



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 3 MAI 2006**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 3 MEI 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	4	INTERPELLATIES	4
- de Mme Céline Delforge	4	- van mevrouw Céline Delforge	4
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 hausse de l'insécurité routière à Bruxelles".		betreffende "de toename van de verkeersonveiligheid in Brussel".	
<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.</i>	6	<i>Bespreking – Spreker : de heer Pascal Smet, minister.</i>	6
- de M. Erland Pison	9	- van de heer Erland Pison	9
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 sécurité lacunaire dans les rames du métro bruxellois".		betreffende "de gebrekkige veiligheid in de Brusselse metro's".	
<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.</i>	12	<i>Bespreking – Spreker : de heer Pascal Smet, minister.</i>	12
QUESTIONS ORALES	15	MONDELINGE VRAGEN	15
- de Mme Viviane Teitelbaum	16	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	16
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les problèmes des points noirs de la STIB et le programme pour les régler, exemple de l'avenue Buyl".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de problemen van de knelpunten van de MIVB en het programma om ze op te lossen, voorbeeld van de Buyllaan".	
Question orale jointe de Mme Nathalie Gilson,	16	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Nathalie Gilson	16
concernant "la probable mise à sens unique de l'avenue Adolphe Buyl".		betreffende "de vermoedelijke beperking tot éénrichtingsverkeer in de Adolphe Buyllaan".	
- de Mme Céline Delforge	24	- van mevrouw Céline Delforge	24
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la réalisation d'un tunnel sous la place Meiser".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein".	
- de Mme Céline Delforge	26	- van mevrouw Céline Delforge	26
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les irrégularités constatées à l'occasion d'un examen organisé par la STIB pour l'accès à la fonction de chef patrouilleur".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de onregelmatigheden vastgesteld bij een bevorderingsexamen voor controleurs van de MIVB".	
- de Mme Brigitte De Pauw	28	- van mevrouw Brigitte De Pauw	28
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la sécurité des deux-roues sur la voie publique".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de veiligheid van tweewielers op de openbare weg".	

<p>- de Mme Carla Dejonghe</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'inaccessibilité des quais du métro aux personnes dépourvues d'un titre de transport".</p>	31	<p>- van mevrouw Carla Dejonghe</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het ontoegankelijk maken van de metroperrons voor mensen zonder ticket".</p>	31
<p>- de M. Frederic Erens</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le réaménagement de la place Flagey et le point info 'Flagey'".</p>	33	<p>- van de heer Frederic Erens</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de heraanleg van het Flageyplein en het infopunt 'Flagey'".</p>	33

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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 hausse de l'insécurité routière à Bruxelles".

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

Mme Céline Delforge.- Au mois de mars, la presse a fait état des dernières statistiques disponibles pour les accidents de la route. Alors que dans les deux autres Régions l'insécurité routière objective - les accidents - diminue, à Bruxelles, elle augmente. Si on se penche sur les détails de ces statistiques, c'est encore moins rassurant, car c'est dans la catégorie des morts et des blessés graves qu'on constate la plus forte augmentation : près d'un quart de tués et 18,5% de blessés graves supplémentaires. Il s'agit donc bien d'une tendance et non d'un accident conjoncturel sur le plan touristique.

Ces statistiques nous rappellent également que la sécurité routière se rapproche le plus des dégâts humains et physiques les plus importants, puisqu'une politique de sécurité routière se traduit en morts ou en vies sauvées, selon l'option qu'on prend. Il est donc évident que cette question doit devenir une priorité pour notre Région.

Nous savons qu'au coeur de la sécurité routière se trouve bien entendu le code de la route, auquel on

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de toename van de verkeersonveiligheid in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Uit de recentste statistieken in verband met de verkeersveiligheid, blijkt dat het aantal ongevallen in Brussel toeneemt, terwijl het elders daalt. Bovendien zijn er een kwart meer doden gevallen en 18,5% meer zwaargewonden.*

Het beleid inzake verkeersveiligheid kan letterlijk levens redden of levens kosten, afhankelijk van de gemaakte keuzes. Dit moet dus een prioriteit zijn voor het gewest.

De basis van de verkeersveiligheid is het verkeersreglement, waaraan iedereen op de openbare weg zich moet houden. Helaas wordt het vaak met voeten getreden, niet alleen door de weggebruikers, maar ook door een lakse overheid.

Daar zijn verschillende oplossingen voor. De inrichting van de wegen kan heel wat gevaarlijk gedrag voorkomen. We hebben het al gehad over de anti-parkeerpalen. Ook verhoogde stoepranden zijn een mogelijkheid, maar zij vormen een

est censé se plier dès qu'on se trouve sur la voie publique. Puisqu'on parle beaucoup actuellement du respect des règles de civilité, le code de la route mériterait également d'être respecté. Malheureusement, il est souvent foulé aux pieds, que ce soit en ce qui concerne les usagers de la voirie, mais aussi en termes d'autorité publique, où on peut constater un curieux laxisme.

Les solutions à ce problème sont de plusieurs types. Il y a les aménagements qui permettent d'empêcher une série de comportements dangereux, principalement en matière de stationnement. Je sais, M. le ministre, qu'on a déjà évoqué le débat des potelets, mais on va devoir y revenir. Le système de bordures de trottoir surélevées est également une piste, mais qui a ses limites pour les usagers moins valides, en chaise roulante ou simplement plus faibles. Le problème, c'est qu'on voit de plus en plus que des conducteurs de véhicules qui auraient plus leur place à la campagne qu'en ville, ne se gênent pas pour franchir ces bordures et se garer sur les trottoirs.

Dans ce cas, les piétons sont contraints d'emprunter la voirie, ce qui est particulièrement dangereux sur des axes à haute densité de circulation.

En matière de respect des limitations de vitesse, vous avez entamé un plan d'installation de caméras fixes. Cette solution est intéressante sur certains grands axes - même si une fois les emplacements de celles-ci connus, certains automobilistes se contentent de ralentir à l'endroit critique pour ensuite reprendre une vitesse inadéquate -, mais elle ne résout pas le problème des vitesses élevées de la circulation sur les voiries secondaires.

Par ailleurs, la Région n'a pas de compétences en matière de police. Or, il s'agit d'un pilier fondamental en matière de politique de sécurité routière. Les aménagements physiques ne suffisent pas à faire respecter le code de la route. Toutefois, il est inadmissible que des patrouilles de police n'interviennent pas en cas d'infraction du code de la route. Il est à noter que les policiers eux-mêmes ne se sentent pas visés par le respect du code de la route.

Ce type de comportement contribue à renforcer l'idée qu'il est acceptable de se garer sur un trottoir,

probleem voor mensen met een beperkte mobiliteit. Helaas zijn er meer en meer chauffeurs met voertuigen die niet in de stad thuishoren, die zich niet generen om op de stoep te parkeren.

In dat geval moeten de voetgangers op de weg lopen, wat bij druk verkeer erg gevaarlijk is.

Om de snelheidsbeperkingen te doen naleven, plaatst u vaste camera's. Dat werkt op de grote verkeersassen, zolang de bestuurders niet weten waar ze staan opgesteld, maar niet op de secundaire wegen.

Bovendien heeft het gewest geen bevoegdheid over de politie. Die staat nochtans centraal in het verkeersveiligheidsbeleid. De fysieke aanpassingen volstaan niet om de wegcode te laten naleven. Het is echter ontoelaatbaar dat de politie niet optreedt bij overtredingen. De politie gaat trouwens ook zelf vaak in de fout.

Dit gedrag draagt bij tot de algemene nonchalance wat betreft het parkeren op een stoep, een fietspad of het dubbel parkeren.

Het is ook verontrustend hoe een aantal gemeenten met een tekort aan parkeerplaatsen niet optreden tegen gevaarlijk parkeren.

Is de minister bereid op de gevaarlijkste punten in het gewest een voorlopige signalisatie te plaatsen, ook al is daar reeds een definitieve signalisatie gepland?

Onder welke voorwaarden kan hij de gemeenten subsidies toekennen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening om de verkeersveiligheid te verhogen? Zo zijn er automobilisten die onder het toezicht oog van de politie de busstroken gebruiken, zonder dat daartegen wordt opgetreden.

Komt er een dialoog met de gemeenten en de politiezones om verkeersveiligheid prioritair in de veiligheidsplannen op te nemen en de politie ertoe aan te zetten om toe te kijken op de naleving van de wegcode en om te verbaliseren?

un passage clouté ou une piste cyclable parce qu' "on n'en a que pour 2 minutes". Cette fâcheuse tendance semble en outre se généraliser à Bruxelles.

Par ailleurs, la tolérance face au stationnement dangereux qui règne dans certaines communes, faute d'emplacements, est interpellante.

Face à l'ampleur potentielle des dégâts humains, êtes-vous prêt à procéder en urgence à des aménagements provisoires aux endroits les plus dangereux de notre Région, même si des aménagements définitifs ont déjà été planifiés par ailleurs, quitte à nuire parfois à l'esthétique des lieux ?

Avez-vous déjà réfléchi aux moyens de conditionner des aides régionales à l'égard des communes en matière de mobilité et d'aménagements publics pour le respect de la sécurité routière ? Au carrefour de la rue du Trône et de la Petite ceinture, en effet, certains véhicules empruntent en toute impunité la voie réservée aux bus, ceci sous le regard de l'unique policier affecté à la circulation à cet endroit.

Envisagez-vous un dialogue sérieux avec les communes et les zones de police afin de promouvoir la sécurité routière comme priorité dans les plans de sécurité et afin que le respect du code de la route soit intégré aux missions de toute patrouille de police ? Il serait en effet judicieux que le policier affecté au respect du code de la route puisse verbaliser.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec l'analyse que Mme Delforge fait de la situation.

En ce qui concerne les chiffres, nous devons rester prudents, dans le sens où l'on peut difficilement comparer Bruxelles avec la Flandre et la Wallonie en termes de kilomètres carrés. La seule comparaison valable peut être faite avec Anvers et

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De analyse van mevrouw Delforge klopt.

De Brusselse cijfers zijn moeilijk te vergelijken met die van de andere gewesten. Brussel is immers een stad zonder platteland en kan enkel vergeleken worden met Antwerpen of Luik.

Liège. Bruxelles est morphologiquement une ville, sans campagne.

Cela ne veut pas dire que je nie l'importance des chiffres. Ils montrent clairement que la sécurité routière n'était pas une priorité avant l'arrivée de ce gouvernement-ci. Par exemple, nous avons démarré il y a deux ans les premières campagnes de sécurité routière à Bruxelles. Il n'y en avait eu aucune à Bruxelles auparavant.

Nous organisons deux ou trois campagnes par an, exclusivement avec l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), avec lequel nous avons signé une convention de collaboration. L'administration régionale comprend une cellule Sécurité routière, qui a été créée il y a deux ans. Les caméras automatiques font également partie des éléments que nous avons mis en place.

Nous organisons beaucoup de formations à destination des communes, en collaboration avec l'Association de la ville et des communes bruxelloises. Elles portent sur l'aménagement du territoire et le code de la route. En mars et avril, nous avons encore organisé quelques modules de formation pour les fonctionnaires communaux.

Dans le cadre des Etats généraux de la sécurité routière, un groupe de travail a été constitué. Il est composé des chefs de corps de police, de représentants de la police fédérale, de l'IBSR, de l'Association de la ville et des communes bruxelloises, ainsi que de la Région. Le but de ce groupe de travail est d'élaborer des plans en vue d'améliorer la sécurité routière. Ces plans sont pris en compte lors de l'aménagement des voiries.

Nous entretenons un dialogue sérieux avec les communes et les zones de police. La Conférence des bourgmestres a d'ailleurs déclaré que j'étais le ministre qui collaborait le mieux avec les communes, dans le cadre d'un dialogue sérieux.

Nous sommes prêts à considérer les aménagements provisoires s'ils sont vraiment nécessaires et lorsque la demande émane, soit de la commune, soit des zones de police, à condition qu'elle soit bien motivée. Il ne faut en effet pas aggraver la situation avec des aménagements provisoires.

