gezondheid die de federale staat zal aanduiden, perfect tweetalig zijn.

Volgens het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 moesten alle stedenbouwkundige vergunningen en speciale lastenboeken worden voorgelegd aan de regering. De bijakte 6 van januari 2001 heeft deze regeling versoepeld. Enkel de vergunningen en lastenboeken die onderworpen zijn aan het advies van de leidende ambtenaar van het BUV worden voorgelegd aan de regering.

projet public et de le présenter dans les deux langues - néerlandais et français - tant oralement que par écrit. De même, il est attendu que les documents - cahier des charges, rapport - soient rédigés dans les deux langues lors de l'exécution du marché.

D'après vous, cette dernière disposition signifie que le prestataire de service et ses collaborateurs pris individuellement doivent être bilingues et doivent en apporter la preuve. Bien que cette annonce concerne le prestataire de services et ses collaborateurs, cette disposition doit être lue en fonction des objectifs poursuivis. Ces objectifs - que les membres du parlement, dont vous, ne contestent pas, j'espère -, supposent que le prestataire de service puisse faire une présentation orale ou écrite du projet, en français et en néerlandais, et qu'il puisse rédiger les documents d'adjudication, principalement les aspects techniques du cahier des charges, en français et en néerlandais. De plus, l'annonce fait référence au prestataire de services. Ce dernier peut être une personne physique, mais aussi une personne morale, et comme tel, il n'est ni francophone ni néerlandophone.

Si ces principes sont acceptés, l'annonce n'exige donc nullement que le prestataire de services et ses collaborateurs apportent la preuve que chacun d'entre eux pris individuellement soit bilingue, mais bien que la preuve soit apportée que la connaissance du français et du néerlandais du prestataire de services soit suffisante pour que le projet puisse être présenté dans les deux langues et que les documents d'adjudication soient également rédigés dans les deux langues. Dès lors, il ne me semble pas disproportionné d'exiger de la part du prestataire de services, c'est-à-dire d'un certain nombre de ses collaborateurs, une connaissance suffisante d'une ou des deux langues nécessaires.

Ceci, Mme Persoons, est particulièrement justifié dans le cas présent puisque le marché suppose un certain nombre d'opérations spécifiques comme la préparation et l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme ou la préparation de documents d'adjudication. Ces aspects du marché requièrent la connaissance des deux langues. En outre, étant donné la valeur sociale de cette place, le pouvoir adjudicateur, à savoir le gouvernement bruxellois, attache beaucoup d'importance aux qualités des prestataires de services en ce qui concerne la

communication avec la population et la participation de celle-ci au développement de l'endroit. Nous allons créer un « info point Flagey » avec le bourgmestre d'Ixelles, ici présent. Bien qu'il n'y ait pas beaucoup de néerlandophones à Ixelles, si Bruxelles veut être la capitale de l'Europe, de la Belgique, de la Communauté française, de la Flandre, ... c'est la moindre des choses qu'un travail aussi important pour le développement d'Ixelles et de la Région soit présenté dans les deux langues nationales.

Mme Persoons, je vous rassure : le projet suscite un intérêt auprès de plusieurs bureaux étrangers qui ne voient aucune objection à ce qui est écrit dans le cahier des charges.

En ce qui concerne les marchés publics dans le cadre de l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, je vous confirme que le critère de bilinguisme actif, comme critère de sélection qualitatif, respecte strictement la réglementation en vigueur. L'article 71 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996, relatif à certains marchés publics de travaux, de fournitures et de services, prévoit que « la capacité du prestataire de services peut être évaluée en vertu notamment de son savoir-faire, de son efficacité, de son expérience et de sa fiabilité ».

A la lecture de cet extrait, il apparaît clairement que la liste énoncée dans l'arrêté n'est nullement exhaustive et que le pouvoir adjudicateur peut ajouter d'autres critères, si ceux-ci sont pertinents par rapport à la nature du marché et, en ce qui concerne la phase de sélection, s'ils sont seulement d'ordre technique. Nul ne peut contester que la possibilité de la communication dans les deux langues est une question strictement technique, qui a donc tout à fait sa place en tant que critère de sélection.

Dans le cas présent, l'exigence du bilinguisme actif n'est nullement proportionnée au regard de la nature des prestations à accomplir. Il est en effet fondamental que, pour des prestations liées à la sécurité des ouvriers et des futurs utilisateurs de l'ouvrage réalisé, la communication entre les différents intervenants des études et des chantiers soit parfaite. Il n'est pas envisageable que, pour un problème d'incompréhension entre personnes, un accident puisse intervenir sur chantier. Pour cette raison, il s'impose que le coordinateur Sécurité et

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (*in het Frans*).- *Mijn vraag heeft tot doel na te gaan of de wetgeving wordt nageleefd, maar ook of er geen buitensporige eisen worden opgelegd zodat bepaalde ondernemingen worden uitgesloten.*

Ik betwist niet dat er voor een goede communicatie op de werkplaats een kennis van de beide talen vereist is noch dat bij berichten aan het publiek de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen moeten worden nageleefd. Dat is echter iets anders dan eisen dat alle medewerkers via een attest of een interview het bewijs moeten kunnen leveren dat zij actief tweetalig zijn.

Voor het Flageyplein moeten zowel de opdrachthouder als zijn medewerkers in staat zijn in beide talen te redigeren. Die taaleis is buitensporig. Voor zover ik weet is taalkennis geen technische vereiste. De lijst van de technische vereisten wordt duidelijk door de federale overheid vastgesteld en volgens de rechtsleer en de rechtspraak mogen er geen bijkomende technische voorwaarden worden opgelegd.

Wat het respect voor de minderheden betreft, hebben wij uw wijze lessen niet nodig, gezien wat er 5 km hier vandaan gebeurt!

Santé qui sera désigné par l'Etat fédéral soit parfaitement bilingue.

L'accord de coopération du 15 septembre 1993 prévoyait que les demandes de permis d'urbanisme et les cahiers spéciaux des charges soient soumis à l'avis préalable du gouvernement pour toutes les initiatives de l'accord. A l'occasion de l'avenant 6 à cet accord de janvier 2001, cette mesure a été assouplie, dans le sens où seules sont soumises au gouvernement les demandes de permis d'urbanisme, les cahiers des charges étant soumis à l'avis du fonctionnaire dirigeant de l'AID.

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

Mme Caroline Persoons.- Pour répondre à la question du ministre qui m'interrogeait sur le but de ma question : mon premier but est de vérifier si la législation est respectée. Mon second est de m'assurer qu'il n'y ait pas d'excès qui permette d'introduire de nouvelles conditions et d'écarter certaines entreprises sous prétexte d'interview ratée.

Au niveau de la communication, il faut effectivement des connaissances et les deux langues doivent être présentes sur les chantiers. Mais le fait d'exiger, par certificat, interview, attestation, de toutes les personnes collaboratrices - y compris les prestataires de services et collaborateurs - la preuve d'un bilinguisme actif, va bien plus loin que ce que vous avez dit.

