



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

**Bulletin van de interpellaties  
en mondelinge vragen**

\_\_\_\_\_

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 15 JUNI 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 15 JUIN 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	4	INTERPELLATION	4
- van de heer Hervé Doyen	4	- de M. Hervé Doyen	4
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,	
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,	
en tot mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw,		et à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme,	
betreffende "de weerslag van het plan van de Vlaamse Regering voor de heraanleg van de Ring O op de mobiliteit ten noorden van Brussel".		concernant "les conséquences des projet du gouvernement flamand relatifs à la restructuration du Ring O sur la mobilité au nord de Bruxelles".	
<i>Bespreking – Sprekers : de heer <b>Hervé Doyen</b>, de heer <b>Pascal Smet</b>, minister.</i>		<i>Discussion – Orateurs : <b>M. Hervé Doyen</b>, <b>M. Pascal Smet</b>, ministre.</i>	
MONDELINGE VRAGEN	10	QUESTIONS ORALES	10
- van de heer André du Bus de Warnaffe	10	- de M. du Bus de Warnaffe	10
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 coördinatie van de maatregelen die moeten worden genomen voor de gezinnen met kinderen die het slachtoffer zijn van verkeersongevallen".		concernant "la coordination des mesures à prendre vis-à-vis des familles dont les enfants sont victimes de la route".	

- van mevrouw Carla Dejonghe	15	- de Mme Carla Dejonghe	15
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 resultaten van een recent onderzoek naar het aandeel en de kosten van het openbaar vervoer in een stedelijke context."		concernant "les résultats d'une étude récente sur la part et le coût des transports en commun dans un contexte urbain".	
- van mevrouw Michèle Hasquin-Nahum	18	- de Mme Michèle Hasquin-Nahum	18
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de problematiek van het beheer en onderhoud van de roltrappen in de metro".		concernant "la problématique de la gestion et de l'entretien des escalators du métro".	
- van de heer Mohamed Lahlali	20	- de M. Mohamed Lahlali	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 "het gratis openbaar vervoer voor asielzoekers".		concernant "l'accès des demandeurs d'asile à la gratuité des transports en commun".	
- van mevrouw Amina Derbaki Sbaï	23	- de Mme Amina Derbaki Sbaï	23
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 project voor de heraanleg van de Picardstraat".		concernant "le projet de réaménagement de la rue Picard".	

<p>- van mevrouw Céline Delforge 26</p> <p>aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,</p> <p>betreffende "de verluchting van de bussen bij warm weer".</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 26</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les systèmes d'aération des bus par temps chaud".</p>
<p>- van mevrouw Carine Vyghen 30</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,</p> <p>betreffende "de veiligheid van de Brusselse tunnels".</p>	<p>- de Mme Carine Vyghen 30</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la sécurité des tunnels bruxellois".</p>

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

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Doyen.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

EN TOT MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "de weerslag van het plan van de Vlaamse Regering voor de heraanleg van de Ring O op de mobiliteit ten noorden van Brussel".

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

**De heer Hervé Doyen** (*in het Frans*):- *De gemeenten uit het noordwesten van Brussel hebben in april 2004 bij toeval vernomen dat de Vlaamse Regering vergevorderde plannen heeft voor de heraanleg van de Ring O. Die plannen zullen een weerslag hebben op de mobiliteit in Brussel.*

*Zo zou afrit 8 aan de Limburg Stirum/Houba de Strooperlaan worden afgeschaft. Dat betekent dat bij activiteiten op de Heyzel het autoverkeer zich zal moeten verspreiden via parking C, de Tentoonstellingslaan of de A12, wat tot een volledige dichtslibbing van de Romeinsesteenweg,*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Doyen.

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

ET À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "les conséquences des projet du gouvernement flamand relatifs à la restructuration du Ring O sur la mobilité au nord de Bruxelles".

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

**M. Hervé Doyen.**- Nous, communes du Nord-Ouest, avons appris par hasard, en avril 2004, que le gouvernement flamand disposait d'un projet bien avancé portant sur la restructuration du Ring Ouest, projet qui devrait avoir certaines répercussions sur la mobilité dans le nord de Bruxelles.

D'après les projets de ce plan, du côté inférieur de la ceinture, la sortie de l'avenue Limburg Stirum - Houba de Strooper, soit la sortie 8, sera complètement supprimée. Il n'y aura plus de sortie, ni d'entrée, dans aucune direction.

*het kruispunt Romeinsesteenweg/Tentoonstellingslaan en de Dikkebeuklaan zal leiden.*

*Die extra verkeersdruk zal ook de interventies van de hulpdiensten vertragen. Er is een voorpost van de brandweer aan de Dikkebeuklaan en de ziekenwagens van het AZ/VUB moeten eveneens langs de Dikkebeuklaan.*

*Nu reeds rijden hulpvoertuigen op het spitsuur tegen de verkeersstroom in.*

*Alle verkeer vanuit het noorden van Brussel moet de stad binnenrijden langs de A12 of via de Brusselsesteenweg en de Tentoonstellingslaan.*

*Er is een bijkomende oprit (richting Zaventem) gepland ter hoogte van de afrit AZ/VUB, om personeel en bezoekers die richting Zaventem rijden een betere toegang te bieden. 's Avonds zal dat files veroorzaken omdat de gebruikers ervan de Dikkebeuklaan moeten oversteken om de oprit te bereiken. De oprit richting Zaventem ter hoogte van de Tentoonstellingslaan op het grondgebied van Brussel blijft behouden.*

*De Ring krijgt twee bijkomende rijstroken voor 'plaatselijk verkeer', dat betekent voor voertuigen die zich van een oprit tot de volgende afrit verplaatsen. De verbreding zal voor een deel ten koste gaan van het Laarbeekbos.*

*Wat de buitenring betreft, wordt de afrit Wemmel (afrit 8) vanuit Zaventem uitsluitend gereserveerd voor het noorden van Brussel. De afrit richting Jette wordt afgeschaft en omgevormd tot een oprit richting Groot-Bijgaarden.*

*Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant heeft reeds (zonder vergunning) naast de bestaande afrit een oprit richting Groot-Bijgaarden aangelegd. Die is uitsluitend bestemd voor de hulpdiensten op het grondgebied van Wemmel. Recht tegenover de afrit AZ/VUB komt er een oprit richting Groot-Bijgaarden voor voertuigen afkomstig uit het noorden van Brussel en een afrit naar 'Jette-centrum' voor het verkeer uit Zaventem.*

*Buiten de spits verloopt het verkeer momenteel vlot op de Tentoonstellingslaan, de Dikkebeuklaan en de Romeinse Steenweg.*

*Tijdens het spitsuur is het kruispunt van de*

Ainsi, lors des activités au Heysel, par exemple lors du salon de l'auto, tout le trafic automobile devra se disperser via les accès au Ring du parking C, via les accès de l'avenue de l'Exposition ou via l'autoroute d'Anvers, l'A12, ce qui provoquera un encombrement total de la chaussée Romaine sur le territoire de Bruxelles, et du carrefour entre la chaussée Romaine et l'avenue de l'Exposition, ainsi que de l'avenue de l'Arbre Ballon sur les territoires de Jette et de Bruxelles.

Les délais d'intervention des services de secours seront retardés par l'encombrement complémentaire de ce carrefour, puisqu'il y a un poste avancé du service incendie avenue de l'Arbre Ballon, et des interventions urgentes médicales de l'AZ/VUB, passent également par l'avenue de l'Arbre Ballon.

Or, actuellement, les véhicules de secours circulent déjà, lors des heures de pointe, dans le sens opposé (voirie avec berme centrale) !

Tout le trafic en provenance du nord de Bruxelles devra entrer via l'autoroute A12 ou via la chaussée de Bruxelles - avenue de l'Exposition. Il n'y a donc plus de dispersion possible.

L'aménagement d'un accès complémentaire (direction Zaventem) à hauteur de la sortie de l'AZ/VUB est prévu afin de faciliter l'accès du personnel et des visiteurs de l'AZ/VUB qui se dirigent vers Zaventem. Ces personnes risquent néanmoins d'être fortement ralenties en soirée, car elles devront croiser l'avenue de l'Arbre Ballon pour atteindre l'accès (infrastructure nécessaire sur le territoire jettois, mais voirie régionale). L'accès en direction de Zaventem à hauteur de l'avenue de l'Exposition sur le territoire de Bruxelles sera maintenu.

Le Ring sera élargi par deux voies complémentaires, dites pour "desserte locale", pour les véhicules qui se déplacent entre une entrée et une sortie du Ring (par exemple entre Zellik et Jette). Il est important de souligner que l'élargissement portera certainement atteinte au Bois du Laerbeek, site classé faisant partie du maillage vert.

En ce qui concerne le côté externe de la ceinture, la sortie Wemmel (sortie 8) en provenance de Zaventem sera uniquement réservée à la direction nord de Bruxelles. La sortie direction Jette sera

*Dikkebeuklaan, de Tentoonstellingslaan en de Romeinsesteenweg oververzadigd. Als er met open afritten wordt geschoven ter hoogte van dit kruispunt, zullen er nog meer mensen via het kruispunt rijden. Het zou een ramp zijn voor het verkeer in het noorden van Jette en de hulpdiensten van het AZ/VUB.*

*Er is nood aan overleg over de gevolgen van de herinrichting tussen het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest, de gemeenten Brussel-Stad, Jette en Ganshoren, het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV), het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) en het BIM, en de kabinetten van minister Smet, staatssecretaris Dupuis, minister Huytebroeck en minister-president Picqué.*

*Er moet een studie worden uitgevoerd om na te gaan hoe de problemen het best kunnen worden opgelost.*

*Toen vertegenwoordigers van de gemeenten Ganshoren, Brussel-Stad en Jette zich meldden op de vergadering die het Vlaams Gewest had belegd, kregen ze te horen dat ze niet mochten deelnemen en dat hun mening niet ter zake deed. Blijkbaar zijn de Vlamingen van mening dat het westelijke deel van de ring op hun grondgebied ligt, en dat ze dus naar eigen goeddunken op- en afritten kunnen sluiten of aanleggen.*

annulée à cet endroit et sera transformée en accès, direction Grand-Bigard.

Depuis quelques mois, "Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant" a déjà aménagé (sans permis), à côté de la sortie existante, un accès direction Grand-Bigard, réservé uniquement aux services de secours (territoire de Wemmel). Pratiquement en face de la sortie AZ/VUB, un accès (direction Grand-Bigard) sera aménagé pour les véhicules en provenance du nord de Bruxelles, de même qu'une sortie direction "centre - Jette" pour les véhicules en provenance de Zaventem.

Actuellement, on peut constater un trafic fluide (en dehors des heures de pointe) sur l'avenue de l'Exposition, l'avenue de l'Arbre Ballon et la chaussée Romaine.

Le carrefour de ces artères est saturé pendant les heures de pointe. Lorsque tous les mouvements d'accès et de sortie seront possibles à la hauteur de ce carrefour, cet endroit attirera nombre de personnes qui ne s'y sont jamais présentées (par exemple, les gens qui quittent Bruxelles via l'avenue de Limburg Stirum). On pourra s'attendre de ce fait à un blocage total. La mobilité dans le nord de Jette sera certainement mise en péril. Les services de secours - pompiers et ambulances de l'AZ - seront également complètement paralysés.

