



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 21 MAART 2007**

**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 21 MARS 2007**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

INHOUD**INTERPELLATIES**

6

- van de heer Dominiek Lootens-Stael

6

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

betreffende "de geplande werken op de expressweg A201 en belendende wegen van de Lambertzlaan naar de luchthaven en de mogelijke delocalisatie van de bedrijven gevestigd langs de toekomstige werf".

Besprekking – Spreker: de heer Pascal Smet, minister.

8

- van de heer Jacques Simonet

10

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

betreffende "de projecten van de Brusselse Regering om het verkeer in Brussel vlotter te laten rijden".

Toegevoegde interpellatie van de heer Serge de Patoul,

11

betreffende "de stadstol en de oplossingen voor het verkeersinfarct van het Brussels Gewest".

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS**

6

- de M. Dominiek Lootens-Stael

6

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

concernant "les travaux prévus sur la voie express A201 et les rues adjacentes au boulevard Lambertz vers l'aéroport et la délocalisation possible d'entreprises installées le long du futur chantier".

Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.

8

- de M. Jacques Simonet

10

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

concernant "les projets du gouvernement bruxellois visant à désengorger Bruxelles".

Interpellation jointe de M. Serge de Patoul,

11

concernant "le péage urbain et les remèdes aux problèmes de congestion de la Région bruxelloise".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie-Paule Quix,	11	Interpellation jointe de Mme Marie-Paule Quix,	11
betreffende "de maatregelen om het autoverkeer in Brussel te verminderen".		concernant "les mesures pour réduire la circulation automobile dans Bruxelles".	
Besprekking – Sprekers : de heer Yaron Peszstat, de heer Johan Demol, de heer Rachid Madrane, de heer Pascal Smet, minister.	19	Discussion – Orateurs : M. Yaron Peszstat, M. Johan Demol, M. Rachid Madrane, M. Pascal Smet, ministre.	19
Moties - Indiening	31	Ordres du jour – Dépôt	31
MONDELINGE VRAGEN	33	QUESTIONS ORALES	33
- van de heer Jos Van Assche	33	- de M. Jos Van Assche	33
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 actie 'Beethoven' van de MIVB en de werkelijke prioriteiten van de reizigers".		concernant "l'action 'Beethoven' de la STIB et les vraies priorités des voyageurs".	
- van de heer René Coppens	36	- de M. René Coppens	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de afrit 8 op de Brusselse Ring".		concernant "la sortie 8 sur le Ring de Bruxelles".	
- van mevrouw Martine Payfa	37	- de Mme Martine Payfa	37
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 maatregelen van het gewest na het verkeersongeval op een gewestweg waarbij het beeldhouwwerk van Staccioli beschadigd werd".		concernant "l'action de la Région suite à l'accident de circulation sur une voirie régionale ayant endommagé la sculpture de Staccioli".	
- van de heer Rachid Madrane	47	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	- de M. Rachid Madrane	47
		betreffende "het gedrag van de MIVB-controleurs bij de controle van vervoersbewijzen".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
- van de heer Johan Demol	49		concernant "le comportement des contrôleurs de la STIB lors de contrôles des titres de transport".	
		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	- de M. Johan Demol	49
		betreffende "de kwaliteit van de MIVB 65+ kaarten".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
- van de heer Rudi Vervoort	51		concernant "la qualité des cartes 65+ de la STIB".	
		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	- de M. Rudi Vervoort	51
		betreffende "het kruispunt tussen de Bordetlaan en de Leopold III-laan".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
- van mevrouw Martine Payfa	53		concernant "le carrefour entre l'avenue Bordet et le boulevard Léopold III".	
		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	- de Mme Martine Payfa	53
		betreffende "de heraanleg van de Brusselse Ring en de afsluiting van de Duboislaan".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
			concernant "le réaménagement du Ring de Bruxelles et la fermeture de l'avenue Dubois".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

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

betreffende "de geplande werken op de expressweg A201 en belendende wegen van de Lambermontlaan naar de luchthaven en de mogelijke delocalisatie van de bedrijven gevestigd langs een deel van de toekomstige werf".

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Mijnheer de minister, u plant een heraanleg van de A201, de expressweg die de Lambermontlaan verbindt met de luchthaven, en van twee parallelle wegen, waaronder de Bourgetlaan. De plannen omvatten een ondertunneling van de A201 met 2 maal 2 rijstroken voor doorgaand verkeer en een bovengrondse baan voor het openbaar vervoer, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers. Tijdens het eerste trimester van dit jaar zou een impactstudie opgesteld worden over de gevolgen voor de mobiliteit, de veiligheid, sociaal-economische factoren en het milieu. De werken zouden niet beginnen voor 2007, maar ten vroegste in 2008.

Bedrijven in onder meer Evere, Diegem en Zaventem zullen daarvan hinder ondervinden, bijvoorbeeld IBM, KPMG, Toyota, Exxon Mobile, Ericsson, Tenneco, Promedia, enzovoort. Volgens

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE

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

concernant "les travaux prévus sur la voie express A201 et les rues adjacentes au boulevard Lambermont vers l'aéroport et la délocalisation possible d'entreprises installées le long du futur chantier".

M. le président.- La parole est à M. Dominiek Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Les plans de réaménagement de l'A201, la voie express qui relie le boulevard Lambermont à l'aéroport, prévoient le percement d'un tunnel pour le trafic automobile sur deux doubles bandes et une voie en surface pour les transports en commun, les deux-roues et les piétons.*

Au cours du premier trimestre de cette année, une étude d'impact aurait dû être effectuée sur les conséquences en termes de mobilité, de sécurité, d'environnement et de facteurs socio-économiques. Les travaux commencerait au plus tôt en 2008.

Des entreprises installées le long du futur chantier, comme IBM, KPMG, Toyota, envisageraient de déménager si les coûts liés à la nuisance s'avéraient plus importants que les coûts d'une délocalisation. Vous devez à tout prix maintenir ces entreprises dans la Région, car leur présence est

geruchten zouden enkele daarvan plannen maken om hun vestiging te verplaatsen, als de overlast zo groot is dat de economische kosten omwille van die werken groter zijn dan de kosten voor een delokalisatie. De aanwezigheid van deze vestigingen is belangrijk voor de werkgelegenheid en u moet dan ook een maximale inspanning doen om hen te behouden in de regio.

Als beleidsvoerder, zou ik beginnen met een uitgebreide communicatie over het project aan de bedrijven in de werfzone. Ik zou hen vragen om een soort individuele impactstudie op te maken. De gegevens van al die bedrijven zou ik bundelen om er vervolgens rekening mee te houden.

Elk bedrijf moet voor zichzelf kunnen uitmaken in welke mate de hinder bepalend is voor een eventueel vertrek: wat is de werkelijke hinder voor een bepaald bedrijf, wat is de kostprijs van die hinder voor het bedrijf en in welke mate kan delokalisatie voor het bedrijf al dan niet interessant zijn.

Het spreekt vanzelf dat werkzaamheden van een dergelijke omvang hinder en overlast veroorzaken. Die moeten zoveel mogelijk beperkt worden door de werkzaamheden goed voor te bereiden, een permanente coördinatie te organiseren en goed met de bewoners te communiceren.

Coördinatie en samenwerking zijn de twee sleutelwoorden die ervoor moeten zorgen dat de werkzaamheden vlot verlopen, niet alleen in het belang van de latere gebruikers of in dat van de bedrijven die er gevestigd zijn, maar ook in dat van de werknemers.

Concreet wil ik u dan ook enkele vragen stellen. In welke mate krijgt het project al concreet gestalte? Zijn er principebeslissingen genomen of bevindt het dossier zich al in een verdere fase?

Vandaag verneem ik dat er reeds impactstudies gestart zijn. Voert het gewest die studies zelf uit of worden ze uitbesteed aan derden? Om hoeveel studies gaat het? Hoeveel studiebureaus zijn er belast met de studies?

Bestaat er een planning voor de verschillende fasen van de werkzaamheden? Zullen ze inderdaad pas in de loop van 2008 daadwerkelijk van start gaan?

fondamentale pour l'emploi à Bruxelles.

Elles devraient recevoir une information approfondie sur le projet et chacune devrait établir une étude d'impact, dont les résultats seraient considérés globalement. Chacune d'entre elles doit pouvoir déterminer dans quelle mesure l'impact des nuisances peut justifier une délocalisation.

Des travaux d'une telle ampleur entraînent inévitablement des nuisances. Celles-ci doivent être limitées au minimum grâce à une bonne préparation des travaux, une coordination permanente et une bonne communication avec les riverains. Coordination et collaboration sont les maîtres-mots pour un bon déroulement des travaux, dans l'intérêt des futurs usagers, des sociétés qui y sont établies et des travailleurs.

Concrètement, où en est le projet ? Des décisions de principe ont-elles été prises ou le dossier se trouve-t-il déjà dans une phase ultérieure ?

J'apprends aujourd'hui que des études d'incidence ont déjà débuté. Sont-elles réalisées par la Région ou sous-traitées ? De combien d'études s'agit-il et combien de bureaux d'étude en sont-ils chargés ?

Existe-t-il un calendrier pour les différentes phases des travaux ? Est-il vrai qu'ils ne débuteront que dans le courant de 2008 ? A quelle date précise ?

Menez-vous une concertation concrète avec les sociétés établies dans la zone du chantier ?

Ferez-vous coordonner toutes les phases des travaux de façon active, globale et permanente ? Qui endossera ce rôle de coordination ?

Qui s'occupe de la bonne marche de l'organisation ?

Wanneer juist?

Ik zei reeds dat hinder door werkzaamheden onvermijdelijk is. Pleegt u hierover concreet overleg met de bedrijven in de zone rond de werf? Dat lijkt mij in elk geval hoogst aangewezen.

Zult u alle fases van de werkzaamheden op actieve, globale en permanente wijze laten coördineren? Wie neemt die coördinerende rol op zich?

Wie grijpt er in als er zich problemen zouden voordoen in de organisatie? Kortom, wie zorgt ervoor dat alles vlot verloopt?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het project kadert in het Belirisakkoord en wordt geleid door de directie Vervoersinfrastructuur van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Deze dienst zal ook in de toekomst de werken leiden en is verantwoordelijk voor de communicatie met de bedrijven, de samenwerking met de betrokken diensten enzovoort. We zullen ons echter allicht ook wel met de zaken bemoeien. Tegen die tijd zal er ook een nieuwe website zijn waarop een overzicht wordt gegeven van alle werken in Brussel.

De FOD Mobiliteit en Vervoer diende begin vorig jaar een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in voor het gedeelte van het project dat zich op het grondgebied van het Brussels Gewest bevindt. Het betreft het gebied tussen de parking van de NAVO en de gewestgrens. De regering nam op 20 april 2006 akte van het project en vond dat er vanwege een aantal nieuwe elementen rekening moest worden gehouden met een mogelijke trambedding in het midden van de Leopold III-laan, tussen de Generaal Wahislaan en de Jules Bordetlaan.

Daarom vroeg de regering om twee alternatieve oplossingen te bestuderen: ten eerste een gemengde bedding voor bussen en trams in het midden van de Leopold III-laan, vanaf de Generaal Wahislaan tot

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le projet s'inscrit dans l'accord Beliris ; il est mené par la direction Infrastructure des transports du SPF Mobilité et Transports. A l'avenir, ce service dirigera également les chantiers. Il est responsable de la communication avec les entreprises, de la collaboration avec les services concernés, etc. Nous nous en occupons évidemment aussi. Un nouveau site web donnera un aperçu de tous les chantiers à Bruxelles.*

Le SPF Mobilité et Transports a déposé au début de l'année passée une demande de permis d'urbanisme pour la partie du projet qui se situe sur le territoire de la Région bruxelloise, entre le parking de l'OTAN et les limites de la Région.

Le 20 avril 2006, le gouvernement a pris acte du projet et a estimé qu'en raison de nouveaux éléments, il fallait prendre en compte un éventuel site propre pour les trams au milieu de l'avenue Leopold III, entre l'avenue Général Wahis et l'avenue Jules Bordet. C'est pourquoi, le gouvernement a demandé d'étudier deux solutions alternatives : d'une part, un site propre mixte, pour les trams et les bus, au milieu de l'avenue Leopold III, de l'avenue Général Wahis au nouveau site de l'OTAN, avec deux tunnels à hauteur de l'OTAN et, d'autre part, un site propre depuis l'avenue Général Wahis jusqu'à l'avenue Jules Bordet, qui serait en

de nieuwe NAVO-site, met twee tunnels ter hoogte van de NAVO en ten tweede eenzelfde bedding vanaf de Generaal Wahislaan tot het kruispunt met de Jules Bordetlaan die ter hoogte van het kruispunt met de Jules Bordetlaan en de ingang van de nieuwe NAVO-site gedeeltelijk zou worden omgelegd naar de zuidkant. In het laatste geval zou er slechts een tunnel nodig zijn.

De regering vroeg dat in de effectenstudie voor de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning de voor- en nadelen van beide oplossingen en de gevolgen van de aanleg van een tunnel zouden worden toegelicht.

De eerste effectenstudie werd in 1999 aangevat maar werd nooit beëindigd. Het Brussels Gewest overweegt al sinds die periode om een nieuwe tramlijn aan te leggen op de middenberm van de Leopold III-laan om een goede verbinding tussen het Noordstation, de Rogierlaan en de Leopold III-laan over de hele lengte mogelijk te maken.

Op 23 juni 2006 werd een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend bij het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH). Het lastenboek van de effectenstudie was tussen 16 en 20 oktober 2006 in openbaar onderzoek. De vergadering van de overlegcommissie vond plaats op 31 oktober 2006. Het definitieve lastenboek werd op 19 december 2006 naar een leidend ambtenaar van de directie Vervoersinfrastructuur van de FOD Mobiliteit en Vervoer verstuurd. Op 12 januari 2007 werd het studiebureau ARIES Consultants aangeduid.

De eerste vergadering van het begeleidingscomité voor de effectenstudie vond plaats op 2 maart 2007. Volgens het comité kan de effectenstudie beëindigd worden in september 2007, waarna ze zal worden onderworpen aan een openbaar onderzoek. De studie wordt niet door mijn directie, maar door de directie Stedenbouw van het BROH geleid, zoals gebruikelijk is. Er zetelt een vertegenwoordiger van de bedrijven in het begeleidingscomité. Op dit ogenblik weten we nog niet welke werken zullen worden uitgevoerd. Enkel de timing is bij benadering gekend, want die houdt verband met de bouw van de nieuwe NAVO-site.

Gezien het belang van die invalsweg, zal er nadat alle beslissingen genomen zijn, niet alleen een

partie dévié vers le côté sud à hauteur du carrefour avec l'avenue Jules Bordet et de l'entrée du nouveau site de l'OTAN. Dans ce cas, il ne faudrait qu'un tunnel.

Le gouvernement a demandé que, dans l'étude d'incidence pour l'octroi du permis d'urbanisme, les avantages et les inconvénients de chaque solution soient étudiés ainsi que les conséquences de la construction d'un tunnel.

La première étude d'incidence a été entamée en 1999 mais n'a jamais été achevée. La Région bruxelloise envisage depuis cette époque de mettre une nouvelle ligne de tram sur la berme centrale de l'avenue Leopold III afin de permettre une bonne liaison entre la gare du Nord, l'avenue Rogier et l'avenue Leopold III.

Le 23 juin 2006, une demande de permis d'urbanisme a été introduite auprès de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL). Le cahier des charges de l'étude d'incidence a été soumis à enquête publique du 16 au 20 octobre 2006. La réunion de la commission de concertation a eu lieu le 31 octobre 2006. Le cahier des charges définitif a été envoyé le 19 décembre 2006 à un fonctionnaire dirigeant de la direction Infrastructure des transports du SPF Mobilité et Transports. Le bureau d'études ARIES a été désigné le 12 janvier 2007.

La première réunion du comité de pilotage pour l'étude d'incidence a eu lieu le 2 mars 2007. Selon ce comité, l'étude d'incidence pourra être achevée pour septembre 2007. Elle sera ensuite soumise à enquête publique. L'étude ne sera pas menée par mon cabinet mais par la direction Urbanisme de l'AATL, comme le veut l'usage. Un représentant des entreprises siège au comité de pilotage. Nous ne savons pas encore quels travaux seront réalisés. L'agenda est approximativement connu car il est lié à la construction du nouveau site de l'OTAN.

Etant donné l'importance de cette voie d'accès, une campagne d'information sera menée à l'intention des entreprises, mais aussi du reste du pays, une fois toutes les décisions prises.

Un contrat a été passé à un moment donné avec l'OTAN pour creuser un tunnel à hauteur du carrefour de l'OTAN. Nous attendons les résultats

informatiecampagne worden gevoerd ten behoeve van de bedrijven, maar ook ten aanzien van de rest van het land.

