



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 6 DECEMBER 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 6 DÉCEMBRE 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.

<b>INHOUD</b>		<b>SOMMAIRE</b>	
<b>INTERPELLATIES</b>	<b>7</b>	<b>INTERPELLATIONS</b>	<b>7</b>
- van mevrouw Carla Dejonghe  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de recente resultaten van een onderzoek naar de kwaliteit van het Brusselse metronetwerk".	7	- 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 résultats récents d'une enquête sur la qualité du réseau de métro bruxellois".	7
<i>Besprekking – Spreker : De heer Pascal Smet,</i> minister.	10	<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet,</i> ministre.	10
- van de heer Rachid Madrane  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het verslag van het comité belast met aanbevelingen inzake de slechte werking in de dienst Veiligheid en Controle".	13	- de M. Rachid Madrane  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le rapport du comité chargé de recommandations relatives aux dysfonctionnements du service 'Sûreté et Contrôle'".	13
Toegevoegde interpellatie van de heer Frederic Erens,  betreffende "de administratieve boetes op openbaar vervoer".	13	Interpellation jointe de M. Frederic Erens,  concernant "les amendes administratives dans les transports en commun".	13

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Isabelle Emmery,	13	Interpellation jointe de Mme Isabelle Emmery,	13
betreffende "het ontwerp van ordonnantie ertoe strekkende de personeelsleden van de MIVB te machtigen boetes op te leggen aan MIVB-reizigers".		concernant "le projet d'ordonnance visant à permettre aux agents de la STIB de percevoir des amendes auprès des usagers de celle-ci".	
<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Céline Delforge, de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister, de heer Willem Draps.</i>	17	<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre, M. Willem Draps.</i>	17
<i>Moties - Indiening</i>	31	<i>Ordres du jour – Dépôt</i>	31
MONDELINGE VRAGEN	32	QUESTIONS ORALES	32
- van mevrouw Carla Dejonghe  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de herhaalde capaciteitsproblemen op het metronetwerk sinds het begin van het schooljaar".	32	- 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 de capacité récurrents du réseau de métro depuis le début de l'année scolaire".	32
- van mevrouw Caroline Persoons  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de gevaren voor visueel gehandicapten ten gevolge van de kleuren van de nieuwe trams en bussen".	35	- de Mme Caroline Persoons  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les dangers pour les personnes déficientes visuelles suite aux couleurs des nouveaux trams et bus".	35

Toegevoegde mondeling vraag van mevrouw Carla Dejonghe,	36	Question orale jointe de Mme Carla Dejonghe,  concernant "les difficultés rencontrées par les aveugles et les mal-voyants en raison des nouvelles couleurs des véhicules de la STIB".	36
Toegevoegde mondeling vraag van mevrouw Céline Delforge,	36	Question orale jointe de Mme Céline Delforge,  concernant "le changement de couleur des bus et trams de la STIB".	36
- van mevrouw Danielle Caron	41	- de Mme Danielle Caron	41
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de gewestelijke fietsroutes".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics  concernant "les itinéraires cyclables régionaux".	
- van de heer Jos Van Assche	44	- de M. Jos Van Assche	44
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de wenselijkheid om bestuurders van bussen, trams en metrostellen van de MIVB met pepperspray uit te rusten".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'opportunité d'équiper les conducteurs des bus, trams et métros de la STIB de spray au poivre".	
- van de heer Jos Van Assche	46	- de M. Jos Van Assche	46
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,	

betreffende "de perikelen rond de nieuwe uniformen van de MIVB-chauffeurs".

- van de heer René Coppens

48

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

betreffende "de afrit 8 op de Brusselse Ring".

- van mevrouw Françoise Schepmans

50

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

betreffende "het kappen van 101 Japanse kerselaars aan de Mettewielaan".

- van mevrouw Carla Dejonghe

54

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

betreffende "de mogelijkheid om een Regionaal Watergebonden Distributiecentrum voor palletvervoer in Zuid-Brussel uit te bouwen".

concernant "les problèmes rencontrés avec les nouveaux uniformes des chauffeurs de la STIB".

- de M. René Coppens

48

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

concernant "la sortie 8 sur le Ring de Bruxelles".

- de Mme Françoise Schepmans

50

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

concernant "l'abattage de 101 cerisiers du Japon au boulevard Mettewie".

- de Mme Carla Dejonghe

54

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

concernant "la possibilité de développer un centre régional de distribution par voie d'eau pour le transport des palettes à Bruxelles-Midi".

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

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

**betreffende "de recente resultaten van een onderzoek naar de kwaliteit van het Brusselse metronetwerk".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Uit een onderzoek van het Franse bedrijf Presence Mystery Shopping blijkt dat de Brusselse metro slecht scoort op gebied van informatie, veiligheid en netheid. Het onderzoek werd gevoerd op 12 verschillende metronetwerken en in 720 stations. In Brussel werden de metrostations Sint-Katelijne, De Brouckère en Centraal Station bezocht. Deze laatsten behoren tot de meest gefrequenteerde metrostations van het MIVB-netwerk. De Brouckère werd overigens enkele jaren geleden reeds van een nieuw uitzicht voorzien. Momenteel gebeurt hetzelfde met het station Sint-Katelijne. Wij hopen uiteraard dat er tijdens de renovatiewerken rekening wordt gehouden met de resultaten van dit onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt dat er in de stations te weinig informatie beschikbaar is. Ook zag de omgeving er volgens het onderzoek niet erg aantrekkelijk uit. Ik heb u reeds hierop gewezen in een aantal interpellaties uit het verleden naar aanleiding van het VUB-onderzoek over de

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION 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 résultats récents d'une enquête sur la qualité du réseau de métro bruxellois".**

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**-*Une enquête menée par la société française "Présence Mystery Shopping" dans 12 réseaux de métro et 720 stations, attribue de mauvaises notes au métro bruxellois en termes d'information, de sécurité et de propreté. Les stations Sainte Catherine, De Brouckère et Gare centrale ont été visitées. Elles figurent parmi les plus fréquentées du réseau. Nous espérons que les résultats de cette enquête seront pris en compte lors des travaux de rénovation.*

*L'enquête révèle que l'information est insuffisante dans les stations et que leurs abords sont négligés. J'avais déjà évoqué ces éléments à la suite d'une enquête de la VUB relative à la sécurité des transports publics bruxellois.*

*Il est important de considérer notre réseau de métro comme une partie intégrante du tissu urbain. Contrairement aux milliers d'usagers empruntant le métro quotidiennement, le voyageur occasionnel ou le touriste ne sait pas toujours par où se diriger. L'information pourrait être améliorée dans les*

veiligheid op het Brusselse openbaar vervoer. Dit nieuwe onderzoek bevestigt deze eerdere onderzoeksresultaten nogmaals.

Het is belangrijk dat we ons metronetwerk beschouwen als een integraal deel van het stedelijke weefsel. Dagelijks maken honderdduizenden mensen gebruik van de metro. Uiteraard weet de dagelijkse gebruiker welke kant hij uit moet, maar zoals ondermeer zeer duidelijk aangetoond wordt door dit nieuwe onderzoek, is dat niet altijd het geval voor de toerist of de occasionele gebruiker van de metro. Ik heb u in dat opzicht al gesuggereerd om door middel van iconen informatie toe te voegen aan de borden die in de metrostations staan. Door bijvoorbeeld een icoon van het Atomium boven de aanduiding "Heizel" te plaatsen, wordt het voor toeristen in een oogopslag duidelijk in welk metrostation ze moeten afstappen. Zoiets moet zeker mogelijk zijn.

Eenwoordvoerster van de MIVB verklaarde dat er eind volgend jaar een geheel nieuwe signalisatie komt, na de omsluiting van de kleine Ring. Blijkbaar zou er momenteel een onderzoek lopen. Wanneer is dat onderzoek van start gegaan? Waarom moet er zo lang gewacht worden voordat de huidige signalisatie wordt verbeterd? Een degelijke signalisatie vergroot het veiligheidsgevoel en comfort van de reizigers.

Uit het onderzoek blijkt ook duidelijk dat de omgeving van de metrostations een negatieve indruk nalaat bij de consument. Wat de metrostations Centraal Station en vooral De Brouckère betreft, denk ik dat er duidelijk mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren. In maart kondigde de MIVB aan dat er nieuwe concessies met de metrohandelaars zouden worden afgesloten. Zijn deze onderhandelingen intussen volledig afgerond? Er zouden zeker initiatieven moeten worden genomen om de omgeving van de metrostations te verbeteren en veiliger te maken, zodat de overgang tussen de ondergrond en bovengrond minder bruusk wordt. Ik vind dat er werk van gemaakt moet worden om daarvoor privé-investeerders aan te trekken. Als we rekening houden met het aantal passagiers die dagelijks passeren in de metro en uiteraard ook de metrostations verlaten, moet het toch mogelijk zijn om hiervoor firma's warm te maken. Zij moeten

*stations en ajoutant des icônes aux indications existantes. Une icône de l'Atomium au-dessus de l'indication "Heysel" permettrait aux touristes de savoir en un clin d'œil à quelle station descendre.*

*Une nouvelle signalisation serait prévue pour l'ensemble du réseau pour la fin de l'année prochaine, après le bouclage de la petite ceinture. Une étude serait en cours à ce propos. Quand a-t-elle débuté ? Pourquoi attendre si longtemps pour améliorer la signalisation, alors qu'elle accroît le confort et le sentiment de sécurité du voyageur ?*

*L'enquête montre également que les abords des stations de métro génèrent un sentiment négatif auprès de l'usager. La situation pourrait aisément être améliorée aux stations Gare centrale et De Brouckère.*

*En mars, la STIB annonçait de nouvelles concessions aux commerçants du métro. Les négociations à ce sujet ont-elles totalement abouti ?*

*Il faut sécuriser davantage les abords des stations, de manière à rendre le passage entre la partie en sous-sol et la surface moins brutal. Étant donné le taux de fréquentation quotidien des stations, des investisseurs privés devraient être contactés à ce sujet.*

*Prenons l'exemple de Montréal. Les autorités y ont investi dans les abords des stations de métro et y ont attiré des investisseurs privés. Cela a permis de revaloriser le réseau et de conforter le sentiment de sécurité des usagers.*

*Montréal a investi dans l'éclairage, la signalisation, la propreté et la sécurité. Pour le VLD, c'est la voie que doit suivre le métro bruxellois. En tant que capitale européenne, mais aussi au regard de nos ambitions touristiques, nous devons aborder de front ces problèmes et privilégier tant une modernisation du matériel roulant que l'embellissement et l'amélioration générale du reste du réseau. Cela renforcerait le sentiment de sécurité et réduirait le vandalisme.*

*Enfin, la police n'était présente que dans 7% des cas dans les stations de métro. Les contrôles de sécurité devraient augmenter à partir des vacances*

dan echter ook betrokken worden bij de algemene verbetering van de omgeving van de metrostations.

Ik wou graag verwijzen naar de metro van Montréal. Daar heeft de overheid geïnvesteerd in de omgeving van de metrostations en privé-investerders aangetrokken, waardoor de metro werd opgewaardeerd en de passagiers zich veiliger gingen voelen.

Er werd geïnvesteerd in verlichting, signalisatie, netheid en veiligheidscontrole. Kortom, de metro werd iets waar Montreal met recht trots op kon zijn. Volgens de VLD-fractie is dit de weg die het Brussels metroverkeer ook op moet. We hebben gezien dat slechts drie metrostations bezocht werden en een negatieve score kregen. Wij moeten, niet enkel als Europese hoofdstad, maar ook omdat van onze toeristische ambities, die problemen krachtdadig aanpakken en zowel gaan voor een modernisering van het rollend materieel als de verfraaiing en algemene verbetering van de rest van het metronetwerk. Dit zou niet alleen het veiligheidsgevoel doen toenemen, maar gelijktijdig ook het vandalisme doen afnemen.

Tenslotte moet opgemerkt worden dat er slechts in 7% van de gevallen politiecontrole aanwezig was in de metrostations. De veiligheidscontrole van de metrostations zou toenemen vanaf de zomervakantie. Hoeveel mensen worden er momenteel ingezet om de veiligheid in en rond de metrostations te verzekeren? Kunt u dit verdelen over de politie en het MIVB-veiligheidspersoneel?

Hoe staat u tegenover het idee om de informatie op de metroplannen in de stations uit te breiden, onder andere door de toevoeging van iconen? Hoe zal de MIVB de signalisatie op haar metronetwerk verbeteren?

Zullen er naast investeringen in het rollend materieel, ook investeringen komen in en rond de metrostations? Bent u bereid daarvoor rond te tafel te gaan zitten met privé-investerders?

Welke metrostations zullen nog tijdens deze legislatuur worden gerenoveerd? Een deel van die vragen zijn al tijdens de begrotingsbesprekingen aan bod gekomen.

*d'été. Combien de personnes sont-elles actuellement affectées à la sécurité dans et autour des stations de métro ? Pouvez-vous répartir ce chiffre entre la police et le personnel de sécurité de la STIB ?*

*Que pensez-vous de l'idée d'étendre l'information dans les stations, notamment par l'ajout d'icônes ? Comment la STIB améliorera-t-elle la signalisation de son réseau de métro ?*

*Outre les investissements dans le matériel roulant, y aura-t-il aussi des investissements dans et autour des stations ? Etes-vous disposé à en parler avec des investisseurs privés ?*

*Quelles stations de métro seront-elles rénovées pendant cette législature ?*

### Bespreking

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Deze problematiek is inderdaad niet alleen tijdens de begrotingsbesprekingen aan bod gekomen, maar ook tijdens de plenaire vergadering van 19 oktober 2006 naar aanleiding van de dringende vragen van mevrouw Teitelbaum en de heren Ahidar en Van Assche. Ik zal niettemin mijn antwoord herhalen.

Allereerst wil ik opmerken dat het geheel van het metro- en premetro net sinds enkele jaren een CEN-certificaat geniet. Dat certificaat wordt aangegeven door het Comité voor Europese Normalisatie, dat bestaat uit onafhankelijke organen die internationaal erkend zijn, en heeft dus meer waarde dan een enquête "Présence Mystery Shopping" waarbij slechts 3 van de 69 premetro- en metrostations werden bezocht.

De metro van Brussel scoorde trouwens niet zo slecht in dat onderzoek. De punten waarop wij opmerkingen bij hadden, kenden wij ook al en we zijn al geruime tijd bezig om daaraan te werken. De score is zeer goed op het vlak van het onthaal, maar onder het gemiddelde voor de netheid en de politieaanwezigheid (waarvoor wij niet verantwoordelijk zijn) en informatieverstrekking voor toeristen.

Een jaar geleden heb ik tijdens de Staten-Generaal voor het Toerisme, georganiseerd door mijn collega mevrouw Huytebroeck, heel uitdrukkelijk gezegd dat ik ervoor zou zorgen dat de MIVB een studie naar de bewegwijzering zou laten uitvoeren. Die studie loopt op dit moment en is vergevorderd. Zoals ik twee jaar geleden al zei en tijdens de Staten-Generaal en ook in oktober 2006 herhaald heb, moet heel de bewegwijzering van het premetro net, maar ook van trams en bussen veel klantvriendelijker worden, zowel voor de Brusselaars als voor toeristen.

Het idee van iconen is niet nieuw; ze worden nu al gebruikt, bijvoorbeeld in het station Schuman. Alleen is de bewegwijzering op dit moment niet meer overzichtelijk en moet ze aangepast worden. Het gewest zal een groot deel daarvan betalen. De

### Discussion

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- Depuis quelques années, l'ensemble du réseau de métro et de prémétro bénéficie d'une certification CEN, délivré par le Comité européen de normalisation. Elle a plus de valeur qu'une enquête effectuée dans trois stations par "Présence Mystery Shopping".

*Le métro bruxellois a obtenu un très bon résultat sur le plan de l'accueil, mais une note en dessous de la moyenne concernant la propreté, la présence policière et l'information aux touristes. Nous connaissons déjà ces points faibles, sur lesquels nous travaillons depuis longtemps.*

*La STIB procède en ce moment même à une étude sur la signalisation. Elle est bien avancée. Comme je l'ai déjà dit il y a deux ans, et répété il y a un an lors des Etats généraux du Tourisme organisés par ma collègue Mme Huytebroeck, ainsi qu'en octobre 2006, toute la signalisation du réseau de prémétro, mais aussi des trams et des bus, doit être rendue plus conviviale pour les utilisateurs, qu'il s'agisse des Bruxellois ou des touristes.*

*Des icônes sont déjà utilisées, notamment dans la station Schuman. La Région - et non la STIB - est responsable de l'aménagement des stations de prémétro et de métro. Elle prendra une grande partie des frais de signalisation à sa charge. Le concept utilisé sera le même pour les stations souterraines et pour les stations en surface. La STIB et mes collaborateurs se concertent à ce propos. Nous aurons sans doute une idée de ce à quoi ressemblera cette nouvelle signalisation au début de l'année prochaine, et en 2008 nous procéderons aux changements sur l'ensemble du réseau.*

*Lors de la journée d'étude organisée par la STIB sur le thème de la sécurité, il a été clairement affirmé, avec l'approbation des syndicats, que le gouvernement a pris ses responsabilités en juillet 2006.*

*Les stations sont à présent équipées de plus de 860*

inrichting van de ondergrondse metro- en premetrostations is de taak van het gewest en niet van de MIVB. Natuurlijk zal het ondergrondse concept hetzelfde zijn als hetgene dat bovengronds gebruikt wordt. Daarom werkt de MIVB hiervoor samen met mijn medewerkers. Wellicht zullen we begin volgend jaar een idee hebben van hoe de nieuwe bewegwijzering er zal uitzien en in 2008 willen we de bewegwijzering op heel het net veranderen, omdat de laatste grootschalige verandering van het metronet, de herstructurering van een viertal metrolijnen, dat dan ook nodig zal maken.

Op de speciale studiedag die de MIVB heeft georganiseerd rond veiligheid, werd duidelijk gesteld, met de instemming van de vakbonden, dat de regering in juli 2006 haar verantwoordelijkheid heeft genomen.

Dankzij het plaatsen van bijkomende camera's zijn de stations nu met meer dan 860 camera's uitgerust. Daarnaast werden er nog veiligheidspaaltjes en tientallen videorecorders geplaatst. Twee personen zijn permanent fysiek aanwezig in de ondergrondse stations, en dit vanaf 16 uur tot sluitingstijd. Er zijn 15 bijkomende personeelsleden aangeworven voor de interventieploeg. In het totaal gaat ongeveer 9 miljoen euro naar veiligheid op het ondergrondse net. De vakbond is het ermee eens dat de regering maatregelen heeft genomen om de veiligheid te verhogen.

Op het bovengrondse net is er natuurlijk nog verbetering mogelijk. Naar aanleiding van de Conferentie van burgemeesters op 20 december 2006 zal ik dit probleem aankaarten. Mijn principe is dat de ondergrondse stations tot het openbare domein behoren. Natuurlijk gaat de problematiek zeer specifiek het openbaar vervoer aan. Dat de operator voor openbaar vervoer mede inspanningen levert om de veiligheid te waarborgen, is volkomen logisch. De bovengrond is echter wél openbaar domein. Daar hoort de politie de openbare orde en de veiligheid te garanderen. Ik ben geen voorstander van een privatisering van de veiligheid. Als de MIVB de veiligheid op het bovengrondse net zou verzekeren, zou men de veiligheid in feite privatiseren. Dat is geen goede gang van zaken. Op de Conferentie van burgemeesters zal ik de gemeenten aansporen om meer politie- en preventieagenten het openbaar vervoer te laten

*caméras. Deux personnes sont physiquement présentes dans les stations souterraines, de 16 heures à la fermeture. Quinze personnes supplémentaires sont venues renforcer l'équipe d'intervention. Au total, quelque 9 millions d'euros sont consacrés à la sécurité du réseau souterrain. Les syndicats reconnaissent que le gouvernement a pris des mesures pour améliorer la sécurité.*

*Je pars du principe que les stations souterraines relèvent du domaine public, même si la problématique a des liens très spécifiques avec le transport public. Dès lors, il est logique que l'opérateur y fournit également des efforts pour garantir la sécurité. En surface, c'est cependant à la police de garantir l'ordre public et la sécurité. Si la STIB devait assurer la sécurité du réseau de surface, cela reviendrait à une privatisation, à laquelle je suis défavorable. Lors de la Conférence des bourgmestres le 20 décembre 2006, j'inviterai les communes à augmenter la présence des agents de prévention et de police dans les transports en commun.*

*En ce qui concerne l'infrastructure des stations de métro, 85 à 90% des stations seront équipées d'un ascenseur sécurisé et accessible pour les personnes à mobilité réduite. Depuis 1989, 250 millions d'euros ont été consacrés à la rénovation des infrastructures de métro et prémétro.*

*L'éclairage joue aussi un rôle important dans le réaménagement partiel du prémétro sous les boulevards du centre. La rénovation des stations de métro suit également un calendrier ambitieux, avec des travaux en cours et à venir en 2007 et 2008. Lorsque c'est possible, nous réaménageons aussi les abords des stations, comme à la place Rogier. La lumière du jour y pénétrera dans la station et le passage entre le bus, le métro et le tram s'effectuera à l'abri de la pluie.*

*C'est l'environnement dans son ensemble qui sera pris en compte. Cela implique également un plan concernant l'éclairage.*

*Nous utiliserons également cette approche globale pour le réaménagement de la place Flagey, des boulevards centraux et de la Porte de Schaerbeek.*

*L'aménagement commercial des stations de métro relève de la STIB. Quinze nouveaux magasins se*

nemen, zodat de veiligheid er verbetert.