De cijfers tonen duidelijk aan dat de verkeersveiligheid geen prioriteit was vóór het aantreden van de huidige regering. Twee jaar geleden hebben we in Brussel de eerste verkeersveiligheidscampagnes gevoerd.

Nu organiseren we twee tot drie campagnes per jaar, in samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). De gewestadministratie heeft sinds twee jaar een cel Verkeersveiligheid. Ook automatische camera's maken deel uit van het beleid.

Samen met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten (VSGB), organiseren we regelmatig opleidingen voor de gemeenten over de ruimtelijke ordening en het verkeersreglement.

Binnen de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werd een werkgroep opgericht met de hoofden van de politiekorpsen, vertegenwoordigers van de federale politie, het BIVV, de VSGB en het gewest. Die werkgroep moet verkeersveiligheidsplannen opstellen waarmee rekening gehouden wordt bij het aanleggen van wegen.

Op vraag van de gemeenten of de politiezones wil het gewest voorlopige inrichtingen overwegen. Er moeten daar echter goede argumenten voor zijn. We willen de situatie ook niet verergeren.

Verkeersveiligheidsproblemen zijn vaak het gevolg van onaangepast rijgedrag. Alleen als de politie streng toeziet op de naleving van het verkeersreglement, kan dat gedrag wijzigen. Jammer genoeg ben ik niet bevoegd voor politiezaken, maar wel de burgemeesters en de zonechefs.

Het is waar dat sommige politieagenten het slechte voorbeeld geven of niet reageren. Vaak worden feiten niet door het Parket vervolgd. Zo ontstaat er een sfeer van achteloosheid, die het onveiligheidsgevoel verder in de hand werkt. Camerabeelden tonen aan dat er nog veel werk aan de winkel is.

Ik besef dat een mentaliteitswijziging tijd vraagt en alleen via de politie kan worden gerealiseerd. Jammer genoeg beschikt het gewest niet over de

Vous avez souligné à juste titre l'importance du comportement de chacun. L'insécurité routière est la conséquence de comportements inadaptés. La seule manière de changer ces comportements, c'est le recours à la police. Je suis convaincu depuis longtemps que, pour faire respecter le code de la route, il faut une intervention policière. Malheureusement, je ne suis pas compétent en matière de police, je n'ai aucun ordre à donner à ce niveau. Cela relève des bourgmestres et des chefs de zones.

Il est vrai que certains policiers ne montrent pas toujours le bon exemple et que d'autres n'interviennent pas. Trop souvent, le Parquet n'engage pas de poursuites. Tout cela engendre un climat de laissez-faire à Bruxelles, ce qui augmente l'insécurité. Les caméras automatiques démontrent toute l'ampleur du travail qui reste à accomplir.

Je dis "oui" à un dialogue sérieux, "oui" à la prise de responsabilités, mais il faudra encore du temps pour changer les mentalités. Changer les comportements n'est possible qu'au travers de la police. Malheureusement, les instruments nous manquent pour obliger celle-ci à faire son travail.

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie le ministre pour ses réponses. La nouvelle majorité prend un peu plus sérieusement la question de la sécurité routière en compte que la précédente.

Vous n'avez toutefois pas répondu à l'une de mes questions, relative aux conditions de certaines aides régionales. Ce n'est pas la première fois que je vous interroge à ce propos. Dans les contrats de mobilité, les policiers sont financés par la Région. Il est dès lors inadmissible qu'ils disparaissent on ne sait où, ou qu'ils ne fassent pas appliquer ce pour quoi ils sont là. Nous disposons, me semble-t-il, d'un petit levier à ce niveau.

Mon autre question concerne les potelets sur les trottoirs. Je sais que nous ne sommes pas tous d'accord à ce propos. Mais étant donné la situation, j'ai l'impression que c'est un moindre mal !

middelen om de politie te verplichten haar werk te doen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben blij dat verkeersveiligheid de huidige regering meer ter harte gaat dan de vorige.*

Mijn vraag over de toekenning van gewestmiddelen aan de politie in het kader van de mobiliteitscontracten, bleef onbeantwoord. Ik heb die vraag ook vroeger al gesteld. Het is onaanvaardbaar dat de politie die middelen krijgt, zonder dat ze op de verkeersveiligheid toeziet.

Over het nut van de paaltjes bestaat er onenigheid. Toch vormen ze de minst slechte oplossing.

M. Pascal Smet, ministre.- A Amsterdam, ils sont en train d'enlever tous les potelets. Après dix ans, ils ont réussi à changer le comportement des gens. Les gens savent que s'ils s'y garent mal, les conséquences seront pénibles.

Comme M. Decourty peut en témoigner, j'ai écrit à chaque commune avec laquelle nous avons conclu un contrat de mobilité, pour leur demander leur évaluation. Les communes ne sont pas toujours en tort. Parfois, elles signalent des éléments et l'administration régionale ne suit pas. J'ai introduit la même demande auprès de l'administration régionale. Nous étudions actuellement l'éventualité d'un changement dans le contrat de mobilité et les conventions de mobilité.

De manière générale, je suis partisan d'une contractualisation de l'aide régionale aux communes. Cela figure d'ailleurs dans notre accord gouvernemental et il faudrait l'activer.

M. le président.- Si les mentalités avaient changé, nous n'aurions plus besoin de potelets. C'est une question d'évolution.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. ERLAND PISON

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

concernant "la sécurité lacunaire dans les rames du métro bruxellois".

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

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Pour toute clarté, ceci n'est pas une interpellation d'actualité, bien qu'elle soit quelque peu rattrapée par les événements de ces dernières semaines.*

Récemment, j'ai été témoin d'actes de vandalisme

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *In Amsterdam hebben ze de paaltjes na tien jaar kunnen weghalen: de inwoners hadden hun gedrag aangepast.*

Ik heb alle gemeenten waarmee het geweest een mobiliteitscontract heeft gesloten, gevraagd een evaluatie te maken. Soms heeft de gewestadministratie geen rekening gehouden met hun opmerkingen. Ook aan de gewestadministratie heb ik dus gevraagd tot evaluatie over te gaan. Mijn kabinet gaat na hoe het mobiliteitscontract en de mobiliteitsconvenanten kunnen worden aangepast. Globaal gezien vind ik dat gewestsubsidies aan gemeenten in contracten moeten worden vastgelegd.

De voorzitter.- Als de mentaliteit van de Brusselaar al gewijzigd was, hadden we geen paaltjes meer nodig.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ERLAND PISON

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

betreffende "de gebrekkige veiligheid in de Brusselse metro's".

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison.- Voor alle duidelijkheid: dit is een interpellatie, en geen actualiteitsinterpellatie, zelfs al is deze interpellatie een beetje ingehaald door de actualiteit van de afgelopen weken.

dans une rame de métro. En pleine heure de pointe, quatre jeunes ont démolé un poteau dans une rame bondée. Personne n'a réagi. J'ai pu joindre la brigade du métro et un vandale a été attrapé. J'ai ensuite eu l'occasion de discuter avec divers agents fédéraux de la brigade du métro. Il ressort de ces discussions que la réalité sécuritaire dans le métro est tout autre que ce que laissent paraître les majorités fédérale et bruxelloise.

J'espère avoir pu tout noter, car je n'avais pas de magnétophone.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il est strictement interdit d'enregistrer les déclarations de quelqu'un.*

M. Erland Pison (en néerlandais). - *Je le sais. L'agent de police m'a raconté que, avant la réforme des polices, le contrôle sur les lignes de métro était exercé par dix-sept duos. Après la réforme, il n'en reste que quatre pour surveiller quelque 70 stations.*

Les témoins d'un délit peuvent avertir la brigade via un numéro de téléphone affiché dans toutes les rames de métro. Cependant, les agents doivent souvent venir de loin, arrivent dès lors trop tard et n'ont plus qu'à constater les dégâts.

Cela démotive non seulement les citoyens, mais aussi les agents.

La disposition à porter plainte semble très faible, à voir l'état des rames (vitres griffées, graffiti, etc.). La réforme des polices n'a en tout cas pas

Ik heb deze interpellatie niet willen veranderen in een actualiteitsinterpellatie omdat ik niet de indruk wil wekken dat ik politieke munt zou willen slaan uit het tragische voorval in het Centraal Station. Overigens denk ik dat de zaken die ik vandaag zal aankaarten, niet zijn besproken tijdens het debat in de plenaire vergadering.

Ik heb deze interpellatie ingediend omdat ik zelf onlangs getuige was van vandalenstreken in een metrostel. Een groep van vier jongeren hebben toen tijdens het spitsuur een paal vernield in een overvol metrostel. Niemand reageerde. Het is weliswaar minder erg dan wat er in het Centraal Station is gebeurd, maar er zijn toch gelijkenissen. Ik heb de metrobrigade kunnen verwittigen en een vandaal is opgepakt. Daarna heb ik de gelegenheid gehad om met verschillende federale agenten van de metrobrigade te spreken. De realiteit over de veiligheid in de metro blijkt toch anders te zijn dan wat de federale paarse meerderheid en de Brusselse meerderheid doen uitschijnen.

Ik hoop dat ik alles goed heb kunnen noteren, want ik had natuurlijk geen bandopnemer bij om alles op te nemen.

De heer Pascal Smet, minister. - Het is wettelijk verboden om opnamen te maken van wat mensen zeggen.

De heer Erland Pison. - Natuurlijk is dat verboden. Ik had trouwens geen bandopnemer bij. Alleen als de persoon in kwestie toestemming geeft, mag het wel.

De politieagent vertelde me dat er voor de politiehervorming toezicht op de metrolijnen werd uitgeoefend door zeventien duo's. Na de politiehervorming zouden er nog slechts vier duo's aan de slag zijn om ongeveer zeventig metrostations te bewaken. Overigens kan dat aantal nog dalen als agenten afwezig zijn door ziekte.

Getuigen van een misdrijf kunnen de metrobrigade verwittigen met behulp van een telefoonnummer dat in alle metrostellen wordt geafficheerd. De agenten moeten echter vaak van ver komen. Ze verplaatsen zich zelf ook met de metro, en als ze enkele keren moeten overstappen, komen ze vaak

débouché sur un renforcement de la présence policière sur les lignes de métro.

Même si le système de télésurveillance fonctionne dans les stations, toutes les images ne sont pas enregistrées. Avec les techniques actuelles, il devrait être possible de conserver toutes les images dans une banque de données.

Heureusement pour le ministre que les images du meurtre qui a eu lieu à la gare centrale ont pu être enregistrées, sinon il aurait dû démissionner.

Le traitement des données de la police du métro est également déficient. Malgré la mise sur pied d'un programme pour l'enregistrement des procès-verbaux, des données ont disparu, des erreurs de procédure ont été commises et des auteurs d'infractions n'ont pas été poursuivis, car les agents n'ont pas tous reçu la formation prévue. Le serveur central, situé dans le bâtiment d'IBM, fonctionne parfaitement, mais le réseau est vite saturé, ce qui entraîne des retards et des frustrations.

Il convient d'évoquer la sécurité lorsqu'on parle de transports en commun bruxellois. Il n'y a pas que le prix, la durée du trajet ou la fréquence des correspondances qui sont déterminants pour celui qui opte pour les transports en commun. Certaines personnes que je connais personnellement préfèrent subir une heure d'embouteillage plutôt qu'un quart d'heure de métro, pour des raisons de sécurité.

Je pense que vous étiez présent à la réunion de concertation. Donc, vous devez savoir que la police du métro souffre d'un manque d'effectifs. A quelle solution pensez-vous ? Bien que la police du métro ne relève pas de votre compétence, vous devriez insister auprès des ministres compétents pour remédier à ce problème. Lors des investissements de télésurveillance, avez-vous tenu compte du fait que les images perdent de leur valeur si elles ne sont pas enregistrées ? Qu'allez-vous faire par rapport à cela ? Vous-même ou votre collègue fédéral, ferez-vous le nécessaire pour dispenser une formation informatique spécifique aux agents et investir dans un système efficace de transmission des données ?

te laat en kunnen ze enkel nog de gevolgen van het misdrijf vaststellen.