Kort samengevat: op een bepaald ogenblik is er een verbintenis ten opzichte van de NAVO aangegaan om een tunnel ter hoogte van het NAVO-kruispunt aan te leggen. Wij wachten momenteel evenwel nog op de resultaten van de lopende effectenstudie alvorens bepaalde beslissingen te nemen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Een aantal bedrijven zijn bijzonder ongerust.

De heer Pascal Smet, minister.- Die bedrijven hebben de bijzonder onaangename gewoonte om hun bezorgdheid niet aan de juiste instantie mee te delen.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Ik zeg alleen dat een aantal bedrijven bijzonder ongerust zijn over de hinder die met die werken gepaard kan gaan. Het zou daarom van goed bestuur getuigen om nu al contact op te nemen met die bedrijven, ook al is de juiste aard van de werken nog niet bekend, en op hun ongerustheid in te spelen, teneinde te verhinderen dat het ergste scenario zich voordoet, namelijk dat de bedrijven zouden uitkijken naar andere vestigingsplaatsen. Is er al contact geweest met de bedrijven, ook al zijn nog niet alle details gekend?

De heer Pascal Smet, minister.- Niet recentelijk.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-

de l'étude d'incidence avant de prendre certaines décisions.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).-
Certaines entreprises sont particulièrement inquiètes.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-
Ces entreprises ont la fâcheuse habitude de ne pas confier leur inquiétude à la bonne instance.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).-
Il faudrait prendre contact avec ces entreprises et les rassurer quant aux nuisances qu'occasionneraient ces travaux, même si la véritable nature de ceux-ci n'est pas encore connue, pour éviter qu'elles n'envisagent de se délocaliser. Avez-vous déjà pris contact avec ces entreprises ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-
Pas récemment.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

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

LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de projecten van de Brusselse Regering om het verkeer in Brussel vlotter te laten rijden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL,

betreffende "de stadstol en de oplossingen voor het verkeersinfarct van het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX,

betreffende "de maatregelen om het autoverkeer in Brussel te verminderen".

De voorzitter.- Mevrouw Marie-Paule Quix is verontschuldigd. Haar interpellatie wordt ingetrokken.

De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Van de duizenden wagens en vrachtwagens die dagelijks op de Ring vastzitten, begeeft een groot deel zich in de Brusselse wijken. De gemeentelijke en gewestelijke overheden trachten de negatieve impact op het lokale verkeer te beperken.*

De gemeenten moeten dringend, en in overleg met het gewest, mobiliteitsplannen in werking stellen om het karakter van de residentiële wijken veilig te stellen en om de sociaal-culturele en economische activiteiten te beschermen, zonder dat daarbij de toegang tot het gewest wordt bemoeilijkt.

Het gewest dient de gemeenten te steunen door Brusselaars én pendelaars gevoelig te maken voor het probleem en hen aan te sporen aan autodelen te doen. Daarnaast moet het gewestelijke openbaar vervoer aantrekkelijk genoeg worden uitgebouwd.

Het is gevvaarlijk de toegangswegen naar Brussel te versmallen door het openbaar vervoer in eigen bedding te laten rijden, fietspaden aan te leggen of

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les projets du gouvernement bruxellois visant à désengorger Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. SERGE DE PATOUL,

concernant "le péage urbain et les remèdes aux problèmes de congestion de la Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE MME MARIE-PAULE QUIX,

concernant "les mesures pour réduire la circulation automobile dans Bruxelles".

M. le président.- Mme Marie-Paule Quix étant excusée, son interpellation est retirée de l'ordre du jour.

La parole est à M. Simonet.

M. Jacques Simonet.- En me référant à la situation de saturation quasi permanente du Ring de Bruxelles, je dois bien constater que, parmi les milliers de voitures et de camions qui fréquentent quotidiennement la ceinture de Bruxelles, une partie non négligeable de ces véhicules finit par se retrouver sur le territoire de nos communes et dans nos quartiers. Ce phénomène a été identifié par les autorités locales et régionales et nous essayons de faire preuve d'ingéniosité pour limiter cet effet de percolation et son impact négatif dans nos quartiers, concernant la qualité de vie de nos concitoyens.

L'enjeu aujourd'hui est de faire en sorte que les autorités communales mettent en application rapidement et de concert avec la Région des plans de mobilité, de manière à préserver le caractère résidentiel d'un certain nombre de quartiers, sans pour autant mettre à mal l'accessibilité des résidants et des visiteurs de la Région dans les différentes fonctions de notre ville. L'enjeu auquel nous sommes confrontés est de pouvoir préserver la vie

het aantal baanvakken te reduceren. In dat geval gebruiken pendelaars immers sluipwegen die hinder veroorzaken in de residentiële wijken.

Dat het openbaar vervoer goede infrastructuur nodig heeft, spreek ik in principe niet tegen maar er moet naar een evenwicht gezocht worden met andere doelstellingen, zoals een vlotte verkeerssituatie om de gewestelijke en nationale economie draaiende te houden. Een dergelijk evenwicht bereikt men alleen wanneer alle beleidsniveaus samenwerken: gemeenten, politiezones, openbare vervoersmaatschappijen en de lokale overheden in Vlaams- en Waals-Brabant.

De gewestregering lijkt haar hand niet uit te steken naar de plaatselijke Brusselse overheden of naar Waals- en Vlaams-Brabant.

In de pers wordt gesproken over "geheime" plannen om tol te heffen op voertuigen die Brussel binnenrijden en zo het gewest te ontlasten. Volgens Le Soir hebt u hierover studies laten uitvoeren.

Zijn er haalbaarheidsstudies besteld over een tolsysteem? Wie voert deze uit en met welk budget? Welke ministers zullen deze kwestie volgen?

De minister van Leefmilieu en u lijken uiteenlopende standpunten te hebben. Mevrouw Huytebroeck wil gebruik maken van de ervaringen in Londen en Stockholm, terwijl u eerder tegen een tolsysteem bent. Welk standpunt volgt de gewestregering?

U zou eerder voorstander zijn van parkings buiten het stadscentrum. In 2005 zei u dat u 6.000 bijkomende plaatsen wilde creëren via privé-publieke samenwerkingen. Hoe zit het daarmee?

Over een eventueel tolsysteem moet overlegd worden met de andere machtsniveaus. Binnen welk formeel kader en met welke frequentie hebt u dat gedaan? Wat is het resultaat hiervan?

Wat zijn de concrete resultaten van uw contacten met de gemeenten uit de Rand?

Staan er initiatieven op het programma en in de begroting? Welke zijn dat en hoe worden de financiële lasten ervan verdeeld?

sociale, la vie culturelle et surtout la vie économique de la Région bruxelloise, tout en agissant pour limiter l'afflux d'automobiles vers les zones résidentielles.

Nous pensons qu'il appartient à la Région bruxelloise au premier chef de venir en appui à ces politiques communales en termes de mobilité, en essayant de développer des projets de sensibilisation des Bruxellois et surtout des navetteurs à l'usage partagé de la voiture, mais aussi de rendre plus attractif le réseau de transport en commun. Il est dangereux de vouloir simplement "fermer les robinets d'accès à Bruxelles" en créant des sites propres à usage des transports en commun, voire en multipliant les bandes cyclables sur des voiries pénétrantes de la Région bruxelloise.

Nous n'avons pas vocation à créer le chaos automobile à un endroit en limitant, par exemple, le nombre de voies réservées aux automobiles, notamment sur les grandes artères aux portes de Bruxelles. Cela a pour seule conséquence de déplacer le phénomène et d'encourager les navetteurs à privilégier des itinéraires alternatifs qui traversent les quartiers résidentiels.

Dans ce dossier comme dans bien d'autres qui concernent la Région bruxelloise, il faut faire preuve d'équilibre et de mesure. Je songe notamment à l'équilibre entre les nécessités d'aménager des infrastructures pour les transports en commun - ce que je ne remets pas en cause sur un plan philosophique - et les besoins de déplacements utiles pour faire tourner l'économie régionale et nationale. Nous avons vocation à tendre vers cet équilibre par un dialogue entre les niveaux de pouvoir intra-bruxellois (communes, zones de police et opérateurs de transports en commun), mais aussi avec les entités locales et provinciales du Brabant flamand et du Brabant wallon.

Cette politique de la main tendue vers d'autres acteurs publics, au niveau local bruxellois, ou en direction du Brabant wallon et du Brabant flamand, ne semble pas guider les réflexions et les décisions du gouvernement régional.

Je vous interpelle en me référant aux déclarations

Ik denk dat er nood is aan een globale visie op het probleem, zeker nu we hebben vernomen dat het GEN nog 3 of 4 jaar langer wordt uitgesteld.

De Brusselse minister van Mobiliteit moet ernaar streven dat alle betrokken instanties goed samenwerken om het Brussels verkeer te ontlasten. Ook het hinterland moet daarbij worden betrokken. Ik pleit dan ook voor de oprichting van een orgaan dat het probleem over de gewest- en gemeentegrenzen heen kan aanpakken.

Uit een interview met de minister meen ik te hebben begrepen dat hij bereid is tot meer samenwerking met Vlaams-Brabant. Tot daar mijn vragen.

publiées par la presse concernant l'opportunité de créer une tarification pour les entrées des véhicules dans notre Région.

La presse évoque des plans "secrets" du gouvernement visant à désengorger la Région bruxelloise. Nous souhaitons pouvoir être informés de la teneur de ces études, tenues pour confidentielles jusqu'à la parution d'un article dans le journal "Le Soir."

Des études sont-elles en cours en vue d'apprecier la faisabilité d'un système de tarification de l'entrée de véhicules aux portes de la Région bruxelloise ? Ceci serait prévu dans le cadre de l'actualisation du plan IRIS.

Le cas échéant, qui est en charge de ces études et quel est le budget qui leur est consacré?

Quels sont les ministres qui vont en assurer le suivi ?

Le gouvernement s'est-il prononcé sur le principe de la mise en place d'un système de tarification des entrées automobiles dans Bruxelles ?

Cette question est pertinente lorsqu'on voit les positions divergentes prises par la ministre de l'Environnement et vous-même.

Vous semblez être opposé à un péage urbain. Votre collègue, au contraire, souhaite que l'on s'inspire des expériences menées à Londres et à Stockholm. Quelle est la position du gouvernement régional ? La vôtre ou celle de Mme Huytebroeck ?

Vous semblez favoriser la création de parkings de dissuasion. En 2005, en réponse à une de mes questions, vous affirmiez votre intention de créer une capacité supplémentaire de 6.000 places. Où en sommes-nous aujourd'hui ? Qu'en est-il des partenariats public-privé que vous annonciez il y a deux ans ?

L'instauration éventuelle d'un péage urbain constitue un dossier emblématique de la nécessité d'une concertation étroite avec les autres niveaux de pouvoir concernés.

A quel rythme, et dans quel cadre formel, ce débat a-t-il fait l'objet de concertations entre autorités

régionales et communales bruxelloises ? Quel en est le suivi ?

Quels sont les résultats concrets des contacts, des discussions que vous avez pu mener avec les autorités des communes périphériques, afin d'évoquer le dossier de l'engorgement de Bruxelles ?

Des initiatives ont-elles été programmées et budgétisées ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et comment se répartissent les efforts financiers entre les intervenants ?

Je pense que l'on a intérêt à avoir une vision globale dans la mesure où, - on a encore pu s'en rendre compte, M. le président, lors de la commission de ce lundi au cours de laquelle vous avez entendu M. Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel; - on nous annonce maintenant 3 ou 4 années de retard supplémentaire pour la réalisation du RER.

Le ministre bruxellois de la Mobilité doit être le garant d'une véritable politique intégrée entre les différentes entités impliquées dans la problématique de désengorgement de Bruxelles. Au-delà des communes bruxelloises, il y a une nécessité d'inclure notre hinterland. Très concrètement, je plaiderais pour la création d'une entité juridique qui serait en charge de la cogestion de ces questions qui transcendent manifestement les frontières communales et régionales et qui peuvent concerner Bruxelles dans son hinterland socio-économique naturel.

Je reviens donc à la proposition que j'avais faite de trouver des réflexions communes entre la Région bruxelloise et, notamment, le Brabant flamand. J'ai cru comprendre au travers d'une interview donnée par le ministre qu'il n'y était pas hostile.

M. le président.- La parole est à M. Serge de Patoul pour son interpellation jointe.

M. Serge de Patoul.- J'essayerai de ne pas être trop redondant, mais s'il devait y avoir des répétitions, cela signifierait à quel point nous souhaitons avoir des réponses aux questions posées.

M. Denis Grimberghs.- Pour autant que ces

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Als mocht blijken dat ik bepaalde uitspraken van de heer Simonet herhaal, dan wijst dat erop hoeveel belang de MR eraan hecht.*

De heer Denis Grimberghs (*in het Frans*).-

Zolang u elkaar maar niet tegenspreekt.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Uiteraard doen we dat niet.*

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Bij de parlementsleden van de cdH bestaat dat risico niet: ze zijn namelijk met te weinig om elkaar tegen te kunnen spreken.*

(Gelach)

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Volgens een studie van Stratec zou een gemiddelde autorit in Brussel 32% à 45% langer duren.*

De studie gaat over de 133 gemeenten van de GEN-zone, die met zijn 3 miljoen inwoners het drukste verkeer van België heeft. Overigens vind ik dat er een soort van Brusselse stadsgemeenschap zou moeten bestaan die in overeenstemming is met de ware sociaal-economische en geografische dimensies.

Tussen 1991 en 2001 is het aantal pendelaars die met de auto komen met 20% gestegen en is het aantal voertuigen met 207.400 toegenomen. Naar schatting zal het aantal tegen 2010 opnieuw gestegen zijn, waardoor de verkeerssituatie in en rond Brussel helemaal rampzalig wordt. We moeten dus dringend langetermijnsoplossingen bedenken.

In de media was onlangs sprake van de invoering van een stadstol. Er werd een vergelijking gemaakt met buitenlandse voorbeelden, zoals Londen en Stockholm.

Volgens Le Soir heeft het gewest een theoretische studie besteld over de gevolgen van de invoering van een stadstol en dit in het kader van het IRIS verkeersplan. De minister heeft dat bevestigd.

Wie werd met deze studie belast, hoeveel heeft ze gekost en wat zijn de conclusies ervan?

Er bestaan verschillende denkpistes om de opstoppingen in Brussel te verhelpen. Dagelijks zorgen immers zowat 200.000 voertuigen voor overlast.

questions de membres du MR ne soient pas incohérentes.

M. Serge de Patoul.- Nous y incluons la cohérence, bien sûr, mais elle n'est pas à démontrer.

M. Jacques Simonet.- Vous êtes tellement peu nombreux au cdH qu'effectivement vous n'avez pas ce genre de problèmes.

(Rires)

M. Serge de Patoul.- Il y a quelques mois, j'évoquais déjà les problèmes de congestion auxquels sera confrontée notre Région si rien n'est entrepris aujourd'hui. En effet, d'ici 2015, d'après l'étude du bureau Stratec publiée il y a près d'un an, les temps de parcours augmenteraient à Bruxelles de 32 à 45 %, et la croissance des déplacements aboutirait au blocage.

Cette étude concerne les 133 communes de la zone RER, qui compte 3 millions d'habitants, qui est le noeud de la mobilité en Belgique, et qui résulte de l'exode des habitants de la ville vers la périphérie.

Soulignons d'ailleurs que la prise en considération d'une telle zone démontre l'intérêt d'étudier Bruxelles dans sa globalité et de développer une communauté urbaine qui ferait correspondre la Région bruxelloise à sa véritable dimension socio-économique et géographique.

Lorsque l'on sait que le nombre de navetteurs automobilistes a augmenté de 20 % entre 1991 et 2001, que le nombre de véhicules a crû de 207.400, que, selon les prévisions, la croissance de véhicules à l'horizon 2010 tournera autour de 21 à 34 %, que par rapport à 2001 c'est un supplément de 17 % de voitures qui pénétrera le matin dans Bruxelles, et de 13 % dans la zone RER, et que cette situation créera un véritable anneau de congestion autour de Bruxelles avec une saturation du Ring et de tous les accès à Bruxelles, nous devons admettre que nous n'avons plus le choix et que nous devons absolument trouver des solutions à plus et moins long terme pour éviter la saturation du trafic dans notre Région.

Dans la presse des 24 et 25 février derniers, alors qu'était abordée la recherche de solutions à la

Een eerste suggestie is om aan de 40 toeganswegen tot de stad een tolhuisje te plaatsen en 3 euro te innen per voertuig dat de stad tijdens de spits binnenrijdt of verlaat.