Wat de infrastructuur van de metrostations betreft, wordt er een grootschalig programma gevolgd dat al vaak in dit parlement werd besproken. Tegen 2010 zal 85 tot 90% van alle metro- en premetrostations zijn uitgerust met een beveiligde en toegankelijke lift voor PBM's. Dit draagt eveneens bij tot de veiligheid van de gebruiker. Sinds 1989 is er 250 miljoen euro uitgegeven voor de renovatie van de infrastructuur van metro en premetro. Uiteraard zijn vele van die renovatiewerken niet zichtbaar voor het publiek. Vaak sta ik versteld over het hoge aantal bestekken en marktoewijzingen, die vaak belangrijke consequenties hebben voor de veiligheid op het metronetwerk.

De verlichting is van groot belang bij de gedeeltelijke herinrichting van de premetro onder de centrumlanen: dat de middenkaaien nu beter verlicht zijn, is positief voor het veiligheidsgevoel. De renovatie van de metrostations verloopt eveneens volgens een ambitieuze planning. Momenteel zijn er werkzaamheden lopende in Zuidstation, Sint-Katelijne en Pétillon. In 2007 en 2008 starten de werkzaamheden in Schuman, Kunst-Wet, Rogier, Montgomery en Weststation. Indien mogelijk wordt ook de omgeving van de stations heringericht. Zo wordt bijvoorbeeld het hele Rogierplein heraangelegd. Niet alleen het plein maar ook de ondergrondse metro en tram zijn in het project van de heraanleg opgenomen. Door het daglicht te laten binnenschijnen in het ondergrondse station, zullen de ruimten leefbaarder worden. Voor een overstap tussen bus, metro en tram zal men tegen de regen beschut zijn.

De volledige omgeving wordt aangepakt en er komt een lichtplan.

Die integrale aanpak passen wij ook toe bij de heraanleg van het Flageyplein, de centrumlanen en de Schaarbeekse Poort aan de Kruidtuin.

Uw bekommernis is zeer terecht, maar we zijn er al mee bezig.

De commerciële inrichting van de metrostations is een privé-aangelegenheid van de MIVB. Die zoekt naar externe partners om het gebruik van de

sont installés, et d'autres espaces commerciaux ont été créés. Ceux-ci sont loués via les nouveaux contrats, ce qui représente un progrès sur le plan juridique.

*Nous allons travailler avec les partenaires locaux pour utiliser les espaces inoccupés dans des stations de métro comme celles de la Porte de Hal ou de la place Anneessens, afin de restituer ces espaces aux usagers. Cela améliorera la sécurité et l'utilisation des stations.*

*Nous devrions être en mesure de financer cette opération nous-mêmes grâce à STIB-Invest, sans faire appel aux investisseurs privés. Je voudrais que l'infrastructure des transports publics reste aux mains des pouvoirs publics.*

handelsruimten te verbeteren. Er zijn 15 nieuwe winkels bijgekomen en er wordt nog extra winkelruimte gecreëerd. De handelsruimten worden verhuurd via de nieuwe contracten, die een juridische verbetering vormen.

Tot slot heb ik zelf projecten om ongebruikte ruimtes in de metro te benutten. Daarvoor komen een aantal metrostations in aanmerking, zoals de Hallepoort of Anneessens. Wij zullen trachten om samen met de lokale partners die ruimtes terug te geven aan de gebruikers, wat de veiligheid en het gebruik van de stations zal verbeteren.

Wij zijn niet van plan om een beroep op privé-investeerders te doen. Dankzij STIB-Invest zouden wij in staat moeten zijn dit zelf te financieren. Ik wil graag dat de infrastructuur van het openbaar vervoer in handen van de overheid blijft.

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE**

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

**betreffende "het verslag van het comité belast met aanbevelingen inzake de slechte werking in de dienst Veiligheid en Controle".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FREDERIC ERENS**

**betreffende "de administratieve boetes op openbaar vervoer".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY**



*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE**

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

**concernant "le rapport du comité chargé de recommandations relatives aux dysfonctionnements du service 'Sûreté et Contrôle'".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE M. FREDERIC ERENS,**

**concernant "les amendes administratives dans les transports en commun".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE MME ISABELLE EMMERY,**

**betreffende "het ontwerp van ordonnantie ertoe strekkende de personeelsleden van de MIVB te machtigen boetes op te leggen aan MIVB-reizigers".**

**De voorzitter.**- De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).**- *De dienst Veiligheid en Controle van de MIVB kwam de laatste weken regelmatig in het nieuws. Le Soir publiceerde een interview met een MIVB-veiligheidsagent over de vervalsing van de examens. Hij vertelt hoe en bij wie men de examenvragen kon krijgen. Na de publicatie van het interview werd de veiligheidsagent ontslagen, terwijl de organisator van het examen zijn functie behield.*

*In Le Soir las ik eveneens dat u een comité hebt opgericht om de dienst Veiligheid en Controle door te lichten. Dit comité stelde een verslag op met een reeks aanbevelingen om daden van geweld en racisme in de toekomst te vermijden.*

*Wat zijn de conclusies van het verslag? Zal het veranderingen teweegbrengen binnen de dienst Veiligheid en Controle? Voorziet u in bewustmaking en preventie bij het MIVB-personnel? Wat zijn de resultaten van het onderzoek over de vervalste examens? Welke maatregelen zijn er genomen tegen de verantwoordelijk(n)?*

**De voorzitter.**- De heer Erens heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Frederic Erens.**- Eind oktober liet u in de pers weten dat u overweegt om administratieve boetes in te voeren in het openbaar vervoer. U zegt terecht dat de PV's die uitgeschreven worden door MIVB-agenten, te weinig opgevolgd worden door

**concernant "le projet d'ordonnance visant à permettre aux agents de la STIB de percevoir des amendes auprès des usagers de celle-ci".**

**M. le président.**- La parole est à M. Madrane.

**M. Rachid Madrane.**- Le service 'Sûreté et Contrôle' de la STIB a défrayé la chronique à de nombreuses reprises ces derniers temps. Il y a quelques semaines encore était publiée dans le quotidien Le Soir une interview d'un agent patrouilleur de la STIB, qui est revenu sur l'incroyable affaire des examens truqués. Celui-ci racontait dans le menu détail qui avait remis les questions et comment elles avaient pu être transmises à certains agents. Il citait et désignait même de manière très claire l'auteur des fuites. A la suite de la parution de l'article, l'agent interviewé a été licencié, tandis que l'organisateur présumé de l'examen truqué est toujours en place.

Pourtant, un vieil adage plein de bon sens rappelle que ce n'est pas celui qui crie au voleur qui trouble l'ordre public. J'ai pu également lire dans le même quotidien qu'un comité chargé de recommandations relatives aux dysfonctionnements du service 'Sûreté et Contrôle', aurait été installé à votre demande. Ce comité aurait également remis un rapport contenant une série de mesures à prendre afin d'éviter que des actes de violence et de racisme se reproduisent.

Quelles sont les conclusions de ce rapport ? Quel sera son impact sur la gestion future du service 'Sûreté et Contrôle' ? Envisagez-vous d'organiser des actions de prévention et de sensibilisation à l'attention du personnel de la STIB ? Quels sont les résultats de l'enquête relative aux examens truqués ? Quelles mesures ont été prises à l'encontre de la ou des personnes responsables de cette tentative de tricherie ?

**M. le président.**- La parole est à M. Erens pour son interpellation jointe.

**M. Frederic Erens (en néerlandais).**- *Vous envisagez d'introduire des amendes administratives dans les transports en commun. Le Parquet accorde en effet trop peu de suivi aux procès-verbaux dressés par les agents de la STIB. Ces*

het Parket. Wij klagen dit beleid ook al jaren aan. Met deze administratieve boetes, die door de federale wetgever werden mogelijk gemaakt, wilt u hiervoor een oplossing bieden.

Deze manier van werken heeft inderdaad het voordeel dat de gerechtelijke instanties niet meer belast worden met deze voor hen kleinere misdrijven. Het gebrekige vervolgingsbeleid veroorzaakt echter een sfeer van straffeloosheid waardoor de overtreders aangemoedigd worden verder hun terreur over de gewone man en vrouw in de straat uit te oefenen. Het Vlaams Belang vraagt al jaren gepaste maatregelen hiertegen en wij zijn blij dat u dit inzet. Hoewel wij heel wat vragen blijven hebben rond de praktische organisatie van het systeem van de administratieve boetes, zijn wij tevreden dat de Brusselse minister van Mobiliteit deze mogelijkheid wil onderzoeken en hierover een voorstel wil doen aan regering en parlement.

Na de lancering van deze idee, verschenen nog een aantal bijkomende elementen in de pers. U hoopt dat dit systeem reeds in de zomer van volgend jaar kan worden toegepast, indien het parlement het ontwerp goedkeurt. Of deze verwachtingen kunnen worden ingelost, zal in de toekomst nog moeten blijken.

Ondertussen blijft de onveiligheid in de praktijk bestaan, ook al geven de cijfers een andere indruk. Iedereen kent de metrostations die te mijden zijn. Deze zwarte punten zijn reeds jaren overgeleverd aan de stelselmatige terreur van jeugdbendes en wij vrezen dat ook hier de administratieve boetes geen soelaas zullen brengen, omdat er op de boetes een minimumleeftijd staat, zestien jaar volgens de wet, vijftien jaar volgens de pers. Vaak is het een tactiek van de jongerenbendes de jongste onder hen voorop te sturen, omdat ze weten dat deze toch niet vervolgd of bestraft zal worden. Er zal dus meer nodig zijn. Daarom vindt het Vlaams Belang het bemoedigend dat u de burgemeesters wilt sensibiliseren om hun politieagenten regelmatiger de metro en de bus op te sturen. We vragen ons echter af of zij daartoe geneigd zullen zijn.

Kortom, u ziet het probleem, maar u wilt het nog niet in zijn volle proporties erkennen, zogezegd om de burgers niet al te zeer te verontrusten en het zogenaamde onveiligheidsgevoel niet te vergroten. Het Vlaams Belang is er echter van overtuigd dat

*amendes administratives, qu'autorise le législateur fédéral, devraient vous permettre de résoudre le problème.*

*Cette méthode a l'avantage de ne plus surcharger les instances judiciaires avec des délits mineurs. Une politique des poursuites défaillante crée une atmosphère d'impunité qui encourage les délinquants à commettre leurs délits à l'égard de Monsieur et Madame tout le monde. Le Vlaams Belang est ravi de constater que vous avez conscience de cela.*

*Même si nous nous interrogeons sur l'organisation pratique de ce système d'amendes administratives, nous sommes satisfaits que vous envisagiez cette possibilité et soyiez disposés à soumettre un projet au gouvernement et au parlement.*

*Vous espérez voir ce système appliqué dès l'été prochain, après l'approbation du projet par le parlement. L'avenir nous dira si ceci est réaliste ou non.*

*Entre-temps, l'insécurité reste bien réelle, même si les chiffres donnent une autre impression. Chacun connaît les stations de métro à éviter. Ces endroits critiques sont livrés depuis des années à la terreur qu'exercent des bandes de jeunes, et nous craignons que les amendes administratives n'apportent aucun remède à cet égard. En effet, il faut être âgé d'au moins 16 ans pour se voir imposer une amende, et ces bandes exposent leurs membres les plus jeunes, qui ne sont ni poursuivis, ni sanctionnés.*

*Il faut donc faire davantage. Le Vlaams Belang approuve votre volonté de sensibiliser les bourgmestres pour qu'ils envoient plus régulièrement leur agents de police dans le métro et sur les bus. Mais le feront-ils ?*

*Bref, vous voyez le problème, mais vous refusez de le reconnaître dans ses vraies proportions, pour ne pas troubler les citoyens et accroître le sentiment d'insécurité. Nous sommes convaincus qu'une approche globale et ciblée, orientée sur les faits et adaptée à la situation concrète, est nécessaire. A côté d'une politique de prévention, il convient d'adopter une politique efficace au cas par cas. L'un ne va pas sans l'autre.*

een globale en doelgerichte aanpak nodig is om het tij definitief te keren. In tegenstelling tot wat het politiek correcte wereldje ervan wil maken, wil het Vlaams Belang helemaal geen Robocop-aanpak. Integendeel, wij verlangen een aanpak die afgestemd is op de feiten en op de reële situatie. Bij deze aanpak hoort naast een preventiebeleid ook een doeltreffend lik-op-stukbeleid. Het ene kan namelijk niet zonder het andere. De vraag is of u en uw regeringspartners de moed zullen hebben om de werkelijkheid onder ogen te zien en de daadkracht zullen tonen die noodzakelijk is om de criminale feiten op het openbaar vervoer in te dijken.

Op basis van welke gegevens wil de minister laten onderzoeken welke strafbare feiten en welke overlast voor deze correctieve maatregel in aanmerking zouden kunnen komen? Hoeveel PV's worden er door MIVB-agenten uitgeschreven en voor welke feiten?

Hoeveel PV's uitgeschreven door MIVB-agenten liepen uit op een gerechtelijke procedure en hoeveel werden er geseponeerd? Graag had ik hierover uitvoerig cijfermateriaal gekregen. Dat kan bij het verslag van deze commissie worden gevoegd.

U wilt het wettelijk kader voor administratieve boetes onderzoeken. Hoe wilt u tewerk gaan? Wat met de leeftijd en de jeugdcriminaliteit? In de wet staat 16 jaar, in de pers spreekt u over 15 jaar. Het valt ons op dat de aankondiging van deze maatregelen volgt op enkele werkbezoeken die u samen met verantwoordelijken van de MIVB in het buitenland hebt afgelegd. Kunt u ons een globale analyse maken van de lessen die hieruit zijn getrokken wat betreft het veiligheidsbeleid?

U stelt met de regelmaat van de klok kleine nieuwe maatregelen voor. Zou het niet interessanter zijn van de verschillende maatregelen één algemeen veiligheidsplan te maken en dit ter besprekking aan het parlement voor te leggen? Welke rol ziet u voor het parlement voor de veiligheidsproblematiek in het openbaar vervoer? Hoe is de reactie van uw regeringspartners op uw plannen?

**De voorzitter.-** Mevrouw Emmery heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

*La question est de savoir si vous et vos partenaires du gouvernement aurez le courage de voir la réalité en face et de déployer l'énergie nécessaire pour endiguer la criminalité sur les transports en commun.*

*Sur la base de quelles données comptez-vous déterminer quels faits répréhensibles entreront en ligne de compte pour cette mesure corrective ? Combien de procès-verbaux sont-ils dressés par les agents de la STIB et pour quels faits ?*

*Combien de procès-verbaux dressés par des agents de la STIB ont-ils débouché sur une procédure judiciaire et combien ont-ils été classés sans suite ? Comment comptez-vous analyser le cadre légal des amendes administratives ? Qu'en est-il de l'âge auquel s'arrête la délinquance juvénile ? Quelles leçons tirez-vous des visites de travail que vous avez effectuées à l'étranger avec des responsables de la STIB ?*

*Plutôt que de proposer régulièrement de petites mesures, ne vaudrait-il pas mieux soumettre au parlement un plan global de sécurité ? Quel est, selon vous, le rôle de ce parlement dans la problématique de la sécurité dans les transports en commun ? Comment vos partenaires gouvernementaux réagissent-ils à vos plans ?*

**M. le président.-** La parole est à Mme Emmery pour son interpellation jointe.

**Mevrouw Isabelle Emmery** (*in het Frans*).- *Via de pers heb ik vernomen dat u een ontwerp van ordonnantie zult indienen om MIVB-agenten toe te laten bij onburgerlijk gedrag administratieve boetes uit te schrijven, handboeien te gebruiken en te fouilleren.*

*Aangezien de dienst in opspraak is gebracht door verscheidene schaamteloze praktijken, lijkt het me niet aangewezen hem deze bijkomende taken toe te vertrouwen. Zijn er in geval van misbruik gerechtelijke stappen mogelijk? Zal het Parket controle uitoefenen op de nieuwe opdrachten van de MIVB-agenten?*

#### *Bespreking*

**De voorzitter**.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Zonder me uit te spreken over de juistheid van de situaties waarover de heer Madrane het had, stel ook ik vast dat de dienst verscheidene MIVB-procedures niet correct naleeft, met verwarring en een slechte sfeer tot gevolg.*

*Naast de interne audit zou deze zaak op objectieve wijze moeten worden geanalyseerd door een externe auditeur of een parlementaire commissie.*

*Er moet een aangepast beleid komen inzake veiligheid en administratieve boetes. De veiligheid en de goede sfeer op het openbaar vervoer worden niet alleen verstoord door agressieve jongeren, maar ook door reizigers die geen plaats willen maken voor mensen die opstappen. Bovendien is men weinig attent voor bejaarden en zwangere vrouwen. Vaak is de spanning het hoogst rond de sluitingstijd van de scholen.*

**Mme Isabelle Emmery**.- Je ne reviendrai pas sur les turpitudes du service "Sûreté et Contrôle", évoquées par mon collègue Rachid Madrane, ni sur les conclusions de l'audit qui est en cours au sein de cette société. Par la presse, j'ai appris que vous aviez l'intention de déposer au parlement un projet d'ordonnance visant à permettre aux agents de la STIB, en l'occurrence ceux du service "Sûreté et Contrôle", de percevoir des amendes administratives en cas de comportement incivique, de passer les menottes et également de fouiller les gens.

Dans le contexte de ces turpitudes tel qu'il a été décrit, le projet dont vous seriez porteur me préoccupe pour plusieurs raisons. Avec le peu de sérénité actuel au sein de ce service, est-il prudent de lui accorder la possibilité de percevoir des amendes, mais aussi d'effectuer des fouilles corporelles ? Avez-vous prévu des possibilités de recours en cas d'abus éventuel ? Le Parquet contrôlera-t-il les agents de la STIB dans ces nouvelles missions ?

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge**.- Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur la politique de sécurité à la STIB il y a plusieurs mois déjà. Mon collègue Rachid Madrane a fait référence aux articles de presse qu'on a pu découvrir relativement à des faits supposés de racisme et autres dysfonctionnements au sein du service "Sûreté et Contrôle".

Sans me prononcer sur l'exactitude de ces faits, il me revient qu'il y a au moins un problème de dysfonctionnement au sens où de nombreuses procédures ne sont pas respectées à la STIB. C'est souvent la source de confusions et de mauvaise ambiance.

Jusqu'à présent, il me semble que le seul audit qu'il y ait eu soit interne. Il pourrait être opportun de faire intervenir un auditeur externe, puisque la STIB est juge et partie, ou alors une commission parlementaire sur le sujet. Il y a en tout cas un

*Is het uitschrijven van administratieve boetes door MIVB-agenten wel een gepast antwoord op het probleem? Meer stewards in de voertuigen, vooral op de problematische lijnen, zou niet alleen de sfeer maar ook de reissnelheid van de bussen verbeteren. Om een gebrek aan hoffelijkheid op te lossen kan men toch niet aan iedereen een administratieve boete geven?*

*Bovendien verkleint deze maatregel het onderscheid tussen de taken van de politie en die van de MIVB-agenten. Ook hun wagens en uniformen lijken te veel op elkaar.*

*Wat verwacht u van de invoering van administratieve boetes? Brengt men door deze versterking van de veiligheidsdiensten de preventieve opdracht van de stewards niet in het gedrang?*

sérieux problème d'ambiance au sein du personnel de la STIB et en particulier dans ce service-là. Il faut faire quelque chose pour y remédier.

Concernant la sécurité et les amendes administratives, il faut s'interroger sur la politique à adopter. En empruntant régulièrement les transports en commun, nous nous rendons compte des problèmes de sécurité ou, du moins, de convivialité à bord des véhicules. Je ne pense pas aux bandes de jeunes déchaînées agressant les passagers, même si l'ambiance peut être tendue. Je veux parler de certains passagers qui restent à l'avant du bus alors qu'il leur est clairement demandé de ne pas bloquer l'entrée ni de rester en plein milieu du chemin. Cela contribue à alimenter les éventuelles tensions, surtout quand des jeunes sont en nombre. Songeons aux personnes âgées qui doivent rester debout, et je ne vous parle pas des femmes enceintes ! De plus, il est notoire qu'à certaines heures, l'ambiance est électrique, notamment lors de la sortie des écoles.

Ceci étant, la solution consiste-t-elle à conférer aux agents le pouvoir de délivrer des amendes administratives ? Ne conviendrait-il pas plutôt d'assurer une présence accrue de stewards dans les véhicules, en particulier sur les lignes problématiques ? Il suffit de s'installer dans un bus ou un tram dans lequel un ou deux stewards sont présents pour s'apercevoir que tout se passe dix fois mieux, sans oublier que le bus y gagne en vitesse commerciale.

Plusieurs problèmes découlent du comportement de certains voyageurs, contribuant ainsi à détériorer l'ambiance, mais sans que cela tourne au drame. J'imagine mal voir débarquer des agents pour délivrer des amendes à tout le monde pour manque de courtoisie.

