



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

\_\_\_\_\_

**Bulletin van de interpellaties  
en mondelinge vragen**

\_\_\_\_\_

**Bulletin des interpellations et  
des questions orales**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 13 JULI 2005**

**RÉUNION DU  
MERCREDI 13 JUILLET 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**

INTERPELLATIES	3	INTERPELLATIONS	3
- van de heer Bernard Clerfayt	3	- de M. Bernard Clerfayt	3
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "een gewaarborgd minimaal openbaar vervoer".		concernant "l'instauration d'un service minimum de transports en commun".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bernard Clerfayt, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, de heer Rachid Madrane, de heer Hervé Doyen.</i>		<i>Discussion – Orateurs : M. Bernard Clerfayt, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, M. Rachid Madrane, M. Hervé Doyen.</i>	
- van mevrouw Julie de Grootte	12	- de Mme Julie de Grootte	12
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de eigen baan van de MIVB op de Kroonlaan en de aanleg van de plek waar men de stad via de E411 binnenrijdt".		concernant "le site propre de la STIB avenue de la Couronne et l'aménagement de l'entrée de la ville par la E411".	
<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Julie de Grootte, mevrouw Céline Delforge, de heer Rachid Madrane, de heer Pascal Smet, minister.</i>		<i>Discussion – Orateurs : Mme Julie de Grootte, Mme Céline Delforge, M. Rachid Madrane, M. Pascal Smet, ministre.</i>	
- van de heer Jacques Simonet	24	- de M. Jacques Simonet	24
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de wegeaanleg aangepast aan de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers".		concernant "l'aménagement de voiries adaptées à la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jacques Simonet, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>		<i>Discussion – Orateurs : M. Jacques Simonet, M. Pascal Smet, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	

MONDELINGE VRAGEN	32	QUESTIONS ORALES	32
- van mevrouw Carine Vyghen	32	- de Mme Carine Vyghen	32
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de heraanleg van de rotonde/van het kruispunt 'Dikke Linde'".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant : «l'aménagement du rond- point/carrefour dit 'du Gros Tilleul'».	
- van de heer Joël Riguelle	37	- de M. Joël Riguelle	37
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de aanleg van parkeergelegenheid voor toeristenbussen".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'aménagement de zones de stationnement pour cars touristiques".	
- van mevrouw Danielle Caron	39	- de Mme Danielle Caron	39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het bedelen in de metrostellen van de MIVB".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la mendicité publique dans les rames de métro de la STIB".	
- van de heer Jacques Simonet	42	- de M. Jacques Simonet	42
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de problemen met de kwaliteit van de verlichtingspalen in de Wetstraat".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les problèmes constatés à propos de la qualité des poteaux installés rue de la Loi".	

*Voorzitterschap: de heer Mahfoudh Romdhani tweede ondervoorzitter.  
Présidence de M. Mahfoudh Romdhani, deuxième vice-président.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT

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

betreffende "een gewaarborgd minimaal openbaar vervoer".

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

**De heer Bernard Clerfayt** (*in het Frans*).- *Ik weet dat u begaan bent met de kwaliteit van het openbaar vervoer. Volgens de pers is in het Waalse en het federale parlement een debat aan de gang over een gewaarborgd minimaal openbaar vervoer.*

*Na de wekenlange staking van de TEC kondigde de Waalse minister, de heer Antoine, aan dat hij in het nieuwe beheerscontract een vorm van minimaal openbaar vervoer zou inschrijven, meer bepaald voor studenten en werknemers.*

*De Brusselse staking van afgelopen najaar heeft het imago van de MIVB geen goed gedaan en heeft me doen nadenken over het stakingsrecht, een van de democratische basisrechten. In deze context staat dat recht haaks op het recht op openbare dienstverlening, dat door de overheid wordt gewaarborgd via de MIVB, een overheidsinstelling die in de desbetreffende materie het monopolie heeft. Ik zal daarover geen eenzijdige positie innemen, zoals sommige collega's dat in de loop van het debat misschien wel zullen doen. Ik zal ook geen voorbeelden uit het buitenland aanhalen.*

*Het recht van de gebruikers op een openbare dienstverlening is echter ook fundamenteel. Ze*

## INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. BERNARD CLERFAYT

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

concernant "l'instauration d'un service minimum de transports en commun".

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

**M. Bernard Clerfayt.**- Je souhaite vous interpeller à propos de l'instauration d'un service minimum dans les transports en commun, car je vous sais attaché à la bonne qualité du service public qu'est le transport en commun, dont la STIB a le monopole en Région bruxelloise. L'idée m'est venue en lisant la presse et en apprenant que ce débat se posait en Wallonie, ainsi qu'au fédéral.

A la suite des grèves des transports en commun wallons (TEC), qui ont duré plusieurs semaines et immobilisé de nombreux usagers, le ministre wallon compétent, M. Antoine, a déclaré qu'il souhaitait «inscrire dans le nouveau contrat de gestion un service minimum pour les usagers, en particulier les élèves et les travailleurs».

On se souviendra qu'à Bruxelles, nous avons connu des grèves à l'automne dernier, qui ont empêché la fourniture de ce service public de transports, très utile à de très nombreux Bruxellois. En réfléchissant à cette question, j'ai tout de suite pensé à cet autre droit fondamental de notre démocratie qu'est le droit de grève.

Nous sommes face au droit au service public, qui est un droit collectif garanti par les pouvoirs

*hebben geklaagd over de stakingen. Hun recht op mobiliteit moet gevrijwaard blijven, zeker omdat het meestal de zwaksten in de samenleving zijn die het slachtoffer zijn van de stakingen. Ze kunnen zich meestal niet met de wagen of per taxi verplaatsen.*

*Als we willen dat meer Brusselaars het openbaar vervoer gebruiken, moeten we hen garanderen dat de dienstverlening altijd verzekerd zal zijn.*

*Langdurige stakingen bij het openbaar vervoer hebben gevolgen voor het absentisme op school en op het werk, wat leidt tot minder productiviteit in de Brusselse ondernemingen en minder omzet voor de handelszaken.*

*Ook in Wallonië wordt hierover gedebatteerd en uw partijgenote Freya Van den Bossche, de federale minister van Werk, heeft gezegd dat ze de kwestie van een gewaarborgde minimale dienstverlening bestudeert.*

*Wat vindt u van een gewaarborgde minimale dienstverlening voor het openbaar vervoer? Die is nodig bij stakingen. Anders geraken de gebruikers ontmoedigd en schakelen ze over naar andere vervoermiddelen die meer hinder veroorzaken in de stad.*

*Heeft u het hierover gehad met het bestuur van de MIVB en/of met de vakbonden?*

*Is er binnen de regering over gepraat? Wordt hierover nagedacht of zegt u resoluut "neen", omdat u de huidige stand van zaken beter vindt?*

publics, qui accordent le monopole de service public à une société publique, en l'occurrence la STIB, et au droit de grève, tout aussi fondamental. Je ne souhaite pas intervenir dans ce débat avec une vision trop manichéenne, partisane, ni en faisant référence à des exemples étrangers, comme le feront peut-être d'autres intervenants après moi.

Je pense cependant que le droit au service public des usagers est tout aussi fondamental et ces derniers se sont d'ailleurs plaints de la perturbation parfois excessive qu'ils subissaient. Il est important de considérer le droit à la mobilité et le droit des usagers au service public. Surtout lorsque l'on sait - et je pense que vous n'y êtes pas inattentif - que ce sont les plus faibles, socialement et économiquement, qui sont souvent les victimes des grèves des transports en commun : ceux qui n'ont pas le choix de se déplacer en voiture ou en taxi ; les plus jeunes, à savoir les élèves des écoles supérieures et universités, les plus âgés qui n'ont plus de voiture ou n'ont pas de permis de conduire et de très nombreux travailleurs qui ont fait le choix de faire confiance à la Région en abandonnant la voiture comme mode de transport et qui ont choisi de donner suite à la volonté régionale de promouvoir les transports en commun - choix que je respecte, car les transports en commun sont l'avenir à Bruxelles.

Si nous voulons convaincre de plus en plus de Bruxellois de faire confiance, il faut évidemment que nous leur offrions une certaine assurance que ces services publics sont garantis dans le temps et la durée.

Ces grèves des transports en commun ont un impact important, lorsqu'elles durent, sur l'absentéisme scolaire et l'absentéisme au travail, ce qui n'est pas sans conséquence sur la productivité des entreprises bruxelloises ni sur l'absentéisme commercial, comme l'ont fait remarquer les commerçants du centre-ville.

Un débat est né en Wallonie et il a rebondi au niveau fédéral puisque la ministre de l'Emploi, Mme Freya Van den Bossche - de la même formation politique que la vôtre -, a également pris position sur cette question de service minimum en répondant, au parlement fédéral, à une question parlementaire. Elle a indiqué qu'elle étudiait la question.

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *De minimale dienstverlening is meermaals ter sprake gekomen naar aanleiding van stakingen bij de TEC in Wallonië. Het personeel van de MIVB gaat minder gemakkelijk over tot stakingen. Daarbij stonden bij de meest recente MIVB-staking zaken voorop die ook de reizigers aanbelangen: reissnelheid, reisomstandigheden en veiligheid.*

*De MIVB is een openbare dienst en heeft het monopolie op het personenvervoer. Een staking schaadt de burgers en niet de aandeelhouders, zoals in de privé-sector. De overheidssector beschikt echter niet over veel actiemiddelen.*

*Naar mijn mening is in de praktijk nu al een minimale dienstverlening gegarandeerd. Als de MIVB staakt, is er altijd nog de trein.*

Je souhaitais connaître la position du ministre sur cette question d'un service minimum dans les transports en commun, car il me semble fondamental, sans vouloir toucher au droit de grève, de garantir aux usagers des transports en commun un service minimum en période de grève, sous peine de décourager durablement ces usagers de prendre les transports en commun et de choisir des modes de transports qui créent plus de nuisances dans la ville.

Le ministre a-t-il évoqué la question avec les autorités de la STIB dans le cadre de son contrat de gestion et/ou avec les syndicats ?

Y a-t-il eu débat au sein du gouvernement ? Y a-t-il des perspectives de réflexion ou est-ce un "non" dans la mesure où il n'y aurait aucune volongé manifeste de changement ?

Je voulais connaître votre position sur cette question en tant ministre de la Mobilité - et non pas de l'immobilité.

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

**Mme Céline Delforge.-** La question du service minimum a souvent été évoquée à l'occasion des grèves intervenues sur le réseau des TEC en Wallonie. Tout d'abord, force est de reconnaître qu'à Bruxelles, les actions de grève du personnel de la STIB se sont avérées plutôt rares. Il ne s'agit donc pas d'un outil de revendication utilisé à la légère par les syndicats de la STIB.

Par ailleurs, notons que les revendications portées par les travailleurs de la STIB lors des dernières grèves rejoignaient également l'intérêt des usagers, puisqu'elles portaient aussi bien sur les conditions de voyage et la vitesse commerciale que sur la sécurité. En effet, un chauffeur qui ne travaille pas dans de bonnes conditions est nettement moins attentif et moins à même de remplir sa mission de mener les voyageurs à destination.

La STIB est un service public. M. Clerfayt nous a rappelé que ce service public occupait même une position de monopole sur le transport des personnes. Alors qu'une grève dans le privé pénalise les actionnaires, une grève dans le public pénalise les citoyens. Le secteur public ne dispose

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- *Er is in ieder geval altijd wel een manier om van het ene punt naar het andere te geraken.*

*De officiële invoering van een minimale dienstverlening zou zelf tot stakingen kunnen leiden, want de werknemers en de vakbonden zijn het idee zeker niet genegen. Het openbaar vervoer zou dan wel enigszins functioneren, maar precies daardoor zouden stakingen veel langer kunnen aanslepen.*

*Met een minimale dienstverlening zit de kans erin dat een sociaal conflict aansleept zonder dat er een oplossing uit de bus komt. Stakers worden niet betaald en geven het na enige tijd op. Het is in die omstandigheden best mogelijk om gewoon te wachten tot de rust weerkeert, in plaats van de oorzaken aan te pakken.*

*Zoals gezegd is het zelfs als de MIVB staakt, best mogelijk om je in Brussel te verplaatsen - ook zonder wagen.*

*De enorme files tijdens stakingen bij de MIVB tonen duidelijk aan hoe belangrijk een doeltreffend openbaar vervoersnet is.*

pas d'un grand nombre de moyens d'action forts.

Pour ma part, j'estime qu'il existe déjà un service minimum à Bruxelles. En effet, en cas de grève de la STIB, on peut prendre le train, sauf en cas de grève générale.

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Ou De Lijn.*

**Mme Céline Delforge.**- Ce service minimum existe. Si l'on doit se rendre à l'autre bout de la ville, on n'est jamais à ce point éloigné d'une gare que l'on ne puisse prendre un transport en commun. Et, en effet, comme M. le ministre nous le rappelle, quelques alternatives d'autres Régions sont présentes sur notre territoire.

De plus, proposer un service minimum comporte le risque réel de susciter la prochaine grève à la STIB. Je doute que les syndicats et les travailleurs accueillent l'imposition d'un service minimum avec le sourire.

Par ailleurs, nous obtiendrions une ville où il est possible de se déplacer en transport en commun, même tant bien que mal, soulevant le risque de voir les grèves s'éterniser.

Le risque serait d'avoir d'abord des conflits sociaux beaucoup plus longs avec une espèce de service minimum. Ensuite, un travailleur en grève n'est pas payé, rappelons-le. C'est une limitation à tout abus en matière de droit de grève. Les grévistes n'arrêtent pas le travail par pur plaisir ou pour ennuyer le monde gratuitement.

Les conflits risqueraient d'être plus longs, mais sans solution parce qu'ils s'arrêteraient par lassitude des grévistes eux-mêmes. Plutôt que de s'attaquer à bras-le-corps aux causes des grèves, on attendrait que le mouvement s'essouffle et on ne résoudrait rien.

Je crois sincèrement qu'on n'est pas totalement immobilisé - même sans voiture - à Bruxelles quand la STIB fait grève.

Par ailleurs, on voit des embouteillages impressionnants lorsque la STIB fait grève et cela a le mérite de rappeler à quel point il est important d'avoir des transports en commun efficaces et de



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

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- *Ik sluit me aan bij de heer Clerfayt. De vakbondsvrijheid ligt sinds een paar jaar zwaar onder vuur: criminalisering van stakingen, inbreuken op de onafhankelijke werking van vakbonden, enzovoort. De werkgevers spelen het hard om hun belangen te verdedigen.*

*Volgens de PS-fractie zijn de aanvallen tegen stakingen bij openbare diensten erop gericht om de solidariteit van de bevolking met de stakers te ondermijnen. Ze kaderen in een nieuw liberaal discours, dat sociale verwervingen als een belemmering voor de economische ontwikkeling beschouwt.*

*De invoering van een minimale dienstverlening voor het openbaar vervoer bij stakingen is niet de beste oplossing. Stakingen hebben een negatieve invloed op de economie, maar die verzinkt in het niets bij de kosten die het autoverkeer met zich meebrengen. Volgens een studie van de ULB stonden de Belgen in 1990 zo'n 26 miljoen uur in de file. De stakingen van de MIVB maken het leven van de mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer moeilijker, maar het probleem is niet enorm groot: gemiddeld wordt er elk jaar minder dan een dag gestaakt.*

*Sommige rechtse politici stellen het voor alsof de stakers de bevolking gijzelen. Op het eerste zicht geeft dat de stakers extra gewicht in de onderhandelingen, maar het kan ook een nadeel zijn. De vakbonden zijn zich maar al te goed bewust van het negatieve imago dat zulke stakingen teweegbrengen, zodat ze een snelle oplossing voor het probleem zoeken.*

*De invoering van een gewaarborgd minimaal openbaar vervoer kan minstens twee negatieve gevolgen hebben.*

- *De vakbonden zouden sneller tot staking kunnen overgaan, omdat de staking niet meer het ultieme wapen zou zijn.*

démontrer que les automobilistes profitent du fait que bien des gens prennent les transports en commun.