La communication publique figure dans les lois coordonnées sur l'emploi des langues, ce que je ne conteste pas. Exiger de chaque personne la preuve, par attestation, de son bilinguisme, va également plus loin. Dans le dossier de la place Flagey, on demande une attestation sur le point « capacité du prestataire des services et des collaborateurs à communiquer, présenter son projet en public, par écrit, etc., de même que sa capacité à rédiger dans les deux langues ». Cela va bien au-delà de ce que vous dites être nécessaire pour ce qui est de la communication avec le public ou de la communication sur un chantier.

C'est cet excès que je veux dénoncer en reprenant très clairement le texte du Moniteur, les avis d'adjudication, etc. Il y a là une dérive, un excès au

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.-
Dat is nog altijd Brussel.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
OLIVIER DE CLIPPELE

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

betreffende "de projecten van de MIVB op de
Generaal Jacqueslaan, op de Buyllaan en in de
remise aan de Renbaanlaan".

De voorzitter.- *De heer de Clippele heeft het
woord.*

De heer Olivier de Clippele *(in het Frans)*.- *Op 12
januari 2005 heeft de Overlegcommissie een
negatief advies gegeven over het project van de
MIVB op de Buyllaan. Desondanks heeft de MIVB
in de pers aangekondigd dat ze haar project zou
uitvoeren. Ook een kabinetslid van de minister*

niveau des exigences linguistiques. Par rapport au fait de savoir si la capacité linguistique rentre dans les capacités techniques, ces listes sont en principe exhaustives. Si vous le contestez, on pourra réaliser une étude juridique. Dans la doctrine et la jurisprudence, on précise que l'on ne peut pas exiger et ajouter des conditions en matière de capacités techniques. Elles sont normalement définies au niveau fédéral, et ce de manière très claire.

Concernant le respect des minorités, il n'y a pas de leçons à donner. On sait ce qui se passe à 5 km d'ici !

M. Pascal Smet, ministre.- A 5 km d'ici, nous sommes encore à Bruxelles.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. OLIVIER DE
CLIPPELE

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

concernant « les projets de la STIB au
boulevard Général Jacques, à l'avenue Buyl et
au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome ».

M. le président.- La parole est à M. De Clippele.

M. Olivier de Clippele.- La Commission de concertation, qui s'est tenue à Ixelles le 12 janvier 2005, a rendu un avis négatif sur le projet de la STIB pour ce qui concerne l'avenue Adolphe Buyl. Malgré cet avis négatif, la STIB a annoncé au journal La Capitale qu'elle maintenait son projet.

heeft gezegd dat hij het project zou steunen en dat de verlenging van de Pleinlaan naar de noordkant van de Generaal Jacqueslaan uitgesloten was.

Nochtans zouden wagens die van het Leonardkruispunt komen dan niet meer via de Fraiteurbrug naar het Sterreplein moeten en dus de residentiële universiteitswijk niet meer overbelasten met doorgaand verkeer.

Baseert de minister zijn verzet tegen de verlenging op een studie? De technische diensten van de gemeente Elsene hebben de MIVB vooraf een positief advies gegeven. De MIVB heeft dan ook in volle vertrouwen geld en energie gespendeerd aan het dossier dat door de Overlegcommissie werd afgewezen. Nadien heeft de gemeente Elsene ook een negatief advies gegeven.

De confrontatie tussen de bewoners van de wijk en de MIVB vergiftigt de situatie. De bewoners vinden dat de trams te dicht bij de huizen rijden. De trambedding is niet diep genoeg aangelegd, zodat de huizen meetrillen. Oudere huizen worden daardoor beschadigd.

Bovendien zijn de trams 2000 niet aangepast aan de huidige sporen, wat voor nog meer trillingen zorgt. Dit zou aan de assen liggen.

Daarbij komt nog het probleem van de trams die van de Buylaan of de Generaal Jacqueslaan naar het Sterreplein of de remise van de MIVB aan de Renbaanlaan rijden.

Naar schatting zouden er dagelijks een duizendtal trams dit kruispunt oversteken, met alle geluids- en verkeershinder vandien.

De MIVB heeft anderhalf jaar geleden een vergunning gekregen om haar remise uit te breiden. De werken zijn bijna voltooid. Kunnen de toegangsuren evenwel niet worden aangepast? De eerste trams verlaten de remise om 4 uur 's morgens en de laatste komen binnen rond 1 uur 's nachts. De buurtwoners krijgen dus niet veel rust.

Is de minister zich bewust van die problemen? Is er een studie uitgevoerd? Zullen de trams met 5 wagens ook rijden in smalle straten waarlangs huizen staan?

De plus, un membre du cabinet du ministre ici présent a indiqué qu'il soutenait le projet de la STIB, ajoutant qu'il était exclu d'examiner la question de la continuation du boulevard de la Plaine vers le côté nord du boulevard Général Jacques.

Cependant, cette continuation éviterait aux voitures venant du carrefour Léonard pour rejoindre le rond-point de l'Etoile de passer par le petit pont Fraiteur et d'inonder ainsi le quartier de l'université situé à Ixelles d'un trafic de transit dans des rues purement résidentielles. Ce trafic de transit est d'ailleurs dans le collimateur de la STIB à l'avenue Buyl.

Existe-t-il une étude à ce sujet qui permette au ministre d'opposer un refus catégorique à ce projet de continuation du boulevard de la Plaine, à moins qu'il ne souscrive pas aux déclarations de son cabinet? Entre-temps, j'ai appris que les services techniques de la commune d'Ixelles avaient auparavant donné un avis favorable à la STIB. Dès lors, celle-ci a dépensé en toute confiance de l'argent et de l'énergie pour préparer le dossier soumis à la Commission de concertation qui a rendu un avis négatif. Par la suite, le Collège de la commune d'Ixelles a également rendu un avis négatif.

Par ailleurs, il est à craindre que la confrontation qui va s'engager entre les habitants de ce quartier et la STIB n'envenime la situation. Je rappelle très brièvement les points majeurs sur lesquels les habitants fondent leur opposition. Il y a la question du rapprochement des trams par rapport aux maisons. Il n'est agréable pour personne d'avoir un tram qui longe directement le trottoir adjacent à sa résidence. Les aménagements de ces voies de tram ne se feraient pas suffisamment en profondeur, de sorte que les vibrations se communiqueraient aux maisons. Ainsi, de vieilles maisons se fissurent au niveau des stucs, que ce soit au rez-de-chaussée ou à l'étage, engendrant petit à petit une menace d'effondrement des plafonds.

Il y a également la problématique des trams 2000, qui n'ont pas été adaptés aux voies actuelles, ce qui augmente encore les vibrations. Ces trams devraient en principe être soit réparés, soit aménagés. Il s'agirait d'un problème d'essieux.

S'ajoute à cela la problématique des trams venant de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques

qui poursuivent leur course jusqu'au rond-point de l'Etoile ou se rendent au dépôt de la STIB de l'avenue de l'Hippodrome.

On estime à mille le nombre de trams qui traversent ce carrefour chaque jour, ce qui crée des embarras de circulation et des nuisances sonores.

La STIB a obtenu, il y a un an et demi, un permis l'autorisant à augmenter la capacité de son dépôt. Les travaux sont actuellement sur le point d'être terminés. Est-il possible de prévoir l'accessibilité de ce dépôt selon des heures plus respectueuses pour les riverains ? Les premiers trams quittent le dépôt dès 4 heures du matin et les derniers rentrent à 1 heure du matin, ce qui laisse une marge de quiétude très restreinte pour les riverains.

