



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 25 OKTOBER 2006**

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

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 25 OCTOBRE 2006**

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.

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.

INHOUD**INTERPELLATIES**

6

- van de heer Denis Grimberghs

6

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

betreffende "de bouw van het GEN en de locatie van de haltes".

Bespreking – Sprekers: de heer Johan Demol, de heer Mahfoudh Romdhani, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister.

9

- van mevrouw Viviane Teitelbaum

20

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

betreffende "het beheerscontract van de MIVB 2007-2011".

Bespreking – Sprekers: de heer Mahfoudh Romdhani, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Pascal Smet, minister.

23

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS**

6

- de M. Denis Grimberghs

6

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

concernant "le développement du RER et la localisation des arrêts".

Discussion – Orateurs : M. Johan Demol, M. Mahfoudh Romdhani, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre.

9

- de Mme Viviane Teitelbaum

20

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

concernant "le contrat de gestion de la STIB 2007-2011".

Discussion – Orateurs : M. Mahfoudh Romdhani, Mme Viviane Teitelbaum, M. Pascal Smet, ministre.

23

MONDELINGE VRAGEN	26	QUESTIONS ORALES	26
- van mevrouw Carla Dejonghe	26	- de Mme Carla Dejonghe	26
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de veiligheidsmaatregelen voor MIVB-chauffeurs".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les mesures de sécurité pour les chauffeurs de la STIB".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	30	- de Mme Carla Dejonghe	30
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de problemen op sommige gewestwegen".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les problèmes sur certaines voiries régionales".	
- van mevrouw Adelheid Byttebier	32	- de Mme Adelheid Byttebier	32
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de Europese dag zonder automobiel".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la journée européenne sans voiture".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	36	- de Mme Carla Dejonghe	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

en aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "de havenroute voor TIR-vrachtwagen".

et à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "la route du port pour les camions TIR".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de bouw van het GEN en de locatie van de haltes".

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Eens te meer interpelleer ik de minister over de ontwikkeling van het GEN.*

Hoe staat het met de studie over de locatie van de haltes? Wat zijn de taken van Brussel ten opzichte van de NMBS wat de ontplooiing van het GEN in Brussel betreft? De aanleg van het GEN vraagt om bijkomende initiatieven. Er moet worden gepraat over begeleidingsmaatregelen met de verschillende aanbieders van het openbaar vervoer en met de andere gewesten. Het gewest moet zijn eisen ter zake duidelijk maken.

Het gewest heeft nog steeds niet duidelijk gemaakt wat het precies van de NMBS verwacht. Dat vertraagt de uitwerking van een mobiliteitsplan voor het gewest.

Een voorbeeld in dit verband is de gemeente

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "le développement du RER et la localisation des arrêts".

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

M. Denis Grimberghs.- Je me permets de vous interpeller une nouvelle fois sur la question du développement du RER dans notre Région.

Où en sont les études de localisation des arrêts et quel est le cahier des charges des Bruxellois à l'égard des services de la SNCB en ce qui concerne le déploiement du RER à Bruxelles ? Au-delà de la SNCB, différentes initiatives devraient être prises pour accompagner l'implantation du RER à Bruxelles. Ces mesures d'accompagnement devraient également être négociées avec les différents opérateurs de transports publics et les deux autres Régions. Il est essentiel que la Région de Bruxelles-Capitale indique quelles sont ses demandes en la matière.

J'ai régulièrement rappelé que la Région de Bruxelles-Capitale n'a toujours pas fixé avec précision ses demandes à l'égard de la SNCB et j'ai

Schaarbeek. Daar ontwikkelt een expertisebureau een gemeentelijk mobiliteitsplan. Daarin worden de hypotheses overgenomen betreffende de ontwikkeling van het GEN, zoals die door de NMBS zijn gepubliceerd. Die hypotheses komen echter niet overeen met de voorschriften van het GBP noch van het GewOP. Dat is verwonderlijk, want de haltes in de documentatie van het GewOP zijn die van het document dat door de NMBS voor advies aan de gewesten is bezorgd op 14 maart 2001. Voor Schaerbeek zijn er haltes gepland in Verboekhoven, Rogier en Josaphat. Die moeten nog ontwikkeld worden, maar komen niet meer voor in de bijgewerkte documentatie van de NMBS.

Ook andere haltes komen niet langer voor in de recente plannen van de NMBS.

Dat hangt uiteraard samen met de keuze voor het type van rollend materieel voor het GEN. De aanleg van haltes en de omgeving ervan hangt immers samen met de uitrusting en de infrastructuur. Ook een vlotte doorstroming van het treinverkeer is belangrijk, gelet op de talrijke haltes op het gewestelijk grondgebied.

Het is noodzakelijk dat het gewest zijn standpunten bepaalt. De regering moet zich achter grondig bestudeerde hypotheses scharen. Er moeten keuzes worden gemaakt die krachtig moeten worden verdedigd ten opzichte van de NMBS en de federale overheid. Brussel moet ten strijde trekken met een georganiseerd plan en met keuzes die het tegenoverderden kan verdedigen.

De optimale spreiding van het GEN in het Brussels Gewest hangt samen met het probleem van de stadsvlucht en het risico van hogere lasten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om te voorkomen dat het GEN mensen weglokkt uit Brussel, moeten de Brusselaars zelf het meest kunnen profiteren van de overstap naar het openbaar vervoer en van de mobiliteit per spoor in het gewest.

Het GEN moet ook de eindbestemmingen voldoende bedienen, zodat de mensen niet massaal moeten overstappen op het MIVB-net, wat extra kosten zou veroorzaken.

Sommigen menen dat het GEN automatisch het

eu l'occasion de voir récemment à quel point cette situation peut porter préjudice à l'élaboration d'un plan concerté pour la mobilité dans notre Région.

Dans la commune de Schaerbeek, qui élabore actuellement le plan communal de mobilité, l'auteur de projet - un bureau d'expertise qualifié sur le sujet - a repris comme hypothèses pour le développement du RER celles qui sont fixées aujourd'hui dans la documentation officielle de la SNCB. Celles-ci sont non conformes au PRAS et au PRD, ce qui est d'autant plus étonnant que l'illustration des arrêts qui figure dans la documentation du PRD n'est autre que le document soumis par la SNCB à l'avis des Régions le 14 mars 2001. Ce document prévoyait par exemple, sur le territoire de la commune de Schaerbeek, des arrêts intitulés Verboekhoven, Rogier, Josaphat, qui sont encore à développer mais qui ne figurent pas dans la documentation actualisée par la SNCB en matière de RER.

D'autres arrêts qui ont été envisagés dans le cadre du PRD ou du PRAS ne sont pas non plus retenus à ce jour dans les projets de la SNCB. C'est le cas par exemple des arrêts Expo, Detrooz, Ceria ou Erasme...

Cette question est évidemment liée au type de matériel roulant qui devrait être utilisé en ce qui concerne le RER, puisque la localisation des arrêts et surtout leur proximité est liée tout à la fois à l'équipement et l'infrastructure nécessaires pour les arrêts eux-mêmes mais également à la capacité d'assurer une fluidité suffisante du trafic ferroviaire au vu du nombre d'arrêts situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il me semble essentiel que la Région réaffirme ses positions en la matière. Cela passe par un engagement de tout le gouvernement bruxellois - et pas seulement de quelques experts qui travailleraient en coulisse - sur des hypothèses clairement étudiées et sur des choix qu'il faudra peut-être limiter pour en assurer la défense opiniâtre auprès de la SNCB et de l'Etat fédéral. Même si les Bruxellois sont battus, il faut qu'ils partent à la bataille avec un plan organisé et des choix qu'ils soient susceptibles de défendre à l'égard des tiers.

La question d'un déploiement optimal du réseau

aantal passagiers van de MIVB zal doen stijgen.

Vermoedelijk zal deze evolutie echter verschillend verlopen op verschillende delen van het net.

Welke oplossingen heeft de regering al bedacht?

Hoe zal ze omgaan met de kwesties waarvoor nog geen strategie bepaald is? Wanneer zullen die strategieën er zijn?

Hoe zult u voldoende samenhang creëren tussen al diegenen die op gewestelijk niveau een gemeenschappelijk standpunt zouden kunnen innemen, inclusief het parlement, de MIVB en de plaatselijke besturen? De algemene beleidsverklaring dringt aan op de nauwe betrokkenheid van de plaatselijke besturen bij de gewestelijke strategie inzake mobiliteit.

RER sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est intimement liée au débat récurrent sur le risque que ferait courir le RER en termes d'exode urbain et d'augmentation des charges pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour éviter que le RER ne devienne une "pompe aspirante" vers l'extérieur de Bruxelles, il est fondamental que les Bruxellois soient les premiers bénéficiaires en termes qualitatif du transfert modal vers les transports publics et profitent de la mobilité ferroviaire à l'intérieur de la Région.

Il faut enfin éviter que, par une desserte inefficace vers les points de destination finale, le RER ne provoque une utilisation intensive du réseau de la STIB, avec des conséquences en termes de coût liés à l'extension de la capacité nécessaire pour notre Région.

D'aucuns formulent l'hypothèse selon laquelle le RER aurait pour conséquence naturelle l'augmentation du nombre de personnes sur le réseau de la STIB.

D'autres hypothèses sont envisageables : celle sans doute démentie par les faits d'une diminution globale sur l'ensemble du réseau ou celle plus plausible d'une évolution différenciée selon les différents segments de ce réseau. Quelles sont les réponses arrêtées par le gouvernement à ces questions ?

Comment la Région s'organise-t-elle pour apporter les réponses aux questions sur lesquelles il n'y aurait pas (encore) de stratégies définies ? Dans quel délai celles-ci le seront-elles au sein du gouvernement ?

Comment créer une adhésion suffisante de tous ceux qui sont susceptibles de défendre un point de vue commun en cette matière au niveau régional en y associant non seulement le parlement mais également la STIB, ainsi que les pouvoirs locaux ? La déclaration de politique générale insiste d'ailleurs sur l'implication intime des pouvoirs locaux dans la stratégie régionale en matière de mobilité.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Ik wil een verband leggen tussen deze interpellatie en het voornemen van de minister om tramverbindingen te organiseren met de grote Rand rond Brussel. Als je het vliegtuig neemt naar Londen-Heathrow en daar de metro neemt om naar het andere uiteinde van Londen te rijden, is dat bijna dezelfde afstand als tussen Leuven en Halle. Deze verbinding is erg gemakkelijk en soepel. Persoonlijk ben ik een onvoorwaardelijke voorstander van de metro, die ik veel beter vind dan de tram, maar ongeacht of u de tram of de metro gebruikt, het voordeel van een stedelijk vervoer is dat het echt de woonkernen kan bereiken en dat het dan ook veel meer mensen zal aantrekken dan een zwaarder systeem, zoals de trein.

Een Gewestelijk Expresnet is een idee van dertig jaar geleden en het zal in het beste geval nog tien jaar duren voor het echt in gebruik zal zijn. Wat zal binnen tien jaar nog de maatschappelijke waarde zijn van een Gewestelijk Expresnet, gebaseerd op treinen? U bent echter van plan om een tramlijn naar Asse aan te leggen. Denkt u niet dat het beter zou zijn om een dergelijk systeem helemaal rond Brussel uit te bouwen, in plaats van een systeem met treinen dat te zwaar is voor een stedelijke omgeving en voor een grote rand rond de steden? Ik denk dat het stedelijk vervoer veel soepeler is en gemakkelijker te gebruiken en dat het meer mensen zal aantrekken dan een Gewestelijk Expresnet gebaseerd op treinen. Wat denkt u daarover?

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).- *De heer Grimberghs is niet alleen scherpzinnig, maar ook goed op de hoogte.*

Het IRIS-plan betreft de mobiliteit van zowel automobilisten als fietsers, voetgangers en pendelaars. Het IRIS-plan van 1997 stelde verschillende maatregelen voor op gewestelijk en gemeentelijk niveau, zoals de strijd tegen wildparkeren, sluipverkeer, enzovoort.

Discussion

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Je suis un partisan inconditionnel du métro, mais que l'on utilise le métro ou le tram, l'avantage des transports urbains est de pouvoir rejoindre facilement les zones habitées et d'attirer davantage d'usagers qu'un système plus lourd comme celui du train.*

L'idée du RER date déjà d'il y a trente ans et ne sera opérationnelle que d'ici dix ans au plus tôt. Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux prolonger les lignes de tram vers l'ensemble de la périphérie bruxelloise, plutôt que de mettre en place un système de trains beaucoup trop lourd pour un environnement urbain et sa périphérie ?

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

M. Mahfoudh Romdhani.- M. Grimberghs n'est pas uniquement perspicace. Il est aussi un connaisseur très informé de la situation en matière de mobilité.

Le plan IRIS constitue le plan d'étude de l'ensemble de la mobilité à Bruxelles et concerne cyclistes, automobilistes, piétons et navetteurs. Le plan IRIS de 1997, adopté par le gouvernement en 1999 pour améliorer la mobilité à Bruxelles, proposait différentes pistes, tant au niveau communal que

De meeste gemeenten hebben aan het mobiliteitsplan meegewerkt, maar het is enkel mogelijk om concrete acties in hun voordeel te voeren als er een tijdschema en een financieringsplan wordt opgesteld.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Er wordt al lang over het GEN gesproken, maar tot nu toe is er nog niet veel vooruitgang geboekt.*

Begin dit jaar maakte de heer Riguelle zich ongerust over de verkoop, door de NMBS, van een aantal stations en terreinen die stopplaatsen van het toekomstige GEN moeten worden. De heer Grimberghs wijst er vandaag op dat een aantal toekomstige stopplaatsen in het plan van het gewest niet in het plan van de NMBS zijn opgenomen.