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

**M. Rachid Madrane.**- Je m'inscris dans l'interpellation de mon collègue Bernard Clerfayt. Force est de constater que ces dernières années ont été marquées par une multiplication des atteintes à la liberté syndicale : criminalisation des faits de grève, attaques directes contre l'indépendance des organisations syndicales, pratiques discriminatoires à l'égard des délégués sont devenues monnaie courante. Ces actes sont les conséquences d'un durcissement de la position patronale qui, dans un monde en pleine mutation, tend à faire valoir sa méthode pour créer de la richesse et également défendre et servir ses intérêts.

Sans vouloir attribuer à M. Clerfayt des propos qu'il n'a pas tenus, ni des référents idéologiques français - je pense à M. Sarkozy qui est un grand défenseur du service minimum -, nous avons, au PS, l'impression que ce phénomène de culpabilisation des grévistes du service public vise à désolidariser la population des grévistes et fait partie de cette nouvelle rhétorique libérale qui considère que les acquis sociaux sont un obstacle au bon fonctionnement de l'économie.

Mon groupe et moi-même ne pensons pas que l'instauration d'un service minimum pour les transports publics lors de grèves soit la meilleure des solutions. En ce qui concerne l'impact qu'ont ces grèves sur la santé économique de la Région, il faudrait relativiser leur coût et le mettre en rapport avec celui de l'usage de la voiture individuelle. En 1990 par exemple, le nombre d'heures perdues par les Belges dans les embouteillages s'élevait, selon les estimations d'une étude de l'ULB, à vingt-six millions par an. Vous comprendrez aisément que, si l'on veut s'attaquer au problème de perte de productivité dû au transport, il vaudrait mieux d'abord s'attaquer à celui-là. Les grèves de la STIB compliquent bien évidemment la vie des populations captives des transports en commun, mais le problème n'est pas non plus insurmontable, car nous parlons de moins d'un jour de grève par an en moyenne.

Chaque secteur d'activité a ses forces et ses

- *Het sociale conflict zou langer kunnen aanslepen, omdat de druk van de bevolking niet zo groot zou lijken.*

*Bij de mogelijkheid van een algemene staking, met alle negatieve gevolgen vandien, zien werkgevers en werknemers zich genoodzaakt problemen te voorkomen.*

*In naam van mijn fractie wijs ik erop dat er paritaire commissies bestaan om dergelijke voorstellen te bespreken. Het beheerscontract kan nooit het middel zijn om deze kwestie te regelen.*

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

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).* - *Ik wil niet in een ideologisch debat treden. Het probleem moet zonder manicheïsme worden aangepakt. Het klassieke plaatje dat rechts conservatief en links progressief is, klopt overigens niet altijd. Ook binnen de vakbonden heerst er heel wat conservatisme.*

*De meeste gebruikers van het openbaar vervoer hebben geen andere keuze. Ik denk aan studenten of*

faiblesses lors de négociations sociales. Si le fait de prendre la population en otage, comme aiment à le répéter certains hommes politiques de droite, confère dans un premier temps un certain avantage aux travailleurs, c'est aussi leur faiblesse, puisqu'ils ne pourront que très difficilement recourir à ce genre de pressions à long terme. Ne croyez pas que les syndicats ne se rendent pas compte de l'image négative que peut donner un mouvement de grève prolongé. Le fait qu'une grande partie des citoyens dépend d'eux force au contraire les représentants syndicaux et les sociétés de transport, voire parfois les services publics, à trouver rapidement des solutions au conflit.

La mise en place d'un service minimum risque d'avoir au moins deux conséquences fâcheuses :

- Les syndicats risquent de recourir beaucoup plus rapidement à la grève puisque celle-ci ne représente plus l'arme ultime.
- Les conflits sociaux pourraient s'enliser puisque la pression populaire semble a priori moins forte.

Par ailleurs, le possible recours à la grève totale et les conséquences négatives que cela engendre, forcent les employeurs et les travailleurs à dialoguer et anticiper les problèmes que telle ou telle mesure pourrait engendrer.

Enfin, en guise de conclusion, je tenais à rappeler, au nom de mon groupe, qu'il existe des commissions paritaires ad hoc pour discuter de ce genre de propositions. Il est dès lors hors de question de régler cette question du service minimum dans le cadre du contrat de gestion.

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

**M. Hervé Doyen.** - Je ne m'inscrirai pas dans un débat idéologique parce qu'il n'a pas lieu d'être. Je trouve que la question, telle qu'elle a été posée par M. Bernard Clerfayt, a le mérite de faire avancer le débat.

Il faut que le problème soit appréhendé sans manichéisme, comme cela a été fait par le bourgmestre de Schaerbeek. Je me permets d'ailleurs de rappeler que je suis un ancien délégué

*aan personen die zich geen auto kunnen veroorloven. Ze hebben geen boodschap aan politieke en filosofische bespiegelingen. Ze moeten op hun werk geraken, de kinderen van school halen, enzovoort.*

*Dit soort acties is vaak gerechtvaardigd, maar treft soms in de eerste plaats de economisch zwakkeren.*

syndical de l'enseignement qui a participé à toutes les grèves contre la ministre socialiste de l'époque, Mme Onkelinx.

*(Rumeurs)*

C'était il n'y a pas si longtemps.

Il faut donc se garder d'une approche par trop idéologique de ce genre de problème, parce que s'il existe un certain conservatisme dans le chef de certains hommes politiques de droite - comme l'a dit M. Rachid Madrane - il existe aussi un grand conservatisme dans le chef des organisations syndicales. Il faut arrêter les prises de position par trop simplistes : les grandes forces de gauche qui sont progressistes, avec à leur côté les grandes forces syndicales et puis tout le 'reste' qui serait quantité négligeable. Je signalerai simplement qu'au sein même des organisations syndicales, nous retrouvons également, parfois, des logiques de pouvoir.

Le débat mérite donc d'être posé, parce que la plupart des utilisateurs des transports en commun n'ont pas le choix. Je pense notamment aux étudiants qui n'ont pas de moyen de locomotion et aussi à ceux qui, par nécessité économique, n'ont pas de voiture. Une mère seule devant se rendre au supermarché pour travailler en horaire coupé et aller rechercher ensuite ses enfants à la crèche est la première victime de ces grèves qui sont parfois très dures. On a beau expliquer qu'il faut faire tous les liens sémantiques, politiques, syndicaux, philosophiques et autres entre le combat des uns qui vont sauver la vie des autres, cette mère de famille qui n'arrive pas à son poste de travail à l'heure au supermarché risque bien plus que les patrons qui prennent d'aventure les transports en commun. Personnellement, il m'arrive de prendre le train pour venir ici. Si nécessaire, je dispose d'une voiture, ce qui n'est pas le cas de tout le monde. Il faut tenir compte de cet élément.

Les personnes les plus touchées dans les grèves des transports en commun ne sont pas nécessairement, je le répète, celles que l'on croit.

Ce sont parfois les plus faibles économiquement qui se retrouvent en première ligne de ce genre d'actions, par ailleurs très souvent justifiées.

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Deze materie wordt geregeld door de wet van 19 augustus 1948 op de openbare dienstverlening in vreedstijd, die van toepassing is op stedelijke en gewestelijke vervoersmaatschappijen. Krachtens deze wet bepalen de sociale partners zelf in paritaire comité's wat de minimale dienstverlening tijdens stakingen inhoudt. De federale minister van Werk coördineert deze voorstellen.

*Als een paritair comité geen akkoord bereikt, kan de federale minister daar formeel om vragen. Als er binnen zes maanden geen antwoord komt, kan de regering bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, na advies van de Nationale Arbeidsraad, een stelsel opleggen. Het Paritair Subcomité voor het Stads- en Streekvervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft geen minimale dienstverlening vastgelegd. Het koninklijk besluit van 27 juli 1950 voorziet enkel in het onderhoud van de installaties en het rollend materieel.*

*De federale minister van Werk onderzoekt met de sociale partners of de wet van 1948 niet kan worden aangepast.*

*Het sociale klimaat bij de MIVB is op dit ogenblik niet van die aard dat dringende maatregelen nodig zijn. Zonder enig probleem werd er pas een akkoord getekend over de collectieve arbeidsovereenkomst 2005-2006.*

*Tijdens de stakingen van vorig jaar heb ik de vakbonden informeel gewaarschuwd dat een algemeen gebruik van het stakingsrecht zonder rechtvaardiging, zou kunnen leiden tot het soort maatregelen waarover we nu debatteren.*

*Het is nu aan de MIVB en de sociale partners om binnen een paritair comité tot een overeenkomst te komen, zonder dat mijn federale collega en ik ons daar meteen mee bemoeien.*

*Indien het gebruik van het stakingsrecht uit de hand zou lopen, kan de regering formeel een reglementering vragen, maar in Brussel is dat op het ogenblik niet aan de orde.*

*Het is beter te voorkomen dan te genezen. We moeten streven naar een sereen sociaal klimaat bij*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Permettez-moi tout d'abord de rappeler la législation en la matière. Cette matière est régie par la loi du 19 août 1948 relative aux prestations d'intérêt public en temps de paix. Cette loi s'applique aux sociétés de transport urbain et régional en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. En vertu de cette loi, ce sont les partenaires sociaux eux-mêmes qui définissent, en commission paritaire, les besoins vitaux et les prestations minimales à assurer en cas de grève. La coordination des dispositions proposées par les commissions paritaires est assurée par le ministre fédéral de l'Emploi.

Si aucun accord n'a été conclu en commission paritaire, le ministre de l'Emploi peut, si le besoin se fait sentir, l'inviter à le faire. A défaut de réponse dans les six mois, un régime peut être institué par voie d'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après avis d'une commission nationale du travail. La sous-commission paritaire du Transport urbain et régional de la Région de Bruxelles-Capitale n'a jamais fixé les besoins vitaux et les prestations minimales. Quant à l'arrêté royal du 27 juillet 1950 déterminant les besoins vitaux à satisfaire pour l'exécution de la loi du 19 août 1948, il prévoit comme besoin vital l'entretien des installations fixes et du matériel roulant, et non le transport de personnes pur et simple.

Interpellée récemment à ce sujet, ma collègue ministre fédérale de l'Emploi a précisé qu'elle examinerait avec les partenaires sociaux l'opportunité d'actualiser la loi de 1948, compte tenu de près de soixante ans de pratique et d'un changement d'habitudes.

Par ailleurs, le climat social à la STIB ne semble pas nécessiter à l'heure actuelle la prise de mesures d'urgence. Au contraire, puisque, comme vous le savez certainement, un accord sur la convention collective de travail 2005-2006 vient d'être signé, sans donner lieu à la moindre grève. Contrairement à la Flandre et à la Wallonie, nous sommes parvenus à Bruxelles à conclure une CCT sans aucune perturbation.

Pourtant, lors des grèves de l'année passée, j'ai dit aux syndicats, de manière informelle et très amicalement, que la question pourrait se poser s'ils continuaient à exercer leur droit de grève de cette

*de maatschappij voor openbaar vervoer. De directie van de MIVB heeft intussen begrepen dat samenwerking met de vakbonden noodzakelijk is.*

manière. En effet, à un certain moment, la situation ne semblait plus être sous contrôle. J'ai ainsi signalé à la STIB, mais aussi aux dirigeants des trois syndicats, que la question pourrait être soulevée en cas d'utilisation non contrôlée et généralisée de l'arme de grève quand elle n'est pas justifiée. Je leur ai clairement dit que ce problème pourrait se poser.

Par contre, il ne me revient pas actuellement de demander à la STIB ou aux partenaires sociaux de réglementer en la matière. Il appartient à la STIB et aux partenaires sociaux de se concerter au sein d'une commission paritaire. Il est peut-être utile que le débat soit examiné en premier lieu par les partenaires sociaux. Je pense que ma collègue fédérale, Freya Van den Bossche, partage cette opinion. Cette tâche revient en premier lieu aux partenaires sociaux.

Toutefois, si la problématique devenait ingérable, le pouvoir politique pourrait intervenir et demander formellement une réglementation. Actuellement, à Bruxelles, une telle prise de position n'est pas à l'ordre du jour.

Gardons cependant à l'esprit que «mieux vaut prévenir que guérir», et qu'il convient avant tout de concentrer notre énergie pour conserver un climat social serein au sein de notre société de transports en commun. Ces derniers mois, beaucoup de choses ont changé, et je crois que la direction générale de la STIB a bien compris qu'il faut collaborer avec les syndicats, ce qu'elle fait actuellement.

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

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

**De heer Bernard Clerfayt** (*in het Frans*).- *De minister heeft een juridisch goed onderbouwd antwoord gegeven. Hij schuift het probleem wel vlotjes af op de sociale partners, waarmee hij vriendschappelijk omgaat. Toch heeft hij oog voor een minimale dienstverlening om de kleine man te sparen en verkiest hij voorkomen boven genezen. Dat is ook mijn mening.*

**M. Bernard Clerfayt.**- Je remercie M. le ministre pour sa réponse très complète sur le plan juridique. J'ai le sentiment qu'il renvoie le problème aux partenaires sociaux un peu trop facilement, tout en disant qu'il a eu des paroles amicales avec les syndicats. J'entends qu'il est donc néanmoins attentif à ce que le service public soit maintenu de manière minimale, pour éviter que les petites gens n'en soient victimes. Mais, comme il l'a dit, je crois qu'il vaut mieux prévenir que guérir.

*Als de sociale verhoudingen tussen werknemers en werkgevers goed zijn, is het nu misschien het geschikte moment om dit voorstel te bespreken. De sociale partners moeten hierover nadenken. Het kan ook nuttig zijn om contact op te nemen met uw collega, mevrouw Van den Bossche.*

Je pense que, si maintenant les relations sociales sont bonnes entre employeur et travailleurs, c'est peut-être le moment d'aborder cette question. Parce que, s'il y a une tension, les partenaires sociaux qui ne parviennent pas à résoudre d'autres problèmes

*Het recht op openbare dienstverlening is even belangrijk als het stakingsrecht. Beide rechten moeten binnen bepaalde grenzen geëerbiedigd worden.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Ik heb daarover al met minister Van den Bossche overlegd.*

*- Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de eigen baan van de MIVB op de Kroonlaan en de aanleg van de plek waar men de stad via de E411 binnenrijdt".

**De voorzitter**.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Grootte** *(in het Frans)*.- *De burgemeester van Elsene verontschuldigt zich om zijn afwezigheid. Hij is op missie in het buitenland, maar had zich graag aangesloten bij deze interpellatie. De interpellatie werd niet uitgesteld, omdat het probleem van een eigen baan voor de bussen 95 en 96 op de Kroonlaan nog voor het zomerreces zou moeten worden opgelost.*

*Men kan alleen tot een oplossing komen, wanneer men een algemene visie heeft op de invalswegen via de E411. Het verkeer moet daar zeker niet worden gestimuleerd. Recentelijk werd op het Leonardkruispunt een invoegstrook afgeschaft, met files op de Ring tot gevolg. Des te beter. Misschien*

d'organisation du travail, ne seront pas capables non plus de traiter cette question. Il faudrait demander aux partenaires sociaux d'y réfléchir, et peut-être est-il souhaitable que vous ayez un contact avec votre collègue Mme Van den Bossche. Peut-être que M. Antoine aura fait la même chose du côté wallon.

Le droit au service public est un droit aussi important que le droit de grève. Les deux doivent être respectés, évidemment avec des limites.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je me suis déjà entretenu avec Freya Van den Bossche à ce propos.

*- L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "le site propre de la STIB avenue de la Couronne et l'aménagement de l'entrée de la ville par la E411".

**M. le président**.- La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte**.- Tout d'abord, et bien qu'il ne soit pas de mon parti, je voudrais excuser formellement l'absence du bourgmestre d'Ixelles, en mission à l'étranger, qui voulait lui aussi, pour des raisons évidentes, se joindre à cette interpellation. Cette interpellation n'a pas été reportée parce qu'un point occasionnel spécifique devrait être réglé avant la rentrée parlementaire : celui du site propre des bus 95 - 96, avenue de la Couronne. Il nous semblait peu adéquat d'attendre notre rentrée parlementaire pour vous interpellier sur cette question.

