



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 7 JUIN 2006**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 7 JUNI 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	3	INTERPELLATIES	3
- de M. Serge de Patoul	3	- van de heer Serge de Patoul	3
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 "les actions du gouvernement bruxellois aux fins d'endiguer le phénomène de congestion de la Région bruxelloise".		betreffende "de maatregelen van de Brusselse regering om de verzadiging van het Brussels Gewest in te perken".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre.</i>	5	<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister.</i>	5
- de Mme Céline Delforge	10	- van mevrouw Céline Delforge	10
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la sécurité des voyageurs et conducteurs de la STIB liée au mauvais état du matériel roulant".		betreffende "de veiligheid van de reizigers en bestuurders van de MIVB gelet op de slechte staat van het rollend materieel".	
<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.</i>	13	<i>Bespreking – Spreker : de heer Pascal Smet, minister.</i>	13

QUESTIONS ORALES	16	MONDELINGE VRAGEN	16
- de M. Serge de Patoul	17	- van de heer Serge de Patoul	17
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'application de l'accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
- de M. Vincent De Wolf	20	- van de heer Vincent De Wolf	20
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la peinture des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées sur les voiries régionales".		betreffende "het schilderen van de parkeerplaatsen voor gehandicapten op de gewestelijke wegen".	
- de Mme Brigitte De Pauw	21	- van mevrouw Brigitte De Pauw	21
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la diminution d'un tiers du nombre de tués et de blessés graves sur les routes".		betreffende "de vermindering met een derde van de doden en de zwaargewonden op de wegen".	
- de M. Frederic Erens	24	- van de heer Frederic Erens	24
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le service Syncro de la STIB".		betreffende "de dienst Syncro bij de MIVB".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "les actions du gouvernement bruxellois aux fins d'endiguer le phénomène de congestion de la Région bruxelloise".

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

M. Serge de Patoul.- D'après l'étude du bureau Stratec publiée le 24 avril dernier dans le quotidien *Le Soir*, d'ici 2015, les temps de trajet auront augmenté de 32 à 45 % à Bruxelles, et la croissance des déplacements aboutirait au blocage si rien n'est fait d'ici là.

Cette étude concerne les 133 communes de la zone RER. Cette zone de trois millions d'habitants est le noeud de la mobilité en Belgique et le résultat de l'exode des habitants en périphérie. La prise en considération d'une zone aussi large prouve que Bruxelles ne doit pas rester prisonnière du carcan institutionnel dans lequel elle est placée et renforce l'idée du développement d'une communauté urbaine qui ferait correspondre la Région bruxelloise à sa véritable dimension socio-économique et géographique.

Je ne dis pas pour autant que les 133 communes en question font partie de cette zone, même si je suis intimement convaincu que l'ensemble des vrais Bruxellois présents au sein de ce parlement

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de maatregelen van de Brusselse regering om de verzadiging van het Brussels Gewest in te perken".

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans)*.- Volgens een studie van het bureau Stratec, verschenen in *Le Soir* van 24 april 2006, nemen de reistijden in Brussel tegen 2015 met 32 tot 45% toe. Dat zal tot een verzadiging van het verkeer leiden.

Deze studie betreft de 133 gemeenten van de GEN-zone en de drie miljoen inwoners ervan. Dit is het kerngebied van de mobiliteit in België en het resultaat van de stadsvlucht. Dat een gebied van deze omvang wordt onderzocht bewijst dat Brussel meer is dan het institutionele keurslijf van het gewest. De studie steunt het idee van de ontwikkeling van een stadsgemeenschap die overeenstemt met de werkelijke sociaal-economische en geografische dimensie van het gewest.

Ik ben ervan overtuigd dat vele echte Brusselaars hiermee akkoord gaan.

De studie stelt dat het gebrekkige openbaar vervoer in de GEN-zone en de voortdurende stadsvlucht

plaideront pour affirmer que les 133 communes sont plus proches de la réalité institutionnelle que les dix-neuf communes actuelles.

Pour en revenir à cette étude, vu la desserte insuffisante par les transports en commun de la zone RER, cet exode continu de revenus moyens et élevés vers la périphérie implique, outre une moins-value fiscale pour la Région, une augmentation de la congestion de la mobilité à Bruxelles. Ceci dans la mesure où les travailleurs arrivent principalement à Bruxelles seuls et en voiture.

Lorsque l'on apprend que le nombre de navetteurs automobilistes a augmenté de 20% entre 1991 et 2001, que le nombre de véhicules a crû de 207.400, que, selon les prévisions, la croissance des véhicules à l'horizon 2010 tournera autour de 21 à 34%, que par rapport à 2001, 17% de voitures supplémentaires entreront dans les dix-neuf communes de Bruxelles, et 13% dans la zone RER, et que cette situation créera un véritable anneau de congestion autour de Bruxelles, avec une saturation du ring et de tous les accès à Bruxelles, nous nous devons de réfléchir sérieusement à des solutions à long et moyen termes, pour sauver la mobilité à Bruxelles.

L'étude de Stratec visée dans mon interpellation n'intègre pas l'effet bénéfique de l'instauration d'un RER entre 2008 et 2012. Cela peut se comprendre par le fait que ce réseau n'est pas encore acquis et que certains acteurs, dont la SNCB, y sont en réalité opposés. Les investissements de l'infrastructure semblent réalisés, mais pas ceux du déficit d'exploitation. Pourriez-vous me faire part de l'état d'avancement du dossier RER, de son agenda et des éventuels blocages qui le paralysent ?

En outre, la STIB dispose aujourd'hui de la possibilité d'exploiter les infrastructures d'Infrabel, qui gère l'infrastructure des voies ferroviaires existantes pour y faire circuler des trains et des trams, et pallier ainsi les carences de la SNCB.

Quelle est la position du ministre par rapport à cette opportunité qui s'offre à la STIB ?

Quels sont les projets existants à ce niveau ? Comme autre solution aux problèmes de congestion de notre Région, nous pourrions instaurer un

naar de rand de verzadiging van de mobiliteit in Brussel versterken. De meeste pendelaars komen naar Brussel met de wagen en alleen.

Het aantal pendelaars dat met de wagen komt, is tussen 1991 en 2001 gestegen met 20%, en het aantal voertuigen zal tegen 2010 stijgen met naar schatting 21 tot 34%. In vergelijking met 2001 rijden er 17% meer voertuigen in de negentien gemeenten en 13% in de GEN-zone. Er zijn dus dringend oplossingen op middellange en lange termijn nodig om de mobiliteit in Brussel te vrijwaren.

Het gunstige effect van een GEN tussen 2008 en 2012 is niet verrekend in de studie. Dat komt omdat het netwerk nog niet bestaat en sommige betrokkenen, zoals de NMBS, er tegen zijn. De investeringen in de infrastructuur lijken in orde, maar niet die in het exploitatietekort. Hoever staat het GEN-dossier?

De MIVB kan de tekortkomingen van de NMBS opvangen door treinen en trams te laten rijden op de infrastructuur van Infrabel.

Infrabel beheert de infrastructuur van de spoorwegnetten.

Hoe staat de minister tegenover de mogelijkheid die de MIVB wordt geboden?

Welke plannen bestaan er? Het gewest zou een systeem van stadstol kunnen invoeren, zoals in Londen. Op die manier kunnen de hoofdstedelijke en economische rol van het gewest financieel deels gecompenseerd worden.

Wat is het regeringsstandpunt hierover?

De studie van Stratec maakt langetermijnprojecties over de Brusselse mobiliteit. Werkt de minister aan de voorbereiding van een ontwikkelingsplan voor het openbaar vervoer voor de volgende vijftien jaar? Er is nood aan een langetermijnvisie die aansluit op concrete maatregelen.

Over deze fundamentele vragen moet ernstig worden nagedacht. De minister mag de tijd nemen om informatie daarover in te zamelen.

système de péage urbain comparable à celui qui est en vigueur à Londres, qui servirait à obtenir directement des usagers une compensation financière, compte tenu des charges supportées par notre Région du fait de sa fonction de capitale et de pôle économique.

Quelle est la position du gouvernement sur ce point ?

L'étude Stratec fait des projections à long terme de ce que sera l'état de la mobilité dans notre Région. Le ministre envisage-t-il la préparation d'un véritable plan de développement du réseau de transport public pour les quinze années à venir ? Les problèmes de mobilité ne pourront certainement pas être résolus en une législature. Dans l'intérêt des Bruxellois, il faut développer une vision à long terme, cohérente et complémentaire à des mesures plus ponctuelles.

Les réponses aux questions évoquées - qui sont des questions de base - nécessitent une réflexion. Il serait donc tout à fait normal que le ministre prenne le temps de rassembler l'information avant d'y répondre.

Quels sont les moyens financiers nécessaires à la mise en place du plan de mobilité que vous proposez ? Quel serait l'implication de l'Etat fédéral via l'accord de coopération Beliris ou via un financement complémentaire ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je rejoins M. de Patoul sur le fait que la circulation automobile augmente encore et toujours à Bruxelles, ainsi que le nombre de voitures immatriculées. Nous nous trouvons dans un cercle vicieux : plus il y a de voitures à Bruxelles, plus il y a de pollution sonore et de l'air, moins le cadre de vie est agréable. Il faut inverser la tendance.