Een tweede mogelijkheid is om de voertuigen de klok rond te laten betalen, aan een tarief van 50 cent in de daluren en 1,20 euro tijdens de spits, met een maximumtarief van bijvoorbeeld 5 euro per dag. De Brusselaars worden vrijgesteld van deze tol.

Hoe zal men die stadstol innen? Via tolhuisjes of via camera's zoals in Londen?

Zal het nog mogelijk zijn Brussel binnen te rijden langs de secundaire wegen? Zal de maatregel de opstoppingen verhelpen? Zijn daarrond al berekeningen gemaakt?

Zullen de voertuigen alleen tijdens de spits of de hele dag moeten betalen en hoeveel? Geldt de tol ook voor Brusselaars? Hoeveel bedraagt de opbrengst voor het gewest? Gaat die opbrengst naar de verbetering van de verkeersinfrastructuur of ook naar andere bestemmingen die niets met mobiliteit te maken hebben?

De invoering van een stadstol kan ook andere problemen veroorzaken. In het buitenland is het gebied waar de stadstol is ingevoerd omringd door een territorium dat valt onder dezelfde overheid. De typische situatie van Brussel kan echter aanleiding geven tot een conflict met de andere gewesten.

We mogen niet toelaten dat de ondernemingen vertrekken naar de Rand, waar de 'business parks' als paddestoelen uit de grond komen. Dat zou Brussel heel wat fiscale inkomsten kosten. We moeten dus opletten en over ons mobiliteitsplan onderhandelen met de andere gewesten.

Nu al weigert de provincie Vlaams-Brabant bepaalde wegenwerken uit te voeren aan de gewestwegen in de faciliteitengemeenten. Het Vlaams Gewest wil niet dat lijnen van de MIVB verlengd worden op Vlaams grondgebied, terwijl De Lijn haar zin doet in Brussel. Er zijn problemen met de tarifering tussen de verschillende netten, de oostelijke Ring, de wisselparkings, enzovoort.

congestion de Bruxelles, il a été longuement question du péage urbain. Des comparaisons ont été établies avec des exemples étrangers : je pense plus particulièrement à Londres et à Stockholm.

Selon le quotidien "Le Soir", et vous avez confirmé l'information, M. le ministre, une étude théorique a été commandée dans le contexte du plan de circulation bruxellois IRIS. Elle examinait quelle serait l'incidence de l'introduction d'un système de péage urbain à l'entrée de notre Région.

Pourriez-vous, dès lors, nous indiquer, M. le ministre, qui a été chargé de cette étude, quel en a été le coût et quelles en sont les conclusions ?

Il semble qu'existent plusieurs hypothèses pour désengorger Bruxelles, qui subit chaque jour les nuisances de quelque 200.000 voitures qui pénètrent dans la ville.

La première suggestion serait d'installer un portique à chacun des 40 points d'accès à et de faire payer trois euros pendant les heures de pointe aux véhicules entrant ou sortant en semaine.

Une deuxième piste serait de faire payer les voitures 24h/24 au prix de 50 cents en heures creuses et 1,20 euro en heures de pointe. Un maximum taxable par jour serait fixé, par exemple de l'ordre de 5 euros. Les habitants de Bruxelles seraient dispensés de payer.

Quand on parle de péage urbain, plusieurs questions me viennent à l'esprit, notamment quant à la manière : le choix se portera-t-il sur des portiques ou des caméras comme cela se passe à Londres ?

Du point de vue de l'efficacité, sera-t-il encore possible d'entrer à Bruxelles par des voies secondaires ? La mesure permettra-t-elle réellement de décongestionner notre Région ?

De manière temporaire ou à plus long terme, quel est très précisément l'effet quantitatif attendu des scénarios de péage urbain développés dans l'étude d'incidence en rapport avec le plan de circulation bruxellois IRIS ?

Des questions me viennent également à l'esprit à

Als de Brusselse regering iets wil bereiken bij de andere overheden, moet ze met één stem spreken en de belangen verdedigen van Brussel en haar inwoners.

Zonder dat de regering een duidelijk standpunt inneemt over deze studie, hebben we kunnen vernemen dat er twee kampen zijn: de minister van Financiën en uzelf, mijnheer Smet, zijn tegen en de minister van Leefmilieu is voor, net als de cdH. De minister-president spreekt zich niet uit voor het ene of het andere kamp, maar zegt alleen dat hij nog nooit over dit plan gehoord heeft.

Er is dus absoluut geen consensus binnen de regering. De MR betreurt dat.

Wat is het officiële standpunt van de Brusselse regering over de eventuele heffing van een stadstol?

Op het vlak van mobiliteit moet er spoedig iets gedaan worden. Het duurt immers lang voor beslissingen ook werkelijk uitgevoerd worden, kijk maar naar het GEN. Als we dit systeem invoeren, moeten er voldoende alternatieven zijn. Het openbaar vervoer, inclusief het GEN, moet verbeterd worden.

Volgens de gedelegerd bestuurder van Infrabel, de heer Luc Lallemand, kan het GEN onmogelijk vóór 2016 operationeel zijn.

Aangezien er over de stadstol geen eensgezindheid bestaat binnen de regering en de studie van Stratec een groei van het aantal voertuigen voorspelt met 21 à 34 % tegen 2010...

propos du financement. Allez-vous faire payer les conducteurs seulement pendant les heures de pointe ou durant toute la journée ? A quel prix la tarification a-t-elle été établie ? Les Bruxellois payeront-ils aussi ? Ce système sera-t-il rentable pour la Région ? Dans l'affirmative, les recettes seront-elles destinées à améliorer les infrastructures - routes, signalisation, etc. -, ou serviront-elles à remplir les caisses bruxelloises en vue d'autres politiques que celles portant sur la mobilité ?

Si un péage urbain est introduit, il convient de faire preuve de vigilance. Si nous comparons notre situation à celle d'autres pays, le péage urbain à l'étranger concerne toujours une zone centrale autour de laquelle se trouve une zone périphérique qui est gérée par la même autorité. Si nous en revenons maintenant à la spécificité bruxelloise, nous nous retrouvons automatiquement en situation de concurrence entre Régions, en tout cas eu égard aux limites régionales que nous connaissons aujourd'hui.

D'où mon souci clair de ne pas constater passivement un exode des entreprises vers la périphérie, où les Business Parks se développent à la vitesse de la lumière, et alors que la perte des recettes fiscales de ces entreprises ferait se réduire les finances régionales comme peau de chagrin.

Il est donc impératif, dans le cadre des plans de mobilité pour Bruxelles, que le gouvernement bruxellois soit très vigilant et qu'il négocie habilement avec les deux autres Régions pour ne pas être finalement le dindon de la farce.

On sait aujourd'hui que le service des routes du Brabant flamand refuse de faire certains aménagements sur les routes régionales dans les communes à facilité, que la Région flamande refuse la prolongation des lignes de tram de la STIB sur son territoire, alors que De Lijn agit comme bon lui semble à Bruxelles, sans respect des législations en vigueur. On connaît les problèmes de tarification entre les différents réseaux, la problématique du ring Est de Bruxelles, qui sera développée plus tard par ma collègue Mme Payfa, la problématique des parkings d'échange, les étranglements au niveau du Ring, et j'en passe.

Il n'est dès lors pas inutile de rappeler au

gouvernement bruxellois que, s'il veut agir dans l'intérêt des Bruxellois, il a tout intérêt à se faire respecter des autres entités, à parler d'une seule voix et à se faire le réel avocat et porte-parole des besoins de Bruxelles et de ses habitants.

Or, en marge de la diffusion de cette étude, l'on a pu prendre connaissance du sentiment de certains membres du gouvernement sur la question, sans pour autant avoir une position claire de celui-ci. On a ainsi pu découvrir le camp des "anti" du côté du ministre des Finances et du Budget et de vous-même, M. Smet ; celui des "pro" composé de la ministre de l'Environnement, Evelyne Huytebroeck, pour qui le péage urbain est une option à considérer sérieusement et, indirectement, du cdH, qui s'est clairement exprimé sur le sujet dans "Le Soir" du 4 décembre 2006, en page 6, par la voix de sa présidente, Mme Milquet, qui s'est dite "favorable à l'idée d'un péage urbain à l'entrée de Bruxelles" ; et entre les deux camps, le ministre-président, qui déclare n'avoir jamais entendu parler de ce plan, qui n'a jamais figuré à l'agenda du gouvernement bruxellois.

De ce que l'on a pu apprendre par la presse et de ce qui ressort de cette étude, il y a une absence totale de consensus au sein du gouvernement. Le groupe MR ne peut que déplorer cette cacophonie, cette absence de prise de position claire et officielle sur la question.

Pourriez-vous, M. le ministre, nous faire connaître aujourd'hui la position officielle du gouvernement bruxellois sur la question du péage urbain ?

La situation de la mobilité ne peut pas attendre indéfiniment. Il faut agir vite, et quand je dis vite, en termes de mobilité, il faut voir à long terme. On le voit avec le RER: ce qui se décide aujourd'hui, voire même hier, sera d'application dans dix ans, si tout va bien. Si l'on fait le choix d'implanter un tel système, il ne sera possible que s'il existe une offre alternative suffisante. Une amélioration du réseau de transport en commun est, dans ce cadre, indispensable. J'inclus également le réseau RER dans ce dispositif global.

Or, d'après les déclarations de l'administrateur délégué d'Infrabel, M. Luc Lallemand, les infrastructures du RER ne pourraient pas être

De voorzitter.- Gelieve uw betoog af te ronden.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- Welke plannen heeft de regering in petto om een verkeersinfarct te voorkomen? Heeft ze een planning opgesteld, overleg gepleegd met de gemeenten en de andere beleidsniveaus? Heeft de regering studies besteld? Zo ja, wanneer zullen de resultaten klaar zijn en voor wie zijn ze bedoeld? Wanneer komt er eindelijk een volwaardig en efficiënt Iris-plan?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat (*in het Frans*).- Wanneer mevrouw Huytebroeck haar visie gaf op de stadstol, zei ze dat ze het voorstel "ernstig in overweging zou nemen". U trekt daaruit verkeerdelyk de conclusie dat de minister voorstander is van de stadstol.

De minister stelt zich juist voorzichtig op en ik steun haar daarin volledig. Een radicale oplossing als die van de stadstol is wellicht efficiënt maar houdt ook vele neveneffecten in. Zo zal de maatregel de sociale ongelijkheid bevorderen:

opérationnelles avant 2016.

Sachant qu'il n'y a pas d'accord au sein du gouvernement pour le péage urbain, que les conclusions de l'étude Stratec évoquées au début de mon interpellation prédisent une croissance de 21 à 34% de véhicules autour de l'horizon 2010...

M. le président.- Puis-je vous inviter à conclure ? Vous avez largement dépassé le temps de parole.

M. Serge de Patoul.- Je vais conclure mon intervention en évitant de citer d'autres chiffres et en terminant par quelques questions :

Quels sont les plans que le gouvernement mettra en œuvre pour remédier aux problèmes de congestion auxquels nous serons très vite confrontés si nous laissons la situation se détériorer ?

Un agenda est-il établi ?

Les communes seront-elles concertées ?

Des réunions de travail sont-elles organisées avec les autres niveaux de pouvoir ?

Le gouvernement attend-il encore d'autres résultats d'études sur la mobilité qui auraient été commandées par ses soins ? Dans l'affirmative, à qui, sur quoi et quand seront-elles disponibles pour qu'un plan réel et efficace voie enfin le jour dans l'intérêt de notre Région ?

Discussion

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

M. Yaron Pesztat.- Je voudrais apporter une petite précision sémantique à l'attention de M. de Patoul, qui cite les propos de la ministre Huytebroeck concernant cette proposition de péage urbain, qu'elle a qualifiée de : "à considérer sérieusement". Vous en déduisez avec une logique qui m'échappe qu'elle est favorable à cette proposition. "A considérer sérieusement" ne signifie pas qu'on est pour ou contre une proposition mais qu'on considère qu'il s'agit d'une idée intéressante, qui mérite d'être considérée sérieusement.

vooral de minst kapitaalkrachtigen zullen alweer worden benadeeld.

Het zou vanuit economisch opzicht ook een slecht signaal zijn als het Brussels Gewest, dat nu al te weinig aantrekkelijk is voor bedrijven, een tolssysteem zou invoeren. Het is mogelijk dat een tolheffing voor een aantal bedrijven een doorslaggevend argument zou zijn om zich niet in het Brussels Gewest te vestigen. U dient bijgevolg erg voorzichtig te zijn en moet de mogelijke negatieve sociale en economische gevolgen evalueren.

Voor een tolheffing wordt overwogen, moet het Brussels Gewest alle mogelijke andere beleidsmaatregelen toepassen.

Het GEN zou een belangrijke verbetering van het openbaar vervoer opleveren, maar het ligt niet enkel in de handen van het Brussels Gewest. Ik betreur dat de realisatie er met 4 jaar vertraging zal komen, want het GEN zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren om het verkeersinfarct terug te schroeven.

De heer Smet heeft erop gewezen dat er allerlei maatregelen zijn genomen om het aanbod van openbaar vervoer uit te breiden. De metro ondervindt weliswaar geen last van de verkeersdrukte, maar de trams en bussen staan toch in de file.

Er worden eigen trambeddingen, busstroken en dergelijke ingevoerd om het probleem aan te pakken, maar die maatregelen stuiten vaak op verzet van de gemeenten.

De gewestregering heeft zich altijd bereid getoond om het netwerk van openbaar vervoer te verbeteren, maar het zijn steeds de gemeenten die tegensputteren.

Het is niet mijn bedoeling om bepaalde gemeenten of partijen te stigmatiseren. Ik stel vast dat het meerdere partijen zijn die in de gemeenten dwarsliggen.

Ik vind dat we moeten werken aan een beter aanbod van openbaar vervoer en aan een beperking van het aantal parkeerplaatsen. Het is

Le péage urbain est une solution radicale qui, comme toute solution radicale, comprend à la fois une promesse d'efficacité et de nombreux inconvénients. Cette mesure entraîne toute une série d'effets pervers dans les villes où elle est mise en oeuvre. C'est pourquoi il faut examiner cette question avec beaucoup de circonspection. Je partage la prudence de la ministre Huytebroeck à ce sujet.

Le premier effet pervers est d'ordre social : la taxe ne représenterait pas un empêchement pour ceux qui ont les moyens de payer leur entrée à Bruxelles, mais elle constituerait une charge supplémentaire pour ceux dont les moyens sont faibles.

Une politique de mobilité radicale de ce genre - même si elle poursuit des objectifs parfaitement louables - pose un problème si elle a pour effet de pénaliser les personnes les moins favorisées socialement.

Ce péage urbain aurait également des effets pervers sur le plan économique.

Une Région telle que la nôtre souffrant d'un problème d'attractivité et qui mettrait à ses portes une telle barrière financière émettrait un signal qui risque d'être mal perçu par les acteurs économiques en général.

On ne peut pas pour autant dire que le fait de payer un droit d'entrée dans Bruxelles fera fuir les entreprises de la Région. Néanmoins, il se peut que certaines d'entre elles fassent la balance entre les avantages et les inconvénients pour s'installer dans la Région bruxelloise ou en périphérie. Ce péage risque de constituer une contrainte qui s'ajoutera aux autres contraintes existantes, telles que le niveau élevé de la taxation communale, les difficultés de parking, etc.

En termes d'attractivité économique, le péage urbain est, par conséquent, une solution qu'il convient d'examiner avec beaucoup de circonspection et dont il faut analyser les effets pervers sur le plan social et économique.

Avant d'en arriver à une solution aussi radicale, il importe que la Région aille jusqu'au bout des outils politiques en matière de mobilité dont elle a fait

immers zo dat mensen de neiging hebben om de auto te gebruiken als ze weten dat er voldoende parkeerplaats is.

Ik begrijp dan ook niet waarom het gewestelijk parkeeragentschap er maar niet komt. Eigenlijk duiken steeds weer dezelfde weerstanden op.

Ik heb de vorige en huidige minister van Leefmilieu al meerdere keren ondervraagd over de bedrijfsvervoerplannen, die op zich erg nuttig zijn maar in de praktijk niet werken omdat er geen verplichting is om ze in te voeren of na te leven. Meestal komt er niet veel van in huis.

De zogenaamde rondzendbrief-De Saeger is nu opgenomen in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en heeft bijgevolg een verplichtend karakter gekregen. Dat is goed, maar de regering zou nog verder moeten gaan.

Het is alleszins de moeite waard om een tolheffing te overwegen. Ik maak me echter zorgen over de mogelijke sociale en economische gevolgen. In eerste instantie moeten dan ook alle andere beleidsmaatregelen inzake mobiliteit toegepast worden.

l'inventaire depuis de nombreuses années et qui existent potentiellement sans donner les effets escomptés.

