



**CONSEIL
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**Bulletin des interpellations et
des questions orales**

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

RÉUNION DU

MERCREDI 13 OCTOBRE 2004

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE
RAAD**

**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 13 OKTOBER 2004

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.

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.

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS**

- de Mme Adelheid Byttebier 3

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le 22 septembre : la journée européenne sans voiture".

(Orateurs : Mme Adelheid Byttebier, M. Mahfoudh Romdhani, M. Pascal Smet, ministre et M. Willem Draps)
- de Mme Olivia P'Tito 10

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant «les mesures de prévention à prendre sur les voiries régionales mortelles»

(Orateurs : Mme Olivia P'Tito, M. Willy Decourty, M. Pascal Smet, ministre)

INHOUD**INTERPELLATIES**

- van mevrouw Adelheid Byttebier 3

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "22 september: de Europese dag zonder auto".

(Sprekers : mevrouw Adelheid Byttebier, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Pascal Smet, minister, de heer Willem Draps)
- van mevrouw Olivia P'Tito 10

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de preventiemaatregelen op de gevaarlijke gewestwegen"

(Sprekers : mevrouw Olivia P'Tito, de heer Willy Decourty, de heer Pascal Smet, minister)

QUESTION ORALE

- de Mme Céline Delforge 15

à M. Pascal Smet, ministre du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité
et des Travaux Publics,

concernant "les commandes de bus
actuellement en cours à la STIB".

(Orateurs : Mme Céline Delforge, M.
Pascal Smet, ministre)

MONDELINGE VRAAG

- van mevrouw Céline Delforge 15

aan de heer Pascal Smet, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Mobiliteit en Openbare
Werken,

betreffende "de bussen die de MIVB wil
bestellen".

(Sprekers : mevrouw Céline Delforge, de
heer Pascal Smet, minister)

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

INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER A M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le 22 septembre : la journée européenne sans voiture".

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

Mme Adelheid Byttebier *(en néerlandais).*- *Ce type d'interpellation revient chaque année. Bruxelles a fêté pour la première fois la journée européenne sans voiture en 2002. Cette année-là, le 22 septembre tombait un dimanche, en 2003, c'était un lundi. Lors de l'évaluation du premier dimanche sans voiture en 2002, on avait dit que la date, le 22 septembre, primait sur le jour, un dimanche. Cette idée a été reprise dans une interpellation en 2003.*

Le site européen officiel de la Semaine de la mobilité stipule que les autorités qui prennent part à la semaine européenne doivent prendre des mesures contre le trafic motorisé le 22 septembre. Cette date tombe un mercredi cette année.

En 2002, le parlement bruxellois a adopté une motion, incitant d'une part à faciliter le déroulement du dimanche sans voiture -- avec de bons transports publics et de bons arrangements en ce qui concerne les parkings --, mais également à ne pas oublier le 22 septembre. Cette motion affirme que le principe du dimanche sans voiture doit être maintenu, tandis que le 22 septembre doit être émaillé d'actions de sensibilisation.

Les communes bruxelloises ont effectivement mené des actions de sensibilisation le 22 septembre. Ganshoren a informé sa population sur les sens uniques limités. Molenbeek-Saint-Jean a installé une zone 30 grandeur nature. La Ville de Bruxelles a encouragé ses employés à venir travailler en vélo. Auderghem a testé le réaménagement d'une rue avec un trafic de

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

betreffende "22 september: de Europese dag zonder automobiel".

De voorzitter.- Mevrouw Adelheid Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Geachte voorzitter, geachte leden van de commissie, geachte heer minister, mijn interpellatie betreft de Europese dag zonder automobiel. Het zal u niet verbazen dat ik die vraag stel. Zelf heeft u bij de aankondiging van de autoloze zondag immers geopperd dat ik mijn vragen over 22 september maar in het parlement moest stellen. Wel, ik ben iemand die dat dan ook effectief doet.

Als men de vorige legislatuur overloopt, merkt men dat deze interpellatie elk jaar terugkomt. Ook vorig jaar, toen ik zelf niet in dit parlement zetelde, is de vraag gesteld naar de organisatie van de Europese dag zonder automobiel. In 2002 heeft Brussel, grootstad in Europa, deze dag de eerste keer en heel opvallend gevierd. In dat jaar viel 22 september effectief op een zondag. In het jaar 2003 viel die datum op een maandag. Reeds bij de evaluatie van de eerste dag zonder automobiel in 2002 zei men dat het bewaren van de datum van 22 september belangrijker was dan het bewaren van de zondag. Toen al werd er aan uw voorganger gevraagd om iets te doen. In 2003 is er geïnterpelleerd over 22 september en eveneens gevraagd om die dag zeker niet te vergeten.

De officiële Europese website van de Mobility Week heet : "In town, without my car" (In de stad zonder mijn auto). In een apart kader staat daar vermeld dat elke overheid die deelneemt aan de Europese week verplicht is om op 22 september -- een datum die dit jaar op een woensdag valt -- in te grijpen in het gemotoriseerd verkeer.

passage trop abondant.

Les communes qui ont pris ces initiatives ont été abandonnées par leur ministre régional. Vos propos, rapportés par la presse, m'ont abasourdi. Vous dites ne pas vouloir pas vous rendre ridicule en organisant quelque chose pour le 22 septembre et paralyser économiquement Bruxelles. Vos propos ont ridiculisé tous ceux qui ont voulu réduire le trafic motorisé.

Les autres grandes villes européennes prennent le 22 septembre très au sérieux: Madrid, Vienne, Copenhague, Ljubljana, Vilnius...

Je trouve cela d'autant plus pénible que nous avons pris l'initiative de ce projet. En Europe, on disait "Bruxelles fait quelque chose" Et maintenant, nous devons avouer que Bruxelles a bien organisé un agréable dimanche sans voiture, mais pas un jour de semaine sain. Vous disiez ne pas vouloir vous rendre ridicule.