Enfin, se pose la question de la confusion des rôles avec la police. Cette dernière n'est pas toujours très enthousiaste devant les nouvelles attributions et les nouveaux équipements auxquels vont avoir droit les agents de la STIB. J'ai entendu que d'aucuns, membres du service de sécurité, se plaignaient que leur voiture ne serait plus recouverte d'une couleur proche de celle de la police. De même, certains uniformes entretiennent une relative ambiguïté. Quand on voit certaines équipes de sécurité de la STIB, de prime abord, on ne sait pas toujours s'il

s'agit de la police.

Ma question est donc toute simple. Qu'attendez-vous réellement des amendes administratives ? Ensuite, ce renforcement matériel des services de sécurité ne risque-t-il pas de nuire à l'investissement dans le personnel de prévention que sont les stewards, dont l'efficacité est démontrée ? Je vous remercie.

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).**- *Door de depenalisering van een aantal artikelen uit het Strafwetboek beschikken de gemeenten over aanzienlijke middelen om administratieve boetes te innen. Dit systeem is echter geen wondermiddel en roept vaak heel wat vragen op. Er zijn ook juridische problemen door beroepsprocedures en de willekeur bij het opleggen van die boetes.*

*De administratieve boetes zijn een werkinstrument dat is ingevoerd om de tekorten van het Parket goed te maken. Het probleem ligt bij het ministerie van Justitie en bij het Parket. De politie is ontmoedigd omdat jonge criminelen zich straffeloos wanen. De politiek gaat hier vrijuit. De politie is uitsluitend in handen van het Parket. De burgemeesters en de politieraden organiseren en betalen de politiekorpsen en benoemen de personeelsleden.*

*Tijdens onze studiereizen "openbaar vervoer" is vaak het thema aan bod gekomen van wat onder het openbare domein valt en wat niet.*

*Volgens de RATP (régie autonome des transports parisiens) is de toegang tot een metrostation uitsluitend voorbehouden aan de metrogebruikers. De toegang is afgesloten en alleen wie betaalt komt erin. Dat is ook zo in Londen. De metrogebruiker ervaart de metro als een ruimte die hem toebehoort.*

*De reizigers hebben niet het gevoel dat het vervoersnet hen toebehoort. De metrostations zijn vrij toegankelijk, zowel voor de reizigers als de niet-reizigers (jongerenbenden). Die onduidelijkheid tussen het openbaar en het particulier karakter zorgt voor een volkomen anonimiteit, wat het defeatisme bij de reizigers in de*

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

**M. Hervé Doyen.**- Les communes se sont dotées de moyens assez considérables pour percevoir des amendes administratives, via la dépénalisation d'un certain nombre d'articles du Code pénal. Cette évolution n'est pas la panacée. Le recouvrement des amendes administratives par les services publics comme la commune ou la STIB entraîne énormément de soucis à cause de son caractère compliqué. Il est également difficile en termes de droits, à cause des procédures de recours et du facteur arbitraire.

Les amendes administratives ne sont rien d'autre qu'un outil de travail inventé par défaut, pour compenser les manquements du Parquet. Le problème se trouve du côté du ministère de la Justice et du Parquet. Les bourgmestres assurent une présence policière dans les rues, mais la police est clairement découragée face à de jeunes délinquants qui éprouvent un total sentiment d'impunité. Il faut arrêter d'incriminer le politique. La police est dans les mains du Parquet et de personne d'autre. Les bourgmestres et les conseils de police sont là pour organiser les corps et les financer, nommer les gens, et rien d'autre.

Je voudrais entendre le ministre sur un autre aspect que nous avions évoqué suite aux visites effectuées par certains d'entre nous à Lyon, Strasbourg et Paris. Un thème revenait de manière pertinente dans les contacts que nous avons eus avec ces villes ou lors de mes visites à New-York, Londres ou Le Caire : savoir ce qui relève ou non du domaine public.

Les employés de la RATP ont une approche intéressante : une station de métro est-elle l'appropriation des usagers qui ont payé pour s'y trouver, ou est-elle une place publique comme une

hand werkt.

*Het is belangrijk dat de gebruiker van een plaats zich die plaats toeëigent. Het gedrag van een individu verschilt naargelang van de context (huis, bij anderen, in een openbare ruimte). Zo zal zijn gedrag niet hetzelfde zijn in een filmzaal waar hij zijn plaats heeft betaald als tijdens een gratis cultureel evenement.*

*Hetzelfde principe geldt voor de MIVB. We moeten ons daarom de vraag durven stellen of we de toegang tot de reizigers moeten beperken dan wel of we de metrostations als een voortzetting van de openbare ruimte beschouwen.*

autre ? Ils répondent clairement que seuls les usagers ont le droit de se trouver à l'intérieur du réseau de métro. L'accès y est fermé. Ne passe que celui qui a payé et il est impossible de faire autrement. Il est impossible de pénétrer dans le métro londonien sans avoir payé. Le métro est un lieu où l'usager s'approprie l'endroit comme le sien parce qu'il en est l'usager.

En tant qu'usager de la STIB, en empruntant le réseau à la station Simonis par exemple, ce sentiment d'accéder à un réseau propre à l'usager n'est pas perceptible. Il n'y a ni porte, ni effectif humain pour vous le rappeler. Il y a donc une confusion privé-public qui plonge toute personne dans l'anonymat et qui participe au défaitisme de l'ensemble des usagers au quotidien.

Ceux-ci ne se sentent pas comme faisant partie intégrante d'un réseau. Par ailleurs, ils ne font pas partie d'un espace qui n'est pas le leur, comparativement aux bandes de jeunes présents qui, eux, n'ont pas à s'y trouver vu qu'ils ne sont pas usagers. Il est fondamental de s'interroger sur ce point. L'appropriation citoyenne d'un lieu par son usager est déterminante pour le comportement de celui-ci.

Le comportement de chaque individu varie en fonction du contexte dans lequel il évolue, qu'il soit chez lui, chez les autres ou dans l'espace public.

Son comportement ne sera pas pareil dans le cinéma pour lequel il a payé sa place que dans une manifestation publique culturelle gratuite. Il y a forcément une appropriation des lieux par l'usager. Ce débat se pose également pour la STIB et permet de définir dans quelle mesure il est nécessaire de limiter l'accès du réseau aux seuls usagers ou si l'on considère que les stations de métro sont la continuation de l'espace public.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- In april 2006 is er bij de MIVB een intern onderzoek uitgevoerd door de directeur van de dienst "Veiligheid en Controle" en de auditeur van de MIVB.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Une enquête interne effectuée à la STIB en avril 2006 par le directeur du service "Sûreté et Contrôle" et par l'auditeur de la STIB a fourni des résultats.

L'auditeur interne rapporte directement les résultats

*De interne auditeur deelt de resultaten rechtstreeks mee aan de directeur van de MIVB.*

*De volgende aanbevelingen van het interne auditcomité werden goedgekeurd door het beheerscomité op 23 juni.*

*Om te beginnen moeten mogelijke slachtoffers van racistische daden beter geïnformeerd worden over de interne procedures die hen kunnen helpen. De procedure die ingevoerd werd naar aanleiding van de wet op het pestgedrag en ongewenste intimiteiten, moet ook gevuld kunnen worden voor klachten over racistische daden.*

*Parallel met de externe preventieadviseurs, werden 17 vertrouwenspersonen benoemd, die buiten de hiërarchie staan. Op 18 maanden tijd werden 19 klachten ingediend, waarvan er drie geformaliseerd werden. Dat is erg weinig. De MIVB onderzoekt hoe ze racistische pesterijen van andere gevallen kan onderscheiden op basis van objectieve criteria.*

*Ten tweede stelt het comité een ethisch handvest voor voor heel het personeel. Het moet de waarden omvatten die de MIVB wil nastreven, zoals respect en verdraagzaamheid. Een werkgroep stelt dit handvest op.*

*Ten derde beveelt het comité een "diversiteitsplan" aan. Ook hiervoor werd een werkgroep opgericht, met een observator van het Centrum voor Gelijke Kansen. Er wordt niet enkel gesproken over verschillende culturen, maar ook over het evenwicht tussen mannen en vrouwen en over de leeftijdspiramide.*

*Ten vierde moeten dossiers met een racistisch element geregistreerd worden en opgenomen in het jaarverslag van de preventieadviseur. Ten vijfde moet er regelmatig informatie uitgewisseld worden met het Centrum voor Gelijke Kansen en de MRAX. Daardoor kunnen deze organisaties vaststellen dat onderzoeken in verband met racisme tijdig en objectief gevoerd worden en worden er geen ongegronde verklaringen de wereld in gestuurd.*

*Ik heb zelf vertegenwoordigers van het Centrum voor Gelijke Kansen gesproken over de feiten die de pers aanhaalt.*

au directeur de la STIB, il n'y a pas d'intermédiaire hiérarchique.

Les recommandations du comité d'audit interne ont été approuvées par le comité de gestion de la STIB le 23 juin dernier. Elles sont les suivantes.

Premièrement, il faut mieux informer les victimes potentielles d'actes de racisme des procédures internes mises en place pour les aider. Pour cela, la procédure prévue pour lutter contre le harcèlement doit être étendue aux actes de racisme et le personnel doit être informé et formé à ce sujet. Cette procédure qui avait été mise en place pour accueillir les plaintes dans le cadre de la législation sur le harcèlement moral ou sexuel pourrait donc accueillir les plaintes pour acte raciste.

Parallèlement aux conseillers externes en prévention, dix-sept personnes de confiance, hors hiérarchie, ont été nommées au sein de l'entreprise. Au cours des dix-huit mois de fonctionnement, dix-neuf plaintes ont été déposées, dont trois ont été formalisées, ce qui est très peu par rapport aux autres entreprises. La STIB examine comment, sur base de critères objectifs, distinguer les cas de harcèlement à caractère raciste des autres cas.

Deuxièmement, le comité recommande d'établir une charte éthique à l'attention de tous les membres du personnel. Cette charte doit promouvoir les valeurs que la STIB entend faire respecter, comme par exemple un esprit permanent de respect et de tolérance. Un groupe de travail a été mis sur pied afin de rédiger cette charte qui devrait être publiée dans le courant de l'année prochaine.

Troisièmement, il recommande d'établir et de mettre en oeuvre un "plan diversité". Un groupe de travail sur la diversité, auquel un représentant du Centre pour l'Egalité des chances participe en tant qu'observateur, a été constitué. Les sujets abordés au sein de ce groupe de travail ne se limitent pas à la cohabitation des différentes cultures. L'équilibre hommes-femmes et la pyramide des âges y sont également évoqués.

Quatrièmement, il faut instaurer un système d'enregistrement des dossiers à connotation raciste, qui fera partie du rapport annuel du conseiller en prévention. Cinquièmement, il convient de mettre en place des échanges d'informations réguliers avec

*Binnen de dienst "Veiligheid en Controle" werd een intern actieplan ingevoerd. Een externe consultant hield een tevredenheidsenquête om de klachten en verwachtingen van het personeel na te gaan. Op basis daarvan kunnen adequate opleidingen en procedures uitgewerkt worden.*

*Naar aanleiding van de tevredenheidsenquête is er een actieplan opgesteld met twee hoofdpunten.*

*Ten eerste komt er een plan voor de opleiding van de agenten. Er is reeds een dagopleiding georganiseerd om de relatie met externe en interne diensten toe te lichten. Het was vooral de bedoeling om de werknemers van de dienst Veiligheid en Controle eraan te herinneren hoe ze met de politie moeten samenwerken. In totaal volgden 88 personeelsleden de opleiding. Ze waren erg tevreden.*

*Ten tweede wordt de dienst gereorganiseerd. Vanaf januari komt er een nieuw dienstrooster en worden er vaste en gemengde ploegen ingevoerd. Op het terrein komt er een duidelijker hiërarchische structuur. Er zal een sociaal assistente van een andere MIVB-dienst overgeplaatst worden naar de dienst Veiligheid en Controle. In geval van ernstige problemen, wordt er in externe psychologische begeleiding voorzien. Er wordt een administratieve cel opgericht om het werk van de dienst te verlichten.*

*Tot slot wil ik eraan herinneren dat de MIVB al sinds 40 jaar een multicultureel bedrijf is. Niet minder dan 37% van de werknemers zijn van allochtone afkomst en 10% heeft niet de Belgische nationaliteit. We moeten inspanningen doen om ervoor te zorgen dat er ook allochtonen aan de top van het bedrijf komen. De MIVB zal een diversiteitsplan opstellen.*

*Het onderzoek heeft niet aan het licht kunnen brengen dat er onregelmatigheden waren bij de examens. Er is geen bewijs dat de vragenlijst reeds circuleerde voordat het examen werd georganiseerd.*

*Toch heeft de MIVB een nieuwe procedure voor de organisatie van de examens ingevoerd. Het is de bedoeling om in de toekomst problemen te vermijden. Voortaan is de personeelsdienst*

le Centre pour l'Egalité des chances et le MRAX, afin de créer à l'avenir une collaboration en toute transparence. Cette collaboration devrait permettre d'une part au Centre pour l'Egalité des chances et au MRAX de voir si les enquêtes en matière de racisme sont traitées de manière objective et dans des délais acceptables, et d'autre part d'éviter que des déclarations non fondées ne soient diffusées dans le grand public.

Je reviendrai plus tard sur les faits relatés dans la presse. J'ai moi-même rencontré les représentants du Centre pour l'Egalité des chances à ce sujet.

Un plan d'action interne a également été mis en place au sein du service "Sûreté et Contrôle". Une enquête de satisfaction, réalisée par un consultant extérieur, a été menée au sein de ce service, dans le but d'écouter la nature réelle des doléances et les attentes du personnel, de manière à disposer des éléments nécessaires à dispenser une formation adéquate au personnel, de mettre en place une organisation appropriée et de formaliser les processus assurant la prise en compte des données en provenance du personnel.

A la suite de cette enquête de satisfaction, un plan d'action a été mis en place. Il comprend deux volets :

Le premier : un plan de formation des agents. Une formation d'une journée a déjà été organisée. Cette dernière visait à positionner le service vis-à-vis des acteurs externes mais aussi internes. Par rapport aux acteurs extérieurs - police -, l'objectif était de rappeler aux membres du service Sûreté et Contrôle les comportements à adopter, dans le cadre de leurs missions respectives vis-à-vis des membres de la police, considérés comme de véritables partenaires. Au sein même du service, il s'agissait de retrouver un langage commun et la notion d'équipier. Cette formation a été suivie par 88 personnes, qui ont exprimé leur satisfaction. Ce plan sera donc poursuivi.

Le second : une réorganisation du service. A partir de janvier, un nouveau roulement sera instauré, de manière à constituer des équipes fixes et mixtes. La hiérarchie sera davantage présente sur le terrain. Une conseillère sociale sera affectée tout spécialement au service. Elle sera tout

*verantwoordelijk voor de examens.*

*Ik heb de kwestie met het Centrum voor gelijkheid van kansen besproken. Er worden klachten ingediend. Blijkbaar willen een aantal werknemers die op het punt staan om ontslagen te worden, zich wreken of hun ontslag vermijden.*

*Na lange gesprekken met het Centrum voor gelijkheid van kansen zijn we samen tot de conclusie gekomen dat er slechts een probleem is met twee of drie personeelsleden. Het is niet zo dat de MIVB racisme tolereert.*

*De directie van de MIVB heeft ingestemd met mijn voorstel om een onderzoek te laten uitvoeren door de arbeidsinspectie, een onafhankelijke dienst die afhangt van de federale overheidsdienst Werkgelogenheid en Arbeid.*

*Het Centrum voor gelijkheid van kansen bereidt het dossier voor, aangezien noch de directie van de MIVB noch ikzelf gerechtigd zijn om een dergelijke inspectie aan te vragen. De arbeidsinspectie kan enkel optreden op basis van een klacht van een slachtoffer of het Centrum voor gelijkheid van kansen. Ik ben wel bereid om de federale minister aan te spreken om ervoor te zorgen dat die inspectie zo snel mogelijk gebeurt.*

*Ik wil voorts nog even duidelijk stellen dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de administratieve boetes, die hun grondslag vinden in een gewestelijke ordonnantie, en het gebruik van handboeien en pepperspray, dat geregeld wordt door de federale wetgeving (minister van Binnenlandse Zaken).*

*Zo mogen de handboeien niet zichtbaar worden gedragen en moet bij elk gebruik ervan de politie worden opgeroepen. De veiligheidsagenten van de MIVB mogen de aangehouden personen immers niet fouilleren. Zij mogen enkel in bepaalde gevallen een veiligheidscontrole uitvoeren.*

*De federale wet voorziet voorts in een beroepsmogelijkheid en regelt het politieoptreden. De veiligheidsagent moet een formulier invullen over de omstandigheden, de plaats, enzovoort. Dat formulier wordt aan de reiziger overhandigd voor het geval hij het optreden van de veiligheidsagent wil aanvechten. Het comité-P kan een controle*

*prochainement détachée d'un autre service de la STIB. Un suivi psychologique externe sera par ailleurs proposé en cas de problème grave. Une cellule administrative sera créée afin d'alléger le travail du personnel de terrain.*

*Je finirai en rappelant que la STIB est et reste une entreprise multiculturelle, ceci depuis 40 ans. Elle compte aujourd'hui 37% de Belges d'origine étrangère (dont 60% à la conduite) et 10% de travailleurs non belges. Cela représente une proportionnalité d'un travailleur sur deux d'origine étrangère. Nous devons faire des efforts pour que les travailleurs d'origine étrangère soient aussi présents au sein de la hiérarchie. Nous avons demandé à la STIB de rédiger et de mettre en oeuvre un plan de diversité.*

*Concernant les tests 'irréguliers', l'enquête n'a pas pu démontrer ce qui est arrivé. Aucun élément objectif ne permet d'établir que le questionnaire litigieux a circulé avant la tenue de l'examen parmi les candidats, soit en version papier, soit en version électronique. Aucune trace de fuite de ce questionnaire vers des personnes autres que celles habilitées à le détenir n'a été révélée.*

*Toutefois, la STIB a mis en place une nouvelle procédure d'organisation des tests, laquelle devrait permettre d'éviter à l'avenir des incidents similaires, qu'ils se soient ou non produits par le passé. Le service des Ressources Humaines sera désormais responsable de ces examens, et non plus le service interne.*

*A la suite des articles parus il y a quelques semaines dans les journaux, le Centre pour l'Egalité des chances a demandé à me rencontrer, ce que j'ai accepté. Les plaintes se succèdent. Des agents se sachant en passe d'être limogés veulent se venger ou éviter leur licenciement.*

*Après une longue discussion avec les responsables du Centre pour l'Egalité des chances, nous sommes parvenus à la conclusion commune que deux ou trois personnes au sein du service posent problème. La STIB ne poursuit pas une politique voulue ou tolérée de racisme. Néanmoins, deux ou trois personnes au sein du service se livrent à un harcèlement moral raciste. Quand les mauvaises blagues deviennent systématiques et répétées, cela devient du harcèlement.*

*uitvoeren en ook de politie en het Parket kunnen optreden als er een probleem is.*

*Er is een duidelijk onderscheid tussen het federale kader en het gewestelijk project. Ik wijs de heer Erens erop dat ik dit niet via de pers heb bekendgemaakt. De regering heeft deze maatregel trouwens tweemaal goedgekeurd. De Raad van State heeft hierover een advies gegeven. De administratieve boetes zijn echter gepland in het ontwerp van ordonnantie betreffende MIVB-Invest.*

*Er is alleen nog een advies nodig van de Nationale Bank.*

Ma proposition, qui est rejoints par le Centre pour l'Egalité des chances, et avec laquelle la Direction de la STIB est d'accord, est que l'Inspection du travail procède à une enquête au sein du service. L'Inspection du travail est un service indépendant, qui dépend du ministère fédéral de l'Emploi et du Travail. Ils connaissent ce genre de situations. Le Centre pour l'Egalité des chances prépare le dossier. La direction de la STIB ne peut pas, juridiquement parlant, demander une enquête. Je ne sais pas encore avec certitude si je peux ou non la demander en tant que ministre.

Le service de l'Inspection du Travail pourrait intervenir sur base d'une plainte introduite par une personne harcelée ou par le Centre pour l'Egalité des chances. Je suis également prêt à intercéder auprès du ministre fédéral du Travail pour demander que ce service d'inspection intervienne le plus rapidement possible. Ils pourront contrôler de manière totalement indépendante s'il y a ou non un problème et identifier les auteurs, qui devront être sanctionnés, voire licenciés selon l'ampleur des faits qui leur sont reprochés.

Certains malentendus émergent des questions posées par M. Erens et Mme Emmery. Il faut clairement distinguer les amendes administratives d'une part, qui trouveront leur base dans une ordonnance régionale, et les compétences en matière de menottes et de pepperspray d'autre part, autorisées sur base d'un arrêté royal, c'est-à-dire une réglementation fédérale.

La réglementation fédérale dépend du ministre de l'Intérieur. J'ai donné l'autorisation à la STIB de s'inscrire, pour que les agents de sécurité de la STIB puissent, à l'avenir, utiliser les menottes dans le cadre légal fédéral. Les menottes doivent être portées de manière non visible et la police doit être appelée automatiquement, chaque fois qu'elles sont utilisées par le service Sûreté et Contrôle. Si les agents de ce service estiment qu'ils doivent menotter quelqu'un, ils sont obligés d'appeler la police immédiatement après leur intervention.