Het GEN is van wezenlijk belang voor de toekomst van het gewest inzake mobiliteit, levenskwaliteit, leefmilieu maar ook economie.

Zal het gewest bij de NMBS zijn standpunt verdedigen dat de Brusselaars baat moeten hebben bij een uitbreiding van het spoornet voor hun verplaatsingen binnen Brussel?

Er zijn nog een aantal andere problemen. Omdat er geen specifieke GEN-stellen zijn besteld, zullen we ons tevreden moeten stellen met herschilderd materieel. Vraag is of die verbetering zal volstaan om de pendelaars ervan te overtuigen de trein te nemen.

Een tweede probleem betreft de aanleg van parkings bij de GEN-stations, zowel binnen het gewest als in de andere twee gewesten. Hoeven staat het met de onderhandelingen tussen de drie gewesten?

Er moet dringend met de andere gewesten worden onderhandeld. De pers meldde begin deze week dat

régional, telles que la suppression des stationnements illicites, la lutte contre la circulation de transit dans les quartiers, etc.

Les communes ont, dans leur majorité, participé au plan de mobilité, mais je rejoins mon collègue Grimberghs dans l'idée que l'on ne peut organiser des actions concrètes en faveur de celle-ci que si, et seulement si, ces actions sont échelonnées en termes de délais et de financement. Nous attendons des réponses par rapport à ces plannings.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Mon collègue, M. Grimberghs, vous a interpellé une fois de plus sur un dossier qui pourrait rivaliser pour les non initiés - ce qui n'est évidemment pas le cas de M. Grimberghs - avec le monstre du Loch Ness, tant on en parle depuis si longtemps pour tellement peu d'avancées significatives.

Au début de cette année, M. Riguelle s'inquiétait de la vente par la SNCB d'un certain nombre de gares et terrains susceptibles d'accueillir les points d'arrêts du futur RER. M. Grimberghs s'interroge aujourd'hui, à juste titre, sur la non-concordance des plans issus de la Région et de la SNCB relatifs à l'implantation des futurs arrêts RER sur notre territoire. Des arrêts envisagés par les autorités régionales ne seraient ainsi plus retenus dans les projets de la SNCB.

Je ne peux dès lors que demander, comme M. Grimberghs, que le gouvernement dans son ensemble réaffirme ses positions en la matière et les défende auprès de la SNCB, afin que les Bruxellois soient les premiers bénéficiaires d'une mobilité ferroviaire de qualité au sein de la Région. Je ne vous ferai pas l'affront de vous rappeler que le RER constitue un enjeu essentiel pour le futur de notre Région en termes de mobilité, de qualité de vie, d'environnement, mais aussi en termes économiques.

Comme le faisait remarquer un récent article paru dans le Vif l'Express, le RER seul, sans toute une série de mesures d'accompagnement, courrait à la catastrophe.

er besprekingen komen met het Vlaams Gewest over de uitbreiding van het tramnet van de MIVB tot in Vlaanderen. In La Dernière Heure zegt u dat de MIVB zich moet ontplooien in haar natuurlijke bekken, aangezien haar economische realiteit de gewestsgrenzen overschrijdt. Wat u stelt, geldt niet alleen voor de MIVB. Ik verwacht dan ook dat er op uw uitspraak veel reactie zal komen vanwege de voorstanders van een uitbreiding van de gewestsgrenzen.

Verder in het artikel zegt u nog dat er in Vlaams-Brabant een grote vraag bestaat naar een dergelijke uitbreiding. De middelen zouden komen van de Vlaamse Gemeenschap en van het gewest, via Beliris. Die cofinanciering dekt wellicht louter de infrastructuurkosten. Wie zal de exploitatiekosten financieren? Dat de moeizaam bijeengesprokkelde middelen van Beliris zouden gaan naar een project in een ander gewest, zou echt te grof zijn!

Ter compensatie kondigt men de uitbreiding van een metrolijn aan in het zuiden van Brussel, of nog een nieuwe tunnel onder het Noordstation. U weet best dat de uitbreiding naar de zuidelijke gemeenten niet zal doorgaan omdat zij niet over de nodige middelen beschikken.

In hetzelfde artikel tracht u de Franstaligen te overtuigen dat de uitbreiding van het tramnet naar Vlaanderen geen concurrentie betekent voor het GEN. Waals-Brabant zou veel beter worden bediend door het GEN dan Vlaams-Brabant. Het GEN-plan op de website van de NMBS toont nochtans geen onevenwicht tussen Vlaams- en Waals-Brabant. Op uw website laat u dan weer uitschijnen dat aansluitingen van het tramnetwerk op Wallonië niet ondekbeeldig zijn.

Gelieve ons een volledige en actuele synthese te geven van het GEN-dossier en ons te melden of uw recente mededeling door de hele Brusselse regering wordt onderschreven.

Premier bémol : faute de la commande ferme de rames ultra-modernes et spécifiques RER, il faudra apparemment se contenter d'utiliser des rames existantes repeintes. Ces "améliorations" suffiront-elles à convaincre les navetteurs d'abandonner leur volant au profit du train ? Le Monsieur RER en Brabant wallon, que M. Grimberghs connaît fort bien, ne dit pas autre chose. N'est-ce point vous qui faisiez remarquer il y a peu la nécessité de proposer des véhicules performants pour accueillir une nouvelle clientèle lors de la présentation des nouveaux T3000 ?

Deuxième bémol : la mise en place de parkings automobiles implantés à proximité des gares RER à l'intérieur de la Région mais aussi aux abords des gares dans les deux autres Régions. Ce volet doit être négocié entre ces trois entités. En quel état se trouve ce volet du dossier aujourd'hui et où en sont les négociations ?

Si des négociations avec les autres Régions s'imposent à ce sujet, je ne peux m'empêcher de revenir sur l'actualité, puisque nous avons appris par voie de presse en ce début de semaine que des négociations avec la Région flamande porteraient sur l'extension du réseau de tram de la STIB en Flandre. Dans la "Dernière heure", j'ai relevé que vous disiez entre autres qu'"il faut que la Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles s'épanouisse dans son bassin naturel. La réalité économique de la Société de Transports ne s'arrête pas aux frontières, artificielles, de la Région bruxelloise, mais bien au-delà." J'aimerais vous rappeler qu'il n'y a pas que la réalité économique de la STIB qui s'étende au-delà des limites régionales. Dès lors, je suis persuadée que de tels propos ne resteront pas sans écho, de la part de ceux qui souhaitent un élargissement de nos frontières.

Vous ajoutez qu'"il y a une forte demande en Brabant flamand. Le gouvernement flamand soutient le projet qui serait cofinancé. On pourrait même envisager de faire participer le fonds Beliris." Le gouvernement flamand est en demande et le ministre bruxellois des Transports y répond favorablement. Un cofinancement serait assuré, sans doute pour des travaux d'infrastructure, mais alors quid des charges d'exploitation ? Cerise sur le gâteau, il est question de faire intervenir le fonds Beliris. Alors que l'on ne cesse de répéter que Bruxelles est sous-financée, ces deniers

difficilement glanés auprès du fédéral seraient généreusement affectés à une autre Région !

On nous annonce encore une extension du réseau de métro vers le Sud en guise de compensation pour la Wallonie, ou la nécessité de creuser un nouveau tunnel sous la gare du Nord, alors que l'on connaît la fin de non-recevoir quand il est question d'étendre le réseau de métro vers les communes bruxelloises mal desservies par la société de transports publics, et ce pour des raisons budgétaires.

J'en reviens à l'objet de la discussion d'aujourd'hui. On tente de nous convaincre que ce projet ne rentre pas en concurrence avec le RER. Je cite le même extrait de presse : "Le Brabant wallon sera beaucoup mieux desservi par le RER que le Brabant flamand. Il n'y a aucun favoritisme." Sur votre site, vous précisez que des raccordements avec la Wallonie ne sont pas exclus. J'avoue ne pas bien comprendre cette dernière affirmation, puisqu'à la vision du plan RER sur le site de la SNCB, les lignes partant de Grammont, Zottegem, Alost, Termonde, Malines ou Louvain ne semblent pas moins bien desservies que celles venant de Wallonie, bien au contraire.

En conclusion, je voudrais vous demander si vous pourriez nous faire une synthèse exhaustive sur l'état d'avancement du dossier RER et nous dire si votre dernière annonce bénéficie du soutien de l'ensemble du gouvernement bruxellois.

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Het voorstel van de heer Grimberghs om het GEN-aanbod in een globaal mobiliteitsplan in te bedden, is interessant. Onlangs nog hebben we getracht om het tram- en busplan zo goed mogelijk op het toekomstige aanbod van het GEN te laten aansluiten, ook al blijkt dat aanbod uiteindelijk niet aan onze verwachtingen te voldoen.*

De plannen van het GEN moeten dringend een concrete invulling krijgen wat de frequentie en het aantal haltes betreft. De regering heeft die duidelijkheid nodig om compenserende maatregelen te kunnen treffen. Zo zal men

Mme Céline Delforge.- Je ne vais pas revenir sur tous les points que mon collègue Grimberghs a soulignés à juste titre. La proposition de s'emparer de la question de la planification et de l'intégration de la future offre RER dans un plan global de mobilité est évidemment à reprendre. Il n'y a pas si longtemps, dans cette même commission, nous avons passé un temps considérable à étudier le Plan tram-bus, à regarder ce qui serait le plus opportun, ... Nous avons essayé tant bien que mal d'intégrer l'offre RER, pour laquelle il s'avère que les informations dont nous disposons sont finalement inférieures à nos attentes.

bijvoorbeeld het autoverkeer kunnen reduceren door de inwerkingtreding van het GEN.

De opmerking van mevrouw Teitelbaum over de tramstellen is niet te veronachtzamen. Als men oud materiaal gebruikt, zal de geluidsoverlast in Brussel verder toenemen.

Als er oud materiaal wordt gebruikt, zullen de Brusselaars met veel overlast te maken krijgen.

Er is ook de kwestie van de tariefintegratie.

Dit zijn belangrijke kwesties, maar ik vermoed dat we nu nog geen antwoorden zullen krijgen. Het voorstel van de heer Grimberghs om een Brussels front te vormen om het GEN te verdedigen lijkt me erg belangrijk.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Eigenlijk stel ik vast dat Brussel al een GEN heeft: het bestaande spoornetwerk. België is namelijk een klein land. Kent u misschien de anecdote van de Amerikaanse zakenman die Knokke bezocht en te kennen gaf dat hij niet wist dat Brussel aan de zee lag?

De Belgische spoorwegen dienen grotendeels om pendelaars naar Brussel te brengen. In feite is het al een soort van GEN. De directies van de Belgische en de Franse spoorwegen vinden dat ook.

Mijn voorgangers en ikzelf hebben er altijd op gehamerd dat het GEN niet alleen voordelig zou moeten zijn voor pendelaars, maar ook voor de Brusselaars.

Er zijn drie studies besteld over de stations. De eerste studie moet een simulatiemodel ontwikkelen waarmee de gevolgen van de invoering van

Il serait vraiment urgent de clarifier cette offre, tant en termes de fréquence qu'en termes d'arrêts auxquels on aura droit à Bruxelles. D'autre part, il est évident qu'en termes de mesures compensatoires, les aménagements de travaux publics vont concerter la Région. Il est d'autant plus important aussi pour vous d'être fixé, pour savoir à quels endroits il serait judicieux de planifier une diminution de la capacité automobile, puisqu'il y aurait la compensation du RER.

Enfin, Mme Teitelbaum a soulevé la question des rames, et ce n'est pas un petit détail. Une des plus grosses nuisances à Bruxelles, c'est le bruit. Si le matériel roulant utilisé est ancien et donc plus bruyant, cela va poser des problèmes de nuisances qui n'étaient pas prévus pour les habitants de Bruxelles.

Se pose aussi la question de l'intégration tarifaire.

Il s'agit de thèmes fondamentaux, même si je suppose que nous n'obtiendrons pas de réponse maintenant. En revanche, la proposition de mon collègue Grimberghs visant à mobiliser les forces vives régionales autour de la question du RER est essentielle.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Monsieur le président, plus je réfléchis au dossier du RER, plus je dois constater que Bruxelles a déjà le sien. Je veux parler de notre réseau de chemin de fer actuel. En pratique, un système semblable au RER existe donc bien. Il est fréquent de considérer que la Belgique est un très grand pays, or nous sommes un très petit pays.

Vous connaissez sans doute tous l'anecdote suivante, qui est vérifiable. Un homme d'affaires américain arrive à Bruxelles pour quelques jours. Un ami l'emmène à Knokke, sur la côté belge (je précise : belge). Arrivé là-bas, l'Américain dit : "I didn't know that Brussels had a seaside". Cela reflète bien la réalité de ce pays.

Notre chemin de fer national est, en réalité, pour une grande partie, un moyen de conduire les navetteurs à Bruxelles. D'une certaine manière, et ce n'est pas uniquement mon opinion, mais également celle de dirigeants de la SNCF et de la

bepaalde lijnen en dienstregelingen van het GEN kunnen worden nagegaan. Het simulatiemodel wordt gefinancierd met een samenwerkingsakkoord waarbij de NMBS wordt betrokken.

In een tweede studie wordt het aantal potentiële gebruikers van de bestaande en eventuele toekomstige stations geanalyseerd. Er is een dubbele doelstelling:

- het aantal gebruikers berekenen dat de stations te voet, per fiets, per openbaar vervoer of met de auto zouden kunnen bereiken. Ze worden onderverdeeld in buurtbewoners, scholieren, werknemers en winkelaars;
- nagaan wat het ideale aantal overstapparkings per station zou zijn.