Le ministre est-il conscient de ces problèmes ? Dispose-t-il d'une étude sur cette problématique ?

Concernant les trams à 5 wagons qui sont prévus prochainement : ceux-ci circuleront-ils dans les rues étroites de la ville lesquelles sont bordées d'habitations ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De overlegcommissie heeft geen ongunstig advies afgeleverd over de herinrichting van de Buyllaan. De vertegenwoordigers van de gemeente Elsene waren weliswaar tegen het plan, maar de andere leden van de commissie niet. Er is nog niets beslist.*

Het is wel juist dat de MIVB een aanvraag heeft ingediend. Er wordt al jaren gediscussieerd over dit onderwerp, en het is niet mogelijk om iedereen gelukkig te maken. We moeten een keuze maken: ofwel bevorderen we het openbaar vervoer, ofwel het autoverkeer.

De MIVB wil dit project gerealiseerd zien omdat de situatie op de Buyllaan onhoudbaar wordt voor de trams en bussen, die er veel te lang over doen om het stukje tussen de Generaal Jacqueslaan en de ULB af te leggen.

Het probleem van het verkeer dat van de snelweg naar Namen komt is niet nieuw. Ik had al een oplossing voorgesteld, maar de vorige regering heeft die jammer genoeg verworpen.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Il est inexact d'affirmer que la commission de concertation, qui s'est tenue à Ixelles le 12 janvier dernier, ait rendu un avis défavorable sur le projet de réaménagement de l'avenue Buyl introduit par la STIB. Des représentants de la commune d'Ixelles ont publiquement fait part d'un avis défavorable, mais ce n'est pas le cas des autres membres de la commission. A ce jour, l'avis de la commission n'est pas encore finalisé.

Par contre, il est exact que c'est sur foi d'un accord des services communaux d'Ixelles que la STIB a introduit sa demande. Dans le cas qui nous occupe, ce projet est en discussion depuis plusieurs années sans qu'une solution totalement consensuelle n'émerge. Il n'est en effet pas possible de satisfaire à toutes les demandes. Il faut dès lors choisir si la priorité est à donner au trafic automobile ou aux transports publics.

La STIB demande à réaliser ce projet parce que la situation actuelle des transports publics de l'avenue Buyl est devenue catastrophique. A l'heure de

Alle studies van het BUV wijzen erop dat uw voorstel, dat erin bestaat om de mogelijkheid te voorzien dat het verkeer op de Generaal Jacqueslaan naar links zou kunnen afslaan ter hoogte van de Pleinlaan, de verkeersstroom zou blokkeren. De afstand tussen het kruispunt van de Generaal Jacqueslaan met de Pleinlaan en het kruispunt met de Kroonlaan is te kort: er kunnen niet genoeg auto's staan om de tramsporen vrij te houden.

U zegt dat het onmogelijk is om het autoverkeer dat van de E411 naar de Louizalaan gaat te doen dalen, en dat de wegen opnieuw moeten worden ingericht om meer autoverkeer te kunnen verwerken. Ik ga daarmee niet akkoord. Als er een GEN komt en we het aanbod van de MIVB verbeteren, gaan we toch niet tegelijk bijkomende maatregelen voor het autoverkeer nemen. Integendeel: we moeten ervoor zorgen dat het openbaar vervoer zo weinig mogelijk last ondervindt van de auto's.

De MIVB blijft dus bij de plannen om de Devèzesquare en de Buyllaan opnieuw in te richten. Het is natuurlijk nog wachten op het advies van de commissie en op de eindbeslissing.

De sporen worden verlegd, zodat de automobilisten naar links kunnen inslaan zonder de trams te blokkeren. Het gewest neemt de gelegenheid te baat om (op eigen kosten) de gemeenteweg opnieuw aan te leggen. Het project verbetert bovendien de veiligheid van voetgangers en fietsers. We wachten nog op het advies van de overlegcommissie.

Dat de trams dicht bij de huizen zullen rijden, betekent niet dat er parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Doordat de nieuwe sporen in een rubberen omhulsel zitten, zullen het geluid en de trillingen dalen. De MIVB levert nog steeds inspanningen om de trillingen van de trams 2000 te doen dalen. Te diepe fundamenten lijken me in deze context niet aangewezen. Bovendien zouden de graafwerken tot grondverschuivingen kunnen leiden.

Natuurlijk volstaan de geplande werkzaamheden niet om de problemen van de buurt weg te werken. Ik wil graag met de politie en de gemeente overleggen om het doorgaand verkeer in te perken.

Met uw voorstel over de openingsuren van de remise aan de Renbaanlaan kan ik niet instemmen.

pointe du matin, il faut plusieurs minutes aux trams des lignes 93, 94 et aux bus de la ligne 71 pour parcourir le court tronçon entre le boulevard Général Jacques et l'ULB. Sur ce tronçon, il est parfois plus rapide de descendre du tram et rattraper à pied le tram précédent, en bas de l'avenue. Une telle situation n'est pas tolérable.

Le problème du trafic de transit en provenance de l'autoroute de Namur n'est pas neuf. Si une solution totalement consensuelle émergeait, elle aurait été mise en oeuvre depuis longtemps. J'ai proposé une solution cohérente qui a malheureusement été rejetée par l'ancien gouvernement.

Toutes les études réalisées par l'AED - ou à sa demande - ont toujours montré que la solution que vous semblez préconiser, à savoir la création d'une possibilité de virer à gauche dans le boulevard Général Jacques, dans le prolongement du boulevard de la Plaine, bloquerait inévitablement le passage des trams dans ce boulevard. La faible distance entre ce passage et le carrefour avec l'avenue de la Couronne ne permet pas de stocker suffisamment de véhicules pour dégager les voies de trams.

Plus fondamentalement, votre propos tend à considérer comme inéluctable la quantité de trafic automobile sortant de l'autoroute E411 et se rendant dans le quartier de l'avenue Louise, d'où la nécessité de lui concéder de nouveaux aménagements routiers. Tel n'est pas mon propos ni mon objectif. Dans la mesure où se profile la réalisation du RER et où la Région déploie des efforts considérables pour renforcer l'offre de transport de la STIB, nous n'avons pas à offrir de nouvelles facilités aux navetteurs automobilistes. Par contre, nous devons tout mettre en oeuvre pour mettre nos trams et nos bus à l'abri des aléas du trafic.

Dans le cas précis de l'avenue Buyl et du square Devèze, je puis vous confirmer que la STIB maintient son projet de réaménagement. Bien entendu, elle doit attendre l'avis de la commission et la décision finale.

Ce projet, dont on semble faire grand cas, ne consiste qu'à écarter les voies pour que les automobilistes puissent effectuer des virages à gauche sans bloquer les trams ; c'est une solution

Volgens u zou men de trams in het midden van de Generaal Jacqueslaan moeten laten staan, in plaats van ze 's nachts naar de remise te brengen. De ligging van de remise werd door de vorige regering bepaald en is inderdaad niet ideaal. Het project in dit stadium wijzigen, zou echter een dure grap zijn.