Les agents de ce Service ne sont pas habilités à procéder à des fouilles. En revanche, ils peuvent effectuer des contrôles de sécurité, mais uniquement en cas de rétention, lorsque certaines conditions strictes sont remplies, c'est-à-dire en cas

**De heer Willem Draps.**- *Zult u het ontwerp van ordonnantie in januari voorstellen?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Dat is toch de planning. Ik verwacht het advies van de Nationale Bank op elk moment. Bij een positief advies kan het ontwerp, rekening houdend met de agenda, aan het parlement worden voorgesteld.*

*De geplande initiatieven zijn onlangs nog aan bod gekomen op een studiedag met vertegenwoordigers van de MIVB, de TEC, De Lijn, de parketten, de politie en de vakbonden.*

*Het is de bedoeling dat de veiligheidsagenten van de MIVB de processen-verbaal en de vaststellingen zullen opstellen.*

*Hun rol beperkt zich tot de opstelling van het proces-verbaal, waarna gewestelijke ambtenaren de boetes opleggen en innen. De beklaagde kan de sanctie betwisten door zijn opmerkingen schriftelijk over te maken of te worden gehoord. Conform de*

de délit ou de crime. Des réglementations fédérales règlent cet aspect de leur travail.

La loi fédérale prévoit une possibilité de recours, et règle également l'intervention de la police. L'agent de sécurité doit remplir un formulaire contenant les informations sur les circonstances, le lieu, etc... Ce formulaire est remis à l'usager afin de lui permettre de contester l'action de l'agent de sécurité. Le comité P peut effectuer des contrôles. La police et le Parquet peuvent également intervenir en cas de problème.

Il faut bien distinguer ce cadre fédéral du projet que nous voulons matérialiser au niveau régional. A cet égard, je signale à l'attention de M. Erens que je n'ai pas émis cette information par voie de presse. Et il ne s'agit pas d'une nouvelle idée. C'est une mesure qui a déjà été approuvée par le gouvernement à deux reprises. Le Conseil d'Etat a déjà donné son avis, mais l'introduction des amendes administratives a été prévue dans le projet d'ordonnance STIB-Invest, qui modifie l'ordonnance de base, notamment par l'inclusion d'un chapitre consacré à ces amendes.

Tout est prêt. Nous devons encore attendre l'avis de la Banque nationale.

**M. Willem Draps.**- En prendrons-nous connaissance au mois de janvier, M. le ministre ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est cela : normalement, c'est prévu pour le mois de janvier. Je dois encore attendre l'avis imminent de la Banque nationale. S'il est positif, le projet pourra être présenté devant le parlement. Cela dépend de l'agenda.

J'ai à nouveau expliqué ce point lors de la journée de réflexion organisée par la STIB, qui réunissait des représentants de TEC, De Lijn, des Parquets, de la police et des syndicats. J'ai clôturé cette journée en répétant nos futures initiatives.

Quel en sera le "modus operandi" ?

Les agents de sécurité de la STIB établissent les procès-verbaux et constats.

Leur rôle se limite à établir le procès-verbal de constat sur base duquel des fonctionnaires

*ordonnantie kan hij zich ook wenden tot de politierechter. Dankzij dit systeem is men er zeker van dat de boete, die tot 500 euro kan oplopen, wel degelijk wordt geïnd.*

*Men kan een bekeuring krijgen wanneer men weigert zijn plaats af te staan aan een zwangere vrouw, wanneer men op de grond spuwt, lawaaierig is, fysiek of verbaal geweld gebruikt, voorwerpen tussen de sporen gooit, rookt in een ondergronds station, enzovoort. Vaak zijn het immers zulke zaken die in crimineel gedrag uitmonden, als er niet tijdig wordt opgetreden.*

*Via een communicatiecampagne op het MIVB-netwerk en in de scholen zal de informatie over de nieuwe maatregelen worden verspreid. Nu het project door de regering is goedgekeurd, is het nog enkel wachten op het advies van de nationale bank over de rest van het ontwerp van ordonnantie.*

*(verder in het Nederlands)*

In het kader van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar hebben de agenten van de MIVB, voor de periode van juni 2005 tot juni 2006, 50.345 PV's opgesteld, waaronder 49.340 PV's voor inbreuken in verband met de vervoersbewijzen, 371 PV's voor inbreuken zoals bedelen, stilstand roltrap, graffiti op heterdaad vastgesteld, en 634 PV's tegen onbekenden in verband met de administratieve opvolging van graffiti.

De MIVB wordt niet op de hoogte gebracht van het gevolg dat het Parket aan die PV's geeft.

*(verder in het Frans)*

*Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de openbare ruimte boven de grond en onder de grond. De ondergrondse stations zijn enkel bedoeld voor mensen die van het openbaar vervoer gebruik willen maken. Bijgevolg kunnen we de toegang tot de perrons verbieden voor personen die dat niet van plan zijn.*

*Er wordt voor elk station een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. We verwachten de resultaten in maart*

régionaux désignés par le gouvernement infligent et perçoivent les amendes. Des recours sont évidemment possibles. L'usager incriminé peut faire part de ses remarques par écrit et être entendu s'il le veut. Il peut aussi faire appel au juge de police, comme le prévoit l'ordonnance. Avec ce système, on aura la certitude de percevoir le montant des amendes, qui s'élèvera pour certains délits jusqu'à cinq cents euros. Celui qui rentrera chez lui avec une amende administrative de cinq cents euros n'en sera pas fier.

Des amendes seront aussi prévues pour d'autres infractions telles que refuser de céder sa place à une femme enceinte, cracher sur le sol, faire du bruit, les agressions physiques et verbales, jeter des objets entre les rails. La théorie du "broken window", qui est maintenant confirmée par toutes les polices, veut que la criminalité commence par de petites choses. Quand on tolère ces petites choses, comme par exemple le fait de fumer dans une station de métro, cela dégénère toujours. Il faut se réapproprier l'espace public réservé aux transports en commun. On ne peut pas tolérer ces petites choses. Il ne faut pas être un chevalier blanc, un redresseur de torts, mais il faut instaurer le respect des autres.

Nous allons faire une campagne de communication pour expliquer ces nouvelles mesures dans le réseau de la STIB et dans les écoles, afin que tout le monde en soit conscient. Le gouvernement a déjà approuvé ce projet, on attend simplement l'avis de la Banque nationale pour l'autre partie du projet d'ordonnance.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Dans le cadre de l'A.R. du 15/09/1976, les agents de la STIB ont dressé, entre juin 2005 et juin 2006, 50.345 procès-verbaux, dont 49.340 pour absence de titre de transport valable. Quelque 371 PV concernent des infractions liées à la mendicité, à l'arrêt d'un escalier roulant ou à un flagrant délit de graffiti. Enfin, 634 procès-verbaux ont été établis contre "X" concernant le suivi administratif des graffiti.*

*La STIB n'est pas informée des suites données par le Parquet.*

2007.

*Er zijn forse investeringen nodig om de vrije toegang tot de ondergrondse stations af te sluiten. Het personenverkeer in de stations mag immers niet te veel belemmerd worden, zeker niet wanneer er een chipkaart wordt ingevoerd om de huidige vervoersbewijzen te vervangen.*

*De bedoeling is dat de ondergrondse ruimte wordt voorbehouden voor gebruikers van het openbaar vervoer.*

*Ik wil er echter op wijzen dat de situatie anders is voor stations van de premetro of waar je ook op de tram kunt overstappen. Daar moeten specifieke maatregelen worden genomen om uitsluitend bepaalde delen van het station af te sluiten. Wie de tram neemt en in een ondergronds station afstapt, mag geen problemen ondervinden.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB kunnen het goed met elkaar vinden over deze kwestie en de haalbaarheidsstudie wordt overigens in samenwerking met de MIVB uitgevoerd.*

*De gedeelten van de openbare weg die niet bij de ondergrondse stations horen, blijven de verantwoordelijkheid van de burgemeester van de gemeente in kwestie. Soms hebben problemen in de stations te maken met het gedrag van schoolkinderen. Ik wil de burgemeesters dan ook vragen om op bepaalde lijnen stadswachten in te zetten.*

*(poursuivant en français)*

Il convient d'opérer la distinction entre l'espace public sur voirie et celui en sous-sol. L'opérateur qui organise les transports en commun est responsable du premier. La présence du public dans la station de métro se justifie par le fait qu'il va utiliser les transports en commun.

Cette distinction nous permet de cautionner le principe de l'accès limité aux quais. Une étude en cours, dont les résultats sont attendus pour mars 2007, évalue cette faisabilité station par station, et non pour l'ensemble du réseau.

La "fermeture" d'une station requiert en effet d'importants investissements. Il convient en outre de ne pas entraver la circulation des usagers dans la station, d'autant moins que, dans un futur relativement proche, ils seront munis de la carte à puces, appelée à remplacer l'ensemble des titres de voyage de la STIB. Il y aura une réappropriation de cet espace public par les usagers des transports en commun.

Pointons néanmoins le cas des stations mixtes et de celles du pré-métro, qui se partagent entre espace public en voirie et espace public en sous-sol, pour lesquelles il conviendra d'envisager un aménagement particulier : accès limité, fermeture spécifique. En pratique, il devra toujours être possible pour l'usager de monter dans un tram en voirie et de ressortir dans une station souterraine de métro.

Je puis néanmoins vous confirmer que nous partageons la même philosophie sur ce point et que la Région mène cette étude de faisabilité en collaboration avec la STIB.

Par contre, la responsabilité relative à l'espace public en voirie relève du bourgmestre de la commune concernée. Des problèmes rencontrés dans des stations sont parfois liés à la proximité des écoles. Dans cette perspective, je compte demander aux bourgmestres de requérir, sur certaines lignes, entre plusieurs arrêts, la présence et, si nécessaire, l'intervention d'un agent de prévention. Augmenter la présence physique des policiers et des agents de prévention sur le réseau est souhaitable.

**De voorzitter.**- De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane** (*in het Frans*).- *Ik juich de genoemde initiatieven toe. Met name de vaste en gemengde teams zijn belangrijk. Het Parijse voorbeeld toont aan dat dit soort vermelding beter werkt.*

*Wat de vervalste examens betreft, is het rapport onvolledig. Als trouwe lezer van de pers, ben ik er zeker van dat er onrechtmatigheden gebeurd zijn: de vragen werden immers in de pers gepubliceerd voordat het examen plaatsvond.*

*Ik ben het met u eens wat de arbeidsinspectie betreft. Volgens Le Soir was ook de vice-voorzitter een voorstander van deze oplossing.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb er met hem over gesproken.*

**De heer Rachid Madrane** (*in het Frans*).- *Een externe audit was een interessante optie. U hebt een andere keuze gemaakt. Dat is ook goed, als ze maar resultaten oplevert.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Daar zijn twee redenen voor. Om te beginnen is een externe audit enkel gepast bij een ernstig en structureel probleem. Dat is hier niet het geval, vindt ook het Centrum voor gelijke kansen. Er zijn enkel problemen met twee of drie individuen. Bovendien kunnen externe auditeurs niemand verplichten om te antwoorden. De arbeidsinspecteurs daarentegen hebben een rechterlijke macht en kunnen onafhankelijk en objectief naar de waarheid zoeken.*

**M. le président.**- La parole est à M. Madrane.

**M. Rachid Madrane.**- Je remercie tout d'abord le ministre pour sa longue réponse. Je salue aussi les efforts menés et les initiatives annoncées. L'une d'elles me paraît importante : les équipes fixes et mixtes d'agents patrouilleurs. Dès que la mixité est établie - qu'il s'agisse du genre, de l'origine, etc. -, cela fonctionne généralement mieux : l'exemple parisien le montre.

Concernant le supposé test truqué, je suis étonné de la réponse du ministre car bien que je ne sois ni procureur ni juge, j'ai une certitude absolue en tant que lecteur assidu de la presse : celle d'y avoir lu les questions avant la tenue de l'examen, ce qui signifie que quelqu'un les avait obtenues avant l'échéance ; sinon, comment le contenu de l'examen aurait-il été publié dans la presse ? Sur ce point, le rapport reste incomplet.

Pour l'inspection du travail, je vous suis parfaitement. D'ailleurs, j'avais lu dans "Le Soir" que le vice-président de la STIB préconisait également cette solution.

**M. Pascal Smet, ministre**- Je lui en avais parlé.

**M. Rachid Madrane.**- J'imagine bien ! Ceci dit, je tenais seulement à suggérer qu'un audit externe pouvait représenter une piste intéressante. Vous en avez choisi une autre ; l'important est qu'on aboutisse.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Pour vous répondre sur ce point, je dois vous dire qu'il existe deux raisons pour ne l'avoir pas fait. D'abord, quand on organise un audit externe, c'est parce que le problème est grave et structurel. Or ce n'est pas le cas ; et ce n'est pas uniquement mon analyse, mais aussi celle du Centre pour l'Egalité des chances. Ce sont seulement deux ou trois individus qui posent problème. La seconde raison est que des auditeurs externes ne disposent pas d'un pouvoir judiciaire. Les personnes qu'ils interrogent ne sont pas obligées de leur répondre. En revanche, avec les inspecteurs du travail, nul ne peut mentir. C'est la grande différence : ils sont investis d'un pouvoir judiciaire et peuvent donc chercher la vérité en

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *Dat begrijp ik. Er mag echter geen verwarring ontstaan tussen de dienst "Veiligheid en Controle" en de MIVB in het algemeen.*

*Personeelsleden zijn bang, worden geïntimideerd en met ontslag bedreigd. Personeel dat durft te praten moet bescherming genieten op het ogenblik van deze inspectie. Er mogen later hiervoor geen sancties volgen.*

*Deze dienst is zeer belangrijk. De democratie moet echter gewaarborgd blijven. Ook de heer Doyen en uzelf hebben daarop gewezen. Buiten de MIVB hebben deze agenten geen bevoegdheden en mogen ze zich niet als politieagenten gedragen.*

*Ik ga met mevrouw Emmery akkoord dat er waarborgen moeten zijn dat deze agenten geen parallelle politiemacht of privémilitie gaan vormen. Op democratisch vlak is de inzet zeer groot. Het parlement en de minister zijn ervoor verantwoordelijk dat incidenten niet uit de hand kunnen lopen.*

*Voor het overige dank ik de minister voor de genomen initiatieven. Ik weet dat deze zaak hem na aan het hart ligt, maar hij is niet de enige die hierop nauwlettend toekijkt.*

**De voorzitter.-** De heer Erens heeft het woord.

toute indépendance et objectivité. Voici pourquoi j'ai opté pour cette solution.

**M. Rachid Madrane.-** J'entends bien. Cependant, je ne voudrais pas qu'un amalgame soit établi entre ce service de Sûreté et Contrôle et la STIB en général. Beaucoup d'agents ont peur, sont victimes d'intimidations et de chantage au C4. Ils craignent donc de parler, et il faudra donc faire bénéficier d'une immunité ceux qui ont le courage de dire la vérité au moment de cette inspection. Il ne faudrait pas que ceux qui parlent aujourd'hui écotent de sanctions ensuite. Il faudra donc veiller à ce qu'ils bénéficient d'une forme d'immunité.

Enfin, j'admets volontiers, monsieur le ministre, que ce service revêt une grande importance. Toutefois, il doit être encadré de garanties démocratiques. Mon collègue Doyen l'a très bien dit. Vous avez aussi abordé cette question. Evidemment, ces agents sont compétents dans le bus et leur sphère "STIB", mais à l'extérieur, ce n'est plus leur job. Vous connaissez l'exemple de cette course-poursuite surréaliste au parc Baudouin. De nouveau, des agents d'un service déterminé ont cessé d'être des agents de la STIB pour se transformer en policiers, même si cela n'a duré que quelques minutes.

Je rejoins l'analyse de ma collègue Emmery. Demain, on va leur donner des vaporisateurs au poivre, des menottes, etc. C'est pourquoi, des garanties sont impératives. Je ne voudrais pas que cela devienne une police parallèle ou des gardiens de sécurité privés. Démocratiquement parlant, l'enjeu est de taille. Cette responsabilité vous incombe, ainsi qu'à nous. Car il nous revient d'éviter que des bavures se produisent, par exemple : imaginez qu'un ado de dix-sept ans n'ayant pas payé se retrouve aux urgences ou aux soins intensifs à cause d'un contrôle ou d'une arrestation un peu trop musclée. Cela pourrait arriver, et nous devons veiller à ce que cela ne se produise pas.

Pour le reste, je vous remercie des initiatives qui sont prises. Je sais que ce sujet vous tient aussi à cœur. Je ne doute pas que vous y serez attentif, mais sachez que mon groupe le sera également.

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

**De heer Frederic Erens.**- Ik wens op te merken dat de minister goed aan het oefenen is voor zijn toekomstige rol als schepen van de stad Brussel. Hij beantwoordt immers een tweetalige interpellatie bijna uitsluitend in het Frans!

**De heer Pascal Smet, minister.**- Soms vergeet ik zelfs in welke taal ik spreek.

**De heer Frederic Erens.**- U bent ook kwaad omdat ik zeg dat ik de aangehaalde zaken via de pers heb vernomen. Ik heb u dat niet verweten, maar het is meer norm dan uitzondering dat u met uw ideeën eerst naar de pers stapt. Misschien werd u kwaad omdat het nu niet het geval was.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb alleen maar uw vraag beantwoord.

**De heer Frederic Erens.**- Ik heb op enkele vragen geen antwoord gekregen. Waar wordt inzake de leeftijd de lat gelegd? Volgens u worden er regionale agenten aangesteld die boetes mogen opleggen. Dat betekent dat het geen MIVB-agenten zijn. Hoe gaat men die regionale agenten recruteren? Bij de MIVB-agenten? Wordt dat een derde circuit dat parallel loopt met de MIVB-agenten en met de politie?

Wat is de rol van de politie voor de andere criminelle feiten die niet meteen in aanmerking komen voor een administratieve boete? U had het over incivisme, kleinere feiten, fysiek geweld...

**De heer Pascal Smet, minister.**- Verbaal geweld.

**De heer Frederic Erens.**- Ik trek het woord fysiek terug. Fysiek geweld is dan een zaak voor de politie; verbaal geweld kan tot een administratieve boete leiden. Er is ook het rondhanggedrag. Dat zijn allemaal zaken waarin een grens moet worden bepaald. Ik hoop dan ook dat de politie een actieve rol zal krijgen binnen het openbaar vervoer.

Ik heb ook geen antwoord gekregen op de vraag over de werkbezoeken die u samen met de verantwoordelijken van de MIVB in het buitenland hebt afgelegd. Ik vermoed dat daaruit geen lessen zijn getrokken in verband met het veiligheidsbeleid. Het Vlaams Belang zal dan ook een gemotiveerde

**M. Frederic Erens (en néerlandais).**- Le ministre se prépare à sa future fonction d'échevin de la Ville de Bruxelles, puisqu'il répond presqu'exclusivement en français à une interpellation bilingue !

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- J'oublie parfois dans quelle langue je parle.

**M. Frederic Erens (en néerlandais).**- Vous êtes fâché parce que je dis avoir pris connaissance de ces affaires par la presse, mais vous avez pourtant l'habitude de communiquer vos idées en primeur par cette voie.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- J'ai simplement répondu à votre question.

**M. Frederic Erens (en néerlandais).**- Je n'ai pas reçu de réponse concernant la limite d'âge et le recrutement des agents régionaux qui dresseront des amendes.

Quel est le rôle de la police pour les actes criminels qui ne sont pas directement visés par une amende administrative : incivisme, faits mineurs, violence physique, ...?

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- J'ai parlé de violence verbale.

**M. Frederic Erens (en néerlandais).**- La police s'occupe donc de la violence physique, tandis que la violence verbale peut entraîner une amende administrative. Qu'en est-il des gens qui trainent dans les stations ? Il faut fixer une limite sur tous ces points. J'espère dès lors que la police jouera un rôle actif dans les transports en commun.

Comme vous n'avez pas davantage répondu concernant les visites de travail que vous avez effectuées à l'étranger, je suppose que vous n'en avez tiré aucune leçon en matière de politique de sécurité. Le Vlaams Belang déposera un ordre du jour motivé à ce sujet.

motie indienen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik wil toch opmerken dat die leeftijd federaal wordt bepaald. Ik heb op die bewuste dag de vakbonden wel gezegd dat ik persoonlijk vind dat administratieve boetes ook voor jongere leeftijden moeten kunnen. Maar dat moet het federaal parlement echter bepalen.

De ambtenaren die de sancties kunnen opleggen worden aangeduid door de regering. Dat kunnen zowel gewestelijke ambtenaren als medewerkers van de MIVB zijn. De regering zal dat bekijken bij het opstellen van het besluit.

Er moeten uiteraard afspraken worden gemaakt met de politie. Daarin is trouwens voorzien.

Wat de werkbezoeken betreft ben ik met de MIVB naar Rotterdam, Lyon en Straatsburg gegaan. Het bezoek aan Rotterdam was vooral gericht op het afsluiten van de metro en de openbare ruimte. Ik heb ook geantwoord dat we dat gaan doen.