Ne serait-il pas pertinent d'ouvrir un débat entre les différents acteurs concernés, c'est-à-dire la Région bruxelloise, la Région flamande, les trois communes de Bruxelles-Ville, Jette et Ganshoren, les trois administrations régionales - AED, AATL et IBGE - ainsi que les cabinets des ministres Smet, Dupuis et Huytebroeck, et celui du ministre-président? Ceux-ci pourraient se réunir afin d'examiner ensemble les conséquences d'un tel aménagement sur la mobilité du nord de Bruxelles.

Ne serait-il pas important de procéder à une étude d'incidences afin de trouver les solutions les plus adéquates à chacun des problèmes posés ?

Des réunions de concertation ont été organisées du côté de la Région flamande. Les fonctionnaires des communes de Ganshoren, Bruxelles-Ville et Jette s'y sont présentés et ont été éjectés. La commission a estimé que l'avis des fonctionnaires de Bruxelles n'avait aucune espèce d'importance et qu'on n'en tiendrait pas compte.



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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Wat het laatste deel van uw vraag betreft : ik weet niet hoe dit allemaal is verlopen. Ik kan alleen maar zeggen dat het Vlaams Gewest met het Brussels Gewest wil overleggen om de gemoederen te bedaren en de coherentie te verhogen.*

*Het gewest zal binnen de voorgeschreven deadline zijn standpunt bekendmaken, dat op voorafgaandelijk overleg met de gemeenten zal berusten.*

*Sinds 2002 is de administratie Wegen en Verkeer Vlaams Brabant van het Vlaams Gewest een richtplan aan het opstellen voor de heraanleg van de noordelijke ring. Van meet af aan werd de Brusselse administratie daarbij betrokken. Het overleg vindt plaats binnen het coördinatiecomité inzake mobiliteit, dat werd opgestart naar aanleiding van het principeakkoord van 1998.*

*De onderzoeksfase van het project is van start gegaan na de goedkeuring van de streefbeeldstudie door de provinciale auditcommissie van Vlaams-Brabant inzake mobiliteit. De eerste fase van het project is de opstelling, in 2004, van het voorontwerp van gewestelijk uitvoeringsplan van Ring O tussen Groot-Bijgaarden en Vilvoorde, door de administratie van Ruimtelijke Ordening van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.*

*Er is toen tegelijk een advies gevraagd aan het Gewest en aan de drie gemeenten. De gemeenten werden dus vrij laat geraadpleegd. Het voorontwerp van de Vlaamse administratie voorziet echter niet in een overlegcomité tussen de twee gewesten.*

*De meningsverschillen moesten aan bod komen in het coördinatiecomité. Dat was in het verleden alleen bij conflicten het geval. Daarom is het BUV niet betrokken bij het begeleidingscomité van de streefbeeldstudie. Deze procedure verloopt nu anders: bij nieuwe projecten worden de plannen*

La Région flamande ne semble pas vouloir s'encombrer d'un avis de la Région bruxelloise et des communes limitrophes, considérant que le Ring Ouest est sur son territoire et qu'il lui est bon de fermer ou d'ouvrir des sorties.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Par rapport aux événements auxquels vous faites allusion à la fin de votre question : je n'ai pas eu connaissance de la manière dont ces événements se sont produits.

Je puis juste vous confirmer que la Région flamande a exprimé son intention de s'entretenir avec la Région bruxelloise, ceci pour plus de cohérence et éviter que chaque acteur défendrait uniquement son propre point de vue.

Déterminer sa position signifie pour la Région que les communes ont déjà été concertées et fait entendre leur avis dans les délais impartis.

Depuis que l'administration "Wegen en Verkeer Vlaams Brabant" de la Région flamande a entamé, en 2002, un projet de schéma-directeur en vue de réaménager le Ring Nord, une concertation a été menée entre les administrations bruxelloises concernées et les administrations flamandes.

Cette concertation a été organisée par le comité de coordination de l'accord de principe de 1998, conclu entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale et organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité.

La procédure d'étude du projet a démarré après l'approbation de cette "streefbeeldstudie" (étude des objectifs à atteindre) par la commission d'audit provinciale du Brabant flamand en matière de mobilité. La création en 2004 de l'avant-projet de plan d'exécution régional du Ring O entre Grand-Bigard et Vilvorde par l'administration de l'Aménagement du Territoire du ministère de la Communauté flamande, constitue la première phase de cette procédure.

Au moment où l'avis de la Région de Bruxelles-Capitale a été sollicité, les administrations des trois communes ont également été consultées. Les communes sont donc impliquées, tardivement, je vous l'accorde. Toutefois, l'avant-projet mis en

*bekendgemaakt en er is overleg met de Brusselse partners.*

*De uitvoering van het voorontwerp is nu opgeschort omwille van een milieueffectenstudie over de gevolgen voor het Laarbeekbos. Het BIM is hierbij nauw betrokken. De aandacht gaat vooral naar de biodiversiteit en het waterhuishouden.*

*De sluiting van afrit 8 is ook opgenomen in de streefbeeldstudie omwille van de eisen die Vlaanderen stelt aan zijn wegennet. De snelle centrale rijstroken mogen slechts om de 8 à 10 km door op- en afritten onderbroken worden. De buitenste rijstroken staan in voor de verbinding met de snelle rijstroken en het basiswegennetwerk.*

*Volgens de indieners van het ontwerp liggen de bestaande opritten - 7 bis (parking C), 8 (Houba, Limburg Stirum), 9 (Tentoonstelling, Brusselsesteenweg) - te dicht bij elkaar voor een goede verbinding met de buitenste rijstroken. Deze opties en een aantal varianten worden bestudeerd in het multimodaal model van Vlaams-Brabant.*

*Zodra in september het IRIS II-model op punt staat, zal Brussel deze opties toetsen. Via ons model kunnen we een realistische simulatie maken van de toestand in 2015. In september bestuderen we de gevolgen voor de omgeving van de Romeinse Steenweg.*

*Op het spitsuur is op de invalswegen de maximale capaciteit bereikt. Het verkeer staat stil vanop de Ring. Mogelijk zijn infrastructuurwerken noodzakelijk om de verkeersstroom vanaf het eerste kruispunt of rondpunt op het Brussels grondgebied te beperken, in combinatie met een groter aanbod van openbaar vervoer.*

*Alle scenario's zullen samen met de Brusselse belanghebbende partijen worden doorgepraat. Het resultaat van deze discussie zal als basis dienen voor de besprekingen tussen het Vlaams en het Brussels Gewest.*

place par l'administration flamande, ne prévoit pas de concertation entre les deux Régions.

C'est au sein du comité de coordination que les conflits et les divergences d'opinion devraient être abordés. Dans le passé, cela ne se produisait qu'en cas de conflit. C'est la raison pour laquelle l'AED n'a pas été impliquée dans le comité d'accompagnement de la "streefbeeldstudie". Il en va autrement aujourd'hui, puisque le planning de ce type d'étude est systématiquement communiqué et que les différents partenaires bruxellois sont contactés plus rapidement. Par le passé, nous n'étions informés qu'en cas de conflit; maintenant, nous le sommes dès le moment où un projet est lancé.

La réalisation de l'avant-projet est actuellement suspendue en raison d'une étude d'incidence sur l'environnement. Celle-ci a pour objet l'impact sur le Bois du Laerbeek, un site bruxellois reconnu dans le cadre de la directive Habitat. Le contenu de cette étude a été déterminé en étroite concertation avec l'IBGE. Une attention particulière sera portée à la biodiversité et au régime hydrologique. Les représentants de l'IBGE assureront également le suivi de cette étude.

La fermeture de la sortie 8 est effectivement reprise dans la "streefbeeldstudie", en raison des exigences qualitatives imposées par la Flandre sur son réseau principal. Les bandes centrales rapides ne devraient pas être perturbées par des entrées et sorties rapprochées de plus de huit à dix kilomètres. Les bandes latérales lentes assurent les relations entre ces bandes rapides et le réseau routier de base.

Les auteurs du projet considèrent que les accès existants - 7 bis (parking C), 8 (Houba, Limburg Stirum), et 9 (Exposition, chaussée de Bruxelles) - sont trop rapprochés pour permettre une liaison valable vers les bandes latérales. Cette option de base de l'étude et une série de variantes, dont celle qui maintient l'accès 8, seront examinées dans le modèle multimodal du Brabant flamand.

Bruxelles vérifiera ces options dès que la mise au point du modèle IRIS II sera terminée, c'est-à-dire en septembre. Notre modèle offre en outre la possibilité de réaliser une simulation réaliste de la situation en 2015. Etant donné que l'avant-projet est pour l'instant suspendu, nous étudierons cet automne les conséquences pour la zone située

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

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans)*.- *Ik heb vragen over de manier waarop de afsluiting van afrit 8 werd aangekondigd. Iedereen die naar de Heizel wil, gebruikt deze afrit. Het gaat hier om tienduizenden voertuigen en de situatie is zo al chaotisch genoeg.*

*Die mensen zullen nu de Romeinsesteenweg gebruiken en die is bewoond. Zo wordt het probleem dus verplaatst tot binnen Brussel. Zolang de procedure en het overleg worden nageleefd, ben ik echter gerustgesteld.*

*Ik ben ook gerustgesteld door het feit dat de minister aankondigt dat de invalswegen (met name het kruispunt Tentoonstellingslaan, Romeinsesteenweg en Dikkebeuklaan) zullen worden heraangelegd. Een van uw voorgangers, de heer Thijs, had een project hiervoor, dat vergelijkbaar was met de situatie aan de Stallestraat. Het Vlaams Gewest wilde echter geen rotonde op die plaats, omdat dat meer verkeer naar Vlaanderen zou leiden, wat inderdaad een reëel risico is.*

autour de la chaussée Romaine, dans le cadre de la hiérarchisation des voiries de la Région.

Aux heures de pointe, la capacité maximale est déjà atteinte sur les axes de pénétration, y compris sur l'avenue de l'Exposition universelle, ce qui reporte la congestion en amont du Ring. Le cas échéant, des mesures spécifiques pourraient être mises en oeuvre pour limiter le trafic routier au premier carrefour-rond point sur le territoire de la Région, parallèlement avec l'augmentation de l'offre de transports publics.

L'ensemble des scénarios sera étudié en concertation avec les différents acteurs bruxellois concernés, dont votre commune, comme vous le suggérez dans votre question. Les résultats de cette discussion serviront de base aux débats qui auront lieu ensuite entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

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

**M. Hervé Doyen.** - Les réponses du ministre me rassurent. Je n'avais pas d'a priori, si ce n'est sur la procédure et sur la méthode, quand on nous a annoncé la fermeture de la sortie 8. Cette sortie est celle qu'empruntent tous ceux qui se rendent aux palais d'exposition du Heysel pour un événement quelconque, car elle accède directement au parking C. Des dizaines de milliers de véhicules sont concernés. Déjà avec une sortie 8 en bon état de fonctionnement, nous sommes proches du chaos dans tout le nord de la région.

Dès lors, la fermeture de la sortie 8 revient à utiliser la chaussée Romaine, à cheval sur les régions bruxelloise et flamande, comme bretelle d'autoroute interne. Or, cette chaussée est habitée. A proximité immédiate se trouve la Cité Modèle. Reporter à l'intérieur de Bruxelles un problème que l'on refuse de considérer selon une norme qui consiste à imposer autant de kilomètres entre deux sorties, c'est un peu court. Donc, pour autant que la procédure et la concertation soient respectées, je suis rassuré.