U vreest binnenkort treinen met vijf wagons op de Brusselse tramsporen te zien rijden. De MIVB heeft tijdens de vorige zittingsperiode inderdaad nieuwe, 40 meter lange trams (van het type 3000 en 4000) aangekocht. Ik verzeker u dat dergelijke trams geen enkel probleem veroorzaken in de steden waar ze reeds in werking zijn.

Zowel de regering als de MIVB willen snel en regelmatig en vervoer aanbieden.

Een van de regeringsdoelstellingen inzake mobiliteit bestaat erin de gebruikers van het openbaar vervoer een frequente, regelmatige en snelle bediening te bieden. De MIVB moet daarbij evenwel de hinder zo veel mogelijk beperken.

Wij moeten bij onze beslissingen voorrang geven aan het collectief belang van het openbaar vervoer, zonder evenwel een democratisch debat uit de weg te gaan. Alleen zo kunnen wij ons stadsproject verwezenlijken.

de gestion du trafic tout à fait courante qui a fait ses preuves. La Région en profite pour réaménager à ses frais, de façade à façade, une voirie communale, ce qui n'est pas négligeable pour la commune. En outre ce projet améliore sensiblement la sécurité des piétons et des cyclistes dans toute la zone. Nous attendons également l'avis de la commission de concertation.

Je voudrais répondre clairement aux remarques de certains habitants que vous relayez. Le rapprochement des voies de tram des habitations ne supprime aucun emplacement de stationnement légal et ne crée aucun préjudice aux riverains. Au contraire, le remplacement des rails actuels posés à l'ancienne, par le nouveau système de rails-poutres enrobés de caoutchouc est de nature à diminuer les bruits et les vibrations malgré le rapprochement des habitations. La création d'une assise de 2,5 mètres de profondeur est totalement disproportionnée par rapport à la situation des lieux. Qui plus est, de tels terrassements seraient de nature à augmenter les risques de mouvements de terrain et les conséquences sur les propriétés riveraines.

Les services techniques de la STIB poursuivent leurs efforts pour réduire les vibrations dues aux trams 2000. Il est vrai que les travaux projetés avenue Buyl ne vont pas à eux seuls résoudre tous les problèmes du quartier. Je suis favorable à une discussion avec les responsables de la police et les autorités communales afin de prendre toutes les mesures requises pour dissuader le trafic de transit dans l'ensemble de ce quartier.

Il est impossible de souscrire à votre proposition d'horaire d'accès au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome. A vous suivre, il faudrait 'stocker' les trams au milieu du boulevard Général Jacques la nuit au lieu de les faire rentrer au dépôt. Peut-être en effet que le dépôt n'est pas situé idéalement, mais ces emplacements résultent d'une décision de l'ancien gouvernement. Je m'y suis rendu et j'ai parlé aux habitants. L'implantation du dépôt n'est pas idéale, et j'espère qu'on pourra le déplacer un jour. Mais arrêter maintenant le processus en cours coûterait très cher à la Région.

Je terminerai par une réponse à votre affirmation selon laquelle la STIB envisagerait de faire circuler de véritables trains composés de 5 wagons dans les rues de Bruxelles. Je vous rassure : les nouveaux trams 3000 et 4000 achetés par la STIB sous la

précédente législature sont des véhicules d'un type que l'on rencontre aujourd'hui dans plusieurs villes européennes citées en exemple en matière de politique de déplacements : Strasbourg, Lyon et Dresden. Dans ces villes, comparables à Bruxelles sur le plan de la largeur des rues et de la présence d'habitat, circulent des trams d'une longueur de 40 mètres sans que cela ne crée de problèmes.

L'objectif du gouvernement et de la STIB en matière de mobilité est de satisfaire l'utilisateur des transports publics en lui offrant des transports fréquents, réguliers et rapides.

La STIB a le devoir de mettre en oeuvre les techniques qui minimisent les nuisances liées aux passages de ses véhicules.

Nous avons le devoir de faire primer l'intérêt collectif du transport public dans nos décisions d'aménagement, sans craindre d'affronter le débat démocratique avec nos concitoyens mais avec la volonté de faire avancer et de concrétiser notre projet de ville.

De voorzitter.- De heer de Clippele heeft het woord.

De heer Olivier de Clippele (in het Frans).- *U wilt niet dat de trams links afdraaien naar de Generaal Jacqueslaan, maar de wagens mogen dit wel.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Alles wat naar links gaat, is beter!*

De heer Olivier de Clippele (in het Frans).- *Ik ben een fervent voorstander van het openbaar vervoer, maar dat heeft ook zijn grenzen. Het mag niet ten koste van de inwoners gaan. Als er om de twee minuten een tram voorbijkomt, is de wijk oververzadigd op het vlak van het openbaar vervoer en moeten er alternatieven worden gezocht.*

M. le président.- La parole est à M. De Clippele.

M. Olivier de Clippele.- Si je résume la réponse du ministre, c'est « non au tram à gauche mais oui à la voiture à gauche ». Vous ne voulez pas que le tram tourne à gauche au boulevard Général Jacques mais vous voulez bien que les voitures le fassent.

M. Pascal Smet, ministre.- Tout ce qui va à gauche est toujours mieux !

M. Olivier de Clippele.- J'ai entendu votre nuance. Pour ma part, je suis un fervent défenseur des transports en commun - je les prends tous les jours - mais ils doivent avoir leurs limites et respecter les habitants. Vous avez opposé la STIB aux navetteurs, mais le problème n'est pas là. Il se situe au niveau de la STIB et des habitants. Avant tout, il faut des transports en commun respectueux des habitants - ce qui est le cas dans de nombreux quartiers mais pas dans celui-ci - et moins bruyants, parfois moins rapides. Certains trams et bus roulent beaucoup trop vite. Quand un tram passe en moyenne toutes les deux minutes dans un quartier, ce quartier doit être considéré comme sursaturé en

- *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 Handvest van de cliënt" en het
certificaat van "kwaliteitsservice" bij de
MIVB".

De voorzitter. - De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*). - *Onlangs heeft de MIVB haar "Handvest van de cliënt" voorgesteld. Dit Handvest bevat verbintenissen van de MIVB op het vlak van stiptheid, netheid en comfort en de verwachtingen ten opzichte van de gebruikers inzake respect voor materiaal, beleefdheid en netheid.*

Met dit Handvest wil de MIVB het Europees certificaat voor het openbaar vervoer behouden.

Sinds 2002 kreeg de MIVB al een certificaat voor een aantal lijnen. Dat wordt voor één jaar toegekend door een onafhankelijk orgaan op basis van een audit.

Het beheerscontract met het gewest bepaalt dat alle lijnen dat certificaat moeten behalen.

De MIVB beweert dat hiertoe één miljoen euro voor investeringen in materiaal en opleiding is toegezegd.

Ik heb hierover een aantal vragen.

Hoe lang wordt dit Handvest uitgedeeld? Wordt die actie later hernomen? Hoeveel Handvesten zijn er uitgedeeld? Staan er pedagogische initiatieven voor scholen op stapel? Is de verspreiding van dit Handvest beperkt tot de lijnen met een certificaat? De MIVB wil een certificaat voor 98% van haar

termes de transports en commun. Des solutions alternatives doivent alors être envisagées.

- *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 «Charte du client» et la
certification «qualité de service» à la STIB».