Je ne peux y croire et, en tant que parlementaire, je m'adresse aux ministres pour connaître leurs projets en la matière. Je reste positive et je crois en une amélioration. Chaque année aura son 22 septembre. D'où mes questions : pourquoi avoir négligé la motion de novembre 2002 cette année ? Étiez-vous suffisamment préparé et vos propos sont-ils le fruit d'une quelconque analyse ou évaluation ? Avez-vous pris contact avec les communes bruxelloises ? Avez-vous sensibilisé les entreprises, les commerçants, les écoles, mais sans succès ? Devons-nous rectifier le tir pour l'année prochaine ? Savez-vous ce qu'ont fait les autres capitales européennes en l'honneur de ce 22 septembre, et quels enseignements en tirer pour l'année prochaine ?

In het Brussels parlement bestaat er niet alleen een traditie om te interpelleren en te vragen naar de resultaten van 22 september: in 2002 werd er bovendien een motie goedgekeurd, die oproept om enerzijds de autoloze zondag vlot te laten verlopen (met goed openbaar vervoer en goede afspraken qua parking) maar ook 22 september niet te vergeten. In de motie staat te lezen dat het principe van de autoloze zondag zou worden behouden, terwijl 22 september zelf gekleurd zou moeten worden door andere, meer gerichte bewustmakingsacties.

De Brusselaars dóen dat. De Brusselse gemeenten hebben bewustmakingsacties gevoerd op 22 september. Ganshoren informeerde haar bevolking over het beperkt eenrichtingsverkeer. Sint-Jans-Molenbeek legde op woensdag 22 september een zone 30 aan op ware grootte, weliswaar met behulp van hekken en nog niet helemaal definitief. Zo kon het effect worden nagegaan van minder gemotoriseerd verkeer. De stad Brussel spoorde haar ambtenaren aan om die dag met de fiets naar het werk te komen. Oudergem testte dan weer de heraanleg van een straat met te veel doorgangsverkeer. Het waren allemaal kleine, maar toch overtuigende stapjes.

Alle gemeenten die effectief initiatief hebben genomen - en het hadden er nog meer mogen zijn - werden in de steek gelaten door hun gewestminister. Ik zou zelfs meer zeggen. Wanneer ik u hoorde spreken op de radio en uw mening in de kranten las, kon ik het eigenlijk niet geloven. Eerst dacht ik dat u loslippig was geweest in het vuur van het debat. U zei namelijk dat u zichzelf niet belachelijk wilde maken door op 22 september iets te organiseren en dat u Brussel niet economisch wilde platleggen. Maar ook daarna bleken alle persberichten uw woorden te bevestigen. Zo heeft u iedereen die op 22 september het gemotoriseerd verkeer aan banden wilde leggen, belachelijk gemaakt.

Ik kan u zeggen dat andere grootsteden in het buitenland 22 september wél ernstig nemen. Het is per slot van rekening een Europese dag zonder automobiel. Ik ging na welke andere Europese steden iets organiseren. Het zijn er een handvol: Wenen, Madrid maar ook Kopenhagen, Ljubljana, Vilnius... In Madrid is een hele wijk verkeersvrij gemaakt op woensdag 22 september. Die wijk is te

vergelijken met onze Brusselse vijfhoek. In Wenen werd de Ringstrasse, die met onze kleine ring kan vergeleken worden, verkeersvrij gemaakt.

Ik vind dit des te pijnlijker omdat wij van bij de start het voortouw hebben genomen. In Europa werd gezegd: "In Brussel doen ze iets!" En nu moeten we zeggen dat Brussel wel iets doet voor een feestdag, een gezellige zondag, maar niet voor een gezonde weekdag, voor minder gemotoriseerd verkeer. Ik heb u horen zeggen dat u zich daarmee belachelijk maakt.

Ik wil dat nog steeds niet geloven en wil mijn rol opnemen als parlements lid om ministers te vragen naar hun plannen en evaluaties. Ik wil positief ingesteld blijven en geloven in beterschap. Er komt elk jaar een 22 september. Vandaar mijn vragen:

Waarom heeft u dit jaar de motie van november 2002 genegeerd?

Hebt u misschien wel voorbereidend werk gedaan en zijn uw uitspraken het gevolg van een bepaalde evaluatie of van een analyse? Hebt u misschien toch de Brusselse gemeenten aangesproken? Hebt u bedrijven, handelaars, scholen aangemoedigd om iets te doen en is dat niet gelukt? En moeten we dan kijken wat we volgend jaar op een andere manier kunnen proberen?

Hebt u gekeken hoe andere Europese hoofdsteden die 22 september georganiseerd hebben en of ze al dan niet succesvol waren, zodat u daar volgend jaar zeker iets mee kunt doen?

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

M. Mahfoudh Romdhani.- L'enthousiasme et les critiques de ma collègue me font poser le problème autrement. Il est évident que choisir une autre journée qu'un dimanche causera plus de difficultés à Bruxelles. Un dimanche dont la symbolique en région bruxelloise est celle d'une journée de fête et de rencontre. Dans toutes les communes il y a eu ce genre d'activités et c'est positif. Ça popularise aussi le vélo. Imaginez les 350.000 navetteurs arrivant aux portes de Bruxelles avec des moyens de transport qui ne sont pas relayés automatiquement... Le jour où on aura un RER, on

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).- *Laat mij het probleem anders formuleren. Het zou voor Brussel meer problemen creëren wanneer wij een andere dag zouden kiezen dan een zondag. Een zondag die symbolisch een feestdag is. In alle gemeenten waren er activiteiten en dat is positief. Maar stel u eens de 350.000 pendelaars voor die in Brussel aankomen met transportmiddelen die niet automatisch aansluiten. Met een GEN en meer faciliteiten kunnen we een vaste datum kiezen. Maar wij willen de mensen die hun auto gebruiken voor het werk niet in de problemen brengen.*

aura un peu plus de facilités, on pourra peut-être changer notre fusil d'épaule et accepter une date "rituelle", le 22 septembre. Le dimanche ne nous dérange pas. Nous ne voulons pas aggraver les autres qui utilisent la voiture pour leur travail en semaine. Mais faire ça en dehors du pentagone, ça devient vraiment un casse-tête impossible à réaliser.