Ce qui me rassure également, c'est que le ministre indique dans sa réponse que l'aménagement de l'entrée de la ville, soit au carrefour de l'avenue de l'Exposition, de la chaussée Romaine et de l'avenue de l'Arbre Ballon, sera réenvisagé. C'est

une bonne nouvelle. Vous savez que l'un des ministres qui vous a précédé, M. Jean-Louis Thijs, avait un projet d'entrée de ville à cet endroit, à l'instar de ce que l'on trouve de l'autre côté de la ville, à l'entrée de l'avenue de Stalle. Ce projet a été interrompu à l'époque par la Région flamande, qui ne voulait pas de rond-point à cet endroit. Et pour cause ! La création d'un rond-point risquait de ramener les voitures en région flamande.

En effet, aujourd'hui, quand on sort du ring, on est directement à Bruxelles. En provenance de Wemmel, on circule sur une petite rue d'une bande qui, en entrant en région bruxelloise, devient une autoroute, à savoir l'avenue de l'Exposition. Dès lors, créer à cet endroit un rond-point, c'est prendre le risque que la concentration des véhicules se fasse en amont, soit en territoire flamand.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de coördinatie van de maatregelen die moeten worden genomen voor de gezinnen met kinderen die het slachtoffer zijn van verkeersongevallen".

**De voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe** (*in het Frans*).- *Op 30 april vierde de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) haar tiende*

## QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE  
WARNAFFE

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

concernant "la coordination des mesures à prendre vis-à-vis des familles dont les enfants sont victimes de la route".

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe

**M. André du Bus de Warnaffe.**- Ce samedi 30 avril, l'Association des parents d'enfants victimes de la route fêtait son dixième anniversaire. Un

*verjaardag. Die vereniging stelt zich tot doel hulp te bieden aan de nabestaanden en te strijden voor meer verkeersveiligheid.*

*ZEBRA is een recent opgerichte vzw die de rechten en belangen verdedigt van kinderen en jongeren die het slachtoffer zijn van verkeersongevallen.*

*Beide verenigingen hebben elk een studie besteld. De eerste studie werd uitgevoerd door de KUL bij 40 gezinnen waar een kind was gestorven ten gevolge van een verkeersongeluk. De tweede studie werd uitgevoerd door het onderzoekscentrum Kind&Samenleving bij de broers en zussen van zwaargewonde kinderen.*

*De studies hebben een aantal hypotheses bevestigd, maar ook nieuwe elementen aan het licht gebracht.*

*Zo werd bevestigd dat:*

- *de verwerking van een dergelijk drama een zeer persoonlijke zaak blijft;*
- *de nood aan empathie kan verschillen naargelang van het slachtoffer;*
- *de perceptie van bepaalde maatregelen een belangrijke rol kan spelen bij de slachtofferbeleving;*
- *elk zwaar ongeval sporen op lange termijn nalaat;*
- *de gevolgen van dodelijke of zware ongevallen voor de directe of indirecte slachtoffers (broers, zussen, getuigen) vaak worden onderschat;*
- *de diensten proactief moeten ingrijpen.*

*Nieuwe elementen zijn dat:*

- *bepaalde maatregelen niet worden toegepast;*
- *er zeer veel actoren zijn: politiediensten, justitie, verzekeringsmaatschappijen, slachtofferhulpdiensten, ziekenhuisinstellingen, huisartsen, advocaten, vertegenwoordigers van de diverse geloofsgemeenschappen, enzovoort;*

anniversaire particulièrement triste, puisque cette association regroupe chaque année un nombre plus important de familles connaissant le drame de la perte d'un enfant.

Cette association poursuit deux objectifs. Le premier est d'offrir aide et assistance aux familles des victimes, le second de lutter pour plus de sécurité routière.

Au cours de ces dix dernières années, l'association a dû constater une forme de banalisation excessive du sort des victimes de la route, principalement dans le domaine de l'accueil et de l'aide aux victimes. C'est dans ce contexte que l'Association parents d'enfants victimes de la route et l'association ZEBRA ont effectué deux recherches distinctes.

ZEBRA est une asbl récemment créée qui prend en charge la défense des droits et des intérêts de tous les enfants et des jeunes qui sont victimes de la route.

La première recherche a été menée par la KUL auprès de 40 familles touchées par le décès de leur enfant, et la seconde, menée par le centre de recherche "Kind & Samenleving", s'adressait aux frères et soeurs des jeunes victimes grièvement blessées.

Les résultats de ces études ont révélé à la fois la confirmation d'hypothèses déjà émises et une série d'éléments nouveaux.

Du côté des confirmations, nous retrouvons que :

- l'expérience de ce type de drame reste éminemment individuelle;
- la démonstration nécessaire d'empathie lors des contacts avec les victimes de la route et leurs familles peut différer d'une personne à l'autre;
- la manière dont certaines mesures ou interventions sont perçues par les victimes peut constituer une grande partie du problème de la victimisation;
- tout accident grave laisse nécessairement des traces durables à long terme;

- *het hulpaanbod moet getuigen van meer empathie, doeltreffender en beter gestructureerd worden.*

*Gezien deze vaststellingen is het normaal dat de federale overheid een aantal maatregelen neemt zoals de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en dat de gewesten en gemeenschappen maatregelen nemen inzake slachtofferhulp.*

*Volgens het regeerakkoord moet het Brussels Gewest de initiatieven van de gemeenten inzake verkeersveiligheid coördineren op basis van de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 25 november 2003.*

*Mijnheer Smet, in december 2004 verklaarde u op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid dat u voluit aandacht wou besteden aan zwakke weggebruikers. U herinnerde eraan dat 52% van de doden en zwaar gewonden in het verkeer zwakke weggebruikers zijn, terwijl het nationale gemiddelde slechts 36% bedraagt.*

*Hebt u cijfers over de betrokkenheid van jongeren bij ernstige ongevallen in het Brussels Gewest? Wordt er aandacht besteed aan jonge weggebruikers in het voetgangersplan? Welke methode wilt u gebruiken? Wat is de planning? Worden de verenigingen die ik heb vermeld bij de zaak betrokken? Wat zal de regering doen voor de families van kinderen die slachtoffer werden van het verkeer?*

- les conséquences d'accidents mortels ou graves pour les jeunes victimes, victimes directes d'accidents ou indirectes telles que les frères, les soeurs ou de jeunes témoins, sont encore beaucoup trop souvent ignorées ou sous-évaluées;
- il est nécessaire pour les services concernés d'intervenir de manière proactive.

Il y a également une série d'éléments nouveaux. Parmi ceux-ci nous retrouvons :

- les mesures prises dans le domaine de la justice au cours de ces dix dernières années, qui ne sont pas mises en oeuvre dans la pratique;
- l'éventail des acteurs impliqués dans l'accueil des victimes, qui est extrêmement large : les services de police, la justice, les assurances, les services d'aide aux victimes, les associations de victimes, les établissements hospitaliers, les médecins de famille, les avocats, les représentants des différents cultes, etc...
- l'offre en matière d'assistance, qui requiert un comportement faisant preuve d'empathie, une optimisation des structures, et une garantie d'efficacité opérationnelle.

Si, face à ces différents constats, il est normal qu'une série d'initiatives soient prises au niveau fédéral, notamment sous forme d'états-généraux de la sécurité routière, il va de soi que des initiatives doivent être prises également par les entités fédérées, entre autres à propos de l'aide aux victimes.

L'implication des entités fédérées s'inscrit dans le droit fil de notre accord de gouvernement, selon lequel la Région devra coordonner les initiatives des communes en matière de sécurité routière, sur la base des recommandations des Etats généraux bruxellois de la Sécurité routière du 25 novembre 2003.

En décembre 2004, vous clôturiez ces Etats généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale en annonçant votre volonté de concentrer votre attention sur les usagers dits «faibles» via, notamment, l'élaboration d'un Plan

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Tot mijn verbijstering heeft het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) enkel nationale cijfers over verkeersongevallen, en niet voor elk gewest afzonderlijk. De recentste gegevens dateren van 2002. Ik zal het probleem met federaal minister Landuyt bespreken. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heeft de cijfers wel per leeftijdscategorie opgesplitst voor de periode 1998-2000.*

*Tijdens de periode 1998-2000 zijn in het Brussels Gewest 13 jongeren onder de 20 jaar omgekomen in verkeersongevallen: 4 voetgangers, 4 automobilisten, 2 autopassagiers en 3 brom- of motorfietsers. Tijdens dezelfde periode zijn 121 jongeren omgekomen of zwaar gewond: 54 voetgangers, 21 autopassagiers, 9 automobilisten, 21 brom- of motorfietsers, 3 fietsers en 13 andere of niet nader bepaalde weggebruikers. Verhoudingsgewijs zijn jongeren van 15 tot 19 jaar vaker dan andere leeftijdsgroepen betrokken bij ongevallen.*

*Dit jaar zijn er grote inspanningen geleverd voor het fietsplan. In het meerjarenplan voor openbare werken is rekening gehouden met maatregelen om de openbare ruimte beter geschikt te maken voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit (PBM). Mijn administratie werkt aan een vademecum waarin aanbevelingen worden geformuleerd om verplaatsingen in de stad*

piétons, sur le même format que les Plan vélo ou «zone 30».

Vous rappelez à cette occasion que les usagers faibles constituent 52% des morts et blessés graves de la Région, alors que la moyenne nationale est de 36%.

Pourriez-vous préciser, chiffres à l'appui, la réalité des accidents mortels ou graves impliquant des jeunes dans notre Région ? En quoi consiste ce Plan piétons ? Quelle place celui-ci consacre-t-il aux usagers plus jeunes ? Quelle méthode comptez-vous utiliser ? Selon quel calendrier ? Comptez-vous inclure dans vos réflexions l'expérience des associations que j'ai mentionnées ? Que compte faire le gouvernement en termes d'aide aux familles des jeunes victimes de la route ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- A ma grande stupéfaction, les chiffres reprenant la tranche d'âge des victimes des accidents de la route ne sont pas déclinés par Région. L'INS ne dispose donc que de chiffres nationaux, et les chiffres les plus récents ne concernent que 2002. J'interpellerai le ministre Landuyt et l'INS à ce propos.

Heureusement, dans le cadre d'une convention établie avec l'IBSR, la Région a demandé de faire cette déclinaison par tranche d'âge pour les années 1998-2000.

Les éléments suivants ressortent de ces données. Durant la période 1998-2000, 13 jeunes de moins de 20 ans ont perdu la vie suite à un accident de la route en Région de Bruxelles-Capitale : quatre comme piétons, quatre comme conducteurs auto, deux comme passagers auto et trois comme cyclomotoristes ou motocyclistes. Durant la même période 1998-2000, 121 jeunes de moins de 20 ans ont perdu la vie ou été gravement blessés suite à un accident de la route dans notre Région : 54 comme piétons, 21 comme passagers auto, 9 comme conducteurs auto, 21 comme cyclomotoristes ou motocyclistes, 3 comme cyclistes et 13 dont le cas est différent ou indéterminé. La proportion de victimes dans la tranche d'âge des 15 à 19 ans est supérieure à la proportion des 15-19 ans présents dans la population globale.

Cette année, un effort important a été consacré à la

*eenvoudiger te maken voor PBM's.*

*Ik wil dat Brussel tegen 2007 leefbaarder wordt en meer op maat van voetgangers, PBM's en fietsers. Jammer genoeg bestaat er geen Brusselse belangenvereniging voor voetgangers, maar ik ben van plan om Vlaamse en Waalse belangenverenigingen en andere organisaties, zoals Inter-Environnement of ZEBRA, bij mijn plannen te betrekken. Het Brussels Gewest doet niet aan slachtofferhulp, dat is een gemeenschapsbevoegdheid.*

*Over de maatregelen die werden uitgewerkt tijdens de Brusselse Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, onderhoudt mijn kabinet contacten met de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen, die trouwens bij de Staten-Generaal betrokken was.*

**De voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

réalisation du Plan vélo. Nous avons été guidés dans cette démarche par un audit européen, la cellule vélo de mon administration et surtout l'implication des associations de cyclistes.