Op 7 november wordt het eindrapport van de studie naar het potentieel aan klanten rond elk station voorgesteld aan het begeleidingscomité.

De derde en meest interessante studie werd gepland in de GEN-conventie van 4 april 2003 (geratificeerd door het federale parlement en gepubliceerd in het Staatsblad van maart 2006). De keuze van de stations wordt niet beslist in de conventie, maar uitgesteld tot na een studie van achttien maanden. Helaas moet het permanent secretariaat van de stuurgroep, geleid door iemand van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het bestek hiervoor opstellen.

Daar zijn ze nu mee bezig. Veel werk is al gedaan, dus we zullen wel geen achttien maanden moeten wachten om de resultaten te kennen.

Ook de studie naar het potentieel is belangrijk. Een van mijn medewerkers neemt op dit ogenblik deel aan een stuurgroep hierover.

Het gewest is dus nog niet afgebroken van het principe van 45 stations uit het GBP/GewOP. We wachten op het resultaat van de drie studies om de onderhandelingen te beginnen. Dankzij onze krachtige houding hebben we al de haltes Mouterij (lijn 161), Arcaden (lijn 26) en Diesdelle (lijn 26) binnengehaald. Het station CERIA-COOVI (lijn 50A) wordt ook aanvaard door de NMBS omwille van de campus, de verschillende economische

SNCB, c'est finalement l'équivalent d'un système RER.

A la limite, à Bruxelles même, ce qu'on entend par RER est un sous-système RER, si je puis m'exprimer ainsi. Il conviendrait de réfléchir un peu dans ces termes-là.

La Région, tous mes prédécesseurs et moi-même, nous avons toujours clairement exprimé le point de vue selon lequel le RER ne devait pas uniquement servir d'outil performant pour les navetteurs, mais devait également bénéficier aux Bruxellois.

Concernant la question des gares, qui est au cœur de la présente question, trois études ont été réalisées. La première visait à se doter d'un outil de modélisation pour pouvoir simuler plusieurs variantes de réseaux et horaires RER à imbriquer dans les autres segments de l'offre IC, IR, les trains locaux, etc. - en tenant compte des caractéristiques précises du matériel, en mesurant les points critiques, et en proposant des solutions pour y remédier. Cette étude de modélisation dynamique a été financée par l'accord de coopération en y associant la SNCB.

Une deuxième étude, plus analytique, examinait le potentiel des clients autour de chaque gare existante et potentielle, en partant des lignes de désir, relatives aux origines et destinations du client. Elle vise un double objectif :

- d'abord, calculer le potentiel de clients susceptibles de rallier la gare à pied, à vélo, en transports en commun de rabattement ou de correspondance, en voiture, selon qu'ils soient riverains, écoliers, travailleurs, clients de noyaux commerciaux.
- ensuite, évaluer la demande idéale, par gare, de parkings d'échange, de manière à permettre l'intermodalité de ceux qui n'ont pas d'autre possibilité que de rejoindre la gare en voiture.

Cette étude analytique servant à connaître le potentiel de clients autour de chaque gare est en voie d'achèvement. Le rapport final sera présenté au comité d'accompagnement le 7 novembre prochain.

activiteiten en de uitstekende metroverbinding naar Erasmus en naar het centrum van Anderlecht.

Studies tonen aan dat de MIVB tegen 2015 jaarlijks 75.000 klanten meer zal vervoeren. Een deel daarvan zal aangevoerd worden door het GEN.

Volgens mijn contacten op federaal niveau staat het GEN-project nu echt op de rails. De NMBS wilde vanaf een bepaald moment geen nieuwe treinstellen meer kopen en heeft nog steeds geen nieuwe beslissing genomen. De verantwoordelijken hebben echter wel ingezien dat dat noodzakelijk is.

Een derde reeks vragen betreft de verlenging van de Brusselse tramlijnen naar Vlaanderen. Talrijke bestemmingen zijn mogelijk: Wemmel, Grimbergen, Diegem, Zaventem, Asse, Drogenbos, Ruisbroek, Jezus-Eik, enzovoort.

Het zou logisch zijn om de tramlijnen te verlengen, zelfs al zou dat een terugkeer zijn naar vroegere toestanden. Het is trouwens jammer dat een deel van de tramlijnen in de jaren '70 en '80 ontmanteld zijn.

Brussel was ooit een modelstad inzake openbaar vervoer naar de randgemeenten.

De verlenging van de tramlijnen verhindert niet dat het GEN kan worden ontwikkeld, integendeel zelfs. Het zijn complementaire systemen.

Ik heb reeds enkele informele contacten gehad met de Vlaamse overheid. Ze heeft de deur niet gesloten, al zijn sommige Vlamingen wel bang dat een verlenging van de tramlijnen de verfransing van de rand in de hand zou werken of een extra argument zou zijn voor de uitbreiding van het Brussels Gewest. Anderzijds zijn sommige Brusselaars bang dat de verlenging de stadsvlucht in de hand zou werken.

Ik deel die vrees niet. Mijn enige bekommernis is de verbetering van de mobiliteit, en die bekommernis overstijgt de talenkwestie en de gewesten.

Het kan de gebruikers van het openbaar vervoer niet schelen wie hen vervoert: ze willen gewoon op hun bestemming geraken.

Tijdens de komende weken willen we formeel

La troisième étude est celle qui nous intéresse probablement le plus. Elle est prévue dans la convention RER du 4 avril 2003, qui a été ratifiée entre-temps par le parlement fédéral, puis publiée dans le Moniteur belge en mars 2006. Cependant, cette convention ne tranche pas la question des gares. La sélection de celles-ci et des points d'arrêt est renvoyée à un futur arbitrage après une étude de 18 mois. Malheureusement, c'est le secrétariat permanent du Comité de pilotage, animé par un représentant du SPF Mobilité et Transports, qui est censé rédiger le cahier des charges de cette étude.

Pour le moment, ils sont en train de le faire, mais il est probable qu'il ne faudra pas attendre 18 mois pour connaître les conclusions de l'étude, puisque beaucoup de travail a déjà été accompli. Je pense aussi à l'étude de potentiel qui me semble importante.

En ce moment-même, un de mes collaborateurs participe à un comité de pilotage pour faire le point sur cette étude.

La Région n'a donc, à ce stade-ci, pas cédé un pouce de terrain sur le principe de 45 gares du PRAS/PRD. Nous attendons le résultat des trois études susmentionnées pour commencer les négociations. Evidemment, il ne sert à rien de se découvrir en cédant partiellement du terrain. Notre attitude ferme a déjà permis d'enranger les haltes Germoir à Etterbeek/Ixelles sur la ligne 161, Arcades à Watermael-Boitsfort, sur la L26, ainsi que la halte Vivier d'Oie sur la 26. La gare de Ceria-Coovi, sur la 50A à Anderlecht, est également admise dès à présent par la SNCB, en raison du campus d'importance supra-régionale qui y a été créé, des diverses activités économiques qui s'y sont implantées, et de l'excellente connexion via le métro tant vers Erasme que vers le centre d'Anderlecht.

Concernant la question de la STIB, toutes les études montrent que, d'ici 2015, 75.000 clients supplémentaires seront transportés annuellement. Une partie d'entre eux seront amenés par le RER.

En dépit de mes doutes, le projet de RER est à présent sur les rails, si j'en crois mes contacts au niveau fédéral. La SNCB poursuit ses travaux. Cette dernière ne voulait pas acheter de nouvelles rames depuis un certain moment, et cette décision

overleg voeren met het Vlaams en het Waals Gewest. Een van de artikelen uit het beheerscontract waarover we momenteel onderhandelen betreft een ambitieus investeringsplan voor de volgende vijftien jaar. Bedoeling is dat de tramlijnen de volgende vier jaar worden uitgebreid.

Aangezien het Vlaams Gewest zal meewerken aan de financiering van de tramlijnen moeten we nagaan hoeveel alles zal kosten. Tijdens de komende maanden zullen we een duidelijk budget vastleggen.

Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een deel van de infrastructuurwerken en de exploitatiekosten zal financieren. Misschien kunnen we zelfs een zusterbedrijf oprichten om die lijnen te exploiteren. Met een beetje goede wil moet het dus mogelijk zijn om tramlijnen in de Brusselse rand te beheren.

n'a pas encore été prise. A mon avis, les responsables ont cependant compris qu'il s'agit d'une nécessité.

Le troisième volet de questions concerne la prolongation de lignes de tram bruxelloises vers la Flandre, telle que je l'ai évoquée lors d'un congrès. De nombreuses destinations sont possibles : Wemmel, Grimbergen, Diegem, Zaventem, Asse, Drogenbos, Ruisbroeck, Jezus-Eik...

La prolongation des lignes de tram est une étape logique dans la mesure où il existe un bassin naturel de développement du transport public, même si cela nous ramène en quelque sorte à l'état d'un réseau qui prévalait autrefois, avant son démantèlement - regrettable - opéré au cours des années 70 et 80.

Bruxelles était autrefois un modèle en ce qui concerne son réseau de transports en commun périurbain. Nous allons aujourd'hui accomplir un retour vers le passé.

La prolongation des lignes de tram n'exclut pas pour autant le développement du RER, bien au contraire. Il s'agit en effet d'un système complémentaire qui vise un autre type de clientèle.

J'ai déjà eu quelques entretiens informels avec les autorités publiques flamandes, vu la proximité géographique par rapport à notre Région.

La Région flamande n'a pas fermé la porte, même si certains Flamands sont frileux par rapport au projet. Ils craignent en effet que celui-ci intensifie la francisation de la périphérie ou profite à l'extension de la Région bruxelloise.

Certains Bruxellois redoutent, pour leur part, un exode urbain accru. Je ne partage pas ces craintes. L'amélioration de la mobilité demeure mon seul souci et cette préoccupation dépasse les arguments institutionnels ou linguistiques agités dans ce dossier.

En outre, il importe peu à l'usager de savoir avec quel partenaire - la STIB ou De Lijn-, cette mobilité s'organisera. Sa seule préoccupation consiste à être transporté d'un endroit à un autre.

Au cours des prochaines semaines, nous comptons formaliser les contacts établis avec la Région flamande et la Région wallonne.

Un des articles du contrat de gestion, que nous négocions actuellement, déterminera la mise en œuvre du plan d'investissement ambitieux auquel le gouvernement se référera dans sa dernière déclaration. Ce plan couvrira les quinze prochaines années. Il comprend l'extension de lignes de tram au cours des quatre prochaines années ainsi qu'un plan d'investissement, lequel doit encore être précisé.

Vu que la Région flamande co-financera l'extension des lignes de tram ; il convient de procéder à l'évaluation des montants nécessaires, à la constitution d'un budget clair et précis au cours des prochains mois.

Il est évident que la Flandre assurera un cofinancement en termes d'infrastructures, pour les investissements ou pour le coût d'exploitation. Peut-être doit-on créer une société sœur opérationnelle pour exploiter ces lignes. Les possibilités sont nombreuses, comme le recours à un remboursement. Avec de la bonne volonté, on peut dégager une solution qui permet d'exploiter des lignes de tram dans la périphérie de Bruxelles.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Het betoog van de regering evolueert, maar niet in de goede richting. U neemt vandaag het standpunt over van de NMBS dat zegt dat Brussel al zijn GEN heeft, namelijk België. De NMBS heeft het GEN echter nooit gewild. Het is toenmalig minister Dehaene die het GEN in het eerste beheerscontract tussen de NMBS en de federale staat heeft ingeschreven. De NMBS heeft altijd beweerd dat als de overheid een GEN wil, ze deze dan maar volledig zelf moet betalen.*

De politieke bewindvoerders hebben ervoor gekozen om de spoorweginfrastructuur als een soort metro te gaan gebruiken. De NMBS evenwel vindt dat dit niet haar beroep is. Vandaag gebruikt de NMBS misschien een iets minder brutale toon, maar de boodschap is niet veranderd.

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

M. Denis Grimberghs.- En superposant toutes les réponses aux questions posées à vous et à vos prédécesseurs au fil des années, on s'aperçoit que le discours évolue, mais pas dans le bon sens, et ce sur plusieurs points. Je vous entends aujourd'hui reprendre le discours de la SNCB : "Bruxelles a déjà son RER. Le RER, c'est la Belgique." Venant de la SNCB, je comprends ce discours, car il l'exonère du RER, qu'elle n'a par ailleurs jamais voulu réaliser. C'est le ministre Dehaene à l'époque qui le lui a imposé dans le premier contrat de gestion de la SNCB avec l'Etat fédéral. La SNCB a toujours tenu le discours suivant à son autorité publique fédérale de contrôle : "Si vous voulez le RER, payez-le en entier".

Les responsables politiques ont fait des choix - certes au bénéfice de Bruxelles, pour autant qu'il y ait concrétisation. Ces choix ont mené à un

De NMBS beweert voorts dat ze niet alle gewenste haltes kan bedienen met het materieel waarover ze beschikt. Dat is normaal, aangezien bij de afgifte van de bouwvergunningen specifiek materieel voor het GEN werd opgelegd. Wij beschikken dus over juridische en politieke argumenten om ons gelijk te halen.

De drie studies waarover u het hebt zijn ongetwijfeld bijzonder interessant, maar het belangrijkste is dat we de controle behouden, op basis van wat er al bestaat, met inbegrip van de gewestelijke studies. Ik ben er nooit voorstander van geweest om studies uit te voeren met Beliris-geld.

Het gewest moet zelf beslissen wat het bij de federale overheid wil verdedigen. Het zal hoe dan ook toegevingen moeten doen. Ook daarover moeten we eerst onderling overleggen.