Sur le plan de l'amélioration de l'offre de transports en commun, le RER constitue un outil majeur, lequel ne dépend pas uniquement de la Région bruxelloise. Afin de réduire la pression automobile qui s'exerce sur Bruxelles, il convient d'offrir une alternative crédible en matière de transports en commun, notamment aux navetteurs qui viennent de l'extérieur de Bruxelles. Je déplore néanmoins que la mise en oeuvre du RER accusera un retard probable de 4 ans.

De multiples initiatives ont été prises en vue de l'amélioration de l'offre. M. Pascal Smet s'en fait l'écho régulièrement. Si le métro n'est dans ce sens limité par aucune contrainte, vu qu'il s'agit d'un réseau en sous-sol, les transports de surface sont néanmoins confrontés directement à la densité du trafic automobile.

Par rapport à cela, une série de mesures, identifiées régulièrement - sites propres, bandes bus, télécommande des feux à distances, etc. - sont mises en oeuvre avec difficulté du fait de la résistance d'un certain nombre d'acteurs publics, et notamment de certaines communes. Il s'agit d'un vieux débat révolu.

Concernant l'amélioration de l'offre de transports en commun, s'il y a une cohérence dans le chef de la politique régionale depuis la création de la Région, des difficultés ponctuelles se dressent quant à sa réalisation, du fait de la résistance de certaines communes, toutes couleurs politiques confondues.

Vous voyez de quoi et de qui je veux parler ici. Je ne stigmatise pas une commune en particulier, ni même une couleur politique. Je constate et je déplore que cette résistance à l'amélioration de la fluidité des transports en commun est largement partagée, toutes couleurs politiques confondues.

Commençons par améliorer l'offre des transports en commun, le RER d'une part et les transports en commun de surface d'autre part ; travaillons en aval sur toute une panoplie de mesures qui visent à limiter l'offre de stationnement. Il s'agit d'un constat que l'on fait depuis la nuit des temps : à partir du moment où vous offrez du stationnement à

l'arrivée, les gens utilisent leur voiture.

S'ils ont la garantie de pouvoir se garer en voirie ou hors voirie, dans un parking privé, payant ou pas, - qu'il soit d'entreprise, sous un immeuble de bureau, peu importe où il se trouve -, les automobilistes vont évidemment prendre leur voiture, même si leur lieu de destination est situé à côté d'une station de métro ou autour d'un point où l'offre de transports en commun est particulièrement attrayante.

Il faut absolument jouer sur l'offre de stationnement. Pourtant l'Agence régionale de stationnement est toujours en panne, je ne sais pas pourquoi. J'ai l'impression que là aussi on pourrait évoquer les mêmes résistances. On n'arrive toujours pas à gérer le stationnement en voirie à l'échelle régionale.

Pour ce qui est du stationnement hors voirie, je pourrais vous dire le nombre de fois que j'ai interpellé le ministre de l'Environnement, sous le précédent gouvernement et encore aujourd'hui, concernant l'état d'avancement des plans de déplacements d'entreprise. C'est un outil intéressant, mais qui ne marche pas, qui n'est pas contraignant. La plupart du temps, les entreprises ne sont pas intéressées, et si elles établissent un plan de déplacements, ce n'est pas suivi d'effets car ce n'est pas contraignant.

On a réformé la circulaire dite De Saeger, transformée depuis lors en titre du règlement final d'urbanisme, et on a été plus contraignant que par le passé, ce qui est très bien. Pourquoi ne pas envisager d'aller plus loin encore, ce qui permettrait de réduire davantage encore l'offre de stationnement ? Mais on ne le fait pas.

Le péage urbain est une question importante et intéressante qui mérite certainement d'être examinée. Il y a des effets pervers socio-économiques qui personnellement m'inquiètent, mais il faut commencer par mettre en oeuvre la politique de mobilité que la Région elle-même s'est assignée depuis qu'elle existe au fil des plans successifs de déplacement et de mobilité.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

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

De heer Johan Demol.- De persberichten over de geheime voorbereiding van een tolssysteem, zorgden voor heel wat beroering in de Brusselse politiek. Enerzijds juichten ECOLO, met minister Huytebroeck op kop, het idee toe, hoewel de heer Peszat dat hier gerelativeerd heeft. Anderzijds probeerden de minister-president en minister Vanhengel haast gegeneerd om de zaak te ontkennen of af te kraken.

De heer Picqué speelde het voorzichtig door te stellen dat dit nooit op de agenda van de Brusselse regering heeft gestaan. De heer Vanhengel gaf een reeks argumenten tegen een mogelijke invoering van zo'n systeem. Hij benadrukte onder meer het belang van Brussel als centrum voor logistieke en administratieve diensten voor Vlaanderen, België en Europa. Elders doet hij het hele verhaal af als een kwakkel.

Uw reactie is zo mogelijk nog dubbelzinniger. U ontkent dat een dergelijk plan bestaat, maar u geeft wel toe dat hierover een theoretische studie gemaakt wordt of werd in het kader van het Brusselse verkeersplan. Het plan zou volgens u een vervroegde aprilgrap zijn, maar toch haalt u argumenten aan tegen een tolheffingssysteem. U noemt het sociaal onrechtvaardig en elders geeft u het argument dat het de stadsvlucht van bedrijven en administraties in de hand zou werken. Met dit laatste argument sluit u aan bij de argumentatie van de heer Vanhengel. U geeft ook een alternatief voor de wegrent en pleit voor een parkeerbeleid.

Kortom, u geeft naar aanleiding van de persberichten een nogal verwarringend signaal. Waar rook is, is vuur. Uit uw verklaringen blijkt dat u de mogelijkheid wel degelijk ernstig onderzocht hebt en tot in de details hebt uitgewerkt. Hier is dus heel wat geld ingestoken, in het kader van de studie van het verkeersplan. Het feit dat u deze optie hebt opengelaten en liet voorbereiden, toont aan dat u wel degelijk met dit idee hebt gespeeld. Dat u zich geroepen voelde om tegenargumenten en alternatieven aan te voeren, bevestigt dit zonodig.

Wat is de stand van zaken in verband met de studie van het Brussels verkeersplan? Hoeveel middelen werden besteed aan de studie van het tolssysteem? Werd hiervan een kosten-batenanalyse gemaakt? Kunt u ons daar een uitgebreid verslag over geven? Wat zijn uw ideeën over het te voeren

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Les communiqués de presse relatifs à la préparation secrète d'un système de péage ont provoqué beaucoup de remous dans la politique bruxelloise. D'un côté ECOLO, la ministre Huytebroeck en tête, a applaudi à cette idée ; de l'autre, le ministre-président et le ministre Vanhengel ont tenté de nier la chose.*

Votre réaction est totalement ambiguë. Vous niez l'existence d'un tel plan, mais vous reconnaissiez qu'une étude théorique sur ce sujet a été ou est menée dans le cadre du plan de mobilité bruxellois. Vous proposez également une alternative au péage et défendez une politique de stationnement.

Vous diffusez un message confus par le biais de communiqués de presse. Vos déclarations révèlent que vous avez étudié sérieusement cette éventualité et que des budgets y ont été consacrés dans le cadre de l'étude d'un plan de stationnement.

Quel est l'état d'avancement de ce projet, eu égard au plan de stationnement bruxellois ? Quel est le montant des moyens qui ont été consacrés à l'étude relative au système de péage ? Une étude coût-bénéfice a-t-elle été réalisée ? Pourriez-vous nous en faire le compte rendu détaillé ? Quelles sont vos idées concernant la politique de stationnement à mener ?

parkeerbeleid?

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (*in het Frans*).- *Bij elke interpellatie over de stadstol heeft de minister verklaard dat hij daartegen gekant is. Hij is voorstander van het vignet en de invoering daarvan is ook principieel goedgekeurd. Reeds in november 2004 heeft hij verklaard dat de invoering van een tolsysteem de eerste vijf jaar niet aan de orde was.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Deze fractie luistert en doet haar werk.*

De heer Rachid Madrane (*in het Frans*).- *Wij volgen uw werk op de voet. Zo hebt u onlangs gewezen op het risico dat bedrijven zich buiten het gewest zullen vestigen.*

De invoering van een stadstol zou een oplossing kunnen zijn voor de files, maar er is mogelijk een juridisch bezwaar.

Ik verwijst naar een arrest van de Europese Commissie van 16 januari 2003. Dat stelt dat er geen voordelen mogen worden toegekend aan eigen burgers die niet gelden voor inwoners van andere lidstaten. Concreet ging het hier over gratis toegang tot musea.

Gelet op deze jurisprudentie kunnen Brusselaars niet worden vrijgesteld van de stadstol.

Is de minister op de hoogte van deze jurisprudentie? Wat is zijn mening daarover? Misschien kan dit steeds terugkerend debat nu voor eens en voor altijd worden afgesloten.

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

M. Rachid Madrane.- M. Smet, vous avez déjà été interpellé à plusieurs reprises en commission à propos de cette idée de péage urbain. Vous avez toujours déclaré vous y opposer. Vous privilégiez la vignette et finalement, c'est ce qui a été retenu. C'est important. Vous aviez même répondu à mes collègues Mme De Pauw et M. Gosuin en novembre 2004 que le système de péage n'était pas à l'ordre du jour pour les cinq prochaines années.

M. Pascal Smet, ministre.- Voilà un groupe qui travaille et qui écoute.

M. Rachid Madrane.- Nous suivons votre travail à la trace. Cela prouve que nous sommes très attentifs à ce que dit le ministre. Il n'y a donc pas très longtemps, vous invoquez le risque de délocalisations d'entreprises vers la périphérie.

Sur le fond, l'idée d'un péage urbain est séduisante dans la mesure où elle permettrait de décongestionner la Région. Toutefois, il y a peut-être un obstacle juridique à l'instauration d'un péage urbain.

M. de Patoul, la Cour de justice européenne, à la suite de l'introduction d'un recours par la Commission contre la République italienne, a rendu un arrêt le 16 janvier 2003. Selon cet arrêt, le fait de réservé des avantages tarifaires discriminatoires pour l'accès aux musées et autres installations culturelles - accordés par les collectivités locales ou nationales décentralisées aux seuls ressortissants italiens ou aux seuls résidents sur le territoire des dites collectivités gérant l'installation culturelle en question qui sont âgés de plus de 60 ou 65 ans - et donc d'exclure de tels avantages les touristes des autres Etats membres ou les non-résidents qui satisfont aux mêmes conditions objectives d'âge, constitue un manquement aux obligations de libre prestation des services et de non-discrimination.

En vertu de cette jurisprudence, les Bruxellois ne pourraient bénéficier de la gratuité dans le cadre d'un péage urbain. D'autant que l'argument qui consisterait à invoquer le fait que l'exonération des

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De journalist in kwestie heeft mijn woordvoerster gevraagd of ik nog altijd tegen een tolheffing was en zij heeft duidelijk geantwoord dat ik niet van mening zou veranderen. Wij waren dan ook erg verbaasd dat Le Soir sprak over een geheim plan van de Brusselse regering.*

Noch ik, noch een ander regeringslid hebben ooit opdracht gegeven om de invoering van een tolssysteem te onderzoeken of voor te bereiden. We brengen wel het IRIS-plan up-to-date en daarbij onderzoeken we verschillende theoretische opties, waaronder een tolheffing zoals in Londen of Stockholm. Er is echter geen sprake van dat we dit systeem zullen invoeren, om drie redenen.

Om te beginnen kan Brussel geografisch niet vergeleken worden met Londen of Stockholm. Stockholm bestaat uit eilandjes en de toegang is gemakkelijk controleerbaar. Londen is dan weer veel groter dan Brussel en het centrum, waar tol betaald wordt, vormt daar maar een klein deel van.

De voorzitter.- Dat deel is aanzienlijk uitgebreid.

Bruxellois serait la contrepartie du paiement de leurs impôts ne serait vraisemblablement pas retenu, étant donné que la Cour l'a explicitement rejeté dans l'affaire des musées italiens, pointant plus particulièrement la discrimination entre nationaux.

M. le ministre, je voudrais votre avis. Avez-vous connaissance de cette jurisprudence ? Qu'en pensez-vous ? Cela permettra peut-être de clore une fois pour toutes ce débat récurrent dans cette commission.

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. Madrane a bien écouté les travaux de cette commission pendant deux ou trois ans. Je pense avoir été très clair et le journaliste en question l'a bien compris. La veille de la publication de cet article, il a téléphoné à ma porte-parole, lui demandant : "Votre ministre est-il toujours contre le péage ?" Ce à quoi elle a répondu : "Oui, il ne changera pas d'avis". Grand fut notre étonnement de lire le lendemain dans "Le Soir" l'existence d'un plan secret du gouvernement bruxellois pour l'introduction du péage.

Jamais l'ordre n'a été donné, ni par moi-même, ni par un autre membre du gouvernement, d'examiner ou de préparer l'introduction d'un péage. Par contre, il est vrai que nous mettons à jour le plan IRIS. Dans le cadre de cette actualisation, nous examinons théoriquement différentes options, dont celle d'un péage à l'instar de Londres ou de Stockholm. Si certaines villes d'Europe ont opté pour un péage, rappelons que d'autres l'ont refusé, notamment en Angleterre. Nous évaluons donc l'impact d'une éventuelle introduction, mais il n'en est nullement question pour les trois raisons que je vais répéter aujourd'hui.

Tout d'abord, Bruxelles ne peut être comparée géographiquement ni à Londres ni à Stockholm. Stockholm est un ensemble d'îles et son accès est assez facile à contrôler. Quant à Londres, elle est beaucoup plus grande que Bruxelles, pas seulement en termes d'habitants mais aussi de kilomètres carrés. A Londres, le centre se limite au Financial District et ses alentours.

M. le président.- Ils l'ont considérablement élargi.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Inderdaad, maar voordien was het een klein deel van de stad. Er zijn vooral banken gevestigd, waarvan de werknemers ruim voldoende verdienen om de tol nauwelijks te voelen. Als de ondernemingen uit Brussel zouden vertrekken, zouden ze naar Vlaams- of Waals-Brabant gaan, terwijl de Londense ondernemingen die delokaliseren, hoedanook in Londen blijven.

Een dergelijk systeem kan onmogelijk in Brussel worden overgenomen omdat het hoogstwaarschijnlijk tot delokalisatie zal leiden. Bovendien zal de auto het vervoermiddel van de meest begoeden worden, waardoor de verkeerssituatie enkel voor hen zal verbeteren.

Trouwens, waar zou men het systeem juist in werking stellen? Rond de ring is het niet mogelijk, aangezien die op Vlaams grondgebied ligt en de inkomsten naar het Vlaams Gewest zouden gaan. Op de gewestgrenzen liggen niet alleen grote invalswegen maar ook ontelbare kleine wegen. Het systeem op alle wegen aanbrengen, zou in verhouding te duur zijn. De Galileo-satelliet kan op termijn een oplossing bieden maar voorlopig is die nog niet in werking.

Om al deze redenen menen de regering en ikzelf dat de invoering van een stadstol niet aan de orde is.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).-
Mevrouw Huytebroeck is er nochtans niet tegen gekant.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, il y a un mois. Mais avant, il était limité. Sur la carte de Londres, cela représente un petit espace au centre. De plus, les entreprises qui y sont situées sont des banques. Les personnes qui y travaillent gagnent un salaire colossal et payer un péage ne pèse pour eux pas bien lourd. Enfin, si l'introduction d'un péage à Bruxelles devait entraîner la délocalisation d'entreprises, elles délocaliseraient dans le Brabant flamand ou wallon, contrairement à Londres où les entreprises qui délocalisent restent malgré tout dans la ville.

Le risque de délocalisation et de pertes de revenus est tellement important qu'il est impossible de copier un tel système à Bruxelles.

La deuxième raison est d'ordre social. En effet, nous allons en arriver à une situation telle que ceux qui disposent de moins de revenus utiliseront les transports en commun ou le vélo, tandis que ceux qui ont plus de moyens utiliseront leur voiture. Ceci serait antisocial, dans la mesure où la mobilité se réduirait alors alors à favoriser ceux qui ont de l'argent.

Ensuite, l'installation de ce système se fera-t-elle autour du Ring de Bruxelles ? Ce serait logique, mais le Ring se situant en territoire flamand, les revenus se dirigeront vers la Région flamande. Ou bien aura-t-elle lieu aux frontières bruxelloises ? Evidemment, le système ne pourra pas être limité aux grands axes de pénétration. Il faudra donc équiper toutes les petites voiries. Or, vu leur grand nombre, cela va poser des problèmes ; le rapport coût-bénéfice sera énorme. De plus, le lancement du satellite Galileo va encore prendre quelques années. Dès lors, même si nous pouvons penser que ce satellite pourrait nous aider à surveiller le trafic, cette solution n'est pas pour demain.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement et moi-même considérons que cette question n'est pas à l'ordre du jour. Chacun de nous y est opposé : le ministre-président, M. Vanhengel, M. Cerexhe, ainsi que Mme Huytebroeck.

