



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 1^{er} FÉVRIER 2006**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 1 FEBRUARI 2006**

Le **Compte rendu intégral** 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 **Integraal verslag** 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**INHOUD**

INTERPELLATIONS	5	INTERPELLATIES	5
- de M. Joël Riguelle	5	- van de heer Joël Riguelle	5
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'attitude du gouvernement bruxellois face au démantèlement du réseau de gares RER à Bruxelles par la SNCB".		betreffende "het standpunt van de Brusselse regering over de afschaffing van GEN-stations in Brussel door de NMBS".	
- de Mme Isabelle Emmery	10	- van mevrouw Isabelle Emmery	10
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'indemnisation des indépendants et des PME ayant subi une perte de revenus pour cause de travaux publics".		betreffende "de schadevergoeding voor de zelfstandigen en de KMO's die inkomstenverlies geleden hebben ten gevolge van openbare werken".	
Discussion – <i>Orateurs</i> : M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre, Mme Isabelle Emmery.	13	Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Isabelle Emmery.	13
- de M. Serge de Patoul	18	- van de heer Serge de Patoul	18
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la collaboration du réseau de la STIB avec ceux de 'De Lijn' et de TEC".		betreffende "de samenwerking van de MIVB met De Lijn en 'TEC'".	

QUESTIONS ORALES	27	MONDELINGE VRAGEN	27
- de Mme Céline Delforge	28	- van mevrouw Céline Delforge	28
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la conversion de certaines lignes de bus en lignes de tram".		betreffende "de vervanging van bepaalde buslijnen door trams".	
- de M. Jos Van Assche	31	- de heer Jos van Assche	31
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la revitalisation de l'usage des trams et des bus en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de heropleving van tram- en busgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
- de M. Johan Demol	32	- van de heer Johan Demol	32
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la concertation avec la Flandre sur l'aménagement de parkings aux abords de Bruxelles".		betreffende "het overleg met Vlaanderen over de aanleg van Brusselse randparkings".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	34	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	34
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la possibilité pour les agents de sécurité de la STIB d'utiliser des menottes et du spray au poivre".		betreffende "de mogelijkheid voor MIVB-veiligheidsagenten om gebruik te maken van handboeien en pepperspray".	

Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	34	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,	34
concernant "la politique de sécurité à la STIB".		betreffende "het veiligheidsbeleid bij de MIVB".	
- de Mme Nadia El Yousfi	41	- van mevrouw Nadia El Yousfi	41
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "le réaménagement de la chaussée de Neerstalle à Forest".		betreffende "de heraanleg van de Neerstalse Steenweg in Vorst".	
- de M. Jos Van Assche	44	- van de heer Jos Van Assche	44
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'itinéraire du bus 50 de la STIB".		betreffende "de route van de lijn 50 van de MIVB".	
- de M. Jos Van Assche	46	- van de heer Jos Van Assche	46
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la disponibilité d'installations sanitaires dans les stations de métro".		betreffende "de beschikbaarheid van sanitaire installaties in de metrostations".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	49	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	49
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le nouveau tracé de l'avenue de la Couronne".		betreffende "de heraanleg van de Kroonlaan".	

- de Mme Carla Dejonghe	53	- van mevrouw Carla Dejonghe	53
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'étude d'impact sur la liaison en transport en commun entre Simonis et l'AZ-VUB Jette".		betreffende "de impactstudie over de openbare vervoersverbinding tussen Simonis en het AZ-VUB Jette".	
- de Mme Céline Delforge	56	- van mevrouw Céline Delforge	56
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "le réseau de bus de nuit".		betreffende "het nachtelijk busnet".	
- de M. André du Bus de Warnaffe	59	- van de heer André du Bus de Warnaffe	59
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la sécurisation des traversées de piétons donnant accès au Parc du Cinquantenaire".		betreffende "de beveiliging van zebrapaden naar het Jubelpark".	

*Présidence : M. Willy Decourty, vice-président.
Voorzitterschap: de heer Willy Decourty, ondervoorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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'attitude du gouvernement bruxellois face au démantèlement du réseau de gares RER à Bruxelles par la SNCB".

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

M. Joël Riguelle.- Récemment, la presse annonçait la cession par emphytéose de la gare de Laeken - bâtiment remarquable s'il en est - pour une période de 27 ans à la Ville de Bruxelles. Il y a quelques temps, c'est la gare de Watermael-Boisfort qui a été cédée pour le franc, ou l'euro, symbolique à la commune. Plus récemment, nous avons appris, par hasard, que le locataire -une asbl- de la gare de Berchem-Ste-Agathe était prié de quitter les lieux en vue d'une mise en vente de la gare.

On ne peut que marquer son étonnement face à une série de décisions unilatérales de la SNCB qui démantèle ainsi, petit à petit, tout son réseau de gares alors que les 28 gares bruxelloises sont censées être autant de points d'arrêt du futur RER. C'est à se demander si la SNCB veut vraiment ce RER à Bruxelles.

Je m'attache à l'exemple de la gare de Berchem. Vous me répondrez : "Monsieur Riguelle, c'est

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "het standpunt van de Brusselse regering over de afschaffing van GEN-stations in Brussel door de NMBS".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans)*.- *Via de pers hebben we vernomen dat het station van Laken voor 27 jaar in erfpacht aan de Stad Brussel zal worden gegeven. Onlangs werd ook het station van Watermaal-Bosvoorde voor een symbolische euro aan de gemeente overgedragen. Recentelijk ook werd de huurder van het station van Sint-Agatha-Berchem verzocht de plaats te ontruimen met het oog op de verkoop van het station.*

De NMBS lijkt dus bezig haar stationsnet te ontmantelen, terwijl 28 Brusselse stations geacht worden deel uit te maken van het toekomstige GEN. De vraag rijst dus of de NMBS wel degelijk een GEN in Brussel wil.

Neem nu het voorbeeld van het station van Sint-Agatha-Berchem. Het College van burgemeester en schepenen heeft de NMBS meermaals gewezen op de noodzaak van een goede mobiliteit, gezien de ontwikkeling van de wijk waarin het station is

normal, puisque c'est votre commune". Mais cet exemple est typique. La décision relative à cette gare étonne un peu. Elle est prise à la veille du développement du réseau RER dont la gare de Berchem-Ste-Agathe devrait faire partie dans les meilleurs délais, compte tenu du développement du quartier dans lequel elle est implantée. Le Collège des Bourgmestre et Echevins n'a pas manqué d'attirer l'attention de la SNCB (pour la Xème fois, mais sans réaction) sur ce développement et sur la nécessité de répondre à celui-ci par une politique de mobilité attractive. Dans ce quartier se développent conjointement plusieurs projets : agrandissement de Manufast qui devient la plus grande entreprise non marchande de travail adapté avec certains membres du personnel handicapés moteurs (qui ont aussi besoin de transports en commun); le développement d'un projet de 30 000 m² de bureaux et d'activités tertiaires par un développeur privé, dans le cadre du PPAS que nous avons mis en place à l'intérieur d'une zone d'intérêt régional, la ZIR 14 ; la création de près d'une centaine de nouveaux logements dans ce même triangle, sans compter la présence d'une importante société de leasing, et le développement constant du zoning SDRB situé à cheval sur Berchem et Ganshoren. En m'appuyant sur ce que l'on pourrait considérer comme un particularisme, je voudrais simplement développer une réflexion plus globale.

Car ce qui est vrai pour cette gare-là vaut également pour d'autres gares bruxelloises. La vente de ces dernières, et donc l'abandon d'une fonction "mobilité" essentielle serait, à notre sens, un mauvais signal des autorités publiques de tous niveaux, eu égard à la nécessité de favoriser de nouvelles habitudes de déplacement. Si vous me permettez cette légère digression, quelle n'a pas été ma surprise lors de récents contacts avec le holding SNCB en entendant ses délégués dire qu'ils s'occupaient des bâtiments tout en ignorant ce que faisait l'exploitation dans la perspective du RER. La main gauche de la SNCB vend les gares sans savoir si la main droite n'en a pas besoin. A moins de m'être laissé abuser, si la situation est telle, je me pose des questions sur la gestion de cette grande entreprise publique. Car le problème est bien là. Il n'y a pas de véritable plan alternatif pour l'accueil des voyageurs de ce futur RER ni de politique d'amélioration de l'accueil actuel. Or l'avenir de ces bâtiments pourrait se décliner avantageusement

gelegen: de uitbreiding van Manufast, de grootste beschermde werkplaats voor motorisch gehandicapten; de ontwikkeling van een privé-project van 30.000 m² kantoren en tertiaire activiteiten; de bouw van een honderdtal nieuwe woningen; de aanwezigheid van een belangrijk leasingbedrijf en de voortdurende uitbreiding van het GOMB-terrein.

Wat voor Sint-Agatha-Berchem geldt, geldt ook voor andere Brusselse stations. Door de verkoop ervan gaat een fundamentele mobiliteitsfunctie verloren. Dat is een bijzonder slecht signaal, aangezien de overheid nieuwe verplaatsingsgewoontes moet aanmoedigen.

Tijdens recente contacten met de NMBS-holding hoorde ik tot mijn verbazing dat deze geen weet had van de plannen die de exploitatiemaatschappij met de stations had in het kader van het GEN. Als de rechterhand van de NMBS niet weet wat de linkerhand doet, zegt dat heel wat over het beheer van deze grote overheidsonderneming.

Het probleem is dat de NMBS geen alternatief overweegt. Nochtans zouden die gebouwen voor gemengde functies kunnen worden gebruikt: culturele activiteiten, geautomatiseerde functies, zoals ticketautomaten van de NMBS en MIVB, beveiligde fietsstallingen, wachtzalen, enzovoort.

Ofwel heeft de NMBS geen levendige verbeelding, ofwel ontdoet ze zich van haar infrastructuur om haar verantwoordelijkheid te ontlopen in het kader van het GEN, dat Brussel moet ontsluiten.

Als we naar de 28 Brusselse stations kijken die normaal gezien deel zullen uitmaken van het GEN, zien we dat sommige gemeenten erin geslaagd zijn die stations te gebruiken voor culturele of andere doeleinden. Hoe zit het echter met de bevordering van de formules trein+fiets en trein+MIVB? In sommige gevallen zou de Brusselse vervoersmaatschappij belangstelling kunnen hebben voor partnerschappen.

Deze evolutie is weinig bemoedigend. Hoe zal de regering reageren op deze ontmanteling van een wezenlijk mobiliteitsinstrument binnen en buiten Brussel?

dans des fonctions mixtes telles qu'ils pourraient être partiellement occupés par des associations ou des asbl publiques de type "centre culturel" mais aussi, pour partie, par des fonctions automatisées telles que : distributeurs de billets SNCB et STIB, rangements sécurisés de vélos, salles d'attente, etc.

La SNCB manque manifestement d'imagination ou alors elle se débarrasse en douce de ses infrastructures pour ne pas devoir assumer ses responsabilités dans la structuration d'un véritable Réseau Express Régional qui, on le sait, est une des réponses à l'engorgement de Bruxelles.

Si on devait faire l'inventaire des 28 gares "potentiellement RER" de la Région Bruxelloise, quel constat serions-nous amenés à faire ? Certains pouvoirs locaux ont péniblement réussi à en sauvegarder l'une ou l'autre à des fins culturelles ou privées, alors que ce n'est pas vraiment leur vocation. Mais qu'en est-il d'une véritable politique de développement de la mobilité train+vélo, train+STIB, par exemple ? Dans certains cas, je crois que notre société de transports bruxellois serait intéressée par des partenariats.

Cette évolution peu encourageante m'amène donc à interroger le gouvernement bruxellois sur l'attitude qu'il compte prendre face à ce lent démantèlement d'un outil essentiel de mobilité intra- et extra bruxelloise.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le bon fonctionnement d'une halte RER n'est pas indissociablement lié au maintien de l'exploitation d'une station, qu'elle soit vétuste ou non. Dans l'optique de la SNCB, l'exploitation, et plus précisément le personnel qui occupe un bâtiment de gare, est utile si un grand nombre de personnes vient réellement acheter un titre de transport.

Ainsi, la halte de Berchem-Ste-Agathe est devenue principalement une halte de destination. Elle est fréquentée essentiellement par des personnes qui s'y rendent mais parmi lesquelles peu achètent encore effectivement un titre de transport. Dans le cadre du RER, où l'on tend à une intégration de la billetterie et des tarifs, ce service peut être organisé

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de goede werking van een GEN-halte en de uitbating van een NMBS-station. Volgens de NMBS is personeel enkel nuttig in een station als een groot aantal mensen er een vervoersbewijs koopt.*

Het station van Sint-Agatha-Berchem wordt vooral gebruikt door personen die hun vervoersbewijs elders kopen. De vervoersbewijzen voor het GEN zullen niet noodzakelijk in de stations worden verkocht. Dat kan bijvoorbeeld ook in de verkooppunten van de MIVB.

Het feit dat de NMBS bepaalde oude treinstations niet langer exploiteert, zal dus geen enkele invloed

différemment, par exemple par l'intermédiaire des points de vente de la STIB.

Le fait que la SNCB cessera l'exploitation de certaines stations vétustes n'aura aucune influence sur l'exploitation du RER pour autant que seules soient supprimées les stations ne pouvant plus apporter grand chose à une bonne exploitation de l'entièreté du réseau RER.

Il importe que le voyageur bénéficie d'un bon service dans la station avec, par exemple, des places assises confortables et une bonne information. La SNCB prévoit que chaque halte RER exigera au moins la norme "REVALOR+" pour ce qui est de son aménagement :

- un abri fermé par quai, d'une capacité de vingt à trente personnes, avec plus ou moins six places assises, avec l'actionnement du chauffage par rayonnement lorsque des voyageurs sont présents;
- des places assises supplémentaires sur le quai;
- des horaires lumineux;
- une horloge par quai;
- un projet de poteau d'éclairage RER faisant office de support d'information est également envisagé;

Les stations RER plus importantes seront pourvues d'équipements supplémentaires tels que des auvents.

Il est entendu que certaines de ces stations recevront ou conserveront un bâtiment de gare complètement équipé. Il importe de considérer le caractère fonctionnel des haltes RER dans le futur et l'aménagement qui en découlera nécessairement. Cela est important s'il est possible d'aménager des noeuds multimodaux nécessitant la liaison entre les différents modes de transports en commun et imposant de nouvelles adaptations. Dans certains cas, le bâtiment de la gare peut recevoir une nouvelle affectation multimodale. Néanmoins, un bâtiment de gare vétuste, qui ne se trouve pas du

hebben op het GEN. Enkel stations die niet nuttig zijn voor het GEN worden gesloten.

Personeel is niet altijd noodzakelijk, het volstaat dat de reizigers over een aantal voorzieningen kunnen beschikken, zoals omschreven in de REVALOR-normen.

In de belangrijkste stopplaatsen van het GEN komen er nog extra voorzieningen.

Sommige haltes van het GEN zullen dus over een volledig uitgerust stationsgebouw beschikken. Er moet goed worden nagedacht over de toekomstige functie en inrichting van de haltes, want het is de bedoeling dat de reizigers in multimodale verkeersknooppunten zullen kunnen overstappen van het ene op het andere type van openbaar vervoer. Sommige stationsgebouwen zullen bijgevolg worden aangepast om als multimodale verkeersknooppunten te dienen, andere zijn daarvoor niet geschikt.

Daarom kan de verkoop, de overdracht of de verhuur van het gebouw een meer aangepaste bestemming geven aan stations die niet zo geschikt zijn voor de uitbating van het spoorwegnet of, in een ruimer perspectief, aan netwerken van openbaar vervoer die de reizigers geen goede service meer kunnen bieden. De financiële opbrengst daarvan kan gebruikt worden voor de aanleg van moderne multimodale knooppunten.

Ik heb het station van Berchem bezocht en bestudeerd. Naast mijn argumenten en die van de NMBS, moet de beslissing om al dan niet te verkopen rekening houden met een aantal elementen uit uw vraag.

Blijkbaar wenst de NMBS met al deze elementen toch wel rekening te houden, ook bij een eventuele verkoop van het gebouw.

Het BROH (Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting) zet binnenkort een studie op met betrekking tot het hoofdstuk mobiliteit van het richtschema. In de loop van het onderzoek zullen de leden van het begeleidingscomité hun bedoelingen kenbaar maken op de website. Ik hoop de steun te krijgen van het schepencollege voor de aanleg van een intermodaal knooppunt, waarbij er ook

bon côté des voies, qui est opposé au côté qu'utilise la majorité des voyageurs ou à celui qui doit permettre de manière optimale la correspondance multimodale, peut gêner considérablement ce fonctionnement multimodal.

C'est pourquoi la vente, le transfert ou la location du bâtiment peut permettre de donner une affectation plus adaptée aux stations moins utiles à l'exploitation du réseau ferroviaire ou, dans une perspective plus large, aux réseaux de transports en commun qui ne sont plus en mesure d'assurer un bon service aux voyageurs. Les moyens financiers ainsi libérés peuvent être utilisés pour l'aménagement de nœuds multimodaux adaptés aux besoins et aux demandes des voyageurs d'aujourd'hui et de demain.

Je me suis rendu sur le site de la gare de Berchem la semaine dernière avec mes collaborateurs afin de me rendre compte de la situation et des potentialités du lieu. Malgré les arguments que je viens d'exposer et qui sont mis en avant par l'administration et la SNCB, je suis d'avis que la décision même de vendre devrait tenir compte de plusieurs éléments que vous avez évoqués dans votre question.

Suite à divers contacts pris, il semble que la SNCB soit disposée à tenir compte de tous ces éléments. Même s'il est vrai que le bâtiment est mis en vente, la SNCB en tiendra compte lorsqu'elle recevra une offre intéressante, si elle en reçoit une, et décidera de la vente en fonction de tous ces paramètres, en concertation avec les parties concernées.

Au niveau de l'AATL (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement), une étude relative au volet mobilité du schéma directeur va être lancée incessamment. Au cours de cette enquête, les différents membres du comité d'accompagnement préciseront leurs ambitions sur le site. J'espère trouver un appui au niveau du collègue échevinal pour développer une plate-forme d'intermodalité performante train-tram-bus, sans négliger la fonction de parking de transit.

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

M. Joël Riguelle. - Je me réjouis de ce que vous vous intéressez à la problématique au point de

aandacht moet gaan naar de overstapparking.

De voorzitter. - De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*). - *De meeste stations hebben inderdaad geen loketten meer en de*

vous déplacer sur les lieux. Je partage l'analyse qu'aujourd'hui la plupart des gares ne servent plus de guichets de vente de tickets et que ce genre de fonction ne justifie pas leur maintien.

Cependant, un certain nombre de voyageurs choisissent la gare de Berchem pour destination. Or, il faut avoir du courage pour prendre le train dans cette gare (absence de w.-c. publics, deux abris contre les intempéries...). La situation n'est guère attirante quand on essaie de développer une politique alternative de mobilité. La SNCB nous annonce que le produit de la vente de ces installations sera réinvesti dans de nouveaux équipements. J'en accepte l'augure, mais je reste sur ma faim. Il faudrait qu'ils en installent plus régulièrement sur l'ensemble du territoire.

Quant à l'étude de mobilité que vous évoquiez, le plan communal de développement en exprimait le souhait. Cette étude vient à point, dans la mesure où il s'agit d'un quartier de notre commune, de notre Région, situé à la porte de la Région voisine - il s'appellera d'ailleurs les Portes d'Ostende - qui est en plein essor. Il dispose de surfaces de bureaux correspondant à la création de 1.500 postes de travail. On trouve aussi à proximité un important atelier protégé. En termes de mobilité, cela mérite que nous nous mettions autour de la table et trouvions une solution progressiste.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ISABELLE EMMERY

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

concernant "l'indemnisation des indépendants et des PME ayant subi une perte de revenus pour cause de travaux publics".

verkoop van tickets rechtvaardigt hun behoud niet meer.

Sommige stations, zoals dat van Sint-Agatha-Berchem, zijn erg onaantrekkelijk. In die omstandigheden ligt het niet voor de hand om een alternatief mobiliteitsbeleid uit te werken. De NMBS meldde ons dat ze dankzij de verkoop van stations in infrastructuur zal kunnen investeren. In heel het gewest zou de uitrusting van de stations echter regelmatig moeten worden vernieuwd.