A Bruxelles, nous sommes "victimes" de la politique d'urbanisme des Régions voisines,

Hoeveel geld is er nodig om het voorgestelde mobiliteitsplan uit te voeren? In welke mate is de federale overheid betrokken, via het Beliris-akkoord of een aanvullende financiering?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Hoe meer auto's, hoe meer overlast en hoe meer de levenskwaliteit er op achteruitgaat. Het is een vicieuze cirkel. Deze tendens moet worden omgebogen.*

Brussel is het slachtoffer van het stedenbouwkundig beleid van de andere gewesten. Die geven de voorkeur aan de bouw van alleenstaande villa's die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

politique qui consiste à privilégier les villas quatre façades, très difficiles à desservir en transport en commun.

Il est vrai également que les voitures de société ne sont pas taxées. Or, la part de ces voitures parmi les véhicules circulant à Bruxelles est de plus en plus importante. Ne pourrait-on pas mettre la pression sur le fédéral pour que l'on fiscalise ces voitures qui ont un coût collectif important, en particulier pour Bruxelles ?

Je me pose quelques questions sur l'étude Stratec, qui n'a pas intégré, d'une part, l'arrivée du RER et, d'autre part, la rareté, et donc la cherté future, du pétrole. Plus le temps va passer, plus le pétrole sera cher et moins il y en aura. Cette situation aura aussi des répercussions sur les modes de déplacement des gens.

Comme M. de Patoul, je suis d'avis que le péage urbain est une piste à creuser. Un tel système permettrait - en se basant sur un modèle comme celui de Londres - de financer en partie les transports en commun.

Enfin, quel sera le plan de stationnement, sachant que la disponibilité de places de stationnement agit souvent comme un aspirateur à voitures ? Si l'on veut respecter l'objectif ancien d'une diminution de 20% du trafic automobile à Bruxelles, nous avons du pain sur la planche.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je voudrais d'abord préciser que l'étude du bureau Stratec a été faite à ma demande dans le cadre de l'actualisation du plan IRIS I et de la création du plan IRIS II. Entre-temps, différents scénarios se sont dessinés et ont été soumis à un panel de citoyens, qui ont donné leur avis il y a quelques semaines. Nous allons analyser ces avis, afin d'arriver à la mise sur pied d'un plan IRIS II à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine.

Les grandes lignes de notre politique sont connues. Il faut simplement le courage de les exécuter. Les piliers en sont :

Bovendien worden bedrijfswagens niet belast, hoewel hun aantal blijft toenemen in het Brussels verkeer. Is het mogelijk om de federale overheid onder druk te zetten om deze wagens te belasten?

Ik heb vragen bij de studie van Stratec. Ze houdt geen rekening met het GEN en met de toekomstige schaarste en prijsstijgingen van de aardolie. Die evolutie zal ongetwijfeld een invloed hebben op de mobiliteit van de bevolking.

Het idee van een stadstol is het onderzoeken waard, omdat het kan bijdragen tot de financiering van het openbaar vervoer.

Welke invloed heeft het feit dat parkeerplaatsen wagens aantrekken op het nieuwe verkeersplan? Als de regering haar doelstelling van een daling van het autoverkeer met 20% wil verwezenlijken, is er nog veel werk aan de winkel.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Stratec heeft de studie uitgevoerd in het kader van de actualisering van het Irisplan I en de opstelling van het Irisplan II. Er zijn ook verschillende scenario's aan een panel van burgers voorgelegd. Op basis van al die adviezen zullen we eind dit jaar of begin volgend jaar het nieuwe Irisplan voorleggen.*

We moeten de moed hebben om de krachtlijnen van ons beleid uit te voeren:

- een coherent en eenvormig parkeerbeleid;

- een voluntaristisch fietsbeleid. 25% van de

- Une politique cohérente et harmonisée de stationnement ;

- Une politique volontariste de promotion du vélo. Un déplacement sur quatre à Bruxelles concerne une distance de moins d'un kilomètre et 65% des déplacements sont inférieurs à cinq kilomètres. Il est parfaitement possible de parcourir ces distances, soit à pied, soit à vélo ;

- Une politique volontariste des transports en commun. La vitesse commerciale, les sites propres pour les trams et les bus ou le téléguidage des feux sont des mesures très importantes à cet égard. Notre but est de proposer, à la fin de cette année, un plan de nouveaux investissements sur dix ans dans les transports en commun à Bruxelles. Nous voulons voir au delà de cette législature. Nous sommes en train de négocier le contrat de gestion de la STIB, dont la note d'orientation sera débattue ici dans deux semaines. Il est également prévu de rédiger un plan d'investissements, principalement pour les trams, mais peut-être aussi pour le métro ;

- Les parkings de dissuasion ;

- La création de Mobiris, un centre de gestion du trafic à Bruxelles, dans ses alentours et dans la zone arrière. Une étude est en cours en Région flamande et en Région bruxelloise afin d'instaurer une gestion du trafic dans toute cette zone arrière, qui est évidemment très importante.

Le dossier du RER suit son cours. Le Moniteur belge du 1er mars 2006 publie la loi portant assentiment du gouvernement fédéral à la convention RER. Les organes d'accompagnement ont été officiellement mis en place le 28 avril 2006. Dans la pratique, ils se réunissent déjà régulièrement de façon officieuse.

Un comité de pilotage a été créé. Il est saisi des priorités suivantes :

- lancer l'étude détaillée qui permettra d'affiner le réseau, avec l'intégration du Diabolo de Zaventem pour 2010 et l'arbitrage des gares ;

- établir les clauses techniques du cahier des charges pour le matériel spécifique au RER, sachant que pour les phases d'extension de 2006 et

verplaatsingen in Brussel bedraagt minder dan 1 km en 65% minder dan 5 km. Het is perfect mogelijk die afstanden te voet of met de fiets af te leggen;

- een voluntaristisch openbaar vervoersbeleid waarbij de commerciële snelheid, de eigen bus- en trambanen en een automatische controle van de verkeerslichten centraal staan. Eind dit jaar zal ik een investeringsplan voorleggen voor de komende tien jaar. Binnen twee weken zal ook de oriëntatienota van het beheerscontract van de MIVB worden besproken;

- de aanleg van overstapparkings;

- de oprichting van Mobiris in samenwerking met het Vlaams Gewest.

Er zit schot in de verwezenlijking van het GEN. In het Belgisch Staatsblad van 1 maart 2006 verscheen de wet houdende instemming van de federale overheid met de overeenkomst betreffende het GEN. De begeleidingsorganen zijn op 28 april 2006 officieel geïnstalleerd. Die organen kwamen daarvoor reeds regelmatig samen op informele basis.

Er werd ook een stuurgroep opgericht. Die heeft de volgende prioriteiten:

- een gedetailleerde studie aanvatten over de verfijning van het netwerk, met de integratie van de Diabolo van Zaventem tegen 2010 en de toewijzing van de stations;

- de technische clausules van het bestek opstellen voor het materieel voor het GEN, rekening houdend met ontplooiing van het GEN tussen 2006 en 2008. Die uitbreiding gebeurt met moderne City Rail-treinstellen. Het oude materieel wordt momenteel door de NMBS grondig nagezien;

- de begeleidingsmaatregelen coördineren, zoals de overstapparkings en de invoering van een eenvormig vervoerbewijs. De Belgische ministers van Mobiliteit hebben onlangs vergaderd over dat eenvormige vervoerbewijs, dat als eerste door Brussel zal worden ingevoerd.

Wat betreft de financiering van het

2008, le RER s'appuiera sur du matériel 'cityrail' moderne. L'ancien matériel est actuellement révisé par la SNCB ;

- coordonner les mesures d'accompagnement, y compris les parkings de transit, ainsi que les moyens permettant d'aboutir à l'intégration billettique. Les ministres de la Mobilité du pays se sont réunis dernièrement à la gare du Midi autour du projet d'adoption d'un ticket intégral. La Région bruxelloise sera d'ailleurs la première à l'instaurer.

Concernant le financement de la politique de mobilité, il convient de rendre à Beliris sa vocation initiale, qui est d'investir dans les grands chantiers publics, tels que les transports en commun, les travaux d'infrastructure ou les tunnels. Il convient également de continuer à négocier avec les autorités fédérales pour une dotation compensatoire de la charge des navetteurs dans le réseau des transports en commun. S'ajoutent à cela, la recette supplémentaire d'une politique de stationnement régional, ainsi que le mécanisme du tiers payant - 80/20 - pour lequel les pouvoirs publics sollicitent une plus grande implication du patronat.

Concernant le 'light rail', le ministre Vande Lanotte a organisé un voyage en train à Karlsruhe avec les ministres de la Mobilité lorsqu'il était ministre de tutelle de la SNCB. Il souhaitait obtenir des responsables de la SNCB l'autorisation d'emprunter leur réseau avec ce type de véhicules. Ce voyage a porté ses fruits, puisque la SNCB est désormais prête à les accueillir, tout en investissant parallèlement dans le système de sécurité.

Par ailleurs, un projet concret de ce type est envisagé autour de Asse, Jette, Tour & Taxis, la gare du Nord et l'aéroport. Le bourgmestre de Jette, ici présent, peut s'estimer heureux, car sa commune sera parmi les mieux desservies par les transports en commun à Bruxelles !