M. Jacques Simonet.- Pas Mme Huytebroeck.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wanneer vrouw Huytebroeck zegt dat de zaak nog moet worden bestudeerd, laat ze doorschemeren dat ze ertegen gekant is.*

De praktische vragen vanwege de heer de Patoul hoef ik niet te beantwoorden, aangezien de maatregel niet aan de orde is. Er bestaat ook helemaal geen geheime agenda. De studie van Stratec gaat niet alleen over dit specifieke onderdeel van het IRIS-plan, maar over het plan in zijn geheel.

Inzake de overstapparkings kan ik u melden dat het consortium KPMG sinds eind 2006 werkt aan de creatie van 6.000 parkeerplaatsen, in het kader van een BBP met publieke en private inbreng. De procedure verloopt traag, maar het dossier vordert wel degelijk.

De oplossing van het mobiliteitsprobleem is vrij eenvoudig. Ze is toegespitst op drie grote thema's:

- *Uitstekend openbaar vervoer voor iedereen. Daarin wordt momenteel geïnvesteerd. Er is echter nood aan eigen beddingen. Uit tellingen aan de Bergensesteenweg blijkt dat er evenveel personen in de auto zitten als op de bus. Op een dergelijk traject is een eigen bedding dus absoluut noodzakelijk.*

Er is nu een project voor een eigen bedding aan de Waterloosesteenweg, tussen de Legrandlaan en de Churchilllaan. De reisnelheid ligt daar immers te laag. Andere projecten volgen. Daarnaast komen er maatregelen, zoals telegeleide bediening van de verkeerslichten. De aanbesteding daarvan is reeds goedgekeurd. Momenteel worden de bussen en de trams met dit systeem uitgerust.

- *Het parkeerbeleid. De "congestion tax" in Stockholm en Amsterdam heeft tot een daling van 16 à 20% van het verkeer geleid. Amsterdam heeft die daling van 20% bereikt door een coherent parkeerbeleid. Ik hoop dan ook dat nog tijdens deze zittingsperiode een Gewestelijk Parkeeragentschap kan worden opgericht.*

- *Het fietsbeleid. 65% van de verplaatsingen in Brussel bedraagt minder dan 5 km. 25% van alle verplaatsingen betreft afstanden van minder dan 1 km. Het aantal pendelaars dat met de auto komt is*

M. Pascal Smet, ministre.- A M. Pesztat, elle a répondu qu'il fallait étudier la question. C'est une manière de faire comprendre qu'elle y est opposée.

Le gouvernement déclare donc clairement être contre ce type de mesure.

Ensuite, je ne dois même pas répondre aux questions pratiques que M. de Patoul a posées, puisque je n'examine pas l'exécution d'une telle mesure. Par ailleurs, il n'existe pas de plan secret. Dans le cadre de l'actualisation de l'étude IRIS 2, 1,6 million d'euros avaient été versés à Stratec, pas uniquement pour examiner cette partie du plan, mais pour l'étudier dans son intégralité.

Par conséquent, nous n'allons pas commencer à nous concerter avec les communes à ce propos. Le débat n'est pas à l'ordre du jour et ne le sera pas au cours des prochaines années.

Une question très concrète a été posée sur les parkings de dissuasion. A la fin 2006, le consortium KPMG a reçu la mission de préparer le dossier, dans le cadre d'un Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) en collaboration entre le public et le privé, relatif à la création de 6.000 places de stationnement. Cela prend trop de temps à mon goût, mais c'est en cours.

Je suis de plus en plus convaincu que la solution au problème de la mobilité à Bruxelles est relativement simple. Elle s'articule autour de trois grands axes :

- Des transports en commun de première classe pour tout le monde, dans lesquels nous investissons actuellement. Cela implique davantage de sites propres. Le dossier de la chaussée de Mons a démontré que le nombre de personnes présentes dans les voitures aux heures de pointe, soit 6.000, est exactement le même que celui des personnes qui se trouvent dans les bus. Les sites propres ont une grande utilité à de tels endroits.

Nous avons le projet de créer un site propre à la chaussée de Waterloo, entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill, qui est l'un des grands points noirs de la Région en termes de vitesse commerciale (VICOM). D'autres suivront. La création de sites propres sera complétée par d'autres mesures, comme celle des télécommandes des feux,

de laatste jaren niet toegenomen. Het probleem ligt bij de Brusselaars die een tweede en een derde wagen kopen en die ook steeds meer gebruiken.

Uit alle modellen blijkt dat het dalend aantal auto's van pendelaars volledig door de Brusselaars wordt gecompenseerd. Het gebruik van de fiets moet dus worden aangemoedigd. Dat is ook een goede zaak voor de gezondheid en het leefmilieu. Er is op dat vlak ook nood aan politieke moed. Daaraan ontbreekt het hier wel eens. De promotie van de fiets zal het mobiliteitsprobleem niet volledig oplossen, maar zal er wel toe bijdragen dat de aantrekkingskracht, de leefbaarheid en de gezelligheid in Brussel er op vooruitgaan en dat nieuwe bewoners zich hier komen vestigen.

Ik ben best bereid om samen te werken met de gemeenten. Ik hoop dat het mobiliteitsbeleid binnenkort wordt geregionaliseerd. Dat wil niet zeggen dat het Brussels Gewest een parkeerbeleid zal kunnen opdringen aan de gemeenten, maar het zal allijk helpen als we een gewestelijk beleid terzake kunnen uitstippelen.

Ik ga langs bij alle gemeenten. Dat bewijst dat ik naar iedereen wil luisteren en graag wil samenwerken.

Ik zal nu antwoorden op de vragen over de GEN-zone.

Ik vrees dat de staatshervorming nog te recent is om al een deel van de bevoegdheden inzake het GEN over te hevelen naar Vlaanderen en Wallonië. En dan heb ik het nog niet over de NMBS, die al helemaal niet graag bevoegdheden deelt. We zijn er dus nog niet uit.

Als er een tolheffing wordt ingevoerd, zal die ook voor de Brusselaars gelden. We kunnen onmogelijk eisen dat de pendelaars zullen moeten betalen terwijl de Brusselaars worden vrijgesteld.

Mijnheer de Patoul, u beweert dat het Vlaams Gewest tegen de verlenging van de tramlijnen is, maar dat klopt niet meer.

pour lesquelles le marché est attribué. Nous sommes aujourd'hui dans la phase de réalisation et d'équipement de tous les bus et trams de ce système.

- La politique de stationnement. Au regard des chiffres, la "congestion tax" a entraîné une diminution de 16 à 20% de la circulation à Stockholm et Amsterdam. La ville d'Amsterdam, comparable à Bruxelles quant à sa taille, a vu une diminution de 20% de la pression automobile grâce à sa politique cohérente de stationnement : parkings de transition, télé-jalonnement, limitation de l'offre dans le centre-ville, création de parkings souterrains, y compris dans les quartiers résidentiels. J'espère que nous parviendrons à créer l'Agence régionale de stationnement sous cette législature.

- La politique vélo. Les chiffres sont très clairs : 65% de tous les déplacements à Bruxelles s'effectuent sur des distances de moins de 5 km. 25% de l'ensemble des déplacements concernent des distances de moins d'1 km. Tous les chiffres montrent que le nombre des navetteurs qui utilisent leur voiture n'a plus augmenté depuis des années. L'augmentation est presque exclusivement due aux Bruxellois, qui font de plus l'acquisition d'une deuxième ou d'une troisième voiture et utilisent de plus en plus leur voiture.

Toutes les modélisations montrent que la diminution de la pression automobile des navetteurs sur la ville est automatiquement et directement compensée par les Bruxellois eux-mêmes.

La solution consiste à encourager l'usage de la bicyclette auprès des Bruxellois. Je suis de plus en plus convaincu des avantages de ce mode de transport, bénéfique à la fois pour la santé et pour l'environnement. Cela demande un peu de courage politique, chose dont on manque dans cette Région. Nous ne parviendrons pas à résoudre le problème de la mobilité de cette manière, mais nous pourrons le réduire de manière considérable tout en augmentant l'attractivité, la viabilité, la convivialité de cette ville, ce qui permettra d'attirer une nouvelle population.

Je veux bien travailler avec les communes. J'espère

que dans les mois à venir, comme le disent d'éminents hommes politiques bruxellois, la politique de mobilité sera régionalisée. Cela ne veut pas dire qu'il appartiendra à la Région de décider où les stationnement s'imposent dans chaque rue. Les communes pourront toujours en décider. Mais définir une politique régionale va certainement nous aider.

En attendant, je veux continuer à travailler avec les communes. Le tour que j'ai entrepris auprès d'elles vous aura démontré ma volonté de vous écouter et de collaborer lors de grands projets. J'espère que l'on pourra continuer à le faire.

Je terminerai avec deux questions très concrètes concernant l'entité de zone RER. Si on aboutissait, ce serait un exemple de situation idéale.

Je crains simplement que la réforme de l'Etat soit encore trop fraîche pour la Région flamande comme pour la Région wallonne pour leur transférer une partie des compétences même si, théoriquement et idéalement, ce serait pour un mieux. Je pense que cela va prendre beaucoup de temps. Sans parler de la SNCB, cette "vieille dame" qui n'aime pas partager ses compétences avec d'autres. Ce n'est donc pas demain la veille que Bruxelles aura son "verbund" comme dans les villes allemandes.

En cas d'introduction d'un péage, les Bruxellois devront également payer. On ne pourra pas les exempter. On ne peut pas demander à un navetteur sa contribution et pas à un Bruxellois. M. de Patoul, vous prétendez que la Flandre est contre le prolongement des lignes de tram. La position de la Flandre a changé à ce sujet, vous pourrez vous en rendre compte dans quelques mois.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Het doet me plezier dat u bevestigt dat er geen tolheffing komt. Ik heb echter een probleem met de 6.000 bijkomende parkeerplaatsen die u in 2005 heeft aangekondigd.*

U kondigde destijds aan dat u contacten had gelegd met de privé-sector. Kunt u een huidige stand van zaken geven?

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

M. Jacques Simonet.- Je remercie le ministre d'avoir clarifié la position du gouvernement concernant le péage urbain et de nous avoir annoncé que plus aucun ministre n'envisageait cette possibilité-là. J'ai cependant un problème par rapport aux 6.000 places de parking supplémentaires que le ministre nous a annoncées en 2005.

A l'époque, dans cette même commission, le

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Een consultant onderzoekt hoe we concreet kunnen samenwerken met de privé-sector. Vaak betreft het immers parkeerterreinen die geen eigendom zijn van het Brussels Gewest.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Toen ik u twee jaar geleden over deze kwestie ondervroeg, zei u dat het in kanten en kruiken was.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat klopt niet. Leest u het antwoord eens goed na.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik heb het bij me. Er is nog helemaal niets geregeld.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik geef toe dat het veel tijd in beslag neemt.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *U hebt destijds gezegd dat er geen overleg was gepleegd met de gemeenten.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ondertussen is dat wel gebeurd. Ik heb met alle gemeenten gepraat, ook met de uwe.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, ik verzoek dat de minister als bijlage bij het verslag een overzicht geeft van waar de 6.000 parkeerplaatsen komen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat staat in het dossier dat bij uw gemeente ligt!*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik wil weten waar die 6.000 parkeerplaatsen komen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat staat in de dossiers!*

(Samenspraak)

ministre nous disait clairement qu'il avait des contacts avec le secteur privé. Je voudrais savoir où l'on en est aujourd'hui, puisque vous avez l'air de nous annoncer que c'est de nouveau reporté aux calendes grecques.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a actuellement un consultant qui travaille, dossier par dossier, afin d'examiner concrètement comment et sous quelles conditions on peut collaborer avec le privé. Il est parfois question de terrains qui n'appartiennent pas à la Région.

M. Jacques Simonet.- Nous parlons d'un dossier sur lequel je vous ai interrogé il y a deux ans. Vous m'avez dit que c'était en passe d'être finalisé. Aujourd'hui, où en est-on ? Vous nous avez dit que c'était réglé.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai jamais prétendu cela, lisez ma réponse.

M. Jacques Simonet.- J'ai votre réponse sous les yeux, aujourd'hui rien n'est réglé.

M. Pascal Smet, ministre.- J'admetts que cela prend beaucoup de temps.

M. Jacques Simonet.- A l'époque vous disiez qu'il n'y avait pas eu de contacts avec les autorités locales.

M. Pascal Smet, ministre.- Maintenant c'est fait. J'ai fait le tour des communes, y compris la vôtre !

M. Jacques Simonet.- M. le président, je souhaiterais demander qu'en annexe aux travaux de la commission, le ministre joigne les emplacements des 6.000 places de parking supplémentaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela se trouve dans votre dossier à votre commune !

M. Jacques Simonet.- Je demande à voir où vont être ces 6.000 places !

M. Pascal Smet, ministre.- Les endroits ont été indiqués dans les dossiers !

(Colloques)

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Het gaat niet alleen over Anderlecht.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Er wordt ook informatie gegeven over de andere gemeenten in het dossier.*

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Ik heb destijds gevraagd naar de locaties en het financieel plan, maar geen antwoord gekregen.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik zal u opnieuw een kopie bezorgen van deze gegevens.*

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *We zullen die toevoegen aan het dossier.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De heer Draps heeft ze gezien. Ik ben ook in zijn gemeente geweest.*

(Samenspraak)

Ook de heren Vervoort en Decourcy hebben ze gezien.

(Rumeur)

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Wanneer kunnen we het IRIS-verkeersplan verwachten?*

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Dat is geen antwoord.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Meer kan ik niet zeggen.*

Moties - Indiening

De voorzitter.- Tot besluit van de toegevoegde interpellaties worden twee moties ingediend.

Een gemotiveerde motie, ondertekend door de

M. Jacques Simonet.- On ne parle pas que d'Anderlecht.

M. Pascal Smet, ministre.- D'autres communes figurent dans le dossier.

M. Jacques Simonet.- A l'époque, j'avais demandé un plan financier et le lieu d'implantation. On n'a rien.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons à nouveau vous donner une copie.

M. Jacques Simonet.- Si vous les avez, on les annexe.

M. Pascal Smet, ministre.- M. Draps l'a vu aussi. J'ai également été dans sa commune.

(Colloques)

Je vais vous en donner une copie. MM. Vervoort et Decourcy l'ont aussi vu.

(Rumeurs)

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

M. Serge de Patoul.- Quand peut-on espérer voir sortir ce plan de circulation bruxellois Iris, de telle sorte qu'il ne soit plus un monstre du Loch Ness ?

M. Pascal Smet, ministre.- Bientôt.

M. Serge de Patoul.- Ce n'est pas une réponse.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai rien à ajouter.

Ordres du jour - Dépôt

M. le président.- En conclusion des interpellations jointes, deux ordres du jour ont été déposés.

Un ordre du jour motivé, déposé par MM. Jacques

heren Jacques Simonet en Serge de Patoul, luidt als volgt:

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Jacques Simonet betreffende «de projecten van de Brusselse Regering om het verkeer in Brussel vlotter te laten rijden», de toegevoegde interpellatie van de heer Serge de Patoul betreffende «de stadstol en de oplossingen voor het verkeersinfarct van het Brussels Gewest».
- Gelet op de mobiliteitsproblemen waaraan de weggebruikers in het Brussels Gewest het hoofd moeten bieden ;
- Aangezien het voor de Brusselse autoriteiten absoluut noodzakelijk is om toe te zien op de levenskwaliteit van de Brusselaars ;
- Eveneens gelet op het feit dat het nodig is om de economische aantrekkelijkheid van ons Gewest voor de investeerders te behouden ;
- Gelet op de noodzaak om overleg te plegen met de verschillende gezagsniveaus die betrokken zijn bij de mobiliteitskwesties ;
- Aangezien in die context, de mobiliteitsproblemen enkel opgelost kunnen worden via partnerships tussen het Brussels Gewest en de 19 Brusselse gemeenten maar ook met de randgemeenten die door de Ring doorkruist worden ;
- Gelet op de nieuwe onthullingen in de pers over zogeheten geheime plannen van de regering om het verkeer in Brussel vlotter te laten verlopen ;
- Gelet op de experimenten onder andere in Londen en Stockholm ;
- Gelet op het gebrek aan samenhangheid binnen de regering over de noodzaak om een tariefregeling in te voeren voor de voertuigen

Simonet et Serge de Patoul, rédigé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Jacques Simonet concernant «les projets du Gouvernement bruxellois visant à désengorger Bruxelles», l'interpellation jointe de M. Serge de Patoul concernant «le péage urbain et les remèdes aux problèmes de congestion de la Région bruxelloise».
- Vu les problèmes de mobilité auxquels sont confrontés les usagers de la route en Région bruxelloise ;
- Vu qu'il est impératif, pour les autorités bruxelloises, de veiller à la qualité de vie des Bruxelloises et des Bruxellois ;
- Vu qu'il est également nécessaire de préserver l'attractivité économique de notre Région pour les investisseurs ;
- Vu la nécessité de travailler de manière concertée entre les différents niveaux de pouvoir concernés par les questions de mobilité ;
- Vu que dans ce contexte les problèmes de mobilité ne trouveront leur résolution qu'au travers de partenariats entre la Région bruxelloise et les 19 communes bruxelloises mais aussi avec les communes périphériques qui sont traversées par le Ring ;
- Vu les nouvelles révélations de la presse à propos de prétendus plans secrets du Gouvernement visant à désengorger Bruxelles ;
- Vu les expériences menées entre autres à Londres et à Stockholm ;
- Vu la cacophonie au sein du Gouvernement à propos de l'opportunité de créer un système de tarification des entrées de véhicules en Région

die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenrijden ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes te eerbiedigen :

- een echte strategie uit te dokteren voor de mobiliteit in Brussel, in samenwerking met alle gemeentebesturen uit het sociaal-economische hinterland van Brussel ;
- de Brusselse publieke opinie te peilen over haar belangrijkste verzuchtingen inzake mobiliteit ;
- de begrotingsgevolgen van de voorstellen die ingediend zouden worden precies in te schatten, alsook de gevolgen ervan voor de economische aantrekkelijkheid van het Gewest ;
- regelmatig en als scoop in het Brussels Parlement toelichting te geven over de voortgang van de mobiliteitsprojecten. ».