Voor de rest meen ik dat het Brussels net inzake veiligheid de vergelijking met andere netten elders prima kan doorstaan. Zelfs in België is Brussel het best georganiseerd op dat vlak. Dankzij het Brussels Gewest is elk metrostation uitgerust met videocamera's die permanent beelden opnemen. Het gewest stelt die beelden ter beschikking van de federale politie. Wanneer het om criminelle feiten gaat zijn het trouwens politieambtenaren die de beelden bekijken en niet de MIVB-ambtenaren. Het wordt ook tijd dat mensen zoals u gaan inzien dat er in Brussel op het vlak van veiligheid goed werk wordt geleverd.

**De heer Frederic Erens.**- Ik heb daarjuist gezegd dat we tevreden zijn. U hebt dus niet goed geluisterd. Bovendien zijn de camera's er mede gekomen dankzij de federale middelen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Alle camera's zijn betaald via de begroting van het gewest.

#### *Motie - Indiening*

**De voorzitter.**- De heer Frederic Erens heeft de

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *A mes yeux, les amendes administratives devraient aussi concerner les plus jeunes. Mais c'est le parlement fédéral qui détermine la limite d'âge.*

*Les fonctionnaires habilités à imposer des sanctions sont désignés par le gouvernement. Il peut s'agir de fonctionnaires régionaux comme de collaborateurs de la STIB. Le gouvernement le décidera au moment de la rédaction de l'ordonnance.*

*Des concertations avec la police sont prévues .*

*Nous avons effectué des visites de travail à Rotterdam, Lyon et Strasbourg. La visite à Rotterdam était principalement orientée sur la limitation aux seuls usagers, du métro ainsi que de l'espace public relevant de la responsabilité de l'opérateur.*

*Bruxelles soutient la comparaison avec d'autres réseaux sur le plan de la sécurité. Elle est la mieux organisée de ce point de vue au niveau national. Chaque station de métro est équipée de caméras de surveillance qui enregistrent des images en permanence. Celles-ci sont mises à la disposition de la police fédérale, qui, lors de faits de nature criminelle, est seule habilitée à visionner les enregistrements.*

**M. Frederic Erens** (*en néerlandais*).- *Nous devons les caméras en partie à des moyens fédéraux.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Toutes les caméras ont été financées par le budget régional.*

#### *Ordres du jour – Dépôt*

**M. le président.**- Le dépôt d'un ordre du jour

indiening van een gemotiveerde motie aangekondigd (voir annexe).

Een eenvoudige motie wordt door de heer Rachid Madrane, mevrouw Céline Delforge en mevrouw Carla Dejonghe ingediend.

## 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 herhaalde capaciteitsproblemen op het metronetwerk sinds het begin van het schooljaar".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Sinds het begin van dit schooljaar wordt het metroverkeer tussen Hermann Debroux, Stokkel en Kunst-Wet tijdens de spitsuren met capaciteits- en technische problemen geconfronteerd. Tijdens de ochtendspits rijdt er in principe één metro om de zes minuten, maar deze doelstelling wordt regelmatig niet gehaald, waardoor reizigers 's ochtends, rond 8 uur, vaak massaal de eerste metro inspringen die passeert en daar als haringen in een tonnetje op elkaar gepakt zitten. Daar komt bij dat de reizigers door de vele technische defecten niet zeker zijn wanneer de volgende metro zal toekomen.

In uw antwoord op een vorige interpellatie over dit probleem, hebt u gezegd dat deze technische defecten een gevolg zijn van de grote toename van het aantal metroreizigers de afgelopen jaren. Het daarmee gepaard gaande getrek aan de portieren en

motivé est annoncé par M. Frederic Erens (zie bijlage).

Un ordre du jour pur et simple est déposé par M. Rachid Madrane, Mmes Céline Delforge et Carla Dejonghe.

## 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 problèmes de capacité récurrents du réseau de métro depuis le début de l'année scolaire".**

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** Depuis le début de l'année scolaire, la circulation du métro entre Hermann-Debroux, Stockel et Arts-Loi rencontre des problèmes de capacité et de pannes techniques aux heures de pointe. Régulièrement, l'objectif d'un métro toutes les six minutes n'est pas atteint pendant l'heure de pointe du matin. Dès lors, les voyageurs s'engouffrent massivement dans le premier métro venu, ne sachant pas quand le prochain arrivera.

*Vous répondiez à une précédente interpellation que ces défaiillances techniques sont une conséquence de la forte augmentation du nombre de voyageurs ces dernières années. De plus, les rames ne sont plus de prime jeunesse. La mise en service des nouvelles rames BOA devrait résoudre le problème à la fin de cette année ou au début de l'année*

het feit dat de metrostellen zelf ook niet meer van de jongste zijn, leidde volgens u tot deze defecten en de daaruit volgende vertragingen van het metroverkeer, vooral dus tussen Hermann Debroux, Stokkel en Kunst-Wet. De nieuw aangekochte BOA's zouden vanaf eind van dit jaar, begin volgend jaar aan dit euvel verhelpen.

In uw antwoord op mijn interpellatie van 24 mei zei u ook dat 14 van de 90 inzetbare metrotreinen in de werkplaats waren om aangepast te worden, om zo een grotere capaciteit te verkrijgen. Welke aanpassingen zijn er dan aan die metrostellen gebeurd? Ik zie immers nog steeds geen, of toch heel weinig, metrostellen waarvan zetels verwijderd zijn om meer staanplaats te verkrijgen, noch zie ik metro's waarvan stellen met meer plaats voor staande passagiers aan elkaar gekoppeld zijn. Hiermee zou nochtans een veel grotere capaciteit bereikt kunnen worden.

De inzet van de BOA's zal binnenkort voor een groter comfort op ons metronetwerk zorgen, maar daarnaast kunnen ook andere, minder dure, maatregelen genomen worden om de capaciteit van ons metronetwerk op te trekken. Dit moet ook mogelijk zijn door de bestaande metrostellen aan te passen en anders in te zetten. Dat gebeurt voorlopig nog te weinig, zodat de mensen sinds september, tussen 7u45 en 8u45 en tussen 16 en 17 uur, opnieuw opeengepakt zitten in de metro's.

In hoeveel metrostellen werden de zetels verwijderd om meer plaats te maken voor staande passagiers? Waarom worden deze niet vaker aan elkaar gekoppeld tijdens de (ochtend)spits?

Kunt u ons een overzicht geven van het rollend materieel dat ingezet zal worden op ons metronetwerk vanaf de inwerkingtreding van de BOA's? Welke soorten zullen wanneer ingezet worden?

Overweegt de MIVB om de frequentie van het metroverkeer tijdens de spitsuren te verhogen?

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

**De heer Pascal Smet, minister.-** Het rollend materieel voor de metro bestaat vandaag uit 90 tractie-eenheden, waarvan 53 tractie-eenheden van

prochaine.

*Vous disiez aussi que 14 des 90 rames en service étaient à l'atelier pour être adaptées et offrir une plus grande capacité. De quelles adaptations s'agit-il ?*

*L'utilisation des rames BOA créera bientôt un plus grand confort sur notre réseau, mais d'autres mesures, moins coûteuses, peuvent aussi être prises pour augmenter la capacité. Un nouvel agencement et une utilisation adaptée des rames existantes doivent aussi y contribuer.*

*Dans combien de wagons les sièges ont-ils été retirés pour faire plus de place aux passagers debout ? Pourquoi de tels wagons ne sont-ils pas plus souvent assemblés aux heures de pointe ?*

*Pouvez-vous dresser un inventaire du matériel roulant qui sera utilisé à partir de l'entrée en service des BOA ? La STIB envisage-t-elle d'augmenter la fréquence de circulation du métro aux heures de pointe ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** Le matériel roulant du métro comporte 90 unités de traction et un total de 217 wagons. Quelque 77

2 wagenbakken en 37 tractie-eenheden van 3 wagenbakken. Dit maakt samen 217 wagenbakken. Van dit metropark worden dagelijks tijdens de spitsuren 77 tractie-eenheden ingezet. Dit betekent 13 treinen van 3 wagenbakken, 13 treinen van 4 wagenbakken en 19 treinen van 5 wagenbakken, die worden verdeeld over de drie metrolijnen. Van de 217 wagenbakken zijn er 37 tussenwagenbakken waar 4 zitplaatsen werden weggenomen en 70 wagenbakken met stuurpost waar 8 zitplaatsen werden weggehaald ter uitbreiding van de reizigerscapaciteit. In functie van hun beschikbaarheid worden die wagenbakken dagelijks ingezet.

Uit veiligheidsoverwegingen is het niet mogelijk het aantal zitplaatsen per wagenbak nog verder te verminderen. Het concept van de Brusselse metro dateert uit 1974 en omvat specifieke technische eigenschappen (hoogspanning bedrading en gewichtsverdeling) en comfortmogelijkheden (verwarming, ventilatie, handgrepen, enzovoort). Bijkomende ingrepen zijn op korte termijn niet haalbaar omdat het hele concept maar ook de structuur van de wagenbak worden gewijzigd, met grondige aanpassingen tot gevolg. Men kan elementen niet zomaar verschuiven zonder aan het evenwicht van een concept te raken. De redenen zijn dus technisch en complex.

De levering van de nieuwe metrotreinen van het type M6 (de BOA's) zal hopelijk begin 2007 van start gaan. Momenteel zit er vertraging op de levering. Die is niet te wijten aan de MIVB maar wel aan CAF, de constructeur. We hopen dat de vertraging beperkt zal blijven en dat er in 2007 al een aantal rijtuigen op het net zullen rijden. Normaliter was het geheel voorzien voor maart 2008. Ondertussen werd een oriëntatielijst opgesteld die de aankoop van bijkomende treinen van het type BOA aanbeveelt.

Het metronetwerk heeft momenteel drie lijnen: lijn 1 A, lijn 1 B en lijn 2. Het traject van lijn 1 A en dat van lijn 1 B kennen in de piekuren een interval van 6 minuten. Op het gemeenschappelijke stuk van die lijnen (Merode - Beekant) is er tijdens de spitsuren een interval van 3 minuten. Op lijn 2 (Simonis - Delacroix) is er elke 2,40 minuten een interval in de piekuren.

*unités de traction sont utilisées quotidiennement aux heures de pointe. Quatre places assises ont été supprimées dans 37 voitures medianes et huit sièges l'ont été dans 70 wagons dotés d'une cabine de pilotage, afin d'accroître la capacité d'accueil des voyageurs. Ces wagons sont utilisés quotidiennement en fonction de leur disponibilité.*

*Pour des raisons de sécurité, il n'est pas possible de réduire davantage le nombre de places assises par wagon. Le métro bruxellois, dont le concept remonte à 1974, comporte en effet des caractéristiques spécifiques sur le plan technique et en termes de confort. Des aménagements supplémentaires ne sont pas réalisables à court terme parce qu'ils affecteraient la structure du wagon, et tout l'équilibre du concept.*

*La livraison des nouvelles rames de type M6-BOA - est prévue pour le début de l'année 2007. Nous espérons que le retard de livraison actuel, qui incombe au constructeur, sera limité et que certaines de ces rames seront opérationnelles en 2007. Il était prévu qu'elles le soient toutes en mars 2008, mais une note d'orientation a été rédigée entre-temps, préconisant l'achat de rames supplémentaires de type BOA.*

*Le réseau du métro se répartit actuellement sur trois lignes (1A, 1B et 2). La fréquence sur les lignes 1A et 1B est de 6 minutes aux heures de pointe, ce qui implique un passage toutes les 3 minutes sur la partie commune de ces lignes (Merode-Beekant). Sur la ligne 2, la fréquence à ces heures est d'un train toutes les deux minutes quarante.*

*A partir de 2008, le réseau sera restructuré en quatre lignes. Dans une première phase, leur capacité sera accrue sans augmentation de la fréquence, grâce à l'utilisation des nouvelles rames. Ensuite, elle pourra être élargie par une augmentation de la fréquence. Le nouveau contrat de gestion pourrait réduire la fréquence à 5 minutes, de manière à cadencer les rames sur le tronçon commun Merode-Beekant toutes les 2 minutes 30. Les négociations relatives au contrat de gestion ne sont toutefois pas terminées.*

Vanaf 2008 zal het netwerk worden geherstructureerd tot vier metrolijnen. In een eerste fase zal de capaciteit op deze lijnen toenemen zonder dat de frequentie verhoogt. Dat is mogelijk dankzij de inzet van de nieuwe metrotreinen. In een latere fase kan de capaciteit nog verder verruimd worden mits een verhoging van de frequentie. Het nieuwe beheerscontract zou kunnen bepalen dat het interval vermindert tot 5 minuten, zodat men op het gemeenschappelijke traject Merode - Beekkant niet om de 3 maar om de 2,5 minuten een metro kan nemen. De onderhandelingen over het beheerscontract zijn echter nog niet afgerond.

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Ik neem vaak de metro en ken dus zeer goed de doorkomstfrequenties. Het gebeurt echter niet zelden dat er technische defecten optreden, met enorme vertragingen tot gevolg en metrostellen die dan overvol zitten. Kan hier niets aan gedaan worden?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De MIVB doet haar best.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "de gevaren voor visueel gehandicapten ten gevolge van de kleuren van de nieuwe trams en bussen".

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- *Comme utilisatrice régulière du métro, je connais bien les fréquences de passage. Ne pourrait-on remédier aux incidents techniques nombreux, qui provoquent des retards considérables et la saturation des rames ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *La STIB fait de son mieux.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "les dangers pour les personnes déficientes visuelles suite aux couleurs des nouveaux trams et bus".

### TOEGEVOEGDE MONDELING VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

**betreffende "de moeilijkheden die blinden en slechtzienden ondervinden met de nieuwe kleuren van de MIVB-voertuigen".**

### TOEGEVOEGDE MONDELING VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**betreffende "de verandering van kleur van de trams en de bussen van de MIVB".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Persoons heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).**- *De Belgische Confederatie voor Blinden en Slechtzienden heeft gewezen op de gevaren voor slechtzienden van de nieuwe kleuren van de MIVB-voertuigen.*

*De gele en blauwe kleur, die het gewest nochtans goed symboliseert, wordt geleidelijk aan vervangen door zilver en brons. Die wijziging mag dan al bij sommigen in de smaak vallen en "sexy" worden gevonden, ze heeft niettemin gevolgen voor slechtzienden en personen die gevoeliger zijn voor kleurcontrasten.*

*Ik was op de persconferentie van de Confederatie aanwezig en ik was onder de indruk van de foto's die het verschil tussen de gele en de zilverkleurige voertuigen aantoonden. De nieuwe voertuigen gaan beter in het straatbeeld op, maar zijn daardoor minder zichtbaar, vooral bij regenweer.*

*Bovendien maken de trams minder lawaai. Dat verbetert het algemeen geluidscomfort, maar verhoogt tegelijk het gevaar voor blinden en slechtzienden.*

*Het verbaast ons dat er bij de keuze van de nieuwe kleur geen rekening is gehouden met de mogelijke gevaren voor mindervaliden en dat er geen overleg is gepleegd.*

*Niet alleen slechtzienden zijn ontevreden over de nieuwe kleur, er zijn ook esthetische bezwaren.*

### QUESTION ORALE JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

**concernant "les difficultés rencontrées par les aveugles et les mal-voyants en raison des nouvelles couleurs des véhicules de la STIB".**

### QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

**concernant "le changement de couleur des bus et trams de la STIB".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Persoons.

**Mme Caroline Persoons.**- Un dossier élaboré par la Confédération belge pour la Promotion des aveugles et mal-voyants a attiré notre attention sur les dangers qu'engendre le changement de couleurs des véhicules de la STIB. Nous savons qu'ils sont progressivement rénovés et que les couleurs bleue et jaune, qui symbolisent bien la Région, sont remplacées par le gris et le bronze. J'ai pu lire que le gris se fondait mieux dans l'environnement bâti. Vous auriez même ajouté qu'il était plus "sexy".

Cependant, il apparaît que cette modification qui peut paraître jolie à certains n'est pas sans conséquences pour les mal-voyants et les personnes plus sensibles au contraste des couleurs.

Evidemment, cela augmente les risques quand ces personnes se déplacent. J'ai assisté à la conférence de presse de la confédération et j'ai été impressionnée par les photos qu'ils ont montrées et grâce auxquelles la différence apparaissait nettement entre les véhicules jaunes et leur nouvelle version. Les couleurs retenues se fondent effectivement mieux dans les immeubles et le bâti mais, du coup, les trams et bus sont moins visibles, surtout quand il pleut.

De plus, la confédération attire aussi l'attention sur le fait que les trams deviennent de plus en plus silencieux. Cette évolution améliore évidemment le confort acoustique général, mais augmente le danger pour les usagers aveugles et mal-voyants.

*Gele trams en bussen zijn beter zichtbaar in de stad en vormen een soort van herkenningspunt, zoals de rode bussen in Londen.*

*Werden de gehandicapten geraadpleegd over de nieuwe kleuren? Komt er in de toekomst zo'n raadpleging? Wordt er een adviescomité van gehandicapten opgericht?*

*Overweegt u oplossingen om de veiligheid van slechtzienden te verbeteren, zoals het gebruik van contrasterende kleuren of geluidssignalen?*

*Komt er nog een systeem om de haltes af te roepen in de bussen en trams?*

*Hebt u overleg gepleegd met de Belgische Confederatie voor Blinden en Slechtzienden (BCBS), die het dossier heeft opgesteld en een persconferentie georganiseerd?*

*Hoeveel heeft de nieuwe 'look' van de trams en bussen gekost? Aan welke bedrijven is de opdracht toevertrouwd? Nog niet alle bussen en trams hebben een nieuwe kleur gekregen. Is het niet aangewezen om daarmee te wachten?*

*U hebt aangekondigd dat u de taxi's beter zichtbaar wilt maken door ze in opvallende kleuren te laten schilderen. Is dat niet in tegenspraak met het idee dat de trams en bussen een onopvallende kleur moeten hebben?*

Il est plutôt étonnant qu'un tel choix ait été opéré sans tenir compte des problèmes qu'un changement de couleur peut entraîner au détriment des moins valides. Et ce, sans aucune consultation.

Ce problème de danger pour les personnes déficientes visuelles vient s'ajouter aux critiques esthétiques du choix des nouvelles couleurs de la STIB. Des trams et des bus jaunes sont plus visibles dans la ville, incitent à se diriger vers eux, et constituent une image bruxelloise, comme les bus rouges à Londres.

A la suite à cette conférence de presse, j'aimerais vous poser quelques questions :

Les personnes handicapées ont-elles été consultées avant de faire le choix des couleurs des nouveaux bus et trams ? Cette consultation sera-t-elle organisée à l'avenir ? Une commission des usagers handicapés est-elle constituée ou est-elle envisagée ? Nous intervenons régulièrement quant à la place des personnes handicapées dans la ville. Il importe d'y être particulièrement attentif dans le cadre des transports en commun.

Des solutions alternatives pour la sécurité des usagers souffrant de déficience visuelle sont-elles envisagées, telles que la pose de bandes contrastantes, de signaux audio ? Qu'en est-il du développement des annonces sonores dans les bus et les trams ? Une concertation a-t-elle été entamée avec la Confédération Belge pour la Promotion des Aveugles et des Mal-voyants (CBPAM), qui a constitué ce dossier et organisé cette conférence de presse ?

Quel est le coût actuel ou à venir de l'opération de "relooking" des trams et des bus ? Quelles sont les sociétés attributaires de ce marché ? Tous les bus et trams n'ont pas encore été repeints. Ne serait-il pas opportun de suspendre l'opération en fonction de ce qui nous a été montré et expliqué par la CBPAM ?

Vous aviez annoncé une amélioration de la visibilité des taxis en les repeignant de façon plus marquante, entre autres, en faisant appel à des artistes. Le fait de rendre les taxis plus visibles n'est-il pas en contradiction avec la politique choisie au niveau de la STIB, qui veut que l'on se fonde dans le bâti ?

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Ik zal niet alles herhalen wat mevrouw Persoons reeds gezegd heeft. U weet dat de VLD te vinden is voor een kwalitatief hoogstaand en aantrekkelijk openbaar vervoer. Wij zijn heel blij met de nieuwe trams. Ik was echter ook aanwezig op de conferentie van blinden en slechtzienden en er is inderdaad een probleem voor deze groep mensen, die voor haar verplaatsingen zeer sterk aangewezen is op het openbaar vervoer. Zoals mevrouw Persoons al zei, werden er een aantal voorstellen gedaan inzake contrasten en dergelijke. Zult u daarmee rekening houden? Voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw Persoons.

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Het belang van deze persconferentie overstijgt de problematiek van de slechtzienden, want heeft ook te maken met de verkeersveiligheid. Ook voor de gewone gebruiker zijn de grijze trams niet voldoende zichtbaar. Dat men de ramen van de bussen en de trams volkleeft met reclame, is trouwens ook problematisch voor de slechtzienden.*

*Welke oplossing stelt u voor? Kan men nog naar de oude kleuren terugkeren?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Toen de gehandicaptenverenigingen over de nieuwe kleuren werden ingelicht, hebben ze geen bezwaren geuit. Wat uw vraag betreft naar de oprichting van een commissie voor gehandicapte gebruikers, kan ik u melden dat de nationale vereniging voor gehandicapten vertegenwoordigd is binnen het Adviescomité van de gebruikers. De leden van het Adviescomité, waarvan één persoon slechtziend is, reageerden positief toen de nieuwe kleuren bekendgemaakt werden.*

*De reactie van de BCBS verbaast me dan ook ten*

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

**Mme Carla Dejonghe** (*en néerlandais*).- *Le VLD est partisan de transports en commun attrayants et de grande qualité. Nous sommes très satisfaits des nouveaux trams. Il faudrait néanmoins les rendre plus visibles pour les personnes mal voyantes, par exemple en accentuant les contrastes. Pour le reste, je me joins aux questions de Mme Persoons.*

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

**Mme Céline Delforge.**- L'intérêt de cette conférence de presse des personnes mal-voyantes dépasse leur propre cas puisque cela touche à la sécurité routière en général. Les trams silencieux sont avantageux, mais les trams gris ne sont pas assez visibles, même pour des usagers qui ne sont pas mal-voyants.