Op basis van de voorbereidende studies voor Iris 2 moet er snel een schema voor Brussel kunnen worden opgesteld. Als dit snel genoeg gebeurt kunnen ook de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden tegengehouden die nu worden uitgevoerd. Die stoelen immers vaak op hypotheses. Het gewest moet ervoor waken dat al die verschillende plannen passen in een strategisch plan.

De minister wil ook een ambitieus plan ontwikkelen voor de volgende vijftien jaar. Ik hoop dat hij de piste van het GEN niet te vlug verlaat. Als het GEN de rug wordt toegekeerd moet iedereen de politieke verantwoordelijkheid daarvoor aanvaarden. Ik ben daar niet echt voorstander van en ik meen dat het regeerakkoord hierin ook niet voorziet.

De cdH-fractie blijft achter de keuze voor het GEN staan. Dat plan getuigt van een urbanistische visie op Brussel en de mobiliteit. Daarna kan nog altijd worden uitgemaakt hoe we daarop kunnen voorbereiken.

Ik meen overigens dat het Gewop het instrument bij uitstek is voor de planning van het beheer, ook voor de MIVB. Dat Gewop kan uiteraard worden aangepast, maar dat moeten eerst de doelstelling worden gehaald die erin staan beschreven.

maillage sur l'utilisation des infrastructures ferroviaires, ce qui peut être considéré comme du quasi-métro. Bien sûr, la SNCB estime que ce n'est pas son métier. On lui impose de faire un métier qui n'est pas le sien, tel est le discours que tiennent ses dirigeants, quoique avec des nuances car ils n'ont pas tous la même brutalité. Ils sont moins brutaux aujourd'hui qu'hier, ce qui les rend plus séduisants. Mais le discours est le même, seul le ton a quelque peu évolué.

C'est vrai, nous leur imposons de faire du quasi-métro. C'est une bonne nouvelle. D'ailleurs, si j'ai bien compris votre dernière intervention, vous voulez faire du vicinal. Tout le monde va reprendre le métier des opérateurs d'hier. Pourquoi pas ?

La Région de Bruxelles-Capitale n'a rien à gagner à se laisser endormir par ce nouveau discours de la SNCB. Je peux comprendre qu'elle dise ne pas pouvoir assurer le nombre d'arrêts souhaité avec le matériel dont elle dispose. Cela va de soi puisque, pour y parvenir, elle doit disposer d'un matériel spécifique qui a été imposé à la délivrance des permis de bâtir. Nous détenons donc des arguments juridiques et politiques à faire valoir pour obtenir gain de cause.

Les trois études dont vous me parlez sont sans doute très intéressantes. Elles doivent nous permettre de faire notre propre analyse. Vous nous dites que la Région n'a rien cédé, mais c'est la moindre des choses. Il est temps que nous gardions la maîtrise de ce que nous voulons, sur la base de tout ce qui existe déjà, y compris des études régionales. Je me suis toujours méfié du fait que l'on réalise des études avec l'argent de Beliris, etc. Nous n'avons pas la maîtrise du coût des études, mais nous participons au cahier des charges, aux groupes de pilotage.

Tout cela est bien sympathique, mais je souhaite que les Bruxellois, entre eux, et en fonction de leurs propres objectifs, décident de ce qu'ils vont défendre face à l'autorité fédérale. Certes, je suis conscient que l'on ne peut pas tout obtenir et que des concessions sont indispensables. Cependant, je préfère que nous analysions ensemble les concessions que nous sommes prêts à faire, au lieu de nous les laisser imposer au fur et à mesure.

Avec les études que vous avez développées, notamment pour la préparation d'Iris 2, nous devrions être en mesure assez rapidement de définir la feuille de route des Bruxellois en ce domaine. Je ne comprendrais d'ailleurs pas que nous ne nous organisions pas rapidement à cette fin. Auquel cas, les plans de mobilité communaux en train d'être exécutés seraient interrompus. Sur quelle hypothèse sont-ils élaborés ? Je vois que, dans certaines communes, l'éventualité d'un RER a été intégrée ; certaines communes, et je salue Evere en l'occurrence, ont même intégré celle du tram-train ! Donc, si nous voulons que tous ces éléments discutés dans les dix-neuf communes puissent consolider un plan stratégique, il importe que la Région donne le la.

Enfin, je vous entends nous annoncer que la Région va développer un plan ambitieux pour les transports publics, étalé sur quinze ans. Soit, mais je voudrais bien que vous ne tourniez pas trop vite la page du plan RER, qui est porté par notre ambition. Nous devons obtenir des gains, à moins naturellement que nous y renoncions ; mais alors à chacun d'assumer cette décision politique. Pour ma part, ce n'est pas ma stratégie, et il me semble que ce n'est pas ce qui avait été prévu lors de la formation du gouvernement bruxellois.

En dépit des réticences mentales que les uns et les autres peuvent avoir sur ce schéma, nous avons plutôt intégré la volonté de défendre notre bout de gras concernant le RER. Je suggère que la vision urbanistique et relative à la mobilité dans Bruxelles soit avant tout articulée au maximum autour de cette hypothèse-là. Ensuite, il sera toujours temps de nous dire ce qui peut être réalisé à titre complémentaire. Je constate que ce n'est pas ce qu'il se passe aujourd'hui.

Quant aux réflexions menées sur le contrat de gestion de la STIB, il me semble que, jusqu'à nouvel ordre, l'instrument de gestion prévisionnelle reste pour toutes les autorités publiques - y compris la STIB - le PRD. Si certains pensent à une autre méthode, qu'on modifie le PRD ; mais atteignons auparavant les objectifs qui y figurent ! Ce ne serait pas si mal.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het beheerscontract van de MIVB 2007-2011".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans). - *Net voor het parlementair recess boog de commissie Infrastructuur zich over de oriëntatielijst betreffende het beheerscontract van de MIVB 2007-2011. Wegens een procedureprobleem kon de commissie geen formeel advies uitbrengen over de tekst.*

Vandaag wil ik op de nota terugkomen vanuit een globale visie op het infrastructuurbeleid: de stadsontwikkeling, het rollend materieel, de exploitatie en de kwaliteit van de dienstverlening.

U wilde het document in juli 2006 snel laten goedkeuren omdat u in augustus begrotingsonderhandelingen zou starten met de MIVB. De zaken te snel willen afhandelen, kan nochtans gevaarlijk zijn. Het MIVB-beleid ligt immers ingebed in een langetermijnvisie en haalt een flinke hap uit de gewestbegroting. Ik hoop dat de geplande onderhandelingen ondertussen hebben plaatsgevonden.

Net als mijn collega's betreur ik dat de nota geen grondige evaluatie bevat van de verbintenis van de MIVB.

De MR is blij met de invoering van gratis openbaar vervoer voor jongeren van 12 tot 25 jaar en met de verbetering van de dienstverlening voor personen met beperkte mobiliteit. Omdat dit laatste erg duur is, zou de MIVB hiervoor beter met de taxisector samenwerken. De studie van Ernst & Young uit juli 2005 over de gemengde taxi's voor mensen met beperkte mobiliteit hebben we nog steeds niet

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le contrat de gestion de la STIB 2007-2011".

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

Mme Viviane Teitelbaum. - Peu de temps avant la fin de la session parlementaire au mois de juillet, la commission de l'Infrastructure a eu l'occasion de débattre sur la note d'orientation relative au contrat de gestion de la STIB pour la période 2007-2011. Je me permets de rappeler que la commission n'a pu rendre d'avis formel sur ce texte à la suite d'un problème de procédure.

Il convient dès lors de revenir sur ce sujet important tant il requiert une vision globale, une analyse qui tienne compte des interactions. Car si l'on s'occupe d'infrastructure, cela ne peut se faire sans s'intéresser au développement de la ville, au matériel roulant, à l'exploitation ou à la qualité offerte aux usagers.

Vous nous aviez invités à travailler au pas de charge, mais l'expérience nous montre qu'il y a toujours un danger lié au fait de travailler dans l'urgence, d'autant plus que la réflexion sur la STIB s'inscrit dans une vision à long terme de la ville et engage des moyens budgétaires considérables pour la Région. Ce pas de charge nous avait été imposé sous prétexte que le gouvernement devait entrer en négociation avec la STIB dans le courant du mois d'août afin de procéder aux arbitrages en vue de l'élaboration du budget 2007. J'ose espérer que ces négociations ont bien eu lieu. Pourriez-vous nous le confirmer et, le cas échéant, nous en dire un peu plus ?

Je rejoins mes collègues qui ont regretté le fait qu'il s'agissait d'un bilan d'action plutôt que d'une réelle évaluation des engagements pris par la STIB. J'y

ontvangen. Kunt u daarvoor zorgen?

We zijn ook blij met de dienstverlening in de late uurtjes en met de verhoging van het toezicht. De MIVB gaat in de goede richting: meer reizigers, meer inkomsten, een beter dekkingspercentage en een lagere schuld.

Toch heb ik ook een aantal bemerkingen bij de nota. Ze is te politiek getint: ze bevat voornamelijk beleidsintenties vanwege het kabinet. In het voorwoord van de tekst staat dat de regering een selectie zal maken tussen de voorgestelde projecten, al naargelang de beschikbare middelen. Voor die selectie zal men zich baseren op de prioriteiten uit de algemene beleidsverklaring.

Vonden er al arbitrages plaats op de ministerraad en, zo ja, dewelke? Werd de nota daar geamendeerd? Waarom twijfelden sommige collega's aan de authenticiteit van de nota tijdens de commissievergadering van juli 2006?

In het begin van de nota heeft men het onmiddellijk over gratis vervoer voor 12 tot 25-jarigen, terwijl iedereen kan vermoeden dat de MIVB-directie precies over dat punt zal struikelen.

Het zal onmogelijk zijn om de toevloed van extra reizigers te vervoeren. Dat blijkt duidelijk uit de nota, waarin wordt erkend dat de capaciteit van het openbaar vervoer stilaan verzadigd raakt.

In de nota staat dat de uitgaven voor meer dan 45% zouden worden gedekt door inkomsten, maar een gratis openbaar vervoer strookt niet met de rol van autonoom bedrijf dat een doordacht beleid moet voeren. Bij gebrek aan inkomsten zal de MIVB de Europese SEC 95-norm, waarin staat dat de uitgaven voor 50% moeten worden gedekt door de inkomsten, niet kunnen halen.

Zal de toenemende behoefte aan rollend materieel, personeel, depots en het verdwijnen van het grootste deel van de inkomsten van de MIVB er niet toe leiden dat het Brussels Gewest veel meer geld zal moeten uitgeven aan openbaar vervoer?

Op dit ogenblik wordt er al ongeveer 30 miljoen euro begroot voor voordelige tarieven. Wanneer het openbaar vervoer gratis wordt voor bijkomende bevolkingsgroepen, wordt dat budget uiteraard nog

reviendrai en fin d'interpellation.

Tout d'abord, quelques remarques positives. Le MR se félicite de la gratuité pour les 12-25 ans et du fait que la note d'orientation relève le besoin d'améliorer le service pour les personnes à mobilité réduite. Ce point est sans nul doute un exemple des interactions nécessaires. Vu les coûts que représentent les personnes à mobilité réduite pour la STIB, un travail en collaboration avec les taxis serait sans doute intéressant. Je vous demande à nouveau - je l'avais déjà fait dans le cadre de la discussion sur les taxis - si nous pourrions recevoir l'évaluation des taxis mixtes pour personnes à mobilité réduite faite par Ernst & Young en juillet 2005.

Nous saluons également les initiatives pour la prise en compte d'usagers à des heures tardives et le souhait d'augmenter la présence humaine sur le réseau. Comme d'autres collègues, nous estimons que l'évolution de la STIB ces dernières années est sans nul doute positive, puisqu'il y a plus de voyageurs, plus de recettes, un meilleur taux de couverture et une baisse de la dette. Je voudrais à présent revenir sur quelques éléments qui m'interpellent. Si la Région et la STIB ont été à l'initiative du contrat de gestion en faisant appel pour des raisons logistiques à un sous-traitant, la note originelle, après son passage par votre cabinet, a clairement pris une orientation plus politique, mettant en avant un catalogue d'intentions émanant du cabinet de tutelle. Ainsi, de cette manière se conclut le préambule : "Par rapport aux propositions d'action avancées, le gouvernement devra procéder aux arbitrages en fonction des moyens budgétaires susceptibles d'être dégagés". Ces arbitrages sont d'ores et déjà connus en fonction des priorités reprises dans la déclaration de politique générale.

A quels arbitrages le gouvernement a-t-il déjà procédé lors de la discussion en conseil des ministres ? Cette note a-t-elle été amendée à ce moment-là ? Si oui, quelles sont les modifications qui ont été apportées ? Quels sont les éléments qui ont fait douter certains collègues de l'authenticité de la note à l'époque en discussion au sein de notre commission ? Ainsi, dès les premières pages, il est fait allusion à "des mesures tarifaires attractives, y compris la gratuité". Connaissant la position de la direction de la STIB en la matière, la remarque

groter. Kan dat geld niet beter worden besteed aan werken om de frequentie te verbeteren?

Gratis openbaar vervoer zal ook een aantal mensen lokken die reeds de stap hebben gezet naar alternatieve verplaatsingswijzen, zoals de fiets. De druk van het autoverkeer zal niet fundamenteel afnemen.

U herhaalt vaak dat de aanleg van 1 km metrolijn even veel kost als de aanleg van 12 km tramlijn. Toch is al vaak herhaald dat er absoluut meer ondergronds openbaar vervoer moet komen. Het is de enige goede oplossing om bepaalde zwarte punten te ontlasten. De MR is er voorstander van om het geld van het Beliris-akkoord voor die werken te gebruiken, zoals oorspronkelijk de bedoeling was.