De mobiliteitsstudie stond al vermeld in het gemeentelijk ontwikkelingsplan en komt op het goede moment: de betreffende wijk is in volle ontwikkeling en ligt aan de rand van het Vlaams Gewest. De kantoorgebouwen zijn goed voor 1.500 banen. Bovendien is er een beschermde werkplaats. We moeten dan ook een vooruitstrevende oplossing vinden voor de mobiliteit in deze wijk.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

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

betreffende "de schadevergoeding voor de zelfstandigen en de KMO's die inkomstenverlies geleden hebben ten gevolge van openbare werken".

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

Mme Isabelle Emmery.- Afin de situer clairement le contexte général de mon interpellation, je souhaiterais tout d'abord repréciser la procédure à respecter lors de la réalisation de chantiers de travaux publics dans notre Région. Il y a en effet plusieurs étapes à franchir avant, pendant et après la réalisation de chantiers sur la voie publique.

Avant le démarrage des travaux, les impétrants - opérateurs qui travaillent sur, sous et au-dessus de la voirie - doivent se coordonner afin de regrouper leurs interventions et de les exécuter en même temps si nécessaire.

Lors de l'exécution des travaux, les demandeurs de réalisation de chantiers font un état des lieux. L'impétrant pilote envoie l'avis de démarrage au gestionnaire de voirie.

Après les travaux, le responsable du chantier doit adresser à la cellule de coordination un état des lieux réalisé en présence du gestionnaire de voirie.

En matière de chantiers dans le cadre de travaux publics de voirie, la Région de Bruxelles-Capitale est compétente essentiellement sur deux plans :

- les mesures de gestion et la police du domaine public ;
- les compétences en matière d'environnement et d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui peuvent avoir des répercussions sur les chantiers.

Le cadre légal général de cette problématique est défini par l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique dans notre Région.

Le cadre légal spécifique est quant à lui défini par l'arrêté du 20 juillet 2000, relatif aux amendes administratives applicables en matière de coordination et d'organisation des chantiers en voie publique.

L'accord de gouvernement du 20 juillet 2004 de la Région de Bruxelles-Capitale, dans son chapitre

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery (*in het Frans*).- *Ik overloop eerst de procedure die gevolgd moet worden bij het uitvoeren van openbare werken in het gewest.*

De aannemers moeten vooraf de werken coördineren om alles zoveel mogelijk gelijktijdig uit te voeren.

Vervolgens wordt een plaatsbeschrijving opgesteld. De hoofdaannemer brengt de wegbeheerder op de hoogte van de aanvang van de werken.

Na afloop moet de bouwplaatsbeheerder in aanwezigheid van de wegbeheerder een nieuwe plaatsbeschrijving maken en die bezorgen aan de coördinatiecommissie.

Het Brussels Gewest is enkel bevoegd voor:

- *het beheer van de openbare ruimte;*
- *alle kwesties inzake leefmilieu, ruimtelijke ordening en stedenbouw die gevolgen kunnen hebben voor de werken.*

De ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en organisatie van werken op de openbare weg vormt het algemeen wettelijk kader voor deze problematiek.

Het specifieke wettelijke kader wordt gevormd door het besluit van 20 juli 2000 betreffende de administratieve boetes ter zake.

Het Brusselse regeerakkoord van 20 juli 2004 wil de wetgeving over prioritaire wegenwerken aanpassen om de werken van verschillende overheden in dezelfde wijk beter te coördineren.

Ik heb het in de eerste plaats over grote infrastructuurwerken die de in het bestek voorziene einddatum overschrijden en die de zelfstandigen en KMO's commercieel schade berokkenen. Ze zijn immers minder toegankelijk gedurende een te lange periode, wat financiële gevolgen heeft.

Ondanks wijzigingen op federaal niveau is de

«Une meilleure coordination des chantiers», insiste pour sa part sur la planification globale à réaliser sur l'ensemble de la législature des chantiers prioritaires de voirie en Région bruxelloise. Il précise également que cette planification devra permettre de coordonner au mieux les travaux à réaliser dans un même quartier par les différents pouvoirs publics.

L'objet de mon interpellation vise avant tout les chantiers d'infrastructure d'envergure qui dépasseraient la date de fin prévue dans le cahier des charges et qui affecteraient commercialement les indépendants et les PME.

En effet, il n'est pas rare que ceux-ci soient pénalisés sur le plan commercial lorsque des chantiers de voirie dépassent le délai prévu. Les commerces ou petites et moyennes entreprises ne sont alors plus accessibles en voiture ou en transport en commun pendant une période trop longue ou dépassant le délai précisé dans le cahier de charge. La situation financière est alors plus difficile à gérer.

Bien que des changements aient été apportés au niveau fédéral, la situation ne s'est pas améliorée pour autant.

Une proposition d'un parlementaire adoptée récemment- sans les socialistes- visait à impliquer financièrement les communes en cas de problématique de dépassement ou de gestion chaotique des chantiers.

Impliquer les communes financièrement en tant qu'opérateur dans le cadre d'indemnités ne me paraît pas pertinent, car il risque d'opposer les commerçants à la fois entre eux et aux pouvoirs locaux.

Comment imaginer que les pouvoirs publics auront à coeur de lancer une concertation autour des travaux publics alors qu'ils contribuent financièrement eux-mêmes à cette indemnisation.

La solution avancée par le fédéral n'est pas pertinente car elle déchoit les commerçants de leur pouvoir de négociation avec les pouvoirs locaux.

La Région bruxelloise va par contre plus loin en la

situatie niet verbeterd. Een recent aangenomen wetsvoorstel wil de gemeenten financieel mee laten opdraaien, wanneer openbare werken hun einddatum overschrijden of gebrekkig verlopen.

Dat is geen goed idee. Het kan enkel onenigheid creëren tussen de handelaars en de plaatselijke besturen en tussen de handelaars onderling.

Waarom zouden de plaatselijke besturen overleggen over openbare werken als ze zelf moeten bijdragen tot deze schadevergoeding?

De federale "oplossing" ontnemt de handelaars hun mogelijkheid om te onderhandelen met de plaatselijke besturen. Het Brussels Gewest gaat echter verder en wil bestaande instrumenten gebruiken om dit soort problemen te voorkomen.

De commerciële schade door de gebrekkige uitvoering van de werken kan op twee manieren worden vergoed: ofwel door het Fonds voor uitrusting en verplaatsingen dat gestijfd wordt door de administratieve boetes die zijn ingesteld door de ordonnantie van 12 december 2001, ofwel door een gedeeltelijke afhouding van de borgsom van de aannemer die de geplande termijn van de werken heeft overschreden.

Is het mogelijk om het toepassingsveld uit te breiden van de ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met het oog op het doorstorten van de boetes bepaald in de artikelen 21 en 22 van voormelde ordonnantie, in een compensatiefonds voor de zelfstandigen en de KMO's?

Is er een alternatieve oplossing mogelijk door een deel van de borgsommen van de aannemers die de termijnen overschrijden in te houden ?

U heeft tijdens een vorige vergadering de wijziging aangekondigd van de ordonnantie van 5 maart 1998. Binnen welke termijn plant u dit en wordt de schadeloosstelling van zelfstandigen en KMO's daarin opgenomen?

matière en préconisant des instruments existants permettant d'aller au devant de ce type de problématique.

Deux solutions peuvent être envisagées afin d'indemniser le préjudice commercial subi par les indépendants et les PME lorsque les chantiers ne sont pas menés de manière optimale. Tout d'abord, l'on pourrait utiliser le fonds d'équipement alimenté par les amendes administratives instituées par l'ordonnance du 12 décembre 2001. D'autre part, il existe la voie du prélèvement d'une partie du cautionnement de l'entrepreneur ayant dépassé le délai de fin de chantier prescrit dans le cahier des charges.

Monsieur le Ministre, est-il possible d'étendre le champs législatif de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale, en vue de verser l'argent récolté par les amendes prévues par les articles 21 et 22 de l'ordonnance précitée dans un fonds de compensation à destination des indépendants et PME ?

Si cette solution n'est pas réalisable, peut-on dès lors envisager comme solution alternative de prélever une partie du cautionnement des entrepreneurs responsables des chantiers de voirie ayant dépassé cette fameuse date limite de leur chantier stipulée dans leur cahier de charge ?

Enfin, dans une réunion précédente où je n'étais pas présente mais dont j'ai lu le compte rendu, vous avez annoncé votre intention de modifier l'ordonnance du 5 mars 1998. Quel est le calendrier retenu pour cette modification ? L'indemnisation des indépendants et des PME pourrait-elle figurer dans les modifications retenues ?

Discussion

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

M. Hervé Doyen.- J'interviens pour dire combien je partage la double préoccupation de Mme Emmery, tant sur le contenu de son interpellation que sur son analyse de cette mauvaise idée émanant

Bespreking

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Ik deel de bezorgdheid van mevrouw Emmery. Het houdt geen steek dat de gemeenten door de federale overheid worden gedwongen om bij te dragen aan de*

du fédéral : faire participer les communes à des indemnisations de commerçants, a fortiori pour des chantiers sur lesquels elles n'ont aucune maîtrise, à savoir les chantiers régionaux.

Isabelle Emmery a raison de remarquer que, sur les gros chantiers - régionaux, par exemple - , on assiste parfois à une gestion chaotique. Au-delà de cet aspect du problème, je rappelle mon expérience, bien antérieure à l'entrée en fonction de M. Smet, en qualité de ministre en charge des Travaux publics. Je fais référence au chantier du renouvellement des voies de tram de l'avenue Belgica. Pour rappel, il s'agissait d'un chantier limitrophe à Jette et Molenbeek qui, a priori, ne devait pas poser de difficultés, mais qui a duré plus de 24 mois à la suite de complications. La zone Philippe Werrie où il était situé abrite une forte population commerçante.

J'ajoute que l'on a cru longtemps que ce chantier avait dépassé de très loin les délais requis. Les commerçants n'étant pas contents sont venus se plaindre auprès de l'administration communale, et non chez le ministre évidemment. C'est alors que l'on a découvert avec stupéfaction que les travaux restaient dans les délais. Il faudrait donc se demander complémentaiement aux questions posées par Isabelle Emmery, qui vérifie "in fine" les cahiers de charge et qui paie les estimations relatives aux délais des chantiers.

Je ne veux pas me montrer suspicieux par rapport à une administration dont certains prétendent que des fonctionnaires sont corrompus, permettant aux entreprises d'allonger les délais à n'en plus finir et d'obtenir six ou sept chantiers en une fois. Il faudrait toutefois étudier les cahiers de charges d'un peu plus près pour mettre les entreprises générales dans des conditions plus contraignantes pour la tenue des chantiers, notamment en matière d'espaces publics.

Lorsque la Région fait des travaux importants dans une commune, elle devrait soumettre le cahier des charges à l'administration communale, pour que celle-ci puisse émettre un avis sur les cahiers des charges et les délais à tenir. Il s'agit dans ce cas précis d'un chantier de renouvellement des voies de l'ordre de 500 mètres, avec une rénovation complète de la voirie du boulevard Belgica et de la

schadeloosstelling van handelaars die verliezen lijden als gevolg van werken van het Brussels Gewest. De gemeenten hebben immers geen enkele controle over die werken.

De coördinatie van grote werken is soms ronduit chaotisch. Zo hebben de werken aan de tramsporen in de Belgicalaan niet minder dan 24 maanden geduurd. We hebben lang in de waan verkeerd dat de uitvoeringstermijnen ernstig waren overschreden, maar dat bleek tot onze verbazing niet eens het geval te zijn. De winkeliers uit de buurt kwamen uiteraard hun beklag doen bij de gemeente Jette, en niet bij de bevoegde minister. Het is belangrijk om te weten wie de bestekken controleert en wie schadeloosstelling moet betalen wanneer de uitvoeringstermijnen van openbare werken worden overschreden.

Sommigen beweren dat bedrijven hun termijnen eindeloos kunnen rekken door corrupte ambtenaren, en dat ze zo zes à zeven opdrachten kunnen combineren. In de bestekken zou men de bedrijven een strenger kader moeten opleggen .

Wanneer het gewest belangrijke werken laat uitvoeren in een gemeente, zou het bestek voor advies aan de gemeente moeten worden voorgelegd. In dit concrete geval gaat het over de vervanging van sporen over 500 meter en een volledige vernieuwing van de weg (Belgicalaan en Werriplein). De werkzaamheden duren 24 maanden, terwijl sommige ondernemingen lange periodes afwezig zijn.

Ze werkten toen ook in de Wetstraat. Verrassend genoeg hielden ze zich daar wel aan de termijn van 24 maanden!

Ik stel voor om strengere eisen te stellen voor de bestekken en voor de gewestelijke bestekken minstens het advies te vragen van de gemeenten.

place Werrie. Cela représente 24 mois de travaux, avec des semaines entières d'absence d'entreprises concernées.

En l'occurrence, ils étaient sur la rue de la Loi à l'époque. Ils s'occupaient des deux en même temps. Ils allaient à la rue de la Loi, puis venaient chez nous. On pensait vraiment qu'ils étaient hors délais. On espérait que la Région leur tombe dessus. Eh bien non, ils ont tenu les délais. Ils avaient vingt-quatre mois pour terminer leur chantier.

Indépendamment du test que propose Isabelle Emmery, se montrer un peu plus contraignant sur les cahiers des charges et - c'est une piste à suivre dans le cadre de cette loi de mars 1999 sur la coordination des chantiers - soumettre les cahiers de charge régionaux au moins à l'avis des administrations communales serait utile. C'est une suggestion que j'émets pour alimenter le débat, M. le ministre.

M. le président.- Comme je suis président, je ne parlerai pas de Flagey et du bassin d'orage.

La parole est à M. Smet, ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Ah, si Flagey était devant moi... Maintenant on implique les communes et on respecte les délais. Je ne suis pas contre la suggestion de M. Doyen, mais on ne doit pas ralentir toute la procédure. J'ai une autre méthode qui permettrait d'arriver au même résultat, j'en parlerai à la fin de ma réponse.

Les gros chantiers d'infrastructure qui sont évoqués dans l'interpellation de Mme Emmery sont effectivement soumis à l'ordonnance du 5 mars 1998. Le gestionnaire des voiries régionales a constaté, à de très nombreuses reprises, le non-respect des procédures et autorisations délivrées à des impétrants. De nombreux procès-verbaux ont été dressés. Il existe des cas d'application d'amendes administratives. Celles-ci sont actuellement mises à charge des maîtres d'ouvrage. A notre connaissance, l'entrepreneur qui effectue les travaux pour leur compte est souvent à l'origine des problèmes rencontrés. Il en subit actuellement trop peu les conséquences.

De voorzitter.- Ik zal maar zwijgen over Flagey en het stormbekken.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Flagey, inderdaad... Nu betrekken we de gemeenten erbij en leven de termijnen na. De suggestie van de heer Doyen is goed, maar we mogen de procedure niet vertragen. Ik heb daar een andere oplossing voor.*

De grote infrastructuurwerken vallen inderdaad onder de ordonnantie van 5 maart 1998. De beheerder van de gewestwegen heeft herhaaldelijk vastgesteld dat de procedures niet worden nageleefd door de aannemers. Er werden verschillende processen-verbaal opgesteld en zelfs administratieve boetes opgelegd. Die worden betaald door de bouwheren. De aannemers, die vaak verantwoordelijk zijn voor problemen, ondervinden te weinig de gevolgen van hun doen en laten.

Daarom bereiden mijn diensten een nieuwe ordonnantie voor om die van 1998 te vervangen. Ik hoop dat de regering een eerste lezing zal houden in het eerste semester van dit jaar en dat het

Pour remédier notamment à ce constat, un projet d'ordonnance relatif aux chantiers en voirie est en préparation par mes services. Il y a deux semaines, j'en ai approuvé les grands principes et mon cabinet et l'administration sont en train de l'élaborer concrètement. Cette ordonnance remplacera celle de 1998. J'ai déjà eu l'occasion d'y faire référence récemment en commission. Je pense pouvoir présenter ce projet en première lecture au gouvernement au premier semestre de cette année, de manière à pouvoir le déposer au parlement avant la fin de cette année, après avoir recueilli l'avis du Conseil d'Etat.

Je m'inscris pleinement dans cette politique de responsabilisation des acteurs de terrain et de sanctions possibles que vous avez évoquée. Dans cet esprit, la possibilité de prélever une partie du cautionnement de l'entrepreneur pour le dépassement des délais afin d'indemniser les indépendants riverains, sera notamment étudiée. D'autres pistes seront également examinées.

La mise en oeuvre d'un mécanisme de contrainte permet aussi de renforcer l'ensemble des objectifs de la coordination et de l'organisation des chantiers exécutés sur la voie publique.

Chaque dépassement de délai est en effet susceptible de mettre à mal d'autres chantiers, d'autres usagers, l'organisation d'évènements, etc. Eu égard au très grand nombre de partenaires, de chantiers et aux contraintes que l'exécution de ces multiples travaux occasionne, il est indispensable de faire respecter le cadre octroyé à chaque intervention. En cela, vous avez tout à fait raison.

En ce qui concerne les sanctions prévues dans le futur arrêté d'application de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie, leur applicabilité à l'encontre des entrepreneurs et/ou des maîtres de l'ouvrage et ce, sur toutes les voiries et pour tout type de chantier - donc également les chantiers privés - permettra de renforcer le respect de la législation de manière à augmenter encore leur responsabilisation.

Même si la modification de l'ordonnance n'est pas encore finalisée, nous sommes en train de préparer, dès aujourd'hui, un système informatique extrêmement performant. A l'avenir, toutes les

ontwerp nog dit jaar zal worden ingediend bij het parlement.

Ik sta achter het beleid van responsabilisering dat u voorstelt. We bestuderen onder meer de mogelijkheid om bij overschrijding van de termijnen een deel van de waarborg van de aannemer te gebruiken om de omwonenden te vergoeden.

Door een dwangmechanisme in te voeren, versterken we ook de coördinatie en organisatie van openbare werken.

Het leidt tot heel wat problemen wanneer de termijnen worden overschreden. Bijgevolg is het belangrijk dat ze worden gerespecteerd.

In het toekomstige uitvoeringsbesluit van de ordonnantie betreffende werken op de openbare weg worden de sancties voor de overschrijding van termijnen geregeld. Op die manier kunnen de aannemers tot meer verantwoordelijkheid worden aangespoord.

Bovendien werken we aan een website waarop alle informatie over werken op de openbare weg zal worden verzameld. Iedereen zal er de uitvoeringstermijnen kunnen raadplegen.

Ik ga ermee akkoord dat we bijzondere aandacht moeten besteden aan de uitvoeringstermijnen. Zo hebben we 800.000 euro besteed om de werken aan de Haachtsesteenweg sneller te laten uitvoeren. Vaak zijn vertragingen niet enkel te wijten aan werken van het Brussels Gewest, maar ook aan die van de MIVB. De termijnen moeten natuurlijk worden nageleefd, maar er moet met alle elementen rekening worden gehouden wanneer ze worden vastgelegd.

données seront informatisées et traduites sur un site web accessible à tous. Les délais y figureront également. Tout le monde pourra se renseigner quant travaux planifiés dans son quartier ou dans la Région. L'outil informatique pour ce faire est presque prêt.

Je conviens qu'il faut être particulièrement attentif aux délais. Dans l'exemple concret de la Chaussée de Haecht, nous avons prévu 800.000 euros supplémentaires pour faire avancer les travaux. Puisque les délais se prolongeaient, nous avons décidé de démarrer un contrat accéléré. Souvent, le retard n'est pas uniquement dû à nos propres travaux, mais également aux travaux de la STIB. Il faut bien sûr faire respecter les délais, mais il faut en plus être conscient de la problématique lors de la fixation des délais.

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

Mme Isabelle Emmery.- J'ai bien pris note de la volonté du ministre et resterai attentive dès le dépôt de l'ordonnance dans cette enceinte.

Vous étudiez la rétention d'une partie du cautionnement. Qu'en est-il de l'utilisation des amendes qu'on peut déjà prélever en cas de problème ? Il apparaît que ces amendes servent au défraiement des contrôleurs, à l'audition des entreprises en faute, aux frais administratifs, etc. Sont-elles suffisantes à l'heure actuelle ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne le pense pas. Un des problèmes du suivi des chantiers est le manque d'inspecteurs dans l'administration régionale. Le cadre est en place. Nous avons obtenu l'engagement de 72 personnes pour l'année prochaine parmi lesquelles des inspecteurs de chantier. Les trouver sur le marché n'est pas aisé. Le problème n'est pas spécifiquement bruxellois, il se pose dans d'autres régions et d'autres communes flamandes et wallonnes.