Een eenvoudige motie, ondertekend door de heren Rachid Madrane en René Coppens.

Over deze moties zal tijdens de volgende plenaire vergadering worden gestemd.

de Bruxelles-Capitale ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :

- définir une vraie stratégie en ce qui concerne la mobilité à Bruxelles de concert avec les autorités de l'ensemble des communes de l'hinterland socio-économique bruxellois ;
- sonder la population bruxelloise à propos de ses attentes premières en matière de mobilité ;
- évaluer précisément les conséquences budgétaires des propositions qui seraient déposées ainsi que leur impact sur l'attractivité économique de la Région ;
- présenter régulièrement et en primeur au Parlement bruxellois l'état d'avancement des projets en matière de mobilité. ».

Un ordre du jour pur et simple déposé par MM. Rachid Madrane et René Coppens.

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu lors de la prochaine séance plénière.

MONDELINGE VRAGEN

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,

QUESTIONS ORALES

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,

betreffende "de actie 'Beethoven' van de MIVB en de werkelijke prioriteiten van de reizigers".

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

De heer Jos Van Assche.- De MIVB heeft zopas de operatie "Beethoven" opgestart, een stuk vroeger dan gepland. Het gaat om een actie van de openbare vervoersmaatschappij om, ik citeer, "overtollige, vervelende en opdringerige muzikanten" uit de metrostellen te houden.

Omdat het onderscheid tussen muzikanten en bedelaars inderdaad niet altijd duidelijk is voor de stewards en de reizigers, worden beide categorieën uit de treinstellen geweerd. Met dit verschil dat manifeste bedelaars naar de uitgang van de stations worden verbannen. Zo heb ik er zelf aan de uitgang ter hoogte van Anspach een zevental geteld. Muzikanten krijgen nu voorbehouden standplaatsen toegewezen in een aantal stations. Strikt genomen wordt de muzikanten de toegang tot de stations dus niet verboden, maar wordt hun aanwezigheid in feite omkaderd.

Al bij al zijn er sinds de operatie loopt geen noemenswaardige incidenten gemeld. De MIVB moest wel optreden omdat het aantal artiesten en de frequentie waarmee de metrogebruikers door hen werden aangesproken, stilaan de spuigaten uitliep. De directie werd ook steeds vaker door de reizigers aangesproken op de storende aanwezigheid van "zangers" en "instrumentalisten". Ik kan begrip opbrengen voor de maatregel om eendaags in de treinstellen stickers met een verbod voor straatmuzikanten aan te brengen. Het voornemen om ze echter naar een vaste muziekstek te brengen die bovendien met een solsleutel in een rechthoek wordt aangegeven, lijkt ons van het goede teveel.

De vraag is bovendien hoe lang de MIVB de follow-up en controle van de nieuwe richtlijnen zal volhouden. Ik verwijst in dit verband naar de plannen van minister-president de Donnea om de bedelaars uit de metro te weren. Na enkele weken bleef er van die voornemens meestal niet veel meer over en waren dezelfde, wellicht professionele, bedelaars opnieuw op hun vertrouwde lijn of stek actief.

concernant "l'action 'Beethoven' de la STIB et les vraies priorités des voyageurs".

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

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- Récemment, la STIB a lancé l'opération 'Beethoven', une action visant à interdire d'accès aux rames de métro les musiciens jugés superflus, ennuyeux et importuns. La distinction entre musiciens et mendiants n'étant pas toujours claire, ces deux catégories sont donc exclues des rames. Les mendiants sont repoussés à la sortie des stations, tandis que les musiciens se voient attribuer des places réservées dans certaines d'entre elles.

Depuis le début de l'opération, aucun incident notable n'est à signaler. Si nous pouvons comprendre l'affichage d'une interdiction pour les musiciens de rue dans les wagons, il nous semble exagéré de les reléguer dans un coin fixe, indiqué par une clé de sol.

De plus, on peut se demander combien de temps la STIB maintiendra le suivi et le contrôle des nouvelles directives. En témoignent les plans du ministre-président de Donnea pour refouler les mendiants du métro ; ils n'ont tenu que quelques semaines.

Si une telle action est bienvenue pour de nombreux usagers, elle n'est cependant pas une priorité. Selon de récents sondages, la majorité des voyageurs sont avant tout agacés par le manque de propreté dans les stations et les wagons, le manque systématique de places assises et debout, ainsi que la fréquence insuffisante aux heures de pointe.

Je souhaiterais savoir si la STIB continuera à refouler les mendiants et les musiciens et si des actions semblables et d'envergure seront bientôt planifiées pour lutter énergiquement contre les autres causes d'irritation de la clientèle.

Daarnaast lijdt het weinig twijfel dat voor heel wat gebruikers een dergelijke actie welkom is, maar niet meteen een prioriteit vormt. Uit recente bevragingen blijkt immers dat de meeste reizigers zich vooral ergeren aan het gebrek aan netheid in stations en wagons, het systematisch tekort aan zitten staanplaatsen en aan de onvoldoende frequentie tijdens de spitsuren.

Graag had ik vernomen of de MIVB bedelaars en muzikanten zal blijven weren en of er eerdaags soortgelijke en grootschalige acties worden gepland om de andere oorzaken van wrevel bij het cliënteel drastisch aan te pakken.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Half februari is de MIVB inderdaad de "operatie Beethoven" gestart, naar aanleiding van toenemende klachten van klanten over te opdringerige muzikanten in de metrostellen. De MIVB besliste om de ministeriële omzendbrief van 10 juni 1997 strikt toe te passen. Deze verbiedt de aanwezigheid van muzikanten in de voertuigen. De maatschappij meent echter dat de aanwezigheid van muzikanten kan bijdragen tot een gemoedelijke sfeer, en zelfs het veiligheidsgevoel kan bevorderen in bepaalde zones van het ondergrondse metronet, voor zover de muzikanten erkend zijn.

De "operatie Beethoven" omvat meerdere fasen. Tijdens de preventieve fase worden auditieve mededelingen verspreid in de stations. Er worden ook zelfklevers aangebracht in de stellen, met pictogrammen die een doorstreepte solsleutel voorstellen. Tegelijk maken agenten van de MIVB overreders erop attent dat het reglement moet worden nageleefd. Er is een viertalige folder opgesteld die uitlegt hoe men een erkenning kan verkrijgen als muzikant.

Na deze bewustmakingsfase heeft de MIVB beslist om repressief op te treden. Ze zal dat ook permanent blijven doen. De MIVB zal alles in werking stellen om het haar klanten zo aangenaam mogelijk te maken. De drie metrolijnen ontvingen onlangs het label "kwaliteitsdienst" vanwege een onafhankelijke instelling. De maatschappij zal ervoor zorgen dat ze blijft beantwoorden aan de criteria die voor dat label vereist zijn.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Mifévrier, la STIB a effectivement entamé l'opération Beethoven, suite aux plaintes croissantes des usagers relatives à des musiciens trop insistant dans le métro. Elle a décidé d'appliquer strictement la circulaire ministérielle du 10 juin 1997, qui interdit la présence de musiciens dans les rames. La STIB juge cependant que leur présence contribue à créer une ambiance bon enfant, voire à contribuer au sentiment de sécurité dans certaines zones du réseau, pour autant que les musiciens soient accrédités.*

L'opération Beethoven se déroule en plusieurs phases. La première, préventive, consiste à diffuser des communications dans les stations et à apposer des pictogrammes représentant une clé de sol barrée dans les rames. Les agents de la STIB veillent à faire respecter cette mesure et un dépliant en quatre langues explique aux musiciens comment obtenir une accréditation.

La STIB est maintenant passée à une phase répressive, qui sera maintenue en permanence. Le but est de rendre le fonctionnement du métro aussi agréable que possible pour les usagers. Les trois lignes de métro ont reçu récemment le label "service de qualité" d'une institution indépendante. La STIB veillera à maintenir le respect des critères exigés pour ce label.

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

De heer Jos Van Assche.- Ik heb de indruk dat de huidige maatregel beter omkaderd is dan de pogingen die de heer de Donnea destijds ondernam. Deze beperkte zich veelal tot kordate antwoorden tot parlementsleden die hem vragen stelden naar aanleiding van concrete klachten.

Vandaag heeft men de zaak beter voorbereid en georganiseerd. Toch zal het me niet verbazen als men de regel hardnekkig blijft overtreden. Sommigen zullen hiertoe alsmaar pogingen blijven ondernemen. Ik neem elke dag het openbaar vervoer, soms tot vier- of vijfmaal toe. Ik merk dat er stilaan opnieuw muzikanten in de voertuigen opduiken. Men moet permanent waakzaam blijven.

- *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.

De heer René Coppens.- In uw antwoord op mijn vraag van 6 december 2006 over de mogelijke sluiting van afrit 8 hebt u op basis van een studie van het Brussels Gewest over de mogelijke gevolgen verklaard dat die negatief zouden zijn voor het Brussels Gewest omdat de maatregel indruist tegen het gewestelijk ontwikkelingsplan en het gewestelijke verkeersplan. Bovendien zei u dat de Vlaamse gewestelijke administratie begrip heeft

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

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *La mesure me paraît mieux encadrée aujourd'hui. M. de Donnea se contentait de répondre énergiquement aux questions des parlementaires relatives à des plaintes concrètes des usagers. Néanmoins, je ne serais pas étonné que des musiciens continuent à enfreindre le règlement. Ils réapparaissent peu à peu dans le métro. Il faut rester vigilant en la matière.*

- *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.

M. René Coppens (en néerlandais).- *A ma question du 6 décembre 2006 sur la fermeture éventuelle de la sortie 8, vous aviez répondu que cette mesure allait à l'encontre du Plan Régional de Développement et du Plan Régional des Déplacements, que l'administration régionale flamande comprenait les inquiétudes bruxelloises et évaluait les résultats de l'étude réalisée par l'administration bruxelloise.*

voor de Brusselse bekommernissen en de resultaten van het onderzoek van de Brusselse administratie evalueert.

U hebt toen ook gezegd dat de kwestie eind januari 2007 op de agenda zou komen van het coördinatiecomité voor het samenwerkingsakkoord tussen Vlaanderen en Brussel.

Is dat gebeurd? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo neen, wanneer zal de kwestie worden behandeld?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het onderwerp werd besproken tijdens de vergadering van het coördinatiecomité van het principieel akkoord van 17 januari 2007. De afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant bevestigde formeel dat er voor de ontwerpstudie voor het gedeelte van de Ring tussen de verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden en de A12 een nieuwe versie komt waarin afrit 8 behouden blijft. De studie ging van start op 1 maart 2007. Het bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) is vertegenwoordigd in de stuurgroep van de ontwerpstudie.

De volgende vergadering van de stuurgroep vindt eind maart 2007 plaats, die van het coördinatiecomité van het principieel akkoord in mei 2007. Ik kan dus een positief antwoord geven op al uw vragen.

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

De heer René Coppens.- Ik dank u voor uw antwoord. De zaken zijn nu duidelijk.

- Het incident is gelsoten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

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

Vous aviez ajouté que la question serait inscrite fin janvier 2007 à l'ordre du jour du comité de coordination de l'accord de coopération entre la Flandre et Bruxelles.

Si cette rencontre a eu lieu, quels en sont les résultats ? Si non, quand la question sera-t-elle abordée ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Le sujet a été discuté au cours de la réunion du 17 janvier 2007 du comité de coordination de l'accord de principe. Le service "Afdeling Wegen en Verkeer" de la Province du Brabant flamand a confirmé qu'une nouvelle version du projet d'étude avait débuté le 1er mars 2007 et prévoyait le maintien de la sortie 8. L'Administration de l'Equipement et des Déplacements (AED) est représentée au sein de la commission d'experts du projet d'étude.

La prochaine réunion du comité d'experts aura lieu fin mars 2007 et celle du comité de coordination de l'accord de principe en mai 2007.

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

M. René Coppens (en néerlandais).- Votre réponse clarifie la situation.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

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

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de maatregelen van het gewest na het verkeersongeval op een gewestweg waarbij het beeldhouwwerk van Staccioli beschadigd werd".

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *In de nacht van 14 op 15 februari 2007 vond in Watermaal-Bosvoorde een verkeersongeval plaats. Daarbij werd het beeldhouwwerk van Mauro Staccioli beschadigd. Het gewest heeft dat in 1998 geplaatst als toegangspoort tot het Brussels Gewest.*

Sinds de plaatsing ervan wordt er door de omwonenden driftig gedebatteerd over dit monument.

De bewoners van Watermaal-Bosvoorde en de pendelaars zijn gewoon geraakt aan het monument, dat deels dienst doet als herkenningssteken. Het wordt beschouwd als een voorbeeld van een prestigieus hedendaags kunstwerk dat perfect in de omgeving is geïntegreerd.

Hebt u de kunstenaar op de hoogte gebracht en kan hij het werk herstellen? Welke middelen zal het gewest daar eventueel aan besteden? Hebt u al contact opgenomen met de verzekeraar?

Als het kunstwerk niet hersteld kan worden, kan het dan vervangen worden door hetzelfde beeldhouwwerk van dezelfde kunstenaar, zoals in Oudergem gebeurd is?

Hoeveel kost het beeldhouwwerk?

Toen ik ter plaatse was, om 1.30 uur 's nachts, vroeg de ingenieur van de brandweer mij om het beeldhouwwerk te laten neerleggen, wat het nog meer zou beschadigen. Om zekerheid te krijgen over de veiligheidsrisico's wilde ik iemand spreken van het BUV (Bestuur Uitrusting en Vervoer). Dat lukte niet, waarna de brandweer de zaak professioneel afgehandeld heeft.

Klopt het dat burgemeesters 's nachts, in

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'action de la Région suite à l'accident de circulation sur une voirie régionale ayant endommagé la sculpture de Staccioli".

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

Mme Martine Payfa.- Dans la nuit du 14 au 15 février 2007, il y a eu, sur une voirie régionale à Watermael-Boitsfort, un accident de la circulation dont la conséquence fut l'endommagement sérieux de la sculpture de l'artiste florentin Mauro Staccioli, œuvre que la Région avait décidé d'installer en 1998 en guise de porte d'entrée de la Région bruxelloise.

Dès son implantation, cette sculpture monumentale, en acier corten (acier dont la teneur en cuivre stabilise la rouille), de forme carrée, a suscité un débat et des commentaires passionnés au sein de la population ; c'est d'ailleurs bien là son charme et son intérêt.

Au fil des ans, la population de Watermael-Boitsfort, mais aussi les Bruxellois et même les navetteurs se sont peu à peu appropriée. A tel point qu'elle fait partie des monuments phares de notre Région et sert souvent de point de repère quand il s'agit de situer l'entrée de la ville à partir de Groenendaal.

Lorsque l'on discute des œuvres d'art installées en Région bruxelloise, souvent le Carré de Staccioli est cité comme un exemple parfaitement intégré à son environnement et prestigieux par sa pureté contemporaine. J'espère, M. le ministre, que comme moi et de nombreux Bruxellois, vous êtes sensible à la beauté de cette sculpture et, à ce sujet, nous serions rassurés de connaître la manière dont vous allez assurer le suivi de ce dossier.