In artikel 8 van het beheerscontract waarover wordt onderhandeld, is er sprake van de invoering van een evaluatiesysteem. Het is jammer dat er nog geen evaluatie met duidelijk cijfermateriaal beschikbaar is. Denkt u niet dat dat ertoe kan leiden dat er slechte beslissingen worden genomen?

précitée trouve toute sa pertinence. Cette gratuité annoncée risque d'occasionner divers problèmes.

On peut citer la très grande difficulté - voire l'impossibilité - d'absorber le flux des navetteurs en utilisant les réserves de capacité actuelles. La note le précise d'ailleurs clairement, puisqu'elle reconnaît que les limites sont atteintes et que toute nouvelle progression mobilisera des moyens proportionnellement plus importants.

Si la note s'enorgueillit de préciser que le taux de couverture des dépenses par les recettes dépasse les 45%, cette mesure de gratuité met à mal la STIB dans son rôle d'entreprise autonome et responsable. Faute de ces recettes, la STIB ne pourra rencontrer la norme européenne SEC 95, qui impose un taux de couverture de 50%. Quelle est votre analyse à ce sujet ?

L'augmentation des besoins en matériel roulant, en personnel, en dépôts, assortie de la disparition de la plus grande part des recettes propres de la STIB, qui devront être compensées par la dotation régionale, ne feront-elles pas exploser les budgets alloués à la politique des transports en commun ?

A l'heure actuelle, près de 30 millions d'euros sont inscrits au budget 2006 à titre d'intervention pour les tarifs préférentiels. Avec les nouvelles catégories annoncées, ce budget risque d'exploser. Cette enveloppe ne pourrait-elle être consacrée à des travaux d'investissements afin d'améliorer les fréquences des transports publics ?

De plus, alors qu'un des mots d'ordre de la présente note est relatif à la recherche d'une nouvelle clientèle, la gratuité ne prendrait comme part du marché que la clientèle potentielle ayant déjà fait le choix de déplacements alternatifs, tels que les piétons, les cyclistes ou ceux qui recourent au covoiturage, sans réellement diminuer la pression automobile. Quelle est votre appréciation de cette situation ?

En dépit de l'argument souvent avancé par vous-même - comparant le coût d'1 km de métro à 12 km de tram de surface - la nécessité a été à plusieurs reprises clairement démontrée de reprendre des travaux d'envergure pour le passage en sous-sol des transports publics. Certains points noirs ne pourront

être solutionnés qu'à ce prix. Dès lors, nous ne pouvons que souscrire à la proposition visant à un recentrage sur les missions initiales de l'accord de coopération Beliris afin de financer ces investissements.

Le contrat de gestion en cours précise en son article 8 les modalités de mise en place d'un système d'évaluation. Il est dès lors regrettable de ne pouvoir disposer d'une évaluation claire et chiffrée pour juger de la pertinence des objectifs que ce contrat de gestion s'était fixés.

Ne pensez-vous pas qu'à défaut de cette évaluation, de mauvaises options pourraient être prises ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).- *De aanbevelingen en de akkoorden van de meerderheid spraken al over gratis vervoer voor 18- tot 25-jarigen. Zo kan de mobiliteit verhoogd worden van deze mensen, vooral voor diegenen die een laag inkomen hebben. Dit zal het budget van de MIVB niet kelderen, mevrouw Teitelbaum.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Dat heb ik niet gezegd.*

De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).- *Ik meende dat te begrijpen.*

In verband met de stadsvlucht van de Brusselaars, zou het interessanter zijn de Brusselaars op een afdoende manier te bedienen. In sommige delen van Brussel, zoals Schaerbeek, Evere, enzovoort, is het openbaar vervoer moeilijk te gebruiken. Het openbaar karakter van de MIVB is nochtans fundamenteel.

Welke garanties hebben we dat andere overheden dan het gewest zullen deelnemen aan MIVB Invest?

Discussion

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

M. Mahfoudh Romdhani.- Pour rappel, les recommandations et les accords édictés par la majorité parlaient déjà de la problématique de la gratuité des 18-25 ans. Celle-ci vise à faciliter la mobilité, surtout pour les catégories de personnes à revenus faibles. Elle ne videra pas les budgets de la STIB, contrairement à ce que redoute Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Mahfoudh Romdhani.- C'est ce que j'ai cru comprendre.

Par contre, concernant la problématique liée à l'exode des Bruxellois vers l'extérieur de la Région, il serait plus intéressant de desservir convenablement les Bruxellois. En effet, il est actuellement très difficile d'utiliser les transports publics dans certains quartiers bruxellois, comme Schaerbeek, Evere, Berchem, etc. Or, le caractère public de la STIB est fondamental.

Quelles sont par ailleurs les éventuelles garanties de participation d'autres pouvoirs que la Région à STIB Invest? Avons-nous la certitude que d'autres pouvoirs financeront cette future société ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zijn bezig met intensieve onderhandelingen, waar ik nog niets meer over kan zeggen.*

Ik zal u de inhoud van de PBM-studie meedelen zodra we de nodige gevolgtrekkingen gemaakt hebben.

De oriëntatielijst bevat de doelstellingen van het volgende contract. Het is normaal dat er politieke keuzes instaan. De politiek primeert immers in een democratie.

De nota is meer dan een lijst van intenties. We willen haar uitvoeren. Alleen zal dat in fasen moeten gebeuren, afhankelijk van de beschikbare middelen.

In de inkomsten zitten uiteraard de commerciële inkomsten verrekend, net als de overheidsdotaties ter compensatie van de voorkeurtarieven. Deze dotaties worden erg streng berekend en veranderen niets aan de dekkingsgraad van de uitgaven door de inkomsten.

Het gratis vervoer schaadt de MIVB niet als autonome onderneming. De MIVB zit immers niet meer in de consolidatieperimeter. De overheidsdotatie voor de voorkeurtarieven versterkt de dekkingsgraad, die nu 50% bedraagt. Het maakt de MIVB niet uit wie nu precies betaalt.

U looft eerst het gratis vervoer voor 12- tot 25-jarigen en stelt vervolgens het systeem in vraag.

Ik ga er van uit dat het systeem de druk van het autoverkeer wel degelijk zal verminderen.

Het vervoer wordt gratis voor de armste burgers of voor categorieën van personen die geen wagen hebben (6-18 jaar). Velen van hen zijn sowieso al aangewezen op het openbaar vervoer en zullen dus niet veranderen van vervoersmiddel.

In veel gevallen worden ook de kosten voor het openbaar vervoer van werknemers terugbetaald door de bedrijven en de federale overheid. Dat is positief.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Des négociations intensives sont en cours, dont je ne peux, à ce stade, révéler le contenu. Je partagerai volontiers avec vous le contenu de l'étude PMR, dès lors que nous aurons pris les conclusions qu'elle impose.

La note d'orientation comprend les ambitions, les axes objectifs du prochain contrat. Il est normal qu'on y découvre des actions politiques, qui ne résultent pas uniquement de la prose d'un consultant, aussi qualifié soit-il. Il est normal que la politique prime dans une démocratie.

Je réfute également votre qualification de catalogue d'intentions. Nous avons l'ambition de réaliser ce qui est repris dans cette note. La seule question concerne le phasage plus ou moins rapproché en fonction des budgets disponibles.

Le taux de couverture des dépenses par les recettes prend logiquement en compte l'ensemble des recettes de trafic : les recettes commerciales et les dotations apportées par l'autorité, en compensation pour les tarifs préférentiels que la STIB édicte. Cela n'affecte pas le taux de couverture, pour autant que ces dotations soient calculées avec le plus de rigueur possible.

Votre question contient un malentendu, puisque la question de la gratuité ne nuit pas à la STIB dans son rôle d'entreprise autonome et responsable. La STIB ne se situe plus dans le périmètre de consolidation. Le fait que l'on accorde une dotation pour les tarifs préférentiels renforce le taux de couverture de la STIB, qui est actuellement de 50%. Il importe peu à la STIB que ce soit le client, une entreprise, la Région ou l'Etat fédéral qui paie.

Je relève des contradictions dans votre interpellation : vous commencez par louer la mesure de gratuité pour les 12-25 ans pour ensuite la mettre en question.

Je ne partage pas votre avis sur le fait que la gratuité ne fait pas diminuer la pression automobile. La gratuité recouvre deux champs :

un premier champ financé par la Région à destination des plus fragiles d'entre ses citoyens, ou

Ik ga akkoord met u dat het Beliris-akkoord terug meer moet gaan dienen om het beleid inzake mobiliteit en openbare werken te financieren, zoals oorspronkelijk was bedoeld. Ook ben ik het met u eens dat er in het volgende beheerscontract niet alleen sprake moet zijn van een kwalitatieve, maar ook van een op duidelijke cijfers gebaseerde evaluatie.

De investeringsmaatschappij MIVB-Invest staat in de steigers. Ik hoop dat ik zeer binnenkort een ontwerp van ordonnantie kan voorstellen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik ben niet tegen gratis openbaar vervoer voor personen van 12 tot 25 jaar, integendeel. De uitbreiding van gratis openbaar vervoer voor andere leeftijdscategorieën lijkt me echter wel problematisch.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is niet de bedoeling. Voorlopig werken we met specifieke doelgroepen. Gratis openbaar vervoer voor iedereen komt er niet op korte termijn.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Dat is genoteerd.*

U hebt al verschillende keren gezegd dat u ons de resultaten van de studie over personen met een

de catégories de personnes qui ne disposent pas de voitures (les 6-18 ans). Pour ces catégories, le report modal est plus faible (sauf pour les 65+), puisqu'une bonne partie d'entre eux sont captifs des transports en communs.

Il existe un deuxième volet financé par le fédéral, qui fonctionne selon un mécanisme de tiers-payant tendant à la gratuité au bénéfice des travailleurs. Ce n'est pas la Région qui paie, mais des entreprises et l'Etat fédéral. C'est positif, car cela provoque un report modal.

Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il faut recentrer Beliris sur ses missions initiales de mobilité et de travaux publics. Je vous suis également pour souhaiter que le prochain contrat de gestion devra inclure une évaluation non seulement qualitative mais aussi quantitative, qui devra en outre être plus claire. C'est une leçon que nous devons tirer.

Concernant Stib Invest, il en est actuellement question au sein du gouvernement. J'espère que je pourrai déposer très prochainement le projet d'ordonnance dans cette assemblée. Toutes les questions relatives à Stib Invest pourront alors être posées.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je n'ai pas critiqué la gratuité pour les 12-25, mais m'en suis au contraire félicitée. D'une manière générale, c'est l'élargissement de cette mesure qui me posait problème.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà répondu que cela ne se ferait pas, car nous devons nous limiter aux groupes-cibles. A long terme, ce pourrait être envisagé, comme indiqué dans la déclaration gouvernementale. Entre-temps, nous travaillons sur des groupes ciblés.

Mme Viviane Teitelbaum.- D'accord.

Concernant l'étude "Personnes à mobilité réduite", vous m'avez répondu à plusieurs reprises que vous nous la communiqueriez. Or, chaque fois, la date

beperde mobiliteit zou bezorgen, maar dat wordt telkens weer uitgesteld.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Het werk is bijna klaar.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de veiligheidsmaatregelen voor MIVB-chauffeurs".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Enkele incidenten in de zomermaanden en aan het begin van het schooljaar maakten duidelijk dat buschauffeurs in Brussel nog altijd een (te) makkelijk doelwit vormen voor baldadige passagiers.

Het MIVB-personnel staakte enkele dagen na een incident op een MIVB-bus, maar even later, begin september, was er een nieuw incident, ditmaal op bus 28. Het lijkt om geïsoleerde gevallen te gaan, maar dit is uiteraard geen goede reclame voor de MIVB.

est reportée.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous devons encore tirer les conclusions, mais le travail est en voie d'achèvement.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

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 "les mesures de sécurité pour les chauffeurs de la STIB".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Les chauffeurs de bus à Bruxelles restent une proie aisée pour les vandales. Après une grève du personnel de la STIB en réaction à un incident dans un bus, une nouvelle agression a eu lieu début septembre, cette fois dans le bus 28. Les chauffeurs ne se sentent plus en sécurité sur le réseau de la STIB.*

Une série de mesures ont été annoncées, mais quand entreront-elles effectivement en vigueur ? Il est question, entre autres, de pouvoir se protéger avec le nouvel équipement des agents de sécurité

De onvrede over de twee incidenten komt, begrijpelijkwijze, grotendeels van binnenuit. Het zijn de chauffeurs die zich niet langer meer veilig voelen op het MIVB-netwerk.

Er werden al een hele reeks maatregelen aangekondigd. Het is evenwel niet helemaal duidelijk wanneer die maatregelen daadwerkelijk zullen worden ingevoerd. Er wordt onder meer geschermd met de nieuwe uitrusting van de MIVB-veiligheidsmensen (pepperspray, handboeien, enzovoort). Er zouden ook veertien nieuwe mensen worden aangeworven. Voorts wordt de installatie van veiligheidscamera's in het nieuwe rollende materieel aangekondigd. Die zullen misschien een afschrikkingseffect hebben, maar camera's komen uiteraard niet zelf fysiek tussen bij gevallen van agressie.

De MIVB staat in voor de veiligheid van haar passagiers, maar ook van haar personeel en chauffeurs. Het lijkt evenwel een moeilijke evenwichtsoefening te worden wanneer chauffeurs, voornamelijk van bus en tram, zelf moeten optreden tegen overtreders en zich daarbij kwetsbaar opstellen. Het zou interessant zijn om de positie van de MIVB hierover te kennen.

Over hoeveel veiligheidsmensen beschikt de MIVB vandaag? Op welke manier worden deze ingezet in de stations en op het rollend materieel?