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

M. Jacques Simonet. - La STIB a présenté récemment sa 'Charte du client' par laquelle elle s'engage à offrir une qualité de service à ses usagers. Distribuée massivement, cette charte comporte les engagements de la société à l'égard de ses usagers en termes de régularité, de propreté et de confort ainsi que ses attentes de la part de sa clientèle en ce qui concerne le respect du matériel, la civilité et la propreté.

Cette Charte doit permettre le maintien de la certification européenne aux entreprises de transport public à la STIB, label qui se base sur des critères de ponctualité, de confort, d'information, de propreté et d'accueil.

Depuis 2002, plusieurs lignes du réseau bruxellois affichent ce label, que délivre un organisme indépendant sur base d'un audit pour une durée d'un an.

Le contrat de gestion 2001-2005 établi entre la Région et la STIB prévoit que l'ensemble des lignes devront être certifiées «qualité de service».

La STIB a déclaré que des investissements à hauteur d'un million d'euros en matériel et en formation avaient été consentis à cet effet.

Concernant cette Charte du client et la certification «qualité de service» :

lijnen. Er komen dus een aantal lijnen niet in aanmerking. Bepaalt uw kabinet of de MIVB welke lijnen dat zijn? Waarom kunnen die lijnen dat certificaat niet krijgen? Hoeveel geld gaat er behalve het reeds geïnvesteerde miljoen in 2005 naar dit project?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het "Handvest van de cliënt" is een vertrouwenscontract dat voortspuit uit de zorg om de kwaliteit van de geleverde dienst.*

Het legt wederzijdse afspraken vast en geeft per lijn een kwaliteitsgarantie.

Er werden 22.000 exemplaren uitgedeeld op 11, 12 en 13 januari, vooral op de lijnen met een certificaat en op plekken waar veel cliënten konden bereikt worden. Het Handvest is ook te verkrijgen in de handelsagentschappen van de MIVB en staat op de website.

Het is dus toegankelijk voor leraars en onderwijsverenigingen. Bij informatiecampagnes in scholen zal het Handvest bij de documentatie worden gevoegd.

Het zal regelmatig worden aangepast aan nieuwe evoluties. Dan zullen we uiteraard ook nieuwe distributiecampagnes organiseren.

Het kwaliteitsniveau dat de MIVB bereikt, wordt gemeten aan de hand van het geschatte percentage van het cliënteel dat een dienst gebruikt die het CEN-certificaat geniet. De MIVB werkt eraan om voor zoveel mogelijk lijnen dat certificaat te verkrijgen.

De MIVB deelt mee dat zij over de investering van

Pendant combien de temps sera-t-elle distribuée ? Cette opération sera-t-elle renouvelée ultérieurement ? Combien de Chartes ont-elles été déjà distribuées ? Des actions pédagogiques en termes de documentation distribuée à l'égard des écoles sont-elles prévues en parallèle ? La distribution de cette Charte est-elle limitée aux lignes déjà certifiées ? La STIB souhaite la certification « qualité de service » pour 98% de ses lignes. Cela laisse sous-entendre que certaines lignes ne parviendraient pas à se conformer aux critères exigés. Ces lignes sont-elles identifiées par votre cabinet ou la STIB ? Pour quelles raisons ces lignes ne pourraient-elles pas obtenir cette certification ? Outre le million d'euros investi en faveur de ce programme, quel est le montant global alloué à ce projet pour l'année 2005 ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La 'Charte du client' de la STIB est un contrat de confiance qui trouve son origine dans la volonté de la STIB à vouloir maîtriser la qualité du service offert.

Cette Charte, qui prend en compte le déplacement du client dans sa globalité, évolue vers des engagements réciproques et une garantie de service certifiée par axe suivant les besoins des clients et en fonction des réalités du marché constatées.

Jusqu'à présent, environ 22.000 exemplaires de ce document ont été diffusés, illustrant ainsi la volonté d'information de la STIB.

La Charte du client a été distribuée les 11,12 et 13 janvier, principalement sur les lignes certifiées et à des endroits pouvant toucher un grand nombre de clients. Cette Charte est également disponible dans les agences commerciales de la STIB et peut être consultée sur son site Internet.

Elle est donc tout à fait accessible aux membres du corps professoral et aux associations qui oeuvrent dans le tissu scolaire. En outre, lors des actions d'information organisées au sein des écoles, la Charte sera jointe à la documentation fournie.

La démarche qualité de service étant une démarche de progrès, il est clair que cette Charte est amenée à évoluer régulièrement. De nouvelles lignes devraient encore être certifiées. Il va de soi qu'à ces

een miljoen euro in materieel en vorming geen officiële verklaring terzake heeft afgelegd.

Volgens het beheerscontract moet de MIVB een gedeelte van de bonus, maximaal 3 miljoen euro per jaar, gebruiken om CEN-certificaten te verwerven. Die bonus krijgt de maatschappij wanneer het kwaliteitsniveau een bepaalde drempel haalt (65% in 2004, 90% in 2005).

De voorzitter. - De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *De MIVB zou dus in 2005 een bedrag van drie miljoen euro kunnen investeren voor die certificatie.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen. Dat bedrag is een bonus die pas wordt toegekend als de lijnen gecertificeerd zijn.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *De MIVB is dus niet van plan nog nieuwe investeringen te doen of heeft ze die nog niet becijferd?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat valt onder de dagelijkse werking van de MIVB. Ik ken het exacte bedrag niet.*

occasions, de nouvelles campagnes de distribution seront organisées.

La mesure des niveaux de qualité atteints par la STIB est basée sur la certification CEN au travers d'un indicateur qui est le pourcentage estimé de clientèle bénéficiant d'un service certifié. Dans ce contexte, la STIB entend étendre sa démarche de certification à un maximum de lignes et oeuvre en ce sens. Dans le cas où certaines lignes ne seraient pas certifiables, les causes seront identifiées et documentées dans un dossier par ligne.

En ce qui concerne votre dernière question relative à l'investissement à hauteur d'un million d'euros en matériel et en formation, consenti dans le cadre des efforts entrepris dans ce domaine, la STIB me répond qu'elle n'a pas fait de déclaration officielle à ce sujet.

Le contrat de gestion prévoit l'affectation d'une partie du bonus à la certification CEN des lignes, pour un montant annuel maximum de 3 millions d'euros, obtenu lorsque le pourcentage estimé de la clientèle bénéficiant de lignes certifiées dépasse un seuil qui était de 65% en 2004 et qui sera de 90% en 2005.

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

M. Jacques Simonet. - J'en déduis que l'on peut aller, même si il n'y a pas encore d'engagement ferme pris par la STIB, jusqu'à un montant de trois millions d'euros qui, le cas échéant serait investi au cours de l'année 2005 pour l'obtention de cette certification.

M. Pascal Smet, ministre. - Non. Le contrat prévoit qu'il y a un bonus et que l'on va donner trois millions d'euros quand les lignes seront certifiées.

M. Jacques Simonet. - La STIB elle-même n'a donc plus l'intention de faire de nouveaux investissements, ou n'est-elle pas capable de vous les chiffrer ?