Pouvez-vous donc me dire quelle solution est envisagée ? Un retour vers les anciennes couleurs fait-il partie des possibilités ? Je voulais aussi dire que la publicité collée sur les fenêtres des bus est également un problème pour les mal-voyants.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les associations de personnes handicapées ont été consultées au sein de la sous-commission "Mobilité réduite" de la commission de la Mobilité au sujet des trams 3000 et des nouveaux bus. Aucune remarque n'a été formulée. En ce qui concerne la constitution d'une commission des usagers handicapés, sachez que l'Association nationale pour les personnes handicapées est représentée au sein du Comité consultatif des usagers de la STIB.

Quand les membres du Comité consultatif des usagers de la STIB ont vu les nouvelles couleurs,

*zeerste. Bovendien ben ik het niet eens met de aanpak van de vereniging. Nog voor haar persconferentie wist ze dat er een ontmoeting gepland was met de MIVB om een oplossing te vinden.*

*Ik heb de technische diensten van de MIVB gevraagd om alternatieven uit te werken. Terugkeren naar de oude kleuren is geen optie. Ik ben eerder tevreden over het algemene resultaat. Wel zijn sommige bussen te grijs en zal men in de toekomst meer zwart en donkergroen gebruiken.*

*In 2009 zullen alle trams, bussen en metro's met de nieuwe kleuren overschilderd zijn. Wanneer de kleuren binnen tien à vijftien jaar opnieuw zullen wijzigen, zal het stadsmeubilair er hopelijk aan worden aangepast, met een sterk en geuniformiseerd stadsbeeld als resultaat.*

*We mogen ook niet vergeten dat trams en bussen opvallen, omdat ze met de lichten aan rijden.*

*De nieuwe kleuren zijn inderdaad minder opvallend. Veel automobilisten houden ook niet van geel of blauw en kopen zelden een wagen in die kleuren.*

*De nieuwe kleuren van de voertuigen hebben een grotere aantrekkingskracht op de gebruikers. Ze gaan op in het stedelijk landschap en worden als minder storend ervaren. Ook andere steden hebben voor hun nieuwe trams voor een dergelijk kleurenpalet gekozen.*

ils les ont trouvées très bien, alors que l'un de leurs porte-parole est mal-voyant. J'ai donc été assez étonné par les réactions de certaines personnes membres de cette association.

Qu'en est-il des solutions alternatives ? J'ai demandé aux services techniques de la STIB de proposer des adaptations.

La manière dont cette association a procédé n'est pas correcte, puisqu'elle était au courant avant la conférence de presse qu'une réunion était prévue entre elle et la STIB pour examiner des possibilités de modifications. Il est vrai que nous avions dit que nous ne voulions pas revenir aux anciennes couleurs. Je suis assez content du résultat en général, sauf pour certains bus qui sont trop gris, ce que nous allons résoudre en ajoutant une bande noire. Vous pouvez déjà voir le résultat sur les nouveaux bus, c'est complètement différent puisqu'il y a beaucoup plus de vert foncé et que c'est moins gris.

Nous ne reviendrons donc pas aux anciennes couleurs. Nous aurons terminé en 2009 de repeindre tous les bus, trams et métros dans la même gamme de couleurs. Dans dix ou quinze ans, j'imagine que ces couleurs changeront à nouveau. J'espère qu'alors on pourra également changer la couleur du mobilier urbain et que toute l'image de la ville sera uniformisée d'une manière fort marquée, comme dans d'autres villes à l'étranger.

Une réunion rassemblant le designer Axel Enthoven, les services de la STIB, les associations représentatives des aveugles et mal-voyants a déjà eu lieu. Pour les aveugles c'est surtout une question sonore. Mais on ne va pas rendre les trams plus bruyants parce que quelques personnes estiment qu'elles doivent entendre les trams. Ce n'est pas possible.

J'ajouterais encore que l'on a tendance à oublier que les bus et les trams roulent phares allumés. C'est ce qui attire principalement l'attention.

J'admet que l'on distingue moins les nouvelles couleurs. Mais bien des automobilistes n'aiment pas les couleurs jaune ou bleu. Généralement, ils n'achètent pas une voiture de cette couleur.

On fait appel ici à la sous-psychologie des gens.

**De voorzitter.**- Er zijn twee tendensen: felle kleuren of zachte kleuren.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**-  
*Tijdens een tweede vergadering in december zullen we bekijken of er verbeteringen mogelijk zijn. Maar we gaan van de trams en de bussen geen kerstbomen maken. Ik ben wel voorstander van een betere zichtbaarheid op voorwaarde dat die niet raakt aan de schoonheid en de functionaliteit van de voertuigen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Persoons heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).**-  
*Uw bewering dat er een adviescomité van gehandicapte personen geraadpleegd zou zijn, verbaast me. Ik zal misschien een mondelinge vraag indienen om te weten te komen wanneer dat is gebeurd.*

*Sommige verzekерingsmaatschappijen verhogen de premies voor grijze of zwarte wagens, omdat daar volgens de statistieken meer ongevallen mee gebeuren.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**-  
*Dat is enkel het geval voor zwarte auto's, niet voor grijze.*

Les bus et les trams qui portent ces couleurs créent un effet plus attrayant. Il est vrai qu'ils se confondent dans le paysage urbain et les trams et les bus sont alors considérés comme moins gênants dans le tissu urbain. Je constate qu'à Dublin, à Strasbourg et dans les villes qui introduisent de nouveaux trams, la même gamme de couleurs que la nôtre est privilégiée, au contraire des couleurs criantes.

**M. le président.**- Les exemples vont dans tous les sens. A Montpellier par exemple, ils ont choisi une couleur extrêmement "flash". Lyon a fait le choix contraire pour ses nouveaux trams Lea, dont les couleurs se rapprochent de celles choisies à Bruxelles.

**M. Pascal Smet, ministre.**- A Dublin aussi. C'est la tendance générale pour les nouveaux réseaux.

On examinera lors d'une deuxième réunion organisée en décembre la possibilité d'apporter quelques améliorations. Mais nous ne ferons pas de nos trams et bus des sapins de Noël permanents. Par contre, si on peut augmenter leur visibilité sans que cela ne touche à la fonctionnalité et à la beauté du tram, je suis preneur.

**M. le président.**- La parole est à Mme Persoons.

**Mme Caroline Persoons.**- Je serai brève. Permettez-moi d'exprimer mon étonnement quand je vous entends dire qu'une sous-commission "Personnes handicapées" aurait été consultée. Je vais peut-être préparer une question écrite pour connaître la date. Toujours est-il qu'ils nient avoir été consultés.

Ensuite, je voudrais signaler que certaines compagnies d'assurances commencent à augmenter les assurances des voitures grises ou noires en raison du plus grand nombre d'accidents dans lesquels elles sont impliquées, les statistiques sont formelles à ce sujet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pas grises mais noires. J'ai commandé des études à ce propos. Or, elles ne montrent pas que plus d'accidents se produisent.

**Mevrouw Caroline Persoons** (*in het Frans*).-  
*Blijkbaar zijn witte auto's het veiligst.*

*De randen van de deuren van de trams zijn zwart en de vensters zijn minder transparant dan vroeger. Zelfs voor mensen met een nagenoeg normaal gezichtsvermogen zijn de deuren nu minder zichtbaar.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

**betreffende "de gewestelijke fietsroutes".**

**De voorzitter**.- Mevrouw Caron heeft het woord.

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

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Volgens het "fietsplan 2005-2009" moet het netwerk van gewestelijke fietsroutes helemaal klaar zijn tegen 2009. Tot nu toe zijn er slechts vier van de negentien fietsroutes klaar. Kunt u een stand van zaken geven?*

*Aan de grenzen van het gewest ontstaan er absurde situaties. Ter hoogte van Sint-Lamberts-Woluwe en Sint-Stevens-Woluwe loopt er een fietspad aan Vlaamse kant, dat stopt aan de grens. Het drukke en snelle verkeer maakt het voor de fietser erg gevvaarlijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

*Zult u voor het uitwerken van de gewestelijke fietsroutes overleggen met het Vlaams Gewest?*

**Mme Caroline Persoons**.- Ce sont, paraît-il, les voitures blanches qui sont le moins impliquées dans des accidents.

Enfin, je voudrais attirer votre attention sur un dernier élément. Le tour des portes dans les trams est noir, et les fenêtres sont moins transparentes qu'avant, si bien que l'on ne voit plus où se trouvent lesdites portes. Même pour des personnes qui voient presque normalement, elles sont bien moins visibles qu'avant.

- *Les incidents sont clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

**concernant "les itinéraires cyclables régionaux".**

**M. le président**.- La parole est à Mme Caron.

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

**Mme Danielle Caron**.- D'ici 2009, le réseau des itinéraires cyclables régionaux devrait être entièrement terminé selon le "plan vélo 2005-2009". A ce jour, d'après mes informations, seuls quatre ICR ont été réalisés sur les dix-neuf prévus. Pourriez-vous me donner l'état d'avancement de ce dossier ?

Par ailleurs, nous assistons à certaines absurdités aux limites de la Région, entre autres celles de la Région bruxelloise à hauteur de Woluwe-Saint-Lambert et de Sint-Stevens-Woluwe, où le cycliste provenant de la Région flamande circule sur une piste cyclable qui s'arrête net dès le passage de la "frontière". Il s'agit d'une situation dangereuse puisque le cycliste, protégé par la piste, se retrouve très souvent dans une circulation dense et rapide, une fois entré en Région bruxelloise.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Tot nu toe zijn er vier gewestelijke fietsroutes, met een totale lengte van 55 km gerealiseerd, namelijk: van Sint-Lamberts-Woluwe naar het Centraal Station (route 13), van Oudergem naar het Centraal Station (route 15), van Ukkel naar het Justitiepaleis (route 1) en van Evere naar de Kruidtuinlaan (route 12).*

*De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werkt aan een deel van de fietsroute langs het kanaal (route 5) van Vilvoorde tot de Van Praetbrug.*

*Voor de routes van Watermaal-Bosvoorde naar de ULB-campus en het Troonplein (route 16) en van Neder-Over-Heembeek naar het Flageyplein (route 11) is een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Deze twee routes vertegenwoordigen een lengte van 38 km.*

*Er werd een studie uitgevoerd om 50 km fietsroutes af te bakenen op wegen waar al fietsen kunnen rijden en er enkel politiemaatregelen nodig zijn (gemarkeerde fietspaden, aangepaste lichten, beperkt eenrichtingsverkeer) of lichte aanpassingen: route 14 van Sint-Pieters-Woluwe naar de Wetstraat, de verbindingsswegen tussen route 12 in Evere en route 1 in Ukkel, route 6 van Anderlecht naar het Zuidstation, route 8 van Berchem naar de Naamsestraat en de verbindingsswegen tussen route 5 aan het kanaal en route 9 in Jette.*

*Deze 50 km en de routes 16 en 11 worden gerealiseerd in 2007. Dat is in totaal 88 km. Eind 2007 zullen er dus 143 km van de geplande 257 km fietsroutes liggen. De rest wordt aangelegd in 2008 en 2009.*

*Op de gewestelijke fietskaart is duidelijk te zien dat, behalve op het traject Brussel-Leuven, de gewestelijke fietsroutes perfect aansluiten op de*

Pourriez-vous m'indiquer si ce plan prévoit une collaboration entre la Région flamande et notre Région au niveau du tracé de ces itinéraires ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Quatre itinéraires cyclables régionaux d'une longueur totale de 55 km sont complètement réalisés, à savoir :

L'itinéraire de Woluwe-Saint-Lambert à la Gare Centrale (ICR 13) ; l'itinéraire d'Auderghem à la Gare Centrale ((ICR 15) ; l'itinéraire d'Uccle au Palais de Justice (ICR 1) ; l'itinéraire d'Evere au boulevard Botanique (ICR 12).

Le Service public fédéral Mobilité et Transports réalise une partie de l'itinéraire cyclo-piéton le long du canal (ICR 5), de Vilvorde au pont Van Praet.

L'itinéraire de Watermael-Boitsfort au Campus de l'ULB et à la place du Trône est en fin de procédure de demande de permis d'urbanisme (ICR 16).

L'itinéraire de Neder-Over-Heembeek à la place Flagey est également en procédure de demande de permis d'urbanisme (ICR 11).

Ces deux itinéraires en phase de demande de permis représentent 38 km d'itinéraires.

Une étude a été réalisée pour baliser 50 km d'itinéraires cyclables sur des tronçons déjà cyclables et qui ne demandent, pour être sécurisés, que des mesures de police - pistes cyclables marquées, feux adaptés, sens uniques limités - et des aménagements provisoires légers : ICR 14 de Woluwe-Saint-Pierre à la rue de la Loi, rocades A et B entre l'ICR 12 à Evere et l'ICR 1 à Uccle, ICR 6 Anderlecht-Gare du Midi et ICR 8 Berchem-rue de Namur et rocades A et B entre l'ICR 5 du Canal et l'ICR 9 de Jette.

Ces 50 km seront réalisés en 2007, ainsi que les ICR 16 et 11. Cela signifie que nous réaliserons 88 km d'itinéraires en 2007, soit davantage que les 55 km qui existent aujourd'hui. Fin 2007, nous compterons 143 km d'ICR sur les 257 km prévus au programme. Il restera donc 114 km à réaliser en

*fietsvoorzieningen in Vlaams-Brabant. Zo loopt fietsroute 13 aan het einde van de Woluwelaan over in het fietspad van de Wezembeeklaan.*

*Wat het traject Brussel-Leuven betreft, plegen wij momenteel overleg met Vlaanderen. Die besprekingen zullen binnenkort overigens nog vlotter verlopen, aangezien Vlaanderen van plan is ons voorbeeld te volgen en een fietsmanager aan te stellen.*

2008 et 2009.

Sauf sur le trajet Bruxelles-Louvain, il n'y a pas de problème de discontinuité des itinéraires cyclables entre les limites de la Flandre et celles de notre Région. Des discussions sont bien en cours avec la Flandre pour ce qui concerne le trajet Bruxelles-Louvain. La Région flamande a par ailleurs repris notre idée d'engagement d'un "manager vélo". Dès que celui-ci sera en service, les discussions seront encore plus faciles.

Comme vous pouvez le voir sur la carte cycliste de la Région, distribuée lors de tous les événements régionaux, les ICR vont jusqu'à la frontière de la Région et se prolongent en Brabant flamand.

En effet, nous avons réalisé ces connexions avec les aménagements en Brabant flamand, lequel dispose également d'une planification d'itinéraires cyclables fonctionnels et récréatifs.

L'ICR 13 de Woluwe, par exemple, se poursuit en Brabant flamand d'une part, par l'avenue de Wezembeek et d'autre part, par les pistes cyclables sur le boulevard de la Woluwe.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.**- Nous attendons beaucoup de cette collaboration entre les deux Régions.

Vous n'avez néanmoins pas répondu à la question traitant d'un endroit précis sur la chaussée de Louvain. Si cette piste cyclable est clairement délimitée par des bandes blanches à Woluwe Sint-Stevens, elle ne l'est plus à Woluwe-Saint-Lambert, sur la même chaussée. Cette piste débouche en effet sur une voirie empruntée à grande vitesse par des voitures sortant de l'autoroute. Les cyclistes-navetteurs qui se déplacent de la Région flamande pour se rendre à leur travail à Woluwe-Saint-Lambert se mettent en danger. Ils finissent par abandonner leur vélo pour reprendre leur voiture.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'examinerai ce point ultérieurement. Je vous ferai parvenir une réponse écrite à ce propos.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).**- *Ik verwacht veel van de samenwerking tussen de twee gewesten.*

*Ik had niettemin graag een antwoord gekregen betreffende het fietspad langs de Leuvensesteenweg. In Sint-Stevens-Woluwe wordt dat fietspad duidelijk met witte lijnen aangegeven. Bij het binnendrijven van Sint-Lambrechts-Woluwe houdt die wegmarkering op en komen de fietsers op de weg terecht. Dat is bijzonder gevvaarlijk, omdat de auto's die van de snelweg komen er zeer snel rijden. Heel wat fietsende pendelaars zijn bijgevolg weer op de auto overgeschakeld.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik zal dit probleem onderzoeken en u een schriftelijk antwoord bezorgen.*

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

betreffende "de wenselijkheid om bestuurders van bussen, trams en metrostellen van de MIVB met pepperspray uit te rusten".

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

**De heer Jos Van Assche.**- De afgelopen maanden werd de MIVB regelmatig geplaagd door vakbondsacties naar aanleiding van zware agressies tegenover chauffeurs van de MIVB op tal van metro-, tram- en buslijnen.

De maatregelen die tot dusver werden genomen om de groeiende onveiligheid van, en de agressie tegen de bestuurders van de Brusselse vervoersmaatschappij te counteren, hebben nog niet echt resultaten opgeleverd.

Het opzetten van een echt performant eerstelijnsveiligheidsnetwerk (in afwachting dat de politie of de gespecialiseerde MIVB-ordediensten ter plaatse zijn) kost bijzonder veel geld, gelet op de vereiste ontplooiing van extra mensen en middelen, en er is geen garantie dat die investeringen onmiddellijk of zelfs op iets langere termijn werkelijk zouden renderen.

Er bestaat niettemin een vrij eenvoudig en goedkoop middel dat de veiligheid van de bestuurders en de eventuele tweede man op de metro-, tram- en busstellen in belangrijke mate kan bevorderen, namelijk de pepperspray.

Momenteel zouden 300 veiligheidsagenten van de NMBS met dit soort sputibusjes en een stel handboeien zijn uitgerust. Om misbruiken te voorkomen en een efficient gebruik te verzekeren in geval van nood, hebben deze NMBS-agenten een speciale opleiding in een politieschool gekregen. Ook zou er hun op het hart gedrukt zijn om deze

## QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

concernant "l'opportunité d'équiper les conducteurs des bus, trams et métros de la STIB de spray au poivre".

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

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- Au cours des derniers mois, les services de la STIB ont été régulièrement perturbés par des actions syndicales, en réaction à des agressions violentes commises sur des conducteurs.

Les mesures adoptées jusqu'ici pour contrer l'insécurité grandissante et les agressions à l'égard des chauffeurs ne sont pas concluantes.

Le déploiement d'un réseau de sécurité de première ligne véritablement performant, chargé d'intervenir en attendant l'arrivée de la police ou des services d'ordre spécialisés de la STIB, est très coûteux. Il n'offre par ailleurs aucune garantie de efficacité.

Le spray au poivre est un moyen simple et bon marché d'améliorer la sécurité des chauffeurs et des accompagnateurs.

Actuellement, trois cents agents de sécurité de la SNCB disposeraient de ce type d'aérosol, ainsi que d'une paire de menottes. Pour éviter les abus, ils ont suivi une formation dans une école de police. Ils ont reçu instruction de n'utiliser cet équipement que dans certaines circonstances - précisées dans une série d'arrêtés royaux - et à condition d'être d'abord menacés.

(M. Willem Draps, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

La détention de ce type d'aérosol ne résoudra pas tous les problèmes des chauffeurs de la STIB. Mais

slechts in bepaalde omstandigheden te gebruiken, zoals bepaald in een resem koninklijke besluiten, en uiteraard op voorwaarde dat ze zelf eerst worden bedreigd.

*(De heer Willem Draps, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

Het spreekt voor zich dat het bezit van dit soort sprays niet alle veiligheidsproblemen voor de MIVB-bestuurders zal oplossen, maar het "veiligheidsgevoel" zou daardoor enorm kunnen toenemen en allerlei spijtige en dramatische voorvallen zouden effectief kunnen worden voorkomen.

Al bij al lijkt het ter beschikking stellen van een dergelijk afweermiddel, dat reeds bij herhaling zijn efficiëntie heeft bewezen en een mogelijke agressor niet ernstig kan verwonden, laat staan een dodelijk letsel toebrengen, op zijn minst een goede overgangsmaatregel in afwachting van een betere en efficiëntere dagdagelijkse eerstelijnsbescherming. Waarom overweegt u de invoering ervan niet?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dit is niet mijn bevoegdheid, maar die van de federale regering. Op 10 juni 2006 werd immers een koninklijk besluit gepubliceerd dat het model, de inhoud, de manier van dragen en het gebruik van spuitbussen en handboeien regelt. Deze regeling is uitdrukkelijk enkel van toepassing op leden van de veiligheidsdiensten, dus niet op bestuurders. De veiligheidsagenten mogen deze middelen pas gebruiken onder bepaalde voorwaarden en in speciale omstandigheden. Het systeem kan en mag dus niet ingevoerd worden in Brussel en we hebben ook geen plannen om dit aan de federale overheid te vragen.