Ceci étant, le site propre des 95-96 de l'avenue de la Couronne ne peut se penser qu'à travers un

*zullen zo meer pendelaars het openbaar vervoer nemen.*

*Het viaduct Herrmann-Debroux, dat de E411 met de stad verbindt, is een autosnelweg middenin de stad. Het is een verouderde constructie en het product van een voorbijgestreefde visie.*

*Er zijn meerdere oplossingen overwogen, zoals een verlenging van de metrolijn of van de tunnel ter hoogte van het college Saint-Michel. Er was zelfs sprake van de aanleg van een nieuwe tunnel ter hoogte van de Pleinlaan.*

*Mijnheer de minister, wat u ook doet, het is van groot belang om nog in deze legislatuur een beslissing te nemen.*

*Mijnheer de minister, zijn er plannen voor de aanleg van een echt kruispunt van de Generaal Jacqueslaan en de Pleinlaan? Nu moeten automobilisten die van de autosnelweg komen en naar links de stad willen inrijden, ofwel direct links over de Fraiteurbrug, die veel te klein is voor de verkeersstroom, ofwel rechts afslaan om via een enorme omleiding weer naar links te draaien. Dat is onlogisch en zorgt voor files. U bent van mening dat een dergelijk kruispunt de reissnelheid van de trams op de Generaal Jacqueslaan doet dalen. Nu zitten echter de bussen vast in het verkeer. U vindt ook dat het kruispunt te dicht bij een ander kruispunt zou liggen en geeft de voorkeur aan een andere oplossing. Bevestigt u dit standpunt?*

*Mijn laatste vraag betreft de eigen bedding voor buslijn 95/96 op de Kroonlaan. Iedereen, ook het schepencollege van Elsene, de buurtwoners en de handelaars, is hiervoor gewonnen. Een eigen bedding is een goed instrument om de doorstroom van het openbaar vervoer te verbeteren. Niettemin zijn er enkele problemen op de Kroonlaan.*

*Ten eerste zijn de schampsteden te hoog, zodat er niet overheen kan worden gereden als er vrachtwagens of auto's dubbel geparkeerd staan. De eerste tien dagen zijn daardoor heel wat ongelukken gebeurd. Daarbij is de Kroonlaan een soort trechter. Ze is niet overal even breed. De eigen bedding moet daarop afgestemd zijn.*

*Mijnheer de minister, bent u bereid enkele strategisch geplaatste paaltjes te laten weghalen, zodat de chauffeurs gemakkelijker kunnen draaien*

aménagement général de l'entrée de la ville. Il ne s'agit pas seulement d'un aménagement ponctuel qui est fait sur l'avenue de la Couronne, mais de toute une réflexion sur un des axes d'entrée majeurs dans la ville par l'E411.

Mon objectif n'est certainement pas de favoriser l'entrée dans la ville par l'E411, que du contraire. Des aménagements récents au carrefour Léonard ont supprimé une bande d'entrée. Cela crée des embouteillages sur le Ring, sur l'autoroute : tant mieux ! Que les navetteurs prennent dès lors les transports en commun. Ce n'est pas notre problème au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le viaduc Herrmann-Debroux, liant l'E411 à la ville, constitue une autoroute urbaine pénétrant en plein coeur d'un centre urbain - le quartier du cimetière d'Ixelles - , d'une conception obsolète.

Partant de ce principe, plusieurs options ont été imaginées, vraisemblablement peu réalistes, comme le prolongement du métro ou le prolongement du tunnel Saint Michel. L'étude Stratec prévoyait même la construction d'un tunnel au boulevard de la Plaine.

Etes-vous prêt à prendre une décision concernant ces aménagements à l'entrée de la ville ? Aucune décision politique n'a jamais été prise sur ce point. Peu importe qu'il s'agisse d'envisager la destruction du viaduc Herrmann-Debroux ou le réaménagement du rond-point autour de l'ULB, je vous demande seulement de vous engager à prendre une décision au cours de cette législature.

Qu'en est-il par ailleurs de la création en surface d'un carrefour boulevard Général Jacques et boulevard de la Plaine ?

Ce carrefour est demandé, car il semble naturel : lorsque vous sortez de l'autoroute, vous devez soit prendre un petit pont à gauche - le pont Fraiteur, qui n'a pas de justes proportions par rapport à cette sortie d'autoroute -, soit suivre une déviation par la droite pour refaire un énorme circuit vers la gauche. Si vous êtes un touriste venant de Paris ou d'ailleurs, cela paraît peu normal et crée en outre les embouteillages qu'on connaît à l'entrée de la ville.

Un des vos arguments, que j'ai lu dans la presse, est que cela réduirait la vitesse commerciale des trams sur le boulevard Général Jacques. Je ne trouve pas

*en geen grote omweg moeten maken die het kruispunt nog meer verstopt? De verkeerslichten tussen de Generaal Jacqueslaan en het kerkhof van Elsene zijn niet gesynchroniseerd. Dat was nochtans gepland.*

*U mag niet wachten tot 1 oktober voor de eerste evaluatie, maar u moet een aantal maatregelen nemen vòòr 1 september, het einde van de zomervakantie. Anders zullen er verkeersopstoppingen ontstaan en zal de eigen bedding alsnog worden afgeschaft. Wat is het tijdschema voor dit proefproject?*

cet argument valable, puisque le contre-argument est que la vitesse commerciale des bus est totalement engorgée dans les carrefours. D'autres arguments sont que le carrefour en question ne se justifierait pas parce que trop près d'un autre, ou bien qu'un autre réaménagement serait plus logique. Pouvez-vous nous confirmer votre position en la matière ?

Ma dernière question est plus ponctuelle. Elle concerne le site propre des bus 95 et 96 de l'avenue de la Couronne. Que ce soit bien clair : l'objectif d'un site propre avenue de la Couronne est partagé par tous, tant par moi-même ici que par le collège d'Ixelles, par les riverains et les commerçants.

L'amélioration de la circulation des transports en commun sur l'avenue de la Couronne, qui est un axe important (université, centre-ville), est certainement un objectif partagé par tous. Par contre, le site propre - qui est un bon outil - a été ici mal utilisé sur quatre points. Je vous interpelle maintenant, parce que c'est l'entrée de la ville, et que des raccords ou certaines modifications sont indispensables avant le 1er septembre sur ces quatre points :

- D'abord, le matériau utilisé pour le site propre. Les bornes telles qu'elles ont été présentées au collège d'Ixelles étaient censées être franchissables, ce qu'elles ne sont pas. Un site propre qui est, selon nous, à la fois fonctionnel et ne posant pas de danger, est celui de l'avenue Brugmann. A cet endroit, vous avez un site propre pour les trams, qui est respecté, mais aussi contournable. Si un camion stationne en double file, il est aisé de le dépasser sans être nécessairement un conducteur aguerri, un motocycliste ou un cycliste. Il faut revoir la hauteur des bornes. Il y a eu un grand nombre d'accidents dans les dix premiers jours, tant concernant des voitures que des motocyclistes ou des bus, parce que les bornes ne sont pas adéquates.
- Ensuite, les distances de l'avenue de la Couronne renseignées par la STIB. Les petits dépliants distribués dans les bus 95 et 96 reprennent la distance maximale de l'avenue de la Couronne, ce qui ne correspond pas à la distance de l'avenue partout. Celle-ci se développe en effet en



entonnoir. Il faut un site propre qui corresponde à la réalité.

Êtes-vous prêt à enlever certains de ces petits poteaux "infranchissables" à quelques endroits stratégiques pour qu'on puisse tourner et non pas faire comme aujourd'hui un énorme détour, qui revient à engorger encore plus le carrefour que vous voulez désengorger ? Quand le projet nous a été présenté, il était question d'une synchronisation des feux entre le boulevard Général Jacques et le cimetière d'Ixelles, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La première évaluation a lieu normalement le 1er octobre. Il nous semble assez dangereux de maintenir l'évaluation à cette date, sans réaliser au préalable certains aménagements d'ici au 1er septembre, date qui correspond à la rentrée scolaire et au retour au travail de certains navetteurs. Cela éviterait des engorgements, qui entraîneraient le rejet du site propre, qui est pourtant accepté de façon assez générale. Pourriez-vous nous donner le calendrier établi pour ce test, afin d'y apporter éventuellement des modifications en concertation avec la commune, les riverains et les commerçants ?

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *De omgeving van de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan is een zwart punt voor het verkeer en wordt geplaagd door luchtvervuiling en geluidsoverlast.*

*De wijk wordt bediend door buslijnen 95 en 96, die voortdurend vastzitten in het verkeer. De bussen lopen aanzienlijke vertragingen op. Soms leidt dat zelfs tot incidenten tussen chauffeurs en passagiers.*

*De busstrook heeft enig soelaas gebracht. Terwijl het normaal gezien mogelijk is om het traject van 200 à 300 meter in twee minuten af te leggen, kost dat in het spitsuur bijna tien minuten.*

*De buurtbewoners reageren verdeeld op die eigen bedding. Ik heb zelf de bus genomen en met de chauffeurs gepraat en ben een grote voorstander van de maatregel, al zijn er enkele minpunten. Zo kunnen auto's op verschillende plaatsen invoegen*

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

**Mme Céline Delforge.-** Le quartier Couronne - Général Jacques est en effet une très mauvaise entrée de ville, puisqu'il est un point noir tant en termes de sécurité routière que de pollution de l'air et de pollution sonore, alors que des milliers de gens habitent le long de ces axes.

Ce quartier est desservi par les bus 95 et 96, dont les lignes sont très importantes. Ces lignes de bus sont particulièrement handicapées par leur engluement dans les flots de voitures qui fréquentent cet axe pour rejoindre le centre de Bruxelles, et ce malgré le métro à Delta et le train.

Ces derniers temps, nous avons même assisté à des incidents entre chauffeurs et voyageurs ayant les nerfs à vif à cause de l'irrégularité et du retard des bus. Il ne leur est plus possible d'avancer normalement vu le nombre croissant de véhicules sur ces axes.

*op de busstrook. Dat leidt soms tot gevaarlijke situaties. Als de automobilisten het verkeersreglement niet respecteren, moet worden voorkomen dat auto's nergens kunnen invoegen op de busstrook. Tenzij er overal politieagenten staan om te verhinderen dat automobilisten de busstrook gebruiken, zullen overtredingen vanaf september weer schering en inslag zijn.*

*De busstrook heeft ook als voordeel dat ze de Kroonlaan, een soort stedelijke autosnelweg, smaller maakt en de overdreven snelheid van het verkeer afremt.*

*Aan een kant van de Kroonlaan is er een probleem: de rijstrook in de tegenstelde richting van de eigen bedding is te smal. Misschien is het een oplossing om de brede trottoirs te versmallen? De buschauffeurs kennen de situatie ondertussen en passen hun snelheid aan.*

*Er wordt veel dubbel geparkeerd door takelwagens, maar ook door bestelwagens, hoewel de meeste handelszaken over een oprit of parkeerplaatsen beschikken. Vaak is er ook parkeerplaats in de buurt. Toch verkiezen de leveranciers om fout te parkeren, alleen maar voor een kleine tijdwinst. Als er echt problemen zijn om te leveren, moeten de gemeenten voor parkeergelegenheid zorgen.*

*Het is uiterst belangrijk dat de busstrook niet wordt gebruikt door ander verkeer. Daarop moet strenger worden toegezien in het spitsuur. De mensen moeten worden gestimuleerd om op deze belangrijke verkeersader de bus te verkiezen boven de auto.*

Ce site propre a tout de même permis de résoudre la situation à l'un des points noirs de la ligne du bus. Alors qu'en temps normal, deux minutes suffisent pour parcourir deux à trois cents mètres, il en faut près de dix aux heures de pointe. Désormais, le site propre est aménagé.

Dans le quartier, les réactions sont partagées. Pour ma part, je fais partie des riverains qui y sont totalement favorables. D'autres clament leur opposition à l'aménagement de leur rue.

J'ai testé ce site propre en prenant le bus, et je l'ai examiné depuis le trottoir. J'ai aussi discuté avec des chauffeurs de bus. Il est vrai qu'il comporte quelques défauts. L'un de ceux-ci est que le site propre est franchissable à certains endroits. Ainsi, dès lors qu'une voiture se trouve en double file, ou que la circulation est trop lente, il arrive que des automobilistes se rabattent sur le site propre sans vérifier si la voie est libre.

Des accidents très graves ont déjà été évités de justesse lorsque le bus, qui roule à vitesse normale, se voit couper la route par un tout petit véhicule. Les gens doivent apprendre à respecter la loi. S'ils en sont incapables, il faut faire en sorte que le site soit complètement infranchissable.

Je crains donc que la solution qui rendra le site encore plus franchissable soit catastrophique. En effet, à moins de poster un policier de part et d'autre du site propre avec pour mission d'empêcher les automobilistes de l'utiliser, on assistera dès septembre, au retour des embouteillages, à une utilisation fréquente de ce site par les véhicules.

Ce site propre présente également un gros avantage. Il coupe cette espèce d'autoroute urbaine, il rétrécit la voie et peut ainsi contribuer à diminuer les vitesses excessives, actuellement très fréquentes avenue de la Couronne. Il est un obstacle visuel qui, jusqu'à présent, n'existait pas, puisque l'on est face à de très grands tronçons sans rue perpendiculaire.

Par ailleurs, il y a un léger problème d'un côté de l'avenue de la Couronne où la bande qui va dans le sens inverse du site propre est un peu étroite. Je ne doute toutefois pas qu'on puisse y apporter une solution, quitte à rétrécir quelque peu le trottoir particulièrement large à cet endroit.

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

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).* - *Het standpunt van de heer Decourty, die zich laat verontschuldigen, kan in drie punten worden samengevat.*

*We moeten het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen door de auto de toegang tot de stad te bemoeilijken. Toch is het nog niet aangewezen de toegangswegen nu al te zeer te beperken. Zodra het GEN in werking is, zal het gewest maatregelen moeten nemen om de stadsvlucht binnen de perken te houden.*

*Zolang men op het kruispunt van de Pleinlaan en de Generaal Jacqueslaan niet links kan afslaan, verplaatst het verkeer zich in grote mate naar de residentiële wijk rond de universiteit. Dit sluipverkeer vertraagt de reissnelheid van de lijnen 93, 94, 95 en 96. De MIVB zal de reissnelheid op de drukste punten verbeteren en nieuwe trams 3000 aankopen. Het heeft geen zin om de andere lijnen in het verkeer te laten vastslippen. Het autoverkeer moet dan ook evenwichtiger worden verdeeld.*

*De eigen bedding voor de bus is momenteel niet veilig en moet dus worden heraangelegd.*

Ceci dit, les chauffeurs de bus se sont déjà habitués à la distance actuelle et ils font plus attention et roulent moins vite.

Il existe de nombreux stationnements en double file de dépanneuses, mais aussi de camionnettes de livraison qui stationnent devant des commerces, alors que ceux-ci disposent en général de grandes entrées de garage ou des parkings. Je ne m'explique pas le besoin de se garer en double file quand la possibilité est offerte ailleurs, si ce n'est qu'on gagne un petit peu de temps au détriment d'autres usagers. Si des problèmes de livraison existent, il serait utile de voir avec la commune si des emplacements réservés ne sont pas envisageables.

Il est fondamental que ce site propre reste infranchissable. Peut-être la commune pourrait-elle s'engager à organiser une surveillance effective du respect de ce site propre aux heures de pointe. Je pense que ce serait un pas dans la bonne direction pour ce genre d'axe très important où il serait plus intéressant que davantage de personnes utilisent le bus plutôt que la voiture.

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

**M. Rachid Madrane.** - Je voudrais remercier Mme de Grootte d'avoir excusé M. Decourty ; et comme je suis de son parti, je vais réitérer les excuses. Je voudrais intervenir dans un dossier qui lui tient à coeur et je vais essayer de résumer en trois points la position qu'il aurait défendue bien plus exhaustivement que moi.

Tout d'abord, nous soutenons le point de vue qui consiste à encourager l'utilisation des transports en commun par les navetteurs en limitant l'accessibilité de la voiture en ville. Par contre, il ne serait sans doute pas judicieux de construire des aménagements trop contraignants avant la mise en service du RER. Il est évident qu'une fois que celui-ci existera, des mesures d'accompagnement devront être prises par la Région afin de contenir un éventuel exode urbain provoqué par l'apparition d'un nouveau moyen de transport rapide et bon marché.