Dat zorgt niet alleen voor een demotivatie van de burgers - ik heb toen vier tot vijf uur verloren en kan mij inbeelden dat sommige mensen wiens gezin thuis wacht, die tijd niet hebben -, maar ook van de politiemensen.

De aangiftebereidheid moet wel bijzonder laag zijn wanneer men de staat van de metrostellen ziet (gekraste ruiten, graffiti, enzovoort). Voor zover de politiehervorming al zou hebben geleid tot meer blauw op straat, heeft ze alleszins niet gezorgd voor meer blauw op de metrolijnen.

De meeste camera's in de stations werken misschien wel - wat in het begin niet het geval was - maar niet alle beelden worden opgenomen. Zelfs een leek als ik verbaast zich hierover. Met de huidige techniek moet het toch mogelijk zijn alle beelden op een bestand te bewaren. De klassieke situatie waarbij er voor elke camera een videoband bestaat, is niet meer van deze tijd.

Gelukkig werden de camerabeelden van de moord in het Centraal Station opgenomen. Wat was er gebeurd indien er van deze camera geen beelden waren bewaard? De minister zou dan al lang zijn ontslag hebben ingediend. Zowel voor de ouders als voor de minister is het goed dat de beelden bewaard zijn.

Ook met de dataverwerking van de metropolitie loopt het flink fout. Begin dit jaar werd een programma in gebruik genomen voor de registratie van processen-verbaal. Over het programma zelf zijn de weinige agenten die er een opleiding over kregen, tevreden. Omdat het programma echter werd geïnstalleerd zonder alle agenten op te leiden, verdwijnen sommige processen-verbaal, gebeuren er procedurefouten en seponeringen en worden mensen die ernstige feiten plegen, vrijgesproken. De centrale server staat opgesteld in het IBM-gebouw en werkt uitstekend. Alleen kunnen de datakabels maar een zeer beperkte overdracht van gegevens aan. Als meerdere agenten in het metrocommissariaat tegelijkertijd gegevens willen invoeren, valt het systeem uit, met wachttijden en frustratie tot gevolg.

Ne serait-il pas utile de mener une campagne de promotion auprès des usagers ? Ne devrions-nous pas inciter les usagers à dénoncer les actes de vandalisme à la police du métro, tout en leur garantissant le respect de l'anonymat, et donc une protection contre d'éventuelles représailles ?

J'aurais également aimé savoir ce que la STIB entend exactement par "vandalisme", puisque la scène à laquelle j'ai assisté n'est vraisemblablement pas qualifiée de vandalisme, mais d'"usage normal".

Het Vlaams Belang is altijd al van mening geweest dat men niet over het Brussels openbaar vervoer kan spreken, zonder het over de veiligheid op het openbaar vervoer en op de openbare weg te hebben. Niet alleen de kostprijs, de reisduur of de frequentie van de verbindingen bepalen immers of mensen voor het openbaar vervoer kiezen. Persoonlijk ken ik verscheidene mensen die verkiezen een uur in de file te staan, dan zich een kwartier met de metro te verplaatsen.

Mijnheer de minister, ik vermoed dat u aanwezig was op de overlegvergadering en dat u nu op de hoogte bent van de onderbemanning van de metropolitie. Welke oplossing plant u? Ook al behoort de metropolitie niet tot uw bevoegdheden, toch dient u er bij de bevoegde ministers op aan te dringen dat ze in de nodige manschappen voorzien. Hebt u er bij de investeringen in camerabewaking rekening mee gehouden dat de beelden veel van hun waarde verliezen als ze niet geregistreerd worden? Zult u daar iets aan doen? Wanneer? Zult u - of zal uw federale collega - wijzen op de vanzelfsprekende noodzakelijkheid om de agenten een specifieke opleiding over het gebruik van het computerprogramma te geven en om in efficiënte datatransmissie te investeren?

Zou het niet nuttig zijn om, naast deze evidente maatregelen, een promotiecampagne te voeren naar de reizigers toe? Men zou hen moeten aansporen tot voldoende burgerzin om vandalisme aan de metropolitie te rapporteren en men zou hen moeten melden dat er voor getuigen van misdrijven anonimiteit wordt gegarandeerd, en dus ook bescherming tegen represailles wegens vandalen, dieven of aanraders.

Graag had ik ook geweten wat de MIVB als gevallen van vandalisme omschrijft. In het geval waarvan ik zelf getuige was, bleek een uit zijn sokkel gestampte paal niet als vandalisme, maar als "normaal gebruik" te worden beschouwd. Om correcte statistieken te hebben, lijkt het mij bijgevolg interessant om te weten wat de MIVB precies onder vandalisme verstaat.

Discussion

Bespreking

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*. - Une distinction doit être établie entre la police du métro et le service de sécurité de la STIB, même si ces deux services collaborent étroitement et disposent des mêmes images. La police du métro fait partie de la police des chemins de fer, qui dépend de la police fédérale, qui elle-même dépend du ministre de l'Intérieur.

Nous n'avons pas attendu l'interpellation de M. Pison pour investir dans la sécurité du métro. Lorsque le mur vidéo, le système d'enregistrement et les caméras supplémentaires ont été mis en service, j'ai clairement annoncé que toutes les stations de métro seraient équipées d'ici la fin de l'année. En outre, le gouvernement a décidé il y a quatre semaines que, dès le 1er juillet 2006, deux personnes seraient physiquement présentes dans les 30 stations de métro les plus sensibles, entre 18h et l'heure de fermeture du (pré-)métro. Ces décisions datent de plusieurs mois et sont en cours de réalisation.

Le ministre-président et moi-même avons abordé à plusieurs reprises le problème du manque d'effectifs de la police du métro avec le ministre de l'Intérieur. Au cours de la récente réunion avec tous les gouvernements du pays, il a promis de renforcer la présence des agents de police fédéraux dans le métro. La prochaine réunion, prévue le 23 mai, précisera le volume de l'effectif.

Nous le savions et ce point relève de la responsabilité du ministre de l'Intérieur. Je ne peux pas décider à sa place de faire intervenir la police fédérale dans le métro, puisque ce n'est pas de ma compétence. Les chefs des zones de police de la police locale pourraient éventuellement le faire.

Le ministre de l'Intérieur voudrait reprendre pour les gares ferroviaires le système que la Région a installé dans le métro. Il n'est donc pas si mauvais.

Le vandalisme consiste en des actes par lesquels des choses sont abîmées. S'ils sont signalés, et s'ils sont considérés comme tels par la STIB, il y a intervention. Il arrive que ce ne soit pas signalé et qu'une accoutumance se manifeste.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Ik wil als inleiding opmerken dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de metropolitie en de veiligheidsdienst van de MIVB, ook al werken beide diensten nauw samen en beschikken ze over dezelfde beelden. De metropolitie is een onderdeel van de spoorwegpolitie, die afhangt van de federale politie, die op haar beurt afhangt van de minister van Binnenlandse zaken.

We hebben niet op de interpellatie van de heer Pison of het incident gewacht om te investeren in de veiligheid in de metro. Het is overigens dankzij die investeringen dat de beelden konden worden opgenomen. Toen de videomuur, de opnameapparatuur en de bijkomende camera's in gebruik werden genomen, heb ik heel duidelijk gezegd dat we voor het einde van het jaar alle stations met opnameapparatuur zouden uitrusten. Dat werd dus al maanden geleden beslist, net zoals de plaatsing van de bijkomende camera's. De regering heeft voorts vier weken geleden beslist om vanaf 1 juli 2006 in de dertig meest incidentgevoelige stations permanent twee mensen fysiek aanwezig te laten zijn tussen 18u en het sluitingsuur van de (pre-)metro. Al die programma's werden weken of maanden geleden beslist en zijn momenteel in uitvoering.

De minister-president en ikzelf hebben het probleem van de onderbemanning van de metropolitie al meermaals aangekaart bij de minister van Binnenlandse Zaken. Die heeft op de jongste vergadering met alle regeringen van dit land beloofd om bijkomende federale politieagenten in de metro te plaatsen. Normaal gezien zullen we op de volgende vergadering van 23 mei aanstaande weten over hoeveel personen het precies zal gaan.

We wisten dat. Het behoort dan tot de verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik kan niet in zijn plaats beslissen om federale politie in de metro te laten optreden. Dat behoort niet tot mijn bevoegdheid. Eventueel zouden de chefs van de politiezones van de lokale politie dat kunnen doen.

De minister van Binnenlandse Zaken wil het

Il est abusif de déduire de chaque incident que le métro est le lieu le moins sûr du pays. Annuellement, 255 millions de personnes utilisent les transports en commun à Bruxelles et elles savent que, malgré quelques incidents, le métro est sûr. La Région a pris ses responsabilités et continuera à le faire.

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

M. Erland Pison (en néerlandais).- *Je sais que vous n'êtes pas compétent pour la brigade du métro.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce n'est hélas pas de ma compétence.*

M. Erland Pison (en néerlandais).- *Il serait intéressant que le ministre compétent ait un ensemble de compétences plus cohérent en ce qui concerne la sécurité dans le métro.*

Le personnel du service sécurité de la STIB est souvent frustré parce qu'il dispose de moyens légaux et matériels insuffisants pour agir effectivement sur l'insécurité. Il ne peut souvent pas faire plus qu'encercler l'auteur d'un délit en attendant l'arrivée de la brigade du métro. Selon un travailleur de rue, seule une intervention musclée de la police a un effet positif.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous attendons les arrêtés royaux que le ministre fédéral de l'Intérieur devait prendre afin que les moyens légaux soient disponibles. Ces derniers mois, la STIB et moi-même avons fréquemment insisté à ce*

système dat het gewest in de metro geïnstalleerd heeft overnemen voor de spoorwegstations. Ik denk dus dat het zo slecht niet gaat en dat het gewest zijn verantwoordelijkheid heeft genomen. Dat zal ook in de toekomst zo blijven gebeuren.

U vraagt hoe de MIVB vandalisme definieert. Vandalisme is een daad waarbij iets beschadigd wordt. Als dat aangegeven wordt, wordt dat genoteerd en als de MIVB vandalisme vaststelt wordt er opgetreden. Het is mogelijk dat een aantal mensen zaken niet aangeven. Er ontstaat ook een zekere gewenning. Het is ook verkeerd uit elk incident te willen afleiden dat de metro de meest onveilige plaats in het land is. Er zijn jaarlijks 255 miljoen mensen die het openbaar vervoer in Brussel gebruiken en die weten dat ondanks een aantal incidenten de metro veilig is. Het gewest heeft steeds zijn verantwoordelijkheid op dat vlak opgenomen en zal dat blijven doen.

De voorzitter. - De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison. - Ik weet dat u niet bevoegd bent voor de metrobrigade. Dat heb ik ook gezegd.

De heer Pascal Smet, minister. - Dat is inderdaad helaas niet mijn bevoegdheid.

De heer Erland Pison. - Het zou interessant zijn als de bevoegde minister een meer coherent pakket bevoegdheden zou hebben inzake de veiligheid in de metro.

U had het over de dienst Veiligheid van de MIVB. Welnu, die personeelsleden voelen zich vaak gefrustreerd omdat ze onvoldoende wettelijke en materiële middelen hebben om werkelijk iets aan de onveiligheid te doen. Vaak kunnen ze niet meer doen dan de dader van een misdrijf omsingelen tot de metrobrigade toekomt. Ik citeer trouwens een straathoekwerker, die zegt dat enkel keihard optreden van de politie helpt.

De heer Pascal Smet, minister. - U weet toch dat de federale minister van Binnenlandse Zaken een aantal koninklijke besluiten moest nemen om de wettelijke middelen ter beschikking te stellen. De MIVB en ikzelf hebben daar de afgelopen maanden

propos. Je suis le seul ministre de ce pays à avoir autorisé une société de transports en commun à utiliser, après une formation, menottes, spray au poivre et fouille. Il y aura aussi du personnel de sécurité supplémentaire. Le gouvernement bruxellois n'a rien à se reprocher.