Nous envisageons sérieusement de mettre cette idée en oeuvre, mais elle nécessitera évidemment un accord de coopération entre la Flandre, Bruxelles et les trois opérateurs concernés : la SNCB, la STIB et De Lijn.

J'ai ainsi répondu à toutes les questions, sauf à celle du péage urbain.

mobilitéitsbeleid moet Beliris opnieuw investeren in grote openbare werken voor het openbaar vervoer, infrastructuur en tunnels. Dat is immers de oorspronkelijke opdracht van Beliris. De federale overheid moet een bijkomende compensatie geven voor de pendelaars die van het openbaar vervoer gebruik maken. Daarnaast zijn er de bijkomende inkomsten uit het gewestelijk parkeerbeleid en het mechanisme van de derde betaler, waaraan de werkgevers een grotere bijdrage moeten leveren.

In het kader van de 'light rail' heeft minister Vande Lanotte een treinreis naar Karlsruhe georganiseerd met de ministers van Mobiliteit. Sindsdien is de NMBS ervoor gewonnen om haar spoorwegnet open te stellen voor dergelijke voertuigen en is de maatschappij bereid te investeren in het veiligheidssysteem.

Er wordt overwogen om een concreet project in die zin te op te zetten rond Asse, Jette, Thurn & Taxis, het Noordstation en de luchthaven.

We overwegen dit idee, maar daarvoor is een samenwerkingsakkoord noodzakelijk tussen Vlaanderen, Brussel, de NMBS, de MIVB en De Lijn.

Binnen twee weken reizen minister Huytebroeck en ik naar Londen, waar we de beheerders van het stadstolsysteem zullen ontmoeten. Ik aarzel niettemin om een dergelijk systeem in Brussel in te voeren. Ondernemingen zullen daardoor wegtrekken naar de rand. Ik beschouw mijzelf als een "echte Brusselaar" en wil Vlaanderen dat plezier niet gunnen.

Dans deux semaines, ma collègue Evelyne Huytebroeck et moi-même avons programmés une nouvelle visite. Après Amsterdam, notre choix s'est porté sur Londres. Nous y rencontrerons les responsables du système de péage urbain.

En ce qui me concerne, je ne vous cache pas que j'hésite à l'introduire à Bruxelles. Vous devriez aussi y être sensible, car l'installation de ce système aura comme conséquence une délocalisation d'entreprises vers la périphérie. Je crois que la Région flamande se réjouirait d'une telle mesure ! Lors de votre interpellation, vous avez parlé de "vrais Bruxellois"-; j'estime en être un. Je ne veux donc pas faire ce plaisir à la Flandre.

M. le président.- Je vous suggère également de visiter Stockholm, où un péage urbain a été mis en service en début d'année. Selon les jours, on a constaté une réduction allant de 26 à 30% de la circulation automobile en ville. Au mois de septembre, après un essai de huit mois, cette mesure sera soumise à référendum dans l'ensemble de la région de Stockholm. Evidemment, Stockholm est une ville isolée dans un pays unitaire et les problèmes de délocalisation n'y sont pas du tout les mêmes qu'à Bruxelles. Néanmoins, cette expérience est très intéressante.

La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- En Région bruxelloise, nous disposons d'une infrastructure ferroviaire impressionnante. Elle n'est toutefois pratiquement pas utilisée pour Bruxelles. Aujourd'hui, la libéralisation du marché doit inciter la Région à faire le maximum pour que cette infrastructure puisse effectivement être utilisée pour les transports en commun au sein de la Région.

La gare d'Uccle Stalle est, par exemple, très performante pour le trajet d'Uccle vers le centre de la ville, par rapport à tous les autres moyens de communication.

C'est en multipliant les projets valorisant les transports en commun que nous arriverons à développer une politique de mobilité au service des Bruxellois et à décourager l'utilisation de la voiture,

De voorzitter (in het Frans).- *Ook in Stockholm wordt sinds begin dit jaar een stadstol geheven, wat geleid heeft tot 26 à 30% minder autoverkeer. Na een proefperiode van acht maanden zal een referendum gehouden worden in de regio Stockholm. Qua delokalisatie liggen de kaarten er natuurlijk helemaal anders dan in Brussel, maar het blijft een interessant voorbeeld.*

De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Het Brussels Gewest beschikt over een indrukwekkend spoorwegnet, maar het wordt nauwelijks voor het openbaar vervoer binnen Brussel zelf gebruikt. De liberalisering van de markt moet het gewest ertoe aanzetten hierin verandering te brengen.*

Zo is het station Ukkel-Stalle interessanter dan de andere vervoermiddelen voor het traject van en naar het stadscentrum.

We moeten dus een openbaar vervoersbeleid ontwikkelen dat de Brusselaars ten goede komt en het gebruik van de wagen minder interessant maakt.

qui sera devenue moins performante. Car c'est bien en termes de performances qu'il faut raisonner.

- *L'incident est clos.*

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 sécurité des voyageurs et conducteurs de la STIB liée au mauvais état du matériel roulant".

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

Mme Céline Delforge.- L'état dans lequel roulent certains bus de la STIB n'est pas sans causer une légitime inquiétude, à l'égard de la sécurité des passagers, des chauffeurs et de tout usager de la route.

Le directeur général de la STIB a affirmé dans la presse qu'il était confiant dans l'état du matériel roulant et a expliqué que s'il arrivait qu'un chef d'atelier laisse sortir des véhicules qui ne sont pas tout à fait au point, ce n'était jamais au détriment de la plus élémentaire sécurité. En réalité, le problème est plus complexe.

Il y a quelques semaines, un incident particulièrement inquiétant s'est produit à la sortie du dépôt Delta. Un bus articulé a perdu sa partie arrière, qui a fracassé des voitures en stationnement. Il n'y avait heureusement pas encore de passagers à bord, mais on ne peut s'empêcher d'imaginer ce qui se serait passé si l'incident s'était produit à un autre endroit de la ville.

Cet accident, bien qu'exceptionnel, n'est pas si étonnant pour qui voyage avec ce type de véhicules. Les revêtements routiers de notre ville n'améliorent pas la situation et il est fréquent de

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de veiligheid van de reizigers en bestuurders van de MIVB gelet op de slechte staat van het rollend materieel".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Sommige bussen van de MIVB verkeren in een zodanig slechte staat dat ze een bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid.*

De heer Flausch, directeur van de MIVB, heeft echter verklaard dat hij het volste vertrouwen heeft in de veiligheid van het rollend materieel.

Enkele weken geleden was er een incident met een gelede bus die het depot van Delta verliet. Het achterdeel is losgekomen en heeft enkele geparkeerde auto's verbrijzeld. Gelukkig waren er nog geen passagiers aan boord.

Wie regelmatig de bus neemt, zal zich niet verbazen over het ongeluk. Je kan namelijk regelmatig vaststellen dat de verbinding tussen het voorste en het achterste deel van de gelede bussen over de grond schuurt. Bovendien zijn de banden vaak versleten, zit er roest op het koetswerk en zijn de automatische deuren en de airco dikwijls defect. Soms moeten chauffeurs stoppen om technische redenen of maken de bussen zo'n hels lawaai dat het wel lijkt of ze onderdelen verliezen.

Als het probleem niet snel wordt aangepakt, kan het

constater que l'intersection reliant les deux parties des bus articulés racle le sol. On peut également s'inquiéter de voir que les pneus de certains bus sont dans un état déplorable, que des bas de caisse sont rouillés, que des portes sont défectueuses et que l'air conditionné tombe régulièrement en panne. Il arrive que des chauffeurs doivent arrêter et redémarrer leur bus pour des raisons techniques, ou que le bruit à bord de certains véhicules soit tel que l'on a l'impression que des pièces vont se détacher.

Si le problème n'est pas pris en charge rapidement, il risque de s'aggraver. Je ne suis pas convaincue par les propos de M. Flausch déclarant que les gens qui émettent des critiques cherchent à lui nuire ou à nuire à la STIB. Il ne s'agit pas d'une question de personnes, mais de la promotion des transports en commun. Cette promotion n'est pas possible si on laisse se dégrader le matériel roulant.

Vous avez répondu récemment à une question relative aux incidents techniques dans le métro. Les problèmes ne se limitent toutefois pas au métro. Il est d'ailleurs arrivé à plusieurs reprises que, faute de bus en état de rouler disponibles dans les garages, des chauffeurs se retrouvent dans l'impossibilité de prendre leur service et soient alors obligés de rester au dépôt.

En conséquence, il y a moins de bus en circulation. Cela entraîne des retards, puisqu'à chaque arrêt, les passagers sont plus nombreux à embarquer et que cela nécessite plus de temps. Aux retards, il faut bien entendu ajouter un surcroît de stress pour les chauffeurs, qui doivent diminuer leurs temps de pause et subir les foudres des voyageurs. On s'étonne ensuite que les chauffeurs menacent d'entamer des actions sociales, pour le moins compréhensibles !

De plus, il est fréquent de voir que des bus inadaptes, tels que ceux destinés à la desserte de l'aéroport, soient mis en service sur des lignes très fréquentées, faute de matériel disponible.