En ce sens, à ce jour, avez-vous prévenu l'artiste florentin, et celui-ci juge-t-il son œuvre restaurable ? Dans ce cas, la Région envisage-t-elle sa restauration, et avec quels moyens ? Avez-vous déjà eu des contacts avec les assurances ?

Au cas où l'œuvre serait irrécupérable, seriez-vous

noodgevallen, niemand van het BUV kunnen bereiken?

Gisteren vond ik heel wat antwoorden op deze vragen terug in de pers. Dat getuigt van weinig respect voor het parlement. Ik vind dat uw persverantwoordelijke eerder lichtzinnig te werk gaat.

d'accord de défendre son remplacement par la même sculpture du même artiste, comme cela a été le cas avec une sculpture à Auderghem ?

Pourriez-vous m'indiquer quel est le coût de cette sculpture ?

Enfin, cet incident m'interpelle sur la gestion de nuit des voiries régionales. En effet, ayant été appelée à 1h30 du matin, et me trouvant - à la suite du verdict de l'ingénieur des pompiers - dans le devoir de coucher la sculpture et donc de l'endommager plus encore, j'aurais voulu atteindre à cette heure matinale un responsable de l'AED (Administration de l'équipement et des déplacements) capable de confirmer les risques de sécurité encourus si l'on maintenait la sculpture debout. N'ayant pu obtenir de réponse de la part du service de garde de l'AED, les pompiers ont agi, faut-il le dire, avec professionnalisme et détermination.

Pourriez-vous dès lors me confirmer, M. le ministre, que durant la nuit, il n'est pas possible, notamment pour les bourgmestres, d'atteindre dans les cas d'urgence les responsables de l'administration de l'équipement et des déplacements ?

Permettez-moi de prolonger quelque peu ma question orale. En effet, hier matin, j'ai découvert avec étonnement un nombre important de réponses à ma question dans la presse. Ayant attendu un mois, j'étais un peu peinée et déçue de cette découverte peu respectueuse de la fonction parlementaire. Puisque d'autres informations ont été publiées dans la presse, je me pose certaines questions. Je pense d'abord à la légèreté de votre attachée de presse.

De voorzitter.- Dit is een mondelinge vraag en u moet zich aan uw tekst houden.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Ik mag toch opmerken dat de antwoorden op mijn mondelinge vraag al in de pers staan!*

M. le président.- Excusez-moi, Mme Payfa, mais ceci n'est pas une interpellation, mais une question orale. Et vous devez vous en tenir au texte de la question.

Mme Martine Payfa.- A partir du moment où les réponses à ma question orale sont diffusées la veille dans la presse, permettez-moi de le faire remarquer !

De voorzitter (*in het Frans*).- *Dat hebt u zonet gedaan.*

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Dan zal ik gebruik maken van mijn repliek om hierop in te gaan.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Mevrouw Payfa is een echte fan van dit monument.*

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Ik hoopte dat u dat ook zou zijn!*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat heb ik ook zo begrepen.*

Dit kunstwerk vormde inderdaad een toegangspoort tot het gewest. Ik wil het dan ook graag laten vervangen, voor zover mogelijk.

Op grond van de uitleg van het bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) was de kunstenaar, Mauro Staccioli, van mening dat het werk onherstelbaar beschadigd is. Het BUV stemde daarmee in en opende een dossier ter recuperatie van de fondsen, waarna men onder meer contact opnam met de verzekeraarsmaatschappij van de persoon die verantwoordelijk is voor de vernieling.

De BUV en ikzelf zouden het kunstwerk graag laten vervangen. De kostenraming van de kunstenaar bedraagt 135.000 euro exclusief btw. Dat is een aanzienlijk bedrag. Dat de prijs voor het oorspronkelijke werk slechts 90.000 euro bedroeg, heeft te maken met de verdubbeling van de staalprijs. Een andere optie is om een nieuw kunstwerk te plaatsen en daarvoor een wedstrijd uit te schrijven. Het zou voorbarig zijn om daar nu al een beslissing over te nemen. Journalisten stellen soms vragen waarop er niet direct een duidelijk antwoord kan gegeven worden. Ik verzekер u dat we onmiddellijk de commissie zullen inlichten over onze beslissingen en dat we overleg zullen plegen met de gemeente.

Wanneer er zich een ongeval voordoet, neemt Mobiris (het verkeerscentrum van de BUV) contact op met een aantal onderaannemers die op het

M. le président.- Vous l'avez fait remarquer, et je ne vous ai pas interrompu, car vous aviez raison.

Mme Martine Payfa.- En ce cas, je ferai valoir mon droit de réplique.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je dois faire attention, car Mme Payfa est devenue la pasionaria du "Staccioli".

Mme Martine Payfa.- J'aurais tellement aimé que vous le soyez aussi !

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, je l'ai bien compris.

Je partage votre analyse selon laquelle cette œuvre d'art remplissait bien sa fonction de porte d'entrée de la Région. C'est pourquoi je suis favorable à son remplacement dans la mesure du possible.

M. Mauro Staccioli a été contacté via son agence par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) concernant l'état de son œuvre après l'accident. Il juge celle-ci irrécupérable. Il est rejoint en cela par l'Administration qui estime que l'état actuel des tôles composant l'œuvre rend difficile voire impossible leur récupération, même partielle, en vue d'une réparation correcte.

Le dossier de récupération de fonds a été ouvert par l'administration. Dans ce cadre, les procédures en vigueur ont été engagées, comprenant notamment les prises de contact avec la compagnie d'assurance de l'auteur des dégâts.

L'administration et moi-même envisageons a priori le remplacement de l'œuvre à l'identique. Un devis a été demandé à l'artiste en ce sens. Le devis de cette réparation s'élève à 135.000 euros hors TVA. C'est assez considérable. La fourniture de l'œuvre en 1998 a coûté environ 90.000 euros. Un devis actualisé a été demandé à l'artiste pour son remplacement. A titre indicatif, le prix de l'acier a doublé entre 1998 et 2007.

Cette œuvre sera donc soit remplacée à l'identique,

terrein worden ingeschakeld. Het centrum is permanent bereikbaar via het telefoonnummer 070/233.236.

In een eerste stadium beperkte de interventie zich tot het strikt noodzakelijke, om de verkeersveiligheid te garanderen. De ingenieurs van de BUV zijn 's nachts niet oproepbaar, behalve als de interventieteams oordelen dat het om een hoogst ernstige situatie gaat. In dit geval was dat niet nodig. Waarschijnlijk was de brandweer dezelfde mening toegedaan.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *In dit geval was het beter geweest om een expertise uit te voeren.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Als de brandweer vindt dat het kunstwerk omlaag moet worden gehaald, zal geen enkele ingenieur van de Brusselse administratie zich daartegen verzetten. Het zou immers zijn verantwoordelijkheid zijn als het ding op een auto viel.*

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Ik ben niet tevreden over de huidige stand van zaken. Ik*

soit par une autre, dans le cadre d'un concours que l'on pourrait organiser. A l'heure actuelle, il est néanmoins prématuré de prendre une décision en ce sens.

Il arrive que les questions posées par des journalistes à l'issue d'une commission nous confrontent à un véritable dilemme, car il n'est pas toujours possible de répondre positivement ou négativement. Je puis néanmoins vous garantir que vous serez directement avertie de nos décisions et que la Région se concertera avec votre commune.

En cas d'accident, le Centre Mobiris de l'AED se charge de contacter les différents sous-traitants chargés des interventions sur terrain. Ce centre est joignable 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 (070/23.32.36).

Ces interventions sont dans un premier temps limitées au strict nécessaire afin de garantir la sécurité des usagers, ce qui a été le cas dans la nuit du 14 au 15 février. Les ingénieurs de l'AED ne sont pas de permanence pendant la nuit. Ils sont néanmoins joignables à tout moment par les responsables des équipes d'intervention si la gravité de la situation exige des moyens humains et matériels plus importants que ceux prévus en première urgence.

Ce ne fut pas le cas dans la nuit du 14 au 15 février, mais il est toutefois peu probable que leur avis ait divergé de celui des pompiers, la sécurité des usagers restant prioritaire dans tous les cas.

Mme Martine Payfa.- Une expertise aurait été appréciable.

M. Pascal Smet, ministre.- Si les pompiers estiment qu'il y a danger et qu'il faut mettre la sculpture à terre, aucun ingénieur de l'administration régionale n'osera dire le contraire. Si un ingénieur l'avait fait et que la sculpture vînt à tomber sur une voiture, il aurait été considéré responsable.

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

Mme Martine Payfa.- Cela s'est passé ainsi. Je ne suis pas satisfaite. L'objectif est toutefois d'arriver à

wil dat het kunstwerk wordt vervangen.

Ik ben niet helemaal gerustgesteld. In tegenstelling tot wat u beweert, is het monumentale kunstwerk niet duur: drie miljoen Belgische frank valt best mee.

Ik ben verbaasd over uw reactie. De gemeenteraad van Watermaal-Bosvoorde zal over een motie stemmen en Artiscope organiseert een petitie. Het kunstwerk is er niet enkel voor de Bosvoordenaren, het heeft een gewestelijke uitstraling.

Zoals u zegt, hangt het nu af van de verzekeringsmaatschappijen wat er gaat gebeuren. Kan ik erop rekenen dat ik op de hoogte zal worden gehouden over het dossier, nu ik eindelijk heb uitgevist wie zich ermee bezighoudt? Ik begrijp niet dat zomaar werd gezegd dat er waarschijnlijk geen identiek kunstwerk zou worden besteld. Bovendien werd beweerd dat het beschadigde kunstwerk al was weggehaald, terwijl het er nog altijd staat.

une solution de remplacement.

Je ne suis pas tout à fait rassurée à cet égard. Vous dites déjà que le prix de la sculpture est élevé. Comparez-le avec celui d'autres sculptures à Bruxelles et aux portes de Bruxelles. Il y en a une autre, de Folon, qui a coûté 8 millions de francs belges, il y a 10 ans. A l'époque, on avait dit que c'était une sculpture très bon marché. Trois millions FB pour une sculpture monumentale, ce n'est pas énorme.

Il faut aussi une volonté politique. Je suis étonnée de la force des réactions qui s'exprime déjà : il faut voir tout ce qui se met en place. Au conseil communal de Watermael-Boitsfort, nous allons voter une motion très prochainement. Artiscope lance une pétition. Vous devez être conscient du fait que l'attrait de cette sculpture ne concerne pas seulement les Boitsfortois. Sa valeur est régionale.

Je voudrais connaître la suite concrète des événements. Comme vous l'avez dit, cela dépend des assurances. Comment serons-nous avertis ? Après avoir réagi et avoir enfin trouvé la personne qui est en charge de ce dossier, puis-je être sûre d'être associée à la suite des événements ? J'avais déjà téléphoné en ce sens. Il est léger de dire qu'il est peu probable que nous commandions la même sculpture auprès de l'auteur mais qu'un nouveau devis de l'artiste devrait nous parvenir ces jours-ci. Il est tout aussi léger d'aller affirmer que la sculpture actuelle est dans un abri, alors qu'elle est toujours sur son socle.

M. Pascal Smet, ministre.- Ma porte-parole a été mal informée. Elle n'a commis aucune faute. Elle a pris contact et a reçu de mauvaises informations. Elle ne s'est pas rendu sur les lieux pour contrôler la véracité de l'information qui lui a été donnée. Cela peut arriver à tout le monde. Ceux qui ont donné cette information fausse savent que cela ne doit plus se reproduire.

Mme Martine Payfa.- S'il y avait eu une réelle concertation, je vous aurais dit qu'elle est toujours sur son socle.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons bien compris l'intérêt de Mme Payfa pour cette œuvre d'art. Nous ne prendrons pas de décision sans la

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Mijn woordvoerster treft geen fout: ze is verkeerd ingelicht. Ze is weliswaar niet ter plaatse gaan kijken om die informatie te checken, maar dat kan iedereen overkomen. Degenen die de verkeerde informatie hebben doorgegeven, zijn berispt.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).-
Als u mij had gecontacteerd, had ik u kunnen zeggen dat het beeld er nog steeds staat.

Mevrouw Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Ik begrijp dat u zich erg bekommert om het kunstwerk. Ik zal er geen enkele beslissing over

nemen zonder u raadplegen.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Het Brussels Gewest moet dringend ingrijpen om de veiligheid te garanderen. Het ongeval is al een maand geleden gebeurd en de politie moet nog steeds voortdurend dehekken overeind plaatsen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "het gedrag van de MIVB-controleurs bij de controle van vervoersbewijzen".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (*in het Frans*).- *Er zijn opnieuw wantoestanden aan het licht gekomen over het gedrag van de veiligheidsagenten van de MIVB. Vindt u het aanvaardbaar dat een zwartrijder wordt meegenomen naar een kelderruimte en er wordt afgetuigd?*

Het is niet de eerste keer dat er klachten worden ingediend bij de federale politie of bij het Centrum voor gelijkheid van kansen. Telkens volgt er een vermaning voor de veiligheidsdienst van de MIVB.

Kunt u toelichting geven bij de gedragslijnen voor de controledienst?

Worden de videobeelden uit de metrostations nagekeken als er een klacht wordt ingediend? Wie doet dat? Mogen de indieners van de klachten de beelden ook bekijken?

Volgt er een intern onderzoek? Op welke manier

consulter. Je crois que Mme Payfa a mon numéro de GSM. Il lui est loisible de me contacter quand elle veut.

Mme Martine Payfa.- Et enfin, je demande à la Région d'agir très vite pour sécuriser les lieux. Cet accident s'est passé il y a un mois et la police doit tout le temps replacer les barrières qui se renversent. Les mesures conservatoires ne sont pas encore prises actuellement en matière de sécurité.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 comportement des contrôleurs de la STIB lors de contrôles des titres de transport".

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

M. Rachid Madrane.- Une nouvelle fois, la presse a relaté un incident survenu entre un usager et le service Sûreté et Contrôle de la STIB dans une station de métro de notre Région. M. le ministre, un usager qui n'est pas en possession de son titre de transport peut-il être emmené par des contrôleurs dans un sous-sol d'une station pour y être tabassé par des agents de la STIB ?

Ce n'est d'ailleurs pas la première fois qu'une plainte est déposée par des usagers tant auprès de la police fédérale que du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme, à l'encontre du service Sûreté et Contrôle. A chaque fois, ce service est pointé du doigt.

J'aimerais avoir des éclaircissements sur le modus operandi en vigueur à la STIB lors de contrôles dans les transports publics.

Est-ce que les enregistrements vidéo pris sur les

kunnen er klachten worden ingediend bij de MIVB?

U hebt aangekondigd dat er een aantal maatregelen zouden worden genomen, zoals een ethisch handvest en regelmatige contacten met het Centrum voor gelijkheid van kansen. Is dat gebeurd? Wat zijn de gevolgen?

quais sont visionnés en cas de plainte ? Si oui, par qui ? Les plaignants y ont-ils également accès ? Est-ce qu'une enquête interne est diligentée ? Quels sont les recours internes à la STIB dont disposent les usagers ?

Ce n'est pas la première fois que les contrôleurs de la STIB sont accusés de comportements violents et/ou racistes. Vous aviez d'ailleurs annoncé qu'à la suite des recommandations du comité de gestion de la STIB, une série de mesures seraient prises comme, par exemple, la mise en place d'une charte éthique ou l'instauration de contacts réguliers avec le Centre pour l'égalité des chances.

Ces mesures ont-elles été mises en place ? Si oui, quels en sont les premiers effets ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Naar aanleiding van dit incident werd een intern onderzoek gevoerd. Daaruit blijkt dat het betrokken personeelslid een paar dagen eerder bij een gelijkaardig incident betrokken was. De MIVB heeft hem op staande voet ontslagen. Er loopt ook een onderzoek bij de politie. Voor zover ik weet, werd er geen klacht ingediend, maar het slachtoffer heeft zich wel gewend tot het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding.*

De controles bij het openbaar vervoer worden uitgevoerd door een team van beëdigde ambtenaren die door een chef-patrouilleur worden vergezeld. Wanneer een zwartrijder wordt betrapt, moet hij zich identificeren, zodat de controleurs een "pro justitia" kunnen opstellen. Bij weigering wordt de politie opgeroepen. Tot die aanwezig is, moet de zwartrijder ter plaatse blijven. Omwille van de discretie wordt hij naar een lokaal gebracht buiten het gezichtsveld van de andere reizigers.

De beelden van de bewakingscamera's op de perrons kunnen worden bekeken door de MIVB en door de federale metropolie. Wanneer een klacht wordt ingediend, kan de politie de beelden vorderen. Of de indiener van de klacht de beelden mag bekijken, is een zaak van de politie.