Toute la réforme de l'AED est quasi prête. Le consultant apporte la dernière touche à son rapport final que nous recevrons dans les prochains jours. Nous appliquerons les réformes par étapes, ce qui permettra un meilleur suivi des chantiers compte

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *De minister lijkt wel van goede wil, maar ik zal de ordonnantie grondig bestuderen, zodra ze in het parlement wordt ingediend.*

U overweegt een deel van de borgsom in te houden. Hoe zit het met de boetes die men in dergelijke gevallen kan opleggen? De opbrengst daarvan is bestemd voor de terugbetaling van de controleurs, het ondervragen van nalatige bedrijven, de administratieve kosten, enzovoort, maar volstaan die boetes wel?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik denk van niet. Het gewest heeft niet voldoende inspecteurs om alle bouwplaatsen op te volgen. We zullen volgend jaar 72 personen aanwerven, waaronder een aantal werfinspecteurs. Het is echter niet gemakkelijk om kandidaten te vinden.*

De consulent zal ons binnen enkele dagen zijn eindverslag over de herstructurering van het BUV voorleggen. We zullen die hervormingen stap voor stap doorvoeren, zodat we de werken beter zullen kunnen opvolgen.

tenu du manque de personnel dans l'administration que je viens d'évoquer.

Mme Isabelle Emmery.- On peut se dire que la solution existe aussi de ce côté-là.

M. Pascal Smet, ministre.- Eventuellement. C'est une problématique compliquée. Comment va-t-on constater les indemnités payées aux indépendants ? Il existe un deuxième problème : ne faut-il pas considérer et le négatif et le positif ? Un réaménagement apporte parfois beaucoup plus de clientèle.

Mme Isabelle Emmery.- Loin de moi l'idée de nier l'apport des chantiers publics dans les quartiers. On ne peut cependant pas nier l'existence de problèmes tels que ceux évoqués par M. Doyen. A la différence de la Région wallonne, nous disposons d'un instrument - même s'il doit être amélioré - pour trouver des solutions. Il faut rester attentif au problème de personnel.

M. Pascal Smet, ministre.- On va améliorer cette ordonnance. Elle sera beaucoup plus performante et contraignante. Elle concerne non seulement les travaux publics mais également les travaux privés qui ont une incidence sur la voirie publique, un problème fréquent duquel la Région n'est pas toujours avertie à temps.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "la collaboration du réseau de la STIB avec ceux de 'De Lijn' et de TEC".

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *Dat is een goede zaak.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is een ingewikkeld probleem. Hoe stellen we bijvoorbeeld de schadevergoeding vast? Een tegenvaller kan soms ook een meevaller zijn. Een herinrichting kan soms meer klanten opleveren.*

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *Ik ben niet tegen openbare werken in een wijk, maar we mogen de problemen die ze met zich brengen niet ontkennen. In tegenstelling tot Wallonië beschikken wij over een instrument om oplossingen te zoeken. Daarom is het belangrijk om aandacht te hebben voor het personeelstekort.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen de ordonnantie verbeteren en meer verplichtingen inbouwen, met name voor privé-werken die een invloed hebben op de openbare weg. De overheid wordt daar immers vaak niet tijdig van verwittigd.*

- Het incident is gesloten

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de samenwerking van de MIVB met De Lijn en 'TEC'".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Le 15 décembre 2004, je vous interpellais, M. le ministre, au sujet de la collaboration du réseau de la STIB avec ceux de De Lijn et de TEC en Région bruxelloise.

Je soulignais à l'époque que, contrairement à ses deux homologues, la Région bruxelloise s'est vue privée de la possibilité de configurer un réseau cohérent, exhaustif totalement performant, mais devait accepter que d'autres opérateurs agissent à leur guise, sans la moindre obligation de concertation et de coordination.

Je déclarais à ce moment que Bruxelles ne pouvait se permettre de laisser se développer ce phénomène qui, à terme, placerait notre Région dans une situation de totale dépendance par rapport à des décideurs extérieurs. Mon propos ne visait qu'à dénoncer cette concurrence qui nuit à l'efficacité du transport public et à ce que les décideurs travaillent ensemble, efficacement, de manière complémentaire, en suivant et respectant un objectif commun, celui de servir au mieux les intérêts de tous les usagers, qu'ils soient bruxellois ou pas.

Aujourd'hui, un an est passé depuis mon interpellation et j'aimerais savoir ce que le gouvernement a réalisé à cet égard. Tout comme pour ce qui concerne la mobilité en général, la gestion des transports dépasse largement le carcan dans lequel se trouve aujourd'hui engouffrée la Région bruxelloise. Depuis quelques années déjà, le MR remet sur la table la création d'une communauté urbaine. Cette position visant donc à élargir les limites de la Région au-delà des 19 communes et à faire correspondre ainsi son territoire aux réalités socio-économiques a tout son sens, en particulier pour le problème de la mobilité. Cela démontre une nouvelle fois la pertinence d'une modification visant la correspondance entre les réalités institutionnelles et les réalités de terrain.

Le MR n'est pas isolé dans cette vision. Le professeur Jacques Charlier, qui enseigne tant à l'UCL qu'à la Sorbonne, et qui dirige le comité scientifique des 3e Rencontres de la Mobilité, en arrive au même constat, en déclarant : "La zone de Bruxelles, ce ne sont pas les 19 communes de la

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Op 15 december 2004 interpelleerde ik u over de samenwerking van de MIVB met De Lijn en TEC in Brussel. Ik onderstreepte toen dat het Brussels Gewest niet over een coherent en volledig netwerk beschikt, in tegenstelling tot de andere gewesten, en dat andere vervoersmaatschappijen er hun zin kunnen doen, zonder enige verplichting tot overleg.*

Ik waarschuwde dat ons gewest op termijn volledig afhankelijk zou worden van externe beslissingen. Ik kloeg deze situatie aan, omdat ze efficiënt openbaar vervoer in de weg staat. Een complementaire en efficiënte samenwerking zou daarentegen alle gebruikers ten goede komen, binnen en buiten Brussel. Wat heeft de regering een jaar later aan dit probleem gedaan?

Het Brusselse openbaar vervoersbeleid overschrijft het nauwe gewestelijke kader. De MR verdedigt de oprichting van een stadsgemeenschap, waarbij de gewestgrenzen worden uitgebreid in overeenstemming met de sociaal-economische realiteit. Ook op het vlak van de mobiliteit zou dat een pertinente evolutie betekenen.

Niet alleen de MR is deze mening toegedaan. Professor Jacques Charlier, voorzitter van het wetenschappelijk comité van de Ontmoetingen rond mobiliteit, onderschrijft ons standpunt en vindt dat de invloedssfeer van Brussel zich niet tot de 19 gemeenten beperkt, maar het volledige grondgebied van de voormalige provincie Brabant bestrijkt. Tijdens deze ontmoetingen hebben deskundigen van de MIVB, de NMBS, De Lijn en de TEC verschillende oplossingen gesuggereerd.

Er is nood aan een centraal bestuursorgaan voor het Brussels openbaar vervoer. In Le Soir van 20 januari 2006 zei de heer Flausch, gedelegeerd bestuurder van de MIVB, dat het openbaar vervoer in Brussel niet behoorlijk kan functioneren als de verschillende maatschappijen van openbaar vervoer niet goed samenwerken, en dat het de passagiers niet kan schelen door wie ze worden vervoerd of in welk taalgebied ze zich bevinden.

Ik ga akkoord met die stelling. Wat vindt u ervan?

Région, mais un territoire correspondant à l'ancienne province de Brabant." Lors de ces rencontres, les experts représentant les opérateurs de transport de la STIB, la SNCB, De Lijn et TEC, ont suggéré des pistes quant aux solutions à dégager.

Sur la question d'une autorité centrale qui organiserait le transport public au sein de notre Région - autorité qui existe déjà à Paris, Munich, Berlin, Vienne ou encore Zurich -, M. Flausch, administrateur-délégué de la STIB, déclarait (propos repris dans "Le Soir" du 20 janvier dernier): "Il n'y aura pas de succès pour les transports en commun si l'on continue à travailler comme aujourd'hui de manière non coordonnée entre les sociétés de transport. Le client se fiche pas mal de notre frontière linguistique et du fait que quatre sociétés de transport soient actives sur ce territoire." Ce territoire était, en l'occurrence, la Région bruxelloise.

Cette position est exacte et se justifie. D'ailleurs, j'aimerais connaître la position du ministre de la Mobilité, qui a la tutelle sur la STIB.

Partagez-vous, M. Smet, cette position qui a le bon sens d'aborder la question de la mobilité dans la perspective de la communauté urbaine ?

D'un autre côté, Jannie Haeck, administrateur-délégué de la SNCB, refuse clairement l'idée d'une autorité centrale en soulignant brièvement que, malgré l'objectif commun, chaque société de transport a son modèle. Cette justification me paraît un peu courte pour un enjeu si important.

Quant aux sociétés de transport flamande et wallonne, elles ne sont pas plus enthousiastes à l'idée de mettre un pilote unique à la tête de la mobilité à et autour de Bruxelles, c'est-à-dire par rapport à la réelle communauté urbaine bruxelloise. Je ne pense pas me tromper en disant que vous êtes partisan d'un organe unique de gestion de la mobilité à Bruxelles, puisque vous l'avez déjà déclaré. J'aimerais toutefois connaître votre position sur un organe qui dépasserait les limites de la Région et de ses dix-neuf communes. Etes-vous favorable à une telle coupole gestionnaire ?

Lors de mon interpellation du 15 décembre 2004,

De heer Jannie Haeck, gedelegeerd bestuurder van de NMBS, is gekant tegen een centraal bestuursorgaan voor het Brussels openbaar vervoer. Hij vindt dat er weliswaar een gemeenschappelijke doelstelling is, maar dat elke maatschappij haar eigen manier van werken heeft. Dat lijkt me een zwak argument.

De Vlaamse en Waalse vervoermaatschappijen staan niet te springen om één centraal orgaan dat de mobiliteit in en rond Brussel in goede banen leidt. Wat is uw mening over een overkoepelend orgaan dat de grenzen van de negentien gemeenten overstijgt?

Na mijn interpellatie van 15 december 2004 verklaarde u, net zoals de heer Flausch, voorstander te zijn van de oprichting van een gewestelijk coördinatieorgaan. Hoe staat het daarmee?

Uit de verklaringen van de verantwoordelijken voor het Vlaamse en het Waalse openbaar vervoer en van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS blijkt niet dat ze uw visie delen.

Heeft u contact met uw collega's? Wat zijn de resultaten daarvan?

Volgens haar oorspronkelijke opdracht moest De Lijn een aanvulling vormen op het treinverkeer aan de grote stations. De invulling van die opdracht is sinds de nieuwe gewestelijke context nog niet geëvolueerd. De routes van De Lijn lopen nog steeds tot Brussel-Noord en Brussel-Zuid, en dat ondanks het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams en het Brussels Gewest uit 1991.

De verschillende openbare vervoersmaatschappijen in Brussel zijn juridisch gebonden door het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen de gewesten in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels hoofdstedelijk Gewest en door het Principieel Akkoord van 10 juni 1998 tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 3§2 van het samenwerkingsakkoord houdt in dat de betrokken gewestregeringen een voorafgaand akkoord moeten sluiten over elke uitbreiding of invoering van intergewestelijke

vous développiez dans votre réponse certaines pistes. Vous vouliez créer, dans le cadre de la réorganisation de votre administration, un organe régional de coordination, ce qui me laisse penser que vous suivez la position de M. Flausch. Où en est-on aujourd'hui ? Qu'en est-il advenu, plus d'un an après ?

Dans le cadre de la gestion des affaires publiques, et plus précisément dans notre système belge assez complexe, pour qu'une initiative trouve toute son efficacité, il ne suffit pas pour un ministre de lancer une idée pour la voir se concrétiser. Il est nécessaire d'alerter, de conscientiser, de convaincre ses partenaires à d'autres niveaux de pouvoir et de compétence. Je ne doute pas de votre bonne volonté, mais vu les déclarations des responsables des transports publics wallons et flamands, ainsi que celles de l'administrateur délégué de la SNCB, je doute qu'elles soient pavées de bonnes intentions et qu'il y ait unanimité sur une gestion efficace et coordonnée des transports publics à Bruxelles.

Avez-vous des contacts avec vos homologues ? Dans mon interpellation précédente, sur le même sujet, vous prévoyiez des rencontres avec les ministres flamand et wallon en charge de la Mobilité et des Transports publics. Les avez-vous rencontrés ? Qu'en est-il ressorti ?

Pour en revenir à la collaboration entre la STIB, les TEC et De Lijn, et plus particulièrement au comportement de De Lijn à Bruxelles, je rappelle que cette dernière société, compagnie héritière des réseaux vicinaux, avait historiquement pour vocation de permettre une complémentarité avec les chemins de fer et donc les grandes gares. Aujourd'hui, son comportement n'a pas évolué en fonction du nouveau contexte régional. De Lijn continue envers et contre tout d'amener ses lignes jusqu'aux gares du Nord et du Midi, peut-être pour démontrer qu'elle est chez elle dans tout le tissu urbain bruxellois et ce, malgré les espérances que laissait entrevoir l'accord de coopération signé en juin 1991 entre les Régions flamande et bruxelloise.

D'un point de vue juridique, les différents acteurs des transports publics sont tenus à Bruxelles par un accord de coopération du 17 juin 1991 "concernant le transport régulier, de et vers la Région de

lijnen. Deze lijnen moeten uitgebaat worden door de hoofdbater van het grondgebied waarop ze liggen, voor het Brussels Gewest is dat de MIVB.

De Lijn verandert echter haar aanbod zonder toestemming te vragen. Lijn 358 naar Leuven bijvoorbeeld, reed vroeger langs de Daillylaan in Schaarbeek. Het gewest heeft op het Kolonel Bremerplein comfortabele haltes aangelegd. Nu rijdt de bus echter via de Leuvensesteenweg.

Ondertussen liggen de plannen voor de uitbreiding van de MIVB buiten Brussel stil. Wanneer zal het Brussels Gewest eindelijk respect afdwingen?

Ik ben er steeds meer van overtuigd dat De Lijn zich laat leiden door economische belangen. Achter De Lijn gaan immers privé-maatschappijen schuil die er alle belang bij hebben om de Brusselse markt te veroveren.

We moeten ons verzetten tegen de privatisering van het openbaar vervoer. Politici hebben de plicht om het openbaar belang te doen primeren.

Als we een efficiënt openbaar vervoer willen nastreven, moeten we ervoor zorgen dat een aantal bussen van De Lijn hun eindhalte hebben aan metrostations als Simonis, Delta of Bockstael, en dat sommige lijnen van de MIVB in de rand van Brussel worden verlengd of verbeterd.

Wat is uw mening over de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 1991? Hoe wilt u ervoor zorgen dat de rechten van het Brussels Gewest worden gerespecteerd? Vindt u het normaal dat we worden verpletterd door De Lijn, die het vertikt om de akkoorden na te leven en bijgevolg een efficiënt openbaar vervoer in en rond Brussel onmogelijk maakt?

Mijn interpellatie van november 2004 ging over de informatieverstrekking aan de gemeenten wanneer een maatschappij van openbaar vervoer activiteiten wil ontplooien op hun grondgebied. U zei toen dat u er bij uw administratie op zou aandringen dat de gemeenten goede informatie zouden krijgen. Is dat reeds het geval?

Bruxelles-Capitale" et par le Principieel akkoord du 10 juin 1998 signé par MM. Hasquin et Baldewijns en application de cet accord de coopération.

L'article 3§2 de cet accord de coopération de 1991 stipule que toute extension de lignes interrégionales existantes ou la création de nouvelles lignes interrégionales fait l'objet d'une concertation et d'un accord préalable entre les exécutifs des régions concernées et que les lignes interrégionales sont du ressort de l'exploitant principal sur le territoire duquel ces lignes sont étendues et créées d'autre part, en l'occurrence la STIB pour la Région bruxelloise.

Quinze ans plus tard, nous sommes loin du compte. De Lijn semble plutôt changer ses lignes et son offre sans crier gare ni demander d'autorisation. Le bus De Lijn de la ligne 358 vers Louvain, par exemple, passait traditionnellement par l'avenue Dailly à Schaerbeek. La Région a procédé au réaménagement de la place Colonel Bremer en créant de confortables arrêts. Le béton n'en était pas encore sec que De Lijn décrétait qu'elle passerait dorénavant par la chaussée de Louvain.

A l'inverse, les projets de développement de la STIB en dehors de Bruxelles sont en panne, malgré la demande des citoyens et des autorités communales. Quand la Région bruxelloise se fera-t-elle respecter ? J'essaie parfois de me mettre à la place de la société De Lijn pour comprendre leurs motivations à se comporter de la sorte à Bruxelles.

Et je suis de plus en plus convaincu qu'au-delà d'un rapport de forces ou d'une volonté d'éviter les ruptures de charge pour les navetteurs, se cachent tout simplement des intérêts économiques. Derrière De Lijn se trouvent des sociétés privées affermées qui ont tout intérêt à parcourir Bruxelles afin de conquérir le marché bruxellois.

La question de la privatisation de la mobilité est donc sous-jacente. C'est aux décideurs politiques qu'il revient de faire privilégier l'intérêt de tous à tout moment. C'est notre raison d'être.

Pour en revenir à nos moutons, sans arrière-pensée pour M. Kir, si l'on réfléchit en bon gestionnaire, il faudrait, d'une part, arrêter certaines lignes De Lijn à des stations de métro telles que Simonis, Delta et

Bockstael (seconde couronne de Bruxelles) et, d'autre part, prolonger ou développer certaines lignes de la STIB en périphérie de Bruxelles afin d'améliorer des liaisons actuellement défectueuses.

Au-delà de ces considérations, j'aimerais connaître la position du ministre sur l'application concrète de cet accord de coopération de 1991. Comment, compte tenu des dispositions légales précitées, la Région bruxelloise peut-elle faire entendre ses droits ? Est-il normal de se faire écraser à ce point par un opérateur qui refuse de respecter les accords et qui, par là-même, porte atteinte à la bonne gestion des transports publics à et autour de Bruxelles ?

Enfin, lors de mon interpellation de novembre 2004, je vous interrogeais sur l'information transmise aux communes lorsqu'une ligne souhaite traverser son territoire. Vous m'aviez répondu que vous feriez des suggestions à votre administration pour qu'elle informe une commune quand une ligne va traverser son territoire. Cela a-t-il été fait et comment cela fonctionne-t-il ? Je remercie le ministre pour ses réponses.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Monsieur de Patoul, vous me faites rire chaque fois que vous intervenez sur ce point. Vous terminez votre intervention en prétendant que la STIB, et la Région bruxelloise, sont "écrasées par De Lijn". Cela veut dire que De Lijn est omniprésente à Bruxelles et qu'elle y a de nombreux clients. Effectivement, De Lijn a trente-cinq millions de voyageurs en base annuelle. La STIB, pour sa part, en compte 255,7 millions. Dire que De Lijn est en train d'écraser la Région bruxelloise est pour le moins exagéré.

Votre parti sera malheureusement responsable de l'échec de la création de la communauté urbaine. L'attitude de votre parti et la manière dont il agit, tuent cette idée. Il faut penser stratégiquement et je crains que cette idée ne soit pas très réaliste pour les années à venir.

Sur les déclarations d'Alain Flausch, je ne peux que constater avec vous que M. Philippot, administrateur général des TEC, M. André Antoine,

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Mijnheer de Patoul, u overdrijft, wanneer u stelt dat De Lijn de MIVB verdrukt in Brussel. De Lijn vervoert 35 miljoen reizigers per jaar, de MIVB 255,7 miljoen.*

Het standpunt van uw partij maakt een stads-gemeenschap onmogelijk. We moeten strategisch denken, maar ik vrees dat die idee niet erg realistisch is voor de komende jaren.

Wat de uitspraken van de heer Alain Flausch betreft, moet ik net als u vaststellen dat niemand die lijkt te steunen. Zowel de TEC, De Lijn, de NMBS, als de Vlaamse en Waalse mobiliteits-ministers en de federale staatssecretaris voor overheidsbedrijven zijn gekant tegen een beheersorgaan voor het openbaar vervoer in en rond Brussel.

De regionalisering en de staatsvorming zijn misschien nog te jong, opdat de andere gewesten

ministre responsable de la Région wallonne, M. Jannie Haeck du holding SNCB, M. Bruno Tuybens, secrétaire d'état aux entreprises publiques, Mme Ingrid Lieten, administrateur général de De Lijn et Mme Kathleen Van Brempt, ministre de la mobilité de la Région flamande, disent tous non de concert à une autorité de gestion unique du transport public dans et autour de Bruxelles. Alain Flausch est donc un peu isolé dans le monde de la mobilité et des transports en commun en Belgique.