Zal de MIVB de (zware) overtreders de toegang tot haar netwerk op één of andere manier verbieden? Zal de MIVB die overtreders in een bestand bijhouden?

Welke preventieve maatregelen neemt de MIVB om gevallen van agressie te voorkomen op metro, tram en bus?

Welke richtlijnen worden aan de chauffeurs meegegeven wanneer zij geconfronteerd worden met overtredingen door passagiers en gevallen van agressie?

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Smet.

De heer Pascal Smet, minister.- Op concrete vragen moet ik ook concreet antwoorden.

de la STIB, de procéder à quatorze recrutements et d'installer des caméras de sécurité dans le nouveau matériel roulant.

La STIB est responsable de la sécurité de ses passagers et aussi de son personnel. Cependant, quand les chauffeurs doivent intervenir eux-mêmes contre les fraudeurs, ils se placent en position de vulnérabilité. Il serait intéressant de connaître le point de vue de la STIB à ce sujet.

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

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

1. De MIVB beschikt over 118 personen in totaal. Er valt een onderscheid te maken tussen interventie en controle. In interventie zijn er 36 agenten, 6 chef-patrouilleurs en 10 hondenmeesters. In de controle zijn er 55 controleurs en 11 chef-patrouilleurs. Die kunnen ingezet worden op het hele MIVB-net.

Er zijn ook nog begeleidingsagenten. Dat zijn 82 voltijdsequivalenten waaronder 40 hulp-preventieagenten die recent werden aangeworven in het kader van het project rond de beveiliging van de stations dat de regering heeft goedgekeurd. Bovendien werd de omkadering versterkt met 7 personen (eerstelijnsomkadering, organisatie en opleiding).

2. Een openbaarvervoerverbod werpt fundamentele vragen op, enerzijds over het principe van dergelijk verbod als sanctie, anderzijds over wie dergelijk register zal mogen bijhouden.

Deze problematiek werd besproken op het "platform voor veiligheid in het openbaar vervoer" van de federale overheidsdienst Binnenlandse Zaken en zal in dat kader met de minister van Binnenlandse Zaken, de betrokken gewestelijke ministers en de maatschappijen voor openbaar vervoer bestudeerd worden. De invoering ervan lijkt echter niet evident en daarom wordt het op een geharmoniseerde manier bestudeerd door alle actoren en overheden van het openbaar vervoer.

3. Op de plenaire zitting van 28 april heb ik alle veiligheids- en preventiemaatregelen voor ons netwerk van openbaar vervoer op een rijtje gezet. Het betreft hier een verhoogde aanwezigheid van agenten in de stations, de plaatsing van bijkomende camera's in de stations en in de voertuigen, bijkomende palen voor oproepen, het afsluiten van de ondergrondse stations, bijkomend personeel bovengronds. Al die maatregelen worden uitgevoerd en de directie heeft heel duidelijk met de vakbonden gecommuniceerd hoe en wanneer ze worden uitgevoerd.

Er komen uiteraard ook ontradende interventiepatrouilles op het metronet, zowel op eigen initiatief als na een oproep.

Er is ook in een budget voorzien - zowat 300.000

1. La STIB emploie au total 118 personnes pour la sécurité (intervention et contrôle) auxquelles s'ajoutent des agents accompagnateurs qui représentent un effectif de 82 temps pleins parmi lesquels 40 agents affectés à la sécurité des stations dans le cadre d'un projet approuvé par le gouvernement. L'encadrement a également été renforcé de 7 personnes.

2. Une interdiction d'accès au transport public soulève des questions fondamentales, en ce qui concerne le principe d'une telle interdiction comme sanction et quant à la tenue d'un tel registre.

Cette problématique, débattue lors de la "plate-forme pour la sécurité dans les transports en commun" organisée par le SPF Affaires intérieures, sera examinée par le ministre des Affaires intérieures, les ministres régionaux concernés et les sociétés de transport public. L'instauration de cette interdiction n'est pas évidente et son harmonisation sera examinée par les différents opérateurs de transport en commun.

3. Au cours de la séance plénière du 28 avril, j'avais annoncé une série de mesures de sécurité et de prévention (présence accrue des effectifs de la STIB dans les stations et pour le réseau aérien, placement des caméras supplémentaires dans les stations et les véhicules, points d'appels supplémentaires, fermeture des stations souterraines). Ces mesures seront mises en oeuvre et la direction s'accorde avec les syndicats pour décider de la manière et du moment de leur application.

S'ajoutent également des patrouilles de dissuasion sur le réseau métro, intervenant à leur propre initiative ou sur appel. Par ailleurs, un budget de 300.000 euros est prévu pour soutenir les associations actives en matière de prévention dans les stations.

Un chapitre de l'ordonnance de la STIB traite des amendes administratives, qui doit encore être adopté par le parlement et le gouvernement. La STIB peut également établir un règlement de sanction complémentaire avec amendes.

4. Par ailleurs, les conducteurs sont formés à la gestion du stress et à l'agressivité au cours de leur

euro - om verenigingen op het terrein te ondersteunen die zich inzetten op het vlak van de preventie in de stations.

Een hoofdstuk van de 'STIB-MIVB'-ordonnantie, waaraan heden gewerkt wordt, handelt verder over de administratieve boetes. Een eerste lezing daarvan is reeds door de regering goedgekeurd. Er is ook in de mogelijkheid voorzien om taken op te leggen. Zodra het parlement deze ordonnantie heeft goedgekeurd kunnen we een regeringsbesluit nemen om deze administratieve boetes in te voeren. De MIVB kan dan ook een bijkomend sanctiereglement met boetes opstellen.

4. Tijdens de basisscholing volgen de bestuurders een opleiding van 8 uur over "het hoofd bieden aan agressiviteit en controleren van de stress". Tijdens de voortgezette opleiding nemen ze deel aan een seminarie, georganiseerd door Human Resources, om hen te helpen bij het "beter beheren van woordenwisselingen". Het doel van deze opleidingen is hen bewust te maken van het proces van agressiviteit en hoe ze confrontaties kunnen voorkomen. Er wordt hen ook aangeraden zich te laten gelden zonder agressief te worden en dus een houding aan te nemen die de spanning moet verminderen.

Zij leren ook zich te beschermen door de bestuurderspost af te sluiten en in geval van bedreiging of agressie een beroep te doen op de interventiedienst, via een stille of expliciete oproep. Er is ook een sociale dienst binnen de MIVB waarbinnen de bestuurders hun emotionele belasting kunnen uitdrukken en hun ervaringen kunnen uitwisselen. De chauffeurs staan immers vaak onder stress in een stedelijke omgeving, niet alleen door fysieke agressie maar ook door agressie in het verkeer. Ten slotte worden er ook relaxatieoefeningen voorgesteld om de opgebouwde spanning te verminderen en zo te leren hoe men zich buiten conflictueuze situaties moet houden.

Dat zijn heel wat maatregelen, die een permanente opdracht vormen voor de MIVB, niet alleen voor de chauffeurs, die het hoofd moeten bieden aan agressie, maar ook voor de directie. De regering heeft alle redelijke maatregelen die zij kon nemen, genomen en er geld voor uitgetrokken. Nu moeten de maatregelen nog uitgevoerd worden en dat is de taak van de MIVB. De vakbonden worden daarbij

écolage de base et participent à un séminaire organisé sur la gestion des conflits en formation continuée. L'objectif consiste à les sensibiliser au processus de l'agressivité et à leur apprendre comment prévenir ce genre de situation. On leur conseille d'adopter une attitude visant à réduire la tension.

Ils apprennent également à se protéger en fermant leur cabine et, en cas de menace ou d'agression, en faisant appel de manière silencieuse ou explicite au service d'intervention. Ils peuvent évacuer la charge émotionnelle et échanger leurs expériences au sein du service social de la STIB. Le stress des chauffeurs en milieu urbain est dû non seulement à l'agression physique mais aussi au trafic. Des exercices de relaxation leur sont proposés pour diminuer la tension et apprendre à éviter les situations conflictuelles.

Le gouvernement a pris et financé toutes les mesures sensées qu'il pouvait prendre. La STIB doit à présent les mettre en oeuvre, en collaboration avec les syndicats.

betrokken. Ik zal trouwens ook zelf de vakbonden nog eens ontmoeten om met hen daarover te spreken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de problemen op sommige gewestwegen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Begin oktober ontstond er een gat in het wegdek van de Louizalaan. Het was reeds de tweede keer op enkele maanden tijd dat een dergelijk probleem zich voordeed op een Brusselse gewestweg. Eerder waren er ook al gaten ontstaan in het wegdek van de Leuvensesteenweg.

In beide gevallen werden de gaten veroorzaakt door breuken in de waterleiding. De oude Brusselse rioolbuizen zouden volgens deskundigen niet bestand zijn tegen de zware verkeersdruk. Ondanks de voornemens van de watermaatschappij en de dienst openbare werken van het Brussels Gewest, duurde het langer dan anderhalve maand voor de werken aan de Leuvensesteenweg waren afgerond. Tijdens dezelfde periode ontstonden er drie gaten in het wegdek.

De beschadiging van beide gewestwegen zorgt voor veel overlast, files en andere verkeersproblemen omdat andere verkeersassen het omgeleide verkeer moesten opvangen. De problemen dateren overigens niet van de laatste maanden. Het eerste gat in de Leuvensesteenweg

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les problèmes sur certaines voiries régionales".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Début octobre, un trou a été détecté dans le revêtement de l'avenue Louise. Avant cela, en décembre 2005, le revêtement de la chaussée de Louvain a subi la même sort.*

Dans les deux cas, les trous ont été provoqués par des fissures dans les canalisations d'eau. Selon les experts, les vieilles conduites bruxelloises ne seraient pas en mesure de résister à l'importante pression du trafic.

La dégradation des deux voiries régionales cause de nombreux embarras de circulation. De plus, il est à craindre que des problèmes similaires surviennent dans un proche avenir.

Existe-t-il des projets concrets de remplacement des égouts sous certaines voiries régionales ? Si oui, de quelles voiries s'agit-il et quand les travaux auront-ils lieu ?

Comment l'état des égouts bruxellois est-il contrôlé, à quelle fréquence ?

ontstond in december van vorig jaar. De vrees bestaat dan ook dat er zich in de nabije toekomst nog meerdere gelijkaardige problemen zullen voordoen.

Kunt u me zeggen of er concrete plannen bestaan om de rioleringen onder bepaalde Brusselse gewestwegen te vervangen? Zo ja, over welke gewestwegen gaat het dan en wanneer zouden deze werken plaatsvinden?

Op welke manier wordt de staat van de Brusselse rioleringen gecontroleerd? Met welke frequentie vindt deze controle plaats?

Vond er een algemene controle van de staat van de waterleidingen onder de Leuvensesteenweg plaats nadat het eerste gat daar was ontstaan in december 2005?

Welke andere maatregelen overweegt u om deze problemen in de toekomst te vermijden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben erg blij met de vraag van mevrouw Dejonghe. Helaas ben ik helemaal niet bevoegd voor rioleringen; zelfs niet voor rioleringen onder gewestwegen. Ik zie u erg verbaasd kijken, maar ik kan u bevestigen dat die rioleringen niet tot mijn bevoegdheden behoren. Het zijn de gemeenten die daarvoor op hun grondgebied bevoegd zijn, zelfs als ze zich onder gewestwegen bevinden.

De gemeenten hebben vier taken voor wat de riolen betreft.

Ze moeten toezicht houden op het rioleringssnet en moeten kaarten, plannen en referentiedocumenten opmaken en bijhouden, zodat men op elk ogenblik de staat van de riolen kent.

Ten tweede zijn ze verantwoordelijk voor het hydraulisch beheer van het regenwater en het afvloeiend water. De gemeenten moeten problemen dienaangaande voorkomen en oplossen.

Ten derde moeten ze het rioleringssnet exploiteren, dat wil zeggen het onderhouden, herstellen, aanpassen, vernieuwen en uitbreiden van het

Y a-t-il eu un contrôle général de l'état des canalisations d'eau sous la chaussée de Louvain après le premier trou apparu en décembre 2005 ?

Quelles autres mesures envisagez-vous pour empêcher ces problèmes à l'avenir ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai pas la compétence du réseau d'égouts. Ce sont les communes qui en sont compétentes sur leur territoire, même pour les égouts situés sous les voiries régionales.*

Les communes ont quatre missions à cet égard.

Premièrement, elles doivent contrôler le réseau d'égouts, réaliser des cartes, plans et documents de référence et les tenir à jour.

Deuxièmement, elles sont responsables de la gestion hydraulique des eaux de pluie et de ruissellement.

Troisièmement, elles exploitent le réseau d'égouts, c'est-à-dire qu'elles assurent son entretien, sa réparation, son adaption, sa rénovation et son extension.

Quatrièmement, elles sont responsables de la gestion intégrée du réseau d'égouts, ce qui comprend tous les aspects liés aux eaux usées et de ruissellement. Dans la pratique, la plupart des communes ont confié ces tâches à

rioleringen.

Ten vierde zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het geïntegreerd beheer van het rioleringensnet. Dat omvat alle aspecten in verband met afvalwater en afvloeiend water. In de praktijk hebben de meeste gemeenten deze taken toevertrouwd aan de Brusselse Intercommunale voor Sanering.

Het enige waarvoor het Brussels Gewest bevoegd is, zijn de rioleringenputjes en de aansluiting van die putjes op het rioolnetwerk. Als er daar een breuk of lek is, moet het BUV voor de herstellingskosten opdraaien. Het reinigen van deze infrastructuur gebeurt echter door Brussel Net. De enige uitzondering hierop zijn de riolering, de rioolputjes en de aansluiting op de riolering in de tunnels. Deze worden door het BUV gereinigd en onderhouden.