M. Pascal Smet, ministre. - Cela concerne l'opération régulière de la STIB ; son fonctionnement quotidien. Je ne connais pas le chiffre exact et n'ai pas demandé ce détail.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Er zou één miljoen geïnvesteerd zijn in materieel en opleiding voor het certificatieproject.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik beheer de dagelijkse uitgaven van de MIVB niet. Ik zal het navragen. De certificatie is het resultaat van de inspanningen die tijdens een periode zijn geleverd. Het gaat dus om een continu proces.*

- *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 complementariteit van de netten van De Lijn en de MIVB in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter. - De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Zowel de MIVB, De Lijn als de TEC bieden hun diensten aan in het Brussels Gewest. Ik stel vast dat de MIVB en De Lijn soms op een ongezonde manier met elkaar concurreren.*

Op een aantal verkeersassen rijden zowel voertuigen van de MIVB als van De Lijn. Dat is totaal zinloos, zowel vanuit economisch oogpunt als voor de mobiliteit.

De Lijn streeft ernaar om haar passagiers naar het centrum van Brussel te brengen, en sommige Vlaamse buslijnen verlaten zelfs nooit het Brussels Gewest. Daar zitten politieke bedoelingen achter.

Het Brussels Gewest kan daar weinig aan doen. Om het netwerk van openbaar vervoer te wijzigen, moeten de drie gewesten akkoord gaan. Reeds in de jaren negentig zijn een aantal voorstellen tot wijziging geformuleerd, maar die zijn nooit

M. Jacques Simonet.- D'après les informations que j'avais, le million en tant que tel avait été investi en matériel et en formation, pour la certification.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB me dit que ce n'est pas le chiffre exact, mais je vais les réinterroger puisque je ne gère pas leurs dépenses au quotidien. La certification est le résultat de tous les efforts qui sont faits pendant toute une période. Il s'agit d'un processus continu.

- *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 cohabitation entre les réseaux STIB et De Lijn en Région de Bruxelles-Capitale ».

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

M. Jacques Simonet.- Trois sociétés de transports publics - la STIB, De Lijn, et les TEC - offrent leurs services sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. On constate parfois un problème de cohabitation entre la STIB et De Lijn, avec ce que cela peut induire en termes de dysfonctionnements, voire de phénomènes de concurrence malsaine. Un certain nombre de lignes qui appartiennent à la société De Lijn font doublon avec des offres de transport émanant de la STIB. C'est le cas par exemple chaussée de Mons, avenue Houba De Strooper, boulevard Bockstael et boulevard Léopold II. En termes de mobilité et en termes économiques, cet état de fait est une absurdité pour notre région et pour les deux sociétés concernées.

La volonté de la société flamande d'amener systématiquement ses passagers au centre de Bruxelles n'est pas absente de considérations de type politique, voire même symbolique sur le plan

gerealiseerd.

Mijnheer Smet, u heeft in de pers verklaard dat er inspanningen moeten worden gedaan om de drie netten van openbaar vervoer beter op elkaar te doen aansluiten en dat er eventueel opnieuw moet worden onderhandeld over het samenwerkingsakkoord van 1991.

Heeft u al contact opgenomen over deze kwestie met uw Vlaamse en Waalse collega's om opnieuw te onderhandelen over dit samenwerkingsakkoord?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb contacten gehad met de Vlaamse minister van Mobiliteit en de gouverneur van Vlaams-Brabant, die het aanbod van De Lijn in Vlaams-Brabant coördineert. Ik heb met minister Van Brempt een informeel akkoord gesloten om het aanbod van De Lijn in Brussel te herzien en de complementariteit met het MIVB-net te verbeteren. Er wordt ook gewerkt aan een nieuw samenwerkingsakkoord tussen de twee gewesten.*

Het gewest moet in de toekomst het volledig openbaar vervoersaanbod op zijn grondgebied coördineren. Daarbij is informatie heel belangrijk. Ik ben van plan een website uit te bouwen waar men het beste traject tussen twee punten in Brussel kan opvragen, rekening houdend met het aanbod van de MIVB, De Lijn, de TEC, maar ook van de NMBS. Nu moeten er nog vier dienstregelingen en

communautaire. Les lignes 134 et 190 de De Lijn ont un parcours qui, à aucun moment, ne sort du territoire de la Région bruxelloise.

La Région a peu de prise sur ces problèmes puisque l'accord de coopération de 1991, signé par les trois Régions, a figé la situation existante de fait. La modification d'un réseau impose, de par cet accord de coopération, la consultation de l'ensemble des partis. Dans les années '90 déjà, un certain nombre de propositions ont été faites par des techniciens, proposant d'échanger un certain nombre de tronçons de lignes. Ces échanges n'ont jamais eu lieu.

Vous avez récemment déclaré à la presse, M. Le ministre, que la recherche de complémentarité entre les différents réseaux devait se poursuivre et que vous n'excluez pas de remettre sur la table une nouvelle discussion de l'accord de coopération.

Des contacts ont-ils été pris en vue de dégager des propositions visant à une rationalisation de l'offre de transport entre les trois sociétés de transports publics ? Pouvez-vous nous en dire un peu plus quant aux contacts qui auraient lieu à l'heure actuelle ? Des contacts ont-ils été initiés avec vos collègues wallons et flamands, en vue d'entrer dans le vif du sujet d'une nouvelle discussion de l'accord de coopération ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, des contacts sont pris, surtout avec les responsables flamands, c'est-à-dire la ministre flamande de la Mobilité et le gouverneur du Brabant flamand, qui coordonne l'offre de De Lijn dans le Brabant flamand. Au-delà des contacts, Mme Kathleen Van Brempt et moi-même avons conclu un accord informel visant à revoir l'offre de De Lijn à Bruxelles et à favoriser la complémentarité. Actuellement, des réunions préparatoires sont en cours pour aboutir à un nouvel accord de coopération entre les deux Régions.

A l'avenir, la Région doit affirmer sa position de maître par rapport à l'offre des transports en commun sur notre territoire. L'administration régionale doit coordonner toute l'offre émanant de la STIB mais aussi de De Lijn, des TEC, sans oublier les chemins de fer dont beaucoup de

vier websites worden geraadpleegd. Doel is al die gegevens te centraliseren.

Daarnaast moet worden gewerkt aan de tariefintegratie en de complementariteit van het aanbod. Mijn Vlaamse collega is bereid hierover samen te werken. Ik heb nog geen contact gehad met mijn Waalse collega omdat het probleem zich minder stelt.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *De problemen situeren zich vooral met het Vlaams Gewest, dus het is logisch dat u eerst contact opneemt met minister Van Brempt. Om opnieuw te onderhandelen over het samenwerkingsakkoord, moet u ook uw Waalse collega contacteren. Ik ben tevreden dat de minister dat van plan lijkt te zijn.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
ADELHEID BYTTEBIER

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

betreffende "de ontwikkeling van een
voetgangerszone ter hoogte van de flessenhals
Louiza".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het
woord.

Bruxellois ne connaissent pas l'offre importante. L'intégration des tarifs est très importante, mais il y a aussi l'intégration de l'offre en termes de communication et d'information. Dans les mois et les années qui viennent, je veux par exemple créer un site Internet qui indiquera à l'utilisateur le meilleur itinéraire pour se rendre d'un point A à un point B en Région bruxelloise, en tenant compte de l'offre de la STIB, de De Lijn, des TEC et de la SNCB. Actuellement, il faut consulter quatre dépliants, quatre sites Internet. Il faudrait les intégrer dans une seule source d'informations.