Des mesures en vue d'optimiser l'aménagement des espaces publics à Bruxelles en fonction des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR) sont reprises dans le plan pluriannuel en matière de travaux. Ce plan est en cours de finalisation.

Mon administration est aussi en train d'élaborer un vade-mecum relatif aux PMR. Ce document traitera de l'aménagement des rues, des trottoirs, des traversées piétonnes pour faciliter autant que possible les déplacements des PMR. Il va de soi que ces dispositions strictes bénéficieront à tous les piétons.

Dans une phase ultérieure - d'ici 2007 - j'ai l'intention d'établir un cadre qui permette de transformer Bruxelles en une ville plus viable et à taille humaine, et qui accorde la priorité aux piétons, aux PMR, aux cyclistes, etc. Pour ce faire, nous relierons, dans les espaces régionaux, les espaces publics existants et à créer.

Malheureusement il n'existe pas vraiment d'association de défense des piétons à Bruxelles, mais je compte associer à la réflexion les représentants d'associations de défense des piétons de Flandre et de Wallonie, ainsi que des associations plus généralistes comme Inter-Environnement, le Bral, la Ligue des familles, Nomo, etc. Zebra et l'Association des parents d'enfants victimes de la route seront également invités à participer à la démarche.

La compétence en matière d'aides aux victimes relève des Communautés et non des Régions.

Concernant les mesures élaborées dans le cadre des Etats généraux bruxellois de la Sécurité routière, mon cabinet et mon administration entretiennent des contacts étroits avec l'Association des parents d'enfants victimes de la route. Le président de celle-ci animait par ailleurs la première évaluation des Etats généraux de la Sécurité routière en décembre de l'année passée.

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.



**De heer André du Bus de Warnaffe** (*in het Frans*).- *Ik waardeer het dat u de verenigingen die de betrokken families verdedigen, goed kent.*

*Hoe zult u de wijkcomités en de gemeenten bij de problematiek betrekken?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *De gemeenten en de wijkcomités hebben inspraak gehad in het meerjarenplan openbare werken. Het Voetgangersplan heeft voornamelijk betrekking op gemeentewegen.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de resultaten van een recent  
onderzoek naar het aandeel en de kosten van  
het openbaar vervoer in een stedelijke context."

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

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- *Uit een onderzoek  
van de UITP, de internationale vereniging van  
openbare vervoersmaatschappijen, blijkt dat het  
openbaar vervoer in Brussel relatief weinig wordt  
gebruikt in vergelijking met andere Europese  
steden. Van het totale aantal verplaatsingen gebeurt  
22% met het openbaar vervoer. Dat is erg weinig:  
steden als Wenen scoren met 46,6% beduidend  
beter.*

**M. André du Bus de Warnaffe**.- *J'apprécie votre  
connaissance approfondie du secteur associatif qui  
était représenté et militait en faveur des familles  
concernées.*

*J'ai également pris bonne note du calendrier que  
vous proposez dans le cadre du Plan vélo.*

*Dans quelle mesure comptez-vous impliquer les  
comités de quartier ? Ceux-ci naissent bien souvent  
à la faveur d'un incident, d'un risque urbanistique  
ou d'un problème lié à la sécurité routière. Associer  
les communes à cette réflexion me paraît tout  
autant nécessaire.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- *Dans le cadre de la  
rédaction du plan pluriannuel des travaux publics,  
les communes ont été consultées ainsi que les  
comités de quartier. Toutefois, j'attire votre  
attention sur le fait que le Plan piétons concerne  
essentiellement des voiries de type communal.*

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA  
DEJONGHE

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

concernant "les résultats d'une étude récente sur  
la part et le coût des transports en commun dans  
un contexte urbain".

**M. le président**.- La parole est Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe** (*en néerlandais*).- *Une  
enquête de l'UITP, l'Union Internationale des  
Transports Publics, révèle que les transports en  
commun sont relativement peu utilisés à Bruxelles,  
en comparaison avec d'autres villes européennes.*

*Des villes comme Bruxelles, où moins de 25% des  
déplacements s'effectuent en transports en  
commun, consacrent 12,5% de leur produit  
intérieur brut au transport. A partir de 40 à 55%,*

De UITP berekende dat een intensiever gebruik van het openbaar vervoer de kosten inzake vervoer voor de hele gemeenschap gevoelig doet afnemen. Steden waar minder dan 25% van de verplaatsingen met het openbaar vervoer gebeuren, zoals Brussel, besteden 12,5% van hun lokale binnenlands product aan verkeer. Vanaf een aandeel van 40% tot 55% is dat slechts 8,8% van het binnenlands product. Een intensiever gebruik kan steden tot 2.000 euro en tot een halve ton brandstof per jaar en per inwoner doen besparen. De steden kunnen ook besparen op investeringen, exploitatie en onderhoud van wegen. Uiteraard kunnen ook filevorming, vervuiling en ongevallen beter worden vermeden.

Privé-personen kunnen behoorlijk veel geld besparen door het openbaar vervoer meer te gebruiken en hun wagen aan de kant te laten staan. Om het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen op te drijven, pleit het UITP voor twee belangrijke maatregelen: een uitbreiding van het regionale vervoersnetwerk en het opdrijven van de snelheid van het openbaar vervoer, onder meer door aparte rijstroken en busbanen aan te leggen. We zijn ervan overtuigd dat het aandeel van het Brusselse openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen op zeer korte termijn kan worden verhoogd.

Wij zijn ervan overtuigd dat Brussel op zeer korte termijn het aandeel van het openbaar vervoer in het verkeer zou kunnen verhogen, maar daarvoor moet er veel meer aandacht zijn voor een goede afstemming van de verschillende vervoersmaatschappijen op elkaar.

Bent u op de hoogte van dit onderzoek?

Bent u het ermee eens dat de buslijnen van de TEC, de LIJN en de MIVB veel beter op elkaar moeten worden afgestemd? Wat zijn de concrete resultaten van de laatste vergaderingen tussen de verantwoordelijken van die verschillende vervoersmaatschappijen?

Welke maatregelen bent u bereid te nemen om de snelheid van het openbaar vervoer in al zijn aspecten op te drijven? Ziet u zelf nog verdere mogelijkheden om de commerciële snelheid van de voertuigen te verhogen?

*cela ne représente plus que 8,8%. Un usage plus intensif des transports en commun permet d'épargner 2.000 euros et une demi-tonne de carburant par an par habitant, de réaliser des économies en matière d'investissement, d'exploitation et d'entretien des voiries, et de diminuer les phénomènes d'embouteillages, de pollution et d'accidents.*

*Les particuliers peuvent réaliser des économies intéressantes en utilisant davantage les transports en commun. Pour gonfler la part des transports en commun dans le nombre total de déplacements, l'UITP défend deux mesures importantes : un élargissement du réseau des transports régionaux et une augmentation de la vitesse des transports en commun, entre autres par l'aménagement de couloirs séparés et de sites propres.*

*Par une meilleure harmonisation des sociétés de transport, Bruxelles pourrait augmenter à très court terme la part des transports en commun dans la circulation.*

*Etes-vous au courant de cette étude ?*

*Considérez-vous aussi que les lignes de bus des TEC, De Lijn et de la STIB devraient être mieux harmonisées ? Quels sont les résultats concrets des dernières réunions entre les responsables de ces sociétés de transport ?*

*Quelles mesures êtes-vous prêt à prendre pour élever la vitesse des transports en commun sous tous leurs aspects ? Envisagez-vous d'autres possibilités pour augmenter la vitesse commerciale des véhicules ?*

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - Ik ben wel degelijk op de hoogte van het UITP-onderzoek. Mijn administratie evenals de MIVB hebben eraan meegewerkt. Ik was aanwezig op de voorstelling van het onderzoek in Rome. Het definitieve rapport zal echter pas in september beschikbaar zijn. Het is toch wel vreemd dat, op het moment van de voorstelling, het nieuws al in de pers was verschenen. Bovendien ontving ik daar alleen een kleine brochure terwijl ik de volledige, uitgebreide studie had verwacht. Ik was niet de enige die teleurgesteld was.

U hebt de vergelijking gemaakt met de stad Wenen. Ik zou u daar veel cijfermateriaal over kunnen geven, maar zal dat vandaag niet doen. Eén ding wil ik wel zeggen, omdat het belangrijk kan zijn voor de resolutie die we later op deze vergadering zullen bespreken. Wenen investeert jaarlijks meer dan 200 miljoen euro in de metro, 76 miljoen euro in de tram en 18 miljoen euro in de bus. Dat men er in Wenen in slaagt om op elk moment van de dag om de vijf minuten in een tram te voorzien, is dan ook nogal evident. Het Weense aanbod van openbaar vervoer is logischerwijze groter dan in Brussel. De financiële toestand van het gewest is iedereen bekend. Om een dergelijk project in Brussel te realiseren zouden er veel meer middelen nodig zijn. We moeten in de loop van de komende weken, maanden en jaren dan ook elders op zoek gaan naar bijkomende middelen.

U vraagt zich af of de buslijnen van de verschillende openbare vervoersmaatschappijen niet beter op elkaar moeten worden afgestemd. Ik meen dat dat al grotendeels het geval is, al kan het natuurlijk nog altijd beter. Bij het opstellen van het nieuwe busplan werd er met de TEC en De Lijn overlegd. Er bestaan ook verscheidene werkgroepen. Persoonlijk vind ik dat daar te veel wordt vergaderd. Men moet dringend resultaten voorleggen. Ik zal mijn medewerker in elk geval instrueren om op dat vlak vooruitgang te boeken. Bovendien mogen we niet vergeten dat we uiterst principiële akkoorden aan het evalueren zijn.

Uw derde vraag betreft de verbetering van de reissnelheid. Tijdens de voorstelling van het tram- en busplan hebt u gehoord dat momenteel 63% van de tramlijnen in eigen bedding rijden. Dat moet naar 90% evolueren. Voor het busnet moet het

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Je suis au courant de l'étude de l'UITP, à laquelle ont collaboré mon administration et la STIB.*

*Vous avez établi une comparaison avec la ville de Vienne. Notons que Vienne investit annuellement plus de 200 millions d'euros dans le métro, 76 millions d'euros pour les trams et 18 millions d'euros pour les bus. Dès lors, il va de soi que l'offre viennoise de transports en commun est plus importante qu'à Bruxelles. Etant donné la situation financière de la Région, il nous faudrait des moyens supplémentaires pour réaliser un projet de cette envergure.*

*Quant à une meilleure harmonisation des lignes de bus des différentes sociétés de transport, c'est déjà majoritairement le cas. Lors de l'élaboration du nouveau plan bus, les TEC et De Lijn ont été concertés. Divers groupes de travail ont été mis en place. Après tant de réunions, il est urgent d'enregistrer des résultats. De plus, n'oublions pas que nous évaluons des accords de principe.*

*Votre troisième question concerne l'augmentation de la vitesse commerciale. Actuellement, 63% des lignes de tram circulent en site propre. Nous visons les 90%. Pour le réseau des bus, le pourcentage doit passer de 9% à 40%, avec l'objectif de réaliser ces progressions durant cette législature. La STIB et moi-même voulons mettre au point le plan VICOM d'ici l'automne : pour certaines lignes, des accords clairs doivent intervenir entre la STIB, la Région et les communes, afin d'augmenter la vitesse commerciale des trams et bus.*

*Le vice-président de la STIB, qui est aussi chef de cabinet du bourgmestre de Bruxelles, a fait très justement observer hier que les mesures pour améliorer la vitesse commerciale profitent souvent aux communes, à condition d'être intégrées dans une politique d'aménagement du territoire.*

cijfer van 9% naar 40% evolueren. We willen dit nog tijdens deze zittingsperiode realiseren. De MIVB en ikzelf willen het VICOM-plan tegen dit najaar bijstellen: voor een aantal lijnen moeten er dringend duidelijke afspraken komen tussen MIVB, gewest en gemeenten, om de commerciële snelheid van de trams en de bussen te verhogen.