Deuxièmement, il est certain que l'inexistence d'un carrefour qui permettrait de tourner à gauche au croisement du boulevard de la Plaine et du boulevard Général Jacques - Mme de Grootte en a parlé - reporte une grande partie du trafic sur le

*Waarschijnlijk zal het aantal ongelukken dalen, wanneer de automobilisten de nieuwe situatie gewoon zijn en de wegmarkering is aangebracht. Toch weet iedereen dat een eigen bedding zonder bussluis of politiecontrole niet wordt gerespecteerd.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het gewest doet grote inspanningen in het gebied waarvan sprake. Er wordt gewerkt op de Vorstlaan - voor de nieuwe tramlijn 94 -, aan de Deltabrug en op de Triomflaan. Deze werken komen ten goede aan het openbaar vervoer (de nieuwe tramlijn 94 en de busstrook op de Triomflaan), de bewoners (wonen van het sluipverkeer op de Triomflaan) en de verkeersveiligheid (verkeersremmers aan de Triomflaan). Er worden ook voorzieningen getroffen voor voetgangers en fietsers.*

*Het gewest zal die inspanningen voortzetten. Mijn kabinet legt de laatste hand aan een meerjarenplan voor deze zittingsperiode. In het kader van de actualisering van het Irisplan wordt er ook nagedacht over de ontwikkelingen op lange termijn. In de herfst zullen we daar meer over zeggen.*

*De kern van het probleem is inderdaad het eindpunt van de E411. Door de viaduct Herrmann-Debroux eindigt de E411 aan het Deltakruispunt. Die situatie is een erfenis van de jaren zestig. Het was de bedoeling om de autosnelweg te laten*

quartier de l'université ; quartier résidentiel qui se situe entre l'avenue de la Couronne, l'avenue de l'Université, l'avenue Buyl et la chaussée de Boondael. Ce trafic de transit a également un impact sur la vitesse commerciale des lignes 93, 94, 95, 96. Si nous comprenons que la STIB veuille avoir une bonne vitesse commerciale sur les tronçons les plus fréquentés et sur lesquels des investissements seront faits afin qu'ils puissent accueillir les nouveaux trams 3000, nous ne voulons pas voir les autres lignes rester empêtrées dans la circulation telle que nous la connaissons aujourd'hui. Une répartition plus équilibrée du flux automobile semble donc être une solution de bon sens.

Concernant le site propre pour le bus, celui-ci pose de graves problèmes en termes de sécurité. Il serait logique de le réaménager. Néanmoins, les problèmes d'accidents rencontrés au début de sa mise en service diminueront sans doute une fois que les automobilistes l'auront totalement intégré et qu'une signalisation adéquate aura été installée. Cependant, nous savons tous qu'un site propre pour bus sans écluse et sans présence policière n'est généralement pas respecté.

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - En ce qui concerne l'accessibilité de la Région par la E411 et, de façon plus générale, l'accessibilité de cette partie de la Région pour les différents modes, je vous rappelle les travaux en cours au boulevard du Souverain entre Boitsfort et Auderghem pour l'implantation de la ligne du tram 94, les travaux au pont Delta et enfin ceux au boulevard du Triomphe. J'y reviendrai.

Nous ne ménages donc pas nos efforts dans cette partie de la Région. Ceux-ci visent à proposer à nos citoyens une offre multimodale, puisque les aménagements en cours de réalisation se font à la fois au profit des transports en commun (nouvelle ligne 94 ou sites propres au boulevard du Triomphe) des riverains (zones protégées du transit au boulevard du Triomphe), de la sécurité routière (aménagements réduisant la vitesse au boulevard du Triomphe) avec des facilités pour les piétons et les cyclistes.

Même si la Région est déjà active dans cette partie de la ville pour améliorer la mobilité, elle

*uitmonden in de Leopoldwijk en de spoorweg te overbruggen.*

*Stedenbouwkundig is de beste oplossing de viaduct te laten verdwijnen en een stadsboulevard aan te leggen. Daardoor zouden de files op de autosnelweg staan, niet in de stad, en dat moedigt de mensen aan om het openbaar vervoer te gebruiken. In afwachting dat het GEN soelaas biedt, mag de capaciteit van het wegennet zeker niet toenemen. Een dergelijke maatregel leidt niet tot een daling van het autoverkeer en minder files.*

*Daarom is het voorstel verworpen om een nieuw kruispunt van de Generaal Jacqueslaan en de Pleinlaan aan te leggen. Dat nieuwe kruispunt zou trouwens zo dicht bij de oversteekplaats voor voetgangers aan het station van Etterbeek en het kruispunt van de Generaal Jacqueslaan en de Kroonlaan liggen, dat er te weinig ruimte zou zijn om auto's op te vangen, waardoor die op de tramsporen zouden belanden. Dat blijkt uit een studie van Stratec.*

*Het waren de toenmalige ministers Chabert en Gosuin van de vorige regering die hebben beslist om de Triomfiaan opnieuw aan te leggen. Ik heb hen de -pertinente- vragen gesteld die ik nu te horen krijg, maar als staatssecretaris had ik maar weinig invloed. De heraanleg van de Triomfiaan maakt bepaalde plannen jammer genoeg onmogelijk en de toestand is er nog ingewikkelder op geworden.*

*Ik was een voorstander van een meer ambitieus plan, dat het gemakkelijk maakte om de stad uit te rijden en de eigen beddingen van de trams zo min mogelijk onderbrak. Dit plan omvatte een kleine tunnel van de Generaal Jacqueslaan naar de Pleinlaan en zou zorgen voor een evenwichtige verdeling van het verkeer naar en van de stad.*

*Er zijn nu echter al werken aan de gang die niet stroken met dat plan en die gebaseerd zijn op de bestaande toestand. Rekening houdend met de budgettaire beperkingen, is het de meest praktische oplossing om het verkeer naar de stad naar de Pleinlaan (voor de richting Montgomery) en de Triomfiaan (voor de richting Terkamerenbos) te leiden. Zo vermijden we teveel verkeer over de Fraiteurbrug.*

*Het verkeer richting Terkamerenbos zal nog steeds*

poursuivra ses efforts. Mon cabinet met ainsi la dernière main au plan pluriannuel couvrant la présente législature.

Ces actions à court et moyen terme n'empêchent pas la Région de poursuivre une réflexion à plus long terme dans le cadre de l'actualisation du plan Iris dont le début de la communication est prévu à l'automne.

Vous avez raison de poser le problème là où il se situe prioritairement, c'est-à-dire la gestion de l'aboutissement de la E411 et l'entrée et la sortie de la ville à cet endroit.

Le vrai problème, que nous subissons depuis plus de dix ans, est celui de la construction du viaduc Herrmann-Debroux, qui amène de fait l'aboutissement de l'autoroute E411 à hauteur du carrefour Delta. Il est inutile de vous rappeler que ces aménagements, réalisés suivant une conception héritée des années '60, visaient à l'origine à poursuivre l'autoroute de pénétration jusqu'au coeur du quartier Léopold en surplombant les voies de chemin de fer.

Il est évident que l'option la plus radicale, mais aussi la plus urbaine à terme, consiste à supprimer le viaduc Herrmann-Debroux afin d'y aménager un boulevard urbain qui reporterait les bouchons sur l'autoroute et inciterait à l'usage des transports publics. Dans l'attente d'une telle solution, que la mise en service du RER pourrait favoriser, il ne faut en tous cas pas augmenter d'une manière ou d'une autre les capacités du réseau routier. Il n'y a en effet aucun aménagement augmentant la capacité routière qui ait eu pour effet de diminuer globalement, et même localement, les encombrements routiers.

C'est notamment dans cet esprit que l'idée, souvent évoquée, de créer un nouveau carrefour entre le boulevard de la Plaine et le boulevard Général Jacques a toujours été écartée. L'autre raison est qu'il a été démontré, entre autres par les études de Stratec, que le sas qui se trouverait entre ce nouveau carrefour, la traversée piétonne à hauteur de la gare d'Etterbeek et le carrefour 'Jacques-Couronne' pourrait être trop court pour permettre un stockage suffisant des véhicules, ce qui provoquerait l'arrêt de ceux-ci sur le site du tram et le blocage de ce dernier.

*via een rijstrook naar links de Generaal Jacqueslaan kunnen opslaan. Het verkeer richting Montgomery loopt via de Triomflaan of de Pleinlaan op een strook die naar rechts draait. Op die manier is er geen kruispunt nodig tussen de Pleinlaan en de Generaal Jacqueslaan en wordt de eigen bedding van de tram niet nog eens doorbroken.*

*We kunnen dan zelfs de Fraiteurbrug sluiten. Dat zou leiden tot minder verkeer in de Kroonlaan, de universiteitswijk en de Buyllaan. De brug is echter ook belangrijk als verbinding tussen Oudergem en Elsene.*

*De verkeersproblemen in dit stadsdeel zijn een oud zeer. Ik hoop in de komende maanden voor een oplossing te zorgen, rekening houdend met het IRIS-plan en het GewOP.*

*Over de busstrook op de Kroonlaan heeft de gemeente eigenlijk nooit helemaal een akkoord bereikt met de bewoners.*

*Het eerste voorstel was om een busstrook op de kant richting stad te creëren. Dat zou echter de leveringen aan handelszaken en bedrijven belemmeren. Het tweede voorstel, een strook in het midden van de weg, werd beter onthaald. Deze strook maakt dubbel parkeren onmogelijk maar laat de reguliere parkeerplaatsen ongemoeid en vermindert de capaciteit van de laan niet. Het sas aan het kruispunt met de Generaal Jacqueslaan kan het stilstaande verkeer voor de lichten opvangen. De absorptiecapaciteit van de verkeersas blijft gelijk want het debiet van een verkeersas wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten.*

*De bussen daarentegen winnen soms meer dan tien minuten op deze driehonderd meter. De MIVB heeft van haar klanten heel wat lof gekregen voor de herinrichting, die er kwam in samenwerking met de gemeente Elsene.*

*De werken worden geëvalueerd. Er heeft al een eerste vergadering met de winkeliers en de bewoners plaatsgevonden. Om dubbel parkeren te ontmoedigen, zijn er laad- en losplaatsen nodig. Er moet snel een oplossing gevonden worden voor de bereikbaarheid van de bedrijven, indien nodig door plaatselijk aanpassingen te doen.*

En outre, depuis la réalisation de l'étude Stratec, le réaménagement du boulevard du Triomphe a été décidé, contre mon gré - je vais y revenir -, ce qui ferme certaines hypothèses d'aménagement envisagées à l'époque. C'étaient MM. Gosuin et Chabert qui, à la fin du précédent gouvernement, ont absolument voulu ce réaménagement. Je n'étais alors encore qu'un simple secrétaire d'Etat sans beaucoup d'influence. On m'a ri au nez, et même tancé, quand j'ai posé les mêmes questions que vous. Je crois que vos questions sont pertinentes. Malheureusement, on est maintenant en train de réaménager le boulevard, ce qui empêche certaines solutions et complique encore la situation.

Le schéma plus ambitieux privilégiant la sortie de la ville (sans en faciliter l'entrée pour autant) et limitant les interruptions du site propre des trams de la moyenne ceinture, via un petit tunnel (du boulevard Général Jacques vers l'avenue de la Plaine) me paraissait plus approprié.

Celui-ci consistait à répartir de manière plus équilibrée le trafic entrant et sortant de la ville sur les deux bandes aménagées autour du campus de la Plaine.

A ce stade, vu le chantier en cours privilégiant l'ancien schéma de circulation, et compte tenu des contraintes budgétaires actuelles de la Région, la solution la moins coûteuse et la plus praticable consisterait à diriger le trafic entrant vers le boulevard de la Plaine (en direction du square Montgomery) et vers le boulevard du Triomphe (en direction du Bois de la Cambre).

Ce schéma permet d'optimiser l'entrée de la ville et d'éviter un surcroît de trafic vers le pont Fraiteur.

Le trafic sur le boulevard Général Jacques en direction du Bois de la Cambre et de l'avenue du Deuxième régiment des Lanciers continue d'emprunter le boulevard du Triomphe, par une bande tournant à gauche, aux dimensions adéquates.

Le trafic sur le boulevard Général Jacques en direction de Montgomery sera en partie absorbé par les boulevards du Triomphe et de la Plaine par une bande tournant à droite, sans interrompre le site propre du tram.

Le problème sera de la sorte résolu sans nécessiter

*De obstakels die de busstrook afbakenen, zijn 7 cm hoog en hebben de vorm van een trapezium, zodat er gemakkelijk overheen kan worden gereden als dat nodig is. Sommige bewoners beweren dat dit niet het geval is. Mijn medewerkers zullen de zaak onderzoeken en zo nodig ingrijpen.*

*De cycli van de verkeerslichten zijn blijkbaar nog niet afgesteld zoals was afgesproken. Dat zal zo snel mogelijk worden opgelost.*

*Aangezien de werken eind juni voltooid zijn en de maanden juli en augustus niet representatief zijn voor de normale verkeerssituatie, is er afgesproken om een eerste evaluatievergadering te organiseren in oktober. Dringende wijzigingen kunnen eerder gebeuren.*

*Het verheugt mij dat de nieuwe inrichting van de Kroonlaan algemeen positief wordt onthaald. We blijven overleg voeren met de bewoners en de gemeente om de definitieve inrichting te bepalen.*

la création d'un carrefour entre le boulevard de la Plaine et le boulevard Général Jacques.

On pourrait même, dans cette perspective, fermer le pont Fraiteur, ce qui réduirait la densité du trafic dans l'avenue de la Couronne, le quartier de l'université et l'avenue Buyl. Toutefois, nos précédentes simulations ont montré l'importance que revêt le pont Fraiteur en termes de lien entre les quartiers d'Auderghem et d'Ixelles.

Le problème de mobilité que constitue le trafic issu de l'autoroute E411 et autour du campus de la Plaine est en souffrance depuis longtemps. Je compte y remédier dans les prochains mois par des décisions qui tiendront compte des objectifs du plan IRIS et du PRD.

Quant au site propre pour les bus, aménagé avenue de la Couronne - avec la précieuse collaboration de la commune d'Ixelles - point de discussion durant de nombreuses années entre la commune et les riverains, il n'a jamais fait l'objet d'un accord unanime.

La première proposition de site propre pour les bus (sur la droite en direction de la ville) constituait une entrave aux livraisons aux commerces et aux entreprises et avaient été rejetée par la commune et les commerçants. La seconde proposition - un site propre central - avait été estimée moins contraignante.

Si celui-ci rend désormais impossible tout stationnement en double file (interdit par le code de la route), il permet toutefois de préserver les emplacements de stationnement légal et ne réduit pas la capacité du trafic de l'avenue.

En effet, le sas aménagé à l'entrée du carrefour à hauteur du boulevard Général Jacques permet d'absorber le trafic à l'arrêt au niveau des feux. Si la remontée de la file est désormais praticable sur une seule bande, la capacité d'absorption de l'axe est préservée. Le débit du trafic d'un axe est en effet conditionné par la capacité des différents carrefours.

Par contre, les premières évaluations montrent qu'à l'heure de pointe, les bus gagnent parfois plus de dix minutes de temps de parcours sur les trois cents mètres concernés. D'ores et déjà, la STIB a reçu de nombreux appels enthousiastes de ses clients qui se

réjouissent de cet aménagement, informés par un dépliant diffusé à sept mille exemplaires qu'ils doivent à une collaboration avec la commune d'Ixelles.

Ceci dit, il est clair que l'aménagement réalisé se fait dans le cadre d'un essai dont les modalités d'évaluation ont été convenues et seront respectées. Une première réunion avec les représentants des commerçants et des riverains s'est d'ores et déjà tenue au début de cette semaine. Vous y étiez d'ailleurs présente, et le climat était très constructif, selon mes informations.

Il va de soi que les problèmes d'accès aux entreprises doivent trouver des solutions rapides, au besoin par des adaptations locales du dispositif aménagé. Un processus similaire avait d'ailleurs été pratiqué lors de l'expérimentation du "contresens bus" dans le centre-ville. Par ailleurs, il apparaît clairement qu'il est nécessaire de réserver et faire respecter plusieurs emplacements de livraison dans la zone de stationnement, afin de réduire le phénomène de stationnement en double file.

Les bordures ont une hauteur de sept cm et sont trapézoïdales, ce qui les rend facilement franchissables en cas de besoin. La hauteur de ces bordures a été critiquée par certains riverains, qui témoignent d'accrochages de circulation. L'administration vérifiera rapidement si l'entrepreneur a correctement effectué son travail et fera effectuer les rectifications, si nécessaire.