Uit onderzoek is gebleken dat de afgelopen jaren geen enkel breuk in de rioleringen te wijten was aan een gebrekige staat van de aansluiting van een rioleringenputje op de riolering.

Voor een concreet antwoord op uw vragen richt u zich dus best tot de bevoegde gemeenten. Die staan overigens voor een enorme uitdaging, want alleen al het onderhoud van het volledige rioleringensnet wordt momenteel op 100 miljoen euro geraamde.

- *Het incident is gesloten.*

l'Intercommunale bruxelloise d'assainissement.

La seule compétence de la Région bruxelloise en la matière concerne les puits d'égouts et le raccordement de ces puits au réseau d'égouts. Toutefois, le nettoyage de ces infrastructures est assuré par Bruxelles-Propreté, à l'exception des égouts, puits et raccordements dans les tunnels. Dans ces derniers cas, le nettoyage et l'entretien sont à la charge de l'AED (Administration de l'équipement et des déplacements).

L'enquête n'a révélé aucun lien entre une rupture des conduites et une défectuosité du raccordement d'un puits au réseau d'égouts.

Vous obtiendrez une réponse concrète à vos questions auprès des communes, qui sont du reste confrontées à un énorme défi, puisque l'entretien du réseau d'égouts est évalué à 100 millions d'euros.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

betreffende "de Europese dag zonder automobiel".

QUESTION ORALE DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

concernant "la journée européenne sans voiture".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De Europese dag "zonder automobiel" valt op 22 september. Wie deelneemt aan de Europese mobiliteitsweek zoals Brussel moet bovendien volgens de Europese afspraak niet alleen tijdens die week of op de autoloze zondag, maar ook op 22 september zelf initiatieven nemen. In november 2002 heeft het Brussels parlement overigens een motie in die zin aangenomen.

Talrijke steden, zoals Madrid, London, Manchester of Toulouse, beperken het gemotoriseerd verkeer op 22 september, ongeacht of dat nu een zondag dan wel een andere dag is. Waarom gebeurt dit niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Kiezen voor een andere mobiliteit dan die van de auto is nochtans goed voor zowel de economie (de handelaars doen goede zaken en de verplaatsingen naar en in de stad verlopen vlotter) als de gezondheid (we leven langer als we dagelijks fietsen en we kennen minder stress als de verkeersveiligheid verbetert).

De regeringsverklaring van 2004-2009 belooft minder vrachtwagens in de stad. Als het vrachtvervoer met minder vrachtwagens kan, dan moet het personenvervoer ook met minder auto's kunnen.

Waarom hebt u de motie van 2002 genegeerd om initiatieven te nemen op 22 september? De enige acties op die dag kwamen van scholen, fietsersbonden, Vlaamse gemeenschapscentra, enzovoort.

Hebt u al contact gehad met andere steden om ervaringen uit te wisselen? Wat zijn uw plannen voor de volgende Europese dag "zonder automobiel", die op een zaterdag valt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik geloof niet dat wij de motie van november 2002 genegeerd hebben. Alles wat daarin staat, doen wij. Ik zou dan ook willen horen op welke concrete punten we die motie genegeerd zouden hebben.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *En dépit de la convention européenne en la matière et de la motion adoptée par le parlement bruxellois en novembre 2002, Bruxelles n'a pris aucune initiative pour limiter le trafic motorisé le 22 septembre.*

Le choix d'une autre mobilité est bénéfique pour l'économie (les commerçants font de bonnes affaires et les déplacements vers et dans la ville sont facilités), la santé (l'usage quotidien du vélo prolonge l'espérance de vie et l'amélioration de la sécurité routière réduit le stress).

Le déclaration gouvernementale de 2004-2009 promet moins de poids lourds en ville. Ce qui est possible pour les poids lourds devrait l'être également pour les voitures.

Pourquoi avez-vous négligé la motion de 2002 visant à encourager des initiatives le 22 septembre ? Avez-vous échangé des expériences avec d'autres villes ? Quels sont vos projets pour la prochaine journée européenne sans voiture, qui aura lieu un samedi ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne crois pas avoir négligé la motion de novembre 2002 car nous l'appliquons dans son intégralité. J'aimerais également connaître quels sont les points concrets que nous aurions omis. Les initiatives du gouvernement pour réduire la*

Ik kan heel wat voorbeelden opsommen van acties die we ondernemen, niet alleen in die week, maar op andere momenten, om het autoverkeer te verminderen: het Fietsplan; het Taxiplan; de structurele inrichting van de openbare ruimte; de bedrijfsvervoerplannen; de schoolvervoersplannen; heel wat subsidiërsmechanismen om de gemeenten in staat te stellen een mobiliteitsbeleid te voeren; de toelage voor het gemeentelijk mobiliteitsplan; de beperkte eenrichtingsstraten voor de fietsen; de fietsbrigades; het geautomatiseerd fietsverhuursysteem; het project "Winkelen per fiets, perfect mogelijk"; toelagen voor scholen, gemeenten en buurtcomités voor allerlei sensibiliseringssacties in verband met duurzame mobiliteit, waarbij we trouwens met Inter-Environnement en BRAL samenwerken om die verenigingen te selecteren en te ondersteunen; de actie rond het inwisselen van de autonummerplaat. Al deze initiatieven zijn erop gericht het autoverkeer in de stad te verminderen.

Wat de vraag betreft of we de stad autovrij kunnen maken op 22 september, zal ik het wel nooit eens geraken met mevrouw Byttebier. Ik zal nooit Brussel autovrij maken op een weekdag, want dat zou heel het draagvlak dat er nu is voor de autoloze zondag, ondervinden. We kunnen wel proberen om op 22 september eventueel kleinere delen van de verschillende wijken autovrij te maken. Dat is een van de agendapunten die ik zal bespreken met de nieuwe colleges, maar daarvoor moet ik wachten op de installatie hiervan. Het zijn immers de gemeenten die de beslissing moeten nemen om bepaalde delen autovrij te maken.

Ik wil er wel op wijzen dat Brussel een voorbeeld is voor veel andere steden. Dit jaar waren er vertegenwoordigers uit onder meer Praag en Parijs en was er een belangrijke delegatie politici uit Nederland, dat toch wordt beschouwd als het land van de alternatieve mobiliteit. Brussel slaagt er immers elk jaar in om 160 km² zo goed als autovrij te maken. We vergeten wel eens dat Brussel de enige stad in Europa is die in de Week van de Vervoering een actie van die omvang onderneemt.

We hebben de autoloze zondag geëvalueerd. Het klopt dat 22 september volgend jaar op een zaterdag valt. We hebben aan alle actoren gevraagd hoe we die dag kunnen invullen en we zullen met

circulation automobile sont nombreuses, et ne se limitent pas à la semaine de la mobilité : le Plan vélo, le Plan taxi, la directive structurelle des transports publics, le Plan transport entreprise, les subventions pour les communes en faveur d'une politique de mobilité, les subventions pour les plans de mobilité communautaires, les sens uniques limités, les brigades cyclistes, le système de location automatique de vélos, la campagne "j'achète à vélo", les subventions pour les écoles, les communes, les comités de quartier qui s'investissent par des actions de sensibilisation en matière de mobilité durable en collaboration avec Inter-Environnement et le BRAL, la circulation alternée des voitures selon la plaque minéralogique.

Il est néanmoins impensable d'organiser cette journée sans voiture un jour de semaine, cela risquerait d'anéantir tous nos efforts fournis pour l'organisation du dimanche.

Nous pourrions toutefois essayer de restreindre la circulation dans certains quartiers.

Bruxelles est une ville modèle en la matière. Cette année, nous avons reçu des représentants de Prague et de Paris et même une délégation néerlandaise, issue d'un pays réputé modèle en matière de mobilité alternative. Bruxelles qui consacre une zone de 160 km² à la journée sans voiture, est la seule ville à entreprendre une action d'une telle ampleur.

Il est vrai que le 22 septembre prochain est un samedi. Nous avons demandé à tous les acteurs comment réaliser cette journée et nous examinerons avec les bourgmestres la possibilité d'organiser l'an prochain plusieurs dimanches sans voitures, sur des zones limitées, en plus du 22 septembre.

alle burgemeesters bekijken hoe we volgend jaar meerder autoloze zondagen, eventueel op een beperkt grondgebied, kunnen realiseren, ook op 22 september.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De vraag was wel wat er op 22 september is gebeurd.

Ik heb het overzicht van het internet geplukt: een fietsparcours door een school in Evere, de kritische massa, een geleide wandeling in Neerpede door de fietsersbond, een fietsparade in Jette, Brukselbinnenstebuiten in Kuregem en activiteiten in de Vlaamse gemeenschapscentra.

Ik heb geen enkel initiatief teruggevonden van de bevoegde minister of van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik zou u graag duidelijk maken dat de dag zonder automobiel een dag is waarop Europa concrete projecten verwacht van de overheid. Ik had het niet over de feestactiviteiten. Ook ik vind het leuk dat Brussel omgetoverd wordt tot een pretpark, maar dat is nog iets anders.

U hebt het idee gelanceerd om bepaalde delen van het Brussels Gewest verschillende keren per jaar autovrij te maken. Dat zou een uitbreiding zijn van het aantal autoloze zondagen, maar het heeft niets te maken met reflectie over andere mobiliteit. Blijkbaar hebt u niets kunnen toevoegen aan de activiteiten die op het internet vermeld staan.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wou mevrouw Byttebier gewoon uitleggen dat we niet alleen structurele maatregelen nemen op 22 september, maar ook op vele andere dagen. Dat lijkt me een veel efficiëntere manier van werken.

Tot slot wil ik opmerken dat Europa Brussel op dit ogenblik aanprijs als een voorbeeld om activiteiten te ontwikkelen op een autoloze zondag.

- *Het incident is gesloten.*

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *La question était de savoir ce qui a été fait le 22 septembre. Je n'ai retrouvé aucune initiative du ministre compétent ou de la Région de Bruxelles-Capitale. Or, lors de la journée sans voitures, l'Europe attend des projets concrets des autorités. Je ne parlais pas des activités festives.*

Vous avez lancé l'idée d'interdire à la circulation automobile certaines parties de la Région bruxelloise plusieurs fois par an. Il s'agirait d'une augmentation du nombre de dimanches sans voitures, mais il n'est pas question d'une réflexion sur une autre forme de mobilité.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je voulais simplement expliquer à Mme Byttebier que nous prenons des mesures structurelles non seulement le 22 septembre, mais aussi d'autres jours.*

Je conclurai en disant que l'Europe cite actuellement Bruxelles en exemple pour son développement d'activités lors d'un dimanche sans voitures.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

EN AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de havenroute voor TIR-vrachtwagen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- In het 68-puntenprogramma dat staatssecretaris Grouwels nu al enige tijd geleden opstelde, werd - terecht - veel aandacht besteed aan de mobiliteit in de zone rond de haven van Brussel en het Brussels International Logistics Center (BILC). Een van de actiepunten bestond erin om het TIR-vrachtaanvoer vanaf de grote Buiterring rond Brussel via Vilvoorde naar het TIR-centrum te leiden. Daar zou de inhoud dan overgeladen worden, hetzij op schepen om via het kanaal te varen, hetzij in kleinere bestelwagens om de bedeling in het centrum te doen. Op deze manier zouden het centrum en bepaalde woonzones ontlast kunnen worden van deze vrachtwagens.

Het is momenteel onduidelijk of er al vooruitgang is in dit dossier. In de commissie infrastructuur van 2 december 2005 besprak mevrouw Grouwels de plannen voor deze zone. Ze verklaarde toen dat er een aanpassing van de fasering van de Troozsquare en de Van Praetbrug zou komen, dat er eventueel een tunnel zou worden aangelegd om de woonzones langs het voorgestelde traject te ontlasten en dat de toegankelijkheid vanaf de Ring en de Vilvoordse Steenweg verbeterd zou worden. Dit alles om te vermijden dat de vrachtwagens via Anderlecht en de stad naar het TIR-centrum zouden rijden. Daartoe zou in samenwerking met minister

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,

ET À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "la route du port pour les camions TIR".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Le programme en 68 points de Mme Grouwels consacrait à juste titre beaucoup d'attention à la mobilité dans la zone du Port de Bruxelles et du Brussels International Logistics Center (BILC). L'idée était de guider les poids lourds à partir du Ring vers le centre TIR, et d'acheminer leurs cargaisons vers le centre par voie d'eau ou en camionnettes, afin d'éviter que les camions ne traversent certaines zones d'habitation.

En commission Infrastructure du 2 décembre 2005, Mme Grouwels a parlé de ces plans, qui visent à éviter que les poids lourds ne traversent Anderlecht et le centre pour rejoindre le centre TIR : modification du phasage des square de Trooz et du pont Van Praet, aménagement d'un tunnel pour soulager les zones d'habitation traversées et amélioration de l'accessibilité à partir du Ring et de la chaussée de Vilvoorde. Un comité d'accompagnement devait être mis en place, en collaboration avec le ministre Smet. Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes devaient être interdits. Des contacts auraient été pris avec le gouvernement flamand concernant la signalisation depuis le Ring. Les travaux au square de Trooz devaient commencer quelques mois plus tard.

Smet een begeleidingscomité worden opgericht. Bovendien zouden vrachtwagens van meer dan 3,5 ton worden geweerd. Mevrouw Grouwels verklaarde ook dat er op dat moment al contacten waren met de Vlaamse regering over de signalisatie vanaf de Buitengring. De werken aan de Troozsquare zouden enkele maanden later beginnen.