Gisteren heeft de ondervoorzitter van de MIVB, die ook kabinetschef is van de burgemeester van Brussel, terecht opgemerkt dat maatregelen om de reissnelheid te verbeteren heel vaak - zo niet altijd - in het voordeel van de gemeente zijn, op voorwaarde dat ze in een ruimtelijk beleid worden ingepast. Wij zijn uiteraard bereid dat te doen.

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Ik dank de minister voor zijn antwoord. Aangezien het rapport nog niet officieel verschenen is, lijkt het mij onnodig dat hij nu de cijfers zou verstrekken.

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
MICHELE HASQUIN-NAHUM

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

betreffende "de problematiek van het beheer en  
onderhoud van de roltrappen in de metro".

**De voorzitter.**- Is de minister bereid om te antwoorden op de mondelinge vraag van mevrouw Hasquin-Nahum, die zal worden voorgelezen door de heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp?

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

**De voorzitter.**- De heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp heeft het woord.

**De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp** *(in het*

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

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).*- *Etant donné que le rapport n'est pas encore paru officiellement, il me semble inutile que vous donniez les chiffres maintenant.*

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME MICHELE  
HASQUIN-NAHUM

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

concernant "la problématique de la gestion et de  
l'entretien des escalators du métro".

**M. le président.**- Monsieur le ministre accepte-t-il, en application de l'article 103 tertio de notre règlement, de répondre à la question orale de Mme Hasquin, qui ne serait pas posée par Mme Hasquin, empêchée, mais par M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Bien sûr.

**M. le président.**- La parole est à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

**M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.**- A la station

*Frans).*- In het drukke station Merode is de enige roltrap naar het perron 'richting centrum' al meer dan een maand defect en dat zou nog duren tot eind juli.

*Nu is het perron alleen toegankelijk via een steile en lange trap. Voor bejaarden, ouders met kinderen, enzovoort, is dat erg lastig. Dit is schadelijk voor het imago van de MIVB.*

*Welke diensten van de MIVB houden zich hiermee bezig? Welke maatregelen worden getroffen om pannes te vermijden?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- In het metrostation Merode wordt de roltrap van de mezzanine naar het perron richting centrum hersteld. Die roltrap werd in gebruik genomen in 1976 en is dus 29 jaar oud.

*De lagerloopringen moeten worden vervangen en de reductoren en de treden worden in gespecialiseerde werkplaatsen nagekeken.*

*De werken zijn op 14 maart begonnen en moeten op 25 juli afgelopen zijn. In het uitvoeringsschema is rekening gehouden met eventuele vertraging door onvoorziene technische problemen. Als alles goed verloopt, kunnen de werken echter al eind juni voltooid zijn.*

*Overeenkomstig de CEN-normen is bij het begin van de werken de nodige informatie aan het publiek meegedeeld, onder meer de datum van het einde van de werken.*

*De herstellingswerken maken deel uit van de vernieuwing en de modernisering van de technische uitrustingen, die meestal zo'n 30 jaar oud zijn. De oude roltrappen zullen onder meer worden uitgerust met een systeem dat de roltrap automatisch terug in werking zet nadat die ongewenst is stilgevallen. Momenteel is slechts 44% van de roltrappen met dit systeem uitgerust. De andere roltrappen moeten manueel opnieuw in*

Mérode, cela fait plus d'un mois que le seul escalator donnant accès au quai 'direction centre' est en panne ou en réfection. Un autocollant annonce la fin des travaux pour la fin juillet 2005.

Cette situation est déplorable, parce que la seule solution pour accéder au quai 'direction centre' est un très long escalier abrupt et aux marches étroites. Celui-ci constitue un véritable parcours du combattant pour les personnes âgées, les personnes avec enfants, poussettes etc. La station Mérode est fort fréquentée, et ce type de situation ne donne dès lors pas une bonne image de la STIB.

Quels sont les services de la STIB qui s'occupent de cette problématique - l'entretien et la réparation des escalators - et quelles sont les mesures mises au point pour prévenir et gérer ces pannes, parfois récurrentes ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'escalator à l'arrêt à la station Mérode est celui qui descend du niveau mezzanine vers le quai d'embarquement, direction centre-ville. Il a été mis en service en 1976, il y a donc 29 ans.

Il fait pour l'instant l'objet de réparations importantes dans le cadre d'un programme de rénovation. Plus précisément, les travaux visent le remplacement du set complet des chemins de roulement, le reconditionnement des réducteurs (interface entre le moteur et le système de transmission aux chaînes), ainsi que des marches dans des ateliers spécialisés.

Ces travaux ont débuté le 14 mars dernier, sur base d'un planning d'exécution préétabli avec l'entreprise Thyssen. La remise en service est prévue pour le 25 juillet au plus tard. Cette date tient compte d'un délai de retard éventuel pour problèmes techniques imprévisibles. Si tout se déroule bien, les travaux pourraient se terminer en réalité à la fin du mois de juin, soit dans deux semaines.

Une information à la clientèle avec date de remise en service a été affichée en début de chantier, en conformité avec les impositions des critères prescrits dans le cadre des normes de certification CEN relatives à la qualité de service rendu aux clients.

*dienst worden gesteld. De interventieploegen moeten gemiddeld 150 keer per dag ingrijpen, of zo'n 50.000 keer per jaar.*

*De roltrappen vallen onder het toezicht van de afdeling Technisch onderhoud stations en tunnels van de directie Infrastructuur van de MIVB. Het onderhoud wordt uitgevoerd door de firma's die de roltrappen hebben geleverd.*

*Ik verwijs tot slot naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1 van de heer de Patoul over het onderhoud en de herstelling van het roltrappenpark.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
MOHAMED LAHLALI

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

inzake "het gratis openbaar vervoer voor  
asielzoekers".

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

**De heer Mohamed Lahlali** (*in het Frans*). - *Sinds 1 mei 2005 kunnen leefloners gratis van het Brussels*

L'ensemble des travaux de rénovation et de modernisation de cet appareil s'inscrit dans le cadre général d'un programme de renouvellement des équipements, en particulier pour la génération des anciens appareils, majoritaires dans le parc, qui accusent une moyenne d'âge de 30 ans. Le but de cette opération de rénovation est notamment de doter ces appareils plus âgés d'un système de réarmement automatique en cas d'arrêt non souhaité.

A l'heure actuelle, seul 44% du parc des escalators est équipé de ce type de système, les autres nécessitant une intervention humaine en cas d'arrêt non souhaité. Ce type de rénovation permettra d'éviter à terme les désagréments auxquels vous faites référence dans votre question. A titre d'information, les équipes de première intervention procèdent en moyenne à 150 réarmements des appareils par jour, soit environ 50.000 par an.

Au sein de la STIB, la problématique des escalators est supervisée par la direction Infrastructures, section Maintenance technique des stations et tunnels. La maintenance est assurée via des contrats avec les firmes qui ont livré les escalators.

J'ai déjà eu l'occasion de détailler ceci, ainsi que toutes les mesures prises en matière d'entretien et de réparation des escalators, dans ma réponse à la question écrite n° 1 de M. de Patoul, à laquelle je renvoie Mme Hasquin-Nahum.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED  
LAHLALI

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

concernant "l'accès des demandeurs d'asile à la  
gratuité des transports en commun".

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

**M. Mohamed Lahlali.** - Depuis le 1er mai 2005, les bénéficiaires du revenu d'intégration peuvent

*openbaar vervoer gebruikmaken. De socialistische fractie is tevreden met dit initiatief maar is van mening dat sommigen bij de toepassing van deze maatregel in de kou blijven staan.*

*Asielzoekers die in Brussel verblijven maar afhangen van een OCMW buiten Brussel, vallen zichtbaar uit de boot. Zou het niet logischer zijn om voor deze mensen een uitzonderingsmaatregel in te voeren?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De regering en ikzelf streven progressief naar gratis openbaar vervoer, in functie van de beschikbare middelen. De voorkeurtarieven zijn geen doel op zich. Niet alleen is mobiliteit een basisrecht, we willen de mensen ook warm maken voor duurzame mobiliteit.*

*De meest hulpbehoevenden komen als eersten in aanmerking voor gratis openbaar vervoer. Zo heeft de regering mijn voorstel goedgekeurd om leefloners (waaronder ook sommige categorieën kandidaat-vluchtelingen) gratis van het openbaar vervoer te laten gebruik maken. De Brusselse OCMW's moeten de MIVB een attest verschaffen waaruit blijkt dat de betrokken persoon een leefloon ontvangt, waarna deze een gratis jaarabonnement krijgt.*

*Vandaag hebben asielzoekers die van een OCMW buiten Brussel afhangen, geen recht op gratis openbaar vervoer in het gewest. Kandidaat-vluchtelingen krijgen een OCMW toegewezen zodra hun asielaanvraag is aanvaard en vooraleer er een definitieve beslissing wordt genomen in functie van het federale spreidingsplan. Ze zijn verplicht om zich in te schrijven in de gemeente die hen is*

emprunter gratuitement les transports en commun bruxellois. Le groupe socialiste a salué cette initiative car la mobilité fait partie des conditions nécessaires à une meilleure intégration sociale. Néanmoins, une partie de ce public a peut-être été oubliée dans l'application de cette mesure.

Les demandeurs d'asile vivant à Bruxelles, mais dépendant d'un CPAS non bruxellois, ne semblent pas pouvoir bénéficier de cette gratuité. Ne serait-il pas logique, vu la précarité de la situation de ces personnes qui ne choisissent pas le CPAS dont ils dépendent, de créer une mesure d'exception pour cette catégorie ?

Les demandeurs d'asile habitant Bruxelles mais dépendant d'un CPAS situé hors des frontières régionales bénéficient-ils de la gratuité sur le réseau de la STIB ?

Dans la négative, pensez-vous pouvoir remédier à cette situation ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comme vous le savez, ma politique, et celle du gouvernement, est de tendre progressivement vers la gratuité des transports publics, et ce en fonction des possibilités budgétaires. Les objectifs prioritaires de cette politique sont, d'une part, de garantir la mobilité en tant que droit fondamental et, d'autre part de changer, autant que possible, les mentalités en sensibilisant à une mobilité durable.

L'accent est donc mis sur la mobilité. L'octroi de tarifs préférentiels n'est pas un but en soi, bien que les personnes les plus défavorisées socialement sont évidemment prioritaires dans le cadre de la gratuité progressive des transports publics.

Le gouvernement a effectivement décidé, sur ma proposition, d'accorder la gratuité des transports publics aux personnes qui perçoivent un revenu d'intégration ou un revenu équivalent. Pour pouvoir exécuter cette décision, les CPAS bruxellois et la STIB ont convenu d'un certain nombre de mesures pratiques. En substance, les CPAS doivent attester qu'ils octroient un revenu d'intégration à certaines personnes, en conséquence de quoi la STIB leur accorde un abonnement annuel. Nous parlons donc bien de personnes qui dépendent d'un CPAS

toegewezen.