Vous connaissez l'expression : "Il faut être deux pour danser le tango". Apparemment, M. Flausch est seul et ce n'est donc pas la solution.

Cela est-il nécessaire ? Idéalement, oui. Mais il y a la réalité. On constate que la régionalisation et la réforme de l'Etat sont encore trop fraîches pour que les autres Régions abandonnent leurs compétences. C'est là peut-être une explication. Ce n'est pas possible pour le moment mais peut-être à long terme. En connaissant cela, je suis partisan de travailler projet par projet sur la base de la technique du "project management".

C'est d'ailleurs, dans le management, une nouvelle technique qui récolte beaucoup de succès : on évite de créer des structures, des organisations séparées, mais on prend des gens des différentes organisations et on les met autour d'une table avec un mandat bien défini. Je crois sincèrement que ce dont on a besoin maintenant pour la périphérie de Bruxelles, c'est d'avoir des projets concrets et la chose une fois faite, de réunir les responsables de De Lijn, de la SNCB, de la STIB autour d'une table et de créer une cellule de gestion de projets. Je ne vais pas perdre mon temps et mon énergie à défendre de grandes structures. Je préfère donner mon temps à des projets concrets.

En ce qui concerne la collaboration entre De Lijn et la STIB, je ne nie pas qu'il y a eu des frictions. Pour résoudre cela, Mme la ministre Kathleen Van Brempt, moi-même, le président et la direction du conseil d'administration de De Lijn et de la STIB, nous avons passé quelques jours à Lyon à la fin de l'année passée, pour voir comment on a réaménagé cette ville, comment on y a développé les transports en commun, mais surtout pour faire en sorte que les gens de De Lijn et de la STIB se connaissent, se

hun bevoegdheden zouden afgeven. Misschien is het wel mogelijk in een verre toekomst. Ondertussen lijkt "project management", waarbij we project per project werken, mij de beste oplossing.

Deze nieuwe managementtechniek kent veel succes. Er ontstaan geen nieuwe structuren, maar mensen uit verschillende organisaties worden met een duidelijke opdracht samengebracht. De Brusselse rand heeft nood aan concrete projecten. Dan pas moeten de verantwoordelijken van De Lijn, de NMBS en de MIVB rond de tafel gaan zitten en de projecten beheren. Ik besteed geen energie aan zware structuren, wel aan concrete projecten.

De samenwerking tussen de MIVB en De Lijn is inderdaad niet steeds vlekkeloos verlopen. Daarom ook ben ik samen met minister Van Brempt en de voorzitter en de directie van de Raden van Bestuur van De Lijn en de MIVB naar Lyon getrokken om de heraanleg van de stad en de organisatie van het openbaar vervoer te bestuderen, maar ook om de onderlinge contacten te verbeteren.

Er zijn twee werkgroepen opgericht die reeds verschillende malen zijn samengekomen. De sfeer is erop vooruitgegaan. De Lijn bestudeert andere organisatievormen, rekening houdend met het nieuwe Brusselse netwerk. Ook de coördinatie van de twee netten en het gemeenschappelijk vervoersbewijs liggen ter studie. Het laat de reiziger immers koud met welke vervoersmaatschappij hij zich verplaatst.

Ik heb de afgelopen maanden contact gehad met mijn Vlaamse en Waalse collega's en de komende dagen is een nieuwe interministeriële vergadering gepland.

De sfeer is erop verbeterd. Er is overigens geen sprake van een privatisering van het openbaar vervoer. De ministers en de verantwoordelijken van de openbare vervoersmaatschappijen hebben zich daartegen verzet op het Europese niveau.

Wat de reorganisatie van het BUV betreft, wacht ik op het definitieve rapport van het consultancybureau Deloitte. De strategische rol van het BUV wordt versterkt, via een directie 'strategie' die zaken zoals het algemene aanbod aan openbaar

parlent à nouveau, et pour essayer de résoudre les problèmes conflictuels.

On a constitué deux groupes de travail qui se sont déjà réunis à plusieurs reprises, et l'ambiance entre la STIB et De Lijn est meilleure. De Lijn est en train d'envisager comment son réseau peut être repensé en fonction de notre nouveau réseau, comment les deux réseaux peuvent être coordonnés afin de proposer plus de services aux clients, car, et je suis d'accord avec Alain Flausch, les voyageurs ne se préoccupent pas de savoir s'il s'agit des TEC ou De Lijn, de la SNCB ou de la STIB. Ils veulent être transportés d'un point à un autre. C'est donc important que les opérateurs travaillent ensemble, par exemple pour la mise au point d'un titre de transport unique.

Quant à mes contacts avec mes collègues wallons et flamands, je puis vous confirmer avoir rencontré Kris Peeters, le ministre flamand des travaux publics le 12 décembre 2005, M. Bruno Tuybens le 28 octobre 2005 et le 7 décembre 2005, Mme Kathleen Van Brempt le 15 novembre 2005, et M. André Antoine le 25 février 2005 et le 10 novembre 2005. Une nouvelle réunion est prévue dans les prochains jours.

L'ambiance dans laquelle nous nous concertons s'est améliorée. Par ailleurs, je puis vous assurer qu'il n'est nullement question de privatiser nos transports en commun (De Lijn, la STIB).

Les ministres, M. Landuyt, Mme Van Brempt et moi-même, ainsi que les responsables des sociétés de transports en commun, nous avons fait front au niveau européen pour éviter toute tentative de privatisation.

Enfin, en ce qui concerne la réorganisation de l'AED, j'attends dans les prochains jours le rapport définitif de la société de consultance Deloitte, qui a procédé à une étude sur l'aide à la gestion de l'AED. Le rôle stratégique de l'AED sera renforcé, et une direction "stratégie" sera prévue, laquelle permettra de traiter des dossiers tels que l'offre globale en transports en commun.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Le ministre a d'abord

vervoer zal behandelen.

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Mijnheer*

répondu sur un aspect purement politique.

M. Pascal Smet, ministre.- Parce que vous avez mentionné un aspect politique.

M. Serge de Patoul.- Au printemps dernier, nous avons conclu un accord institutionnel qui allait dans le bon sens, auquel mon parti avait participé activement. Ce n'est pas mon parti qui l'a sabordé.

M. Pascal Smet, ministre.- Le mien non plus.

M. Serge de Patoul.- Je n'ai pas dit que c'était le vôtre. Mais quand vous dites que c'est mon parti qui a empêché que l'on aboutisse à une communauté urbaine, je cite un exemple qui prouve exactement l'inverse.

Vous dites que tout le monde vous dit non. On peut effectivement remarquer le manque d'enthousiasme des autres acteurs.

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas d'enthousiasme du tout.

M. Serge de Patoul.- Il ne faut pas se décourager. Quand on a raison, il faut continuer et convaincre. Vous me dites qu'il n'y a pas de privatisation en vue. Quand on essaie absolument d'arracher des parts de marché à Bruxelles où les besoins en mobilité sont fort importants, je me pose des questions sur les intentions des uns et des autres.

Vous n'avez pas répondu au problème de l'application de l'accord de coopération de 1991. Ni la Région ni les communes ne peuvent accepter des modifications d'itinéraires qui pour les Bruxellois semblent tomber du ciel. D'une part, cela pose des difficultés en termes de mobilité, d'aménagement.

D'autre part, cela a des effets en termes de coûts, parce qu'un bus passant par certaines chaussées coûte à la Région ou à la commune, selon le type de voirie utilisée.

Il y a lieu de se faire respecter en tant que Région parce qu'on ne peut accepter que des exploitants,

Smet, u hebt in uw antwoord eerst een zuiver politieke kwestie aangehaald.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat komt omdat u een zuiver politieke kwestie hebt aangekaart.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *In het voorjaar van 2005 is er een institutioneel akkoord bereikt dat in de goede richting ging. De MR heeft er actief aan meegewerkt en het geenszins de afgrond in geholpen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De sp.a heeft het akkoord evenmin gekelderd.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Dat heb ik niet gezegd. U beweert dat de MR de oprichting van een Brusselse stadsgemeenschap in de weg staat. Ik heb u een voorbeeld gegeven dat het tegendeel bewijst.*

Het klopt dat de andere gewesten inderdaad niet bijster enthousiast zijn over een Brusselse stadsgemeenschap.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ze zijn helemaal niet enthousiast.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *We mogen ons niet laten ontmoedigen.*

U zegt dat er geen sprake is van een privatisering van het openbaar vervoer. Ik stel echter vast dat De Lijn met alle geweld probeert om marktaandeel van de MIVB in te pikken.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 1991. Het Brussels Gewest en de gemeenten kunnen er niet mee akkoord gaan dat De Lijn naar eigen goeddunken buslijnen wijzigt. Dat veroorzaakt immers problemen op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening en heeft ook financiële gevolgen, al naargelang een bus gewest- of gemeentewegen gebruikt.

U zegt dat de relaties tussen de MIVB en De Lijn verbeterd zijn. Ik hoop dat iedereen binnenkort goed samenwerkt aan een globaal openbaar vervoersplan.

quels qu'ils soient, circulent tous azimuts dans Bruxelles. Cela a un effet immédiat sur notre gestion de la mobilité.

Vous me rassurez sur les relations qui se réchaufferaient entre la STIB et De Lijn. J'espère que cela signifie qu'un véritable esprit de collaboration pourra s'installer, dans l'intérêt de tous, dans le cadre d'un plan global du transport en commun, dans lequel les différentes compagnies doivent s'inscrire. Nous devons disposer d'un pôle qui se situe au sommet et qui dirige la manoeuvre.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec vous : cela ne doit pas tomber du ciel. Une concertation est nécessaire. Ce ne fut pas le cas à l'une ou l'autre reprise, mais on peut encore discuter. Quoi qu'il en soit, dans le cadre des réunions entre De Lijn et la STIB, il est clairement convenu qu'il doit y avoir systématiquement une concertation préalable entre les deux parties.

Ensuite, la collaboration s'est améliorée de part et d'autre. Kathleen Van Brempt et moi-même avons clairement fait savoir que les conflits entre De Lijn et la STIB ne nous intéressent pas. Ce qui nous préoccupe, c'est l'avenir. Nous souhaitons une réelle concertation préalable à tout changement et les deux sociétés ont répondu positivement.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

M. le président.- A la demande du cabinet, je suggère de grouper la question orale de Mme Delforge concernant "la conversion de certaines lignes de bus en lignes de tram" et la question orale de M. Van Assche concernant "la revitalisation de l'usage des trams et des bus en Région de Bruxelles-Capitale". Il en va de la cohérence du débat. Il va de soi que les orateurs disposeront d'un temps de réplique individuel.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Overleg is inderdaad noodzakelijk. Kathleen Van Brempt en ikzelf hebben duidelijk laten weten dat we geen boodschap hebben aan conflicten tussen De Lijn en de MIVB. We moeten aan de toekomst werken. De Lijn en de MIVB zijn overeengekomen dat ze systematisch overleg zullen plegen over elke verandering.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Op verzoek van het kabinet en omwille van de coherentie van het debat stel ik voor de mondelinge vraag van mevrouw Delforge betreffende "de vervanging van bepaalde buslijnen door trams" en de mondelinge vraag van de heer Van Assche betreffende "de heropleving van tram- en busgebruik" samen te nemen.

M. Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *Pas de problème.*

Mme Céline Delforge (*en néerlandais*).- *Je ne suis pas d'accord.*

M. le président.- J'interroge l'assemblée qui est maîtresse de ses débats.

M. Jacques De Coster.- Il faut respecter la volonté des orateurs. Si Mme Delforge ne souhaite pas être associée à M. Van Assche, c'est son droit.

M. le président.- Dans ce cas, nous respectons l'ordre du jour.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la conversion de certaines lignes de bus en lignes de tram".

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

Mme Céline Delforge.- Il y a quelques semaines, vous déclariez dans la presse que vous aviez lancé une étude qui viserait à alléger la charge trop lourde de voyageurs sur la ligne de bus 71. Le but serait de créer une ligne de tram reliant la Porte de Namur à la place Flagey, en passant par l'avenue de la Couronne.

En effet, la ligne 71 étant actuellement surchargée, on pourrait trouver logique d'installer un tram de délestage. Rappelons qu'un tram a une plus grande capacité que le bus, sa mise en site propre est aisée, ce qui offre une meilleure régularité. Par ailleurs, les nouveaux modèles de tram, plus silencieux, permettent de limiter les nuisances sonores.

De heer Jos Van Assche.- Geen enkel probleem.

Mevrouw Céline Delforge.- Voor mij is er een probleem.

De voorzitter.- Wat denken de andere leden hierover?

De heer Jacques De Coster (*in het Frans*).- *Als mevrouw Delforge niet met de heer Van Assche wil worden geassocieerd, is dat haar volste recht.*

De voorzitter.- In dat geval volgen we de agenda.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de vervanging van bepaalde buslijnen door trams".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Enkele weken geleden kondigde u in de pers een studie aan over de aanleg van een tramlijn tussen de Naamse Poort en het Flageyplein teneinde buslijn 71 te ontlasten.*

Dat lijkt logisch, aangezien een tram een grotere capaciteit heeft dan een bus en gemakkelijk in eigen baan te brengen is, wat een betere regelmaat waarborgt. Bovendien zijn de nieuwe trams gehuïsvriendelijker.

In het document 'MIVB 2020' wordt voorgesteld om op een aantal belangrijke wegen de bussen door trams te vervangen.

Dans le document 'STIB 2020' reçu en début de législature, qui propose des visuels et des projets à long terme, on constate plusieurs implantations de lignes de tram sur des voiries bruxelloises importantes, qui disposent en général d'une ligne de bus assez fréquentée.

Où en est l'étude relative à la ligne qui relierait la Porte de Namur à la place Flagey, que vous avez évoquée dans la presse ?

Cette mesure est-elle envisagée isolément ou fait-elle partie d'une politique à moyen terme que vous étudiez ?

Disposez-vous d'une évaluation de la différence de coût entre le tram et le bus, qui tient compte des surcoûts liés à l'engluement des bus dans la circulation automobile, ainsi que du gain éventuel et plus que probable de vitesse commerciale ainsi que de voyageurs d'un tram en site propre par rapport à un bus ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'étude est en cours. Toutes les simulations du Plan Iris sont testées, ainsi que la tramification de la ligne 71 et de la ligne 95, qui permettrait de réaliser une boucle entre les deux lignes.

Cette mesure est globale, l'idée étant de tramifier lorsque le nombre de clients le permet.

Quelques exemples actuellement en cours :

- le prolongement de la ligne 94 jusqu'à la station de métro Herrmann-Debroux en première phase et jusqu'à Roodebeek en deuxième phase ;
- le prolongement de la ligne 56 pour desservir le quartier Marius Renard, en exploitation début 2007 ;
- le prolongement de la ligne 55 jusqu'aux confins de la Région. Nous avons finalement abouti à un accord avec le CPAS d'Uccle. L'exploitation est prévue fin 2006 ;

Hoe ver staat de studie over de lijn tussen de Naamse Poort en het Flageyplein? Komen er op middellange termijn nog andere maatregelen?

Werd het verschil in kosten tussen de bus en de tram geëvalueerd? Werd daarbij rekening gehouden met het feit dat een bus gemakkelijker vastzit in het verkeer en dat een tram in eigen bedding meer reizigers kan vervoeren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet (in het Frans).- *De studie is lopende. Alle simulaties van het Irisplan worden getest, evenals de vertramming van lijn 71 en 95, die een lus tussen beide mogelijk maakt. Het gaat om een globale maatregel: er worden trams ingezet wanneer de vraag voldoende groot is.*

Enkele voorbeelden zijn de verlenging van de tramlijnen 94, 56 en 55, het inzetten van een tramlijn in het noorden van Jette en de vertramming van een deel van buslijn 49. Aan andere projecten wordt nog gewerkt in voorbereiding van nieuwe beheersovereenkomsten met de MIVB. We moeten in een nieuw investeringsplan voorzien.

Absoluut gezien is de tram duurder dan de bus, zowel qua investering als qua beheer. De kost per reiziger en per kilometer ligt in het geval van de tram echter lager, tenminste als het aantal reizigers hoger ligt dan bij een buslijn.

In het geval van een traject van tien kilometer dat uitsluitend in de week en aan de Iris-frequentie (6/10/20 minuten) wordt bediend, liggen de beheerskosten per jaar ongeveer 170.000 euro

- la desserte du haut de Jette est actuellement à l'étude ;
- la tramification de la ligne de bus 49 de Bosckstaël à Anderlecht va également être examinée.

D'autres projets sont en cours dans la préparation de nouveaux contrats de gestion de la STIB. Nous devons prévoir un nouveau plan d'investissement.

En ce qui concerne l'évaluation des prix, il est vrai que le tram coûte en valeur absolue plus cher que le bus, tant à l'investissement qu'à l'exploitation. Toutefois, le coût par place au km ou par voyageur transporté est moindre pour le tram que pour le bus, pour autant que l'on exploite des lignes de tram sur des axes où la demande de transport se justifie, c'est-à-dire qu'elle est plus importante que celle d'une ligne de bus. Dans l'hypothèse d'une ligne du réseau d'une longueur d'axe de dix kilomètres, exploitée uniquement en semaine de 5h à 1h du matin, et roulant aux fréquences IRIS (6/10/20 minutes), le gain sur les coûts d'exploitation de la STIB résultant du développement d'un site propre qui permet de porter la vitesse commerciale de 17 km/h à 20 km/h, est estimé à environ 170.000 euros par an pour un tram de type T3000 et à environ 160.000 euros par an pour un bus de type standard. Outre l'économie sur les coûts d'exploitation, il convient de mentionner un gain de deux véhicules en ligne aux heures de pointe, ce qui représente une économie considérable étant donné le prix unitaire de ces véhicules.

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

Mme Céline Delforge.- En remerciant le ministre pour ses réponses, j'espère que la "tramification" continuera.

- *L'incident est clos.*

lager in het geval van een tram T3000 in eigen bedding en ongeveer 160.000 euro in het geval van een standaardbus in eigen bedding. Bovendien worden er tijdens de piekuren twee voertuigen minder ingezet als het om een tram gaat.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Ik hoop dat er nog meer buslijnen zullen worden vervangen door trams.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

concernant "la revitalisation de l'usage des trams et des bus en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *Un confort accru, une augmentation des fréquences, la prévisibilité des trajets et la création de sites propres permettant d'échapper aux embouteillages ont favorisé le retour du tram à Bruxelles. Le nombre de trajets est passé de 60,4 à 63,5 millions entre 2003 et 2004, poussant à l'acquisition de 68 nouveaux trams modernes et confortables qui attireront encore davantage de voyageurs.*

Les usagers des trains, trams et bus encouragent la STIB à réaliser davantage d'investissements dans le tram, malgré le fait que ce type de transport soit plus onéreux que le bus en termes d'achat de matériel et d'infrastructure. La STIB aurait l'intention de revoir et d'étendre l'ensemble du réseau trams d'ici la fin 2008.

Pourriez-vous nous donner un aperçu de ces projets et de leur coût présumé ? De telles dépenses sont-elles envisageables sans augmentation sensible du budget de la STIB ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

betreffende "de heropleving van tram- en busgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- Het grotere comfort, de verhoogde frequentie, de voorspelbaarheid van het traject en de eigen bedding waardoor er geen hinder is van files, hebben ervoor gezorgd dat in Brussel de tram weer helemaal terug is. Tussen 2003 en 2004 zou het aantal tramritten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gestegen zijn van 60,4 miljoen naar 63,5 miljoen. Deze cijfers hadden een invloed op de aankoop van de 68 nieuwe trams die dit jaar stilaan in het stadsbeeld moeten verschijnen en die door hun moderniteit en bijkomend comfort nog extra reizigers kunnen aantrekken.

In ieder geval schijnt de goede respons bij de gebruikers, onder meer bij de bond van trein-, tram- en busgebruikers, de MIVB aan te sporen om nog meer te investeren in de tram, ondanks het feit dat dit vervoermiddel qua aankoop van materiaal en infrastructuur flink duurder is dan de bus. De Brusselse vervoersmaatschappij zou een aantal min of meer concrete plannen hebben voor de bevordering en de uitbreiding van het tramgebruik. Zo wordt tramlijn 94 naar Watermaal-Bosvoorde zeker verlengd. Er zouden binnenkort weer trams op de Vorstlaan rijden en zelfs de oude tramlijn 71, die werd vervangen door bussen, zou opnieuw in ere worden hersteld. De MIVB wil trouwens het hele Brusselse tramnet herzien en herwaarderen tegen uiterlijk 2008.