M. Erland Pison (en néerlandais).- *En effet, ces décisions ont été prises, mais il a fallu cependant une nouvelle grève pour les concrétiser.*

A présent, les partis de la majorité font comme s'ils allaient répondre sévèrement aux problèmes de sécurité. Ils devraient admettre honnêtement qu'ils ont commis une erreur en menant la réforme des polices.

Vous dites que deux personnes seront présentes en permanence. Je suppose que vous parlez de stewards ou d'agents de la sécurité sans compétence de police ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai déjà tout dit.*

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

herhaaldelijk op aangedrongen. Ik ben trouwens de enige minister in dit land die toestemming heeft gegeven aan een maatschappij van openbaar vervoer om het gebruik van handboeien, pepperspray en fouilleringen mogelijk te maken na een opleiding. Er komt ook extra veiligheidspersoneel. We wachten op de federale minister van Binnenlandse Zaken. De Brusselse regering valt dus niets te verwijten.

De heer Erland Pison.- Die beslissingen werden inderdaad genomen, maar ondertussen was er toch weer een staking nodig omdat er in de praktijk niets van komt. Ik verwijt u dat niet persoonlijk, maar het is toch wel duidelijk dat er iets fout loopt.

Nu stellen de meerderheidspartijen het voor alsof ze de veiligheidsproblemen streng zullen aanpakken. Ze zouden eerlijk moeten zijn en toegeven dat ze fout geweest zijn door de politiehervorming door te voeren, waardoor er minder gedaan werd aan de veiligheid. De heer Vanraes zegt wel dat er steeds aan de veiligheid gewerkt wordt. Er is echter een hele tijd een stuk minder aan de veiligheid gewerkt.

U spreekt over twee mensen die permanent aanwezig zullen zijn. Ik neem aan dat u een soort stewards of veiligheidsmensen bedoelt en geen mensen met politionele bevoegdheid?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb alles al gezegd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 "les problèmes des points noirs de la STIB et le programme pour les régler, exemple de l'avenue Buyl".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME NATHALIE GILSON,

concernant "la probable mise à sens unique de l'avenue Adolphe Buyl".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaite aborder ici les problèmes de circulation qui concernent les points noirs de la STIB, ainsi que la manière dont vous envisagez de les résoudre. Je prendrai également l'exemple de l'avenue Buyl et de ses environs.

Le gouvernement bruxellois vient d'approuver le programme 2006-2010 d'amélioration de la vitesse des transports publics, que vous avez présenté. L'objectif est de mettre 90% du réseau tram en site propre et 40 % du réseau bus en site protégé, pour atteindre une vitesse commerciale de 20 km/h sur les lignes prioritaires et de 18 km/h sur les autres parcours, au lieu d'une vitesse moyenne de 17 km/h.

Pour améliorer l'efficacité du transport en commun bruxellois, de gros budgets seraient investis chaque année pour gommer les 250 points noirs répertoriés par la STIB sur l'ensemble de son réseau. Vous estimez en effet que cette lenteur relative coûterait au moins 17,5 millions d'euros au contribuable chaque année.

Pour accélérer le mouvement, différents types de

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 problemen van de knelpunten van de MIVB en het programma om ze op te lossen, voorbeeld van de Buyllaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NATHALIE GILSON

betreffende "de vermoedelijke beperking tot éénrichtingsverkeer in de Adolphe Buyllaan".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De Brusselse regering keurde onlangs het programma 2006-2010 goed voor het verbeteren van de snelheid van het openbaar vervoer. U streeft naar een eigen bedding of een aparte rijstrook voor 90% van het tramnet en 40% van het busnet. De commerciële snelheid moet 20 km/u worden op prioritaire lijnen en 18 km/u elders, in plaats van 17 km/u zoals nu.*

Het gewest zal daarom zwaar investeren om de 250 knelpunten in het MIVB-net op te lossen. U schat dat de traagheid van het openbaar vervoer de belastingbetaler jaarlijks 17,5 miljoen euro kost.

U plant verschillende werken: verkeerslichten met afstandsbediening, heraanleg van bepaalde wegen en wijziging van kruispunten.

U zult met de gemeenten overleggen over een globaal actieplan. Dat zei u over de Kroonlaan ook. De omwonenden en de handelaars zien het echter anders.

De heer Mary, bij de MIVB verantwoordelijk voor de contacten met de plaatselijke besturen, kondigt

travaux sont envisagés : feux à télécommande, réaménagement de certaines portions de voiries et modification de carrefours.

Pour atteindre ces objectifs, vous affirmez qu'un plan d'action global sera établi en concertation avec chaque commune. Vous aviez tenu les mêmes propos pour l'avenue de la Couronne. Or, force est de constater que les riverains et les commerçants ne tiennent pas le même discours.

C'est le cas, par exemple, pour ce qui concerne l'avenue Buyl. Jean-Michel Mary, responsable des relations avec les autorités locales à la société de transport bruxelloise, annonce qu'il y aura un sens unique du boulevard Général Jacques jusqu'à l'avenue Jeanne et que les bus et les trams continueront à circuler dans les deux sens, mais sur un demi-site propre descendant vers le boulevard.

Monsieur le ministre, ce sens unique est contesté, tant par les habitants que par les commerçants et les utilisateurs de la voirie. En tiendrez-vous compte ?

Par ailleurs, comme c'est le cas pour l'avenue de la Couronne et la chaussée d'Ixelles, les riverains des rues environnantes vont forcément être victimes du détournement de la circulation. En effet, les automobilistes seront contraints de chercher un "itinéraire bis" pour éviter les embouteillages nouvellement aggravés.

L'avenue Buyl est située à côté de l'ULB et il est vrai qu'elle connaît des difficultés liées au trafic automobile. Parmi ces difficultés, on peut également parler des problèmes de stationnement. Ils ne vont pas s'améliorer suite à ces décisions, puisqu'il n'y aura pas plus de places au total. Quant au phasage des feux, il ne semble pas suffisamment optimisé. Il est également évident que les transports en commun - et le passage des trams en particulier - génèrent beaucoup de vibrations et de nuisances sonores.

Il faudrait donc envisager des solutions afin de fluidifier le trafic et d'apporter à ces questions des solutions pratiques, telles que l'installation de feux piétons à la demande. Il faut maintenir la qualité de vie des riverains de l'avenue Buyl, qui doit conserver l'aspect convivial qui est le sien. En tout état de cause, la mise à sens unique de cette avenue

bijvoorbeeld aan dat er op de Buyllaan eenrichtingsverkeer zal komen van de Generaal Jacqueslaan tot de Johannalaan. Bussen en trams zullen in beide richtingen blijven rijden, deels over een eigen bedding.

Zowel de omwonenden als de handelaars en de weggebruikers zijn hier tegen. Zult u daarmee rekening houden?

De bewoners van de omliggende straten zullen het slachtoffer zijn van het feit dat de chauffeurs een alternatieve route moeten zoeken.

Er zijn inderdaad problemen op de Buyllaan, onder meer parkeerproblemen. Dat zal er niet op verbeteren, want er komen geen parkeerplaatsen bij. De verkeerslichten zijn niet behoorlijk afgesteld en het openbaar vervoer zorgt voor heel wat trillingen en geluidsoverlast.

We moeten dus zoeken naar manieren om het verkeer vlotter te doen verlopen en de levenskwaliteit van de bewoners te vrijwaren. Eenrichtingsverkeer draagt niet bij tot de samenhang van de wijk. De vele gele affiches op de ramen getuigen van de tegenstand van de bewoners.

In een artikel in La Libre Belgique spreekt de heer Mary over bus 71, trams 93 en 94 en de nieuwe tram 24.

Laatstgenoemde rijdt niet langs de Buyllaan, maar langs de Generaal Jacqueslaan. Op de website van de MIVB staat duidelijk dat het traject van de lijnen 71, 25 en 93 in 2008 via de Buyllaan zal lopen. Lijn 24 heeft een ander doel. Mogelijk moet die het kruispunt Buyl-Generaal Jacques ontlasten omwille van de voertuigen die links afslaan richting Ter Kameren. Wat is de mening van de minister daarover?

Beschikt u over een effectenstudie over de hele wijk, en niet alleen over de verkeersas zelf?

Zijn er andere oplossingen mogelijk? Deelt u het advies van de heer Mary?

ne semble pas remporter l'adhésion des habitants du quartier. Il suffit de compter le nombre d'affichettes jaunes apposées sur les vitres des riverains pour se rendre compte de leur opposition.

Par ailleurs, dans un article de la Libre Belgique mis en ligne le 21 mars, le responsable STIB des relations avec les autorités locales évoque le cas du bus 71, des trams 93 et 94 et de la nouvelle ligne de tram 24.

Or, cette dernière n'emprunte pas l'avenue Buyl, mais le boulevard Général Jacques. Le site web de la Stib présente clairement les trois lignes qui circuleront sur l'avenue Buyl en 2008, à savoir les lignes 71, 25 et 93. Dès lors, si référence est faite à la ligne 24, l'objectif doit être différent. Peut-être ne s'agit-il pas principalement de désengorger l'avenue Buyl, mais bien le carrefour Buyl-Général Jacques, à cause des véhicules qui descendent de l'avenue pour tourner à gauche vers la Cambre ? Quel est votre avis à ce sujet ?

Disposez-vous d'une étude d'incidence sur le quartier, et pas seulement sur l'artère elle-même ? Pourriez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

D'autres solutions pourraient-elles être envisagées ? Partagez-vous l'avis du responsable à la STIB des relations avec les autorités locales ?

M. le président.- La parole est à Mme Gilson pour sa question orale jointe.

Mme Nathalie Gilson.- J'écourterai quelque peu mon intervention, puisque Mme Teitelbaum a été très complète. Je me limiterai aux questions qui ne sont pas reprises dans sa question.

Confirmez-vous ce projet de mettre la circulation de l'avenue Adolphe Buyl en sens unique sur sa partie allant du boulevard vers l'avenue Jeanne ?

Avez-vous prévu des dérogations pour les habitants de ce tronçon afin qu'ils puissent accéder à leur garage, par exemple une mention "excepté circulation locale" ?

Avez-vous consulté de manière officielle les riverains et les commerçants au sujet de ce projet ? Un comité de quartier "Revivre à Ixelles", a

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *Ik zal me beperken tot de punten die mevrouw Teitelboom nog niet te berde bracht.*

Komt er eenrichtingsverkeer in de Buyllaan op het gedeelte richting Johannalaan? Zijn er maatregelen gepland voor de bewoners, zodat ze hun garage kunnen bereiken?

Bewoners en handelaars zijn over het project niet officieel geraadpleegd. Het wijkcomité "Revivre à Ixelles" heeft wel aan een aantal informele overlegvergaderingen deelgenomen. Heeft de minister de gemeente geraadpleegd?

Door de invoering van het eenrichtingsverkeer op een deel van de Elsensesteenweg is de omzet van de

participé à certaines réunions de concertation informelles, mais la population n'a pas été officiellement consultée.

Avez-vous consulté les autorités communales ?

La mise à sens unique de la chaussée d'Ixelles, entre la rue de l'Ermitage et la place Flagey, a eu pour effet de diminuer de 75% à 25% le chiffre d'affaires des commerçants qui y sont installés. Certains d'entre eux ont même été contraints de fermer leur commerce. Avez-vous pris en compte l'impact du changement de circulation sur le chiffre d'affaires des commerçants, qui sont nombreux sur cette artère ?

Les automobilistes devront trouver un itinéraire de déviation. C'est également un problème préoccupant.

Un plan de communication est-il prévu pour les habitants, les commerçants et les automobilistes ?

Quel est le calendrier prévu pour la mise en place de cette décision, si elle est confirmée ?

Etes-vous au courant du fait qu'une pétition contre ce projet circule, à l'initiative du comité de quartier "Revivre à Ixelles" ? Elle aurait déjà recueilli plus de 1.200 signatures à ce jour.