M. Pascal Smet (en néerlandais).- *J'ai déjà répondu à Mme Byttebier lors de la conférence de presse.*

Bruxelles est la seule ville d'Europe qui interdise entièrement l'accès de son territoire aux véhicules motorisés le 22 septembre, et la seule qui le fasse un dimanche. J'ai été invité par la Commission européenne à l'occasion de l'ouverture de la Semaine de la Mobilité et du Transport Public, pour présenter le bon exemple de Bruxelles aux autres régions et villes d'Europe.

Bruxelles est un centre économique, fréquenté par 350.000 navetteurs que les transports en commun ne peuvent pas tous absorber et qui n'ont pas tous la condition physique suffisante pour venir en ville à vélo. Si nous proscrivons le trafic automobile un jour de semaine, nous susciterons beaucoup d'irritation et obtiendrons le résultat inverse de ce que nous escomptons. Nous pousserions beaucoup de gens à prendre congé au milieu de la semaine. Les gens penseraient que ce sont de mauvaises mesures. Aucun bourgmestre de cette Région n'est partisan d'une journée sans voiture le 22 septembre.

Le "dimanche sans voiture" est bien une initiative régionale, mais organisée avec les dix-neuf communes. Lors de la dernière Conférence des bourgmestres, à laquelle j'assistais, un certain nombre de bourgmestres défendaient même l'idée de ne plus l'organiser un dimanche.

Contrairement à l'an dernier, nous avons réussi à répartir les gens dans toute la ville, grâce à toutes sortes d'associations et d'administrations communales qui ont organisé des activités, comme le Beau Vélo de Ravel ou le parcours de Pro Vélo dans la deuxième couronne pendant les Journées du Patrimoine.

Que nous n'ayons pas de majorité pour fermer

Buiten de vijfhoek is zoiets onmogelijk te realiseren.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk dat mevrouw Byttebier het antwoord reeds kent. Ik heb haar dat antwoord al gegeven op de persconferentie.

Er is geen enkele stad in Europa die op 22 september haar grondgebied volledig afsluit voor gemotoriseerd verkeer. Ik geloof zelfs dat we de enige stad zijn die dat op een zondag doet. Zo was ik bijvoorbeeld uitgenodigd bij de Europese Commissie naar aanleiding van de Week van de Vervoering om het goede voorbeeld van Brussel te komen toelichten ten behoeve van alle regio's en steden van Europa. Heel wat mensen stonden verstuemd dat we er in Brussel in slagen om de hele stad af te sluiten voor het verkeer. Het loutere feit dat we dat doen, zij het op een zondag, is al een unicum in Europa. Ik voel me dus helemaal op mijn gemak.

Welke problemen gaan we ons op de hals halen als we op een weekdag het autoverkeer uit de stad bannen? Brussel is een economisch hart, elke dag komen er 350.000 pendelaars naar onze stad. Het openbaar vervoer kan dat niet allemaal verwerken, en niet alle pendelaars hebben de fysieke conditie om met de fiets naar Brussel te komen. We zouden heel veel mensen ertoe aanzetten om midden in de week een dag verlof te nemen. Wat zouden we daarmee bereiken? We zouden heel veel irritatie opwekken en het averechtse effect bereiken. Mensen zouden zeggen dat het geen goede maatregel is, en ze zouden hetzelfde gaan denken over andere maatregelen om het autogebruik terug te dringen. Ik ben daar niet voor te vinden, en ik denk dat geen enkele burgemeester in deze stad voorstander is van een autoloze dag op 22 september.

Een autoloze zondag is weliswaar een gewestelijk initiatief, maar het wordt samen met de negentien gemeenten georganiseerd. Op de laatste conferentie van burgemeesters, waar ik aanwezig

totalement la ville le 22 septembre ne signifie pas que nous ne devons rien faire ce jour-là. Nous procédons actuellement à l'évaluation du "dimanche sans voiture". De concert avec le comité d'accompagnement, qui comprend non seulement la Région mais aussi des représentants de toutes les administrations communales et des collèges, et avec des associations comme Inter-Environnement ou Bral, nous allons examiner quelques initiatives que nous pourrions prendre l'année prochaine. Le dimanche sans voiture permet non seulement aux pouvoirs publics mais aussi aux associations, aux administrations communales ou à des particuliers d'organiser des activités. Rien ne vous empêche, Mme Byttebier, d'organiser également certaines choses ce jour-là. Vous vous étiez d'ailleurs inscrite comme organisatrice de la conférence de presse. Si vous organisez une telle conférence un 22 septembre, je m'engage à y assister.

L'idée initiale du dimanche sans voiture, qui a en partie disparu, était de faire réfléchir les gens. C'est devenu un jour de fête, un gros événement, ce qui est une bonne chose. Une ville qui bouge, qui vit, est attirante. Les gens ressortent leur vélo, vont se promener ou prennent les transports en commun et reprennent possession de la ville.

Des initiatives sont enfin prises pour travailler de manière plus durable à des zones sans voitures ou à circulation restreinte. Nous allons travailler dans ce sens dans les semaines et les mois à venir et organiser des dimanches sans voitures plusieurs fois par an. Le trafic automobile ne sera pas interdit sur l'ensemble de la Région, mais dans certains quartiers reliés entre eux.

Nous recevrons prochainement le rapport final de l'évaluation, dont nous discuterons certainement au sein de cette commission. Il en ressort que 80% des Bruxellois sont intéressés par le fait que de telles initiatives soient organisées plusieurs fois par an. La base est là. Je ne veux pas la saper en interdisant tout trafic automobile en ville le 22 septembre, ce qui produirait l'effet inverse.

was, waren er zelfs een aantal burgemeesters die er openlijk voor pleitten om het zelfs niet meer op een zondag te organiseren. Ik ben dus blij dat deze derde editie een heel groot succes was, en dat die stemmen verstomd zijn.

In tegenstelling tot vorig jaar is het ons dit jaar ook gelukt om de mensen meer over de hele stad te spreiden. Dat hebben we te danken aan allerlei verenigingen en gemeentebesturen die activiteiten hebben georganiseerd, waardoor niet iedereen per se naar de binnenstad wou gaan maar ook in de tweede kroon van de stad wou blijven. Ik denk dat initiatieven zoals 'le Beau Vélo de Ravel', of de parcours van Pro Vélo in de tweede kroon tijdens Open Monumentendag daar zeker toe hebben bijgedragen.