Les principales causes de ces problèmes techniques sont de plusieurs ordres.

D'une part, les première et deuxième séries de bus Jonckheere auraient été montés par des

nog erger worden. Ik kan me niet vinden in de verklaringen van de heer Flausch dat de kritiek op de MIVB bedoeld is om hem, of de maatschappij, in een slecht daglicht te plaatsen. Het is onmogelijk om het openbaar vervoer te promoten als het rollend materieel in slechte staat verkeert.

De technische problemen van de MIVB zijn niet beperkt tot de metro. Buschauffeurs moeten soms in de depots blijven wachten, omdat er geen rijklare bussen beschikbaar zijn.

Steeds minder bussen van de MIVB rijden nog. Door het groot aantal wachtenden ontstaan vertragingen aan de bushaltes. Bovendien zijn de buschauffeurs meer gestresseerd, omdat ze minder pauze kunnen nemen en op hun donder krijgen van de passagiers. Het mag ons niet verbazen dat ze met stakingen dreigen!

Bij gebrek aan beter worden soms onaangepaste bussen ingezet op zeer drukke lijnen.

De eerste en tweede serie bussen van de firma Jonckheere werden gebouwd door tijdelijk personeel. Dat werk werd niet goed uitgevoerd en bovendien duurt het lang om reserveonderdelen te bestellen. Bijgevolg staan deze bussen vaak lang in de depots.

De garagisten van de MIVB worden niet vervangen als ze minder dan twee maanden ziek zijn. Wanneer een arbeider met pensioen gaat, wacht de MIVB te lang om hem te vervangen.

Binnenkort gaat een groot aantal garagisten van de MIVB met pensioen. Als er niet gauw vervangers worden aangeworven, gaat er heel wat know-how verloren. Het betreft jobs voor laaggeschoolden die bij de MIVB een vak kunnen leren.

Hoewel de MIVB steeds meer passagiers vervoert, krijgen de bussen minder vaak een onderhoudsbeurt.

Vroeger was er een overschot aan vervangingsonderdelen. Tegenwoordig zou er een tekort zijn, waardoor de garagisten vaak moeten wachten tot de onderdelen geleverd worden.

Kunt u uitleggen waarom bussen in zulke

intérimaires. Il semblerait qu'ils aient été mal montés. Paradoxalement, c'est également pour ce modèle de bus que les délais de livraison des pièces de remplacement sont les plus longs. Ces bus restent dès lors plus longtemps au dépôt lorsqu'ils sont en panne.

Les effectifs du garage de la STIB ne sont pas remplacés en cas de congé de maladie ne dépassant pas deux mois. Par ailleurs, lorsqu'un ouvrier prend sa pension, les démarches pour qu'il puisse être remplacé immédiatement ne sont pas faites anticipativement.

La pyramide des âges des ouvriers travaillant dans les garages de la STIB entraînera prochainement un grand nombre de départs à la retraite. Si la relève n'est pas rapidement engagée, une perte de savoir-faire risque de se produire. C'est d'autant plus dommage qu'il s'agit d'emplois permettant d'engager des ouvriers peu qualifiés, qui acquièrent ainsi une qualification sur le tas, en profitant de l'expérience offerte par la STIB. Ce type d'emplois n'est pas à négliger dans notre Région.

La STIB enregistre une augmentation du nombre de voyageurs. C'est positif. Mais de ce fait, ses bus passent plus de temps sur la route et moins de temps au dépôt pour les entretiens, alors qu'ils en ont besoin plus régulièrement, en raison de l'augmentation de leur usage.

Plutôt que de ne pas remplacer les ouvriers, il faudrait renforcer le personnel de base. Comme vous l'avez rappelé il y a peu, chaque euro investi dans les transports publics est un euro investi dans des emplois bruxellois.

Enfin, il apparaît qu'un problème se pose au niveau du stock de pièces de rechange. Alors que précédemment, le stock était très - voire trop - fourni, nous serions aujourd'hui tombés dans l'excès inverse. En conséquence, il arrive qu'un bus soit bloqué au dépôt alors qu'il suffirait que le garagiste dispose d'une pièce courante pour le remettre en état de rouler.

Pouvez-vous m'expliquer comment des bus peuvent rouler dans des états pareils ?

Pouvez-vous également m'expliquer pour quelles

omstandigheden mogen rijden?

Hoe komt het dat er zoveel problemen zijn met de bussen van de firma Jonckheere? Waarom moet men zolang wachten op onderdelen van dat bedrijf? Heeft de MIVB bij de bestelling van nieuwe bussen over betere voorwaarden onderhandeld?

Is de MIVB van plan om de garagisten sneller te vervangen en het personeelsbestand aan te vullen?

raisons les bus Jonckheere présentent autant de problèmes et pourquoi cette firme dispose d'aussi longs délais pour fournir les pièces nécessaires aux réparations ? Comment expliquez-vous que ce soit à la STIB d'assumer les dysfonctionnements d'un fournisseur ? De meilleures garanties ont-elles été prises lors des dernières commandes de bus ?

Pouvez-vous également me dire si la STIB envisage de procéder au remplacement de son personnel technique avec plus de rapidité, ou d'étoffer le personnel des garages et la main-d'oeuvre technique ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les pannes, anomalies, accidents, défauts de n'importe quelle nature sont, d'une part, occasionnés par l'usure ou par un incident technique et, d'autre part, par les voyageurs. Il va sans dire qu'il existe une gradation dans les pannes constatées, tant au niveau des frais et du temps de réparation, qu'à celui de la disponibilité du véhicule.

Lorsque la panne est telle que le véhicule ne peut plus être mis en service sur le réseau, il est fait appel, par le biais du dispatching, aux services techniques, afin de prévoir un véhicule de remplacement. Il est évident que certaines pannes rendent le véhicule inapte à l'exploitation. C'est ce que l'on appelle dans le jargon : "hors service". Dans d'autres cas, il s'agit de petits défauts à réparer, qui ne sont pas de nature à empêcher que le véhicule continue à être utilisé en toute sécurité.

Toutes les pannes des véhicules sont rigoureusement répertoriées dans une base de données, auprès des services d'entretien de la STIB. Ceci permet aux planificateurs dans les dépôts d'avoir une vue globale des travaux à effectuer, afin de pouvoir distribuer le travail efficacement et d'employer le personnel disponible de façon optimale.

Lorsque l'on dit que l'on fait rouler des véhicules "pas tout à fait au point", cela signifie que des

Bespreking

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Technische storingen worden veroorzaakt door sleet, een technisch voorval of door de reizigers. Er zijn verschillende soorten pannes rekening houdend met de kosten, de reparatieduur en de onbeschikbaarheid van het voertuig.*

Wanneer een voertuig niet langer geschikt is om uit te rijden doet de dispatching een beroep op de technische diensten voor een vervangvoertuig. Het voertuig is dan "buiten dienst". Soms gaat het ook om kleine gebreken die kunnen hersteld worden terwijl het voertuig veilig dienst kan blijven doen.

Alle pannes worden opgenomen in een databank bij de onderhoudsdiensten van de MIVB. Zo hebben de planningsdeskundigen in de stelplaatsen een overzicht over de uit te voeren herstellingen en kunnen ze een efficiënte werkplanning opstellen.

Wanneer voertuigen rondrijden die "niet volledig in orde zijn", wil dat zeggen dat er kleine gebreken zijn vastgesteld die in een later stadium worden verholpen. Voertuigen die gebreken vertonen op het vlak van remmen, deuren of veiligheid, worden evenwel "buiten dienst" geplaatst. Het herstel ervan wordt in de planning opgenomen en de voertuigen komen opnieuw in dienst na een volledige herstelling.

Het ongeval waarnaar u verwijst betreft bus 8844

pannes mineures ont été enregistrées, qui seront réparées dans un stade ultérieur. Par contre, des véhicules présentant, par exemple, des pannes au système de freinage, un mauvais fonctionnement des portes, ou ne pouvant plus garantir un service en toute sécurité, ni pour le voyageur ni pour le conducteur, sont mis "hors service" par le service technique. La réparation de ces véhicules est évidemment également planifiée, et les véhicules sont remis en service après une réparation complète et correcte.

L'accident auquel vous faites allusion concernait le bus 8844 et s'est déroulé le 12 octobre 2005. L'accident était dû à une rupture à l'intérieur de la barre de direction de l'articulation. De ce fait, la partie arrière du bus articulé est devenue incontrôlable, avec les conséquences que l'on sait. Préventivement, deux autres barres de direction ont été contrôlées sur le plan métallographique par un organisme officiel agréé. Aucune anomalie n'a été constatée.

La STIB estime que des vibrations ont pu occasionner cette anomalie. En accord avec le constructeur, un support a été monté sur ces barres, réduisant le niveau des vibrations. La pièce brisée ne peut être contrôlée de l'extérieur et l'on ne peut dès lors parler d'un contrôle insuffisant ou mal effectué. Il s'agit bien d'un fait unique. Les dégâts, en l'occurrence, sont fort heureusement limités.