*Dit spreidingsplan moet er niet alleen voor zorgen dat de kosten worden gespreid maar ook dat de grote steden worden ontlast, zodat er zich geen getto's ontwikkelen. Als we asielzoekers die niet gevestigd zijn in de gemeente waar ze zijn ingeschreven, gratis van het Brussels openbaar vervoer lieten gebruik maken, zou dat tegen het federale beleid ingaan.*

*Onlangs heeft mijn kabinet een vergadering georganiseerd met de Brusselse OCMW's en de MIVB, ter evaluatie van de maatregelen die op 1 mei zijn ingegaan. Op die vergadering bleek dat de OCMW's het onderling helemaal niet eens zijn over een eventuele uitbreiding van de maatregel naar asielzoekers die afhangen van een OCMW buiten Brussel.*

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

**De heer Mohamed Lahlali** (in het Frans).- *U weet wellicht dat deze mensen met veel problemen kampen, onder meer met verplaatsingsproblemen. De verenigingen die dit publiek omkaderen, hebben me daarover ingelicht.*

*Mijn fractie en ikzelf vinden dat deze personen moeten worden geholpen zodat ze zich*

bruxellois, dont certaines catégories de candidats réfugiés.

Actuellement, seules les personnes bénéficiant d'une allocation d'un CPAS bruxellois sont concernées par cette réglementation. La réponse à votre première question est donc négative : les demandeurs d'asile habitant Bruxelles, mais dépendant d'un CPAS situé hors des frontières régionales, ne bénéficient pas aujourd'hui de la gratuité sur le réseau de la STIB.

Les candidats réfugiés ou demandeurs d'asile se voient affectés à un CPAS après que la recevabilité de leur demande d'asile ait fait l'objet d'une décision positive et avant un jugement basé sur un plan de répartition fédéral. Les intéressés doivent obligatoirement s'inscrire dans la commune de ce CPAS.

Outre un objectif financier (répartition des coûts), cette mesure de répartition poursuit aussi un objectif démographique, à savoir alléger la charge des grandes villes et empêcher le phénomène des ghettos. Un éventuel élargissement de la mesure de gratuité aux candidats réfugiés non établis dans la commune d'inscription irait donc à l'encontre de la ratio legis de la politique fédérale de répartition et pourrait être interprété comme un manque de loyauté.

Une première réunion d'évaluation s'est récemment tenue en mon cabinet avec les CPAS bruxellois et la STIB. L'objectif de cette réunion était d'évaluer les mesures mises en oeuvre au 1er mai et de discuter des prochaines étapes. Il ressort de cette première réunion d'évaluation qu'aucune unanimité n'a été atteinte parmi les CPAS bruxellois au sujet de cet élargissement aux demandeurs d'asile dépendant d'un CPAS hors Région. Je dois donc aussi répondre négativement à votre deuxième question.

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

**M. Mohamed Lahlali.**- M. le ministre, je suppose que vous êtes conscient, comme nous le sommes tous, des difficultés que rencontre ce public, notamment en termes de déplacements pour aller suivre une formation, pour aller voir un accompagnateur social, pour avoir de l'aide ou tout simplement pour s'orienter correctement. Les informations dont je dispose proviennent



*gemakkelijker kunnen verplaatsen en een oplossing vinden voor hun problemen.*

*We weten trouwens niet over hoeveel mensen het gaat, aangezien ze niet van de Brusselse OCMW's afhangen. Ze moeten beter worden ingelicht, eventueel via de verenigingen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dankzij mijn vorige functie ken ik de sector en de problematiek van de spreidingsplannen heel goed. Het zou niet logisch zijn een maatregel te nemen die de asielzoekers zou kunnen aansporen zich in Brussel te vestigen. De Vlaamse en Waalse gemeenten en OCMW's moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Asielzoekers dienen zich te vestigen in de gemeente waar ze zijn ingeschreven.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
AMINA DERBAKI SBAÏ

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

betreffende "het project voor de heraanleg van  
de Picardstraat".

essentiellement des associations qui encadrent aussi ce public.

Néanmoins, vu le fait qu'ils sont établis à Bruxelles, qu'ils sont inscrits dans les communes, et indépendamment de la réglementation fédérale que vous évoquez, il y a une situation de fait à laquelle je pense, comme c'est le cas pour mon groupe, qu'il est urgent de remédier. Ces personnes ont bel et bien besoin de se déplacer pour trouver une solution à leurs problèmes.

On ne sait d'ailleurs pas quel est leur nombre, puisque, ne dépendant pas des CPAS de Bruxelles pour cette disposition, elles ne s'y adressent pas. Il faut aussi faire un effort d'information auprès de ce public, éventuellement via les associations.

**M. Pascal Smet, ministre.**- De par mon ancienne fonction, je connais bien le secteur des demandeurs d'asile et des réfugiés. J'ai vécu de près tous les plans de répartition.

Il ne serait pas logique qu'on prenne une mesure qui pourrait être considérée comme une incitation, à l'adresse des demandeurs d'asile, à s'installer à Bruxelles. Ceux qui ont le droit d'être ici, qu'ils y restent, et que les communes de Flandre et de Wallonie prennent leurs responsabilités, tout comme les CPAS d'ailleurs, pour ceux qui sont inscrits chez eux. Normalement, ces personnes doivent séjourner dans la commune où elles sont inscrites, donc pas à Bruxelles.

Nous ne sommes malheureusement pas d'accord sur ce point.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AMINA  
DERBAKI SBAÏ

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

concernant "le projet de réaménagement de la  
rue Picard".

**De voorzitter.-** Mevrouw Derbaki Sbaï heeft het woord.

**Mevrouw Amina Derbaki Sbaï** (in het Frans).- *Uw plannen voor de heraanleg van de Picardstraat zijn goed voor het welzijn van de bewoners, maar ik maak me zorgen over het voorlopige karakter. Tijdens de vorige legislatuur wou het Brussels Gewest de werken nog uitstellen tot er duidelijkheid was over Thurn en Taxis.*

*We moeten niet alleen rekening houden met het welzijn van de burgers, maar ook met de economie. De Picardstraat is een belangrijke verkeersader. Zou het niet beter en goedkoper zijn om af te wachten en naar een definitieve oplossing voor de Picardstraat te zoeken?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Tijdens de vorige regeerperiode is de heraanleg van de Picardstraat om diverse redenen uitgesteld, onder meer wegens de plannen voor de site van Thurn en Taxis.*

*Hoewel er nog heel wat vragen niet beantwoord zijn, wil ik de inwoners van de Picardstraat en de maritieme wijk niet langer in de kou laten staan. Ik heb daarom gekozen voor een tijdelijke oplossing.*

*Die biedt het voordeel dat ze de toekomstige plannen voor de maritieme wijk niet in het gedrang brengt, dat ze geen te hoge kosten met zich brengt (150.000 euro, of amper een tiende van de kostprijs van definitieve heraanlegwerken) en dat de straat opnieuw aangenamer en veiliger wordt.*

*Het project is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het wijkcomité en de gemeente. De definitieve aanleg zal plaatsvinden binnen twee jaar. Dat geeft ons de tijd om de definitieve plannen uit te werken in overleg met het*

**M. le président.-** La parole est à Mme Derbaki Sbaï.

**Mme Amina Derbaki Sbaï.-** Je me permets de vous questionner suite à votre annonce de réaménagement de la rue Picard. L'initiative est tout à fait convaincante en ce qui concerne le bien-être des habitants du quartier. Mais je suis déconcertée par cette politique du provisoire et par le manque de cohérence des politiques menées d'une législature à l'autre. En effet, lors de la législature précédente, la Région a préféré différer les travaux pour y voir plus clair, notamment en ce qui concerne le sort réservé au site de Tour & Taxis.

Il est vrai que le bien-être du citoyen prime, mais il est tout aussi important de se préoccuper de la dimension économique de notre Région. Il ne faut pas négliger le fait que la rue Picard est une artère par laquelle transitent beaucoup de marchandises.

Vous comptez entreprendre des travaux provisoires avec des moyens limités. Ne serait-il pas plus judicieux, et surtout moins coûteux, d'attendre et de trouver une solution définitive d'aménagement et de mobilité pour cette artère ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Sous la législature précédente, les travaux de réaménagement de la rue Picard ont été reportés pour diverses raisons, notamment liées à l'aménagement du site de Tour & Taxis.

Bien que nombre de ces interrogations persistent encore aujourd'hui, je n'ai pas voulu laisser en suspens plus longtemps les demandes de sécurisation justifiées de la part des habitants de cette rue en particulier, et du quartier Maritime en général. Depuis plusieurs années déjà, ceux-ci réclament à juste titre que la rue Picard leur soit rendue.

Concilier ces deux faits qui, de prime abord, mènent à des conclusions contradictoires n'était pas facile. C'est pourquoi j'ai opté pour la solution d'un aménagement provisoire. Celui-ci ne compromet en rien les projets futurs concernant le quartier Maritime, même s'ils ne sont pas encore décidés aujourd'hui.

*wijkcomité.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Derbaki Sbaï heeft het woord.

**Mevrouw Amina Derbaki Sbaï** *(in het Frans).*- Een aantal buurtbewoners vreesden voor de extra kost van die voorlopige oplossing. Uw antwoord stelt mij echter gerust.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Zelfs de verlichtingspalen zullen opnieuw worden gebruikt.

**Mevrouw Amina Derbaki Sbaï** *(in het Frans).*- De buurtbewoners vreesden ook dat de straat voor het autoverkeer zou worden afgesloten.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Dat verbaast mij, aangezien ze bij het project werden betrokken. Iedereen is gelukkig met de voorlopige herinrichting.

**Mevrouw Amina Derbaki Sbaï** *(in het Frans).*- De buurtbewoners hadden mij hierover geïnterpelleerd. Het was dan ook mijn taak u die vraag te stellen.

- Het incident is gesloten.

Un aménagement provisoire de faible ampleur permet également d'envisager à moyen terme un aménagement définitif, sans devoir dans l'immédiat faire de dépenses trop onéreuses (le montant estimé des travaux est de 150.000 euros, soit à peine le dixième du coût d'un aménagement définitif).

D'autre part, le caractère provisoire permet aux riverains de vivre dans un environnement plus agréable et plus sécurisant. Il serait injuste et irresponsable de les faire patienter davantage.

C'est donc dans le but d'assurer la sécurité des habitants, sans préjuger de la future organisation du quartier dans sa totalité, que j'ai opté pour un aménagement provisoire.

Elaboré en étroite collaboration avec les comités de quartier et la commune, ce projet a obtenu l'accord de tous les résidents quant à son caractère provisoire. L'aménagement définitif est prévu dans deux ans, ce qui laisse un délai suffisant pour l'élaboration des plans définitifs, en concertation avec le comité de quartier.

**M. le président.-** La parole est à Mme Derbaki Sbaï.

**Mme Amina Derbaki Sbaï.-** Certains habitants ont exprimé des craintes quant au surcoût financier qu'aurait pu représenter un aménagement de type provisoire assorti d'un aménagement définitif. Mais vos réponses me rassurent.

**M. Pascal Smet, ministre.-** J'ajoute par ailleurs que les poteaux d'éclairage seront également réutilisés.

**Mme Amina Derbaki Sbaï.-** Une des craintes exprimées par les habitants concernait la fermeture du passage aux automobilistes.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Votre question m'étonne vu que tous les habitants de la rue ont été impliqués dans ce projet. Aujourd'hui tout le monde est satisfait de cet aménagement.