Ik denk dat we geen meerderheid hebben om de stad volledig af te sluiten op 22 september, wat niet wil zeggen dat we niets kunnen doen op die dag. Zo zouden we een aantal duidelijk omliggende initiatieven kunnen nemen. We zijn nu bezig met de evaluatie van de autoloze zondag en samen met het begeleidingscomité, waarin niet alleen het gewest maar ook alle gemeentelijke administraties en colleges vertegenwoordigd zijn, en met verenigingen als Bral of Interenvironnement, zullen we nagaan welke bijkomende initiatieven we volgend jaar nog kunnen nemen. Ik ben niet tegen bijkomende initiatieven op 22 september. Integendeel, ik zou daar zelfs voor pleiten. Niets belet u, mevrouw Byttebier, om die dag zelf ook initiatieven te organiseren. Autoloze zondag is een dag waarop niet alleen de overheid, maar ook verenigingen, gemeentebesturen of particulieren activiteiten organiseren. U had zich trouwens ingeschreven als organisatrice van de persconferentie. Als u zo'n conferentie eens op 22 september organiseert, beloof ik u dat ik er ook zal zijn. Ik nodig dus iedereen uit om die dag activiteiten te organiseren, ze zullen onze steun krijgen.

Er zijn al heel wat activiteiten die op die dag hebben plaatsgevonden; mevrouw Byttebier heeft ze opgesomd. Volgende editie willen we graag nog meer activiteiten organiseren. Maar eigenlijk wil ik nog verder gaan. Het klopt dat de Autoloze Zondag een feestdag is geworden. De oorspronkelijke bedoeling was om mensen aan het denken te brengen, en dat is voor een stuk

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

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *Permettez-moi de réagir à votre réponse, lorsque vous évoquez l'image d'une "ville morte" où tout le monde prend congé en ce jour particulier. Ce n'est pas le but de la motion votée au parlement: elle dit que le 22 septembre doit s'accompagner "d'actions de sensibilisation plus ponctuelles". L'Europe appelle à prendre des mesures en matière de transport automobile. Il n'est pas question d'une journée sans voitures le 22 septembre. A cet égard, je suis consciente de ce que représente la mobilité pour tous.*

J'ajouterai encore que certaines communes bruxelloises, et non la Région, ont pris l'initiative d'expérimenter une zone 30 ou un réaménagement, sans pour autant paralyser leur commune.

Pour l'année prochaine, il est à espérer que la

weggevallen. Mensen zien het als een groot evenement, en dat is goed. Iedereen zal het met me eens zijn dat een stad die beweegt, een stad die leeft, aantrekkelijk is. Elk initiatief dat daartoe bijdraagt is positief: het is een goede zaak dat mensen die dag hun fiets van stal halen, gaan wandelen of het openbaar vervoer nemen en de stad opnieuw intrekken. Het oorspronkelijke idee verdwijnt echter wel op de achtergrond.

Er worden nu eindelijk initiatieven genomen om op een meer duurzame wijze te werken aan autovrije of autoluwe zones. We zullen de komende weken en maanden meer initiatieven in die richting nemen, en meerdere keren per jaar autoloze zondagen organiseren. Het zal dan niet de bedoeling zijn om het autoverkeer uit het hele gewest te weren, maar wel om bepaalde wijken autovrij te maken en ze met elkaar te verbinden.

Binnenkort krijgen we het eindrapport van de evaluatie, we kunnen dat zeker in deze commissie bespreken. Daaruit blijkt dat 80% van de Brusselaars geïnteresseerd zijn om meerdere keren per jaar dergelijke initiatieven te organiseren. Het draagvlak is er nu, maar ik wil dat niet kapot maken door op 22 september alle autoverkeer uit de stad te bannen, want daarmee zouden we het omgekeerde effect bereiken.

De voorzitter.- Mevrouw Adelheid Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik wil toch nog even reageren op het antwoord, ook omdat de heer Romdhani zeer zeker op dezelfde lijn vertoeft als u, toen u de vorige jaren het doembeeld van Brussel als een 'dode stad' opriep, waarin iedereen die speciale dag vakantie neemt. Dat is niet zo, de motie leest: "22 september moet gekleurd worden door andere, meer gerichte bewustmakingsacties." Dat is wat de motie, gestemd in het parlement, zegt. Europa vraagt dat er "ingegrepen wordt in het gemotoriseerd vervoer". Niemand roept op om een autoloze dag te hebben op 22 september. U zegt dat om mij belachelijk te maken. U zegt dat ik met de fiets rijd en dus niet weet hoe de rest van de wereld mobiel of niet mobiel is. Ik zeg u dat ik mij ook jaren met buggy's en met gehandicapten en oudere mensen heb verplaatst. Het gaat om de mobiliteit van iedereen.

Région prendra également des initiatives. Il existe suffisamment de voiries régionales sur lesquelles nous pouvons intervenir. Citons les initiatives déjà prises par les échevins ECOLO de la ville de Bruxelles pour réduire au maximum le trafic dans un certain nombre de rues et pour réaménager les grandes avenues. J'apprends que vous soutiendrez ces projets et j'espère que des voiries régionales entreront également en ligne de compte l'année prochaine.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je crains juste que peu de navetteurs jouissent d'une condition physique suffisante pour se rendre à vélo à leur travail.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais) .- *A la gare de Schaerbeek, un bus était prévu pour les navetteurs qui se rendent à la Maison du Travail de Schaerbeek. Il est stérile de dire que seules les personnes en bonne condition physique peuvent se déplacer à vélo à Bruxelles.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai rien à ajouter.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Je réitère mes questions :*

- *Pourquoi avoir négligé la motion de novembre 2002 ? Sans doute parce qu'il*

Ik wil nog even verder ingaan op uw antwoord. Andere gemeenten in Brussel hebben het voortouw genomen. Niet het gewest, maar gemeenten zoals Oudergem, Brussel-Stad en anderen, hebben een zone 30 of een heraanleg uitgeprobeerd, zonder hun gemeente plat te leggen. Wat uw voorstel betreft om er zelf bij te zijn als ik een actie voer, wel, ik denk niet dat u er bij was toen de actie doorging op 22 september, waar nu, in plaats van de ordehandhavers, een aantal actievoerders de foutparkeerders erop moesten wijzen dat ze op het fietspad stonden. Ook dat is u vorig jaar expliciet gevraagd, tijdens de interpellatie van uw partijgenote.