Hebt u een overzicht van deze grootse plannen en de vermoedelijke kostprijs ervan? Zijn dergelijke uitgaven mogelijk zonder een gevoelige verhoging van het budget van de MIVB? Mijn vragen lijken

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *J'ai déjà répondu aux questions de M. Van Assche. Le plan tram coûtera annuellement quelque 9 millions d'euros jusqu'en 2010. Ce montant augmentera progressivement à partir de 2006 et est repris dans le nouveau contrat de gestion. Tous les investissements nécessaires et les frais d'exploitation supplémentaires sont prévus dans le budget régional. Lorsque le parlement approuvera le budget, il n'y aura aucun problème de financement des plans tram et bus.*

Vos questions n'ont rien de prématuré. Tout est calculé, le planning concret est exécuté et les moyens financiers sont disponibles.

Dans le cadre du nouveau plan de gestion, nous sommes en train d'examiner de nouveaux projets pour continuer à investir dans notre transport public dans les années à venir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "la concertation avec la Flandre sur l'aménagement de parkings aux abords de Bruxelles".

misschien voorbarig, maar aan dergelijke ingrijpende plannen, die het Brussels vervoerpatroon grondig kunnen wijzigen, kunt u best lang genoeg op voorhand beginnen werken.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Eigenlijk heb ik al op alle vragen van de heer Van Assche geantwoord, maar ik zal het nog even herhalen. Het tramplan kost ongeveer 9 miljoen euro per jaar tot 2010. Dit bedrag zal geleidelijk toenemen vanaf 2006 en wordt in het nieuwe beheerscontract opgenomen. Alle noodzakelijke investeringen en bijkomende exploitatiekosten zijn gepland in de gewestbegroting. Het geld is beschikbaar en wanneer het parlement de begroting goedkeurt, zal er geen probleem zijn om de tram- en busplannen te financieren.

Uw vragen zijn dus niet voorbarig. We hebben al lang nagedacht over deze plannen. Alles is uitgerekend, de concrete planning wordt uitgevoerd en het geld is beschikbaar.

In het kader van het nieuwe beheersplan, zijn we nu ook bezig nieuwe projecten te onderzoeken om ook de komende jaren verder te investeren in ons openbaar vervoer. Dat zal ook geld kosten en dat geld moeten we nog zoeken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "het overleg met Vlaanderen over de aanleg van Brusselse randparkings".

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

M. Johan Demol *(en néerlandais)*. - *Le gouvernement bruxellois veut aménager ou agrandir certains parkings aux abords de Bruxelles. Ces projets ont incontestablement des conséquences sur les flux de circulation et l'aménagement du territoire en Flandre. Or, il s'avère que le gouvernement bruxellois n'a pas concerté les autorités flamandes.*

Pourquoi n'avez-vous pas pris contact avec celles-ci ? L'avez-vous fait entre-temps ? Des discussions concrètes ont-elles déjà eu lieu et quels en sont les résultats ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*. - *Actuellement, cinq parkings existants ont été choisis pour être agrandis. Nous étudions en outre la possibilité de nouveaux sites aux gares de Berchem-Sainte-Agathe et de Moensberg.*

L'impact de ces parkings sur la mobilité en Région flamande sera très limité. Au contraire, le but est d'inciter les navetteurs à abandonner leur véhicule aux abords de Bruxelles pour emprunter les transports en commun. Ces projets ne sont pas neufs et le ministre flamand a reconnu en avoir parfaitement connaissance.

Aucune concertation spécifique n'a eu lieu, mais la question est inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion du comité de coordination de l'Accord de Principe, le 17 février. Une réunion est également prévue en février entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, lors de laquelle ce thème sera certainement abordé.

De voorzitter. - De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol. - De Brusselse regering wil een aantal parkings aan de rand van Brussel aanleggen of vergroten. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de verkeersstromen en de ruimtelijke ordening in Vlaanderen, aangezien Brussel volledig omringd wordt door Vlaams grondgebied. Uit een vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen in het Vlaams Parlement bleek dat de Brusselse regering hierover echter geen overleg heeft gepleegd met de Vlaamse overheid. Vlaams minister Dirk van Mechelen zei in zijn antwoord dat het inderdaad aangewezen zou zijn om hierover te overleggen.

Waarom hebt u geen contact opgenomen met de Vlaamse overheid om uw plannen voor de randparkings gezamenlijk onder de loep te nemen? Hebt u dat ondertussen wel gedaan? Zijn er reeds concrete besprekingen geweest en met welk resultaat?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Op dit ogenblik zijn 5 bestaande parkings uitgekozen voor uitbreiding: Heizel-Kinopolis, Delta, Kraainem, Roodebeek en Coovi/Ceria. Daarnaast bestuderen we mogelijke nieuwe vestigingen aan de stations Sint-Agatha-Berchem en Moensberg.

De effecten van deze parkings op de mobiliteit in het Vlaams Gewest zullen minimaal zijn. Het is immers niet de bedoeling om meer voertuigen aan te trekken. Integendeel, het gaat er om de mensen die nu met de wagen naar Brussel komen de kans te geven snel op het openbaar vervoer over te stappen. De plannen zijn ook helemaal niet nieuw. De Vlaamse minister heeft trouwens duidelijk aangegeven dat hij heel goed op de hoogte is.

Er is nog geen specifiek overleg hierover geweest. De kwestie staat echter wel op de agenda van de eerstvolgende bijeenkomst van het coördinatiecomité van het Principieel Akkoord op 17 februari. In de loop van de maand februari wordt een vergadering tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest gepland, waarop dit thema zeker aan bod zal komen.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "la possibilité pour les agents de sécurité de la STIB d'utiliser des menottes et du spray au poivre".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "la politique de sécurité à la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais)*.- *Le gouvernement fédéral a récemment adapté la loi, pour permettre aux agents de sécurité de la SNCB, de De Lijn et de la STIB de neutraliser les voyageurs agressifs à l'aide de menottes et de sprays paralysants.*

Le ministre a toujours rejeté les propositions du Vlaams Belang en ce sens, prétextant qu'il y avait peu d'agressions sur le réseau de la STIB et que de telles propositions généraient une atmosphère de haine et d'angoisse.

La STIB est visiblement d'un avis contraire, puisqu'elle demande depuis des années que des mesures de ce genre, que nous avons toujours

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de mogelijkheid voor MIVB-veiligheidsagenten om gebruik te maken van handboeien en pepperspray".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het veiligheidsbeleid bij de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- De federale regering heeft onlangs de wet aangepast, zodat het voor veiligheidsagenten van de NMBS, De Lijn en de MIVB mogelijk wordt om agressieve reizigers aan te pakken met handboeien en pepper spray.

Het Vlaams Belang is hiervoor reeds jaar en dag vragende partij, maar onze voorstellen terzake werden steeds door de minister en zijn voorganger weggewuifd. Volgens de minister is er op het MIVB-net nauwelijks sprake van agressie, en hij doet interpellaties en voorstellen hierover af als het scheppen van een atmosfeer van haat en angst. De minister zelf spreekt over amper een paar tientallen gevallen van agressie per jaar.

préconisées, soient adoptées. Le ministre peut difficilement continuer à minimaliser le problème quand on sait que la STIB a enregistré l'année dernière 1.629 cas d'agression.

Comment comptez-vous répondre aux exigences légitimes de la STIB, qui voudrait permettre à ses agents de recourir à ces nouvelles possibilités ?

La STIB sera-t-elle autorisée à faire usage de menottes et de sprays paralysants, ainsi qu'à effectuer des fouilles ? Dans l'affirmative, quels sont les éléments qui expliquent ce revirement dans la stratégie du ministre, qui a toujours rejeté ces suggestions comme insensées et racistes, uniquement parce qu'elles provenaient du Vlaams Belang ?

Combien d'agents de la STIB utiliseraient-ils ce matériel ? Quand cette mesure entrera-t-elle en vigueur ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La STIB vient d'annoncer qu'elle compte répondre positivement à la possibilité d'équiper ses services de sécurité de menottes et de sprays paralysants. Cette mesure crée pourtant un sérieux risque de confusion entre le rôle de la police et celui de la STIB. C'est d'ailleurs une des raisons qu'invoque la société TEC pour ne pas y recourir. Le Comité P relève de son côté que le flou est de plus en plus grand entre le rôle de la police et celui de certains services de sécurité privés et parle de la création d'un «nouvel hybride sécuritaire».

De MIVB ziet dat blijkbaar anders, en juicht de maatregelen die wij al lang vragen luid toe. De MIVB is volgens de woordvoester ervan al jaren vragende partij. De MIVB kreeg het afgelopen jaar te maken met 1.629 gevallen van agressie, tegenover 1.250 het jaar daarvoor. Wanneer de minister dus snerend stelt dat we niet moeten doen alsof de lijnen van de MIVB onveiliger zijn geworden (cfr. commissie Infrastructuur van 20 april 2005), moeten we vaststellen dat we echter gelijk hadden, en dat de minister de problemen blijkbaar doelbewust minimaliseerde. 1.629 gevallen van agressie op een jaar tijd is net iets meer dan de paar gevallen waarover de minister het graag heeft.

Ik had dan ook graag vernomen op welke manier er tegemoet zal worden gekomen aan de gerechtvaardigde eisen van de MIVB, om haar veiligheidsagenten gebruik te laten maken van de nieuwe mogelijkheden.

Zal men in de toekomst bij de MIVB mogen gebruik maken van handboeien, de mogelijkheid tot fouilleren, en het gebruik van pepperspray? Indien ja, welke elementen verklaren dan deze omkering in het beleid van de minister, aangezien hij deze voorstellen vroeger altijd afdeed als onzin en racisme, alleen al omdat ze van het Vlaams Belang afkomstig waren?

Hoeveel MIVB-agenten zouden hiervan kunnen gebruik maken? Vanaf wanneer zal deze maatregel ingaan?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB wil haar veiligheidsagenten uitrusten met handboeien en verlamende sprays. Dit creëert verwarring tussen de MIVB en de politie. De TEC ziet er daarom van af en het Comité P klaagt de toenemende verwarring aan tussen de politie en bepaalde privé-veiligheidsdiensten.*

De TEC, die met gelijkaardige problemen geconfronteerd wordt, kiest eerder voor meer stewards en voor een betere samenwerking met de politie. De MIVB heeft trouwens al maatregelen genomen tegen de onveiligheid, waaronder

Les TEC ont précisé que leur approche se fait plutôt par la multiplication des agents d'ambiance, l'équivalent de nos stewards, et par une coopération renforcée avec la police, alors qu'on ne peut pas dire qu'il n'y ait pas de problème d'agression ou d'insécurité dans les bus des TEC. Par ailleurs, en ce qui concerne la STIB, des moyens sont déjà mis en œuvre pour lutter contre les agressions ou l'insécurité dans les transports en commun : il y a de nombreuses caméras de surveillance, une brigade canine que l'on peut fréquemment croiser. Les agents de sécurité de la STIB sont aussi équipés de GSM et de radios et reçoivent des formations en matière de gestion de conflits et d'autodéfense.

Enfin, à Bruxelles, le métro dispose d'une équipe de la police fédérale spécifiquement affectée au réseau souterrain et on peut raisonnablement estimer qu'il n'y a pas lieu d'engendrer une confusion des rôles entre les agents de sécurité de la STIB d'un côté et les policiers de l'autre, d'autant que les uniformes des agents de la STIB peuvent prêter à confusion. Il n'est pas toujours évident de savoir si on a affaire à un policier ou à un agent de la STIB.

Cette volonté d'équiper maintenant les services de sécurité de la STIB de menottes et, surtout, de sprays paralysants me semble soit inutile, soit dangereuse. En effet, soit les agents sont confrontés à un incident léger, qui est donc gérable avec les moyens dont ils disposent actuellement, soit ils sont face à un incident lourd et alors je doute qu'un simple spray puisse résoudre le problème, d'autant qu'un spray paralysant peut très facilement être retourné contre la personne qui l'utilise.

Par ailleurs, les conditions d'utilisation de ce type de spray paralysant sont assez restrictives : pas dans un véhicule - donc pas dans un tram, un bus ou une rame de métro -, ni dans un endroit où il y a du courant d'air. Cela limite sérieusement les possibilités. De plus, le risque est grand que les agents de sécurité de la STIB qui disposeraient de tels outils soient rapidement tentés de les utiliser à mauvais escient.

Par ailleurs, en 2001, il y a eu pas mal de problèmes. Le Comité P a épinglé certaines pratiques du service de sécurité de la STIB et a rappelé que la compétence de police des agents de

bewakingscamera's en een hondenbrigade. De veiligheidsagenten beschikken ook over een gsm en radio's en hebben een opleiding in conflict-beheersing en zelfverdediging gekregen.

In Brussel werkt ook een team van de federale politie dat speciaal bevoegd is voor de metro. Door de gelijkaardige uniformen is het niet altijd duidelijk of je te maken hebt met een politieagent of een veiligheidsagent van de MIVB.

De plannen van de MIVB lijken mij dan ook gevaarlijk. De agenten zullen vooral in situaties terecht komen waarin de nieuwe middelen ofwel overdreven ofwel ontoereikend zijn. Een verlamme spray kan ook gemakkelijk tegen de agenten gebruikt worden.

Bovendien kan zo'n spray maar in bepaalde omstandigheden gebruikt worden: niet in een voertuig en niet op een plaats waar er tocht is. Dit beperkt de mogelijkheden aanzienlijk. Bovendien zouden de agenten in de verleiding kunnen komen om deze middelen ondoordacht te gebruiken.

In 2001 waren er heel wat problemen. Het Comité P heeft een aantal praktijken van de veiligheidsdienst van de MIVB aan de kaak gesteld en erop gewezen dat de bevoegdheid van die veiligheidsagenten beperkt is tot controle van de vervoersbewijzen en de vaststelling van verkeers-overtredingen aan tram- en bushaltes.

Ook een aantal observatie- en bewakings-opdrachten horen niet tot de taken van de veiligheidsagenten van de MIVB. Daarnaast waren ook een aantal veiligheidsagenten hun boekje te buiten gegaan.

Zou het niet beter zijn terug te keren naar de oorspronkelijke opdracht van de veiligheidsagenten en de andere veiligheidsaspecten binnen een ruimer samenwerkingskader over te laten aan de politie?

Veel incidenten vinden plaats op een tram of een bus waar veiligheidsagenten niet permanent aanwezig zijn. Wanneer die ter plaatse komen, zijn de herrieschoppers reeds verdwenen.

Ik stel me dus ernstig vragen bij de redenen om de

sécurité de la STIB se limite au contrôle des titres de transports et à la constatation des infractions de roulage aux arrêts de trams et de bus.

Enfin, il est mis en avant que les agents de la STIB, dès qu'ils se hasardent à exécuter certaines formes d'observation et de gardiennage qui relèvent des techniques de police spéciales, risquent sans conteste de poser des actes qui dépasseraient le cadre de leurs compétences. De plus, de graves dysfonctionnements se sont produits au sein du service de sécurité de la STIB.

Dans ces conditions, ne serait-il pas à la fois plus simple et plus sain que les agents de sécurité de la STIB se limitent à leurs missions premières - il y a matière notamment dans les infractions de roulages - , et que les autres aspects de sécurisation du réseau soient réglés par la police dans le cadre d'une plus grande collaboration ?

Beaucoup d'incidents se produisant sur le réseau de la STIB se déroulent soit dans un tram, soit dans un bus. Dans ces cas, il n'y a évidemment pas des agents de sécurité de la STIB en permanence sur place. Bien souvent, le temps que le service de sécurité de la STIB intervienne pour un problème, les auteurs de trouble ont disparu, ce qui n'arrange rien.

Je m'interroge sur les raisons profondes de cette décision d'équiper les agents de sécurité de la STIB de sprays et de menottes. Il semble que cette décision est pour le moins délicate et présente un risque d'effets pervers, alors qu'il n'est pas si évident qu'elle permettra de résoudre réellement des problèmes de sécurité.

M. le ministre peut-il me dire ce qui justifie une telle différence d'approche entre d'une part De Lijn et le TEC, et la STIB d'autre part ?

Pouvez-vous également me dire quelle est la philosophie de la STIB en matière de sécurisation de son réseau dans le cadre strict des missions qui lui échoient ? Quelles sont les intentions de la STIB en matière de présence de stewards dans ses véhicules, puisque l'on sait que leur présence a un effet très positif sur l'ambiance et diminue les incidents sur les lignes si on en croit les chauffeurs interrogés ?

veiligheidsagenten uit te rusten met spray en handboeien. Daar zijn gevaren aan verbonden en het is niet zeker dat de veiligheid er beter van wordt.

Kan de minister het verschil in aanpak toelichten tussen enerzijds De Lijn en de TEC, en anderzijds de MIVB?

Wat is de filosofie van de MIVB over de beveiliging van haar netwerk binnen het strikte kader van de opdrachten die haar zijn toegewezen? Welke plannen heeft de MIVB met de stewards in de voertuigen? Hun aanwezigheid heeft immers een gunstige invloed op de reizigers en op het aantal incidenten.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *M. Lootens, prétendre que je m'oppose à l'utilisation de menottes et de sprays relève du mensonge. Lors de la réunion du 8 octobre 2004, je déclarais soutenir, en tant que ministre de tutelle, toute initiative qui contribue à la sécurité des transports en commun. Par cette réponse, je me montrais favorable à ces mesures, à condition que le personnel de la STIB soit bien formé et encadré, et m'engageais à concerter la police fédérale.*

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais)*.- *Vous faites référence à une commission d'avril 2005...*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Ma position était déjà très claire lors de cette réunion de commission, mais vous ne saviez pas encore de quoi il en retournait. De plus, vous n'êtes pas au courant des développements de ces derniers mois. Sous la pression de Bruxelles, le ministre fédéral des Affaires intérieures a introduit une modification législative.*

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais)*.- *Cela figure-t-il au compte rendu de cette réunion ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Lors de la réunion d'octobre 2004, je m'étais déjà montré clairement favorable à de telles mesures. Je vous conseille à l'avenir de lire les comptes rendus des réunions avant de poser des questions.*

Les comptes rendus attestent aussi que je n'ai jamais eu l'intention de minimiser les agressions sur les lignes de bus. J'ai simplement dit qu'elles devaient être remplacées dans leur contexte. On

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

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Lootens, u moet eerlijk blijven. Zeggen dat ik me tegen het gebruik van handboeien en sprays zou hebben uitgesproken, is op zijn minst gezegd de waarheid ernstig geweld aandoen. Het volstaat om de notulen te lezen van de vergadering van 8 oktober 2004. Op een vraag van de heer Riguelle antwoord ik het volgende: "Als toezichhoudend minister steun ik elk initiatief dat bijdraagt tot de veiligheid van het openbaar vervoer. Dat is immers een prioriteit van deze regering."

"Elk initiatief" slaat ook op de handboeien en de sprays. Uit dit antwoord blijkt heel duidelijk dat ik voorstander was van deze maatregelen, op voorwaarde dat het personeel van de MIVB goed zou worden gevormd en begeleid, en nauw overleg zou plegen met de federale politie.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- U verwijst naar een commissie van april 2005...

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Lootens, ook in die commissievergadering was mijn standpunt heel duidelijk, maar u wist nog niet waarover het ging. Bovendien staat u ook nu wat achter: u bent niet op de hoogte van de ontwikkelingen van de laatste maanden. Onder druk van Brussel (van mezelf maar in de eerste plaats van de MIVB) heeft de federale minister van Binnenlandse Zaken een wetswijziging doorgevoerd.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Staat dat wel in het verslag van die vergadering?

De heer Pascal Smet, minister.- Op de vergadering van oktober 2004, vier maanden eerder dus, had ik al heel duidelijk gezegd voorstander te zijn van dergelijke maatregelen. Als u me nu zegt dat ik me er in het verleden tegen heb verzet, dan is dat - vergeeft u mij de uitdrukking, mevrouw de voorzitter - een grove leugen. Ik raad u aan om in het vervolg de verslagen van de vergaderingen te lezen alvorens uw vragen te stellen.

recense 1.250 agressions en 2005, contre 1.629 en 2004.

Ces chiffres ne se rapportent pas uniquement à des agressions mais à tout type d'incident, notamment des violences verbales.