**Mme Amina Derbaki Sbaï.-** Ayant été interpellée par des habitants, je me devais de vous poser la question.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verluchting van de bussen bij  
warm weer".

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Enkele  
weken geleden, tijdens de eerste warme dagen, zijn  
er voor het eerst dit jaar problemen opgedoken met  
de verluchting van de bussen. De bussen van de  
MIVB zijn slechts recent met airconditioning  
uitgerust. Op die manier verbruiken ze weliswaar  
meer benzine, maar het is beter zo dan dat de  
reizigers weer vaker met de auto gaan rijden.*

*Op sommige bussen onderhoudt een  
onderaannemer de airconditioning. Na de winter  
moet er dus iemand langskomen bij de MIVB om  
het systeem af te stellen. In andere bussen doet de  
MIVB zelf het onderhoud. Als dat niet op tijd  
gebeurt, is de airconditioning niet bruikbaar. Het  
gebeurt ook dat het systeem gewoon niet werkt.*

*Uiteraard voelen die bussen dan als een sauna aan.  
Er zijn hierover talrijke klachten van reizigers. Ook  
voor de chauffeurs zijn dit lastige  
werkomstandigheden.*

*Mooi weer zou de mensen ertoe kunnen aanzetten  
meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.  
Bovendien draagt dat bij tot de gezondheid van de  
Brusselaars. De combinatie van hitte en  
autoverkeer leidt immers tot verhoogde  
ozonconcentraties. Jammer genoeg zetten bij hitte  
de reisomstandigheden van het openbaar vervoer  
niet aan tot het gebruik ervan.*

*Is de minister op de hoogte van dit probleem? Is  
het niet mogelijk een manueel bediend systeem van  
vensters en open daken te plaatsen als hoofd- of  
noodsysteem voor verluchting?*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
DELFORGE

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

concernant "les systèmes d'aération des bus par  
temps chaud".

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

**Mme Céline Delforge.**- Il y a quelques semaines,  
nous avons connu les premières fortes chaleurs de  
l'année. A cette occasion, nous avons pu constater  
de nombreux problèmes au niveau des systèmes  
d'aération des bus. Je me suis informée et il m'est  
revenu que les problèmes sont de plusieurs ordres.  
L'apparition du conditionnement d'air est  
relativement récente sur les bus de la STIB. Même  
s'il en résulte une plus grande consommation  
d'essence, on peut comprendre qu'il vaut mieux,  
malgré tout, voyager dans un bus à air conditionné  
qu'en voiture individuelle.

Sur certaines séries de bus, un sous-traitant règle  
les systèmes de conditionnement d'air. En pratique,  
cela signifie que, s'il se met à faire très chaud juste  
après l'hiver, le sous-traitant doit passer au dépôt de  
la STIB pour régler le système. Sur d'autres séries,  
le service "matériel roulant" de la STIB effectue  
directement cette opération. Dans les deux cas, il  
est apparu que la ventilation était encore réglée en  
mode "hiver" dans de nombreux bus.

Imaginez dès lors ce qui se passe, avec une  
température extérieure de 30°, quand le chauffeur  
enclenche la ventilation. C'est de l'air chaud qui  
entre dans le bus. Dans d'autres cas, le système était  
tout simplement en panne.

Le résultat sur le terrain est évident : certains  
voyages en bus s'apparentent à une séance de  
sauna. Malgré la température élevée du dehors, on  
a l'impression qu'il fait frais en en sortant. De  
nombreux voyageurs s'en sont plaints ces derniers  
temps. Cette situation est dramatique pour les  
chauffeurs, qui passent la journée dans leur bus. Si  
le terminus se situe au soleil, la situation devient  
assez apocalyptique.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Eerlijk gezegd heb ik dit jaar nog niet veel gemerkt van een hittegolf.*

(Gelach)

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Dan hebt u op dat moment waarschijnlijk de bus niet genomen... Velen hebben me over het probleem aangesproken en ik heb het ook zelf aan den lijve ondervonden.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De laatste tijd neem ik inderdaad de fiets.*

*Alle gekheid op een stokje, uw vraag is wel degelijk pertinent. Een aantal recent aangekochte bussen zijn uitgerust met een airconditioningsysteem. Het gaat om 20% van het totale bussenpark. Ook de toekomstige bussen zullen over airconditioning beschikken.*

*Binnen de MIVB bestaan er hierover geen gebruiksvoorschriften. De temperatuur wordt op voorhand ingesteld op 20 à 22 graden. De bestuurder kan de airconditioning aan- of uitzetten. Hij kreeg hierover een opleiding en kan bovendien contact opnemen met het technisch personeel indien er zich een probleem voordoet.*

*Op het vlak van het onderhoud verzorgt de MIVB*

Le beau temps pourrait être un incitant à utiliser les transports en commun, les gens étant davantage disposés à attendre un bus quand il y a du soleil. De surcroît, l'utilisation des transports en commun et la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle sont nécessaires pour la santé des Bruxellois en cas de fortes chaleurs, qui correspondent à de fréquents pics d'ozone. Les conditions de transport en cas de fortes chaleurs sont malheureusement dissuasives.

Ce problème a-t-il déjà été porté à votre connaissance ? Ne pourrait-on envisager un système qui permette une aération par des petites fenêtres ou des toits ouvrants actionnables manuellement, comme système principal ou de repli en cas de panne de l'air conditionné ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Permettez-moi tout d'abord de ne pas partager votre point de vue sur les fortes chaleurs que nous aurions déjà connues cette année. Je suis pour ma part toujours en attente de ces premières fortes chaleurs.

(Rires)

**Mme Céline Delforge.** - Vous n'avez pas dû prendre le bus à ce moment-là...

Plusieurs personnes m'ont bel et bien interpellée à cet égard et j'ai moi-même vécu la chose.

**M. Pascal Smet, ministre.** - Ces derniers temps, je circule à vélo. Quoi qu'il en soit, votre question est pertinente. Le parc de bus de la STIB a évolué et des systèmes de climatisation ont été installés dans certains véhicules récents afin d'améliorer le confort des voyageurs. Sur 571 véhicules du parc d'autobus de la STIB, environ 20% de ceux-ci sont actuellement équipés d'une installation de conditionnement d'air. Quant aux nouveaux bus en commande, ils seront également équipés de conditionnement d'air.

Au sein de la STIB, il n'existe pas de normes ou prescriptions réglant l'utilisation de la climatisation durant l'été. La température est préréglée à 20-22 degrés. Le conducteur n'a pas à effectuer de réglage : il a simplement le choix d'enclencher ou de couper l'installation de climatisation. Chaque chauffeur a suivi une formation adéquate et a reçu

*alleen de vervanging van de filters en staat ook in voor klein logistiek onderhoud. Externe gespecialiseerde bedrijven staan in voor het preventieve onderhoud en de noodzakelijke aanpassingen.*

*Het airconditioningsysteem wordt alleen voor koeling gebruikt. De verwarming, de ventilatie en de airconditioning zijn drie aparte systemen die de chauffeur kan af- of aanzetten. Ook de verwarming is op voorhand ingesteld op 20 à 22 graden.*

*In sommige voertuigen sluiten de dakluiken automatisch om het airconditioningsysteem optimaal te laten werken. In het geval van defect kan de chauffeur de luiken van achter het stuur openen.*

*Als de airconditioning niet werkt, kan de chauffeur de vensters openen.*

*Dergelijke pannes zijn nefast voor het imago van de MIVB, die er dan ook voor zorgt dat er zo snel mogelijk technici komen om het probleem op te lossen.*

*Passagiers hebben misschien de indruk dat de airconditioning niet optimaal werkt. Daar is een verklaring voor: in de stad stopt de bus erg vaak en komt er bij elke halte warme lucht naar binnen. Een ideale airconditioning is moeilijk haalbaar en bovendien verbruiken de systemen veel energie en zijn ze slecht voor het milieu. Uw vraag verwondert me dan ook enigszins.*

un mode d'emploi pour un type de véhicule bien spécifique. En outre, en cas de problème, le personnel technique lui donne les renseignements voulus.

Pour ce qui concerne l'entretien, la STIB intervient uniquement pour le remplacement de filtres et le petit entretien logistique. L'entretien préventif et les adaptations nécessaires se font par des sociétés extérieures spécialisées en climatisation.

La STIB signale qu'il n'existe pas deux cas de réglage puisqu'il n'existe pas de mode "hiver" dans les bus. Le chauffage, la ventilation et le système airco fonctionnent automatiquement si le chauffeur les enclenche. Le niveau de réglage de la température est pré-installé pour garantir une température variant entre 20-22 degrés. Si le chauffeur coupe le système, il n'y aura pas d'alimentation en air chaud, sauf en cas de panne du système.

D'autre part, sur un certain nombre de véhicules, lors de la mise en fonctionnement du système airco, les fenêtres de la toiture sont fermées automatiquement afin de garantir l'efficacité optimale du système d'air conditionné. En cas de panne de la climatisation, le chauffeur a la possibilité d'ouvrir ces fenêtres à partir de son poste de conduite.

La STIB est consciente de l'image négative de service qu'elle crée vis-à-vis de sa clientèle, et des inconvénients générés pour le chauffeur en cas de panne des appareils. Dans pareil cas, la STIB fait en sorte que l'intervention se fasse le plus rapidement possible, avec la collaboration de spécialistes.

D'une manière générale, les voyageurs peuvent avoir l'impression que la climatisation ne fonctionne pas de façon optimale. Ce phénomène peut s'expliquer facilement par le fait qu'en circulation urbaine, les bus sont amenés à ouvrir les portes fréquemment et que ces actions sont néfastes au bon fonctionnement des installations de climatisation. Dans ce contexte, il semble très difficile de pouvoir recourir à un système idéal, d'autant que les systèmes de conditionnement d'air consomment beaucoup d'énergie et ne contribuent pas à un respect optimal de l'environnement. Ils "tuent" Kyoto.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Ik ben geen fervente aanhangster van airconditioning, maar het systeem moet werken. Het kan niet dat het tijdens de zomer warmer is in de bus dan buiten.*

*Is het niet beter om ook een klassiek verluchtingssysteem te voorzien, met kleine raampjes?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Er is een verluchtingssysteem met dakluiken.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Dat volstaat vaak niet, en als het niet werkt, is het bloedheet in de bus.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *In warme landen worden mensen ziek omdat de airconditioning te koud staat in de bussen. Wanneer de dakluiken of de ramen van de bussen worden geopend, staan mensen in de tocht, en dat is ook niet goed.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Het oude systeem was beter.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *We moeten geen debat voeren over de geschiedenis der verluchtingssystemen. Het oude systeem was het best. Airconditioning verbruikt veel energie.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Inderdaad, meneer de voorzitter.*

C'est pourquoi je suis étonné que ce soit vous qui posiez cette question.

**Mme Céline Delforge.**- Je ne prône pas particulièrement une utilisation intensive de l'air conditionné. Quand on installe un système d'air conditionné, les ouvertures et les possibilités d'aération du bus sont conçues en fonction d'un système qui fonctionne. Le fait que les portes soient fréquemment ouvertes diminue peut-être l'efficacité du système d'air conditionné, mais pas au point de rendre l'intérieur du bus plus chaud que l'extérieur.

N'a-t-on pas intérêt à prévoir un système B d'aération classique, avec des petites fenêtres ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il existe un système d'aération en toiture.