Aangezien ze in datzelfde antwoord beweerde dat deze plannen zo snel mogelijk uitgevoerd dienden te worden, wil ik u dan ook graag vragen naar een zeer concrete stand van zaken.

Is de aanpassing van de fasering aan het de Troozsquare en de Van Praetbrug intussen gebeurd? Is er al een studie of bestaan er al plannen over de bouw van de voorgestelde tunnel om de woonzones te ontlasten? Heeft er overleg plaatsgevonden met de Vlaamse collega's over de signalisatie vanaf de Buitengring rond Brussel en heeft dat overleg al iets concreets opgeleverd? Wanneer zal deze signalisatie er komen?

Wanneer zullen de vrachtwagens van meer dan 3,5 ton uit de woonzones langs de weg worden geweerd? Werd het begeleidingscomité dat u beiden in samenwerking zou oprichten intussen al boven de doopvont gehouden? Zal er een verbod komen voor TIR-vrachtwagens om via Anderlecht en het stadscentrum naar het TIR-centrum te rijden? Hoe ver staat het me de plannen om het BILC terug te verbinden met het spoorwegnetwerk?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De fasering van de verkeerslichten op het kruispunt Koninginnelaan-Vilvoordesteenweg is aangepast naar aanleiding van het beëindigen van de werf van de directie Water. De werf verhinderde het inrijden van de Vilvoordesteenweg vanaf de Havenlaan. Eind maart werd de verkeerssituatie hersteld, met voldoende opstelvakken en een aangepaste verkeerslichtenregeling zodat de wegverbinding langs de linkeroever van het kanaal voldoende aantrekkelijk is voor het vrachtverkeer.

De tunnel die eventueel onder dit kruispunt zou worden aangelegd, is niet opgenomen in het

- 1) *Le phasage du square de Trooz a-t-il été modifié ?*
- 2) *Existe-t-il une étude ou des plans de construction du tunnel ?*
- 3) *La concertation avec les collègues flamands à propos de la signalisation à partir du Ring a-t-elle eu lieu ? Quand cette signalisation sera-t-elle mise en place ?*
- 4) *A partir de quand les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ne pourront-ils plus traverser les zones d'habitation situées le long du trajet ?*
- 5) *Le comité d'accompagnement a-t-il été créé ? Les camions TIR se verront-ils interdire la traversée d'Anderlecht et du centre-ville ?*
- 6) *Où en sont les plans qui visaient à rétablir la connexion ferroviaire du BILC ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le phasage des feux tricolores au carrefour de l'avenue de la Reine et de la chaussée de Vilvorde a été adapté à l'occasion de la fin du chantier de la direction Eau. Fin mars, la circulation a été rétablie et la liaison routière le long de la rive gauche du canal est devenue suffisamment attrayante pour les poids lourds.*

Le tunnel qui serait éventuellement aménagé sous ce carrefour n'est pas repris dans le plan pluriannuel des travaux publics, mais bien dans le plan d'action pour une meilleure accessibilité de la zone TIR. Une étude de faisabilité examinera en

meerjarenplan van openbare werken, maar wel in het actieplan voor een betere bereikbaarheid van de TIR-zone. Er zal dus een haalbaarheidsstudie komen waarbij in de eerste plaats de verkeerskundige impact wordt nagegaan. Op deze plaats is overigens enkel een tunnel voor auto's mogelijk, en niet voor vrachtwagens. Het voordeel voor het vrachtverkeer is dus een afgeleide van de betere doorstroming van het autoverkeer. In de eerste fase wordt het effect gemeten van de vernieuwde gelijkgrondse verkeerssituatie ten opzichte van de situatie tijdens de werkzaamheden.

Er is al enkele keren overleg geweest tussen de beide kabinetten en de administraties. Langs Vlaamse zijde is al nagegaan in welke mate een specifieke bewegwijzering naar de TIR-zone in de bestaande en reeds geplande signalisatie kan worden geïntegreerd. We zijn het nog niet met elkaar eens geraakt, maar nu de verkiezingen voorbij zijn, hoop ik dat we de draad met minister Peeters opnieuw kunnen opnemen.

Een vrachtwagenverbod in de woonzones is een maatregel die eigenlijk tot de bevoegdheid van de gemeenten behoort, maar natuurlijk gecoördineerd moet worden met het gewest. Dit verbod wordt besproken in het begeleidingscomité van de TIR-zone en hangt nauw samen met de uitwerking van een stedelijk distributiecentrum waar zware vrachtwagens hun lading kunnen overladen in kleinere, beter aan de stad aangepaste bestelwagens.

Het begeleidingscomité van de TIR-zone heeft een eerste keer vergaderd op 31 mei 2005 en nadien op 12 juli 2005, 18 oktober 2005, 24 maart 2006 en 13 juni 2006. De volgende vergadering vindt morgen, op donderdag 26 oktober, plaats.

Het comité is samengesteld uit vertegenwoordigers van mijn kabinet en het kabinet van mevrouw Grouwels, de directies Wegen en Vervoerbeleid en de grondregie van het BUV, de Haven, de stad Brussel, de gemeente Sint-Jans-Molenbeek en de politiezones Brussel-Elsene en Noord-West.

Het is dit comité dat het actieplan voor de ontsluiting van de TIR-zone heeft uitgewerkt en instaat voor de uitwerking ervan. De punten die al behandeld zijn betreffen de combinatie van de zone

premier lieu l'impact automobile. L'avantage pour les poids lourds constitue en une déviation de la partie la plus fluide du trafic.

Les deux cabinets et les administrations se sont déjà concertés à plusieurs reprises. Du côté flamand, on a déjà examiné dans quelle mesure une signalisation spécifique pointant vers la zone TIR peut être intégrée dans la signalisation existante. A présent que les élections sont derrière nous, j'espère que nous pourrons reprendre contact avec le ministre Peeters.

L'interdiction des poids lourds dans les zones résidentielles est une mesure qui, si elle relève de la compétence des communes, exige une coordination avec la Région. Cette interdiction est discutée au sein du comité d'accompagnement de la zone TIR et dépend étroitement du développement d'un centre de distribution urbain, où les poids lourds pourront décharger leurs marchandises dans des camionnettes mieux adaptées à la ville.

La prochaine réunion du comité d'accompagnement a lieu le 26 octobre. Ce comité est composé de représentants de mon cabinet et de celui de Mme Grouwels, des directions des Voiries et de la Politique des déplacements, de la régie foncière de l'AED, du Port, de la Ville de Bruxelles, de la commune de Molenbeek-Saint-Jean et des zones de police Bruxelles-Ixelles et Nord-Ouest.

Il est à la base du plan d'action pour le désenclavement de la zone TIR. Les points déjà traités concernent la combinaison de la zone avec les quartiers résidentiels adjacents de Molenbeek et de Laeken, le réaménagement du carrefour Outre-Ponts, l'élargissement de la chaussée de Vilvorde à hauteur du palais royal et la signalisation dans et en dehors de la Région.

met de omliggende woonwijken in Molenbeek en Laken, de herinrichting van het kruispunt Over de Bruggen en de verbreding van de Vilvoordsesteenweg ter hoogte van het koninklijk paleis en de bewegwijzering binnen en buiten het gewest. Het doorknippen van de noord-zuidvrachtroute door het gewest is een doelstelling uit het GewOP. Een goede aanduiding vanaf de Ring O hoort daar ook bij.

Ik geef nu het woord aan mijn collega, mevrouw Grouwels.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Uw vraag betreft een onderwerp dat in mijn actieplan voor de Haven van Brussel, dat de regering in mei 2005 heeft goedgekeurd, is opgenomen. Een van de doelstellingen bestond erin om de bereikbaarheid van de haven en van het TIR-centrum te verbeteren.

In eerste instantie moest de bereikbaarheid via de weg en de veiligheid voor de aangrenzende woonzones verbeteren. Als we dat niet hadden vooropgesteld, zouden we ook geen akkoord hebben bereikt met de aangrenzende gemeenten om het TIR-centrum verder uit te bouwen.

Zoals de heer Smet reeds vermeldde, werd er een begeleidingscomité opgericht. De betrokken instanties, waaronder de gemeenten, heeft hij reeds opgesomd. Er wordt regelmatig overleg gepleegd en de vergaderingen verlopen steeds in een constructieve sfeer.

Ik hoop dat we een akkoord kunnen sluiten met het Vlaams Gewest om de bewegwijzering van de Brusselse Ring naar de havenzone te verbeteren. Zo kunnen we vermijden dat vrachtwagens te vroeg de Ring verlaten om naar de haven te rijden. Zodra er nieuws is, zal ik het parlement inlichten.

Een eventueel vrachtwagenverbod in de woonzones is een gemeentelijke bevoegdheid. Het begeleidingscomité bespreekt de mogelijkheid. Ze houdt verband met de oprichting van een stedelijk distributiecentrum waar zware vrachtwagens hun lading kunnen overladen naar bestelwagens die

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- Votre question porte sur un sujet qui figure dans mon plan d'action pour le Port de Bruxelles, tel qu'il a été adopté par le gouvernement en mai 2005, et dont l'un des objectifs est de faciliter l'accès au Port et au centre TIR.

Ce plan vise avant tout à améliorer l'accessibilité par la route et la sécurité des zones d'habitation avoisinantes. Sans ce postulat, nous n'aurions jamais obtenu l'accord des communes concernées par l'extension du centre TIR.

M. Smet a déjà signalé qu'un comité d'accompagnement avait été créé, et il a également énuméré les instances concernées, parmi lesquelles figurent les communes. Des concertations ont régulièrement lieu, dans une atmosphère constructive.

J'espère que nous parviendrons à un accord avec la Région flamande pour améliorer la signalisation à partir du Ring. Je tiendrai le parlement informé de toute avancée à ce niveau.

L'interdiction éventuelle de circulation des poids lourds dans les zones d'habitation relève des compétences communales. Cette possibilité fait partie des thèmes discutés au sein du comité d'accompagnement. Elle est liée à la création d'un centre de distribution urbain, où le chargement des poids lourds serait transbordé vers des camionnettes, mieux adaptées à la ville. Un tel centre pourrait s'installer à côté de la zone TIR, sur

beter geschikt zijn voor de stad. Er is plaats voor zo'n stedelijk distributiecentrum naast de TIR-zone, op de zogenaamde BILC-site. De Haven van Brussel heeft reeds de nodige ruimte voorzien. De Brusselse regering heeft het BILC-project in december 2005 goedgekeurd.

U stelde ook een vraag over de heraanleg van de spoorverbinding naar het TIR-centrum. De Haven van Brussel heeft een implantatieplan laten opstellen waaruit blijkt dat een aansluiting op het spoornet technisch mogelijk is. Zo'n spoorverbinding kan leiden tot prijsdalingen en verbetering van de dienstverlening. Zo wordt het interessant voor de bedrijven in de TIR-zone en de BILC-site om gebruik te maken van spoorwegvervoer. Het is een mogelijk alternatief voor goederentransport met vrachtwagens. De toenemende files op de Brusselse wegen spelen in het voordeel van het spoorwegverkeer.

Op dit ogenblik wordt het richtschema voor Thurn en Taxis opgesteld. De Haven van Brussel is bij het opvolgingscomité betrokken. Het is belangrijk dat een aansluiting van de TIR-zone op het spoornetwerk in het richtschema wordt opgenomen. Het schema zou in maart 2007 klaar moeten zijn. Vervolgens zullen we contact opnemen met de NMBS en mogelijke exploitanten om na te gaan hoe de spoorverbinding er kan komen. Een ander belangrijk aspect van dit dossier zijn natuurlijk de budgetten waarover we zullen beschikken om deze plannen te realiseren.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De bewegwijzering is inderdaad zeer belangrijk en het verheugt mij dat u zo snel mogelijk de draad van de besprekingen met minister Peeters weer wilt opnemen. Minister Smet, hebt u gezegd dat het alleen mogelijk is om de wegwijsers te integreren in de bestaande bewegwijzering?

De heer Pascal Smet, minister.- Het Vlaams Gewest herbekijkt in ieder geval de bewegwijzering van de Ring, maar we discussiëren nog over de manier waarop dat moet. Vlaanderen is

le site du BILC, où le Port de Bruxelles a prévu l'espace nécessaire. Le gouvernement bruxellois a adopté le projet BILC en décembre 2005.

Le Port de Bruxelles a fait réaliser un plan d'implantation, d'où il ressort qu'une liaison ferroviaire serait techniquement possible. Celle-ci profiterait aux entreprises concernées puisqu'elle entraînerait une baisse des prix et une amélioration du service. Elle représenterait une alternative au transport des marchandises par route et soulagerait le trafic sur les voiries bruxelloises.

Le schéma directeur de Tour & Taxis est en cours d'élaboration et devrait être prêt pour mars 2007. Il devrait intégrer la liaison de la zone TIR au réseau ferroviaire. Le Port de Bruxelles fait partie du comité de suivi. Nous étudierons ensuite les détails pratiques de cette connexion ferroviaire avec la SNCB et les exploitants éventuels. L'un des autres aspects importants de ce dossier concerne les budgets dont nous disposerons pour mener à bien ces plans.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *La signalisation est en effet très importante et je me réjouis que vous vouliez reprendre le plus vite possible les discussions avec le ministre Peeters. M. Smet, est-il uniquement possible d'intégrer les panneaux indicateurs dans la signalisation existante ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La Région flamande réévalue quoi qu'il en soit la signalisation du Ring, mais nous discutons de la manière de le faire. La Flandre défend une solution*

voorstander van een nogal minimalistische oplossing, terwijl wij voor een maximale bewegwijzering zijn.

- *Het incident is gesloten.*

passablement minimaliste, tandis que nous privilégions une signalisation maximale.

- *L'incident est clos.*