Il semble que les phases de feux de signalisation ne soient pas parfaitement conformes à ce qui a été convenu. Là aussi, les correctifs nécessaires seront apportés dans les meilleurs délais.

Etant donné que l'aménagement a été mis en service fin juin et que la période des mois de juillet et août n'est pas vraiment représentative, il a été convenu de tenir la première réunion d'évaluation début octobre. Néanmoins, des adaptations ponctuelles urgentes pourraient être réalisées avant cette date.

En fin de compte, ce qui me rassure le plus dans cette discussion, c'est que toutes les parties conviennent que l'aménagement de ce site est utile pour la STIB et n'en contestent pas le principe.

Le dialogue avec les riverains et les autorités



**De voorzitter.-** Mevrouw de Groote heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).-** *Het verheugt mij dat u in het najaar meer structurele voorstellen zult doen voor die toegangsweg tot de stad.*

*Ik wil u er niettemin op wijzen dat de tijd dringt. Momenteel wordt ingevolge een beslissing van de vorige regering de Triomflaan heraangelegd ten bate van Oudergem. Die werken bieden echter geen oplossing voor de toestroom via de stadssnelweg.*

*Uw voorstel bestaat erin om een rotonde aan te leggen aan de campus van de ULB.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Dat zou de ideale oplossing zijn.*

**Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).-** *Dit is niet de ideale plaats om het debat voort te zetten. Het is echter belangrijk dat op korte termijn een structurele oplossing wordt voorgesteld, niet alleen omdat de verkiezingen eraan komen, maar ook omdat er al herinrichtingswerken bezig zijn. Het debat moet worden voortgezet na overleg met de gemeente, de buurtbewoners en de handelaars.*

*Wat de eigen baan betreft, zijn er een aantal zeer praktische problemen. Voor de schampstenen waren zeven centimeter hoge trapeziumvormige stenen voorgesteld. In plaats daarvan zijn er halve maantjes geplaatst waar fietsers en motorrijders*

communales se poursuit dans le cadre convenu, l'objectif étant de préparer en seconde phase un aménagement définitif.

**M. le président.-** La parole est Mme de Groote.

**Mme Julie de Groote.-** Je vous remercie pour la première partie de votre réponse ; la partie plus générale. J'ai bien entendu que, dans le cadre de l'actualisation du plan IRIS à l'automne, vous ferez des propositions plus 'visionnaires' et structurelles de réaménagement de l'entrée de la ville. Je voudrais simplement vous signaler que vous n'avez pas beaucoup de temps, parce que c'est maintenant que vous devez élaborer des propositions structurelles.

Comme vous le rappelez, il y a un réaménagement en cours du boulevard du Triomphe au profit d'Auderghem - on se demande pourquoi ? - et qui a été décidé sous la précédente législature, mais qui n'a aucun sens par rapport à l'entrée dans la ville.

Par ailleurs, je me doutais bien que vous aimeriez faire sauter le pont Herrmann-Debroux ! Mais trêve de plaisanterie ; une autoroute urbaine qui rentre au centre-ville : voilà bien le noeud du problème.

J'entends bien votre troisième solution qui consiste à construire un rond-point autour du campus de l'ULB. Celui-ci deviendrait un rond-point bien pensé avec l'ouverture, ou pas, du pont Fraiteur.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ce serait l'idéal.

**Mme Julie de Groote.-** Ce n'est pas l'enceinte idéale pour poursuivre cette discussion. Il importe vraiment de se dire qu'une proposition structurelle sera présentée dans un délai assez court pour qu'elle puisse être mise en oeuvre. Assez court par rapport à l'échéance des élections - pour être mis en oeuvre ou prendre tout au moins la décision - mais aussi par rapport aux réaménagements déjà en cours.

Cette discussion devrait être reprise de manière globale après qu'aient eu lieu une concertation réelle tant avec les autorités communales - ce qui se fait de facto - qu'avec les riverains et les commerçants.

*niet over kunnen. Ook de synchronisatie van de verkeerslichten verloopt niet zoals het moet. Ik hoop dat de minister die problemen tegen 1 oktober zal oplossen.*

*Het verheugt mij tot slot dat de minister een nauwkeurig tijdschema heeft opgesteld en een opvolgingscommissie zal instellen.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Zoals afgesproken zal de heraanleg, waar nodig, worden uitgevoerd.*

*Wat het Irisplan in het algemeen betreft, willen we op verschillende plaatsen in de stad het concept van "streefbeeld" invoeren, zoals dat in andere landen en in Vlaanderen bestaat.*

*Elk streefbeeld staat voor een visie op de evolutie van de mobiliteit en de aanleg van een welbepaald stadsdeel. Het concept krijgt een plaats in het meerjarenplan Openbare Werken, wat een primeur betekent voor het gewest.*

*- Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de wegeaanleg aangepast aan de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers".

Sur le site propre, il y a des questions très pratiques qui se posent. Les sept centimètres trapézoïdaux qui ont été présentés pour qu'ils soient franchissables - contrairement aux demi-lunes infranchissables par les motos et vélos - ne semblent pas être exactement respectés dans la pratique. Je vous remercie de vérifier ce point dans de très brefs délais ainsi que la synchronisation des feux afin d'obtenir, le cas échéant, un correctif avec la date du 1er octobre.

D'un point de vue général, je suis contente d'entendre le ministre dire qu'il se fixe un planning et un timing stricts et qu'il organisera la concertation à travers la mise en place d'une commission de suivi.

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Les réaménagements seront entrepris si nécessaire, comme convenu. Concernant le plan IRIS de manière globale, on envisage d'introduire à plusieurs endroits dans la ville le concept de "streefbeeld" qui est utilisé dans de nombreux pays et en Flandre.

Il consiste en une sorte de vision dessinant l'évolution en termes de mobilité et de réaménagement, par exemple le long d'un boulevard ou sur toute une partie de la ville. Chaque réaménagement réalisé s'inscrit dans cette "streefbeeld". Nous allons introduire ce concept dans notre plan pluriannuel d'été des travaux publics, ce qui constitue une nouveauté dans l'histoire de notre Région.

*- L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "l'aménagement de voiries adaptées à la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés".

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Een van de prioriteiten van de minister is de strijd tegen de verkeerscongestie. Dat komt duidelijk tot uiting in zijn fietsplan, tram- en busplan, taxiplan, en het kruispuntenplan dat hij zonet aankondigde.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *En vergeet u ook het VICOM-programma niet...*

(Gelach)

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Inderdaad. Bovendien is er in de regeringsverklaring ook sprake van een voetgangersplan. We hebben al onze teleurstelling geuit over het feit dat de minister weinig inspanningen doet voor het autoverkeer.*

*Vandaag willen we het echter opnemen voor de gemotoriseerde tweewielers, die vaak worden vergeten. Besteedt de Brusselse regering bewust weinig aandacht aan motorrijders of gaat het om een vergetelheid?*

*In het Brusselse verkeer duiken de laatste jaren steeds meer motor- en bromfietsen op. In 1990 telde men er nog 140.000. Vandaag zijn dat er 300.000. Ze worden steeds vaker gebruikt voor het woon-werkverkeer. Zelfs slechte weersomstandigheden vormen geen hinderpaal. De belangrijkste voordelen zijn tijdswinst tijdens de piekuren, een laag benzineverbruik en fiscale aftrekbaarheid. Een gemotoriseerde tweewieler vormt dan ook een interessant alternatief voor de auto.*

*Hoe zult u deze weggebruikers in uw beleid betrekken? Men mag niet vergeten dat ze kwetsbaar zijn in het verkeer. Uit een rapport van 2004 blijkt dat bij ongevallen tussen een motorrijder en een automobilist, laatstgenoemde de motorrijder in 70% van de gevallen niet heeft gezien. De automobilist moet dan ook gevoelig worden gemaakt voor dit probleem.*

*Ongevallen met gemotoriseerde tweewielers zijn vaak te wijten aan de weginfrastructuur. Hoe wil u dat probleem aanpakken?*

*In het Waalse regeerakkoord staat dat er meer*

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

**M. Jacques Simonet.** - Le ministre a fait de la lutte contre la congestion routière une de ses priorités. Nous avons eu le plan vélo et les plans trams et bus devraient être adoptés. Il existe un plan taxi et j'entends maintenant annoncer le plan carrefours.

**M. Pascal Smet, ministre.** - Il y a encore un plan VICOM. Je sais au moins ce que j'ai à faire.

(Rires)

**M. Jacques Simonet.** - Un plan piétons est annoncé dans la déclaration gouvernementale. Une remarque que j'ai déjà eu l'occasion de faire devant cette commission est que nous regrettons certaines visions un peu binaires de la politique de mobilité dans notre Région. On avait le sentiment, à un certain moment, que la politique à l'égard des voitures n'était pas privilégiée.

Mais, cet après-midi, je souhaite évoquer une catégorie d'usagers de la route relativement oubliée dans ce concept de multimodalité. Les utilisateurs de deux-roues motorisés ont manifestement aujourd'hui une place dans le trafic de notre Région. Pourtant, il semblerait que ces usagers, - les motards - n'aient pas fait l'objet de beaucoup d'attention et de considération de la part des pouvoirs publics. Est-ce un oubli dans le chef du gouvernement bruxellois, ou une volonté de stigmatiser les véhicules motorisés ?

Je pense cependant, dès lors que chacun s'accorde à reconnaître que l'on connaît des problèmes de mobilité croissants en Région bruxelloise, que la part occupée par les scooters et les motos a augmenté de manière assez considérable dans la circulation quotidienne ces dernières années. De plus en plus de motards utilisent leur véhicule comme moyen de transport fonctionnel pendant la semaine pour se rendre au travail, même lorsque les conditions climatiques ne sont pas extrêmement favorables. Le gain de temps, pendant les heures de pointe, est incontestable. Les économies réalisées sur les frais de déplacement, dans la mesure où ces engins consomment moins qu'une voiture, sont substantielles. Les régimes appliqués en matière fiscale, là encore, permettent une déduction ou une déductibilité plus importantes des frais d'utilisation professionnelle des motos.

*rekening zal worden gehouden met gemotoriseerde tweewielers, maar in het Brussels regeerakkoord wordt er met geen woord over gerept. De regering moet maatregelen nemen om de veiligheid van motorrijders te verbeteren.*

*Motorrijders hebben behalve met slechte wegbedekking ook nog af te rekenen met andere gevaren, zoals bladeren, slijk of olievlekken op de weg, of de slechte staat van het wegdek. Ik ben een voorstander van hindernissen om het verkeer af te remmen, maar als ze niet goed zijn aangegeven, kunnen ze gevaarlijk zijn voor motorrijders.*

*Er moet ook aandacht worden besteed aan de manier waarop het wegdek wordt vervangen. Het gebruik van teerasfalt is gevaarlijk voor motorrijders, omdat het erg glad wordt wanneer het regent. Hetzelfde geldt voor markeringen op het wegdek.*

*Worden er maatregelen genomen om de kwaliteit van het wegdek en de veiligheid voor de motorrijders te verbeteren? Neemt u contact op met de gemeenten om hen te sensibiliseren?*

*Komt er ook een motorplan? Zult u in uw nieuwe ordonnantie over mobiliteit ook rekening houden met motorrijders?*

Je le rappelle, en 1990, 140.000 motos circulaient sur les routes belges et aujourd'hui, nous en sommes à plus de 300.000 unités. Les scooters, les motos et même les cyclomoteurs sont comptés. On assiste manifestement à un engouement pour l'utilisation des deux-roues motorisés qui, de plus en plus, servent de solution de rechange à la voiture.

Quelles sont les intentions du ministre par rapport à ces usagers de la route ?

Je pense qu'il y a un problème, et tel était le sens de mon interpellation : les motocyclistes constituent un groupe relativement vulnérable d'usagers de la route. Un certain nombre de rapports ont été déposés ces dernières années, le plus récent datant de 2004. Il ressort de ceux-ci que, dans 70% des collisions entre motards et automobilistes, ces derniers déclarent ne pas avoir vu le motard. Un problème se pose manifestement là, en termes de conscientisation des automobilistes par rapport à ces usagers de la route relativement faibles.

Je pense également que l'infrastructure routière, et pas spécifiquement en milieu urbain, est directement en cause dans la plupart des accidents qui impliquent des deux-roues motorisés. A cet égard, quelles sont les intentions du gouvernement bruxellois ?

En effet, à rebours de ce qui se fait dans l'accord de gouvernement wallon, qui parlait de prendre davantage en considération les deux-roues motorisés, on n'en souffle mot dans l'accord de gouvernement bruxellois. Il faut, dans le cadre d'une politique de mobilité en Région bruxelloise, prendre en considération les deux-roues motorisés et voir quelles mesures techniques d'infrastructure peuvent être mises en oeuvre pour que la voirie ne soit plus une source de danger pour les conducteurs de motos.

L'état du revêtement routier est un premier problème auquel sont confrontés les motards. D'autres inconvénients - dont les pouvoirs publics ne sont pas responsables - tels gravillons, feuilles humides, boue, sont une source de dangers et de dérapages. A Bruxelles, comme ailleurs, il existe aussi les dangers liés à la présence de taches d'huile, de taches de diesel, de verglas également. Sur plusieurs voiries, les motards sont susceptibles

de perdre le contrôle de leur véhicule en raison de nids de poule ou de déformations du revêtement routier. Les ralentisseurs, dont je suis pourtant un fervent partisan, notamment aux abords des écoles ou des hôpitaux, représentent aussi un danger potentiel s'ils ne sont pas adéquatement signalés.

Les zones aménagées pour réduire la vitesse des automobilistes, les jardinières en chicane, les plots en béton posés en bordure de voirie, les bollards installés, les réverbères, les panneaux de signalisation placés trop près des bordures de voirie ou dans les virages, sont autant d'obstacles qui peuvent se révéler des dangers mortels, le cas échéant, pour les motards.

Il faut également être attentif à la manière dont les voiries sont rénovées. Les réfections de voiries à l'aide de goudron ne produisent pas les effets escomptés pour les motards, sachant qu'elles sont beaucoup plus dangereuses en cas de pluie que ne le sont les réfections au moyen d'asphalte. Les marquages au sol, mal conçus, peuvent également, en temps de pluie, se révéler particulièrement glissants pour les motos. Il est nécessaire de suivre une approche spécifique quant aux motards qui utilisent nos voiries.

Quelle est la position du ministre quant à la place qu'il entend accorder aux deux-roues motorisés dans la ville ? Des dispositions ont-elles déjà été prises ou vont-elles l'être afin d'améliorer qualitativement l'état des voiries en vue d'assurer une meilleure sécurité aux motards ?

Envisagez-vous de prendre contact avec les communes pour les sensibiliser à cette problématique ? En effet, je reconnais que la Région ne gère pas seule ce dossier et qu'il est aussi nécessaire d'y sensibiliser les pouvoirs locaux.

Dans la foulée des différents plans (taxi, tram, bus) annoncés, envisagez-vous de proposer à vos collègues du gouvernement un plan moto ? De manière plus générale, la problématique des deux-roues motorisés sera-t-elle prise en considération dans le cadre de l'ordonnance mobilité qui est annoncée par le ministre ?

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Het doet mij plezier

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** Je suis

dat de heer Simonet dit ter sprake brengt. Ik rijd al ongeveer twintig jaar met de motor en heb dus behoorlijk wat ervaring met de problemen waarmee motorrijders worden geconfronteerd.

Tijdens de afgelopen tien jaar is het aantal motorrijders met 77% toegenomen, terwijl het aantal wagens met slechts 15% is gegroeid. Tot mijn grote verbazing stelde ik vast dat 60 à 70% van de motorrijders hun voertuig dagelijks gebruiken. Daaruit blijkt dat er meer rekening moet worden gehouden met hen.

Belangrijk is dat motoren in alle weersomstandigheden voldoende grip op de weg hebben en dat er zo weinig mogelijk gevaar is voor botsingen met hindernissen en bewegwijzering. Ik benadruk dat de mortaliteit bij motorrijders tweemaal zo groot is als bij passagiers of bestuurders van personenwagens. De cijfers wijzen erop dat 52,3% van de ongevallen op gewestwegen gebeurt en 42,2% op gemeentelijke wegen.