En 2003, 2004 et 2005, respectivement 114, 117 et 98 cas d'agression physique du personnel de la STIB nécessitaient l'intervention d'un autre service.

Sachant que nous transportons 255,7 millions de passagers par an, le nombre d'agressions physiques est relativement limité. Bien que chacune d'elle mérite toute notre attention, n'exagérez pas l'ampleur du phénomène. Tout usager de la STIB n'est pas pour autant une victime potentielle de la violence physique.

(poursuivant en français)

L'adaptation en date du 27 décembre 2004 de la loi du 10 avril 1990 sur la sécurité privée et particulière permet désormais aux sociétés de transport public d'organiser leur propre service de sécurité. L'argumentation du Comité P est dès lors dépassée.

Cette modification de la loi donne aux agents chargés de la sécurité de nouvelles compétences. Parmi celles-ci, la possibilité de procéder à des fouilles et, en attendant l'arrivée des forces de l'ordre, celle d'utiliser des menottes et des "pepper sprays" en cas de nécessité. Mais ceci est soumis à une série d'arrêtés d'application. Or, actuellement, seuls deux arrêtés sont soumis à l'avis du Conseil d'Etat. Ces nouvelles mesures ne pourront donc se concrétiser sur le terrain qu'à partir du moment où le gouvernement fédéral aura pris l'ensemble des arrêtés d'application et que la formation des agents de terrain sera réalisée.

Nous nous trouvons dans un environnement urbain. De plus, il y a une demande explicite des syndicats. Ce sont les deux raisons pour lesquelles la STIB va utiliser l'extension de ses compétences avec mon accord, puisqu'elle en a besoin pour ce faire. Cela ne semble pas le cas à ce jour pour De Lijn et le TEC.

Cela se passera de manière très encadrée et en

Uit de verslagen blijkt ook dat ik nooit de bedoeling heb gehad om de agressie op de MIVB-lijnen te minimaliseren. Wel heb ik gezegd dat die in hun juiste context moeten worden geplaatst. Als men naar u luisterde, leek het alsof elke passagier die op een trein, metro, tram of bus stapt, systematisch wordt afgerost. We tellen 1.629 gevallen van agressie in 2004 en slechts 1.250 in 2005.

We weten dat de waarheid uw grootste vijand is. De cijfers hebben betrekking op alle incidenten, niet enkel op agressie. Het gaat dus bijvoorbeeld ook over verbaal geweld.

In 2003, 2004 en 2005 waren er respectievelijk slechts 114, 117 en 98 gevallen van lichamelijk geweld tegen het MIVB-personeel waarvoor een interventie van een andere dienst noodzakelijk was.

Als u weet dat we elk jaar 255,7 miljoen reizigers vervoeren, is het aantal gevallen van lichamelijk geweld relatief beperkt, al mogen we het aantal ook niet minimaliseren. Eigenlijk wil ik zeggen dat u niet de indruk mag wekken dat de duizenden klanten van de MIVB het slachtoffer van lichamelijk geweld zouden worden. Er zijn inderdaad gewelddadige incidenten, en elk is er een te veel, maar u moet niet overdrijven.

(verder in het Frans)

Sinds de wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private veiligheid mogen maatschappijen van openbaar vervoer hun eigen veiligheidsdiensten organiseren. De argumentatie van het comité P is dus achterhaald.

De veiligheidsagenten hebben nieuwe bevoegdheden. Ze mogen nu passagiers fouilleren en indien nodig handboeien en pepperspray gebruiken. De bevoegdheden worden echter geregeld door een aantal uitvoeringsbesluiten, waarvan er tot dusver slechts twee zijn voorgelegd aan de Raad van State. De nieuwe maatregelen worden pas van kracht wanneer alle uitvoeringsbesluiten zijn goedgekeurd en de veiligheidsagenten een opleiding hebben gekregen.

We bevinden ons in een stedelijke omgeving en de vakbonden van de MIVB vragen om van de nieuwe

coordination avec les experts de la police fédérale. Je voudrais expliquer une fois encore la philosophie de la STIB en matière de sécurisation de son réseau. Elle s'articule autour de trois axes :

- préventif, en collaboration avec le tissu associatif ;
- dissuasif, grâce à la présence de personnel en uniforme et à l'augmentation dans les mois à venir des agents en mezzanine ;
- répressif, en soutien des forces de l'ordre et en collaboration avec celles-ci.

Ce dispositif implique la participation de différentes catégories de personnel :

- les agents d'accompagnement, qui sont en augmentation, conformément à la disposition figurant dans l'accord gouvernemental ;
- les contrôleurs des titres de transport ;
- les équipes d'intervention.

Nous prenons donc les mesures nécessaires à la sécurisation du réseau. Encore une fois, même si M. Lootens est énervé, sa manière de réagir n'est pas la bonne.

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Vous vous présentez comme l'ardent défenseur de l'utilisation des menottes et du spray paralysant. Mais il ressort de la lecture du rapport de la réunion du 20 avril 2005 que vous considérez la criminalité dans le métro comme un pur produit de l'imaginaire des fascistes du Vlaams Belang.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il me plaît que vous vous reconnaissiez en tant que fasciste.*

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Selon vous, il n'y aurait pratiquement pas de*

bevoegdheden gebruik te mogen maken. Dat zijn twee redenen waarom ik mijn akkoord heb gegeven. Dat lijkt nog niet het geval te zijn voor De Lijn en de TEC.

De veiligheidsdiensten zullen voor de uitoefening van hun nieuwe bevoegdheden rekening moeten houden met het wettelijke kader en samenwerken met de federale politie.

Het veiligheidsbeleid van de MIVB is gebaseerd op drie pijlers:

- *preventie;*
- *ontrading, door de aanwezigheid van personeel in uniform en de versterking van het aantal personeelsleden in de mezzanines;*
- *repressie, in samenwerking met de politiediensten.*

Er zijn verschillende soorten veiligheidspersoneel betrokken bij het veiligheidsbeleid: begeleidingsagenten, de controleurs van de vervoersbewijzen en de interventieteams.

De nodige maatregelen worden dus getroffen om het netwerk te beveiligen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Mijnheer Smet, ik vind het bijzonder grappig dat u zich nu voordoet als de grote pleitbezorger van het gebruik van handboeien en pepper spray. Iedereen die het verslag van de vergadering van 20 april 2005 bekijkt, kan lezen dat u de criminaliteit in de metro als het product van de verbeelding van de fascisten van het Vlaams Belang beschouwt.

De heer Pascal Smet, minister.- Het doet mij plezier dat u zichzelf een fascist noemt.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Volgens u is de criminaliteit in de metro zo goed als onbe-

criminalité dans le métro. En toute logique, l'utilisation de menottes et de sprays paralysants se révélerait dès lors parfaitement inutile.

Selon vous, les 1.629 cas d'agression englobent les agressions physiques, mais également les agressions verbales. En affirmant cela, vous continuez à minimiser la criminalité. S'il pouvait vous entendre, le personnel de sécurité de la STIB se moquerait de vous !

Mme la présidente.- Vous pouvez poser une question complémentaire, mais l'objectif n'est pas de mener un débat.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Les réponses du ministre ne me rassurent pas. Que le fédéral permette aux agents de la STIB de s'équiper de spray et de menottes et d'effectuer des fouilles constitue une mauvaise voie, celle de l'escalade des moyens.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME NADIA EL YOUSFI

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

concernant "le réaménagement de la chaussée de Neerstalle à Forest".

Mme la présidente.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- Vers le 14 décembre dernier, la chaussée de Neerstalle s'est vue dotée de panneaux la transformant en voie prioritaire et ce, sans aucune information préalable. Selon

staande. De logische conclusie van die stelling is dat het volledig zinloos zou zijn om handboeien en pepper spray te gebruiken. Iedereen met gezond verstand zal dat begrijpen.

U zegt dat de 1.629 gevallen van agressie niet enkel lichamelijke, maar ook verbale agressie betreffen. Nu breekt mijn klomp! U blijft de criminaliteit minimaliseren. Als de mensen van de veiligheidsdienst van de MIVB u hoorden spreken, zouden ze u vierkant uitlachen.

Mevrouw de voorzitter.- Meneer Lootens-Stael, u mocht een bijkomende vraag stellen, maar het is niet de bedoeling om een debat te voeren.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De antwoorden van de minister stellen mij niet gerust. De escalatie van de middelen is geen goede zaak.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende "de heraanleg van de Neerstalse Steenweg in Vorst".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (in het Frans).- *Rond 14 december werd de Neerstalse Steenweg via verkeersborden veranderd in een voorrangsweg, zonder voorafgaande informatie. Volgens het*

l'Administration des Equipements et des Déplacements (AED), cette décision s'inscrit dans un projet régional visant à rendre ces voies prioritaires afin d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun, ce qui est compréhensible vu les difficultés rencontrées par les bus et les trams principalement sur ce type de chaussée, dépourvue de la possibilité de création d'un site propre.

Comment une telle décision a-t-elle pu être prise sans aucune concertation, ni avec les pouvoirs locaux ni, surtout, avec les riverains ? Au cours d'une rencontre en 2005, ceux-ci vous avaient exprimé leur inquiétude quant à la dangerosité de cette chaussée (densité et vitesse de la circulation).

Cette transformation en voie prioritaire de la chaussée ne risque-t-elle pas de renforcer cet état de fait ? Selon les riverains, déçus par cette décision, vous semblez alors avoir reconnu la gravité de la situation et auriez envisagé la mise en place de feux rouges.

Ne serait-il pas plus intéressant de revenir à la concertation ? Transformée en voie prioritaire, la chaussée risque de devenir un "déversoir" de contingents de véhicules venant du ring. Ne serait-il pas plus judicieux et plus sécurisant pour les habitants de les dévier vers le boulevard de la 2ème Armée Britannique (sa parallèle), qui comprend plus d'entreprises, dont Volkswagen ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le PRD et le plan régional des déplacements ont fait l'objet d'enquêtes publiques et de décisions du gouvernement à l'époque. Ces deux plans précisent les principes d'aménagement et de gestion de la circulation des voiries. Des voies interquartiers, comme la chaussée de Neerstalle, sont prioritaires, sauf aux rond-points. La vitesse maximale est de 50 km/h.

Deux lignes de tram et une ligne de bus passent dans la chaussée de Neerstalle. Depuis fin 2005, la Région entreprend la mise en priorité systématique de ses voiries en commençant par celles qui

Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) past deze beslissing in een gewestelijk project om de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verhogen op dit soort wegen, waar een eigen bedding onmogelijk is.

Waarom hebt u niet overlegd met de plaatselijke besturen en met de omwonenden? Tijdens een eerdere ontmoeting hebben zij u verteld hoe gevaarlijk deze steenweg wel is door het dichte en snelle verkeer.

Zal die situatie niet nog verergeren doordat de steenweg nu een voorrangsweg is? De omwonenden dachten nochtans dat u het begrepen had en meer verkeerslichten zou plaatsen.

Moet u niet opnieuw overleggen? Als voorrangsweg wordt de steenweg een sluipteg voor verkeer dat van de Ring komt. Kan dat niet beter omgeleid worden naar de parallelle Britse Tweedelegerlaan, waar meer bedrijven gevestigd zijn?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het GewOP en het gewestelijk verplaatsingsplan leggen de principes inzake ruimtelijke ordening en verkeer vast en zijn indertijd aan een openbaar onderzoek onderworpen. Interwijkenwegen zoals de Neerstalsesteenweg zijn voorrangswegen, behalve aan de rotondes. De maximumsnelheid bedraagt er 50 km/u.*

Sinds eind 2005 is het gewest begonnen om al de interwijkenwegen in voorrangswegen te veranderen, te beginnen met die waar openbare vervoerslijnen doorlopen. Het gewest heeft deze verplicht-

accueillent des lignes de transport public. Il s'agit même d'une exigence imposée à la Région par le contrat de gestion de la STIB.

Dans cette logique, et vu la complexité actuelle de l'axe régi par le système de priorité de droite, dans lequel circule un tram qui est toujours prioritaire, et vu la mise en sens unique limité (SUL) de certaines rues débouchant sur Neerstalle, il est prudent de faire perdre la priorité aux véhicules - voitures et cyclistes - abondant la chaussée de Neerstalle. La mise en priorité de cet axe dans lequel circule un tram, toujours prioritaire, clarifie donc la situation.

Combinée aux mesures de protection des quartiers et à leur mise en zone 30, la mise en priorité peut effectivement ramener sur les voies de niveau supérieur un trafic percolant actuellement à travers les quartiers. L'expérience montre toutefois qu'en cas de trafic plus dense, la vitesse a tendance à s'homogénéiser vers 50 km/h, voire même plus bas, au niveau du véhicule le plus lent.

J'ai cependant demandé d'analyser les conséquences en termes de sécurité routière, suite au risque de vitesse plus élevé des véhicules en période creuse, et les mesures d'accompagnement qu'il y a lieu de prévoir à cet effet.

Placer des feux tricolores va à l'encontre de l'objectif de la mise en priorité. Le trafic dans les voiries latérales de la chaussée de Neerstalle ne justifie pas le placement de feux. En plus, je ne veux pas bloquer les transports en commun à chaque carrefour.

En ce qui concerne l'utilisation du Boulevard de la Seconde Armée britannique, elle est bien inscrite dans la structure du réseau hiérarchisé, puisque l'axe interquartier dont fait partie la chaussée de Neerstalle débouche sur ce boulevard.

La commune de Forest était parfaitement au courant de l'intention régionale de mettre en priorité la chaussée de Neerstalle. Néanmoins, je suis tout à fait d'accord avec vous sur le fait que l'administration aurait pu mieux communiquer sur les modalités de l'exécution des travaux. J'ai donné des instructions claires afin de préparer chaque mise en priorité future en étroite concertation avec les communes concernées et de distribuer un

ting overigens opgenomen in het beheerscontract van de MIVB.

In de Neerstalsesteenweg rijden twee trams en een bus. Momenteel geldt in de Neerstalse Steenweg de voorrang van rechts. Aangezien de trams echter altijd voorrang hebben en er in heel wat dwarsstraten beperkt eenrichtingsverkeer is ingevoerd, is het logischer en veiliger dat die steenweg een prioritaire weg wordt.

In combinatie met de invoering van zones-30 is het bovendien mogelijk het sluipverkeer terug naar de hoofdwegen te brengen. Bij druk verkeer loopt de snelheid automatisch terug tot 50 km/u of minder, naargelang van het traagste voertuig. Ik heb wel gevraagd te onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om te voorkomen dat er te snel wordt gereden tijdens de daluren.

Het gebruik van de Britse Tweedelegerlaan past in het gehiërarchiseerd netwerk, aangezien de interwijkenas waarvan de Neerstalsesteenweg deel uitmaakt, in die laan uitmondt.

Het verkeer in de zijstraten van de Neerstalse Steenweg is niet van die aard dat er verkeerslichten nodig zijn. Bovendien wil ik het openbaar vervoer niet aan elk kruispunt blokkeren.

De gemeente Vorst was op de hoogte van de plannen van het gewest om van de Neerstalsesteenweg een voorrangsweg te maken. Het bestuur had wel betere informatie kunnen verstrekken over de uitvoering van de werken. Er was inderdaad onvoldoende overleg gepleegd. Dat moet beter in de toekomst. Ik heb duidelijke instructies in die zin gegeven.

toutes-boîtes info-chantier aux riverains.

D'une manière générale, l'AED devra être structurée de manière à mieux communiquer vers l'extérieur. A cet effet, j'ai prévu la création d'une cellule communication à la direction générale de l'AED, et trois nouvelles personnes y seront recrutées à ma demande.

En résumé, vous avez raison d'affirmer que la concertation n'était pas bonne. Elle devra être meilleure à l'avenir.

Mme la présidente.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- En remerciant M. le ministre pour sa franchise, je rappelle simplement que, même si tant de choses sont prévues dans le cadre du PRD, par rapport à ces voies et de leur échelle de priorité, il y a la théorie et la pratique. Il sera utile qu'il y ait, à un moment donné, une information ainsi qu'un minimum de concertation et d'évaluation. Comme vous avez déjà rencontré des riverains, je vous invite également à descendre dans la rue maintenant.

L'incidence sur la mobilité dans la chaussée de Neerstalle est nulle durant les heures de pointes. Il y a une densité à tous les niveaux : tant des petites rues qui débouchent sur la chaussée que lorsque les véhicules circulent à grande vitesse. Nous n'y avons pas beaucoup gagné en terme de nuisances. Il faut donc poursuivre la concertation et l'évaluation.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (*in het Frans*).- *Wat het Gewop ook voorschrijft, er bestaat nog altijd een discrepantie tussen theorie en praktijk. Het zou nuttig zijn een informatiemoment te organiseren en te zorgen voor een minimum aan overleg en evaluatie. Nu u de buurtbewoners heeft ontmoet, kunt u zich misschien ook ter plaatse begeven.*

Tijdens de piekuren zien we geen verandering in de verkeerssituatie op de Neerstalse Steenweg. De drukte wordt veroorzaakt door de vele zijstraatjes en de hoge snelheid van de auto's. Overleg en evaluatie zijn dus meer dan ooit nodig.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

concernant "l'itinéraire du bus 50 de la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *La ligne de bus 50, qui conduit au domaine provincial de Huizingen, transporte souvent de jeunes fauteurs de troubles. Pour limiter ce phénomène, l'itinéraire du bus a été dévié, ce qui n'a fait que déplacer le problème. Empruntant désormais des rues déjà encombrées, les bus rencontrent encore plus de nuisances.*

J'apprends à présent que la commune de Beersel et la Région flamande ont élaboré cinq scénarios pour remédier à la situation. C'en est que plus grotesque. Parce qu'une bande de jeunes voyous chambardent tout, le STIB se contorsionne pour limiter les dégâts. La STIB ne dispose-t-elle pas de contrôleurs ou de stewards pour s'attaquer à la source du problème, lequel porte préjudice à son image et à celle de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Quels sont les cinq scénarios proposés ? Que compte faire le ministre pour aider la STIB à remédier au problème en bridant l'indiscipline de quelques dizaines de jeunes ?

La STIB va-t-elle déployer des contrôleurs ou stewards supplémentaires ? Quelles autres solutions sont-elles envisagées par le ministre ?

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

betreffende "de route van de lijn 50 van de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- In de pers verschenen deze week een aantal artikels rond de route van lijn 50. Deze bus die naar het provinciaal domein in Huizingen rijdt, vervoert vaak jongeren die voor hinder en overlast zorgen. Om dit te beperken werd de route van de bus omgelegd. Het probleem werd hierdoor echter verplaatst. Straten waar zich reeds opstoppingen voordoen en die geteisterd worden door vracht- en sluipverkeer, bieden geen ruimte voor extra bussen. Door die gewijzigde route is de overlast nog toegenomen.

Nu vernemen we dat er aan de gemeente Beersel en het Vlaams Gewest vijf verschillende scenario's worden voorgesteld om dit euvel te verhelpen.

Op deze manier wordt het eerder potsierlijk. Omdat een stel straatjongeren waartegen niet afdoende wordt opgetreden de boel op stelten zet, moet de MIVB zich in allerlei bochten wringen om de schade te beperken. De MIVB beschikt toch over voldoende controleurs of stewards om het probleem bij de wortel aan te pakken? Het lijkt me belangrijk genoeg dit probleem grondig aan te pakken omdat het aanzienlijke schade toebrengt aan het imago van de MIVB en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ik had van de minister dan ook graag een concreet antwoord op volgende vragen:

Wat zijn deze 5 verschillende scenario's die worden voorgesteld? Wat wil de minister doen om de MIVB te helpen het probleem bij de oorzaak aan te pakken en het bandeloos gedrag van enkele tientallen jongeren te beteugelen?

Zal de MIVB extra controleurs of stewards inzetten? Welke andere oplossingen ziet de minister voor deze gedragsproblemen waarmee de MIVB te kampen krijgt?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La ligne de bus 50 relie Bruxelles-Midi à la gare de Lot et a été prolongée l'été dernier jusqu'au domaine provincial d'Huizingen.*

Les cinq différents scénarios dont il est question dans l'article ne dépendent pas de la STIB mais de la commune de Beersel et de la province du Brabant flamand. Elles concernent uniquement le trajet que le bus 50 peut suivre entre son terminus habituel à Lot et le domaine provincial d'Huizingen. La STIB a proposé trois scénarios à la province du Brabant flamand et attend une réponse pour début mars.