Wat betreft uw aankondiging voor volgend jaar, hoop ik dat het lukt en ik zal u daar volledig in steunen. Het initiatief zal hopelijk ook door het gewest worden genomen. We hebben genoeg gewestwegen waar we zelf kunnen aan werken. Het deed mij een beetje denken aan de initiatieven die de ECOLO-schepenen van de stad Brussel nu al nemen om een aantal straten verkeersarm te maken of om de grote lanen heraan te leggen. Ik hoor dat u deze plannen wil steunen en ik hoop dat er volgend jaar ook gewestwegen aan bod zullen komen.

De heer Pascal Smet, minister.- U moet luisteren naar wat ik zeg. Ik heb gezegd dat ik vrees dat er weinig pendelaars zijn die een voldoende fysieke conditie hebben om vanuit de omgeving van Brussel met de fiets te komen werken.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De pendelaars die naar het Huis van de Arbeid in Schaarbeek gaan, worden aan het station van Schaarbeek met een bus afgehaald. Het gaat om duizend mensen. Gebruik dus niet de dooddoener dat alleen iemand die fysiek gezond of sterk is, zich in Brussel met de fiets kan verplaatsen. Er bestaan heel wat mogelijkheden. Alle andere opmerkingen zijn dooddoeners.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb daar niets meer aan toe te voegen.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik wil nog even de antwoorden die ik heb gehoord, samenvatten.

- *Waarom hebt u de motie van november 2002 genegeerd? Blijkbaar omdat u vindt*

n'y a aucun soutien de la majorité.

- *Un travail préparatoire a-t-il été prévu ? Non.*
- *Que peut-on en tirer comme conclusions? Je n'ai pas entendu de réponse à cette question.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La motion dit clairement que : "Etant donné l'impossibilité de fermer la Région bruxelloise...". Tant la Région, que les communes et les associations ont pris des initiatives. Or, vous laissez entendre que je n'applique pas la motion.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Je n'ai pas demandé d'interdire complètement la circulation automobile le 22 septembre. Quoiqu'il en soit, des améliorations sont possibles dans ce domaine.*

M. le président.- A titre personnel, j'observe une formulation maladroite dans la motion du Conseil. Il eut été plus opportun de parler de la "difficulté" de fermer la Région bruxelloise à toute circulation automobile en semaine, plutôt que de "l'impossibilité" de fermer la Région.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO
A M. PASCAL SMET, MINISTRE DE
L'INFRASTRUCTURE, CHARGE DES
TRAVAUX PUBLICS ET DES
COMMUNICATIONS,

concernant «les mesures de prévention à prendre sur les voiries régionales mortelles»

M. le président.- La parole est à Mme Olivia P'Tito.

dat daarvoor geen meerderheid is.

- Is er voorbereidend werk gedaan? Neen.
- Wat kan er geleerd worden? Daarover heb ik niets gehoord.

De heer Pascal Smet, minister.- In de motie staat toch duidelijk: "Etant donné l'impossibilité de fermer la Région bruxelloise...". Ik voer die motie uit door middel van punctuele organisaties. Ik denk dat iedereen in deze commissie het daarover eens is. Zowel het Gewest als de gemeenten en de verenigingen nemen een aantal initiatieven. U doet het uitschijnen alsof ik die motie niet toepas, terwijl ze toch met de volgende zin begint: "Aangezien het thans onmogelijk is om het Brussels Gewest in de week voor alle verkeer af te sluiten...".

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De vraag is niet om op 22 september alle verkeer af te sluiten. Maar, om het kort te houden: ik vind dat het beter kan.

De voorzitter (in het Frans).- ik stel persoonlijk vast dat de tekst van motie van de Raad een beetje onhandig is gesteld. Men had het beter over de »moeilijkheid« om het gewest voor het verkeer af te sluiten dan over de « onmogelijkheid ».

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA
P'TITO TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST
MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,

betreffende "de preventiemaatregelen op de gevaarlijke gewestwegen"

De voorzitter.- Mevrouw Olivia P'Tito heeft het woord.

Mme Olivia P'Tito.- Nous connaissons tous l'impact qu'a l'état des voiries régionales sur le quotidien des habitants de notre Région. Lorsque l'on aborde ce sujet, c'est la sécurité de tous les usagers, motorisés ou non, qui doit être notre priorité.

Il existe encore à Bruxelles des voiries régionales mortelles.

L'exemple de la rue Picard (située à proximité du site de Tour et Taxis) est éclairant à cet égard. En un an et demi, on y a relevé dix-neuf accidents dont cinq avec blessés graves et deux mortels.

Comme nous le recommandent les Etats généraux bruxellois de la sécurité routière du 25 novembre 2003, il faut identifier les «points noirs», autrement dit les zones à risque sur les voiries régionales bruxelloises.

Il suffirait le plus souvent de quelques aménagements liés à une meilleure signalisation pour organiser le parking sauvage, sécuriser les passages pour piétons et endiguer les courses de voitures qui sont parfois à la base de ces accidents. Il faudrait, à terme, rendre impossible ce genre de comportements grâce à un aménagement adéquat des voiries.

La déclaration gouvernementale stipule que «des priorités claires doivent être dégagées, en ce qui concerne les quartiers et les voiries à réaménager et en ce qui concerne le type d'aménagements».

Pourriez-vous nous expliquer les différents facteurs pris en compte pour établir ces priorités? Quel lien comptez-vous mettre entre les accidents et les priorités d'aménagement ?

Enfin quels sont les aménagements que vous prévoyez afin de sécuriser d'urgence ces zones dangereuses.

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

M. Willy Decourty.- Je veux insister sur l'indispensable collaboration qui doit exister entre les niveaux de pouvoir régionaux et locaux. Dans ma commune, on a procédé à des aménagements

Mevrouw Olivia P'Tito (in het Frans).- De staat van de gewestwegen heeft een grote weerslag op het dagelijks leven van de inwoners van ons Gewest. De veiligheid van de gemotoriseerde en van de niet-gemotoriseerde weggebruikers moet onze prioriteit zijn.