Le 30 mars, lors d'une réunion entre la STIB et les riverains de l'avenue Buyl, il aurait été décidé d'abandonner le plan d'inversion du sens unique de la rue Elise. Une décision a également été prise au sujet du feu au carrefour des avenues Buyl et Jeanne. Ce feu a été mis en clignotant permanent. Ces décisions émanent d'une réunion entre les riverains et la STIB, mais vous n'avez à ce jour adopté aucune position officielle en tant qu'autorité ministérielle régionale. Allez-vous avaliser les propositions faites lors de cette réunion ?

Je voudrais revenir à une interpellation de ma collègue Julie de Groote en commission de l'Infrastructure le 13 juillet de l'an dernier 2005. Je me permets de vous citer : « Le problème de mobilité que constitue la trafic issu de l'autoroute E411 et autour du campus de la Plaine est en souffrance depuis longtemps. Je compte y remédier dans les prochains mois par des décisions qui

handelaars daar met 75% tot 25% gedaald. Een aantal ervan hebben hun zaak moeten sluiten. Heeft de minister rekening gehouden met de gevolgen van de gewijzigde verkeerssituatie op de omzet van de vele handelaars op deze verkeersas?

Automobilisten moeten op zoek naar een alternatieve route. Ook dat is een probleem. Is er een communicatieplan voor de bewoners, de handelaars en de automobilisten? Hoe staat het met de agenda voor de uitvoering van deze beslissing?

Bent u ervan op de hoogte dat reeds meer dan 1.200 handtekeningen werden verzameld op de petitie van het wijkcomité "Revivre à Ixelles"?

Op 30 maart is op een bijeenkomst van de MIVB en de bewoners van de Buyllaan blijkbaar beslist om af te zien van het plan voor de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Elisastraat. Ook is beslist dat de verkeerslichten aan het kruispunt van de Buyllaan en de Johannalaan op oranje knipperlicht blijven staan. U hebt als gewestminister daarover nog geen standpunt ingenomen. Gaat u akkoord met de voorstellen die op deze vergadering werden geformuleerd?

Op de commissievergadering van 13 juli 2005 zei u in uw antwoord op de interpellatie van mevrouw de Groote dat u in de nabije toekomst naar oplossingen zou zoeken om het verkeer komende van de E411 en rond de campus van de Pleinlaan te verbeteren. Daarbij zou u rekening houden met de doelstellingen van het Iris-plan en het Gewop.

Is er intussen concreet actie ondernomen? Op voornoemde vergadering werd geopperd dat de enige oplossing erin bestaat om op het kruispunt van de Pleinlaan en de Generaal Jacqueslaan een afslag naar links mogelijk te maken. Dit zou een positieve weerslag hebben op het verkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer in de wijk, waartoe ook de Buyllaan behoort. Heel de wijk verdient trouwens een studie.

tiendront compte des objectifs du plan IRIS et du PRD. »

Je voudrais savoir ce qui a été réalisé depuis cette déclaration que vous avez faite en juillet 2005.

Des actions ou des projets ont-ils vu le jour ? La seule solution pour détourner le trafic venant de l'autoroute E411 n'est-elle pas, comme nous en avons déjà débattu lors de cette réunion de commission, de prolonger le boulevard de la Plaine jusqu'au boulevard Général Jacques en réalisant le fameux «tourne à gauche » ? Ce n'est effectivement pas lié, stricto sensu, à la question de l'avenue Adolphe Buyl, mais à celle de tout un quartier qui a des problèmes de circulation et de rapidité des transports en commun. Nous y sommes tous attentifs. Comme l'a dit ma collègue, cela mériterait une étude globale du quartier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les différentes questions que vous me posez me permettent de démontrer une campagne de désinformation actuellement orchestrée par un conseiller communal MR habitant l'avenue Buyl et par ailleurs animateur de comité d'habitants « Revivre à Ixelles », qu'il faudrait peut-être renommer « tuer Ixelles ». La manière dont vous et ce membre de votre parti agissez est scandaleuse.

Dans ce projet, on a choisi pour la première fois une nouvelle méthodologie : des associations spécialisées dans la matière, IEB (Inter Environnement Bruxelles) et BRAL (Brusselse Raad voor Leefmilieu), se concertent avec les autorités communales, les habitants, et les commerçants pour trouver ensemble la meilleure solution aux problèmes de fluidité. La population participe. Evidemment, dans un tel processus, différentes options sont prévues ou débattues. Ce groupe de réflexion s'est réuni, je crois, cinq fois depuis le mois de décembre, pour résoudre les problèmes du quartier de l'avenue Buyl et du square Deveze. Vous savez sans doute que cette avenue est, et restera, un axe primordial en matière de transport public, à court et à long terme.

Au stade actuel, ce groupe de travail s'est acquitté de sa mission de discussion et d'élaboration de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dankzij uw vraag kan ik onjuiste informatie weerleggen, zoals die wordt verspreid door een Elsens gemeenteraadslid dat in de Buyllaan woont en er het wijkcomité « Re-vivre à Ixelles » leidt. Uw partijgenoot en uzelf gedragen zich schandelijk in dit dossier.*

Omdat het project zich nog in de voorbereidende fase bevindt, is een nieuwe methode van toepassing: gespecialiseerde verenigingen als IEB (Inter Environnement Bruxelles) en BRAL (Brusselse Raad voor Leefmilieu) plegen overleg met de gemeenten, de buurtbewoners, de gebruikers van het openbaar vervoer, de handelaars en een studie bureau. Zo wordt ook de bevolking bij het dossier betrokken. Sinds december 2005 is deze denkgroep een vijftal keer samengekomen om de verkeerssituatie in de Buyllaan en op de Devezesquare te bespreken. In elk geval zal deze laan een belangrijke as blijven voor het openbaar vervoer.

De denkgroep heeft verscheidene voorstellen uitgewerkt. Over sommige zaken bestaat er al een consensus: de plaatsing van de haltes, de werking van de verkeerslichten en de verfraaiing van de openbare ruimte. Over een aantal andere ideeën, zoals eenrichtingsverkeer voor auto's op de

propositions. Certaines idées font l'objet d'un consensus comme l'emplacement des arrêts, la gestion des feux de signalisation, la nécessité d'améliorer la situation de l'espace public fort dégradé, et d'autres, comme l'idée de mettre une partie de l'avenue Buyl à sens unique pour les voitures, font l'objet d'un accueil plus mitigé.

A ce stade rien n'est décidé, ni par mon cabinet ni par l'administration régionale ni par l'administration communale. Je l'ai déjà dit dans ce même parlement et je le répète. Nous n'étions même pas saisis de ce projet. Comme nous étions dans une phase préparatoire, nous avons voulu essayer de résoudre au mieux les problèmes ensemble, avec les habitants du quartier, les commerçants, les utilisateurs des transports publics, avec l'aide d'Inter Environnement et du BRAL, et avec un bureau d'étude.

Mais évidemment, nous entrons dans un processus et des élections sont en vue. Et un petit type...

Mme Nathalie Gilson.- Excusez-moi, nous sommes ravis d'entendre vos réponses à nos questions, mais entendre des jugements de valeur sur des personnes, je ne peux pas l'accepter. Si un habitant se manifeste contre un projet alors que vous dites qu'il n'y a pas de décision qui a été prise, c'est son droit. Si on n'avait le droit de se manifester que contre une décision qui a déjà été prise, ce serait parfois trop tard. Je vous en prie, répondez-nous sans jugement de valeur. Nous n'en faisons pas, n'en faites pas non plus.

M. Pascal Smet, ministre.- Moi, je veux en faire, parce que je trouve regrettable que, dans un processus, quelqu'un appartenant à un groupe de réflexion utilise l'information dont il dispose pour exciter les gens dans le seul but de gagner des voix. C'est mauvais pour Ixelles, c'est mauvais pour la politique et pour la Région. C'est ce que je veux dire et vous pouvez dire que c'est un jugement de valeur. Peu importe. J'ai le droit, dans une démocratie, d'avoir une opinion.

Mme Nathalie Gilson.- Pas de dire "c'est un petit type...", sinon, moi je dis que vous êtes un grand type, et on n'en finit pas.

Buyllaan, is men het echter niet eens.

Noch mijn kabinet, noch de gewest- of de gemeenteadministratie hebben totnogtoe concrete beslissingen genomen.

De verkiezingen staan uiteraard voor de deur en een klein ventje...

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *U mag zo niet oordelen over de mensen, wij doen dat ook niet. Een bewoner heeft het recht zich te verzetten tegen uw project, ook al zegt u dat er nog geen beslissing genomen is. Als hij moet wachten tot wanneer de beslissing genomen is, is het te laat.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik betreur dat iemand de informatie waarover hij beschikt, misbruikt om mensen op te stoken, alleen maar om stemmen te winnen. Dat is slecht voor Elsene, voor de politiek en voor het gewest en in een democratie heb ik het recht daar een mening over te hebben.*

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *Als u spreekt over "een klein ventje", zeg ik dat u een "grote vent" bent en dan zitten we in een straatje zonder einde.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis content que vous disiez que je suis un grand type...

(Rires)

Je répète que rien n'est encore décidé. Nous allons bientôt recevoir les conclusions de ce groupe de travail et nous déciderons après les élections communales. Autrement, ce monsieur excitera de nouveau les gens. Je ne dis pas dans quel sens nous allons décider, parce que je n'en sais rien. Je vais recevoir toutes les propositions, toutes les possibilités et nous ferons le meilleur choix pour le quartier, pour la fluidité des transports en commun et pour la santé à Bruxelles. Ce sera notre point de départ.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Votre réponse me laisse perplexe, surtout lorsque vous fustigez certains membres de mon parti. Vous n'avez en outre pas répondu aux questions que je vous ai posées, notamment à celle concernant l'incidence sur le quartier et l'analyse que je vous ai demandée.

A la question d'actualité que je vous avais adressée, vous m'aviez répondu que rien n'avait été décidé et que rien ne serait décidé tant que nous serions en période préélectorale. Ceci afin d'éviter l'opportunisme de certains, désireux de s'attirer des voix auprès de la population.

Nous ne partageons manifestement pas la même conception de la démocratie, de la démocratie participative, de la consultation sur le terrain, et encore moins de celle du travail des politiciens sur le terrain.

En qualité de parlementaire, se rendre sur le terrain est un devoir que je m'assigne. Je n'ai donc pas hésité à faire du porte à porte auprès des habitants de l'avenue Buyl. Vous m'accuserez sans doute pour cette raison de profiter de la situation pour des raisons électoralistes, alors que j'estime accomplir mon travail, sans autre dessein.

Concernant l'avenue de la Couronne, je constate seulement que vous avez pris des décisions sans consultation préalable de la population,

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben blij dat u mij een grote vent vindt.*

(Gelach)

Er is nog niets beslist. Binnenkort krijgen we de resultaten van de werkgroep en we zullen beslissen na de gemeenteraadsverkiezingen. Anders zal dat heerschap enkel maar meer mensen opstoken. Ik weet niet wat we zullen beslissen, maar we zullen zoeken naar het beste voor de wijk, het openbaar vervoer en de gezondheid in Brussel.

De voorzitter.- Het woord is aan mevrouw Teitelbaum.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik sta perplex. U hekelt partijgenoten van mij, maar geeft geen enkel antwoord op mijn vragen.*

Op mijn dringende vraag antwoordde u dat u niets zou beslissen voor de verkiezingen om opportunisme te vermijden.

Wij hebben duidelijk niet dezelfde opvatting over actieve democratie en over het raadplegen van de bevolking.

Als parlamentslid beschouw ik contact met de bevolking als een plicht en ik heb dus de bewoners van de Buyllaan bezocht. U zult nu natuurlijk zeggen dat ik van de situatie profiteer om electorale redenen.

In het geval van de Kroonlaan hebt u beslissingen genomen zonder de bevolking te raadplegen. Veel omwonenden zijn ontevreden. Ik woon in de buurt van de Elsensesteenweg en merk de gevolgen van bepaalde beslissingen. U sluit elke discussie over het eenrichtingsverkeer uit. Het is alsof we tegen een muur praten.

contrairement à ce que vous m'aviez déclaré. Parmi les habitants que j'ai personnellement contactés, nombreux sont insatisfaits.