Motorrijders zijn gedeeltelijk zelf verantwoordelijk voor hun veiligheid. Ze moeten aangepaste kledij dragen: een geschikte broek, helm, laarzen enzovoort. Ik erger mij er ook aan wanneer ik tijdens de zomer motorrijders zie rondscheuren in short en T-shirt.

Er zijn echter ook andere punten, zoals de wegbedekking. De baanvastheid van een motorfiets is in veel grotere mate afhankelijk van de wegbedekking dan die van een wagen. Eveneens belangrijk is de afwatering, de vervorming en de slijtage van het wegdek. Een motorrijder moet ook rekening houden met gladde wegmarkeringen, die vooral bij nat weer gevaarlijk zijn; met zwerfvuil en dode bladeren tijdens de herfst.

Motorrijders horen ook correcte informatie te krijgen om hun rijgedrag aan te passen. Deze ochtend reed ik op weg naar de Wetstraat door een tunnel en plotseling merkte ik dat het wegdek was weggeschraapt. Dat is heel gevaarlijk.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik geloof dat die werken zijn aangeduid.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Het probleem is dat motorrijders een helm dragen en een minder breed

*rvie que M. Jacques Simonet évoque ce sujet. Je roule à moto depuis 20 ans et j'ai quelque expérience en la matière. En dix ans, le nombre de motards s'est accru de 77% (contre 15% d'augmentation du nombre de voitures), et 70% d'entre eux utilisent leur moto quotidiennement. Ils méritent donc toute notre attention.*

*Il faut que l'adhérence au sol soit suffisante, quelles que soient les conditions atmosphériques, et que tout danger de collision soit indiqué par une signalisation ou un marquage adapté. La moto tue deux fois plus que la voiture. Les accidents surviennent pour 52,3% sur les voiries régionales et pour 42,2% sur voiries communales.*

*Les motards sont en partie responsables de leur sécurité et doivent donc se vêtir adéquatement.*

*Cependant, la qualité du revêtement du sol est fondamentale, car elle influe sur la tenue de route du véhicule, particulièrement dans le cas d'une moto. D'autres facteurs entrent en ligne de compte, tels que le système d'écoulement des eaux, ou la déformation et l'usure de la chaussée. Le marquage routier est parfois glissant, surtout par temps humide, sans parler des débris ou des feuilles mortes.*

*Il importe d'informer correctement les motards afin qu'ils adaptent au mieux leur comportement routier. Ce matin, j'ai constaté qu'à la rue de la Loi, le revêtement avait été enlevé, ce qui est très dangereux.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Il me semble que ces travaux sont signalés.*

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- *Le motard a son champ de vision limité par le port du*

gezichtsveld hebben dan autobestuurders. Bijgevolg merken ze een deel van de bewegwijzering niet altijd op.

Voor motorrijders is het ook heel belangrijk dat er voldoende verkeersborden zijn die informatie geven over de bochten. Ze moeten immers weten naar welk deel van de motor ze hun lichaamsgewicht moeten verplaatsen. Soms zijn motorrijders onvoldoende zichtbaar omdat ze geen reflecterende kledij dragen, maar het komt ook voor dat er op de openbare weg obstakels zijn die het zicht beperken, bijvoorbeeld vegetatie. Andere gevaren voor motorrijders zijn rotondes; vooral als ze nat zijn door brandstof of water, maar ook gladde riooldeksels en gevaarlijke elementen als rechthoekige boordstenen.

De vereniging van motorrijders heeft een charter opgesteld en alle Belgische gemeenten gevraagd om dat te ondertekenen. Zodoende kan elke stad of gemeente zich profileren als motorvriendelijk. De gemeenten krijgen informatie over infrastructuurproblemen die gevaarlijk zijn voor motorrijders. Gemeenten die het charter ondertekenen, verbinden zich ertoe om bij de aanleg of heraanleg van de wegeninfrastructuur rekening te houden met motorrijders. In het Brussels Gewest hebben enkel Ukkel en Brussel-Stad het charter ondertekend. Ik zal er maandag bij het college van mijn gemeente op aandringen om dat ook te doen en hoop dat mijnheer Simonet hetzelfde zal doen in Anderlecht.

Tot slot wijs ik nog even op het parkeerprobleem. Gelukkig kan ik mijn motor in de garage van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement stallen, maar anderen kunnen dat niet. Er is een gebrek aan parkeerplaatsen voor motorfietsen. Er is nood aan specifieke parkeerplaatsen met in de grond verankerde obstakels waaraan motorfietsen kunnen worden bevestigd en die verhinderen dat auto's er parkeren. Voor elke twintig autoparkeerplaatsen zou er een motorparkeerplaats moeten zijn. Het voordeel is dat motoren minder plaats innemen dan wagens. Het zou ook handig zijn als er opbergvakken waren voor helmen en beschermende kledij.

Mijnheer de minister, zal ook het Brussels Gewest het charter ondertekenen? Wordt er rekening gehouden met de noden van de motorrijders? Welk soort wegbedekking wordt er gebruikt bij de

*casque. Certains panneaux de signalisation peuvent échapper à son attention.*

*Pour les motards, un nombre suffisant de panneaux de signalisation indiquant les virages est aussi très important. Parfois, les motards ne sont pas suffisamment visibles, faute de tenue fluorescente, mais aussi parce que des obstacles limitent la visibilité. Les ronds-points constituent un danger supplémentaire.*

*L'association des motards a rédigé une charte et demandé à toutes les communes belges de la signer. Les communes signataires s'engagent à tenir compte des motards dans l'aménagement ou le réaménagement des infrastructures routières. En Région bruxelloise, seules les communes d'Uccle et de Bruxelles-Ville ont signé la charte. Pour ma part, j'insisterai auprès de ma commune pour qu'elle se joigne au mouvement, et j'espère que M. Simonet fera de même à Anderlecht.*

*Enfin, je tiens à souligner le manque de places de stationnement pour les deux-roues. Il faut aménager des places spécifiques avec des obstacles ancrés dans le sol, auxquels les motos peuvent être attachées et qui empêchent les voitures d'y stationner. La proportion idéale serait une place de stationnement moto pour 20 places de stationnement voiture. Il serait aussi utile d'installer des casiers de rangement pour les casques et les tenues de protection.*

*La Région bruxelloise signera-t-elle aussi la charte? Les besoins des motards seront-ils pris en considération? Quel est le type de revêtement utilisé pour la rénovation des rues? Y aura-t-il des initiatives pour améliorer la sécurité routière des motards?*

vernieuwing van wegen? Komen er initiatieven om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verbeteren?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Mijnheer Simonet, u spreekt uzelf tegen. U bekritiseert het fietsplan, maar u vraagt een plan voor de motorrijders.*

*Een plan impliceert een zekere methodologie. Dat is bijzonder nuttig. Bovendien is het belangrijk dat een plan in het eerste jaar van een regeerperiode wordt goedgekeurd, zodat het de volgende vier jaar kan worden uitgevoerd. Vandaag lijkt u in te stemmen met die methode.*

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Ik heb naar uw plannen gevraagd.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Inderdaad. Het is echter nuttig om de context te schetsen.*

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Na afloop van de persconferentie heb ik ook voorgesteld dat u zou aftreden.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *Mijnheer Simonet, u wijkt van het onderwerp af!*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is de knuppel in het hoenderhok!*

**De voorzitter.**- Ter zake alstublieft!

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb geen specifiek plan voor motorrijders opgesteld, omdat ze de rijbaan delen met de automobilisten. Het gewest houdt in zijn investerings- en onderhoudsprojecten rekening met alle weggebruikers en dus ook met de motorrijders.*

*Daarnaast zijn een aantal specifieke maatregelen*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. Simonet, je constate une contradiction dans vos propos. Vous demandez un plan pour les motards, tout en critiquant le plan vélo auquel vous reprochez de contenir des effets d'annonce. Pour ma part, j'estime que la méthodologie impliquée par un plan est très utile.

Il est important de faire approuver un plan par le gouvernement dès la première année de législature. Le gouvernement sait ainsi où il va et quelles mesures vont être prises. Les quatre années suivantes peuvent alors être utilisées pour exécuter les décisions.

Je constate que vous adhérez aujourd'hui à la méthode du plan, puisque vous êtes favorable, si j'ai bien compris, à un plan destiné aux motards.

**M. Jacques Simonet.**- Je vous ai interrogé sur vos projets, M. le ministre.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, mais il n'est pas inutile que je donne quelques explications sur le contexte.

**M. Jacques Simonet.**- A l'issue de la conférence de presse, j'ai aussi suggéré que vous présentiez votre démission.

**M. le président.**- Vous vous écarterez du sujet. Revenons aux motos et aux motards s'il vous plaît !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Lorsque l'on jette un pavé dans la mare, ce sont les grenouilles qui sont le plus ennuyées !

**M. le président.**- Revenons au sujet s'il vous plaît !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Bien que je ne l'exclue pas dans l'avenir, je n'ai pas encore élaboré de plan pour les motards. La raison en est simple : contrairement aux usagers faibles, comme les cyclistes ou les piétons, qui disposent de lieux de circulation spécifiques, les motards partagent la voirie avec les automobilistes.



*genomen. Zo heb ik vorig jaar een rondetafel met de motorrijdersverenigingen georganiseerd. Ze hebben ook deelgenomen aan de werkgroep "sensibilisering en vorming" op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en geholpen om de 60 zwarte punten te bepalen, waarvoor momenteel een oplossing wordt gezocht.*

*De opleiding van de mobiliteitsadviseurs omvat een module over de veiligheid van de motorrijders. Het gewest heeft ook de bewustmakingscampagne van het BIVV gesteund.*

*Op mijn verzoek zal de Vereniging van de Stad en de Gemeenten op 6 september een opleiding voor de gemeenten en de gewestelijke administratie organiseren naar aanleiding van de uitgave van de brochure "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur", waaraan de drie Gewesten en Fedemot hebben meegewerkt. Ik hoop dat uw gemeente aan die opleiding zal deelnemen.*

*De verf voor de wegmarkeringen op de gewestwegen voldoet aan de voorschriften in het typebestek van het gewest en dus ook aan de Europese normen. De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid raden de wegbeheerders aan om een gladde wegbedekking te vermijden en om het wegdek goed te onderhouden.*

*Veel automobilisten respecteren de voorbehouden stroken niet. In principe moet de politie dit controleren, maar dat gebeurt zelden. Daarom moeten we soms fysieke obstakels plaatsen.*

*Het BIVV is daar a priori niet tegen, maar pleit voor een intelligent gebruik van deze elementen: niet aan het begin van een bocht, goed verlicht, enzovoort. Ik heb mijn administratie een specifiek rapport gevraagd over de plaatsing van halvemaanvormige schampstenen. Op basis daarvan zal ik bekijken of er wijzigingen noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de motorrijders.*

*Ik sta, net als u, open voor deze categorie van weggebruikers.*

Cependant, cela ne signifie nullement que je n'ai pris aucune mesure en faveur des motards. Bien au contraire. Tous nos projets et toutes les interventions de l'administration régionale, que ce soit en matière d'investissements ou d'entretien, sont destinés à l'ensemble des usagers. Les intérêts des motards sont donc également pris en considération.

Des initiatives plus spécifiques ont en outre été prises. L'an dernier, lorsque j'étais secrétaire d'Etat, j'ai ainsi organisé une table ronde avec les associations de motards. J'étais le premier à le faire, M. Simonet. Ils en ont d'ailleurs fait mention dans leur magazine spécialisé. Et leurs représentants ont participé aux états généraux de la sécurité routière, dans le groupe de travail "sensibilisation et éducation".

Cette année, j'ai à nouveau invité les principales associations de motards à mon cabinet, pour qu'elles me fassent part de leurs soucis et qu'elles me communiquent leurs suggestions. Elles ont également été associées à la sélection des 60 points noirs, qui sont en ce moment à l'examen.

Dans le cadre de la formation des conseillers en mobilité, 150 personnes ont déjà été formées ou sont en cours de formation dans les administrations régionales, communales et dans les zones de police. Un module, donné par la "Fedemot", est consacré à la sécurité des motards. La Région a participé pleinement et activement - c'est-à-dire financièrement - à la campagne de sensibilisation organisée par l'IBSR au cours du printemps 2005, et qui a abordé le thème des motards.

L'Association de ville et des communes bruxelloises (AVCB) organisera à ma demande, le 6 septembre, une formation relative aux motards destinée aux communes et à l'administration régionale. J'espère que votre commune y sera représentée. Cette formation est organisée à l'occasion de la publication, par l'IBSR, d'une brochure intitulée "Pour une prise en compte des motards dans les infrastructures". Les trois Régions ont participé à la rédaction de cette brochure avec "Fedemot".

Sur le plan de l'infrastructure, plusieurs remarques sont à faire :

En ce qui concerne les peintures utilisées pour les

marquages sur voiries régionales, ils répondent strictement aux prescriptions du cahier des charges type régional, lesquelles répondent aux normes européennes. Dans ce cadre, il est à remarquer que la mesure 16 du groupe de travail 2 des Etats généraux de la sécurité routière recommande aux gestionnaires de voiries d'éviter l'emploi de revêtements glissants et de veiller à l'entretien des revêtements. J'ai déjà eu l'occasion de vous donner cette précision lors de la réunion de la commission du 24 novembre dernier.

En ce qui concerne les bordures ou demi-lunes, nombre d'automobilistes ne respectent malheureusement pas souvent les bandes bus et autres zones réservées. En principe, la tâche de veiller au respect de ces zones incombe aux policiers, qui le font rarement. Par conséquent, et afin de faire respecter ces zones, on a parfois recours à des obstacles physiques.

L'IBSR n'y est pas opposé par principe, mais prône une utilisation intelligente de ces éléments : ne pas les installer au début d'un virage, nécessité d'un bon éclairage, hauteur minimale au début, puis croissante. J'ai demandé à mon administration de me faire un rapport spécifique sur les installations de demi-lunes dans notre Région. Sur la base de ce rapport, je verrai s'il convient de procéder à des aménagements en la matière, dans le sens d'une meilleure sécurité pour, notamment, les motards.

Comme vous le voyez, je suis - tout comme vous - à l'écoute de cette catégorie d'usagers de nos voiries et je continuerai à agir de manière concrète.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

## QUESTIONS ORALES

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

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

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 heraanleg van de rotonde/van  
het kruispunt 'Dikke Linde'".

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

**Mevrouw Carine Vyghen** (in het Frans).- *De Mutsaardwijk in Laken is een aangename, groene buurt, maar de weg die voetgangers moeten afleggen naar het park van Laken is erg gevaarlijk. Voor de fietsers zijn er helemaal geen voorzieningen getroffen.*

*De problemen worden veroorzaakt door de rotonde/het kruispunt van de Dikke Linde. Dit verkeerspunt moet een groot deel van het verkeer van en naar Antwerpen slikken en zou anders moeten worden ingericht. Op die manier zou de verkeerssituatie ook veiliger worden voor toeristen die de bezienswaardigheden in de buurt, waaronder het Chinese paviljoen, bezoeken.*

*Zelfs overdag is het geen goed idee voor voetgangers om de route alleen te doen. Ze moeten afstappen aan de tramhalte op het einde van de Pagodenlaan en vervolgens de tramsporen oversteken. Daarna moeten ze door een aantal slecht verlichte, smerige tunnels en tenslotte arriveren ze aan een berucht bosje waar regelmatig gebruikte condooms en spuiten worden aangetroffen.*

*De route wordt dus zelden gebruikt en dan nog enkel door voetgangers. Het wordt dringend tijd om een oplossing te zoeken voor de wijkbewoners en de toeristen.*

*Ik wil niet alleen uw aandacht vestigen op de situatie, maar u ook een voorstel doen.*

*De herinrichting van een hele reeks tunnels zou een dure aangelegenheid zijn. Bovendien zijn ondergrondse ruimten onveilig.*

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 : «l'aménagement du rond-  
point/carrefour dit 'du Gros Tilleul'».