Il faudra alors travailler parallèlement sur l'intégration tarifaire et sur l'offre. A cet égard, mon homologue flamande - je n'ai pas encore pris contact avec mon homologue wallon puisque le problème se pose moins dans sa Région - a montré une véritable volonté de collaboration.

M. Jacques Simonet.- L'ensemble de la réponse, mais surtout la fin, me rassure. Dans la mesure où le problème se pose essentiellement entre la Région bruxelloise et la Région flamande, il est logique que les premiers contacts aient été pris avec la ministre Van Brempt. Si on veut véritablement renégocier l'accord de coopération de 1991, il faut aussi avoir un contact avec votre homologue wallon, même si les problèmes sont moindres avec les TEC. On ne peut envisager cette renégociation que dans un partenariat à trois. Le ministre a l'air de vouloir s'engager dans cette voie. Je suis donc tout à fait satisfait de sa réponse.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ADELHEID
BYTTEBIER

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

concernant "le développement d'une zone
piétonne à la hauteur du goulet Louise".

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

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Bij een mondelinge vraag moet men zich in principe aan de tekst houden, maar ik denk dat ik voor deze vraag misschien voldoende heb aan een foto. Deze foto draagt trouwens ook de Franse titel “un débat autour du piétonnier du goulet Louise” (“een debat over de voetgangerszone ter hoogte van de flessenhals Louiza”). Ze beantwoordt eigenlijk al mijn vragen 2 en 4, maar dat maakt mijn vragen 1 en 3 net des te interessanter.

Mijn vraag dateert van 13 januari. Ik las toen in een Franse krant - als Nederlandstalige moet je de Franse kranten lezen om Brussel te kennen - het artikel “Bruxelles : un piétonnier au goulet Louise” (“Brussel: een voetgangerszone aan de flessenhals Louiza”). Mijn vraag werd echter geen dringende vraag. De minister heeft dus twee weken gehad en heeft ondertussen blijkbaar enkele initiatieven kunnen nemen, al dan niet aangespoord door mijn vraag. Het zou u overigens flatteren, moest u rekening houden met de vragen van de parlementsleden.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb dat niet gedaan als reactie op uw vraag.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Dat betreurt ik dan, want het is onze rol als parlementsleden om de ministers aan te zetten...

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben al maanden bezig met dit project, dat wil ik zeggen.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De flessenhals Louiza is een algemeen bekend begrip. Het gebeurt immers regelmatig dat het autoverkeer en, belangrijker voor ons, het openbaar vervoer systematisch vastzitten aan het begin van de Louizalaan, op het stuk tussen de kleine ring en het Stefaniaplein. Ik verwijs opnieuw naar de foto in “Le Soir” van vandaag.

De tram rijdt er in een eigen bedding en is daardoor vaak de kop van Jut. Er wordt gezegd dat die eigen trambedding voor het probleem zorgt. Daarnaast is eerder onderzoek gedaan. Twee jaar geleden publiceerde de Vereniging Stad en Gemeenten een lijvig rapport van 42 bladzijden. Daaruit blijkt duidelijk dat het foutparkeren en dubbel parkeren de oorzaak zijn, waardoor auto's via de trambedding gaan oversteken en waardoor alles

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *La photo portant le titre "Un débat autour du piétonnier du goulet Louise" répond en partie à ma question.*

Cette question date du 13 janvier, et était liée à un article paru dans un journal francophone, titré "Bruxelles : un piétonnier au goulet Louise". Ce n'était pas une question d'actualité. Le ministre a donc disposé de deux semaines et a vraisemblablement pu prendre quelques initiatives, encouragées ou non par ma question.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce n'était pas en réaction à votre question.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Je le déplore, car c'est notre rôle de parlementaires de pousser les ministres...*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je m'occupe de ce projet depuis des mois.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Il arrive régulièrement que le trafic automobile et les transports publics soient coincés au goulet Louise. Le site propre du tram est souvent incriminé. Il y a deux ans, l'Association de la Ville et des Communes a publié un volumineux rapport de 42 pages, qui met en cause le parking sauvage et les doubles files, qui obligent les voitures à emprunter le site propre, paralysant la circulation des trams 91, 92, 93 et 94.*

Je soutiens votre volonté d'accorder la priorité aux transports en commun et à la vitesse commerciale. J'aimerais connaître vos plans concernant la création d'une zone piétonne au goulet Louise.

De quelle étude s'agit-il ? A qui est-elle confiée ? S'appuie-t-elle sur les constatations de 2003,

vast komt te zitten. Het ene effect zorgt voor het andere. Het rijdend verkeer wordt belemmerd, zoekt een uitweg op de trambedding en dan zit ook het openbaar vervoer vast. Het gaat hier om vier verschillende tramlijnen: 91, 92, 93 en 94.

U pleit er als minister voor dat het openbaar vervoer en de Vicom (de commerciële snelheid) alle prioriteit zou krijgen. U weet dat ik die mening deel. Ik heb twee weken geleden gelezen dat u de keuze voor een voetgangerszone aan de flessenhals ernstig bestudeert. Daarom wilde ik toen vragen wat u van plan was.

Naar wat voor studie verwijst u? Wie voert die uit? Bouwt die studie verder op de bevindingen van 2003, toen er een testoperatie “flessenhals Louizalaan” werd uitgevoerd, en op de tekst van de Vereniging Stad en Gemeenten?

Ten tweede, welke mogelijke pistes stelt u voor? Denkt u aan een gedeeltelijke of een volledige voetgangerszone in die ruimte? Aan de foto te zien, zou het een volledige voetgangerszone worden. Denkt u aan een tijdelijke of een complete voetgangerszone? U zal het systeem van moduleren wel kennen.

Als ik voor die tweede vraag moet afgaan op de foto, lijkt het alsof u het fietsverkeer op dat stukje Louizalaan uitsluit, terwijl u volgens de wet juist meer wegen moet openstellen voor fietsers, bijvoorbeeld door fietsen in tegenrichting toe te staan, beter bekend als het beperkt eenrichtingverkeer (BEV). Ik hoop dat u mij op dit punt zal geruststellen.

Mijn derde vraag is welke alternatieven er voor de auto worden onderzocht. Krijgen laden en lossen voorrang, bijvoorbeeld dankzij manipuleerbare paaltjes? Wordt foutparkeren, dat eigenlijk de echte oorzaak is van het vastzitten aan de flessenhals, onmogelijk gemaakt of zult u, afgaand op de foto, het autoverkeer omleggen?

Mijn laatste vraag ten slotte is of er overleg zal worden gepleegd met de betrokken gemeenten, de politiezone, de bewoners en de handelaars.

Als de informatie in de krant juist is, denk ik het antwoord te hebben gelezen op mijn vragen betreffende de inspraak en de mogelijke pistes, maar mijn eerste vraag betreffende de studie en

lorsque l'opération test "Goulot avenue Louise" avait été menée, et sur le texte de l'Association de la Ville et des Communes ?

Quelles pistes proposez-vous ? Envisagez-vous une zone entièrement ou partiellement piétonne à cet endroit ?