**De heer Jos Van Assche.**- Wenst u dit systeem niet in te voeren?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik denk dat het niet wenselijk is dat te doen.

**De heer Jos Van Assche.**- Waarom niet?

*elle permettra d'accroître leur sentiment de sécurité et d'empêcher de nombreux incidents dramatiques et regrettables.*

*La mise à disposition d'un tel moyen de défense - qui a déjà plus d'une fois démontré son efficacité, ainsi que son innocuité pour l'agresseur - pourrait constituer une bonne mesure transitoire en attendant une protection de première ligne plus efficace.*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Cette question ne relève pas de ma compétence, mais de celle du gouvernement fédéral. Nous n'avons pas l'intention d'introduire ce système à Bruxelles. Un Arrêté royal est effectivement paru le 10 juin 2006, qui stipule le modèle, le contenu, la manière de porter et d'utiliser des aérosols. Il a également trait aux menottes. Ce règlement est explicitement réservé aux membres des services de sécurité. Il ne concerne donc pas les conducteurs. Les agents de sécurité peuvent utiliser ce matériel sous certaines conditions et dans des circonstances particulières.*

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *Ne désirez-vous pas introduire ce système ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Ce n'est pas souhaitable.*

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *Pourquoi pas ?*

**De heer Pascal Smet, minister.**- Chauffeurs hebben niet als taak met een spray te staan zwaaien.

**De heer Jos Van Assche.**- Dat zou nochtans veel kunnen voorkomen. En het is goedkoop.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Die chauffeurs zitten al in een hokje. Als ze de spray gebruiken, krijgen ze die zelf ook in het gezicht.

**De heer Jos Van Assche.**- Ondanks dat hokje slagen de criminelen er toch in om de chauffeurs te treffen. De pepperspray is niet de perfecte oplossing, maar hij is wel goedkoop en zou een belangrijke bijkomende veiligheidsmaatregel zijn.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is echter niet toegestaan. U hebt daarnet ook de collega's gehoord en ik denk niet dat er binnen deze commissie een meerderheid te vinden is voor de invoering ervan.

**De heer Jos Van Assche.**- Dat betreurt ik.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

betreffende "de perikelen rond de nieuwe uniformen van de MIVB-chauffeurs".

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

**De heer Jos Van Assche.**- Normaliter zouden de bestuurders van tram, bus en metro vanaf maandag 13 november 2006 hun nieuwe uniformen in de kleuren grijs en bordeaux moeten dragen.

Blijkbaar is de levering van die outfits echter zowat compleet in het honderd gelopen en moesten de

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Il ne revient pas aux chauffeurs d'agiter un spray.*

**M. Jos Van Assche** (*en néerlandais*).- *Cela empêcherait bien des agressions.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Coincés dans leur cabine, ils risquent de s'asperger eux-mêmes.*

**M. Jos Van Assche** (*en néerlandais*).- *Malgré cette cabine, les criminels parviennent à atteindre les chauffeurs. Sans être la panacée, le spray au poivre serait une mesure de sécurité importante et bon marché.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *C'est pourtant interdit. Vous ne réunirez pas de majorité au sein de cette commission pour adopter cette mesure.*

**M. Jos Van Assche** (*en néerlandais*).- *Je le déplore.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

concernant "les problèmes rencontrés avec les nouveaux uniformes des chauffeurs de la STIB".

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

**M. Jos Van Assche** (*en néerlandais*).- *Normalement, les conducteurs de tram, bus et métro devaient revêtir à partir du 13 novembre 2006 leurs nouveaux uniformes de couleurs grise et bordeaux. Si 80% des chauffeurs les ont bien reçus à domicile, plus de quatre cinquièmes d'entre eux se sont plaints des tailles livrées, généralement trop*

nieuwe uniformen in hun verpakking blijven.

Toch had zowat 80% van de betrokken chauffeurs een colli met hun nieuwe kleding thuisbesteld gekregen. Ruim vier vijfden van hen had echter alle reden om zich te beklagen over de geleverde maten, vooral wat de parkas betrof. Meestal waren deze vele maten te groot. De MIVB-werknemers werden ondertussen verzocht om alles zoveel mogelijk in de oorspronkelijke verpakking te laten.

De leverancier in kwestie zou nochtans een zeer grote speler op de 'uniformenmarkt' zijn en het wekt dan ook verbazing dat bij het nemen of het schatten van de maten de zaak dermate verkeerd werd ingeschat.

Al bij al lijkt het van weinig professionalisme te getuigen, zowel van de kant van de fabrikant als van de MIVB zelf. Men kan zich moeilijk van de indruk ontdoen dat eens te meer de beruchte wet van Murphy het hele zaakje heeft beheerst.

Volgens een bericht in de media vandaag zouden dan toch in de lente, meer bepaald in maart, de nieuwe uniformen door de 3.250 werknemers van de MIVB die in contact staan met het publiek worden gedragen.

De vraag is nu uiteraard wat er gaat gebeuren en tegen wanneer?

Zal de betrokken firma de kleding terugnemen en op zijn eigen kosten aanpassen of mag de MIVB, en dus grotendeels de belastingbetalen, eens te meer voor dit geklunget opdraaien?

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

**De heer Pascal Smet, minister.-** De MIVB heeft de leverancier in gebreke gesteld en een proces-verbaal met tekortkomingen opgesteld. De MIVB staat op de correcte uitvoering van de contractuele verplichtingen en eist dat de leverancier de fouten rechtzet.

Ondertussen is de leverancier de problemen aan het oplossen. Op dit ogenblik heeft de firma reeds aan ongeveer 600 werknemers een nieuw uniform bezorgd. Tijdens de volgende weken krijgen de

grandes. Entre-temps, les travailleurs de la STIB ont été priés de tout laisser dans l'emballage d'origine.

Bien que le fournisseur en question soit un acteur majeur du 'marché de l'uniforme', cette situation témoigne de peu de professionnalisme, tant de la part du fabricant que de la STIB. Selon un article de presse d'aujourd'hui, les nouveaux uniformes seraient tout de même portés dès mars prochain par 3.250 travailleurs en contact avec le public.

La société impliquée adaptera-t-elle les uniformes à ses frais, ou la STIB, donc essentiellement le contribuable, écopera-t-elle de l'addition ?

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** La STIB a mis le fournisseur en défaut et a dressé procès-verbal pour manquements. Elle exige que les obligations contractuelles soient remplies et que le fournisseur répare ses erreurs.

La firme a déjà fourni un nouvel uniforme à 600 travailleurs environ. Les autres recevront leur nouvel uniforme dans les prochaines semaines. L'opération d'échange sera clôturée en mars 2007. Tous les frais sont à charge du fournisseur. La

andere werknemers een nieuw uniform. De volledige omruilingsoperatie en het bijbestellen van uniformen zal in maart 2007 rond zijn. Alle onkosten zijn ten laste van de leverancier. De MIVB zal bovendien boetes opleggen voor de laattijdige levering, zoals voorzien in de wetgeving inzake overheidsopdrachten. De fout ligt volledig bij de leverancier, die zal opdraaien voor de kosten.

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

**De heer Jos Van Assche.**- Ik heb in de pers gelezen dat er een vrachtwagen vol uniformen in de stelplaats Jacques Brel staat. Is dat kleding die nog moet worden teruggebracht, of is het nieuwe kleding?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat weet ik niet. Ik ga daar niet de ladingen van de vrachtwagens controleren.

**De heer Jos Van Assche.**- Ik vond het toch een vreemd bericht.

**De voorzitter.**- Mijnheer Van Assche, dit is toch geen onderwerp voor een parlementaire vraag?

**De heer Van Assche.**- Dat weet ik niet, ik heb hier al vreemdere vragen gehoord.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RENÉ COPPENS

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

betreffende "de afrit 8 op de Brusselse Ring".

**De voorzitter.**- De heer Coppens heeft het woord.

*STIB infligera des pénalités pour la livraison tardive, comme prévu dans la législation sur les marchés publics.*

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

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *J'ai lu dans la presse qu'un camion rempli d'uniformes se trouvait dans le dépôt Jacques Brel. S'agit-il d'uniformes qui doivent être restitués, ou de nouveaux vêtements ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je l'ignore.*

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *L'information est étrange.*

**M. le président.**- M. Van Assche, ceci doit-il faire l'objet d'une question parlementaire ?

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *J'ai déjà entendu des questions plus étranges dans ce parlement.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. RENÉ COPPENS

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

concernant "la sortie 8 sur le Ring de  
Bruxelles".

**M. le président.**- La parole est à M. Coppens.

**De heer René Coppens.**- Op 28 juni 2006 heb ik u in de commissie Infrastructuur een vraag gesteld over een onderzoek dat Brussel uitvoerde naar de effecten en de gevolgen van het afsluiten van afrit 8 op de Brusselse Ring. Volgens Vlaams minister van Mobiliteit Kris Peeters waren de resultaten van dit onderzoek al voor januari 2006 beloofd aan de Vlaamse regering.

U hebt toen geantwoord dat er tijdens de zomermaanden een vergelijking zou plaatsvinden tussen het Vlaamse en het Brusselse model, waarbij de zone rond afrit 8 zou worden afgebakend. Binnen die zone zouden dan de sectorgegevens van het Vlaamse model in het IRIS-model worden ingepast, en zouden de Brusselse gegevens in het Vlaamse model worden ingepast.

De concrete gegevens zouden in oktober of in november 2006 beschikbaar zijn. Omdat die deadline ondertussen verstreken is, wil ik u vragen ons de gegevens te bezorgen en toe te lichten. Indien ze nog niet beschikbaar zijn, kunt u ons wellicht meedelen wanneer dat wel het geval zal zijn.

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mijn administratie heeft inderdaad aan de hand van haar model de gevolgen onderzocht.

Deze zijn negatief voor het Brussels Gewest. Door de sluiting van deze afrit zullen de automobilisten immers andere reisroutes gebruiken en op zoek gaan naar een andere afrit. Deze reisroutes lopen over wegen die men verkeersluw wil houden, wat indruist tegen de principes van het gewestelijk ontwikkelingsplan en het IRIS-verkeersplan.

De Houba de Strooperlaan kan haar rol als hoofdweg niet langer ten volle vervullen. Nu is deze laan verbonden met de Ring op de plaats waar zij die kruist, wat heel logisch is gelet op haar rol. Deze rol wordt in het GewOP bepaald.

Bovendien komt de hele bereikbaarheid van het Heizelplateau in het gedrang, vooral van de belangenzones en de activiteiten die niet in verband staan met parking C. Wanneer de afrit gesloten wordt, wordt het beheer van dit plateau uitermate

**M. René Coppens (en néerlandais).**- Concernant l'étude menée par la Région sur les effets de la fermeture de la sortie 8 sur le ring de Bruxelles, vous me répondiez le 28 juin dernier, qu'une comparaison serait effectuée durant les mois d'été entre les modèles flamand et bruxellois, afin de délimiter la zone autour de la sortie 8.

Selon le ministre flamand de la Mobilité, la Région bruxelloise avait déjà promis de fournir ces résultats au Gouvernement flamand pour janvier 2006.

Au sein de cette zone, les données de secteur du modèle flamand seraient intégrées au modèle bruxellois et vice-versa. Les données concrètes seraient en outre disponibles en octobre ou novembre 2006. Vu l'expiration de ce délai, pouvez-vous nous procurer et commenter ces données ?

Dans le cas contraire, pouvez-vous nous indiquer quand elles seront disponibles ?

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- Mon administration a effectivement étudié les conséquences sur la base de son propre modèle. Celles-ci sont négatives pour la Région bruxelloise. La fermeture de cette sortie entraînera une augmentation du trafic de transit via des routes que l'on aimerait préserver d'une circulation excessive, ce qui va à l'encontre des principes du PRD et du plan IRIS de circulation.

L'avenue Houba de Strooper ne pourrait plus remplir pleinement son rôle d'artère, tel qu'il est défini dans le PRD.

L'accessibilité et la gestion du plateau du Heizel sont également compromises, particulièrement pour les zones d'intérêts et les activités ne dépendant pas du parking C.

Les résultats ont été récemment présentés à la Communauté flamande lors d'une réunion qui rassemblait les deux administrations régionales concernées.

moeilijk.

Deze resultaten werden onlangs aan de Vlaamse Gemeenschap voorgesteld tijdens een vergadering van de twee betrokken gewestelijke administraties. Documenten werden uitgewisseld.

De Vlaamse gewestelijke administratie heeft onze bekommernissen goed begrepen en onderzoekt de resultaten van de evaluatie die uitgevoerd werd door onze administratie.

Dit punt komt eind januari 2007 op de agenda van het coördinatiecomité van het Samenwerkingsakkoord tussen Vlaanderen en Brussel.

**De voorzitter.**- De heer Coppens heeft het woord.

**De heer René Coppens.**- Ik dank de minister voor het efficiënte voorbereidende werk. Het heeft wat langer geduurd dan gepland, maar eind goed, al goed. Nu moeten we enkel nog hopen dat Brussel er goed uitkomt.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het kappen van 101 Japanse kerselaars aan de Mettewielaan".

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- *Er is de afgelopen weken al een en ander gezegd over het omkappen van bomen.*

*L'administration régionale flamande a bien compris nos inquiétudes et étudie les résultats de l'évaluation effectuée par notre administration.*

*Ce point figurera fin janvier 2007 à l'ordre du jour du comité de coordination de l'Accord de coopération entre la Flandre et Bruxelles.*

**M. le président.**- La parole est à M. Coppens.

**M. René Coppens** (*en néerlandais*).- *Je remercie le ministre pour l'efficacité de ce travail préparatoire, bien qu'il ait duré plus longtemps que prévu. Nous devons seulement espérer que Bruxelles s'en sorte bien.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'abattage de 101 cerisiers du Japon au boulevard Mettewie".

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans**.- Ces dernières semaines, la gestion du parc des arbres en Région de Bruxelles-Capitale a été évoquée, notamment à travers l'abattage des marronniers de l'avenue

*Nu is er ook een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd om de 101 Japanse kerselaars aan de Mettewielalaan in Molenbeek om te hakken. Ze zouden worden vervangen door zomereiken, met de bedoeling om het bosgebied in stand te houden.*

**De voorzitter.**- Het gaat hier niet over bosgebied.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Ik heb het meer bepaald over bomen die langs gewestwegen staan.*

*Op dit ogenblik staan er 400 Japanse kerselaars langs gewestwegen. De bomen langs de Mettewielalaan moeten sneuvelen, omdat de wortels de trottoirs beschadigen, omdat de bomen maar heel even in bloei staan, omdat ze slechts 50 jaar oud worden en omdat ze gevoelig zijn voor ziekten.*

*Ik ben er niet tegen gekant dat de bomen worden vervangen, maar het zou jammer zijn als er geen Japanse kerselaars meer zouden staan. Die bomen zijn immers erg mooi en worden op prijs gesteld door de bewoners.*

*In de stedenbouwkundige vergunning staat dat de Japanse kerselaars door zomereiken worden vervangen. Sommige bomen hebben onvoldoende water gekregen, waardoor er nu een aantal dode of zielotgende bomen moeten worden vervangen.*

*Wat is de planning van de werkzaamheden? Wanneer zullen ze van start gaan? Hoe worden de bewoners en de plaatselijke overheden ingelicht?*

*Krijgen de bewoners op tijd informatie over de plannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?*

*Als de wegbeheerder aanraadt om bij het vervangen van de bomen de harmonie in acht te nemen, is het beter om te werk te gaan zoals vroeger, toen enkel dode en zielotgende bomen werden vervangen.*

*Hebt u de bomen op de Mettewielalaan laten*

Winston Churchill.

D'autres permis, qui ont moins fait parler d'eux, ont été délivrés et concernent des arbres, parfois nombreux, situés sur les voiries régionales. Ainsi, un permis d'urbanisme a été délivré concernant l'abattage de 101 cerisiers du Japon au boulevard Louis Mettewie, sur la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Ce permis prévoit le replantage de chênes pédonculés, ceci dans un souci de gestion et de renouvellement du parc des arbres.

**M. le président.**- Le parc forestier n'est pas en cause.

**Mme Françoise Schepmans.**- En effet, ce sont les arbres que je désigne et non pas la Forêt de Soignes. Il s'agit des arbres d'alignement des voiries régionales.

Ces voiries comptent actuellement 400 cerisiers du Japon. L'abattage préconisé au boulevard Mettewie se base sur quatre éléments :

- les racines des cerisiers endommagent les dalles de trottoirs ;
- la floraison d'un cerisier du Japon est d'une beauté éphémère ;
- ce type d'arbre ne vit pas vieux, 50 ans en moyenne ;
- les cerisiers peuvent être infectés de bactéries.

Nous ne remettons pas en cause la nécessité du renouvellement des arbres du boulevard Louis Mettewie en tant que tel. Cependant, ces cerisiers du Japon offrent au quartier un cachet esthétique indéniable, apprécié des habitants, et leur suppression risque d'atténuer la beauté de celui-ci. Des précautions s'imposent par rapport à ce type d'abattage, afin qu'il soit correctement compris de la population attachée à son patrimoine local.

En étudiant le permis d'urbanisme, il y est spécifié notamment qu'il est nécessaire de rénover progressivement les alignements du boulevard en remplaçant les cerisiers du Japon par des chênes pédonculés. Bon nombre de ces arbres plantés en exécution des anciens permis n'ont pas repris comme il se doit, à défaut d'un arrosage suffisant.

*onderzoeken? Is het mogelijk om de Japanse kerselaars te behouden? U kunt eventueel overwegen om een andere soort van dezelfde familie te laten aanplanten en enkel de dode of zieke bomen te vervangen.*

*Wat gebeurt er in andere gemeenten met Japanse kerselaars langs de gewestwegen? Wat zijn de plannen van het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV)?*

Aujourd'hui, il nous faut donc remplacer plusieurs arbres morts ou dépérissants.

Nous souhaitons vous poser un ensemble de questions relatives à ce permis.

Quelle est la planification des travaux ? Quand la Région compte-t-elle les entreprendre ? Comment veut-elle en assurer l'information auprès des habitants et des autorités locales ?

S'il y a abattage, la population sera-t-elle prévenue à temps afin de bien comprendre la politique menée par la Région sur le boulevard Mettewie ?

Si le gestionnaire de voirie conseille de remplacer l'ensemble d'une rangée d'arbres afin de garder une harmonie, pourquoi ne pas procéder comme précédemment ? Par le passé, des arbres étaient remplacés sans pour autant procéder à un abattage systématique et seuls les arbres morts et dépérissants étaient remplacés.

Avez-vous fait une analyse de la situation des différents arbres se trouvant sur le boulevard Mettewie ? Serait-il possible de préserver la présence des cerisiers ? On peut éventuellement envisager une autre essence de la même famille et ne remplacer que les arbres morts ou malades.

Qu'en est-il des autres communes ? A Watermael-Boitsfort, des voiries, comme la cité-jardin, accueillent aussi des cerisiers du Japon. Qu'envisage l'Administration de l'Equipement et des Déplacements (AED) pour ces communes ?

**De voorzitter.** - Het betreft gemeentewegen.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*). - *Ook al gebeurt dit op gemeentewegen, is er contact tussen de gewestelijke en de gemeentelijke administraties?*

*Volgens de stedenbouwkundige vergunning zijn de kerselaars besmet met bacteriën. Om welke ziekte gaat het? Is er een verband met andere boomziektes in het gewest?*

*Bestaan er plannen om alle Japanse kerselaars in Brussel te vervangen?*

**M. le président.** - Il s'agit de voiries communales.

**Mme Françoise Schepmans.** - Même lorsque cela se passe sur des voiries communales, y a-t-il des contacts entre les administrations régionale et communales ?

Le permis d'urbanisme stipule que les cerisiers seraient infectés par des bactéries. De quel type de maladie s'agit-il ? Cela est-il imputable à un dépérissement bactérien, dont souffrent d'autres arbres de la Région ?

Existe-t-il un plan d'ensemble pour remplacer tous

*Is Arboriconseil - zie de zaak van de paardenkastanjes - ook bij deze zaak betrokken?*

*Er is ook sprake van uitdroging. Is er een probleem met het beheer van de bomen langs de gewestwegen? Zijn er maatregelen gepland?*

*Wat zijn de criteria die bepalen dat bomen wegkwijnen? Om hoeveel bomen gaat het op de Mettewielalaan en wat is de toestand ervan? Deze laan heeft niet overal een trottoir en er zijn heel wat stroken gravel, vooral aan het Scheutbos. Worden alle Japanse kerselaars systematisch vervangen, ook op de niet-betegelde stroken?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De werkzaamheden zijn gepland begin 2007. Zodra de precieze datum bekend is, zullen we de bevolking op de hoogte brengen.*

*Van de 101 Japanse kerselaars zijn er meer dan de helft in slechte staat of aangetast door houtzwam. We zullen de kerselaars vervangen door eiken en van de gelegenheid gebruik maken om de ongezonde eiken door nieuwe te vervangen. Zo verkrijgt men opnieuw een homogeen straatbeeld.*

*De Japanse kerselaars van Watermaal-Bosvoorde worden door de gemeente beheerd. Ik weet niet of de gewestelijke en de gemeentelijke administraties overleg hebben gepleegd.*

*De Japanse kerselaars van de Mettewielalaan zijn aangetast door houtzwam en niet door bacteriën zoals u daarnet zei. Alleen daarom worden ze verwijderd. Het is zeker niet de bedoeling om alle Japanse kerselaars van het gewest te verwijderen, ook al beschadigen ze met hun ondiepe wortels de voetpaden.*

*Wat uw zevende vraag betreft, het dossier wordt*

*les cerisiers du Japon en Région bruxelloise ?*

*La société Arboriconseil, qui est intervenue dans d'autres dossiers comme celui des marronniers, participe-t-elle au dossier d'abattage ?*

*Il est spécifié que de nombreux arbres n'ont pas repris faute d'un arrosage suffisant. Des difficultés de gestion se sont-elles posées par rapport à l'entretien des arbres situés le long des voiries régionales ? Prend-on désormais les mesures nécessaires pour pallier ce type de difficultés ?*

*Pouvez-vous nous donner quelques explications par rapport à ce que l'on qualifie d'arbres dépérissants ? En a t-on relevé le nombre et la situation sur le boulevard Mettewie ? Celui-ci n'est pas constitué dans son entièreté de trottoirs, mais également de nombreux espaces de terre battue, notamment le long du parc du Scheutbos. Envisage-t-on un remplacement systématique des cerisiers, même aux endroits où il n'y a pas de dallage ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- En réponse à la première question: les travaux sont prévus pour le début de l'année 2007.