J'habite à proximité de la chaussée d'Ixelles et je constate les conséquences de certaines décisions.

Déclarer l'artère à sens unique comme vous l'avez fait, exclut toute forme de débat.

Faire appel à vous revient en effet à "parler aux murs".

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis au contraire ouvert au dialogue.

Mme Viviane Teitelbaum.- Selon vous, aborder le sujet avant que la décision ne soit prise est assimilé à la volonté de "faire des voix". Si on décide de le faire par la suite, vous rétorquez que la décision est déjà prise.

A quel moment décrèterez-vous le dialogue ouvert ?

Vos services répondent-ils eux-mêmes aux questions ?

Sur quoi porte l'étude si aucune question n'est posée ?

M. le président.- La parole est à Mme Nathalie Gilson.

Mme Nathalie Gilson.- "Quand les autorités régionales décideront-elles d'avaliser la proposition de la réunion du travail ? " est la seule question parmi les sept que je vous ai adressées, à laquelle vous avez répondu. Vous y avez donné une réponse négative

Vous n'avez pas répondu à mes questions sur les dérogations pour les habitants, l'impact sur les habitants, les itinéraires de déviation, le plan de communication, le calendrier et le "tourne-à-gauche", si ce n'est que vous ne décidez rien, sauf après les élections.

Nous continuerons à nous intéresser à ce problème et à vous interpeller sur ce sujet après les communales.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik sta net open voor debat.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Hierover praten voordat de beslissing genomen wordt, stelt u gelijk met "stemmen ronselen". En nadien zegt u dat de beslissing toch al genomen is.*

Wanneer wilt u dan de discussie voeren? Beantwoorden uw diensten zelf de vragen? Waarover gaat de studie als er geen vraag gesteld wordt?

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *U hebt slechts op één van mijn zeven vragen geantwoord (wanneer zal het gewest het voorstel van de werkgroep zal goedkeuren) en dan nog negatief.*

U hebt niet geantwoord op mijn vragen betreffende de afwijkingen en de gevolgen voor de bewoners, de omleidingen, het communicatieplan, de kalender, de afslag naar links. U beslist na de verkiezingen.

We blijven u hierover interpellieren, ook na de verkiezingen.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous serez peut-être un petit peu plus courageuse à ce moment-là.

Mme Nathalie Gilson.- Je ne vois pas du tout à quoi vous faites allusion. Je ne peux pas accepter cette nouvelle insinuation désagréable.

- *Les incidents sont clos.*

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 réalisation d'un tunnel sous la place Meiser".

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

Mme Céline Delforge.- Vous avez présenté il y a quelques semaines votre plan pluriannuel d'investissements en matière de travaux publics. Ce plan prévoit la réalisation d'un tunnel sous la place Meiser, dont vous dites ne pas encore avoir décidé s'il servirait au trafic automobile ou aux transports en commun.

L'expérience et les études ont déjà démontré à suffisance que l'augmentation de la capacité routière n'a malheureusement jamais permis de réduire l'encombrement et de rétablir la fluidité du trafic. Cela signifie donc que le tunnel Meiser n'aurait de sens que s'il avait pour but de compenser, par exemple, la suppression du viaduc Reyers, qui est une autoroute dans la ville.

Vous avez déclaré à de multiples reprises vouloir donner à la voiture la place qui lui revient, ce dont

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Misschien hebt u dan wat meer lef.*

Mevrouw Nathalie Gilson *(in het Frans).*- *Ik begrijp niet wat u daarmee insinueert, maar het bevat me geenszins.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVR. CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Het meerjarige investeringsplan inzake openbare werken plant de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein. U hebt nog niet beslist of die bestemd is voor auto's of voor openbaar vervoer.*

Uit ervaring en studies blijkt dat een verhoging van de wegcapaciteit de files en de verkeersopstoppingen nooit oplost. Deze tunnel heeft dus alleen maar zin als het Reyersviaduct wordt afgeschaft.

U wil de auto de plaats geven die hij toekomt. Een dergelijke tunnel verhoogt echter alleen maar de wegcapaciteit en is in feite in tegenspraak met uw huidige beleid. Bovendien zou de uitrit naar smalle straten bijkomende problemen veroorzaken en de levenskwaliteit van de bewoners schaden.

nous vous remercions. Pourtant, la réalisation d'un tel tunnel n'aura d'autre conséquence que l'augmentation de la capacité routière, quel que soit le mode de transport qui s'y déplacera. Ce projet entre donc en contradiction avec la philosophie enthousiasmante de votre politique actuelle.

Si un tel tunnel devait être créé, sa sortie vers des rues étroites ne manquerait pas de poser des problèmes en aval et de nuire à la qualité de vie des riverains.

Quelles sont les mesures que vous envisagez pour diminuer réellement le trafic sur la place Meiser et à ses alentours ?

Quelles seront les conséquences pour la qualité de vie des riverains de la sortie d'un tel tunnel, qui ne manquerait pas de déboucher dans un quartier densément peuplé ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En général, je suis d'accord avec vous : il ne faut pas toujours des tunnels pour les voitures, et augmenter la fluidité ne résout pas toujours les problèmes. Mais il y a un point avec lequel je ne suis pas d'accord, c'est que parfois il faut malgré tout une infrastructure ou un ouvrage d'art.

Je suis convaincu, tout comme les experts, qu'il faut un tunnel place Meiser, soit pour les transports en commun, soit pour les voitures. Autrement, on ne peut pas gérer la complexité du carrefour et on ne peut pas non plus le réaménager. Notre ambition est claire : on veut faire à nouveau de la place Meiser un espace public, c'est-à-dire une vraie place avec de l'espace pour les piétons, pour les cyclistes, et pas exclusivement réserver cet endroit aux voitures comme aujourd'hui.

On va bientôt démarrer avec Beliris une étude de mobilité et de réaménagement. Toutes les questions que vous posez seront abordées dans cette étude. Sur base de cette étude, et des résultats qui seront validés, on lancera un concours international d'architecture pour réaménager la place. Vos questions sont donc un peu prématurées, je pourrai y donner une réponse dans quelques mois, quand l'étude sera terminée.

Welke maatregelen overweegt u om de verkeersdrukte aan het Meiserplein en de omgeving ervan te doen dalen?

Welke gevolgen zijn er voor de levenskwaliteit van de talrijke omwonenden aan de uitrit van de tunnel?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er zijn inderdaad niet altijd tunnels nodig en een vloeiender verkeer lost niet alle problemen op. Maar ik vind wel dat in bepaalde gevallen een kunst- of een infrastructuurwerk moet kunnen.*

Aan het Meiserplein moet een tunnel komen voor de wagens of voor het openbaar vervoer. Anders kan het niet heraangelegd worden. Het Meiserplein moet opnieuw een openbare ruimte worden met plaats voor voetgangers en fietsers.

Met Beliris starten we binnenkort een studie op over mobiliteit en heraanleg van het plein, waarin al uw vragen behandeld zullen worden. Op basis hiervan zullen we een internationale architectuurwedstrijd uitschrijven voor de heraanleg. Over enkele maanden zal ik dus beter kunnen antwoorden op uw vragen.

Mme Céline Delforge.- Je remercie le ministre pour sa réponse. J'espère que l'étude n'ira pas que dans un seul sens et que la possibilité de ne pas réaliser le tunnel reste ouverte, qu'on prendra en compte le fait qu'on risque d'avoir une sortie de tunnel quelque part en ville et que ce n'est jamais une bonne chose.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les irrégularités constatées à l'occasion d'un examen organisé par la STIB pour l'accès à la fonction de chef patrouilleur".

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

Mme Céline Delforge.- La presse a révélé que, dans le cadre d'examens d'accès à la fonction de chef patrouilleur, certains candidats avaient reçu les questions plusieurs jours à l'avance. Outre le problème qu'une telle fraude peut poser à la STIB, le cas évoqué se doublerait d'une connotation raciste. Des éléments troublants - à savoir que les candidats d'origine étrangère n'ont pas bénéficié de fuites - laisse à tout le moins planer un doute sur le caractère raciste.

A la suite de ces révélations, la STIB avait annoncé que l'examen serait annulé et qu'une enquête interne serait ouverte. Mais il est inquiétant de voir que la STIB a minimisé le problème, sous prétexte qu'il s'agissait là d'un examen de peu d'importance.

Ce qui est le plus choquant dans cette affaire, c'est son caractère potentiellement raciste. A ce niveau, il est un peu léger de se retrancher, comme le fait la

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Ik hoop dat de studie ook de mogelijkheid van een heraanleg zonder tunnel bekijkt en er rekening mee houdt dat een tunneluitgang in de stad nooit een goede zaak is.*

- *Het incident is gesloten.*

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 onregelmatigheden vastgesteld bij een bevorderingsexamen voor controleurs van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Bij een bevorderingsexamen voor controleurs van de MIVB ontvingen sommige kandidaten de vragen op voorhand. Dat is op zich al een probleem, maar bovendien hangt er ook een racistisch tintje aan. De kandidaten van vreemde origine profiteerden immers niet van de lekken.*

Na de onthullingen in de pers, kondigde de MIVB de annulatie van het examen en een intern onderzoek aan. Het is echter verontrustend dat de MIVB de kwestie minimaliseerde door te stellen dat het om een onbelangrijk examen ging.

Het racistische aspect is het meest choquerend. De MIVB verschuilt zich achter de uitspraak dat zij een multiculturele organisatie is. Dat volstaat echter niet om racisme te verhinderen.

Hoe wordt het racistische aspect van deze zaak

STIB, derrière le fait qu'il s'agit d'une société au caractère multiculturel affirmé. Si c'est un élément positif, cela ne suffit malheureusement pas à empêcher le racisme.

Cette question a déjà été abordée en séance plénière dans le cadre des questions d'actualité. Nous avons reçu quelques éléments de réponse, mais ceux-ci n'allaient pas dans le sens de ce qui est dit aujourd'hui.

Ma question reste donc valable. Qu'en est-il des mesures prises afin d'éclaircir l'aspect raciste du problème ? Quelles mesures sont envisagées à plus grande échelle pour combattre le racisme et la xénophobie au sein de la STIB, sachant qu'il ne s'agit pas d'accuser celle-ci en tant qu'organisation, mais de voir comment elle gère un problème qui la dépasse peut-être, mais sur lequel elle peut agir en son sein ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dès la révélation dans la presse d'un dysfonctionnement lors du test de qualification organisé au sein du service "Sûreté et Contrôle", en vue de faire bénéficier les participants du barème d'ouvrier de première élite, une enquête interne a été demandée par la direction générale de la STIB. Cette enquête est aujourd'hui clôturée et ses résultats m'ont été communiqués le 24 avril.

Le directeur général de la STIB conclut qu'aucun élément objectif ne permet d'établir que le questionnaire litigieux a circulé parmi les candidats avant la tenue de l'examen, que ce soit en version papier ou électronique. Aucune trace de fuite n'a été décelée. L'enquête n'a apporté aucun élément concret permettant de fonder les allégations de la presse.

Enfin, la STIB prépare la mise en place d'une nouvelle procédure d'organisation des tests de qualification, qui devrait permettre d'éviter à l'avenir des incidents similaires, bien qu'ils ne soient pas prouvés dans le cas présent. La direction générale de la STIB a tiré les conclusions de cet incident et revoit sa procédure d'organisation des tests.

onderzocht? Welke maatregelen treft de MIVB om xenofobie binnen haar organisatie te bestrijden, wetende dat dit een algemener probleem is in de samenleving?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Na de onthullingen in de pers heeft de algemene directie van de MIVB een intern onderzoek gevraagd. De resultaten hiervan werden mij meegedeeld op 24 april.*

De directeur-generaal van de MIVB besluit dat er geen enkele objectieve aanwijzing is dat de vragenlijst inderdaad onder de kandidaten verspreid werd vóór het examen.