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

**Mme Carine Vyghen.**- Je profite de ma présence parmi vous pour revenir sur un problème qui touche depuis de nombreuses années déjà le quartier dit «du Mutsaard», à Laeken. Il s'agit d'un quartier calme, assez vert, où l'on aime la marche et - je suis certaine que cela vous fera plaisir - le vélo. Malheureusement, le chemin à parcourir par les piétons pour rejoindre le domaine, pourtant tout proche du parc de Laeken, est insalubre et fort peu sûr. Quant aux cyclistes de ce quartier, rien n'a été prévu pour eux.

L'endroit incriminé par les habitants du quartier, et qui mériterait à mon sens d'être réaménagé, est le rond-point/carrefour dit «du Gros Tilleul», une voie de pénétration de la Région le matin, puisqu'il s'agit de la sortie de l'autoroute d'Anvers et donc, bien entendu, une voie de sortie en soirée, ce qui rend le trafic très dense à cet endroit. Le pavillon chinois, la tour japonaise, le palais et les serres royales sont tout proches. Un réaménagement permettrait également aux touristes de passer du parc au pavillon chinois sans risquer leur vie à la sortie de l'autoroute.

Après avoir interpellé à plusieurs reprises, mais sans succès, vos prédécesseurs sur le sujet, je m'en remets à vous. Je scinderai mon exposé en deux parties : d'abord l'exposé de la situation, et ensuite mes propositions.

J'ai fait à de nombreuses reprises le parcours réservé aux piétons et je vous avoue que, même en journée, il est préférable de ne pas le faire seul. La seule solution qui s'offre en effet aux piétons est de descendre à l'arrêt des trams 23 et 52, une descente prévue au bout de l'avenue des Pagodes, non loin

*Ik verwijst naar het plan dat ik u bezorgd heb. Ik stel een korter bovengronds parcours voor met oversteekplaatsen voor voetgangers op de plaatsen waar nu al verkeerslichten staan.*

*Ik denk aan een voetpad en een fietspad aan de Pergola-rotonde en een oversteekplaats aan de kruising van de Dikke Linde-rotonde en de Vuurkruisenlaan.*

*De route loopt dan verder tot aan de lichten aan de kruising van de Koninklijke Parklaan en de Dikke Linde-rotonde, waar een voetgangersoversteekplaats moet komen. Er moet ook een oversteekplaats komen aan de kruising van de Madridlaan en de Koninklijke Parklaan.*

*Op die manier worden de ingang van het park aan de Madridlaan en het voetpad van de Koninklijke Parklaan bereikbaar. Dat voetpad moet worden doorgetrokken tot aan de ingang van het Belvédère. Zo kunnen de voetgangers bovengronds blijven en hebben de fietsers eindelijk een snelle doorgang naar het park van Laken. De bewoners vragen hier al jaren om en ik dien daarover al interpellaties in sinds 1990.*

*Daarnaast moet het verkeer aan de afrit van de A12 herbekeken worden. Veel toeristenbussen en personenwagens stoppen voor het Chinese paviljoen, waar geen adequate parkeerruimte is.*

*Daardoor wordt het verkeer op de afrit erg gevaarlijk. Bovendien wordt het verkeer op zaterdagen vaak geblokkeerd door koetsen met pasgehuwden die er foto's komen nemen.*

*Is het mogelijk om drie zebrapaden en een fietspad aan te leggen en enkele bijkomende voetgangerslichten te plaatsen bij de bestaande lichten? Kunt u de bewoners informeren over uw plannen?*

du rond-point dit de la Pergola. Il leur faut ensuite marcher jusqu'au bout du quai et traverser les voies.

S'ensuit alors un long parcours du combattant dans une succession de tunnels très mal éclairés, délabrés, que l'on pourrait également qualifier d'urinoirs, avant de déboucher sur un bosquet bien connu des habitants du quartier, puisqu'il est depuis de nombreuses années déjà un lieu privilégié de rencontres et de trafics en tout genre. Il est d'ailleurs fréquent d'y trouver par terre des préservatifs usagés, des vidanges de boissons alcoolisées, voire carrément des seringues.

Ce parcours, ô combien insécurisant, est - on s'en doute - fort peu utilisé et, je le rappelle, uniquement réservé aux piétons, puisque rien à l'heure actuelle n'a été prévu à cet endroit pour les cyclistes. Je pense qu'il est grand temps de se pencher sur cette situation et d'y apporter des solutions durables pour les habitants du quartier ainsi que pour les touristes fréquentant les lieux.

J'aurais pu, M. le ministre, me contenter d'attirer votre attention sur la problématique, mais je vais faire mieux en vous présentant une proposition. On pourrait bien sûr réaménager la longue succession de tunnels que je viens de vous décrire, mais il s'agirait là d'une opération fort coûteuse et finalement vouée à un échec évident puisque, par définition, tout ce qui est sous-terrain et loin de toute âme qui vive est, ou deviendra, un endroit insécurisé et insécurisant.

Je m'en réfère au plan que je vous ai fait parvenir, et dont je tiens ici des exemplaires à disposition des collègues courageux. Ce que je vous propose, c'est d'envisager un parcours plus court, en surface, et moins coûteux, puisqu'il s'agirait d'installer des passages pour piétons à des feux déjà existants.

Il s'agirait d'aménager une double bande piétons/cyclistes au départ du rond-point dit de la Pergola, et de tracer un passage pour piétons et une bande pour cyclistes - couleur brique -, en ajoutant une signalisation adéquate, à l'intersection du rond-point dit "du Gros Tilleul" et de l'avenue des Croix du Feu.

Il faudrait ensuite poursuivre le parcours jusqu'aux feux situés, d'une part, à l'intersection de l'avenue du Parc royal et du rond-point dit "du Gros Tilleul", où un passage pour piétons devrait être aménagé.

D'autre part, un passage pour piétons devrait également être aménagé à l'intersection de l'avenue de Madrid et de l'avenue du Parc royal.

Cet aménagement permettrait de rejoindre, sur la droite, l'entrée du parc située sur l'avenue de Madrid et, sur la gauche, le trottoir situé sur l'avenue du Parc royal, trottoir qui devrait être réaménagé jusqu'à l'entrée du Belvédère.

Ces aménagements, qui permettraient aux piétons de rester en surface et aux cyclistes de disposer enfin d'un passage rapide et facile vers le parc de Laeken, sont attendus depuis de nombreuses années par les habitants. J'interpelle vos prédécesseurs et votre administration depuis 1990 sur le sujet, et nous avons déjà eu un échange de courrier à ce propos.

A côté de ces aménagements, qui pourraient rapidement être envisagés, j'attire également votre attention sur la nécessité d'une révision plus globale de la circulation à la sortie de l'A12. En effet, des cars de touristes et de nombreuses voitures individuelles s'arrêtent très fréquemment devant le pavillon chinois, sans qu'un stationnement adéquat ait été prévu à cet effet.

Cela rend la circulation à la sortie de l'autoroute extrêmement dangereuse. De plus, la circulation à cet endroit est fréquemment bloquée le samedi par des cortèges de mariés qui s'y arrêtent pour prendre des photos dans le parc.

Serait-il possible de tracer trois passages pour piétons, d'aménager un bout de trottoir pour les cyclistes et de rajouter quelques feux pour piétons aux feux déjà existants ? Je vous demande, M. le ministre, d'examiner ce dossier et de tenir les habitants au courant des suites qui pourront y être apportées.

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Ik weet zeer goed dat de A12 richting Antwerpen en de rotonde/ het kruispunt Dikke Linde een hindernis vormen voor de bewoners van de Mutsaardwijk die het Koninklijk Park, de Japanse toren, het Chinees paviljoen en de Koninklijke Serres willen bezoeken. Ik ben ook ter plaatse geweest om de situatie te bekijken.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Je suis tout à fait conscient du fait que l'autoroute A12 en direction d'Anvers, ainsi que le rond-point et le carrefour du Gros Tilleul, constituent un véritable obstacle pour les habitants du quartier Mutsaard qui souhaitent visiter le parc royal, la tour japonaise, le pavillon chinois et les serres royales. D'ailleurs, je me suis rendu le 21 mai 2005 sur place pour examiner la situation avec le comité de quartier des Croix du

*Mijn medewerkers beschikten nog niet over uw plan, dat vele overeenkomsten vertoont met de lopende projecten. Begin 2007 moeten de werken op de Madridlaan voltooid zijn en de twee bruggen op de A12 vervangen zijn. Daarna beginnen de werken om de fietspaden aan de Koninklijke Parklaan te verbinden met de Gewestelijke Fietsroutes (GFR) 11 in de Mutsaardwijk.*

*Het brede trottoir aan de oostzijde van de rotonde Dikke Linde wordt omgevormd tot een trottoir en een fietspad in twee richtingen. Ook de voetgangersbruggen worden aangepast voor voetgangers en fietsers.*

*In de tunnels komen er werken om het onveiligheidsgevoel te verminderen. Een betere verlichting, een antigrafittilaag, regelmatig onderhoud en een verhoogd politietoezicht behoren tot de mogelijkheden.*

*Na deze werken kunnen de bewoners van de Mutsaardwijk op een veilige manier naar het Koninklijk Park, de Japanse toren, het Chinees paviljoen en de Koninklijke Serres.*

*De buurtbewoners worden uiteraard van deze aanpassingen op de hoogte gehouden. Toch zullen we de voorstellen inzake de schilderwerken onderzoeken. We zullen u hierover zeer snel contacteren.*

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

**Mevrouw Carine Vyghen** (in het Frans).- *Heb ik u goed begrepen? Zijn de werken pas in 2007 gepland?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dat is een andere zaak.*

**Mevrouw Carine Vyghen** (in het Frans).- *Er komen voetgangersbruggen?*

Feu.

Mes collaborateurs n'étaient pas encore en possession de votre plan. Il correspond plus ou moins aux projets qui sont en cours. Je leur demanderai de vérifier si tout s'y trouve. Nous aborderons les travaux à venir après la fin des travaux actuellement effectués sur l'avenue de Madrid et après le remplacement des deux ponts de l'A12. Une fois ce chantier terminé, au début 2007, les travaux débiteront pour relier les pistes cyclables situées le long de l'avenue du Parc royal à l'ICR (Itinéraire cyclable régional) 11 dans le quartier Mutsaard.

Dans le cadre de ces travaux, le large trottoir, actuellement situé côté est du rond-point du Gros Tilleul, sera transformé en trottoir et en une piste cyclable bidirectionnelle. Les passerelles pour piétons dont il est question feront également l'objet de travaux d'adaptation au profit des piétons et de la circulation vélo bidirectionnelle.

Les travaux nécessaires seront réalisés dans les tunnels pour éliminer le sentiment d'insécurité. A cet effet, un meilleur éclairage, une couche anti-graffiti, un nettoyage régulier des tunnels, ainsi qu'un contrôle renforcé par la police pourront être envisagés.

Une fois ces travaux terminés, les habitants du quartier Mustard bénéficieront d'une sécurité accrue pour se rendre au parc royal, à la tour japonaise, au pavillon chinois et aux serres royales.

Les riverains seront évidemment informés de ces aménagements. Tout cela n'empêche pas que nous allons également bien étudier les propositions de peinture. A première vue, cela ne me semble pas trop compliqué. Je propose que l'on prenne contact dans les jours qui viennent.

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

**Mme Carine Vyghen.**- Est-ce que j'ai bien compris que les aménagements n'auront lieu qu'en 2007 ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela, c'est autre chose.

**Mme Carine Vyghen.**- D'accord. On va donc faire des passerelles pour les piétons ?

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

**Mevrouw Carine Vyghen** *(in het Frans)*.- *Vanop een voetgangersbrug kunnen voorwerpen op de wagens gegooid worden!*

*De renovatie van de tunnels is pure geldverspelling. Men kan toch moeilijk een politieagent permanent over de veiligheid laten waken!*

*Bovendien zal de MIVB de infrastructuur bovengronds heraanleggen en overdekken, zodat de trams niet langer het gevaarlijke parcours onder het kruispunt van de Dikke Linde hoeven af te leggen. Men zou beter in dit bovengrondse project investeren.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *We zullen met uw opmerkingen rekening houden.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de aanleg van parkeergelegenheid voor toeristenbussen".

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

**De heer Joël Riguelle** *(in het Frans)*.- *Tijdens de vorige legislatuur hebben we vaak gedebatteerd over parkeergelegenheid voor toeristenbussen. Het betreft uiteraard een mobiliteitskwestie die echter gevolgen heeft voor het toerisme in het Brussels Gewest.*

*We moeten het gebruik van openbaar vervoer aanmoedigen. Ook toeristenbussen vallen onder die*

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

**Mme Carine Vyghen**.- Avec le danger que comporte une passerelle pour piétons, pour en avoir fait l'expérience en d'autres endroits : on peut en jeter divers objets sur les voitures ! On en rediscutera.

Les travaux dans les tunnels sont vraiment du gaspillage, parce que la STIB a apparemment un projet pour remettre tout en surface et tout recouvrir, afin que les trams ne descendent plus au carrefour dit "du Gros Tilleul", parce que c'est un endroit qui est dangereux de par sa configuration.

C'est mettre beaucoup d'énergie dans quelque chose qui ne sera jamais sécurisant, parce que vous ne pourrez jamais y mettre un agent de police en permanence. Il vaudrait mieux investir dans des travaux en surface que de persister dans des travaux en sous-sol, que les gens n'utiliseront de toute façon pas.

**M. Pascal Smet, ministre**.- J'en prends note. Nous allons regarder le contrat.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "l'aménagement de zones de stationnement pour cars touristiques".

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

**M. Joël Riguelle**.- Lors de la précédente législature, nous avons souvent débattu de la nécessité de trouver une solution praticable pour le stationnement des cars touristiques dans notre Région. Diverses possibilités avaient été évoquées par votre prédécesseur.

Je reviens donc sur cette problématique, qui est du ressort de la mobilité, certes, mais qui a des

*categorie. Er is dus nood aan parkeerplaatsen waar de passagiers gedurende korte tijd kunnen in- of uitstappen, maar ook aan parkeerplaatsen voor langere duur.*

*Het duurt vaak 20 à 45 minuten om de passagiers van een bus te laten uitstappen en soms nog langer om ze te laten instappen. Bijgevolg zou het een goed idee zijn om op enkele plaatsen busperrons aan te leggen. Vaak gaat het om een kwetsbaar publiek, zoals ouderen of schoolkinderen.*

*Er zouden al dan niet betalende parkeerplaatsen voor langere duur moeten komen op plaatsen waar die zo weinig mogelijk hinder veroorzaken.*

*Komen er parkeerplaatsen voor toeristenbussen aan het TIR-opslagcentrum? Wordt er aan andere locaties gedacht? Wordt er over deze aangelegenheid onderhandeld tussen het Brussels Gewest en Brussel-Stad?*

conséquences directes sur la facilité d'accès pour certains touristes nationaux ou étrangers, et donc une incidence sur l'industrie du tourisme en Région bruxelloise.

Il me paraît évident qu'il faut encourager les transports en commun. Les autocars touristiques appartiennent à cette catégorie à privilégier, pas à n'importe quel prix, ni n'importe comment, mais en tenant compte des spécificités de la pratique professionnelle et du type de public concerné.

Pour ce qui concerne la pratique professionnelle, il paraît important de prévoir, à la fois des aires d'embarquement et de débarquement de courte durée, mais aussi des aires de stationnement, fût-ce payant, pour du stationnement d'attente, plus long par définition.

En effet, la principale difficulté dans la plupart des grandes villes est de débarquer la clientèle dans de bonnes conditions de sécurité et de lui permettre d'embarquer de la même manière. Quand on sait que, suivant le type de clientèle, il faut souvent entre 20 et 45 minutes pour débarquer, et parfois un peu plus pour embarquer, une solution de quais à quelques endroits clés de la Région serait sans doute souhaitable.

Il est bon de rappeler qu'une grande partie de la clientèle qui fait appel à ce type de transport en car est souvent une clientèle de seniors d'une part, mais aussi d'enfants ou d'élèves du secondaire, voire d'étudiants, d'autre part, qui sont des publics plus exposés par nature.

Pour ce qui concerne le stationnement de quelques heures ou plus, des aires devraient être réservées en dehors des endroits les plus gênants. A voir si celles-ci doivent être payantes ou pas. Si elles l'étaient, en contre-partie, une surveillance organisée serait sans doute opportune.