**Mme Céline Delforge.**- Il est souvent insuffisant. Le chauffeur peut actionner les toits depuis sa cabine, mais lorsque le système électronique qui sert à actionner les toits ne fonctionne pas, c'est la catastrophe !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans les pays chauds comme l'Espagne, les bus à air conditionné sont de véritables frigos et les gens tombent malades. Lorsqu'on ouvre le toit ou les fenêtres de nos bus, les passagers se retrouvent dans des courants d'air, ce qui pose problème.

**Mme Céline Delforge.**- L'ancien système semblait mieux convenir !

**M. le président.**- Nous n'allons pas entamer un débat sur les différents systèmes d'aération des véhicules de transport éprouvés dans le temps. Les systèmes les plus anciens - aération par les toitures - sont les plus efficaces et les plus adaptés à notre climat. Cela pourrait faire l'objet d'un autre débat.

Le système d'air conditionné avec des portes qui s'ouvrent largement à chaque arrêt consomme beaucoup d'énergie.

**Mme Céline Delforge.**- Je vous rejoins parfaitement, M. le président. C'est pourquoi l'utilisation d'un autre type d'aération comme complément serait particulièrement judicieuse.

**De voorzitter** (in het Frans).- *Het zou interessant zijn om specialisten bij het debat te betrekken.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CARINE VYGHEN

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

betreffende "de veiligheid van de Brusselse  
tunnels".

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

**Mevrouw Carine Vyghen** (in het Frans).- *Naar aanleiding van de recente brand in de Fréjus-tunnel worden in de pers vragen gesteld bij de veiligheid van de 42 Brusselse tunnels. Op televisie kwam een van de verantwoordelijken van de Brusselse brandweer hierover uitgebreid aan het woord.*

*Daaruit blijkt dat, ondanks het verbod voor voertuigen boven 3,5 ton, vrachtwagens, bussen en transporten met chemische en brandbare producten gebruik maken van deze tunnels. Die beschikken echter niet over de noodzakelijke veiligheidsinfrastructuur bij zwaar ongeval.*

*Zo is de rookafzuiginstallatie slechts berekend op twee brandende wagens. Ook de watervoorziening werkt niet in alle tunnels.*

*Het is duidelijk dat de tunnels na gemiddeld 20 jaar niet meer aan de moderne technische eisen voldoen.*

*De minister is hierover reeds uitvoerig in deze commissie ondervraagd. Toch heb ik nog enkele bijkomende vragen.*

*Hoe zal de minister concreet de toegang aan voertuigen van meer dan 3,5 ton verbieden?*

**M. le président**.- Le débat pourrait se poursuivre de manière utile avec les techniciens spécialisés dans ces matières.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARINE  
VYGHEN

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

concernant "la sécurité des tunnels bruxellois".

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

**Mme Carine Vyghen**.- L'incendie mortel survenu récemment dans un tunnel des Alpes a relancé ces derniers jours dans la presse le débat de la sécurité des 42 tunnels de notre Région. Un responsable du service incendie de la Région bruxelloise s'est d'ailleurs longuement expliqué à ce sujet sur l'une de nos chaînes nationales.

Il en ressort notamment que, bien que la circulation dans les tunnels de la Région bruxelloise soit interdite au plus de 3,5 tonnes, les poids lourds, les autocars et, pire encore, les camionnettes transportant des produits chimiques ou inflammables n'hésitent pas à s'y engager, bravant ainsi des infrastructures de sécurité bien incapables à l'heure actuelle de faire face à un accident majeur.

En effet, il semblerait que les extracteurs de fumées n'aient été conçus à l'origine que pour lutter contre les dégagements de deux voitures en feu. Quant à l'alimentation en eau, il semble également qu'une sérieuse révision soit à envisager, pour ne pas dire que certaines vannes sont fermées.

Bref, avec une moyenne d'âge de 20 ans, les tunnels bruxellois ne semblent pas au fait des dernières technologies, au contraire de leurs homologues liégeois dont on a pu admirer les performances dans les journaux télévisés.



*Hoe staat het met de besprekingen met de GSM-operatoren over de ontvangst in de tunnels en met de brandweer over een gemeenschappelijke aanwending van de digitale cartografie van de tunnels?*

*Kan hij de commissieleden een tijdschema bezorgen aangaande de controle op de wateraansluitingen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De derde oplossing is een geautomiseerd controlesysteem met digitale camera's. Dat is het enige systeem dat het mogelijk maakt om 24u/24 toezicht te houden in alle weersomstandigheden zonder dat de ploegen de films moeten verwisselen en de tunnel om veiligheidsredenen moeten sluiten.*

*Ik heb meermaals bij de federale minister aangedrongen op een homologatie van de digitale camera's.*

*Bedoeling is om in de loop van volgend jaar aan alle in- en uitgangen van de tunnels van meer dan 300m lang digitale camera's te plaatsen die foto's maken van alle hoge voertuigen en deze systematisch aan de politie doorgeven. Elke week gebruiken ongeveer 25 voertuigen van meer dan 3,80 m hoog de tunnel Reyers-Centrum en elke dag gebruiken 130 vrachtwagens van meer dan 3,5 ton de Brusselse tunnels.*

*Ook elk voertuig dat het rood licht aan de ingang van de tunnels niet respecteert, zal worden gefotografeerd. In een tweede fase zal daarenboven de snelheid aan de ingang van de tunnels worden gecontroleerd.*

Je sais, M. le ministre, que vous avez été récemment interrogé à ce sujet dans cette commission et que vous avez longuement répondu aux différents problèmes soulevés. Je me permets néanmoins de vous poser quelques questions complémentaires.

Je souhaiterais tout d'abord savoir ce que vous avez fait, ou comptez entreprendre, pour interdire concrètement l'accès aux tunnels aux plus de 3,5 tonnes.

Je souhaiterais également savoir où en sont vos négociations, d'une part, avec les opérateurs afin de permettre la communication GSM dans les tunnels et, d'autre part, avec le service incendie pour une utilisation en commun optimale de la cartographie digitale des tunnels.

Je souhaiterais, enfin, que vous fournissiez aux membres de cette assemblée un calendrier pour la vérification des vannes d'eau.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour la première question, la seule solution efficace consiste à installer des systèmes de contrôle-sanction automatisés, basés sur l'utilisation de caméras digitales. Ce système est le seul qui permette une surveillance 24h sur 24, par tous les temps, sans nécessiter pour autant une intervention des équipes pour changer la pellicule et fermer le tunnel.

Mon administration a énergiquement soutenu les actions menées dans le cadre des Etats généraux de la Sécurité routière dans ce domaine, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional.

Je suis intervenu à plusieurs reprises auprès du ministre fédéral pour obtenir une homologation des caméras digitales.

J'ai par ailleurs décidé d'agir sans attendre cette homologation, en demandant d'installer, à toutes les entrées et sorties des tunnels de plus de 300 m de long, un système qui prendra automatiquement une photo digitale de tous les véhicules de hauteur élevée. Ces photos seront systématiquement envoyées à la police.

Ces équipements seront installés dans le courant de l'année prochaine. Environ 25 véhicules de plus de

*Vanaf het moment dat ze in het gewest beschikbaar waren, heeft men de drie GSM-operatoren altijd in de tunnels kunnen ontvangen. Met twee van die operatoren heb ik net een nieuwe overeenkomst afgesloten.*

*Het BUV voltooit momenteel de topografische opmetingen van de resterende tunnels, waarna de database voor het digitaal cartografisch systeem volledig zal zijn. Dit systeem maakt deel uit van een geografisch informatiesysteem (GIS) dat specifieke kennis vereist. Ik heb contact opgenomen met de brandweer om te vragen welke software het meest geschikt zou zijn voor gebruik door de brandweperlui.*

*Mijn administratie laat alle hydranten om de twee maanden systematisch inspecteren. We hebben de brandweer al vaak gevraagd deel te nemen aan die inspectieronde, zodat er gezamenlijk op eventuele problemen kan worden gereageerd. Het is merkwaardig dat de brandweer tot op vandaag nog niet op onze uitnodiging is ingegaan.*

*Om alle veiligheidsaspecten van de tunnels globaal aan te pakken, zal ik met mijn collega Benoît Cerexhe contact opnemen. Zo kan er overleg worden gepland met het BUV en de DBDMH.*

*De eerste aanpassing van de begroting van 2005 voorziet in 2 miljoen euro extra om de veiligheid in de tunnels te verbeteren. U ziet dus dat ik voet bij stuk houd: op 23 februari 2005 heb ik in mijn antwoord op een interpellatie van mevrouw Ampe gezegd dat ik voor bijkomende middelen zou zorgen. Natuurlijk moet u die begrotingswijziging nog goedkeuren.*

3,80 m de hauteur empruntent chaque semaine le tunnel Reyers-Centre et 130 camions de plus de 3,5 tonnes empruntent quotidiennement les tunnels bruxellois.

Tout véhicule ne respectant pas les feux rouges aux entrées des tunnels, ce qui est considéré comme dangereux pour la vie humaine et la sécurité de la circulation dans le tunnel, sera photographié.

Dans une seconde phase, tout excès de vitesse sera contrôlé à l'entrée du tunnel.

A propos de votre deuxième question, les trois opérateurs GSM sont retransmis dans les tunnels depuis que leurs services sont disponibles dans notre Région. Je viens de signer une nouvelle convention avec deux de ces opérateurs, pour qui l'ancienne convention arrivait à échéance après dix ans. Ces retransmissions GSM n'ont jamais été interrompues.

L'AED termine les relevés topographiques des derniers tunnels de manière à achever la constitution des bases de données associées à une cartographie digitale. Cette cartographie s'intègre dans un système d'information géographique (SIG), dont l'utilisation demande des connaissances spécifiques. J'ai donc donné instruction à mon administration de prendre contact avec les services du SIAMU pour voir avec eux quel est le logiciel qui conviendrait le mieux pour que les opérateurs du SIAMU puissent utiliser ces données de manière plus conviviale. Ce logiciel sera acheté cette année par mon administration à l'usage du SIAMU.

A propos de votre troisième question, mon administration procède à une inspection systématique de toutes les bornes d'incendie tous les 2 mois dans le cadre d'un marché "stock". A plusieurs reprises l'administration a demandé au SIAMU de participer à ces inspections de manière à établir un constat commun de la situation et les améliorations éventuelles qui devraient être apportées. Selon mes informations, à ce jour, le SIAMU n'a donné aucune suite à ces demandes, ce qui est difficilement compréhensible.

Pour appréhender de manière globale tous les aspects de sécurité des tunnels qui nécessitent une bonne collaboration avec le SIAMU, je vais prendre contact avec mon collègue Benoît Cerexhe afin que nos collaborateurs se mettent autour de la

table le plus rapidement possible, en présence des représentants de l'AED et du SIAMU.

Je voudrais enfin clôturer mon intervention en vous informant que, dans le projet de premier ajustement budgétaire 2005, deux millions d'euros supplémentaires sont prévus pour l'amélioration de la sécurité dans les tunnels. Vous pouvez donc constater que j'ai tenu mes promesses, puisque j'avais dit ici-même, le 23 février dernier, en réponse à une interpellation de Mme Ampe, que je demanderais des moyens budgétaires supplémentaires dans ce domaine. Je vous donne bien entendu cette information sous réserve de votre approbation de l'ajustement budgétaire.

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

**Mevrouw Carine Vyghen** (*in het Frans*).- *Uw antwoord stelt me gerust.*

*- Het incident is gesloten.*

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

**Mme Carine Vyghen.**- Je vous remercie pour votre réponse rassurante.

*- L'incident est clos.*