Er zijn jammer genoeg in Brussel nog steeds een aantal gevaarlijke wegen, zoals de Picardstraat, waar in anderhalf jaar 19 ongelukken gebeurden, waarvan 5 met zwaargewonden en 2 met dodelijke afloop.

Op de Brusselse Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 25 november 2003 hebben wij gevraagd om de "zwarte punten" te identificeren.

In de meeste gevallen zouden een betere bewegwijzering en kleine ruimtelijke ingrepen al een oplossing kunnen bieden voor het wildparkeren, de veiligheid van de oversteekplaatsen voor voetgangers en het afremmen van snelheidsduivels.

In de regeringsverklaring staat dat er "duidelijke prioriteiten moeten komen met betrekking tot de wijken en de wegenis die moet worden aangelegd, alsook inzake het type aanleg". Op basis van welke factoren zullen die prioriteiten worden vastgesteld? Gaat u een verband leggen tussen de ongevallen en die prioriteiten?

Welke aanpassingen zal u doen om de gevaarlijke zones veiliger te maken?

De voorzitter.- De heer Willy Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (in het Frans).- De gewestelijke en lokale niveaus moeten absoluut samenwerken. In mijn gemeente zijn er werken uitgevoerd door gewestelijke diensten, die de wijk

sans tenir compte de l'avis des services des travaux ou encore des services de police, parce que les services régionaux ne connaissaient pas véritablement la vie de quartier.

Dans un quartier où il y a des livraisons, des aménagements qui interdisent l'accès aux gros camions perturbent l'essentiel de la vie économique du quartier. La Région a dû faire marche arrière, ce qui a entraîné de nouvelles dépenses.

Une meilleure collaboration permettrait d'éviter de nombreux problèmes dans les aménagements futurs.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une étude visant à recenser les "points noirs" situés sur les voiries régionales et à améliorer la sécurité de ceux-ci va débiter au sein de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements, Direction des Voiries. Elle durera environ neuf mois.

Notons d'emblée que la notion même de "points noirs" est une notion qui ne fait pas l'objet d'une définition unanime.

C'est la raison pour laquelle les critères retenus pour définir la notion de "points noirs" dans cette étude sont, d'une part, les endroits où au moins deux accidents mortels ou ayant entraîné des lésions graves se sont produits en une année et, d'autre part, les endroits où des accidents (même matériels) sont particulièrement fréquents.

Quoi qu'il en soit, la notion retenue est moins restrictive que celle utilisée par l'Institut belge pour la Sécurité Routière (IBSR) qui ne se réfère pas au second critère que nous avons choisi.

On espère donc de la sorte englober l'ensemble des points noirs qui posent problème en Région de Bruxelles-Capitale sur les voiries régionales, puisque cet inventaire n'existe pas actuellement.

Il faut préciser que les circonstances des accidents graves devront être examinées afin de savoir si ceux-ci sont imputables à la configuration des lieux ou à des facteurs extérieurs. En effet, certaines causes d'accidents, telles qu'une vitesse

niet echt kennen en bijgevolg zonder rekening te houden met de adviezen van lokale diensten.

Wanneer grote vrachtwagens door de werkzaamheden niet kunnen leveren, verstoort dat het economische leven van de wijk. Het gewest heeft een stap terug moeten zetten, wat extra kosten veroorzaakte.

Een betere samenwerking kan veel problemen vermijden.

De voorzitter.- Minister Pascal Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De Administratie Uitrusting en Vervoer, Directie Vervoerbeleid zal een studie opstarten om een inventaris te maken van de "zwarte plekken" op de gewestwegen en om voorstellen ter verbetering te doen. Het is de eerste keer dat zo een studie wordt uitgevoerd en ze zal ongeveer negen maanden in beslag nemen.*

Niet iedereen is het eens over het begrip "zwarte punten". Onze criteria zijn de volgende. Een plaats wordt als "zwart punt" bestempeld indien er zich op één jaar tijd minstens twee dodelijke ongevallen of ongevallen met zware verwondingen hebben voorgedaan, of als er opmerkelijk veel ongevallen (ook die met louter materiële schade) plaatsvinden. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid houdt echter geen rekening met ons tweede criterium.

Men zal moeten nagaan of de zware ongevallen te wijten zijn aan de inrichting van de weg of aan externe factoren (zoals een onaangepaste snelheid, verstrooidheid, dronkenschap, druggebruik...).

Bij de heraanleg van de gewestwegen houd ik de volgende doelstellingen voor ogen: de veiligheid van de zwakke weggebruiker; kwaliteit op het vlak van de openbare ruimte, met plaats voor voetgangers, fietsen en bussen; een eenvormig beeld van de algemene weginrichting wat de aanwezigheid van bomen, verlichting en gebruikte materialen betreft.

non adaptée, la distraction, l'ivresse, l'usage de drogue, ne peuvent être liées à la nature des lieux et ne peuvent être prises en considération dans la définition du "point noir" au sens strict.

Les objectifs que je souhaite atteindre lors de l'aménagement des voiries sont les suivants : la sécurité des divers usagers et plus particulièrement celle des usagers faibles comme les piétons et les cyclistes ; la qualité des voiries en tant qu'espace public, qui donne place aux piétons, aux pistes cyclables, aux bus ; le renforcement et l'uniformité de la structure de l'ensemble des voiries en ce qui concerne tant la présence des arbres, de l'éclairage que des matériaux utilisés.

Afin de déterminer les actions à entreprendre pour atteindre ces objectifs, les critères suivants seront pris en compte : la vétusté, la nécessité d'installer des zones 30, la pollution sonore et environnementale et bien entendu les points noirs.

Sur la base de ces critères, je compte rencontrer chaque commune afin de déterminer les projets à mettre en oeuvre durant cette législature. Je souhaite donc une approche stratégique et cohérente avec les autres compétences régionales, comme la rénovation des quartiers, les contrats de sécurité, le développement des transports publics.

Jusqu'à présent, et en l'absence d'une étude exhaustive comme celle qui va être lancée, la Direction des Voiries agissait chaque fois en concertation avec les communes et les polices locales pour déterminer les points noirs. Mais cette méthode de travail va être complètement modifiée.