En septembre 2005, la STIB a signé une charte avec la zone de police de Sint-Pieters-Leeuw afin d'augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité. Celle-ci porte sur des conventions concrètes telles que des contrôles répressifs de parking sur les arrêts de bus, un soutien à la police lors des contrôles dans les bus, l'action "monter à l'avant" et des interventions garanties lors d'appels à l'aide. Nous attendons la réponse de la province du Brabant flamand.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Quel que soit le scénario retenu, vous devez être attentif à ce que le problème d'image de la Région bruxelloise ne soit pas exporté en Région flamande.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

De heer Pascal Smet, minister.- Buslijn 50 verbindt Brussel Zuid met het station van Lot en werd afgelopen zomer verlengd tot het provinciaal domein van Huizingen.

De vijf verschillende scenario's waarvan sprake in het artikel zijn niet van de hand van de MIVB, maar van de gemeente Beersel en de provincie Vlaams-Brabant. Ze hebben enkel betrekking op de route die bus 50 kan volgen tussen zijn gewone eindhalte in Lot en het provinciaal domein in Huizingen, en dit voor de periode waarin de bus naar het provinciaal domein zal doorrijden. De MIVB heeft na overleg met de provincie Vlaams-Brabant een offerte gemaakt voor drie scenario's en verwacht begin maart een antwoord.

In september 2005 heeft de MIVB een charter ondertekend met de politiezone Sint-Pieters-Leeuw. De bedoeling was om de veiligheid en het veiligheidsgevoel te verhogen. De concrete afspraken die in het charter zijn gemaakt, gaan onder meer over repressieve parkeercontroles aan de bushaltes, ondersteuning van de politie tijdens controles op de bussen en van de actie "vooraan instappen", en tenslotte gegarandeerde interventies bij noodoproepen. We wachten op het antwoord van de provincie Vlaams-Brabant.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- We zullen nog moeten afwachten voor welk scenario wordt gekozen. In elk geval moet u ervoor oppassen dat het imago-probleem van het Brussels Gewest niet naar het Vlaams Gewest wordt geëxporteerd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**concernant "la disponibilité d'installations sanitaires dans les stations de métro".****Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *La disponibilité des installations sanitaires dans les métros laisse souvent à désirer. Soit les toilettes sont entretenues par une dame et leur usage est payant, soit un agent de la STIB vous y donne accès et elles sont gratuites. Ce système est destiné à prévenir le vandalisme. Un accès libre est évidemment impensable.*

Cette année, il est question d'un projet pilote de placement de toilettes supplémentaires dans les stations les plus fréquentées, afin d'étoffer l'offre sanitaire. L'accès pour les personnes à mobilité réduite serait ainsi également amélioré.

Quand ce projet pilote débutera-t-il ? Qu'en est-il de sa durée, de son évaluation, de son coût, de son entretien ? Comment l'accès aisé sera-t-il garanti ? Dans quel délai les stations en seront-elles équipées ? Combien de stations sont-elles concernées ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *A ma demande, la STIB ouvrira en 2006 des installations sanitaires dans les stations de métro Madou et Bourse. Elles feront l'objet d'une évaluation financière. Nous les évaluerons également durant trois mois en fonction de différents critères :*

MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**betreffende "de beschikbaarheid van sanitaire installaties in de metrostations".****Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- De beschikbaarheid van de sanitaire installaties in de metrostations laat vaak te wensen over. Het beleid is duidelijk niet éénvormig. Sommige toiletten zijn betalend, omdat ze uitgebaat worden door een toilet dame. Indien deze persoon niet aanwezig is, is het gebruik gratis, maar in dat geval moet er een medewerker van de MIVB bijkomen om de toiletten te openen en te sluiten. Deze regeling moet vandalisme voorkomen. Hier is uiteraard geen sprake van een vlotte toegang en beschikbaarheid.

Naar verluidt gaat er dit jaar een testproject van start waarbij in een druk station een zogenaamde "toiletbatterij" zal geplaatst worden om de sanitaire mogelijkheden te verhogen. Deze installaties zouden in de drukste stations komen. Ook de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit zou hierdoor verbeterd worden.

Wanneer gaat dit proefproject van start? Hoe lang zal het duren? Hoe zal het geëvalueerd worden? Hoeveel zal het kosten? Hoe zal de vlotte toegankelijkheid ondertussen gewaarborgd worden? Hoe zullen de installaties onderhouden worden? Op welke termijn streeft u naar vlot bereikbare en goed onderhouden en gecontroleerde sanitaire installaties in alle daarvoor geschikte stations? In hoeveel stations komen er dit soort van installaties? U zal op dit punt politiek misschien sterker worden afgerekend dan op enig ander thema.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Lang voordat u zich met dit probleem ging bezighouden, hebben de mensen van Animo, de jongerenafdeling van de sp.a, reeds actie gevoerd over het tekort aan openbare toiletten.

fréquence d'utilisation, satisfaction des usagers, entretien, vandalisme, ...

Ces installations pilotes représentent chacune un coût estimé à 80.000 euros. Le but est de les rendre accessibles après paiement et d'éviter que les agents de la STIB n'aient à s'occuper de leur gestion.

Si les projets se révèlent concluants, nous étendrons l'installation de toilettes à d'autres stations durant la période 2007-2009. En cas de construction ou de rénovation de stations à l'avenir, nous y envisagerons également l'aménagement d'installations sanitaires.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Ces installations seront-elles surveillées ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est une possibilité. Nous testerons différents scénarios, en tenant compte de la manière dont les choses sont organisées dans des villes comme Rotterdam, Utrecht ou Paris.*

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Si ces projets se concrétisent, vous créerez plus d'emplois que le premier ministre, M. Verhofstadt, en deux législatures.*

- L'incident est clos.

Op mijn vraag zal de MIVB in 2006 twee sanitaire installaties openen in de metrostations Madou en Beurs. Tegen eind 2006 moeten ze klaar zijn. We zullen ze evalueren in functie van de frequentie van het gebruik, de tevredenheid van de gebruikers, het onderhoud, het vandalisme, enzovoort. Er komt ook een financiële evaluatie. De evaluatie zal van toepassing zijn op een periode van drie maanden.

De proefinstallaties zullen naar schatting elk ongeveer 80.000 euro kosten. Ze worden uitgewerkt op basis van de ervaringen van andere netten van openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld in Rotterdam, Utrecht en Parijs. Het is de bedoeling dat de lokalen slechts kunnen worden geopend na betaling en dat de agenten van de MIVB zich niet moeten bezighouden met het beheer van de toiletinstallaties.

Als de projecten een succes blijken te zijn, zullen we in de periode 2007-2009 toiletinstallaties openen in de stations De Brouckère, Zuid, Rogier, Louiza, Kunst-Wet, Simonis, Montgomery, Heizel en Beekkant. Als er in de toekomst stations worden gebouwd of vernieuwd, zullen we de inrichting van toiletinstallaties overwegen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- Zullen deze installaties gesurveilleerd worden, bijvoorbeeld door toiledames?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zou kunnen. In het Gare du Nord te Parijs kan je bijvoorbeeld alleen in het toilet als je betaalt. Er is personeel dat de toiletten netjes houdt. Ik heb reeds gezegd dat we rekening houden met de manier waarop de zaken in Rotterdam, Utrecht en Parijs worden georganiseerd. We zullen verschillende scenario's uittesten.

De heer Jos Van Assche.- U ziet dat het over een belangrijk onderwerp gaat. Als u deze plannen kunt realiseren, zorgt u voor meer bijkomende tewerkstelling dan premier Verhofstadt op twee termijnen van vier jaar heeft gerealiseerd.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le nouveau tracé de l'avenue de la Couronne".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- J'espère pouvoir aborder cette question orale sans me faire reprocher d'entretenir des alliances quelconques. Je souhaite évoquer le problème posé par l'actuel tracé de l'avenue de la Couronne, alourdi par la création d'un site propre pour les bus. Tous les riverains s'érigent contre ce nouvel aménagement : les commerçants, les automobilistes, les utilisateurs de motos et de vélos et les piétons. Sous prétexte de vouloir augmenter la vitesse de la flotte de la STIB, ce sont des commerces qui perdent des clients, des automobilistes qui ne peuvent plus circuler correctement, des accidents de motos, des arrachages de rétroviseurs et, in fine, une circulation des bus qui n'est pas réellement améliorée.

Dès juin 2005, des tracés ont été effectués au milieu de l'avenue de la Couronne pour créer une bande de circulation supplémentaire à l'usage exclusif des bus. De deux bandes, l'avenue de la Couronne passait ainsi à trois bandes de circulation sans pour autant, bien sûr, que sa largeur ne soit augmentée. Par conséquent, les piétons prennent des risques en traversant ces trois bandes étroites, d'autant plus que, depuis la modification des feux de signalisation, ils n'ont plus que douze secondes pour passer.

Des problèmes se posent également pour les automobilistes qui stationnent leur voiture avenue de la Couronne et qui risquent de se faire arracher leur rétroviseur, tant les voitures qui circulent manquent de place. Pour pallier cet inconvénient, ils stationnent en partie sur les trottoirs, causant une

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de heraanleg van de Kroonlaan".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Alle omwonenden, handelaars, automobilisten, fietsers en voetgangers protesteren tegen de heraanleg van de Kroonlaan met een eigen rijstrook voor de bussen. Daardoor moet de commerciële snelheid van de MIVB verbeteren, maar ondertussen verliezen de winkels klanten, kunnen de auto's niet meer normaal rijden en gebeuren er ongelukken, zonder dat het busverkeer echt vlotter verloopt.*

Sinds juni zijn er op de Kroonlaan drie rijstroken in plaats van twee, zonder dat de weg breder geworden is. Dat is riskanter voor overstekende voetgangers, zeker nu de verkeerslichten gewijzigd zijn en ze nog maar over twaalf seconden beschikken.

De automobilisten die hun wagen langs de Kroonlaan parkeren, lopen het risico dat hun achteruitkijkspiegels afgerukt worden door voorbijrijdende wagens bij gebrek aan ruimte. Daarom parkeren ze gedeeltelijk op het voetpad, wat dan weer andere ongemakken veroorzaakt.

De wagens moeten vaak op de busstrook rijden om dubbelgeparkeerde vrachtwagens te vermijden. Dat kan de bestuurders een boete opleveren en ongelukken veroorzaken.

Door het gebrek aan parkeerruimte en het vertraagde verkeer verliezen de winkels klanten, of verloopt hun bevoorrading moeilijker.

Deze ondoordachte heraanleg is gebeurd zonder

série d'autres désagréments.

Quant aux conducteurs, ils sont souvent obligés d'emprunter le site propre du bus, étant donné que les camions qui livrent les commerces sont stationnés en double file. Ces automobilistes se retrouvent donc sur le site propre avec le danger de se retrouver face à un bus et la possibilité de se voir délivrer une amende pour infraction au code de la route.

Les commerçants, pour leur part - une trentaine de commerces sont établis là -, perdent des clients en raison de l'absence de parkings sûrs ou d'une circulation largement ralentie, lorsque ce ne sont pas les marchandises qui font défaut car elles n'ont pas pu être livrées correctement.

Ce nouvel aménagement s'est fait en dépit du bon sens mais aussi, et surtout, en l'absence de toute concertation, de toute consultation des principaux intéressés, à savoir les habitants du quartier.

Des accidents impliquant essentiellement des motocyclistes et des vélos ont eu lieu. Ils ont eu pour effet d'encourager les autorités à enlever une bordure délimitant le site propre de la STIB, mais le problème de la mauvaise circulation demeure.

Quelle est votre position dans ce dossier ? Comment comptez-vous régler le problème et, le cas échéant, avez-vous déjà ébauché une réflexion à ce sujet ?

(M. Hervé Doyen, membre effectif, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Pascal Smet, ministre.- La question de la fluidité du passage des bus 95 et 96 dans l'avenue de la Couronne n'est en réalité pas neuve et a fait l'objet de très nombreuses discussions et concertations avec les autorités communales ixelloises et les riverains depuis plusieurs années. Différentes hypothèses de travail ont été examinées

enig overleg met deze betrokkenen.

Vooral met fietsers en motorrijders zijn er al ongevallen geweest. De overheid zal de busstrook afbakenen met een verhoogde rand, maar dat zal de slechte verkeerssituatie niet doen verdwijnen.

Hoe wilt u dit probleem oplossen?

(De heer Hervé Doyen, effectief lid, treedt als voorzitter op)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het probleem van buslijnen 95 en 96 in de Kroonlaan is niet nieuw. Er wordt al jaren overleg gepleegd met de gemeente Elsene en de buurtbewoners. Uiteindelijk werd beslist om een centrale busbaan uit te proberen.*

et éliminées après discussion avant de décider de la mise à l'essai d'une bande bus centrale telle qu'aménagée depuis le mois de juin 2005.

Il n'est pas inutile en effet de rappeler que l'idée initiale d'une bande bus le long du stationnement a été écartée, précisément pour éviter de pénaliser les possibilités d'accès et de livraison des entreprises riveraines, et ce en concertation avec les autorités ixelloises. Quelques précisions en ce qui concerne l'aménagement réalisé :

- la largeur de l'avenue de la Couronne est variable. Cependant, le marquage effectué laisse à tout endroit une largeur minimum de trois mètres entre les voitures en stationnement et la bande bus. Cette largeur est donc suffisante pour permettre le passage d'un poids lourd.

- le fait qu'à certains moments des automobilistes doivent franchir le site bus pour dépasser un obstacle n'est pas un problème majeur en soi. Son caractère franchissable a bien été conçu comme tel.
- aucun emplacement de stationnement n'a été supprimé.
- le temps de traversée des piétons aux feux n'a en rien été modifié.

L'un des principaux problèmes rencontré dans cette artère est le stationnement en double file de camions de livraison. Sensibles à ce problème et souhaitant faciliter la vie aux commerces et entreprises, l'AED et la STIB ont proposé à plusieurs reprises à la commune d'Ixelles d'aménager, à des emplacements à déterminer de commun accord, plusieurs zones de livraison. Jusqu'à présent, les autorités communales n'ont pas marqué leur accord sur cette proposition, estimant ne pas avoir les moyens policiers nécessaires pour faire respecter ces zones.

Quant à affirmer que la circulation serait rendue malaisée dans cette artère, chacun admettra que la situation antérieure était totalement anarchique. Avant l'aménagement, il était de mise de rouler à des vitesses bien supérieures aux 50 km/h requis en ville dans ce tronçon de l'avenue. Si le trafic est aujourd'hui un peu ralenti, c'est tout bénéfique pour

Het oorspronkelijke idee om een busbaan in te richten aan de kant van de weg hebben we laten varen omdat de toegankelijkheid van de bedrijven in de buurt dan in het gedrang zou komen.

De Kroonlaan is niet overal even breed, maar er is overal minimum 3 meter ruimte gelaten tussen de geparkeerde wagens en de busbaan. Dat is voldoende om een zware vrachtwagen door te laten. Het is geen probleem dat automobilisten soms over de busbaan moeten rijden om een obstakel te vermijden, dat was zelfs zo voorzien. Er zijn geen parkeerplaatsen afgeschaft. De verkeerslichten laten de voetgangers evenveel tijd om over te steken als vroeger.

Op de Kroonlaan vormen de dubbel geparkeerde vrachtwagens, die goederen leveren, wel een groot probleem. Het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) en de MIVB hebben de gemeente Elsene meerdere malen voorgesteld om laad- en loszones in te richten. De gemeente Elsene vindt echter dat ze over te weinig politieagenten beschikt om het gebruik van de laad- en loszones te controleren.

De vroegere verkeerssituatie was veel slechter. Voor de herinrichting werd er immers veel te snel gereden op de Kroonlaan. Tegenwoordig is het veel veiliger voor voetgangers.

De herinrichting heeft wat ongemakken veroorzaakt, maar we moeten ook naar de voordelen kijken. De bussen van de MIVB deden er vroeger tot achttien minuten over om tijdens het spitsuur van de Generaal Thyslaan naar de Generaal Jacqueslaan te rijden. Sinds de herinrichting neemt dat gemiddeld slechts vijf minuten tijd in beslag. Dat is een groot succes.

De voorlopige aanleg moet zo snel mogelijk bestendig worden. Daarom zal mijn administratie een volledig plan van heraanleg opstellen.

les piétons et riverains en termes de sécurité.

A côté des difficultés ou inconvénients, il faut mesurer les avantages de l'aménagement réalisé. Les mesures effectuées par la STIB font état d'une très sensible amélioration du temps de parcours des bus vers la ville. A l'heure de pointe en particulier, les bus mettaient en moyenne dix minutes pour parcourir les quelques centaines de mètres séparant l'avenue Général Thys et le boulevard Général Jacques avant l'aménagement. Le temps de parcours constaté y atteignait régulièrement jusqu'à dix-huit minutes ! Depuis la réalisation de celui-ci, ce temps moyen a été réduit à cinq minutes, ce qui fait de cet aménagement l'un des plus efficaces réalisés ces derniers mois en termes de vitesse commerciale. Lorsqu'on sait que les lignes 95 et 96 sont empruntées chaque année par quelque deux millions de voyageurs, on apprécie pleinement l'intérêt de la mesure.

Ceci étant, l'aménagement provisoire actuel doit être pérennisé le plus rapidement possible dans les meilleures conditions. C'est pourquoi j'ai chargé mon administration de dresser le plan d'un réaménagement complet.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Certains Ixellois disent que la STIB tue la STIB. Il est vrai que ce tronçon précis a été amélioré. Par contre des problèmes tout autour ont été créés. La possibilité de tourner à gauche sur le boulevard a été supprimée à cause du site propre de la STIB alors que l'on avait précisé que le parcours de l'avenue de la Couronne serait assorti de cette possibilité. Le trafic venant de l'autoroute est dévié vers l'avenue de la Couronne et tout le monde le constate. S'il est vrai que ce parcours précis est avancé, il semblerait que les transports en commun soient ralentis tout autour.

Par ailleurs, les commerces ne sont peut-être pas une préoccupation de ce gouvernement mais les commerçants se plaignent de la perte de clientèle. Soit la concertation n'a pas été entamée avec ces commerçants, soit ce n'est pas une préoccupation du gouvernement. Or, c'est un problème réel pour

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Volgens de inwoners van Elsene maakt de MIVB het zichzelf moeilijk. Het gedeelte waarvan sprake is verbeterd, maar daarrond zijn een hoop problemen ontstaan zodat het openbaar vervoer vertraging oploopt.*

De winkels klagen ook over een verlies aan klanten. Is er overleg geweest met de uitbaters ervan? De vaststelling dat er een probleem is, zal dat probleem niet oplossen. Het antwoord van de minister verbaast me enigszins.

eux. Dire que ce problème n'existe pas ne va pas aider à le résoudre. Que la commune ne fasse pas d'effort jusqu'à présent, je suis bien d'accord avec vous puisque nous l'avons critiqué mais cela ne résout rien. Je suis un peu étonnée de votre réponse.

Mme Céline Delforge.- Un nouveau commerce vient tout de même de s'ouvrir à cet endroit-là.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'étude d'impact sur la liaison en transport en commun entre Simonis et l'AZ-VUB Jette".

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *La liaison de tram rapide entre Simonis et l'AZ-VUB rencontre une forte opposition dans les communes de Jette et de Ganshoren. Elles craignent des répercussions négatives.*

Essentiellement à la demande des communes concernées, vous avez annoncé une étude d'impact, qui reprendrait les aspects positifs et négatifs de toutes les alternatives. L'une de ces alternatives est le maintien du service actuel, y compris la ligne de bus.

Les développements liés à l'AZ-VUB justifient cependant l'aménagement d'une liaison rapide en transport en commun, à l'instar de celles dont bénéficient les autres hôpitaux universitaires de la Région.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Toch is daar zopas een nieuwe winkel opengegaan.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de impactstudie over de openbare vervoersverbinding tussen Simonis en het AZ-VUB".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De snelle tramverbinding tussen Simonis en het AZ-VUB staat al sinds de bekendmaking van de plannen ter discussie. In de gemeenten Jette en Ganshoren is de tegenkanting groot omdat er gevreesd wordt voor de negatieve gevolgen van een dergelijke tramlijn.

Grotendeels op vraag van de betrokken gemeente kondigde u een zogenaamde impactstudie aan, waarin alle alternatieven met hun voor- en nadelen zouden worden opgenomen. Eén van die alternatieven is het behoud van de huidige regeling, met inbegrip van de buslijn.