Il est incorrect de prétendre que des véhicules "pas tout à fait au point" sont la cause de cet accident. La même remarque vaut également pour l'allégation selon laquelle les bus articulés touchent le sol. Il y a en effet des bus dont l'articulation touche le sol, mais cette avarie est réparée, comme je viens de l'expliquer. Une transformation a d'ailleurs été convenue avec le constructeur, réduisant dès lors la possibilité de tels incidents.

Affirmer que la STIB roulerait avec des pneus lisses ou endommagés est incorrect. Les services techniques suivent une politique générale d'entretien prévoyant le contrôle systématique de chaque pneu et son remplacement lorsque celui-ci est nécessaire. Qu'un pneu ait moins de profondeur de dessin qu'un autre est assez logique, mais tous les pneus montés satisfont aux normes légales en vigueur. Il est possible que des pneus soient

en vond plaats op 12 oktober 2005. De oorzaak was een defect aan de koppeling, waardoor het achterste gedeelte van de gelede bus onbestuurbaar werd. Ook twee andere bussen werden op dit euvel gecontroleerd, maar er werden geen gebreken vastgesteld.

Volgens de MIVB kan deze anomalie te wijten zijn aan trillingen. Daarom werd de koppeling versterkt met een steun om de trillingen te verminderen. Het kapotte stuk kan niet van buitenaf gecontroleerd worden, dus is er geen sprake van een gebrekkige controle. Dit is een eenmalig geval en de schade bleef beperkt.

Het klopt niet dat de voertuigen niet op punt staan. Sommige gelede bussen raken inderdaad de grond, maar deze schade is hersteld. We zijn een aanpassing overeengekomen met de constructeur om de kans op incidenten te verkleinen.

De MIVB rijdt niet met beschadigde banden. Zij worden regelmatig gecontroleerd en, indien nodig, vervangen. Alle banden voldoen aan de wettelijke vereisten.

Heel af en toe kunnen chauffeurs hun dienst niet beginnen omdat er door een opeenstapeling van mankementjes onvoldoende voertuigen beschikbaar zijn. Dit gebeurt zelden en bewijst dat bussen, die niet voldoen aan de veiligheidvoorschriften, niet gebruikt worden, ook al lijdt de dienstverlening daaronder.

Technische problemen zijn normaal. Statistisch zijn er inderdaad meer problemen met bussen van de firma Jonckheere. Dat betekent echter niet dat deze bussen gevaarlijk zijn.

Het personeelsbestand wordt zo veel mogelijk aangevuld tot de doelstellingen bereikt zijn. Bij langdurige afwezigheden wegens ziekte wordt een beroep gedaan op uitzendkrachten. Het aantal kilometers dat de bussen afleggen is stabiel. Er is dus niet meer onderhoudspersoneel nodig.

Het aantal bussen dat aan de kant staat bij gebrek aan wisselstukken is de laatste maanden niet gestegen. In zo'n geval kan de chef van de remise via een noodprocedure het wisselstuk aankopen.

fortement endommagés par des défauts dans la voirie, mais ceux-ci sont de toute façon remplacés.

Très occasionnellement, des chauffeurs ne peuvent entamer leur service par manque de matériel. Il y a en effet des moments d'accumulation d'incidents techniques non prévisibles, causant une pénurie de véhicules disponibles. Mais comme je l'ai déjà mentionné, ceci ne se présente pas fréquemment. C'est la preuve que des bus ne satisfaisant pas aux prescriptions de sécurité ne sont pas mis en circulation, même si le service rendu par la STIB en souffre.

Il est assez logique qu'il y ait des problèmes techniques. Mais ce qui compte, c'est la manière de les gérer. Statistiquement, il y a effectivement davantage de problèmes avec les bus de la firme Jonckheere. Mais cela ne veut pas dire que ces bus sont dangereux ou qu'ils sont mis en service dans des conditions dangereuses.

Quant à la question du personnel, les effectifs sont, dans la mesure du possible, complétés jusqu'à l'objectif prévu. Il n'est pas directement prévu de remplacement lors d'absences pour maladie, mais il est fait appel à des intérimaires lors d'absences prolongées. Il est à remarquer que le nombre de kilomètres parcourus par les bus se stabilise. De ce fait, il n'est pas envisagé d'augmenter le personnel d'entretien.

De récentes analyses ont démontré que le nombre de bus mis hors service pour manque de pièces de rechange n'a certainement pas augmenté pendant ces derniers mois. Lorsqu'une pièce de rechange disponible couramment manque dans un magasin et que cela entraîne la mise hors service d'un véhicule, une procédure d'urgence permet au chef du dépôt de procéder à l'achat de cette pièce.

En ce qui concerne les nouveaux bus, la commande a été effectuée auprès des firmes Van Hool et Evobus. La garantie prévoit que tous les travaux préventifs et correctifs seront refacturés au constructeur. A la fin de la période de garantie, un contrat d'entretien peut être éventuellement conclu. Il précise que les travaux préventifs et correctifs seront refacturés au constructeur, contre une redevance mensuelle payée par la STIB. S'il y avait, pour une raison quelconque, à cause d'un

De nieuwe bussen zijn besteld bij de firma's Van Hool en Evobus. De waarborg is geldig voor alle preventieve en correctieve werken. Wanneer de waarborg afloopt, kan de MIVB eventueel een onderhoudscontract sluiten, waardoor ze tegen een maandelijkse bijdrage dezelfde dienstverlening geniet. Als er zich veel defecten zouden voordoen, hoeft de MIVB dus niet op te draaien voor de kosten .

nombre trop élevé de pannes techniques, un manque de fiabilité, les coûts des pannes pourront ainsi être récupérés par la STIB.

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

Mme Céline Delforge.- Vos réponses me satisfont moyennement.

Concernant le remplacement des pièces défectueuses par le chef de dépôt, il faut distinguer deux situations différentes : les avoir en stock ou les acheter, ce qui nécessite un délai supplémentaire.

Vous déclarez en outre que les types de pannes rencontrées au cours de ces derniers mois sont semblables. Mais les pannes auxquelles je fais allusion ne datent pas de ces dernières semaines.

Par ailleurs, il me semble que le nombre de kilomètres parcourus par un bus atteignait facilement le million autrefois, ce qui me semble peu réalisable pour les bus de la firme Jonckheere.

Enfin, rassurez-moi, le contrat d'entretien que vous évoquez est-il effectivement lié à des défauts du bus et non à la sous-traitance pour des travaux habituellement effectués par les ouvriers de la STIB ?

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Uw antwoord bevredigt me matig.*

Voor de vervanging van defecte onderdelen zijn twee situaties mogelijk: ofwel zijn de onderdelen in de loods voorradig, ofwel moeten ze worden aangekocht, wat meer tijd vraagt.

U zegt dat de recente defecten gelijkaardig zijn, maar ik heb het over eerdere pannes.

Terwijl de vroegere bussen makkelijk een miljoen kilometer aflegden, lijkt me dit voor de bussen van Jonckheere hoogst onwaarschijnlijk.

Ik veronderstel dat het onderhoudscontract louter geldt voor defecten aan de bus en niet voor werken die normaliter door de arbeiders van de MIVB worden uitgevoerd?

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

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "l'application de l'accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Serge de Patoul.- A plusieurs reprises, j'ai déjà eu l'occasion d'interroger le ministre de la Mobilité du gouvernement bruxellois sur la collaboration du réseau de la STIB à ceux de De Lijn et du TEC en Région bruxelloise. Il y a trois mois, le 1er février 2006, je soulignais encore que, contrairement à ses deux homologues, la Région bruxelloise s'était vue privée de la possibilité de configurer un réseau cohérent, exhaustif, totalement performant, mais devait accepter que d'autres opérateurs agissent à leur guise, sans la moindre obligation de concertation et de coordination.

Lors de cette dernière interpellation, je posais une question bien précise à laquelle je n'ai pas obtenu de réponse.

Ainsi, d'un point de vue juridique, les différents acteurs des transports publics sont tenus à Bruxelles par un accord de coopération du 17 juin 1991, concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale et par le "Principiel akkoord" du 10 juin 1998 signé par MM. Hasquin et Baldewijns en application de cet accord de coopération.

L'article 3 §2 de cet accord de coopération de 1991 stipule que toute extension de lignes interrégionales existantes ou la création de nouvelles lignes interrégionales fait l'objet d'une concertation et d'un accord préalable entre les exécutifs des Régions concernées, d'une part, et que ces lignes interrégionales sont du ressort de l'exploitant

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Het is niet de eerste keer dat ik de minister interpelleer over de samenwerking tussen de MIVB, De Lijn en TEC in het Brussels Gewest.*

De verschillende openbare vervoersmaatschappijen in Brussel zijn gebonden door het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het uitvoeringsakkoord van 10 juni 1998.

Artikel 3, § 2 van dat samenwerkingsakkoord bepaalt dat elke uitbreiding of aanleg van gewestgrensoverschrijdende lijnen het voorwerp moet uitmaken van overleg en van een voorafgaand akkoord tussen de betrokken gewestregeringen en dat die gewestgrensoverschrijdende lijnen onder de bevoegdheid vallen van de hoofdexploitant op het grondgebied waarvan deze lijnen worden aangelegd of uitgebreid, met andere woorden de MIVB.