Cette façon de procéder découle bien entendu d'un manque de centralisation des statistiques d'accidents, chose dénoncée d'ailleurs par les Etats généraux de la Sécurité routière et à laquelle il faudra remédier à moyen terme.

En ce qui concerne plus particulièrement la rue Picard, mon prédécesseur était d'avis que les incertitudes quant au réaménagement de la zone "Tour et Taxis", ainsi qu'à la présence ou non du tram dans cette artère contraignaient provisoirement à ne réaliser que des sécurisations ponctuelles comme celle finalisée au carrefour Escaut/Picard. En effet, cette sécurisation avait été jugée la plus urgente par la commune qui avait

Concrete acties komen er indien de materialen versleten zijn, indien er zones 30 moeten worden aangelegd, in het geval van geluidshinder en milieuvervuiling en natuurlijk ook indien er "zwarte punten" zijn vastgesteld. Op basis van die criteria zal ik met elk van de gemeentes onderhandelen om de projecten te bepalen die tijdens deze legislatuur moeten worden uitgevoerd. Daarnaast ben ik voor een strategische samenwerking met de andere gewestbevoegdheden zoals wijkrenovatie, veiligheidscontracten en openbaar vervoer.

Tot op vandaag overlegde de Administratie Vervoer telkens met de gemeenten en de lokale politie om de "zwarte punten" te bepalen. Onze nieuwe methode vloeit voort uit de slecht gecentraliseerde ongevalcijfers, een probleem dat trouwens door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd aangeklaagd.

Wat de Picardstraat betreft, vond mijn voorganger het wijselijk -- gezien de onzekerheid over de heraanleg van "Thurn und Taxis" en over de eventuele aanwezigheid van de tram -- om enkel plaatselijke werken uit te voeren, zoals die op het kruispunt Schelde/Picard waarvoor hij de instemming van de gemeente gekregen had. Persoonlijk vind ik niet dat we moeten wachten op de voltooiing van het Thurn und Taxis-project om de Picardstraat opnieuw in te richten. Het zal wellicht gaan om de aanleg van een busstrook of een betere beveiliging van de voetgangers op de oversteekplaatsen. Maar hierover zullen we natuurlijk overleg plegen met de actoren van Thurn und Taxis.

marqué son accord pour les travaux qui viennent d'y être réalisés.

Je pense pour ma part que l'on ne doit pas attendre la finalisation du projet Tour et Taxis avant d'aménager la rue Picard, cette voirie doit faire partie des projets à lancer et à terminer sous cette législature, sans trop attendre. Ces aménagements - qui peuvent concerner un couloir pour le bus, une meilleure sécurisation pour les piétons qui doivent traverser la rue -- seront bien entendu entrepris en concertation avec les acteurs de Tour et Taxis, avec lesquels j'ai déjà pris contact.

M. le président.- La parole est à Mme P'Tito.

Mme Olivia P'Tito.- En traitant différemment les accidents imputables à la configuration des lieux et ceux qui sont dû à l'alcool, aux vitesses inadaptées etc., on risque de mettre de côté de nombreux accidents, dûs à une vitesse inadaptée qui est elle-même dûe à la configuration des lieux et au manque de signalisation.

L'exemple de la rue Picard pourrait éventuellement être mis de côté alors que l'excès de vitesse y est objectivement lié au fait qu'il n'y a aucune signalisation.

La concertation plus spécifique avec les acteurs de Tour et Taxis est une chose. La commune et le quartier en sont une autre. Or il est nécessaire d'élargir cette concertation.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne la concertation, je vais énumérer les critères.

J'ai l'intention soit de rencontrer chaque commune, soit de demander à chacune d'entre elles d'envoyer une liste des travaux qu'elles estiment devoir être effectués sur les voiries régionales de leur territoire.

On va également poser la question à toutes les associations, aux comités de quartier, et appliquer des critères objectifs --qu'on pourra discuter à un stade ultérieur en commission -- à tous les projets présentés. On établira ensuite une liste des travaux

De voorzitter.- Mevrouw Olivia P'Tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'Tito (in het Frans).- Een scheiding tussen de ongevallen als gevolg van de inrichting van de wegen en die als gevolg van alcohol, overdreven snelheid, enzovoort, veronachtzaamt die gevallen waarbij een overdreven snelheid zelf het gevolg is van de inrichting en het gebrek aan signalisatie, zoals bijvoorbeeld in de Picardstraat.

Specifiek overleg met de actoren van Thurn en Taxis is een zaak, maar er moet ook over deze zaken worden gesproken met de gemeente en de wijkafgevaardigden.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik ben van plan om met elke gemeente te spreken of hen te vragen een lijst op te stellen van de werken die zij nodig achten aan de gewestwegen op hun grondgebied.

We zullen ook praten met de verenigingen en wijkcomités en een lijst opmaken van prioritaire werken, volgens objectieve criteria, die we hier later kunnen bespreken.

Ik zou zo willen komen tot een meerjarenplan, zodat elke gemeente op voorhand weet wat er te gebeuren staat.

prioritaires, qui seront planifiés.

J'aimerais aboutir à un plan pluri-annuel, pour que chaque commune connaisse la planification des travaux qui concernent ses rues et ses voiries.

Je veux bien revoir avec vous également l'ordonnance sur la coordination des travaux et la manière d'aborder les travaux publics à Bruxelles.

La place Flagey est un bon exemple de la manière dont la Région peut agir en concertation avec la commune concernée.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CELINE DELFORGE A M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les commandes de bus actuellement en cours à la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge. Puisqu'il s'agit d'une question orale et non d'une interpellation, seule Mme Delforge aura la parole.

Mme Céline Delforge.- Dans sa Déclaration, le gouvernement a prévu d'accorder une attention particulière à la qualité environnementale du matériel roulant commandé par la STIB. Le texte de la Déclaration stipule en effet que « la future commande de bus par la STIB tiendra compte, sur la base du plan à adopter, d'une politique d'achat de bus propres et de leur taille ».

Or, il me revient que la STIB est en train de passer commande d'environ cent cinquante bus parmi lesquels une vingtaine seulement rouleraient à l'énergie propre.

Je sais par ailleurs qu'un des arguments souvent avancés est celui d'un surcoût. Cet élément peut être discuté.