U weet evenwel dat de ontwikkelingen in en rond het AZ-VUB de aanleg van een snelle openbare vervoersverbinding naar het hospitaal rechtvaardigen. De andere universitaire ziekenhuizen in het gewest worden trouwens wél goed en snel bediend

Il s'agit d'un dossier important et stratégique pour la Région, la VUB, les habitants et les entreprises du nord-est de Jette.

Etes-vous toujours partisan d'une nouvelle liaison rapide entre Simonis et l'AZ-VUB, les parcs d'entreprises environnants et les quartiers résidentiels? Quand une décision doit-elle intervenir sur la nature de cette liaison? Pourquoi le système existant est-il repris dans les alternatives éventuelles, alors que vous aviez exprimé l'intention d'aménager une liaison rapide en transport en commun?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *A votre première question, je peux répondre par l'affirmative. Je recherche toujours la meilleure liaison entre Simonis et le nord de notre Région. Nous avons convenu avec les différentes communes que la situation doit être objectivée. C'est la raison pour laquelle une étude d'impact débutera à la fin du mois de mars.*

Nous espérons connaître les résultats de cette étude fin octobre 2006. En novembre et décembre, les résultats seront analysés par le comité d'accompagnement et, après une nouvelle étude publique en janvier 2007, le gouvernement décidera, en mars 2007, de la nature de la liaison.

Nous avons gardé l'option de la ligne de bus parce que nous voulons comparer tous les tracés possibles, y compris l'option zéro, c'est-à-dire le maintien de la situation actuelle. Pour chaque scénario, il est aussi important de définir l'efficacité socio-économique du projet et de limiter les nuisances environnementales. La méthode utilisée a été développée par l'AATL, l'IBGE et l'AED. Les options que nous étudions sont les

door het openbaar vervoer. Bovendien hebben zowel de vorige regering als uzelf duidelijk aangegeven een voorstander te zijn van de komst van deze tram.

Dit is een belangrijk en strategisch dossier voor het gewest, de VUB en de inwoners en bedrijven in het noord-oosten van Jette. Toch is het nog altijd mogelijk dat er geen verandering van de situatie en dus geen snelle verbinding komt. Dit dossier verdient beter.

Bent u nog steeds voorstander van een nieuwe aangepaste snelverbinding tussen Simonis enerzijds en het AZ-VUB en de omliggende bedrijfsterreinen en woonwijken anderzijds? Wanneer komt er een beslissing over de aard van deze snelle openbare vervoersverbinding? Waarom is de bestaande regeling opgenomen bij de mogelijke alternatieven, terwijl onder meer uzelf de intentie heeft uitgesproken om een snelle openbare vervoersverbinding aan te leggen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Op de eerste vraag kan ik bevestigend antwoorden. Ik streef nog altijd naar een goede verbinding tussen Simonis en Hoog-Jette of het noorden van ons gewest. Dat is niet alleen belangrijk voor het ziekenhuis, maar ook voor de "Tuinen van Jette", voor de buurt rond het Oude-Afspanningsplein, de Tentoonstellingslaan, enzovoort. Ik ben met de verschillende gemeenten overeengekomen dat we deze zaak moeten objectiveren. Daarom wordt er op dit ogenblik een impactstudie uitgevoerd.

Dit is de planning:

- een openbaar onderzoek van 6 tot 20 januari over het bestek voor de impactstudie;
- een openbare infosessie die plaatsvond op 10 januari;
- een overlegvergadering over dit bestek op 27 januari;
- op 15 februari neemt het begeleidings-

suivantes :

- *l'option zéro, soit le maintien de la ligne de bus actuelle ;*
- *un bus en site propre sur l'Avenue de Jette ;*
- *un bus en site propre sur l'Avenue des Gloires nationales, l'Avenue Sermon et l'Avenue Poplimont ;*
- *un tram en site propre sur l'Avenue de Jette, avec ou sans passage souterrain ;*
- *un tram en site propre sur l'Avenue des Gloires nationales, l'Avenue Sermon et l'Avenue Poplimont ;*
- *un tram en site propre sur l'Avenue du Panthéon, l'Avenue Van Overbeke et l'Avenue De Brouckère ;*
- *un tram en site propre sur l'Avenue de Jette, l'Avenue de Laeken et l'Avenue Poplimont ;*
- *un tram via le Boulevard Belgica et l'Avenue Woeste jusqu'à la gare de Jette, combiné avec un tram rapide jusqu'à l'Avenue de l'Exposition universelle ;*
- *un métro jusqu'à l'Avenue de Jette et l'Avenue de l'Exposition universelle ;*
- *un prolongement de la ligne de métro 1A Heysel, via Roi Baudouin et le Ring O, jusqu'à l'Avenue de l'Arbre ballon.*

Mes projets dépendent naturellement des résultats de l'étude. Sur la base de ceux-ci, je soumettrai en mars 2007 une décision définitive au gouvernement.

comité de opmerkingen uit het overleg op in het bestek;

- eind februari wordt er een prijsofferte gevraagd aan de gekozen kandidaten;
- eind maart, toekenning van het contract aan het gekozen studiebureau en start van de impactstudie;
- eind oktober 2006 maakt het studiebureau hopelijk zijn resultaten bekend;
- in november en december, analyse van de resultaten door het begeleidingscomité;
- januari 2007, nieuw openbaar onderzoek;
- maart 2007, regeringsbeslissing over de aard van de verbinding.

We hebben ook de buslijn opgenomen om de doodeenvoudige reden dat we alle mogelijke oplossingen en tracés willen vergelijken met elkaar, ook de nuloptie, dat wil zeggen het behoud van de huidige situatie. Ook is het belangrijk om in alle voorstellen de sociaaleconomische doeltreffendheid van het project te bepalen en de milieuhinder te beperken. De gebruikte methode werd uitgewerkt door het BROH, het BIM en het BUV. De opties die we onderzoeken zijn:

- de nuloptie, dus het behoud van de huidige bediening;
- een eigen busbaan in de Jetselaan;
- een eigen busbaan in de Landsroemlaan, Sermon- en Poplimontlaan;
- een eigen trambaan in de Jetselaan, met of zonder ondergrondse doortocht;
- een eigen trambaan in de Landsroemlaan, Sermon- en Poplimontlaan;
- een eigen trambaan in de Pantheonlaan, Van Overbekelaan en De Brouckèrelaan;
- een eigen trambaan in de Jetselaan,

Lakenselaan en Poplimontlaan;

- een tram via de Belgicalaan en de Woestelaan tot het station van Jette, gecombineerd met een trein-tram tot de Wereldtentoonstellingslaan;
- een metro via de Jetselaan en de Wereldtentoonstellingslaan;
- een verlenging van de metrolijn 1A Heizel, via Koning Boudewijn en Ring O tot de Dikke-Beuklaan.

Mijn plannen hangen natuurlijk af van de resultaten van het onderzoek. Op basis daarvan zal ik in maart 2007 een definitieve beslissing voorleggen aan de regering.

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

De voorzitter. - Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Je n'ai pas pu suivre l'ensemble de votre réponse. Pourriez-vous me faire parvenir une copie de votre liste ?*

Mevrouw Carla Dejonghe. - Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik heb echter niet alles kunnen volgen. Kan hij me straks een kopie van zijn lijstje bezorgen?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je vous l'enverrai par courrier électronique.*

De heer Pascal Smet, minister. - Ik zal dat doormailen.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

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

concernant "le réseau de bus de nuit".

betreffende "het nachtelijk busnet".

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

De voorzitter. - Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, je vous ai interrogé à plusieurs reprises sur la mise en place d'un réseau de bus de nuit. A ma grande satisfaction, vous avez annoncé que ce réseau connaîtrait ses débuts cette année encore, ce qui se confirme à la lecture du budget.

Pourtant, les déclarations dans la presse du porte-parole de la STIB témoignent, pour le moins, d'un manque d'enthousiasme et de volonté de mener ce projet à bien, entre autres, parce qu'il ne rapporterait pas de bénéfices à la STIB, même s'il permettrait de répondre à une demande.

Si l'exigence qu'un service public doive créer des bénéfices financiers est assez particulière, les déclarations de la STIB m'inquiètent en ce qu'elles vont compromettre un élément important dans la politique de mobilité intégrée à Bruxelles.

Pouvez-vous me dire, M. le ministre si vous confirmez la mise en place de bus de nuit pour cette année et si la STIB vous a déjà fait part de ses intentions à ce sujet ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai clairement indiqué aussi qu'il y avait trois axes à partir desquels nous pouvions travailler.

Il s'agit de :

- prolonger les services de métro et tram de plus ou moins une heure pendant la nuit. Ceci devrait permettre au public de profiter de la ville après la dernière séance de cinéma au lieu de devoir reprendre en vitesse le dernier métro, ou de le rater comme c'est parfois le cas.
- définir des bus de nuit centrés sur les besoins des noctambules et des travailleurs à horaire décalé. La STIB, en parfaite concertation avec mes services, a commandé une étude afin de définir l'offre nécessaire en soirée et durant la nuit. Une autre étude a pour but de préciser le profil de l'utilisateur potentiel du réseau de nuit. J'en attends les conclusions dans les

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- De woordvoerder van de MIVB heeft zich in de pers niet erg enthousiast uitgelaten over het nachtelijk busnet, waarmee u nog dit jaar een begin wilt maken. Volgens hem zou dit project niet winstgevend zijn, ook al speelt het op een behoefte in.

Die uitspraak verontrust mij, aangezien ze een belangrijk element van het geïntegreerd mobiliteitsbeleid in Brussel in het gevaar brengt.

Kunt u mij bevestigen dat het nachtelijk busnet nog dit jaar zal worden ingevoerd? Heeft de MIVB u al haar bedoelingen meegedeeld?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Ik wil het nachtelijk netwerk uitbouwen op basis van drie pijlers.

Ten eerste stel ik voor om de metro's en trams 's avonds een uur langer te laten rijden zodat de Brusselaars na een filmvoorstelling of ander evenement nog met het openbaar vervoer naar huis kunnen.

Daarnaast wil ik nachtbussen instellen op grond van de behoeften van de uitgaanders en de mensen die avond- en nachtwerk verrichten. De MIVB heeft hierover een studie besteld. Ik verwacht de resultaten eind maart.

Tot slot wil ik een systeem van collectieve taxi's invoeren. Het bestuur heeft hierover een uitgebreide studie besteld. Het principe is eenvoudig: de klanten telefoneren twintig minuten op voorhand naar een telefooncentrale en begeven zich naar een welbepaalde stopplaats, waar een normale taxi of een minibus hen oppikt. Dit systeem

prochaines semaines, avant fin mars en principe.

- développer le taxi collectif, comme c'est le cas dans certaines villes européennes. A ma demande, l'administration régionale a élaboré une étude approfondie sur la question. Le principe en est très clair : les gens téléphonent vingt minutes à l'avance à un central téléphonique qui pourrait être pris en charge par la STIB, puis se dirigent vers un arrêt de transport précis ; un taxi normal ou un minibus (suivant la charge calculée par ordinateur) passe les prendre ; la prise en charge se ferait à des endroits fixes et la destination se conformerait à la demande. Grâce à ce système, on pourrait aussi satisfaire les besoins des travailleurs à horaire décalé, notamment en matinée. Bruxelles serait la première ville au monde d'un million d'habitants à posséder un système de taxi collectif de ce type.

Nous n'allons pas développer ces trois axes en même temps. Car 1,3 millions d'euros, ce n'est pas suffisant. Nous allons déterminer en fonction des études quel axe sera prioritaire.

C'est le gouvernement et non la STIB qui détermine la politique de mobilité. La STIB est un opérateur qui exécute ce que le gouvernement décide. Le gouvernement, soutenu par le parlement, veut un réseau de nuit. Nous allons le réaliser et prévoir les moyens pour ce faire. La STIB est là pour résoudre des problèmes et non pour en poser.

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie le ministre pour ses propos rassurants par rapport aux déclarations de la STIB. Il est très important, tant pour les gens qui vont au spectacle que pour le personnel travaillant dans l'horeca, de pouvoir avoir accès à ce type de transports.

Une quatrième possibilité serait d'arrêter le métro un peu plus tôt pour réaliser une économie, et de le remplacer par une ligne de bus qui pourrait rouler beaucoup plus tard.

kan ook nuttig zijn voor werknemers met zeer late of vroege werktijden.

Gezien onze begrotingsenveloppe maar 1,3 miljoen euro bedraagt, zullen we die drie pijlers niet tegelijk kunnen ontwikkelen. Op basis van de studies zullen we bepalen welke pijler voorrang moet krijgen.

De regering bepaalt het mobiliteitsbeleid. De MIVB voert enkel uit wat de regering beslist. De regering en het parlement willen een nachtelijk openbaar vervoer en zullen de middelen daarvoor uittrekken. De MIVB is er niet om problemen te scheppen maar om ze op te lossen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U stelt mij gerust, mijnheer de minister. Nachtelijk openbaar vervoer is belangrijk voor het uitgaansleven en voor het personeel uit de horeca.*

Om te besparen kunnen we de metro vroeger laten stoppen en in plaats daarvan een bus langer laten rijden.

Mme Pascal Smet, ministre.- Nous retiendrons cette suggestion dans les possibilités envisageables.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la sécurisation des traversées de piétons donnant accès au Parc du Cinquantenaire".

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

M. André du Bus de Warnaffe.- C'est suite à plusieurs interpellations déposées au Conseil communal d'Etterbeek, et surtout à la récurrence des réponses que j'ai reçues du Collège, que je vous adresse la présente.

Il y a de fait urgence à procéder à la sécurisation des traversées de piétons donnant accès au parc du Cinquantenaire et ce tant le long de l'avenue des Nerviens que le long de l'avenue des Gaulois. Or, il s'agit d'une compétence exclusivement régionale. Le sujet a fait l'objet de plusieurs demandes d'intervention de la part de l'Administration communale d'Etterbeek auprès de votre Administration régionale, apparemment sans succès.

En guise de rappel, le parc du Cinquantenaire, situé le long des avenues en question, est séparé par une large bande de terrain composée d'un trottoir promenade, d'une piste cyclable, d'une bande d'une ancienne ligne de tram, d'une bande d'herbe avec des arbres et d'une bande de parking pour les autos.

Un site propre a été aménagé voici quelques années

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

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de beveiliging van zebrapaden naar het Jubelpark".

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

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *De zebrapaden naar het Jubelpark langs de Nervierslaan en de Galliërslaan moeten dringend beveiligd worden. Dit is een gewestelijke bevoegdheid. De gemeente Etterbeek heeft hier verschillende keren om gevraagd, zonder resultaat.*

Langsheen het Jubelpark lopen een voetpad, een fietspad, een oude tramlijn, een strook met gras en bomen en een strook met parkeerplaatsen.

Enkele jaren geleden werd een aparte busstrook aangelegd in de Galliërslaan, langs het Jubelpark. Op een verkeersbord na, dat ondertussen verdwenen is, is er geen enkele bescherming voor de voetgangers en fietsers die van deze weg gebruik maken of er oversteken. Er is al een dode gevallen op deze plaats.

Begin 2005 werd de busstrook verlengd. De frequente gebruikers hebben een petitie ingediend bij de gemeente Etterbeek.

Op de grote ongerustheid van de omwonenden over de doorkomst van bussen heeft de gemeente

le long du parc du Cinquantenaire, avenue des Gaulois. Aucune protection, hormis un panneau situé entre l'avenue des Francs et l'avenue de Tervuren - qui a disparu entre-temps - n'a été prise ou mise en place pour les piétons et les vélos circulant le long de cette voie ou devant la traverser. Il y a déjà eu un mort à cet endroit avant les vacances d'été 2005.

Une prolongation du site propre pour les bus a été créée durant le premier trimestre de l'année 2005. Une pétition rassemblant de nombreuses signatures émanant de personnes qui fréquentent régulièrement ce site a été remise aux autorités communales d'Etterbeek.

Cette pétition exprimait la grande inquiétude face au passage de bus à cet endroit. La commune avait rassuré les habitants en signalant qu'elle allait prendre contact avec les autorités régionales afin d'installer des dispositifs de sécurité appropriés.

A ce jour, les bus circulent et certains utilisent cette voie à vive allure. Des panneaux de signalisation mobiles et des restes de chantier jonchent encore le parcours. Les différents points de croisement de ces bus avec les piétons et les vélos ne sont pas sécurisés avec la même intensité. Seule la sortie du musée semble correctement sécurisée.

Au vu de ces éléments, il est urgent de prévoir des chicanes et une signalisation idoine pour les piétons. J'avais joint initialement à la première version de ma question orale une série de suggestions graphiques, lesquelles avaient été rejetées par la procédure, laquelle ne permet pas l'examen de propositions graphiques.

Il est urgent d'intervenir avant de voir se multiplier les accidents.

Où en est l'état d'avancement de ce dossier ? Quel agenda prévoyez-vous pour la sécurisation des accès visés ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Suite à l'accident qui a coûté la vie à un cycliste, des marquages ont été modifiés dans une première phase signalant aux

geantwoord de gewestelijke overheid te zullen aansporen veiligheidsvoorzieningen aan te brengen.

Vandaag zijn de bussen een feit. Ze rijden vaak snel en moeten slalommen tussen mobiele verkeersborden en overblijfselen van de werken. De plaatsen waar het traject van de bus dat van voetgangers of fietsers kruist, zijn niet allemaal even goed beveiligd. Alleen aan de uitgang van het museum lijkt de veiligheid in orde.

Er moeten dringend chicanes komen en duidelijke aanduidingen voor de voetgangers. Ik deed een aantal grafische suggesties, die ik om procedure-rendelen niet bij mijn vraag heb kunnen voegen.

We moeten dringend ingrijpen om ongevallen te voorkomen. Wanneer zal de nodige beveiliging worden doorgevoerd?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Nadat een ongeval een fietser het leven had gekost, wijzigden we de wegmarkering om de fietsers attent*

cyclistes le passage du bus dans la voirie latérale à l'avenue des Nerviens. J'ai ensuite demandé à mon administration d'étudier les liaisons pour deux roues dans le parc du Cinquantenaire et sur son pourtour.

Trois itinéraires cyclables passent par cette plaque tournante, venant de Woluwe St. Lambert (n° 13), de Woluwe St.-Pierre (n° 14) et d'Auderghem (n° 15).

Le bureau d'études Espaces et Mobilité a été désigné pour mener à bien cette étude.

Les études relatives aux aménagements de pistes cyclables incluent d'emblée une réflexion et des propositions à l'égard des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Le champ d'étude englobe les liaisons entre le rond-point Schuman et la Porte de Tervuren ainsi que toutes les liaisons du parc avec les voiries (avenues des Gaulois, des Nerviens, de la Joyeuse Entrée, de Cortenbergh, de la Renaissance et de l'Yser).

Les conclusions de cette étude dont je disposerai dans six mois permettront de proposer des aménagements de sécurité à court terme et des mesures à plus long terme s'intégrant aux futurs projets concernant cette zone.

Transmettez-moi vos propositions graphiques pour me permettre d'examiner les aménagements qui pourraient être réalisés à plus court terme.

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

M. André du Bus de Warnaffe.- Bien que vous certifiiez avoir formulé une demande auprès du bureau d'études Espace et Mobilité, le délai de 6 mois nécessaire à finaliser les dispositifs de sécurité m'inquiète. Le printemps et l'été correspondent à des périodes de haute fréquentation du parc du cinquantenaire. On ne peut admettre qu'il faille attendre davantage. Il est urgent d'intervenir concrètement pour aboutir à une solution satisfaisante dans les mois qui suivent.

te maken op de doorkomst van de bus in de Nervierslaan.

Ten tweede evalueert mijn administratie de fietsroutes in en rond het Jubelpark. Een eerste komt uit Sint-Lambrechts-Woluwe (nr. 13), een tweede uit Sint-Pieters-Leeuw (nr. 14) en een derde uit Oudergem (nr. 15). Hiervoor werd het studie bureau Espaces et Mobilité aangeduid. In een dergelijke studie komen natuurlijk ook de voetgangers en de PBM's aan bod. Op basis van deze studie zullen we op korte termijn veiligheidsvoorzieningen treffen en op lange termijn in maatregelen voorzien die in de toekomstige projecten van de buurt zullen worden opgenomen.

Indien u ze mij overmaakt, zal ik uw grafische voorstellen die op korte termijn te verwezenlijken zijn, graag bestuderen.

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

De heer du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Dat er voor het treffen van de veiligheidsvoorzieningen een termijn van zes maand geldt, verontrust me. In de lente en de zomer stijgt het aantal bezoekers in het Jubelpark. In de loop van de komende maanden moeten er concrete en bevredigende maatregelen worden genomen.*

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*