Dans ce contexte, je souhaitais vous interroger sur la réflexion qui est menée à ce sujet et sur les projets esquissés par votre administration. Qu'en est-il du projet de parking pour cars aux terrains TIR, le long du canal, qui avait été évoqué ? D'autres localisations sont-elles envisagées ? Des contacts sont-ils, par ailleurs, en cours entre la Région et la Ville de Bruxelles, principale intéressée à ces mesures ?



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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *In 2001 heeft het bestuur bij Iris Consulting een studie besteld over het probleem van de toeristenbussen in Brussel. Er zijn een aantal voorstellen aan Brussel-Stad voorgelegd, maar vier jaar later heeft de stad nog steeds geen standpunt ingenomen.*

*Ik heb contact opgenomen met Brussel-Stad. We zullen proberen voor een oplossing te zorgen in de komende maanden. De administratie stelde voor om de studie van 2001 bij te werken. Op basis daarvan zullen we een actieplan voor het hele gewest uitwerken, rekening houdend met de opmerkingen van Brussel-Stad. Er zal ook overleg worden gepleegd met de betrokken partners.*

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

**De heer Joëlle Riguelle** *(in het Frans).*- *Dat verheugt mij.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
DANIELLE CARON

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

betreffende "het bedelen in de metrostellen van  
de MIVB".

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

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- En 2001, l'administration a effectivement commandé une étude à propos de la circulation et du stationnement des autocars dans l'ensemble de la Région. Cette étude a été menée par le bureau Iris Consulting. La commune de Bruxelles-Ville n'ayant pas souhaité émettre d'avis durant l'étude, celle-ci a été clôturée sans avoir recueilli son point de vue.

Les propositions ont été formulées et soumises à la commune de Bruxelles-Ville, mais cette dernière n'a pas encore pris position en la matière, quatre ans plus tard. Entre-temps, j'ai eu une conversation avec la commune de Bruxelles-Ville et nous nous sommes mis d'accord pour résoudre ce problème. Mon administration a proposé un avenant au contrat afin d'actualiser l'étude de 2001. Nous allons y intégrer les remarques de la commune de Bruxelles-Ville et rédiger un plan d'action au niveau de la Région. Des concertations avec les acteurs de terrain sont également prévues. Dans les mois qui viennent, une solution à cette problématique sera mise en place par la commune de Bruxelles-Ville et la Région.

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

**M. Joël Riguelle.** - Je m'en réjouis.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE  
CARON

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

concernant "la mendicité publique dans les  
rames de métro de la STIB".

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

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Sinds enige tijd verstoren musicerende bedelaars de rust in de metro. Deze vorm van bedelen is onwettig en is het werk van een breed netwerk van illegalen, dat ook buiten de metro opereert. Het volstaat dat de MIVB meer controles uitvoert om het probleem op te lossen. Dat zou ook het veiligheidsgevoel van de gebruikers bevorderen - in het bijzonder bij de bejaarden. Een onderzoek wees uit dat 35% van de reizigers zich onveilig voelt in de metro. Het aantal controles wordt onvoldoende bevonden.*

*Zijn er onvoldoende middelen beschikbaar om de nodige controleurs in te zetten? Zal de minister maatregelen nemen om het veiligheidsgevoel te bevorderen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Wanneer de MIVB de melding krijgt dat er wordt gebedeld op haar net, grijpt ze systematisch in en begeleidt ze de bedelaars tot buiten de installaties. Als de bedelaars agressief reageren, wordt een proces-verbaal opgesteld.*

*De MIVB werkt bovendien samen met de federale metropolitie.*

*In antwoord op de interpellatie van de heer Madrane van 25 mei jongstleden heb ik al meegedeeld dat de MIVB van plan is meer personeel in de metrostations in te zetten 's morgens vroeg en 's avonds.*

**Mme Danielle Caron.** - Depuis un certain temps déjà, la tranquillité publique est perturbée dans les rames de métro de la STIB. En février 2004, une enquête avait déjà l'objet de nombreux articles dans la presse. A toute heure de la journée, il semblerait que plusieurs personnes viennent jouer des airs d'accordéon et demandent une participation financière aux voyageurs. Cette mendicité n'est pourtant pas légale. Nous savons que ce problème ne se limite pas qu'aux moyens de transport de la STIB, mais est apparemment le fruit d'un vaste réseau d'immigration clandestine.

En réponse à une question écrite, vous avez précisé qu'une vingtaine de personnes bénéficiaient d'une autorisation. Ce problème pourrait être simplement résolu - en ce qui concerne la STIB - par un contrôle plus accru et une fréquence élevée d'agents de contrôle, qui permettraient aussi une sécurité pour les usagers et particulièrement pour les personnes âgées.

Face à ce souci, plusieurs usagers me demandent s'il s'agit d'un manque de moyens, puisque le nombre et la fréquence des contrôleurs sont faibles. Il existe évidemment d'autres dépenses et aménagements. Cependant, c'est plus de sécurité que ces usagers souhaitent véritablement.

Serait-il possible de rassurer les usagers - parmi lesquels 35% prétendent qu'ils ne se sentent pas en sécurité dans le métro - en réglant ce dossier épineux qu'est la mendicité dans les moyens de transport de la STIB, ainsi que celui de la fréquence des agents de contrôle ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Lorsque la STIB est informée de la présence de mendiants sur son réseau, elle intervient systématiquement dans la mesure de ses moyens disponibles. Le personnel habilité à ce genre d'intervention accompagne les mendiants hors de ses installations. En cas d'agressivité, un PV est établi.

De plus, la STIB travaille en collaboration avec la police fédérale métro. Les cas et plaintes signalés sont transmis à la police fédérale métro au cours des contacts fréquents et lors des plate-formes de rencontre.

J'ai par ailleurs eu l'occasion d'évoquer ici-même,

*Daarnaast zullen in de metrostations praatpalen worden geplaatst waarmee de reizigers een MIVB-agent kunnen oproepen. Er is momenteel een prototype geplaatst in het metrostation De Brouckère. Als de resultaten positief zijn, zullen er tegen het eind van het jaar nog 85 andere praatpalen in verbinding met de dispatching van de dienst "beheer metrostations" worden gebracht.*

*De personeelsleden zullen ook worden uitgerust met een GSM zodat ze te allen tijde de reizigers te hulp kunnen schieten.*

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

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Hebben de metrobrigades eindelijk een wettelijk statuut gekregen? Zes jaar geleden was er een ernstig incident dat verband hield met een communicatieprobleem. De toenmalige minister deelde mee dat die brigades met GSM's zouden worden uitgerust. Zij hebben echter nog altijd geen GSM's noch de nodige middelen om agressieve reizigers onder controle te houden.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De wet is al goedgekeurd, maar er is nog geen uitvoeringsbesluit genomen. Ik heb een maand geleden federaal minister Dewael gevraagd hier werk van te maken. Zodra het besluit is*

en réponse à une interpellation de M. Rachid Madrane le 25 mai dernier, le plan "stations" développé pour l'instant par la STIB. Ce plan vise à redéployer le personnel présent dans les stations, dans le sens d'une plus grande disponibilité et visibilité pour la clientèle.

J'avais notamment précisé que je souhaitais une plus grande présence des agents de la STIB aux moments où il y a moins de circulation dans les métros et prémétros, c'est-à-dire tôt le matin ou tard le soir. Sans vouloir rentrer trop dans les détails à ce stade, sachez que je ne perds pas de vue cet aspect des choses, et que je discute en ce moment avec la STIB d'une part, et avec mes collègues au sein du gouvernement d'autre part, de pistes concrètes.

Je mentionnerai enfin qu'il a été décidé de placer des bornes d'appel "info client" au sein des stations, et ceci dans le but de rendre les agents de la STIB plus facilement contactables. Un prototype fonctionnel est installé dans la station De Brouckère. Sur base des résultats du prototype, il s'agirait, d'ici la fin de l'année, de placer quarante-cinq bornes de même type reliées au dispatching "gestion stations". Par ailleurs, les agents de terrain seront munis d'un GSM de service pour être contactables et pouvoir venir en aide à un client qui en aurait fait la demande via cette borne d'appel info.

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

**Mme Danielle Caron.**- A propos de la police fédérale et des agents, ces brigades ont-elles enfin un statut légal ? Je me rappelle encore une question que j'avais posée à M. Chabert, voici six ans, à la suite d'un incident grave, au cours duquel était également intervenu un problème de communication. Le ministre avait déjà répondu qu'il y aurait bientôt des GSM pour ces brigades. Ils n'ont toujours pas de GSM et cela constitue un problème ; ils n'ont toujours pas d'armes ou de moyens de gérer les usagers rebelles. Cela fera peut-être l'objet d'une autre question.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je peux rapidement répondre. J'ai écrit encore récemment à Patrick Dewael puisqu'il doit prendre un arrêté ministériel ou royal d'exécution. Une loi existe et à ma connaissance, il n'y a pas d'arrêté d'exécution. Je

*goedgekeurd, zullen de veiligheidsagenten handboeien mogen gebruiken.*

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).*- *De vraag komt van de reizigers. In de metro van Parijs is het veiligheidsgevoel veel groter. Dat moet ook in Brussel kunnen.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JACQUES SIMONET

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

betreffende "de problemen met de kwaliteit van  
de verlichtingspalen in de Wetstraat".

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

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*-  
*Mijnheer de minister, de pers maakt gewag van  
problemen met de verlichtingspalen in de  
Wetstraat. Ze staan er nog maar enkele maanden  
en zijn vrij duur, namelijk 7.300 euro voor elk van  
de 102 palen.*

*Beschikt u al over de conclusies van het  
laboratorium dat de aard van de vlekken op de  
palen moest onderzoeken?*

*Moeten er op basis daarvan maatregelen worden  
genomen om de voetgangers te beschermen, die  
mogelijk hinderlijke gevolgen kunnen ondervinden  
van contact met de vlekken?*

*Staan er op andere gewestwegen palen uit hetzelfde  
materiaal? Zo ja, vertonen ze dezelfde gebreken?*

dois vérifier la date, mais il doit y avoir un mois  
que je lui ai écrit en demandant d'activer la  
rédaction de cet arrêté. Dès que cet arrêté sera là,  
tout sera prêt pour munir les agents de sécurité de  
menottes et d'instruments appropriés.

**Mme Danielle Caron.**- Il s'agit véritablement  
d'une demande des usagers. On a cité tout à l'heure  
ce qui se passait à Paris et en France. Un sentiment  
de sécurité nettement plus grand dans les rames de  
métro existe à présent à Paris. Pourrait-on arriver à  
cela un jour, à Bruxelles ? Cette demande est de  
plus en plus répétée.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JACQUES  
SIMONET

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

concernant "les problèmes constatés à propos  
de la qualité des poteaux installés rue de la  
Loi".

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

**M. Jacques Simonet.**- La presse fait écho de  
problèmes constatés à propos de la qualité des  
poteaux des luminaires installés rue de la Loi. Or,  
ces poteaux ont été installés il y a à peine quelques  
mois et ils représentent un coût à l'unité  
relativement élevé. On évoque le montant de 7.300  
euros pour chacun des 102 poteaux commandés.

Qu'en est-il de la nature des taches constatées sur  
ces poteaux ?

Disposez-vous déjà des conclusions du laboratoire  
chargé de procéder à l'examen de l'origine de ces  
dégradations ?

En fonction des conclusions de ce laboratoire, des  
mesures particulières devront-elles être prises à  
l'attention des piétons qui empruntent la rue de la  
Loi ? En d'autres termes, le contact avec ces taches

*Welke maatregelen neemt u om het uitzicht van de palen te bewaren? Ze zouden terug naar de leverancier gaan. Zult u zorgen voor een nieuwe vernislaag na de schoonmaak? Hoeveel zal dit kosten? Hebt u al stappen ondernemen om deze kosten te verhalen op de leverancier?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *Uit de studie van de Luikse universiteit blijkt dat het staal aan de normen van het bestek beantwoordt, maar dat uitlaatgassen en het gebruik van wegzout hebben geleid tot hoge concentraties zwavel, chloor en koolstof. Oxidatie heeft die reacties nog in de hand gewerkt. Na de plaatsing zijn de palen niet behandeld, terwijl professionelen stellen dat dit noodzakelijk en vanzelfsprekend is. De oxidatie was niet zichtbaar bij levering. Er is dan ook sprake van verborgen gebreken.*

*Het bestuur Uitrusting en Vervoer heeft de betrokken firma een PV gestuurd met de vraag om binnen 14 kalenderdagen te reageren. Daarna zal het bestuur zelf de verlichtingspalen in hun oorspronkelijke staat herstellen en maatregelen nemen om verdere oxidatie te voorkomen.*

*De palen kunnen ter plaatse worden behandeld of ze kunnen worden verwijderd voor een behandeling in een elektrolytisch bad. De tweede behandeling zou een maand in beslag nemen en is niet alleen grondiger maar ook goedkoper. Voor de voetgangers houdt ze geen enkel risico in.*

*Op geen enkele andere gewestweg staan dergelijke verlichtingspalen. De gelijkaardige verlichtingspalen op de Keizerlaan kregen wel de juiste behandeling.*

est-il susceptible d'entraîner des réactions pour les piétons qui fréquentent la rue de la Loi ?

D'autres poteaux fabriqués dans les mêmes matières ont-ils été installés dans d'autres voiries régionales ? Dans l'affirmative, présentent-ils de semblables défauts ?

Enfin, quelles sont, pour l'avenir, les mesures qui ont été décidées afin que l'aspect esthétique des poteaux soit préservé ? J'ai cru comprendre qu'on allait renvoyer les poteaux au fournisseur. Allez-vous vous assurer de la pose d'un nouveau vernis sur les poteaux après leur nettoyage ? A-t-on déjà une idée du coût des travaux ? Des démarches de mise en cause de la responsabilité du fournisseur du matériel ont-elles d'ores et déjà été entreprises par la Région pour lui faire porter la responsabilité financière des défauts de fabrication que vous auriez constatés ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - L'étude commandée à l'Université de Liège a permis de mettre en lumière les éléments suivants :

- L'acier inoxydable utilisé répond bien à la norme (AISO 316L) requise dans la description du cahier des charges.
- On a relevé une importante concentration de soufre, de chlore et de carbone due aux gaz d'échappement et aux épandages. Ceux-ci ont accéléré le processus d'oxydation.
- Aucune observation ne permet de conclure que le matériau a été attaqué par des particules de fer.
- Après construction, les poteaux n'ont fait l'objet d'aucun traitement (polissage électrolytique et passivation en vue d'affiner l'inox). Cette pratique fait pourtant partie des connaissances professionnelles élémentaires et des règles de l'art en matière de production de constructions métalliques en inox. La firme bénéficie cependant d'une expérience de plusieurs années dans ce domaine. L'oxydation n'était pas visible lors de la livraison des poteaux et des appareils d'éclairage. Il semble donc que l'on se trouve face à des vices cachés.

Un procès-verbal de constatation a été transmis le 11 juillet dernier à Wegebo qui est l'interlocuteur de l'AED (administration de l'équipement et des déplacements) pour ces travaux qui ont été effectués dans le cadre de Beliris. L'AED a demandé une réaction endéans les 15 jours calendrier. Elle mettra ensuite en oeuvre les mesures nécessaires visant à remettre les poteaux en état et à les protéger contre toute apparition de taches ultérieures.

Ces mesures peuvent soit consister en un traitement sur place via pose d'un enduit, soit en l'enlèvement des poteaux et un traitement par électrolyse en les faisant tremper dans un bain. Selon les renseignements en possession de l'administration, la seconde solution offre l'avantage de procurer un traitement plus approfondi et plus durable tout en étant moins coûteux. Ces travaux pourraient s'étaler sur un mois environ, sachant que l'enlèvement et la réinstallation des poteaux se feraient le soir et la nuit.

L'administration m'informe qu'il n'y a aucun risque pour les piétons et qu'aucune mesure particulière ne doit être prise.

Des poteaux de ce type n'ont été installés sur aucune autre voirie régionale. En revanche, on en trouve ailleurs sur le territoire de la Région bruxelloise, à savoir boulevard de l'Empereur, mais ceux-là ne comportent aucun vice caché. Ils ont en effet bien fait l'objet du traitement nécessaire.

**M. Jacques Simonet.** - Je remercie le ministre pour la précision technique de sa réponse.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*). - *Ik dank de minister voor de technische nauwkeurigheid van zijn antwoord.*

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