J'espère que vous n'excluez pas le trafic cycliste sur ce tronçon de l'avenue Louise, alors que la loi vous demande d'ouvrir plus de rues aux cyclistes.

Quelles alternatives ont été examinées pour les voitures ? Le chargement et le déchargement auront-ils la priorité, par exemple au moyen de potelets rétractables ? Le parking sauvage sera-t-il rendu impossible ou bien le trafic automobile sera-t-il détourné ?

Y-aura-t-il une concertation avec les communes concernées, la zone de police, les habitants et les commerçants ?

mijn derde vraag betreffende de alternatieven blijven pertinent.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De conclusies van de studie die mijn voorganger samen met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten heeft geïnitieerd, zijn heel duidelijk. Ook de administratie en de MIVB hebben over de flessenhals aan de Louizalaan nagedacht en een aantal krachtlijnen uitgewerkt. Als wij beslissen om een autovrije zone te maken, zullen wij een specifieke studie voor de herinrichting bestellen, maar die beslissing is nog niet genomen.

Toen ik anderhalf jaar geleden actief werd in de Brusselse politiek, heb ik de Louizalaan aangehaald als één van de straten waar iets moest gebeuren; liefst een autovrije zone.

Ik vind het eerlijk gezegd een beetje jammer dat een schepen van Brussel-Stad voorbarige verklaringen heeft afgelegd en zo het project, dat wij in stilte aan het voorbereiden waren, enigszins in gevaar heeft gebracht. Nu zijn een aantal mensen gealarmeerd. Als wij dit op voorhand met hen hadden kunnen bespreken, ver van de camera's en in alle rust, waren we misschien sneller tot een realisatie gekomen.

Dat is evenwel niet onoverkomelijk en is tevens de aanleiding voor de informatievergadering die vanavond plaatsvindt. Die vergadering gaat niet door om mede te delen dat daar een autovrije zone komt. Bedoeling is naar de handelaars te luisteren en hen te vragen wat de voor- en nadelen zullen zijn, welke problemen er kunnen ontstaan en wat hun voorkeur wegdraagt. Op basis daarvan zullen wij een principiële beslissing nemen en eventueel een studie voor de concrete uitvoering bestellen.

Als wij beslissen een voetgangerszone te maken, kunnen wij voor een halfslachtige of voor een volledige oplossing kiezen. Ik pleit voor de volledige oplossing, namelijk geen autoverkeer maar alleen nog voetgangers en fietsers. Die fietsers staan misschien niet op de tekening, maar die tekening geeft maar een idee van hoe het eruit zou kunnen zien. Zo zou het perfect kunnen dat de bloembakken op de tekening later bomen worden. Er is nog niet beslist hoe het er concreet zal uitzien.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les conclusions de l'étude initiée par mon prédécesseur en collaboration avec l'Association de la Ville et des Communes sont très claires. L'administration et la STIB ont développé plusieurs lignes de force. Si nous décidons d'aménager une zone piétonne, une étude spécifique sera commandée mais aucune décision n'est prise à ce jour.*

Il est dommage qu'un échevin de Bruxelles-Ville ait fait des déclarations prématurées, mettant ainsi le projet en danger. Une discussion préalable, en toute sérénité, aurait peut-être permis une réalisation plus rapide.

Une réunion d'information est organisée ce soir. Elle a pour but d'écouter l'avis des commerçants quant aux avantages et inconvénients, aux éventuels problèmes du projet et de mieux connaître leur préférences. Sur la base de ces informations, nous prendrons une décision de principe et commanderons, le cas échéant, une étude relative à l'exécution concrète.

En cas de développement d'une zone piétonne, nous avons le choix entre une solution partielle ou complète. Je suis partisan de la solution complète qui préconise l'interdiction du trafic automobile, réservant la zone aux piétons et aux cyclistes. Aucune décision n'est encore prise quant à l'aspect concret. Les commerçants de l'avenue Louise seront concertés, et éventuellement les clients.

Il va de soi qu'une zone piétonne exclut tout stationnement. Les chargements et déchargements devront se faire à des heures déterminées.

Aujourd'hui, nous entamons la première phase de concertation avec les associations. J'ai également évoqué cette idée avec les bourgmestres d'Ixelles, de Saint-Gilles et de Bruxelles-Ville et cette concertation sera poursuivie dans le futur.

Reste à convaincre les gens. Rien n'est décidé pour l'instant.

Nous devons également tenir compte du sens de la circulation. Je souhaite que toutes les parties

Daarover zal overleg worden gepleegd met de handelaars en waarom ook niet met de klanten van de Louizalaan.

Als we er een autovrije zone zouden maken, spreekt het voor zich dat we geen parkeren meer zullen toestaan. Laden en lossen moeten mogelijk zijn, maar binnen bepaalde uren, zoals dat in andere steden gebruikelijk is.

Vandaag starten wij de eerste fase van het overleg met de verenigingen. Ik heb ook al met de burgemeesters van Elsene, Sint-Gillis en Brussel-Stad over deze ideeën gesproken en zal dat overleg in de toekomst voortzetten. Zulk een belangrijke ingreep moet immers in overleg gebeuren.

Dat willen we ook doen. We willen overleggen met de mensen en hen overtuigen. We zullen vanavond zien hoe de mensen reageren. Sommigen zullen er voor zijn en anderen er tegen.

Toch hoop ik dat we er een voetgangerszone van kunnen maken. Dat is vandaag nog niet beslist. We moeten daarbij ook rekening houden met waar de verkeersstromen heen gaan. We hebben nu een idee van hoe we die kunnen opvangen, maar je moet toch altijd in de praktijk bekijken hoe dat loopt. Ik zou vooral willen vragen dat we dit project met alle partijen rustig verder kunnen voorbereiden en dat niemand daar overhaaste verklaringen over aflegt. Anders komt het project in gevaar.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik ben blij met uw antwoord en met het feit dat u het initiatief van de stad Brussel mee steunt. Ik denk dat de beslissing in dit dossier kan worden genomen via een open communicatie en met een grote betrokkenheid van de omwonenden. U spreekt over de fietsers. Dit is niet hetzelfde als het verschil tussen een bloembak en een boom. Fietsers zijn niet zomaar inwisselbaar. Ik hoop dus echt dat de volgende keer op de tekening zowel voetgangers als fietsers te zien zullen zijn. Ik zal u graag steunen wanneer u verder het verkeersvrij maken van deze strook blijft verdedigen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

prennent part à l'élaboration du projet en toute sérénité, et qu'aucune déclaration précipitée ne vienne compromettre le projet.

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

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *Je suis heureuse que vous souteniez cette initiative. Toute décision sur ce dossier doit être prise dans la transparence et en concertation avec les riverains.*

En ce qui concerne les cyclistes, ceux-ci doivent être représentés sur le plan au même titre que les piétons.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik hoop dat de fietsers in de toekomst niet alleen op de tekening zullen staan, maar ook in die straat op een veilige manier zullen kunnen rijden.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik zal u daar elke week meermaals komen begroeten.

- *Het incident is gesloten.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'espère que les cyclistes ne resteront pas uniquement visibles sur le plan mais qu'ils pourront rouler dans cette zone en toute sécurité.*

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *Sachez que j'y serai régulièrement !*

- *L'incident est clos.*