De Lijn houdt zich evenwel niet aan die regels en verandert haar aanbod zonder overleg te plegen of toestemming te vragen, waardoor het goede beheer van het openbaar vervoer in en rond Brussel in het gedrang komt. Wat zal het Brussels Gewest doen om de naleving van de akkoorden af te dwingen?

In het samenwerkingsakkoord staat niets over wijzigingen van de frequentie, terwijl het grotere aanbod van De Lijn in Brussel grotendeels uit een

principal sur le territoire duquel ces lignes sont créées ou étendues, d'autre part, c'est-à-dire la STIB pour la Région bruxelloise.

Quinze ans plus tard, on semble loin du compte. De Lijn change ses lignes et son offre sans crier gare ni demander d'autorisation.

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

Enfin, l'accord de coopération ne parle pas des modifications de la fréquence. Or, l'accroissement de l'offre de De Lijn à Bruxelles résulte en grande partie d'une telle démarche. La Région dispose-t-elle d'un moyen pour réguler cette pratique ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les chiffres suivants vont vous rassurer : De Lijn transporte dans notre Région 35 millions de voyageurs par an et la STIB 255 millions ! Imaginez que la STIB doive transporter ce supplément de 35 millions de voyageurs. Combien le contribuable bruxellois payerait-il alors pour transporter principalement des néerlandophones ? Vous ne manquez pas de poser d'autres questions !

Vous avez certes raison quant à la nécessité d'une concertation : De Lijn ne peut pas faire ce qu'elle veut dans la Région. L'accord de coopération prévoit que l'extension du trajet et la création de lignes franchissant les frontières régionales doivent faire l'objet d'une concertation et d'un accord préalable entre les exécutifs des Régions concernées. La compétence relative à l'extension ou à la réalisation repose chez l'exploitant principal. La gestion peut être confiée à l'exploitant secondaire ou à des tiers.

Il y a lieu de communiquer les modifications de l'offre de service, dont les changements de

hogere frequentie voortvloeit. Hoe kan het gewest optreden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De bussen van De Lijn in Brussel lijken u wel te obsederen. De cijfers zouden u echter moeten geruststellen. Terwijl De Lijn in Brussel jaarlijks 35 miljoen reizigers vervoert, is dat 225 miljoen voor de MIVB. Als die bijkomende 35 miljoen reizigers - voornamelijk Vlamingen - door de MIVB en dus met Brusselse middelen zouden worden vervoerd, zou u wellicht evenmin tevreden zijn!*

Ik ben het met u eens over de noodzaak van overleg. Het samenwerkingsakkoord stelt dat er over de uitbreiding van een lijn of de invoering van nieuwe gewestgrensoverschrijdende lijnen, een voorafgaand akkoord tussen de betrokken gewesten moet bestaan. Voor de uitbreiding en de invoering van lijnen is de hoofdexploitant bevoegd, terwijl het beheer aan een andere maatschappij of aan derden kan worden toevertrouwd.

Wijzigingen in het aanbod van de dienstverlening, waaronder de wijziging van de frequentie, moeten aan de hoofdexploitant worden gemeld. Als de wijzigingen meer dan 25% van de lijnen en meer

fréquences, à l'exploitant principal. Un accord préalable entre les Régions concernées est requis lorsque les changements concernent plus de 25% des lignes et 10% de l'offre totale.

Il est vrai que dans le passé De Lijn n'a pas toujours informé la STIB ou l'AED, mais entre-temps, ma collègue Kathleen Van Brempt, qui est la ministre de tutelle de De Lijn, et moi-même, avons organisé une visite conjointe à Lyon, avec les directions générales de la STIB et de De Lijn, justement pour évoquer ce genre de problèmes. Nous avons clairement établi que nous refusions de tels conflits entre De Lijn et la STIB, et nous souhaitons une concertation préalable à toute modification de l'offre, ce à quoi les deux sociétés ont répondu favorablement.

S'il y a eu des problèmes par le passé, nous sommes maintenant dans une logique de discussion et de concertation. Depuis votre dernière interpellation en février dernier, De Lijn n'a pas étendu ses lignes sur notre territoire. Il y a eu un petit changement, mais celui-ci avait été discuté au préalable au sein du comité de coordination de l'accord principal.

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

M. Serge de Patoul.- Je me permets d'insister sur l'application de l'accord de coopération. Sinon cela serait préjudiciable pour l'ensemble des pouvoirs bruxellois - la Région mais aussi les communes - qui subissent ces changements ou qui les apprennent quand ils voient l'itinéraire changer. Je pense aussi que dans la logique du paiement, il faut être prudent, parce qu'on pourrait aller jusqu'à dire qu'il serait possible de se passer de STIB à Bruxelles !

M. Pascal Smet, ministre.- Non, il y a toujours 75% des Bruxellois qui utilisent la STIB. Et un non-Bruxellois sur quatre.

- *L'incident est clos.*

dan 10% van het totale aanbod betreffen, moeten de betrokken gewesten op voorhand een akkoord sluiten.

In het verleden heeft De Lijn niet altijd voldoende informatie verschaft aan de MIVB en het BUV. Ondertussen zijn minister Van Brempt, ikzelf en de directieverantwoordelijken van de MIVB en De Lijn samen naar Lyon gereisd om de zaak te bespreken. Beide maatschappijen stemden ermee in dat conflicten als deze uit den boze zijn en dat overleg wenselijk is alvorens het aanbod te wijzigen.

Er waren in het verleden misschien problemen, maar we volgen nu een logica van overleg. De Lijn heeft haar lijnen sinds februari niet uitgebreid op ons grondgebied. Er was enkel een kleine wijziging die vooraf besproken werd binnen het coördinatiecomité.

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Het samenwerkingsakkoord moet toegepast worden, zodat de Brusselse overheden niet geconfronteerd worden met onverwachte wijzigingen in de reisroutes. We moeten voorzichtig zijn met betalingen, of we maken de MIVB nog overbodig.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB wordt nog steeds voor 75% door Brusselaars gebruikt.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "la peinture des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées sur les voiries régionales".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Vivant de manière assez proche la situation des personnes handicapées et essayant de les aider à vivre et à se mouvoir, je suis membre d'un conseil consultatif qui a pris une série d'initiatives en la matière.

D'une part, nous avons mené une campagne "Je suis rouge de honte pour mon propriétaire", qui consistait à apposer des autocollants sur le pare-brise de véhicules stationnant de manière illégale sur des emplacements pour personnes handicapées. Cette mesure préventive a connu un certain succès.

Ensuite, nous nous sommes rendus compte que nombre de communes ou de parkings privés peignent l'emplacement en bleu pour favoriser le respect de l'emplacement pour personnes handicapées. Ceci est intéressant car, lorsqu'un véhicule non autorisé stationne sur un tel emplacement, le sigle disparaît souvent sous le véhicule et personne ne constate l'infraction. Le fait que l'emplacement soit peint en bleu est psychologiquement intéressant, car il faut vraiment être d'une mauvaise foi caractérisée pour stationner à cet endroit. De plus, comme la peinture est visible autour du véhicule, tout le monde le constate.

La commission a donc demandé à ma commune de s'engager à peindre en bleu les emplacements situés sur les voiries communales, ce que nous avons accepté. Dans un souci de cohérence propre à votre gestion, il nous paraît idiot que des emplacements soient peints en bleu tandis que d'autres ne le seraient pas, selon qu'il s'agisse de voiries communales ou régionales. Or, mes services ont pris contact avec les vôtres et il ressort de ce

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het schilderen van de parkeerplaatsen voor gehandicapten op de gewestelijke wegen".

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans)*.- *Ik ben lid van een adviesraad die heel wat initiatieven neemt om het leven en de verplaatsingen van gehandicapten te verbeteren.*

We hebben onder meer een campagne gevoerd waarbij een sticker met de boodschap "Je suis rouge de honte pour mon propriétaire", op de voorruit van wagens werd gekleefd die onrechtmatig op plaatsen voor gehandicapten stonden geparkeerd.

We hebben ook vastgesteld dat heel wat gemeenten of privé-parkings de parkeerplaatsen voor gehandicapten in het blauw schilderen om de zichtbaarheid en de naleving ervan te verbeteren.

Op verzoek van de commissie zal ik in mijn gemeente alle parkeerplaatsen voor gehandicapten die zich op gemeentewegen bevinden, in het blauw laten schilderen. Teneinde coherent te blijven, lijkt het mij nuttig ook dergelijke parkeerplaatsen op de gewestwegen in het blauw te schilderen. Uit informele contacten met uw diensten blijkt evenwel dat het gewest dat niet van plan is.

contact informel que la Région n'a pas l'intention de peindre en bleu ces emplacements.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je remercie M. De Wolf pour ses questions pertinentes. Je vais donner instruction explicite à l'administration régionale de peindre en bleu les emplacements de parking pour handicapés. Au départ, l'administration n'est pas très enthousiaste, et il y a d'ailleurs des communes qui ne le sont pas non plus. Mais vous avez tout à fait raison, nous remarquons plus facilement les emplacements peints en bleu. La seule chose à laquelle il faut faire attention, c'est ce qu'il advient de l'emplacement peint en bleu lorsque les bénéficiaires déménagent. Il faudra trouver une solution, mais il s'agit là d'un problème mineur.