Desondanks ontwikkelt de MIVB een nieuwe procedure voor de organisatie van dit soort tests om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden.

De MIVB zal de proeven toevertrouwen aan een specialist in human resources.

De MIVB-directie treedt op tegen elke vorm van racisme of xenofobie, of die nu van autochtonen of allochtonen uitgaat. Ze vertrekt van het principe dat haar personeel op alle niveaus de diversiteit van de Brusselse bevolking moet weerspiegelen.

La STIB attribuera la responsabilité des tests à un responsable des ressources humaines.

Vous parlez de racisme et de xénophobie au sein de la STIB. La direction générale de la STIB agit contre ce phénomène, du côté des autochtones comme du côté des allochtones. Chaque fois que se posent des problèmes de cohabitation, la direction tente de les dépasser. Elle a bien compris aussi que la diversité de la ville devait être représentée à tous ses niveaux de structure.

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

Mme Céline Delforge.- Loin de moi l'idée de dire que la STIB serait plus touchée que d'autres par les questions de racisme.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a par contre beaucoup de personnes d'origine étrangère qui y travaillent. La STIB est l'un des employeurs les plus importants de cette Région en termes de diversité, même si c'est plutôt dans des postes de chauffeurs de bus et de trams qu'à d'autres niveaux. La direction est consciente de ce fait. En séance plénière du parlement, j'ai répondu à une question de M. Madrane en disant que la diversité devait aussi être présente dans le service contrôle.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la sécurité des deux-roues sur la voie publique".

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik beweerde geenszins dat er in de MIVB meer racisme zou bestaan dan elders.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Binnen het gewest is de MIVB juist een van de organisaties die de meeste allochtonen in dienst heeft. Dat de diversiteit groter is bij de chauffeurs dan in andere functies, is een gegeven waarmee de directie rekening houdt. Onder meer in de controledienst zouden meer allochtonen kunnen aangeworven worden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de veiligheid van tweewielers op de openbare weg".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *J'ai été contactée récemment par un motard qui avait fait une mauvaise chute par temps pluvieux en glissant sur des marquages au sol. La Région bruxelloise utilise apparemment un type de peinture qui se révèle traîtreusement glissante et fort dangereuse pour les deux-roues en cas de pluie.*

Si vous voulez encourager les gens à se déplacer en vélo, vélomoteur ou moto, vous devrez envisager l'utilisation d'autres sortes de peintures. Quelles sont les instructions en la matière pour les services compétents? Les communes ont-elles reçu des directives, des avertissements ou des recommandations?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai assisté avec mes collègues-ministres à la présentation de la campagne "Ne perdez pas les motards de vue", où j'ai reçu une réponse à cette question.*

Différents types de peinture sont utilisés sur les voiries régionales. La plupart des marquages se font depuis des années avec une peinture basique, qui s'estompe avec le temps et dont les couleurs se corrodent sous l'action du sel dégivrant.

Dans un souci de durabilité, la peinture thermoplastique est de plus en plus utilisée. Elle est garantie pour trois ans, avec une bonne visibilité aussi bien de jour que de nuit et par temps pluvieux, ce qui importe autant que la rugosité.

La rugosité de la peinture thermoplastique se mesure sur une échelle SRT. La valeur 0 correspond à une surface lisse et la valeur 150 à une rugosité maximale. La plupart des valeurs se situent entre 25 et 80.

Les services sont en train de traiter les marquages avec des grains de verre, pour compenser le risque de dérapage lié à l'utilisation de ce type de peinture.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Eigenlijk zou ik u deze vraag moeten stellen op een druilerige, regenachtige dag, maar het is nu eenmaal mooi weer vandaag.

Onlangs werd ik gecontacteerd door een motorrijder die bij regenachtig weer een lelijke val had gemaakt nadat hij op de wegmarkering was geslipt. Blijkbaar gebruikt het Brussels Gewest een soort verf die bij regenweer verraderlijk glad wordt en erg gevaarlijk is voor tweewielers.

Als u meer mensen wil aansporen om zich per fiets, bromfiets of motor te verplaatsen, zult u moeten overwegen om andere verfsoorten te gebruiken. Welke instructies inzake het gebruik van bepaalde verfsoorten hebben de bevoegde diensten gekregen? Hebben de gemeenten richtlijnen, waarschuwingen of advies gekregen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het zal u plezieren dat ik samen met mijn collega-ministers aanwezig was bij de voorstelling van de campagne 'verlies motorrijders niet uit het oog'. Ik heb toen reeds een antwoord op deze vraag gegeven.

Op de gewestwegen worden er verschillende soorten verf gebruikt. Het merendeel van de markeringen wordt reeds jaren met basische verf aangebracht. Het voornaamste kenmerk van zulke verf is dat ze na enkele maanden vager wordt en dat de kleuren aangetast worden door strooizout.

Met het oog op de duurzaamheid wordt dan ook steeds meer gebruik gemaakt van thermoplastische verf. Zulke verf gaat minstens drie jaar mee en is zowel overdag, 's nachts als bij regenweer goed zichtbaar. Niet alleen de stroefheid, maar ook de zichtbaarheid overdag, 's nachts, bij droog weer en bij regenweer, de kleur en de helderheid spelen een rol.

Het antwoord op uw vraag heeft te maken met de stroefheid van de thermoplastische markering. Deze wordt aangeduid op een SRT-schaal. De waarde 0 komt overeen met een glad oppervlak en een waarde 150 duidt op een maximale stroefheid. De meeste waarden situeren zich tussen 25 en 80.

Tous les travaux de marquage précisent dans leur devis une valeur de référence minimale, qui est conforme aux normes européennes. Des essais sont effectués sur place afin de contrôler si le marquage satisfait aux valeurs SRT adéquates.

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *A l'avenir, utiliserez-vous systématiquement de la peinture thermoplastique pour les nouveaux marquages au sol ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En principe, oui, mais ces marquages ne peuvent être réalisés qu'au printemps. Dès lors, nous sommes parfois contraints d'utiliser une autre peinture.*

Cependant, pour chaque marquage thermoplastique, des grains de verre seront mélangés à la peinture pour éliminer l'état glissant.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Avez-vous informé les dix-neuf communes de cette nouvelle initiative ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Un réseau échange en permanence de telles informations.*

- *L'incident est clos.*

Er wordt steeds vaker gekozen voor thermoplastische wegmarkeringen. Ik besef echter dat dat voor meer gladheid zorgt bij regenweer. Daarom zijn de diensten de markeringen aan het behandelen met glaskorrels. Op die manier neemt het slipgevaar aanzienlijk af. Dat is goed voor motorrijders, fietsers en automobilisten.

Voor alle markeringswerken wordt in het bestek een minimale referentiewaarde bepaald die in overeenstemming is met de Europese normen. Er worden ter plekke proeven uitgevoerd om na te gaan of de markeringen aan de juiste SRT-waarden beantwoorden.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Zult u voortaan stelselmatig bij alle nieuwe wegmarkeringen thermoplastische verf gebruiken?

De heer Pascal Smet, minister.- In principe wel, maar die wegmarkeringen kunnen enkel in de lente worden aangebracht, zodat we soms gedwongen zijn om andere verf te gebruiken.

Maar telkens als er thermoplastische markeringen worden aangebracht, zullen er glaskorrels in de verf worden vermengd om de gladheid weg te nemen. De fiets- en motorrijders zullen daar heel blij mee zijn.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Hebt u ook de 19 gemeenten ingelicht over dit nieuw initiatief?

De heer Pascal Smet, minister.- Er is een netwerk dat permanent dergelijke informatie uitwisselt.

- *Het incident is gesloten.*

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'inaccessibilité des quais du métro aux personnes dépourvues d'un titre de transport".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais)*.- *Selon une enquête de la VUB, environ un quart des usagers des transports en commun à Bruxelles éprouvent de temps en temps un sentiment d'insécurité.*

Ces derniers mois, la STIB a beaucoup investi dans la sécurité des stations de métro, notamment par l'installation de caméras et par l'augmentation du nombre d'agents de sécurité. Cependant, on peut faire plus. Nous avons proposé, à l'occasion de la publication des résultats, de rendre les quais inaccessibles aux personnes dépourvues d'un titre de transport valable. Selon la porte-parole de la STIB, la société examinerait déjà cette idée. Un tel système offre l'avantage de refouler les fraudeurs, mais aussi d'empêcher que l'on ne circule sans raisons sur les quais.

Le système de carte magnétique prévu pour le printemps 2007 tend à rendre les quais inaccessibles aux personnes sans ticket. L'installation de portails pourrait être l'étape suivante.

L'expérience des métros parisien et londonien démontre qu'il est préférable qu'une personne soit présente pour informer, pour vendre des tickets, et en cas de problèmes techniques. La STIB devra donc aussi mettre du personnel dans les stations de métro en soirée.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het ontoegankelijk maken van de metroperrons voor mensen zonder ticket".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Uit een enquête van de VUB blijkt dat ongeveer één vierde van de gebruikers van het openbaar vervoer in Brussel zich af en toe onveilig voelt. Als belangrijkste oorzaak daarvan worden hangjongeren genoemd.

De MIVB investeerde de afgelopen maanden al veel in de veiligheid van de metrostations. Onder meer de verhoging van het aantal camera's in de metro en de uitbreiding van het aantal veiligheidsmensen moeten het veiligheidsgevoel verhogen. Er kan evenwel nog meer worden gedaan. Zo stelden wij naar aanleiding van de bekendmaking van de resultaten in een nota voor om de perrons ontoegankelijk te maken voor mensen zonder geldig vervoersbewijs. Volgens de woordvoester van de MIVB zou de maatschappij dat idee al aan het onderzoeken zijn. Een dergelijk systeem bestaat reeds in de metro's van Londen en Parijs. Het biedt niet alleen het voordeel dat zwartrijden wordt tegengegaan, maar ook en vooral dat men niet zomaar in en op de metroperrons kan rondlopen.

Het magnetische kaartsysteem, gepland voor de lente van 2007, is alvast een aanzet tot het ontoegankelijk maken van de metroperrons voor mensen zonder ticket. De installatie van de poortjes die niet-betalers uit de stations moeten weren, kan een volgende stap zijn.

La STIB installera-t-elle un système qui empêche l'accès aux quais aux personnes qui ne disposent pas de titre de transport? Cela se fera-t-il progressivement, et de quelle manière?

Prendrez-vous des mesures afin d'assurer un accompagnement à proximité des portails, également en soirée?

Comment veillerez-vous à ce que les personnes à mobilité réduite, en chaise roulante ou avec un vélo passent aisément les portails?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *La STIB a réalisé une étude préalable en 2004. Le mois passé, j'ai approuvé le devis pour l'étude proprement dite. Cela incombe à la Région, en collaboration avec la STIB. Dès que l'étude sera achevée et le placement d'une installation décidée, il faudra encore deux ans pour la réaliser.*

Cependant, rien n'est encore définitivement décidé. Le coût, l'accessibilité, les expériences à l'étranger, etc., font partie de l'étude. J'y reviendrai dans cette commission dès que les résultats de l'étude seront connus.

- L'incident est clos.

Uit de Londense en Parijse ervaring blijkt echter dat er op hetzelfde moment ook best iemand aanwezig is om informatie te verstrekken, om tickets te verkopen (onder meer wanneer de automaten buiten werking zijn, maar ook wanneer iemand zijn ticket tussen twee haltes verloren is) en bij technische problemen. De MIVB zal dus ook 's avonds personeel moeten inzetten in de metrostations.

Zal de MIVB een systeem installeren dat de perrons ontoegankelijk moet maken voor personen zonder vervoersbewijs? Zal dit gradueel gebeuren en op welke manier?

Zult u maatregelen nemen, zoals een uitbreiding van het personeel, om te zorgen voor begeleiding bij de "poortjes", ook 's avonds?