Concernant la deuxième: la population sera avertie des travaux dès que la date de début du chantier aura été fixée.

Ensuite, sur les 101 cerisiers du Japon actuellement en place, plus de la moitié sont attaqués par des champignons lignivores ou présentent une structure dégradée. L'objectif des travaux prévus est de remplacer les cerisiers encore en place par des chênes et d'en profiter par remplacer également les chênes mal en point.

Les deux éléments latéraux du boulevard retrouveront ainsi une belle allure homogène.

Pour ce qui est des cerisiers du Japon de Watermael-Boitsfort, je confirme qu'ils sont gérés par la commune et non par la Région. J'ignore si des contacts existent entre les deux administrations.

En outre, les cerisiers du Japon du boulevard Mettewie ne sont pas attaqués par des bactéries,

*bestudeerd door het BUV (bestuur Uitrusting en Vervoer), directie Wegen, cel Aanplantingen.*

*Jonge aanplantingen hebben inderdaad meer aandacht nodig. Vooral aanplantingen van jonge eiken zullen in de toekomst beter worden verzorgd.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Hoe lang zullen de werkzaamheden duren? Zijn er verschillende stadia gepland? De wijkbewoners dienen tijdig op de hoogte te worden gebracht. Men mag hen niet voor een voldongen feit stellen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

mais par des champignons lignivores. Ils dégradent la structure du bois.

De plus, il n'est pas prévu de couper tous les cerisiers du Japon de la Région malgré les problèmes de déformation des trottoirs et d'enracinement superficiel qui font que ce type d'arbres est difficile à planter raisonnablement le long des voiries.

Pour ce qui est de votre septième question, le dossier a été étudié par la cellule "Plantations" de la Direction des voiries de l'AED (Administration de l'Equipement et des Déplacements).

Huitièmement, il est vrai que trop peu de soins ont été précédemment apportés aux plantations de jeunes arbres. Une attention particulière sera, cette fois, apportée aux conditions de plantation des jeunes chênes : terre améliorée, arrosage suivi, etc.

Quant à la raison principale de l'abattage des cerisiers du boulevard Mettewie, j'insiste sur le fait qu'elle ne réside pas dans la déformation des trottoirs, mais bien dans l'attaque de champignons lignivores.

**M. le président.-** La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** Concernant le début du chantier, prévu pour 2007, pouvez-vous m'informer de la durée des travaux ? Se dérouleront-ils en une ou plusieurs phases ?

Ce quartier est notamment connu pour ses cerisiers du Japon et le parc du Scheutbos. Informer précisément la population de la durée des travaux me semble indispensable, afin que les habitants n'aient pas le sentiment d'être mis devant le fait accompli sans connaître les conséquences de ces travaux.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE**

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

**betreffende "de mogelijkheid om een Regionaal Watergebonden Distributiecentrum voor palletvervoer in Zuid-Brussel uit te bouwen".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Uit een haalbaarheidsstudie, uitgevoerd door Inge Cornillie en Cathy Macharis van de VUB, blijkt dat de oprichting van een netwerk van Regionale Watergebonden Distributiecentra voor palletvervoer een economisch zeer rendabel alternatief voor het vrachtvervoer over de weg kan opleveren. Uit een marktonderzoek bleek dat vooral producenten van bouwmaterialen en "fast moving consumer goods" zoals frisdranken, bier en dergelijke erg geïnteresseerd zijn om hun op palletten geladen goederen over het water te vervoeren. Vanaf een kritische massa van 100.000 palletten per jaar en op voorwaarde dat een bepaalde afstand wordt aangelegd is het palletvervoer met behulp van de binnenvaart namelijk een stuk goedkoper dan over de weg. Bovendien zou het mogelijk zijn om op die manier een "modal shift" (d.i. het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer) te realiseren, waardoor minstens 14.300 vrachtwagens van de weg gehaald worden. Jaarlijks worden er in ons land immers 61,1 miljoen ton gepalletiseerde goederen vervoerd.

Uit de studie blijkt dat er acht aangewezen locaties zijn om een zo efficiënt mogelijk palletvervoer via de binnenvaart in Vlaanderen te organiseren: Leuven, Kortrijk, Antwerpen, Aalst, Gent, Genk, Hasselt en het zuiden van Brussel. In Kortrijk, Hasselt en het zuiden van Brussel zijn er terreinen beschikbaar. De aanleg van het openluchtzwembad zou echter het nodige roet in het eten kunnen gooien, omdat het op een voor dit plan strategische plaats zou komen te liggen.

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

**concernant "la possibilité de développer un centre régional de distribution par voie d'eau pour le transport des palettes à Bruxelles-Midi".**

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** Selon une étude de faisabilité, la création d'un réseau de centres régionaux de distribution par voie d'eau pour le transport des palettes constitue une alternative économique très rentable au transport de marchandises par la route. Une étude de marché a révélé que les producteurs de matériaux de construction et de biens de consommation sont très intéressés. A partir d'une masse critique de 100.000 palettes par an et à condition qu'une certaine distance soit parcourue, le transport des palettes par voie d'eau revient un peu moins cher que par la route. De plus, il permettrait de réduire faire disparaître de nos routes quelque 14.300 camions.

Selon l'étude, huit sites sont indiqués pour organiser un transport efficace de palettes par voie d'eau en Flandre. Des terrains sont disponibles notamment au sud de Bruxelles. Cependant, l'aménagement de la piscine en plein air pourrait venir tout gâcher, en s'installant à un endroit stratégique pour ce plan.

Nous sommes convaincus que Bruxelles ne peut manquer cette opportunité. En effet, le nouveau concept peut donner une impulsion économique au Port de Bruxelles, mais aussi désencombrer les voiries régionales. Le gouvernement bruxellois devrait choisir de développer le centre régional de distribution par voie d'eau et de l'intégrer dans le réseau flamand. Il faut aussi négocier avec les producteurs de matériaux de construction et de biens de consommation à haute mobilité pour susciter leur intérêt.

L'étude mentionne un cadre minimal et maximal

We zijn ervan overtuigd dat Brussel deze boot niet mag missen. In uw actieplan staat dat nieuwe trafieken aangetrokken moeten worden en dat er daarvoor in de mate van het mogelijke nieuwe terreinen ter beschikking gesteld zullen worden. Gezien dit nieuwe concept niet enkel een economische impuls kan geven aan de Brusselse haven, maar ook voor een ontlasting van de Brusselse wegen kan zorgen, zou de Brusselse regering ervoor moeten kiezen om het Regionaal Watergebonden Distributiecentrum uit te bouwen en te integreren in het Vlaamse netwerk. Ook zou er onderhandeld moeten worden met producenten van bouwmateriaal en van "fast moving consumer goods" om hen warm te maken voor deze optie.

In de studie wordt er gewag gemaakt van een minimale en maximale invulling van het concept. In beide gevallen zou het zuiden van Brussel een belangrijke rol kunnen spelen, ondermeer als overslagpunt tussen het Vlaamse hinterland en voor het transport richting Wallonië.

Hebt u kennis genomen van de studie 'Palletvervoer via de binnenvaart, een haalbaar alternatief?' Wat denkt u erover? Zal er concreet werk worden gemaakt van dit plan door de Haven van Brussel? Zal er contact opgenomen worden met producenten van bouwmateriaal en "fast moving consumer goods" om hen deze optie aan te bieden? Kunt u ons wat meer informatie geven over de locatie van het Regionaal Watergebonden Distributiecentrum in het zuiden van Brussel? Vormt de komst van een openluchtzwembad een bedreiging voor de verdere economische uithouw van de Haven van Brussel en de ontwikkeling van een Regionaal Watergebonden Distributiecentrum voor het zuiden van Brussel? Zult u overleg plegen met uw Vlaamse, Waalse en buitenlandse collega's om een Regionaal Watergebonden Distributienetwerk uit te bouwen?

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.-** Ik neem aan dat u in uw vraag met Zuid-Brussel het Bécodokbedoelt, dat het zuiden vormt van het Zeekanaal. Het eigenlijke zuiden van de Haven van Brussel bevindt zich in Anderlecht.

De VUB heeft in opdracht van NV Waterwegen

*pour le concept. Dans les deux cas, le sud de Bruxelles peut jouer un rôle important.*

*Que pensez-vous de cette étude ? Ce plan sera-t-il utilisé concrètement par le Port de Bruxelles ? Des contacts seront-ils pris avec les producteurs de matériaux de construction et de biens de consommation à haute mobilité pour leur présenter cette option ?*

*Pouvez-vous nous donner plus d'informations quant au site du centre régional de distribution par voie d'eau au sud de Bruxelles ? La piscine en plein air représente-t-elle une menace pour le futur développement économique du Port de Bruxelles et la création d'un centre de distribution ? Consulterez-vous vos collègues flamands, wallons et étrangers pour développer un tel centre ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).-** Je présume que lorsque vous parlez de Bruxelles-Sud, vous faites référence au bassin Béco, qui forme la pointe sud du canal maritime. Le véritable sud du Port de Bruxelles se situe à Anderlecht.

en Zeekanaal vanuit het Vlaams Gewest een studie uitgevoerd over de uitbouw van een netwerk van Regionale Watergebonden Distributiecentra. Samen met de Haven van Brussel heb ik kennis genomen van de resultaten van die studie en de Haven heeft op basis van die gegevens een proefproject uitgewerkt.

De Haven van Brussel heeft al geruime tijd belangstelling voor palletvervoer via de waterweg en heeft dit concept als één van de ontwikkelingselementen in haar masterplan "horizon 2015" opgenomen. Dat masterplan voorziet in de integratie van het "Bouwmateriadendorp" in het watergebonden netwerk voor palletvervoer. Zowel de aard van de goederen (bouwmateriaal, met uitzondering van het materiaal dat in bulk wordt geleverd) als de lokalisatie van het project (aan de linkeroever van het Bécodok in het stadscentrum) rechtvaardigen deze aanvoerkeuze, omdat deze een positieve invloed heeft op de mobiliteit. Volgens het masterplan bedraagt het huidige potentieel 25.000 ton per jaar. Dat is een niet te verwaarlozen massa.

Op langere termijn voorziet het masterplan om het concept tot "fast moving consumer goods" uit te breiden in samenwerking met het logistiek centrum BILC. Dat centrum zal daar in de directe omgeving worden uitgebouwd. Zodra deze twee fasen voltooid zijn kan in het Bécodok dit concept uitgebreid worden.

De Haven van Brussel heeft overigens aan het Vlaams Gewest voorgesteld om actief samen te werken bij de uitbouw van een netwerk van Regionale Watergebonden Distributiecentra.

Nog vóór de uitbouw van het "Bouwmateriadendorp", heeft het eerste gepalletiseerde goederenvervoer plaatsgehad op 14 juni 2006 met het schip "Sunrise". De lading gepalletiseerde Ytong-blokken van het bedrijf Xella te Burcht werd geleverd bij het bedrijf Binje Ackermans.

Deze eerste vaart vond plaats in het kader van een proefproject van Binje Ackermans en de Haven van Brussel in samenwerking met Fema-Feproma (Beroepsvereniging van bouwhandelaars en Producenten van bouwmateriaal) en de NV

*La VUB a réalisé une étude concernant la création d'un réseau de centres de distributions régionaux liés à la voie d'eau. Un projet pilote a été élaboré sur la base des données de l'étude.*

*Le Port de Bruxelles s'intéresse depuis de nombreuses années au concept du transport palettisé par voie d'eau, qui figure parmi les éléments de développement de son Masterplan "horizon 2015". Celui-ci prévoit d'intégrer le "Village de la construction" dans le réseau de transport palettisé par voie d'eau. Tant le type de marchandises (matériaux de construction autres que vracs) que la localisation du projet (rive gauche du bassin Béco, dans le centre-ville) justifient ce choix en raison de l'impact positif sur la mobilité. Le Masterplan identifie un potentiel actuel de trafic de 25.000 tonnes par an.*

*Avant même que le "Village de la construction" ne sorte de terre, un premier transport de marchandises palettisées a d'ores et déjà eu lieu le 14 juin dernier, avec le bateau "Sunrise", qui a livré à l'entreprise Binje Ackermans une cargaison de blocs Ytong palettisés en provenance de l'usine Xella de Burcht.*

*Ce premier voyage a été effectué dans le cadre d'un projet pilote mené par Binje Ackermans et le Port de Bruxelles, en coopération avec la Fema-Feproma (Fédération des négociants en matériaux de construction et producteurs de matériaux de construction) et la NV Waterwegen en Zeekanaal. Le "Sunrise", de la société Steja, est un bateau d'intérieur d'une capacité de 600 tonnes.*

*Un groupe de travail est en train d'être mis sur pied avec la Région flamande pour se pencher sur l'approche concrète. Ce projet de transport palettisé est repris en tant que "best practice" ("meilleure pratique") dans Dipcity, le projet interrégional que le Port de Bruxelles a élaboré en collaboration avec les Ports de Liège, Paris et Lille. Il vise à promouvoir le développement des ports intérieurs en tant qu'instruments de transport durable dans la ville.*

*Le gouvernement bruxellois n'a à ce jour pris aucune décision dans le dossier relatif à l'implantation possible de la piscine de plein air, puisqu'aucune note à ce sujet n'a été soumise au gouvernement. Les communiqués quant aux choix*

Waterwegen en Zeekanaal . De "Sunrise", van de maatschappij Steja, is een binnenvaartschip met een capaciteit van 600 ton.

Voor de voortzetting van het project is een werkgroep in de maak met het Vlaams Gewest over de concrete aanpak. Dit project van palletvervoer is ook als "best practice" opgenomen in Dipcity, het Interreg-project dat de Haven van Brussel uitvoert in samenwerking met de havens van Luik, Parijs en Rijssel. Het bevordert de ontwikkeling van binnenhavens als instrument van duurzaam transport in de stad.

Wat uw vraag over de mogelijke vestiging van het openluchtzwembad op dit terrein betreft, kan ik u mededelen dat de Brusselse Regering tot op heden geen enkele beslissing genomen heeft in dit dossier. Er is ter zake zelfs geen nota bezorgd aan de regering. Berichten over de vestiging berusten enkel op uitlatingen van de bevoegde minister in de media.

Ik sta in ieder geval achter de uitbouw van het "Bouwmateriadorp" op deze site, zoals gepland in het masterplan. Dit kan enkel een succesverhaal worden als zowel het stadscentrum als de waterweg goed toegankelijk zijn.

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Ik ben blij dat er een pilootproject loopt en dat er in juni al een eerste schip uitgevaren is. Ik neem aan dat dat goed meegevallen is, anders zou er nu geen werkgroep in de maak zijn. Heeft u enig idee van het tijdsverloop? Wanneer komt die werkgroep samen? Komen er nog proefvaarten? Wanneer kan het project van start gaan?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.**- Rond die werkgroep hebben we een voorstel gedaan aan het Vlaams Gewest. Ik kan u geen exacte datum geven, maar we willen er zo snel mogelijk mee van start gaan.

- *Het incident is gesloten.*

*du lieu d'implantation ne reposent que sur les déclarations dans les médias du ministre compétent en la matière.*

*Quoi qu'il en soit, je soutiens la création du "Village de la construction" à cet endroit. Le projet ne sera une réussite que si aussi bien le centre-ville que la voie d'eau sont aisément accessibles.*

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- Je suis heureuse qu'un projet-polite soit en cours de réalisation et qu'un premier transport fluvial ait été effectué. Mais quels sont les futurs délais ? Quand le groupe de travail se réunira-t-il ? D'autres transports expérimentaux seront-ils encore effectués ? Quand le projet démarra-t-il ?

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).**- Nous souhaitons que ce groupe de travail, pour lequel nous avons fait une proposition à la Région flamande, se réunisse le plus vite possible. Je ne peux néanmoins pas encore vous donner de date.

- *L'incident est clos.*

**BIJLAGE****Motie - Indiening**

- Gemotiveerde motie ingediend naar aanleiding van :
- de interpellatie van de heer Rachid Madrane tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het verslag van het comité belast met aanbevelingen inzake de slechte werking in de dienst 'Veiligheid en Controle'" ;
- de toegevoegde interpellatie van de heer Frederic Erens betreffende "de administratieve boetes op openbaar vervoer" ;
- en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Isabelle Emmery betreffende "het ontwerp van ordonnantie ertoe strekkende de personeelsleden van de MIVB te machtigen boetes op te leggen aan MIVB-reizigers".

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Rachid Madrane betreffende "het verslag van het comité belast met aanbevelingen inzake de slechte werking in de dienst 'Veiligheid en Controle'", de toegevoegde interpellatie van de heer Frédéric Erens betreffende "de administratieve boetes op openbaar vervoer", de toegevoegde interpellatie van mevrouw Isabelle Emmery betreffende "het ontwerp van ordonnantie ertoe strekkende de personeelsleden van de MIVB te machtigen boetes op te leggen aan MIVB-reizigers" en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken ;

**ANNEXE****Ordre du jour - Dépôt**

- Ordre du jour motivé déposé en conclusion de :
  - l'interpellation de M. Rachid Madrane à M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le rapport du comité chargé de recommandations relatives aux dysfonctionnements du service 'Sureté et Contrôle'" ;
  - l'interpellation jointe de M. Frédéric Erens concernant "les amendes administratives dans les transports en commun" ;
  - et l'interpellation jointe de Mme Isabelle Emmery concernant "le projet d'ordonnance visant à permettre aux agents de la STIB de percevoir des amendes auprès des usagers de celle-ci".

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Rachid Madrane concernant "le rapport du comité chargé de recommandations relatives aux dysfonctionnements du service 'Sureté et Contrôle'", l'interpellation jointe de M. Frédéric Erens concernant "les amendes administratives dans les transports en commun", l'interpellation jointe de Mme Isabelle Emmery concernant "le projet d'ordonnance visant à permettre aux agents de la STIB de percevoir des amendes auprès des usagers de celle-ci" et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

- Overwegende dat PV's die opgesteld worden door MIVB-agenten te weinig worden opgevolgd door het Parket, en er dus administratieve boetes zullen worden ingevoerd op het openbaar vervoer in Brussel ;
- Overwegende dat een doeltreffend « lik-opstuk-beleid » nodig is om de onveiligheid in de Brusselse metrostations te beteugelen ;
- Aangezien het catalogiseren van strafbare feiten die respectievelijk in aanmerking komen voor een administratieve boete, dan wel voor een correctionele afhandeling niet duidelijk is ;
- Aangezien het instellen van administratieve boetes op het openbaar vervoer slechts één maatregel is, naast andere bestaande maatregelen, en naast maatregelen die nog dienen te worden genomen, teneinde de veiligheid van de burgers op het openbaar vervoer in het Brussels Gewest te garanderen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een duidelijke en doorzichtige procedure uit te werken betreffende de aanwerving van regionale agenten die administratieve boetes mogen opleggen ;
- een duidelijke afbakening te bepalen van welke misdrijven vallen onder de bestraffing met administratieve boete, en welke misdrijven een verdere correctionele invulling dienen te krijgen ;
- een globaal veiligheidsplan uit te werken voor het gehele openbaar vervoernet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ».

- Considérant que le parquet ne donne pas suffisamment suite aux PV dressés par les agents de la STIB et qu'en conséquence, les transports en commun bruxellois vont introduire des amendes administratives ;
- Considérant qu'une politique efficace « du tac au tac » est nécessaire pour réprimer l'insécurité dans les stations de métro bruxelloises ;
- Étant donné que le catalogage entre les faits délictueux possibles d'une amende administrative et ceux susceptibles d'être correctionnalisés n'est pas clair ;
- Étant donné que le recours à des amendes administratives dans les transports en commun n'est qu'une mesure parmi les mesures qui existent et celles qui doivent encore être prises en vue de garantir la sécurité des citoyens dans les transports en commun de la RBC ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'élaborer une procédure claire et transparente en ce qui concerne le recrutement d'agents régionaux habilités à infliger des amendes administratives ;
- de délimiter clairement les délits sanctionnés par une amende administrative et les délits qui doivent être correctionnalisés ;
- d'élaborer un plan de sécurité global pour l'ensemble du réseau des transports en commun de la RBC. ».