M. le président.- Il y a deux types de stationnements pour handicapés : ceux qui sont liés au domicile d'un handicapé et ceux qui sont situés devant des édifices publics, sur des places, dans des quartiers commerçants et qui ne sont pas appelés à être déplacés.

M. Vincent De Wolf.- Je remercie le ministre, parce qu'il a la gentillesse de dire oui à une proposition qui intéresse beaucoup de monde. Je ne manquerai pas de transmettre sa réponse aux personnes intéressées.

- *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 diminution d'un tiers du nombre de tués et de blessés graves sur les routes".

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik zal het gewestbestuur de opdracht geven om de parkeerplaatsen voor gehandicapten in het blauw te laten schilderen. Niet iedereen in het bestuur en niet alle gemeenten zijn daar voorstander van. Het is inderdaad waar dat parkeerplaatsen op die manier beter opvallen. Er is alleen een klein probleem wanneer de begunstigen verhuizen. Daarvoor moet een oplossing komen.*

De voorzitter *(in het Frans)*.- *Er zijn twee soorten parkeerplaatsen voor gehandicapten, met name plaatsen die aan een woonplaats verbonden zijn en vaste plaatsen voor openbare gebouwen, pleinen en handelscentra.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans)*.- *Ik dank de minister voor zijn positief antwoord op een voorstel dat veel mensen aanbelangt.*

- *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 vermindering met een derde van de doden en de zwaargewonden op de wegen".

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

Mme Brigitte De Pauw (*en néerlandais*).- *Lors des Etats généraux du 25 novembre 2003, la Région, les communes, les zones de police et le Parquet se sont engagés à réduire de 33% d'ici 2006 le nombre de tués et de blessés graves sur nos routes.*

Dans votre "Plan pluriannuel de travaux publics", vous voulez à juste titre moderniser les infrastructures routières régionales, afin d'augmenter la sécurité routière. Concrètement, des pistes cyclables, carrefours, abords d'écoles et trottoirs seront réaménagés.

La réduction du nombre de tués et de blessés graves doit rester une priorité. Qu'en est-il des promesses faites lors des Etats généraux? Le nombre de tués et de blessés graves a-t-il effectivement diminué de 33% par rapport à 2003?

Qu'en est-il de la concertation avec les communes, les zones de police et le Parquet, coordonnée notamment par le Forum mobilité-sécurité routière? Fournirez-vous des efforts supplémentaires avec ces partenaires pour continuer à faire baisser le nombre de tués et de blessés graves?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Conformément aux objectifs fixés dans le cadre des Etats généraux de la sécurité routière, le nombre*

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Mijnheer de minister, u stelde onlangs uw plan 'Openbare Werken 2006-2009' voor. Wij zijn beiden bekommerd om meer veiligheid op de wegen. Daarom wil ik het nog eens hebben over de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, die plaatsvond op 25 november 2003.

Tijdens die Staten-Generaal hebben het gewest, de gemeentes, de politiezones en het parket zich ertoe verbonden om het aantal doden en zwaargewonden op onze wegen tegen 2006 met 33% te verminderen.

U wilt terecht in uw 'meerjarenplan openbare werken' de gewestelijke verkeersinfrastructuur met bijzondere ingrepen moderniseren, om de verkeersveiligheid te verhogen. Concreet zullen fietspaden, kruispunten, schoolomgevingen en voetpaden heraangelegd worden.

Deze maatregelen verhogen inderdaad de verkeersveiligheid. Het verminderen van het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden moet echter een prioriteit blijven. Met zulke ongevallen gaat immers heel wat persoonlijk en familiaal leed gepaard.

Hoe staat het met de beloftes die gedaan werden tijdens de Staten-Generaal van 25 november 2003? Is het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden inderdaad met 33 % gedaald ten opzichte van 2003?

Hoe staat het met het overleg met de gemeentes, de politiezones en het parket, dat ondermeer door het Forum Mobiliteit-Verkeersveiligheid werd gecoördineerd? Zult u met deze partners bijkomende inspanningen leveren om het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden verder te doen dalen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Conform de doelstellingen die werden vastgelegd in het raam van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid,

de tués et de blessés graves sur les routes doit diminuer de 30%, ce qui représente un maximum de 29 tués et de 133 blessés graves en 2006.

Le bilan des travaux des Etats généraux est attendu pour le 30 novembre 2006, tout comme le contenu des exigences fixées en 2003. Nous communiquerons à ce moment-là les statistiques des accidents de la circulation en 2004-2005 et une évaluation relativement précise des accidents de l'année en cours.

Le baromètre de la sécurité routière, qui est basé sur une série de procès-verbaux des zones de police, indique l'évolution de la situation. Bien que le nombre d'accidents ait augmenté en 2005, le nombre de victimes décédées sur place a diminué (22 accidents mortels). Ces chiffres doivent encore être précisés, d'une part au moyen d'une distinction claire entre les personnes décédées dans les 30 jours qui suivent l'accident, les blessés graves et légers, et d'autre part en comparant ces chiffres à ceux des Etats généraux. Le résultat de ce travail sera disponible fin novembre 2006.

La collaboration entre les communes, les zones de police et le Parquet se poursuit, non seulement au sein du Forum mobilité, mais aussi dans le cadre d'activités connexes plus spécifiques. Les initiatives les plus récentes sont :

a) La campagne de sensibilisation "stationnement dangereux".

b) L'installation de caméras sur l'ensemble du territoire de la Région.

c) Une récente opération contre les camions en infraction, menée par les six zones de police avec l'accord du Parquet, sous la supervision du DIRCO.

d) L'organisation par le Forum mobilité de deux sessions spécifiquement destinées à pallier le manque de connaissance du code de la route, à l'attention des conseillers en mobilité des communes et de la Région, des fonctionnaires de police et des membres du Parquet.

Chaque année, de nouvelles actions sont définies en fonction du bilan de l'année précédente. La

dient de daling van het aantal verkeersdoden binnen de dertig dagen na ongeval, en van het aantal zwaargewonden 30% te bedragen ten aanzien van de gemiddelde gegevens van 1998 tot 2000, wat in absolute cijfers neerkomt op een maximum van 29 doden en 133 zwaargewonden in 2006.

De balans van de werkzaamheden van de Staten-Generaal wordt verwacht op 30 november 2006, evenals de invulling van de eisen die in 2003 zijn vooropgesteld. We zullen op dat moment ook de cijfers uit de ongevallenstatistieken 2004-2005 bekendmaken en een vrij nauwkeurige schatting geven voor de ongevallen van het lopende jaar.

De verkeersveiligheidsbarometer, die gebaseerd is op het aantal processen-verbaal van de politiezones, geeft aan hoe de toestand evolueert. Ook al is het aantal ongevallen in 2005 gestegen, toch is het aantal doden ter plaatse gedaald (22 dodelijke ongevallen). De beschikbare cijfers moeten verder worden verfijnd, enerzijds door een duidelijk onderscheid te maken tussen de verkeersdoden binnen de 30 dagen, de zwaargewonden en de letselongevallen met lichtgewonden, en anderzijds door deze cijfers naast de referentiecijfers van de Staten-Generaal te leggen. De uitslag van dit alles zal eind november 2006 worden bekendgemaakt.

De samenwerking tussen gemeenten, politiezones en parket wordt voortgezet, en dit niet alleen binnen het Mobiliteitsforum, maar ook in het kader van meer specifieke nevenactiviteiten. De recentste initiatieven zijn:

a) De bewustmakingscampagne "gevaarlijk parkeren". De gemeenten hebben aan de actie meegewerkt door het verspreiden van affiches; de politiezones hebben, benevens repressief optreden in de eindfase van de campagne, hun bijdrage geleverd door de realisatie van het campagnebeeld en het verspreiden van de folders; het parket ten slotte heeft tijdens de campagne bekeurde overtredders vervolgd.

b) In heel het gewest werden vaste camera's aangebracht dankzij een goede samenwerking tussen de politiezones, het parket en de gewestelijke administratie.

c) De jongste politieoperatie had als doelwit

Région assiste du reste aussi aux réunions provinciales de concertation sur la sécurité routière. Pour les mois prochains, des campagnes de sensibilisation supplémentaires sont prévues.

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

Mme Brigitte De Pauw (*en néerlandais*). - *Je reviendrai sur ce point à la fin de l'année.*

- L'incident est clos.

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 service Syncro de la STIB".

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

M. Frederic Erens (*en néerlandais*). - *Pour connaître l'heure d'arrivée de leur bus ou de leur tram en temps réel, les usagers peuvent contacter le*

vrachtwagens in overtreding en was door de zes zones samen opgezet, met de instemming van het parket; de DIRCO zorgde voor de coördinatie van het geheel; de voorbereiding van de operatie vond plaats tijdens een opleiding in het kader van het mobiliteitsforum.

d) Gezien de gebrekkige kennis van het verkeersreglement, organiseert het Mobiliteitsforum in 2006 twee opleidingssessies. Alle betrokken personen mogen eraan deelnemen: mobiliteitsadviseurs van de gemeenten van het gewest, politiebeambten en leden van het parket.