Hoe zult u ervoor zorgen dat ook mensen met een rolstoel of een fiets en mensen die slecht te been zijn, makkelijk door de poortjes kunnen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - De MIVB heeft een voorstudie uitgevoerd in 2004. Een maand geleden heb ik het bestek goedgekeurd voor de eigenlijke studie. Dat is immers de taak van het gewest, uiteraard in samenwerking met de MIVB. Die studie gaat binnenkort van start. Vanaf het ogenblik dat de studie afgerond is en we beslissen om een installatie te plaatsen, zullen er nog twee jaar nodig zijn om het plan uit te voeren.

Er is echter nog niets definitief beslist. Ik ben er niet tegen, maar we moeten alle elementen netjes op een rijtje zetten: de kostprijs, de toegankelijkheid, de buitenlandse ervaringen, enzovoort. Dit maakt allemaal deel uit van de studie. Wanneer de resultaten bekend zijn, zal ik hier zeker op terug komen in deze commissie.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. FREDERIC ERENS

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 place Flagey et le point info 'Flagey'".

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

M. Frederic Erens *(en néerlandais)*.- *Le réaménagement de la place Flagey ne se déroule pas sans peine. Après avoir refusé le projet initial, la nouvelle équipe gouvernementale a finalement opté pour un nouveau projet en octobre 2004.*

Un comité d'accompagnement composé de représentants de l'administration bruxelloise, de la commune, des habitants du quartier, des commerçants et de la Plate-forme Flagey, a été mandaté pour désigner un nouveau concepteur. L'objectif étant d'introduire la demande de permis de bâtir en décembre 2005 afin d'entamer les travaux de réaménagement au printemps 2006.

Parmi les offres présentées, le projet le plus écologique et le plus durable a été retenu. En juillet 2005, nous avons appris que la Région introduirait la demande de permis d'urbanisme seulement en mars 2006 pour le projet définitif.

Il était également prévu que les riverains seraient tenus informés de l'évolution des travaux par le biais de brochures et d'un point info créé sur la place Flagey.

Alors que ce point info avait été inauguré en grande pompe, nous avons pu constater récemment qu'il avait été fermé depuis plusieurs mois, abandonné dans un état de détérioration conséquent à des actes de vandalisme. Cependant, après le dépôt de ma question, j'ai constaté que ce point info avait été remis en état, ce qui répond déjà à une de mes interrogations.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FREDERIC ERENS

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

betreffende "de heraanleg van het Flageyplein en het infopunt 'Flagey'".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- De heraanleg van het Flageyplein in Elsene heeft al veel voeten in de aarde gehad. Nadat het initiële project door de nieuwe bestuursploeg werd afgekeurd, werd in oktober 2004 beslist om een nieuw ontwerp voor de heraanleg van het plein in het leven te roepen. Een begeleidingscommissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van de Brusselse administratie, de gemeente, buurtbewoners, handelaars en het Platform Flagey, kreeg de opdracht een nieuwe ontwerper aan te duiden. De initiële bedoeling bij de aanduiding van de begeleidingscommissie was om in december 2005 de bouwaanvraag in te dienen, zodat de heraanleg van het plein in de lente van 2006 van start zou kunnen gaan.

Nadat de selectiecommissie zeven offertes heeft beoordeeld, werd in juli 2005 beslist om in zee te gaan met het Duits/Belgische team Latz&Partner en D+A. International. Hun ontwerp met fonteinen van acht meter hoog en blauwe hardsteen leek het meest ecologische en duurzame project. In juli 2005 werd ons medegedeeld dat het Gewest pas in maart 2006 een bouwvergunning zou aanvragen voor het definitieve project.

Om de omwonenden beter in te lichten over de werken, werd er beslist brochures over de stand van de werken in de bus te droppen en zou er een infopunt over het Flageyplein komen. Ik weet niet of er nog iets in de bus van de omwonenden zal vallen, maar wanneer we, tijdens de paasvakantie, naar de toestand van het infopunt op het Flageyplein keken, zag het er niet zo goed uit. Amper een jaar geleden werd dit infopunt, gelegen

Avec vos collègues, vous avez déclaré que la désignation d'un nouveau projet n'aurait aucun retard sur les travaux. Or, nous constatons que la demande de permis d'urbanisme, initialement prévue pour décembre 2005 et ensuite différée en mars 2006, accuse déjà un retard. Quand celle-ci a-t-elle effectivement été introduite ?

Qu'avez-vous prévu concernant le personnel du point info ? Pourquoi le point info précédent avait-il été déserté pendant quelques mois ?

Qu'en est-il du calendrier des travaux ? La rénovation complète de la place Flagey sera-t-elle effectivement achevée comme prévu au début de l'année 2008 ? Les riverains seront-ils bien informés de l'évolution du chantier ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Le point info a effectivement été fermé de février 2006 jusqu'à aujourd'hui, et ce pour deux raisons : il faisait très froid et il était difficile de chauffer de façon durable le tram où il est implanté. La Région a décidé de fermer le point info en concertation avec la commune. Il réouvrira bientôt étant donné que de nouvelles informations sont disponibles.*

in een oude tram, met veel tromgeroffel ingehuldigd. Tijdens de paasvakantie moesten we vaststellen dat dit infopunt reeds meerdere maanden gesloten was en ten prooi viel aan vandalisme. Door het aantal graffiti was het onherkenbaar en leek het meer op zwerfvuil dan op een voor de gelegenheid aangeklede tram.

De wonderen zijn echter de wereld nog niet uit, want sinds ik deze vraag heb ingediend werd er ingegrepen. Ik heb deze ochtend gemerkt dat het infopunt terug in de originele toestand werd hersteld. Dat is meteen al een antwoord op één van mijn vragen.

Graag had ik van de minister dan ook het volgende willen vernemen.

U, minister Huytebroeck en staatssecretaris Dupuis verklaarden dat de aanstelling van een nieuw ontwerp zeker geen vertraging van de oplevering met zich zou meebrengen. Toch moeten we vaststellen dat er al vertraging is opgelopen bij de bouwaanvraag. Die was eerst gepland in december 2005 en daarna in maart 2006. Op welke datum werd deze bouwaanvraag uiteindelijk ingediend?

Aangaande het infopunt heb ik vastgesteld dat het opnieuw in de originele toestand is hersteld. Hoe zit het echter met de bemanning ervan? Zal het infopunt na deze maanden van leegstand opnieuw bemand worden? Waarom was dat in het verleden niet het geval?

Hoe staat het met de timing van de werken? Zal het volledig vernieuwde Flageyplein nog steeds begin 2008 opgeleverd worden zoals gepland en worden de omwonenden nog ingelicht over de stand van zaken en de toestand van de werken?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Het klopt dat het infopunt werd gesloten van februari 2006 tot nu, en dit om twee redenen. Het was erg koud en het was moeilijk om de tram op een duurzame manier te verwarmen. Bovendien kon er ook geen nieuwe informatie worden gegeven. In overleg met de gemeente heeft het gewest dan ook besloten om het infopunt te sluiten. Binnenkort gaat het echter opnieuw open omdat er nieuwe informatie

La Région a introduit une demande de permis d'urbanisme le 20 avril 2006. En vertu d'un accord antérieur, le nettoyage du tram a été confié à la commune, vu que celle-ci dispose d'une équipe anti-graffiti.

La Région espérait initialement déposer la demande de permis en décembre 2005, ce qui s'est révélé impossible pour diverses raisons. Elle a alors décidé de scinder le permis en deux parties : un permis pour les rails de trams et les parkings - introduit au printemps 2005 - et un autre pour le réaménagement.

M. Frederic Erens (en néerlandais).- *Les rails de tram se trouvent à côté de la place !*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Non. Les rails de tram se trouvent sur la place. Nous avons déjà reçu un permis pour les rails de tram. Les travaux relatifs au bassin souterrain seront très probablement terminés fin juin 2006. En septembre 2006, après le congé du bâtiment, la STIB entamera le remplacement des rails de tram, ce qui nécessitera trois à quatre mois de travaux.*

En avril 2006, la Région a introduit une demande de permis d'urbanisme pour le reste des travaux, c'est-à-dire l'aménagement de la place proprement dit, à l'exception des rails de tram. Le comité d'accompagnement s'est effectivement réuni et les communes ont été consultées. Ma collègue, Mme Dupuis, a promis de délivrer rapidement le permis. Nous n'avons donc pas de retard sur le calendrier initial. En l'absence de tout contretemps, la Région pourra inaugurer en grande pompe le réaménagement de la place Flagey au printemps 2008.

beschikbaar is.

Op 20 april 2006 heeft het gewest een stedenbouwkundige vergunning ingediend. Volgens een eerdere afspraak wordt de schoonmaak van de trams aan de gemeente toevertrouwd, omdat die over een graffiti-interventieteam beschikken.

Eén zaak is u blijkbaar ontgaan. Het gewest hoopte oorspronkelijk om in december 2005 een vergunning aan te vragen. Dat bleek echter om verscheidene redenen onmogelijk. Het gewest besliste toen om de vergunning in twee delen op te splitsen: een vergunning voor de tramsporen en voor de parking enerzijds, en een vergunning voor de vernieuwde heraanleg anderzijds. De vergunning voor de tramsporen is in het voorjaar 2005 al aangevraagd, enkele maanden vroeger dan de verhoopte datum dus.

De heer Frederic Erens.- Maar de tramsporen liggen naast het plein!

De heer Pascal Smet, minister.- Neen. De tramsporen liggen wel degelijk op het plein. Het plein wordt beslist een succes dat de internationale aandacht zal krijgen. Voor de tramsporen, die een onderdeel vormen van het plein, beschikken we al over een vergunning. Eind juni 2006 zullen de werken aan het ondergrondse bekken naar alle waarschijnlijkheid afgerond zijn. In september 2006, na het bouwverlof, zal de MIVB wellicht de vervanging van de tramsporen aanvatten. Dat zal drie à vier maanden tijd vergen.

Het gewest heeft in april 2006 een bouwvergunning aangevraagd voor de rest van de werken, namelijk de eigenlijke inrichting van het plein met uitzondering van de tramsporen. Uiteraard is het begeleidingscomité samengekomen en is er overleg geweest met de gemeente. Ook mijn collega, mevrouw Dupuis, heeft beloofd de vergunning snel toe te kennen. Men is dus niet achter op het oorspronkelijke tijdschema. Tenzij een onverwachte tegenslag zal het gewest de degelijke heraanleg van het Flageyplein met veel tromgeroffel kunnen inhuldigen in het voorjaar van 2008.

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

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *Vous êtes un optimiste, M. le ministre.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En effet !*

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *En quoi consiste la nouvelle information que le point info diffusera lors de sa réouverture ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Les plans définitifs sont achevés. Chaque nouvelle étape des travaux peut faire l'objet d'informations.*

Il y a quelque mois, des bancs ont été placés sur la place en guise de test. Ils n'ont pas été souillés de graffitis. Des bancs semblables seront installés de manière définitive sur toute la place.

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *Les graffitis sont une calamité à Ixelles, en particulier dans les environs de la place Flagey. Une convention spécifique existe-t-elle avec la commune pour enlever tous les graffitis ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Oui.*

- L'incident est clos.

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens. - U bent een optimist, mijnheer de minister.

De heer Pascal Smet, minister. - Inderdaad!

De heer Frederic Erens. - Volgens u zal het infopunt opnieuw opengaan zodra er nieuwe informatie is. Waaruit bestaat die dan wel?

De heer Pascal Smet, minister. - De definitieve plannen zijn af. Over elke nieuwe stap in de werken kan er informatie worden verschaft.

Iets anders nu. U hebt misschien opgemerkt dat men een tijdje geleden banken plaatste op het plein. Het gaat om een testfase. De voorlopige banken staan er al een paar maanden en zijn nog niet met graffiti beklad. Bij de definitieve aanleg worden er op het hele plein dergelijke banken geplaatst.

De heer Frederic Erens. - Graffiti is een plaag in Elsene, in het bijzonder in de buurt van het Flageyplein. Bestaat er een specifieke afspraak met de gemeente om alle graffiti te verwijderen?

De heer Pascal Smet, minister. - Ja.

- Het incident is gesloten.