Pouvez-vous me dire, M. le ministre, si cette information est exacte ? Si oui, avez-vous pris contact avec la STIB afin de faire en sorte que la

Ik ben ook bereid om met u de ordonnantie op de coördinatie van openbare werken te herzien.

Laat me hier het Flageyplein vermelden als een goed voorbeeld van overleg tussen het gewest en de betrokken gemeente.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CELINE DELFORGE AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de bussen die de MIVB wil bestellen".

De voorzitter.- Mevrouw Céline Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In de regeringsverklaring stond dat er bijzondere aandacht zou worden besteed aan de milieuvriendelijkheid van het rollend materieel dat de MIVB bestelt.*

Welnu, het is me ter ore gekomen dat de MIVB een bestelling wilt plaatsen van ongeveer 150 bussen, waarvan slechts een twintigtal propere energie zou gebruiken.

Een van de argumenten die vaak worden gebruikt, is dat propere bussen duurder zijn. Daarover kan worden gediscussieerd.

Is mijn informatie correct? Zo ja, heeft u contact gehad met de MIVB om ervoor te zorgen dat er meer dan een louter symbolisch aantal propere bussen zou worden besteld?

proportion de bus propres dans les commandes dépasse le seuil du symbole ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Chers collègues, dès mon entrée en fonction, je me suis renseigné auprès de la STIB pour connaître sa politique en matière environnementale. A cette occasion, j'ai pu constater que la STIB avait une approche respectueuse de l'environnement dans la gestion de sa flotte de bus, comme vous pourrez le constater.

La STIB a lancé cette année, un programme de renouvellement d'une partie de sa flotte d'autobus et un programme d'équipement d'une autre partie de sa flotte, à l'aide de filtres à particules.

Concrètement, en 2006, 140 autobus, 115 standard et 25 articulés, conformes aux normes environnementales européennes les plus strictes (Euro4) remplaceront les véhicules les plus anciens et les plus polluants. Fin 2005, l'équipement de 269 autobus existants, à l'aide de filtres à particules devrait être finalisé. L'équipement de 269 autobus représente pour la STIB, et indirectement pour la Région, un budget total de près de 3 millions d'euros en investissement, auxquels s'ajoutent les frais d'entretien.

Depuis 1993, la STIB dispose aussi d'une flotte de vingt bus roulant au gaz naturel. Ce combustible est, vous n'êtes pas sans le savoir, parmi les plus respectueux de l'environnement. La STIB dispose en outre de douze bus hybrides roulant au diesel et à l'électricité.

Toutes ces nouvelles technologies sont considérées comme des technologies propres par l'arrêté du gouvernement du 3 juillet 2003 relatif à l'introduction dans les flottes des organismes publics régionaux et des organismes ressortissant à leur autorité et contrôle, arrêté qui impose à la STIB 5% de véhicules propres dans sa flotte de transport public à l'horizon 2008.

Lorsqu'en 2006, la STIB aura acquis ses nouveaux autobus "Euro4" et équipé les autobus existants de filtres à particules, sa flotte de bus sera constituée de près de 80 % de véhicules propres. Même si

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uit al mijn gesprekken met de MIVB blijkt dat ze veel belang hecht aan de milieuproblematiek, ook bij het beheer van haar bussen.*

Begin dit jaar is ze gestart met een programma om een deel van haar oudere en meest vervuilende bussen te vernieuwen. In 2006 zullen er 140 bussen in overeenstemming zijn met de strengste Europese milieunormen (Euro4). Daarnaast zullen tegen eind 2005 nog 269 bussen met een stoffilter worden uitgerust, wat een totale investering van 3 miljoen euro betekent, plus de onderhoudskosten.

Sinds 1993 beschikt de MIVB ook over twintig bussen die op aardgas rijden, wat een van de milieuvriendelijkste brandstoffen is. Voorts beschikt de MIVB over twaalf hybride bussen die op diesel en elektriciteit rijden.

Al die nieuwe technologieën worden als schone technologieën beschouwd overeenkomstig het regeringsbesluit van 3 juli 2003 betreffende de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de gewestoverheden en de instellingen die onder hun bevoegdheid of toezicht vallen, dat de MIVB ertoe verplicht tegen 2008 minstens 5% schone voertuigen te bezitten.

In 2006 zal ongeveer 80% van de bussen milieuvriendelijk zijn. Zelfs als men geen rekening houdt met de voertuigen "Euro4", bereiken wij nog altijd 55%.

Aangezien de rest van het openbaar vervoerspark uit elektrisch aangedreven voertuigen bestaat (tram en metro) en dus niet vervuilend is in Brussel, haalt de MIVB nu reeds die doelstelling van 5%.

Dit najaar is er binnen de MIVB een werkgroep opgericht die met de punctuele hulp van externe deskundigen nader onderzoek zal voeren naar de bestaande technologieën inzake schone voertuigen met het oog op toekomstige bestellingen van bussen. De werkgroep zou in de eerste helft van

l'on ne prend pas en considération les véhicules "Euro4", on atteint un taux de 55 %.

Etant donné que le reste de la flotte de transport public est constitué de véhicules à motorisation électrique (tram et métro), et donc non polluante à Bruxelles, la STIB aura d'ores et déjà plus que dépassé l'objectif des 5 % imposés par l'arrêté du gouvernement.

Cet automne un groupe de travail interne à la STIB, auquel seront ponctuellement associés des experts externes, a été mis sur pied. Sa mission est d'investiguer de façon plus approfondie les technologies existant sur le marché en matière de véhicules propres pour de futures commandes de bus supplémentaires. Le travail de ce groupe doit être finalisé dans le courant du premier semestre 2005. L'objectif d'une des premières réunions que mes collaborateurs ont eu, avec les collaborateurs de la ministre de l'environnement, Mme Huytebroeck, et la STIB était précisément de voir comment on pourrait avancer rapidement en la matière.

- *L'incident est clos.*

2005 verslag moeten uitbrengen. Een van de eerste vergaderingen tussen mijn medewerkers, die van mevrouw Huytebroeck en de MIVB had tot doel na te gaan of wij niet sneller vooruit konden gaan.

- *Het incident is gesloten.*