Elk jaar worden nieuwe acties uitgestippeld, op grond van de balans van het voorgaande jaar. Het Gewest woont overigens ook de provinciale overlegondes over de verkeersveiligheid bij, samen met de politiezones en het parket. Voor de komende maanden zijn bijkomende sensibilisatiemomenten gepland.

De voorzitter. - Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw. - Ik zal hierop terugkomen tegen het eind van het jaar.

- Het incident is gesloten.

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 dienst Syncro bij de MIVB".

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens. - Reizigers die gebruik willen maken van een metro, bus of tram van de MIVB, kunnen via een dienstverlening van de

service Syncro de la STIB par téléphone (au prix de 45 cents/minute) ou par SMS (50 cents).

Apparemment, vous estimez que ce système payant n'est pas acceptable pour un service public. Vous avez demandé à la STIB de réexaminer cette question dans le nouveau contrat de gestion.

Selon Test-Achats, cette pratique n'est pas logique, vu que même les sociétés du secteur des télécommunications ne peuvent utiliser qu'un numéro gratuit ou un numéro zonal en vertu de la loi. Par extension, ce numéro d'information payant de la STIB est donc également inacceptable.

Comment le service Syncro est-il apparu au sein de la STIB ?

Ce service payant de la STIB viole-t-il l'une ou l'autre réglementation ? Si oui, la STIB peut-elle se mettre en porte à faux avec la loi ?

Combien la STIB gagne-t-elle par SMS et par appel téléphonique ?

Le service Syncro est-il géré par la STIB ou par une autre société ? Dans le deuxième cas, de quelle firme s'agit-il, comment la coopération se déroule-t-elle concrètement, et quelle est la durée contractuelle de l'accord de coopération ?

Combien d'appels téléphoniques et de SMS ont-ils été répertoriés au cours de ces 30 derniers jours ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Le système Syncro a été introduit à la suite du constat que les clients jugent les temps d'attente aux arrêts*

MIVB, Syncro genaamd, te weten komen wanneer het volgende voertuig eraan komt. Daarvoor moeten ze ofwel een SMS-berichtje sturen naar het nummer 3883, ofwel bellen naar het nummer 0900 10 883 (of een ander nummer voor de Franstaligen). Deze dienstverlening is niet gratis: het SMS-berichtje kost 50 eurocent en een telefoonverbinding kost 45 eurocent per minuut.

Naar verluidt vindt u dat een dergelijke betalende dienstverlening door een openbare vervoersmaatschappij niet kan en hebt u aan de MIVB gevraagd om deze kwestie te herzien in het nieuwe beheerscontract, dat er dit najaar moet komen.

De gebruikersvereniging Test-Aankoop vindt dat deze praktijk indruist tegen elke logica, aangezien zelfs firma's uit de telecomsector volgens de wet enkel een gratis nummer of een zonaal nummer mogen gebruiken. Bij uitbreiding is betalende informatieverlening door een openbare vervoersmaatschappij ook ontoelaatbaar.

Hoe is de Syncro-dienstverlening binnen de MIVB tot stand gekomen?

Is het feit dat deze dienstverlening via een SMS-nummer of een 0900-nummer verloopt en niet gratis is, in strijd met enige reglementering? Zo ja, kan het dan dat de MIVB dingen doet die in strijd zijn met de wetgeving?

Hoeveel verdient de MIVB per SMS en per telefoonoproep?

Wordt Syncro in eigen beheer uitgebaat? Zo neen, aan welke firma werd de dienst toevertrouwd? Hoe verloopt die samenwerking concreet? Wat is de contractuele duur van het samenwerkingsverband?

Hoeveel SMS-berichten en hoeveel telefoonoproepen zijn er de laatste 30 dagen ongeveer binnengekomen? Dat moet ons een beeld geven van het gebruik hiervan.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Het Syncro-systeem is ingevoerd nadat was vastgesteld dat klanten de wachttijden aan de haltes gemiddeld

trop longs de 33% en moyenne.

La STIB opte clairement pour la transparence. Dans la deuxième moitié des années 90, tous les quais de métro ont été équipés du système et, depuis l'été 2001, les temps d'attente peuvent être consultés sur le site internet.

J'espère que les communes qui rénoveront des aubettes dans le futur veilleront à les équiper du matériel permettant l'affichage électronique des temps d'attente. J'envisage cependant de prendre l'initiative de cette mesure au niveau régional.

M. Erens, quand vous me demandez si la réglementation est respectée, je ne vois pas de quelle réglementation vous parlez. A ma connaissance, toutes les règles sont observées.

La STIB a financé le système Syncro avec ses fonds propres. Après l'appel d'offres, la gestion des SMS et le système de reconnaissance vocale ont été confiés respectivement à Paratel et à Ascom. La durée de ces contrats est de deux ans, avec prolongation tacite.

Qu'il s'agisse des SMS ou des appels au système de reconnaissance vocale, les recettes de la STIB dépendent de l'opérateur GSM du client. Selon ses propres dires, la STIB ne dégage aucun bénéfice du système.

Les coûts de la reconnaissance vocale sont très élevés. Etant donné le faible nombre d'appels, le système de reconnaissance vocale sera peut-être supprimé dans le futur. Par contre, le nombre de SMS augmente depuis quelques mois, avec 8.004 messages enregistrés au mois de mai 2006.

La signalisation des temps d'attente aux arrêts doit être étendue. Prochainement, 100 arrêts seront équipés du système, qui, à l'avenir, devra être disponible partout. Toutefois, avant cela, il nous faut trouver une solution pour la gestion des aubettes.

33% te lang vinden.

De MIVB kiest duidelijk voor transparantie. In de tweede helft van de jaren '90 werden alle metroperrons uitgerust met het systeem en sinds de zomer van 2001 kunnen de wachttijden ook worden geraadpleegd op de website.

Ik hoop dat gemeenten die in de toekomst wachthuisjes vernieuwen, ervoor zorgen dat ze voorzien worden van materiaal voor de elektronische weergave van de wachttijden. Ik overweeg echter om het initiatief voor die maatregel op gewestelijk niveau te nemen.

Mijnheer Erens, u vroeg of de reglementering werd nageleefd. Het is me echter niet duidelijk over welke reglementering u het heeft. Voor zover ik weet worden alle regels nageleefd.

Het klopt dat de MIVB het Syncro-systeem met eigen middelen heeft gefinancierd. Na de offerteaanvraag werd het SMS-beheer en het systeem voor stemherkenning respectievelijk aan Paratel en Ascom toevertrouwd. De duur van deze contracten bedraagt twee jaar, met een mogelijkheid tot verlenging. De contracten werden steeds stilzwijgend verlengd.

Of het nu een SMS of een oproep voor het systeem voor stemherkenning betreft, de inkomsten voor de MIVB hangen steeds af van de GSM-operator van de klant. De retributie van een SMS varieert tussen 0,019 en 0,052 euro. De MIVB maakt naar eigen zeggen geen winst met het systeem. De prijs van een SMS dekt namelijk zowel de kosten voor het versturen van een SMS als de kosten van het antwoord, de beheerskosten van de operator en de onderhoudskosten van het systeem bij de MIVB.

De kosten voor stemherkenning zijn zeer hoog, zowel wat de startinvestering betreft als het updaten van de gegevens. Gelet op het kleine aantal oproepen, zal het systeem van stemherkenning wellicht worden afgeschaft in de toekomst. In de maand mei 2006 werden 8.004 SMS-berichten met vragen geregistreerd. Het aantal berichten neemt sinds enkele maanden toe. Het aantal oproepen naar het systeem voor stemherkenning is, zoals gezegd, zeer beperkt.

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

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *Une réglementation existe pour le secteur des télécoms, mais peut-être ne s'applique-t-elle pas à la STIB.*

Vous dites que la STIB ne retire aucun bénéfice du système. Pourtant, un tel système prévoit une rétribution à la STIB. Avec plus de 8.000 SMS enregistrés, un bénéfice est logiquement retiré.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Selon la STIB, le système n'engendre pas de bénéfices. Si tel était cependant le cas, le produit serait comptabilisé dans les recettes globales de la STIB, réduisant ainsi la dotation que lui verse la Région bruxelloise.*

- *L'incident est clos.*

Het is duidelijk dat de signalisatie van de wachttijden aan de haltes moet worden uitgebreid. Binnenkort worden 100 haltes uitgerust met het systeem. In de toekomst zou het systeem overal beschikbaar moeten zijn, maar daarvoor moet er een oplossing worden gevonden voor het beheer van de wachthuisjes.

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens. - Er bestaat een reglementering voor de telecomsector, maar misschien is die niet van toepassing op de MIVB.

U zegt dat de MIVB geen winst maakt met het systeem. Nochtans hoor ik dat er meer dan 8.000 SMS'jes per maand worden geregistreerd. Bij zo'n systeem wordt er een retributie uitbetaald aan de MIVB, die bijgevolg na ontvangst van een bepaald aantal SMS'jes logischerwijze winst begint te maken. Naar wie gaat die winst?

De heer Pascal Smet, minister. - Volgens de MIVB wordt er met het systeem geen winst gemaakt. Als dat wel het geval was, zou de opbrengst bij de algemene inkomsten van de MIVB geboekt worden, waardoor het Brussels Gewest minder dotatie zou moeten betalen voor de MIVB.

- *Het incident is gesloten.*