Klachten van reizigers tegen personeelsleden van

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

M. Pascal Smet, ministre.- A la suite de l'incident relaté par la presse, une enquête interne a été menée, au cours de laquelle il est apparu qu'un fait similaire impliquant le même agent s'était produit quelques jours auparavant. La STIB a, dès lors, décidé de le licencier sur-le-champ. Notons qu'une enquête policière est également en cours. À ma connaissance, aucune plainte n'a été déposée à ce jour, mais des contacts ont bien été pris par la personne auprès du Centre pour l'égalité des chances.

Les contrôles dans les transports publics sont effectués par des équipes d'agents asservis, accompagnés d'un chef patrouilleur. Lorsqu'une personne contrôlée n'est pas en règle de titre de transport, les contrôleurs de la STIB lui demandent de s'identifier, afin de dresser un "pro justitia". En cas de refus, l'intervention de la police est requise. En attendant l'arrivée de celle-ci, les agents de la STIB maintiennent la personne sur place. Dans un souci de discréetion, elle est emmenée dans un local, à l'abri du regard des autres voyageurs.

Les images des vidéos de surveillance sur les quais sont accessibles à la STIB et à la police fédérale du métro. Cependant, en cas de plainte, la police peut demander, par réquisitoire, d'obtenir les enregistrements d'images prises sur les quais ou dans les véhicules. L'accès éventuel des plaignants

de MIVB kunnen behandeld worden door de ombudsman, de klantendienst of de dienst Geschillen.

Ingevolge de aanbevelingen van het beheerscomité heeft de MIVB maatregelen genomen inzake de opleiding van de personeelsleden en de reorganisatie van de dienst Veiligheid en Controle.

Er is ook een werkgroep opgericht om een actieplan uit te werken voor het diversiteitsbeheer. Die wordt bijgestaan door een adviseur van het Centrum voor gelijkheid van kansen en heeft in 2006 regelmatig vergaderd.

Het actieplan werd in de herfst van 2006 aan de directie voorgelegd. Op basis daarvan werd een ethisch charter opgesteld dat aan de waarden van de MIVB beantwoordt. Het personeel wordt verzocht met de daarin opgenomen principes rekening te houden. Op het einde van deze maand wordt dit charter aan de ondernemingsraad voorgesteld en aan het personeel bezorgd. Om het voortbestaan van deze werkgroep te waarborgen werd een stuurgroep diversiteit opgericht die de opdracht kreeg om aanbevelingen te formuleren inzake het diversiteitsbeleid binnen de MIVB.

Bovendien heeft de MIVB op 28 februari 2007 als eerste overheidsbedrijf het Brusselse diversiteitshandvest ondertekend.

Het is nu nog te vroeg om het resultaat van deze maatregelen te evalueren. Dat zal nog in de loop van dit jaar gebeuren.

Ook de arbeidsinspectie is ingeschakeld en ik heb de betrokken federale minister gevraagd om ervoor te zorgen dat het onderzoek daadwerkelijk wordt gevoerd.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Het verheugt me dat de MIVB inspanningen levert voor een betere dienstverlening. U zegt dat dergelijke*

à ces images est de la responsabilité de la police.

Pour ce qui est des recours internes, les plaintes des usagers à l'encontre d'agents de la STIB peuvent être traitées par le médiateur, le service des Relations avec la clientèle, ou le service du contentieux.

Diverses mesures ont bien été mises en place au sein de la STIB, consécutivement aux recommandations du comité de gestion, notamment en ce qui concerne la formation des agents et la réorganisation du service Sûreté et Contrôle.

Par ailleurs, un groupe de travail, constitué au sein de la STIB pour établir un plan d'action en matière de gestion de la diversité, avec l'aide d'un conseiller du Centre pour l'égalité des chances, s'est réuni régulièrement au cours de l'année 2006.

Ce plan d'action a été soumis à la Direction au cours de l'automne 2006. Parmi les premières actions concrètes, figure la publication d'une charte éthique, liée aux valeurs de la STIB. Elle reprend les principaux repères à partir desquels le personnel est invité à fonder ses comportements individuels et collectifs dans le respect de la diversité et de l'équité. Cette charte sera présentée au conseil d'entreprise et envoyée à l'ensemble du personnel d'ici la fin de ce mois.

La pérennité de ce groupe de travail a été assurée par la création d'un comité de pilotage "diversité", chargé d'émettre des recommandations en matière de politique de diversité au sein de la STIB. En outre, le 28 février dernier, la STIB a signé "la charte de la diversité dans l'entreprise" de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle est, de ce fait, la première entreprise publique à adhérer aux principes fondamentaux de cette charte.

Au stade actuel, il est trop tôt pour évaluer les résultats de ces différentes mesures. Cela pourra se faire dans le courant de cette année. Je dois enfin signaler que l'Inspection du travail a été saisie et que j'ai moi-même écrit au ministre fédéral concerné pour lui demander que cette enquête se déroule réellement.

M. Rachid Madrane.- Je tiens à remercier le ministre de sa réponse et à lui dire combien je suis conscient des efforts qui sont entrepris à la STIB

feiten zich reeds eerder hebben voorgedaan.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Eén feit.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Onze vrees is dus gegrond. Deze dienst is dringend aan een grondige reorganisatie toe. Dergelijke incidenten mogen zich niet meer herhalen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De arbeidsinspectie is ingeschakeld. Dat is de beste waarborg voor een onderzoek naar de interne werking. Blijkbaar zullen er maatregelen worden genomen.*

Ik moet er ook op wijzen dat de organisatie van een dienst een taak is die de algemene directie toekomt.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).-
Volledig akkoord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb gedaan wat ik moest doen. Nu moet de politie haar werk doen.*

Het is menselijk dat er wrijvingen ontstaan tussen een persoon die een opdracht uitvoert, en een andere die in de fout gaat. Toch moet de betreffende organisatie er alles aan doen om dergelijke situaties te voorkomen, en om onmiddellijk en correct in te grijpen.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

pour améliorer le service à la clientèle. Toutefois, dans votre réponse, vous avez dit que des faits similaires s'étaient déjà produits.

M. Pascal Smet, ministre.- Un fait.

M. Rachid Madrane.- Des faits s'étaient produits précédemment.

Cela signifie que nos craintes étaient fondées. La formation et la réorganisation de ce service sont fondamentales et nécessaires. Ne croyez pas que je fasse une fixation sur le sujet, mais je ne veux pas revenir tous les mois avec une question sur ce problème. Je vous le répète solennellement : vous devez prêter une attention particulière à ce service, afin d'éviter l'incident de trop, qui sera injustifiable.

M. Pascal Smet, ministre.- L'Inspection du travail est saisie. Chacun s'accorde à reconnaître qu'il s'agit de la meilleure solution pour conduire une enquête sur le fonctionnement interne. Naturellement, je ne peux pas demander à l'inspection de se présenter quand bon me semble. C'est la raison pour laquelle j'ai écrit au ministre fédéral. Apparemment, les mesures seront prises.

Je partage votre avis tout en rappelant que la responsabilité de l'organisation du service incombe à la direction générale.

M. Rachid Madrane.- Je suis absolument d'accord.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai donné toutes les explications et j'ai relayé votre juste requête. Les responsables ont bien compris que je suis las de tels incidents, qui requièrent l'intervention de la police. Des frictions sont susceptibles de se produire dans chaque relation entre un individu chargé d'une mission et un autre qui a ou non un problème. Ce sont des réactions humaines. Les incidents ne peuvent être totalement exclus. Par contre, l'organisation concernée doit faire le maximum pour éviter que l'on arrive à de telles situations et réagir immédiatement et correctement dès qu'un problème est signalé.

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

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Na dit incident hebben een aantal personen contact met me opgenomen. Een MIVB-gebruiker zei me dat hij een klacht had gericht tot de MIVB en tot de minister, omdat hij er niet in slaagt het huishoudelijk reglement te vinden, waarin de rechten en de plichten van de gebruikers staan beschreven.*

Misschien kan de MIVB op een aantal plaatsen van zijn netwerk panelen met deze informatie aanbrengen, er een publicatie aan wijden of de informatie samen met de abonnementen aan de gebruikers overmaken? Wanneer er zich vandaag een geschil voordoet, kent de gebruiker zijn rechten en plichten niet.

De heer Pascal Smet (in het Frans).- *Het lijkt me interessant om het huishoudelijk reglement visueel bekend te maken op het net.*

De voorzitter (in het Frans).- *Er hangen fragmenten van het politiereglement in de voertuigen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "de kwaliteit van de MIVB 65+ kaarten".

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Veel 65-plussers beklagen zich over de onbetrouwbaarheid van hun MIVB-kaart. Om een beter beeld te krijgen van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer, werd gevraagd dat ook 65-plussers hun kaart zouden

M. Rachid Madrane.- J'ai été contacté par d'autres personnes à la suite de cet incident, essentiellement des clients de la STIB. L'un de ceux-ci - qui a également écrit à la STIB et au cabinet du ministre - m'a signalé qu'il ne parvenait pas à obtenir le règlement d'ordre intérieur stipulant les droits et devoirs des usagers du transport public à Bruxelles.

La STIB pourrait peut-être prévoir le placement à certains endroits de son réseau de panneaux indiquant les droits et devoirs des usagers. Elle pourrait les publier sous une forme ou une autre. En cas de litige, l'usager ignore aujourd'hui sur quelle base il est réprimandé. Qu'est-ce qui est permis ? Qu'est-ce qui est interdit ? Il serait éventuellement intéressant de remettre le règlement en même temps que l'abonnement.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est une bonne suggestion. Il serait intéressant d'intégrer le règlement dans la signalétique.

M. le président.- Des extraits du règlement de police sont affichés dans les véhicules.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "la qualité des cartes 65+ de la STIB".

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *De nombreuses personnes de plus de 65 ans se plaignent du manque de fiabilité de leur carte STIB. Afin de mieux connaître le nombre d'usagers des transports en commun, il leur est demandé de*

laten afstempelen bij het opstappen van tram, bus of metro.

Er lijkt echter een probleem te bestaan met deze kaarten, die na twee of drie maand gebruik demagnetiseerd geraken. De 65-plusser moet dan telkens naar een verkooppunt van de MIVB gaan om een nieuwe kaart aan te vragen. Verschillende 65-plussers hebben mij gezegd dat ze alles doen om hun kaart uit de buurt te houden van metalen objecten, GSM's of andere voorwerpen die een invloed kunnen hebben op de werking van hun kaart, maar blijkbaar helpt dat niet.

Om het probleem te verhelpen, raden steeds meer bedienden van de MIVB de 65-plussers aan hun kaart niet meer af te stempelen, maar ze gewoon te tonen. Dit vervalst uiteraard de statistieken van de MIVB, maar dat is niet de grond van het probleem. Zijn de hogere instanties bij de MIVB op de hoogte van het probleem en werken zij aan de verbetering van de kaarten of kijken ze uit naar andere, meer betrouwbare systemen?

De eerste kaart die een 65-plusser krijgt, wordt via de post opgestuurd. Als hij of zij daarna een nieuwe kaart wenst, moet hij of zij naar een MIVB-verkooppunt gaan en in de rij gaan staan, wat niet gemakkelijk is voor oudere mensen. Kunnen de problemen met 65-plussers niet via de post geregeld worden? Dat zou zowel de MIVB-verkooppunten als de 65-plussers ontlasten.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn momenteel 162.299 65-plussers in het Brussels Gewest. Het voorbije jaar werden gratis 5.481 ruilkaarten uitgedeeld (dus aan 3,4% van de 65-plussers) ter vervanging van defecte kaarten. De voornaamste oorzaak van defecte kaarten is dat ze geplooid worden en niet zozeer dat ze gedemagnetiseerd geraken. Een tweede oorzaak is slijtage. Verder werden tegen betaling 4.885 duplicaten afgeleverd (3%). Dit zijn kaarten ter vervanging van verloren kaarten.

Op basis van de gegevens van het riksregister, ontvangen de 65-plussers hun abonnement via de post, zodat ze zich niet moeten verplaatsen. Door de abonnementen op te sturen, worden ook files in

valider leur carte.

Il semble que ces cartes se démagnétisent après deux ou trois mois d'usage. Il faut alors se rendre à un point de vente de la STIB pour demander une nouvelle carte. Plusieurs personnes âgées m'ont dit éviter de mettre leur carte à proximité d'objets qui pourraient provoquer leur démagnétisation, sans succès.

Afin d'y remédier, de plus en plus d'employés de la STIB conseillent à ces personnes de montrer leur carte sans la valider, ce qui fausse les statistiques de la STIB, mais ce n'est pas le fond du problème.

Les plus hautes instances de la STIB sont-elles au courant du problème ? Travaillent-elles à l'amélioration des cartes ?

La première carte est envoyée par la poste, mais en cas de renouvellement, il faut aller à un point de vente STIB et faire la file, ce qui n'est pas aisément pour les personnes âgées. Les problèmes concernant les personnes de plus de 65 ans ne peuvent-ils pas être réglés par la poste ? Cela soulagerait tant ces personnes que les points de vente.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Il y a 162.299 personnes de plus de 65 ans en Région bruxelloise. L'année dernière, 5.481 cartes ont été délivrées en remplacement de cartes défectueuses. La première cause de défectuosité de ces cartes est qu'elles ont été pliées, et pas démagnétisées. Une deuxième cause est l'usure. En outre, 4.885 duplicata ont été fournis, contre paiement, en remplacement de cartes perdues.

Les personnes de plus de 65 ans reçoivent leur abonnement par la poste sur la base du registre national. Ainsi ne doivent-elles pas se déplacer et les files dans la boutique leurs sont évitées. Les abonnements que les personnes perdent ou détruisent sont remplacés par un duplicata dont le

de Bootik vermeden. De abonnementen die klanten verliezen of vernietigen, worden vervangen door een dupliaat waarvan de prijs goedgekeurd werd door de regering. Er moet voor dit vervoerbewijs betaald moet worden en de kaart moet ook weer aangemaakt worden. Daarom moeten klanten zich naar de Bootik begeven en kan dit niet via de post gebeuren, zoals u voorstelt.

De MIVB werkt aan een nieuw ticketsysteem, waardoor de 65-plussers gebruik zullen kunnen maken van een gepersonaliseerde, contactloze chipkaart. Dit systeem is heel wat betrouwbaarder dan het huidige systeem met magneetkaarten. Bij de invoering van dit nieuwe systeem zal de MIVB ervoor zorgen dat 65-plussers geen onnodige verplaatsingen moeten doen.

Met andere woorden, niet alleen voor de 65-plussers, maar voor iedereen zullen de komende maanden alle magneetkaarten vervangen worden door gepersonaliseerde chipkaarten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RUDI VERVOORT

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,**

**betreffende "het kruispunt tussen de
Bordetlaan en de Leopold III-laan".**

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort (in het Frans).- In *La Capitale* van 27 februari 2005 stond een lijst met de Brusselse kruispunten die het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) het gevaarlijkst vond.

Wat de gewestwegen betreft, was er sprake van het Montgomerysquare, het kruispunt Koninginnelaan/

prix a été approuvé par le gouvernement. C'est pour cette raison que les clients doivent se rendre obligatoirement à la boutique.

La STIB travaille à un nouveau système de ticket, beaucoup plus fiable, dans lequel les personnes de plus de 65 ans pourront utiliser une carte à puce personnalisée. Ce système permettra aux personnes de plus de 65 ans d'éviter les déplacements inutiles.

Dans les prochains mois, toutes les cartes magnétiques seront remplacées par des cartes à puce personnalisées.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. RUDI VERVOORT

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

concernant "le carrefour entre l'avenue Bordet et le boulevard Léopold III".

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

M. Rudi Vervoort.- Dans son édition du 27 février 2005, le journal "*La Capitale*" cite les carrefours considérés comme les plus dangereux de la capitale par l'*IBSR* (Institut belge pour la sécurité routière).

Parmi ceux-ci, on trouve notamment le square Montgomery, le carrefour Reine/ Quai des Usines ou le carrefour avenue Bordet/ boulevard Léopold

Werkhuizenkaai en het kruispunt Bordetlaan/Leopold III-laan.

Hoe zal het gewest deze kruispunten veiliger te maken? Ik interpelleerde destijds minister André over het gevaar van het kruispunt Bordetlaan/Leopold III-laan.

Er wordt altijd verwezen naar eventuele werken in verband met de verhuizing van de NAVO. Dat zal nog meer mobiliteitsproblemen op dit kruispunt veroorzaken, doordat er meer vrachtwagens zullen voorbijkomen.

Plant het gewest een mobiliteitsstudie in verband met de gevolgen van deze verhuizing en met de problemen aan het kruispunt? Hoe kan een totale verzadiging van het kruispunt tijdens de werken vermeden worden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De lijst met de gevaarlijkste kruispunten omvat de eerste twintig plaatsen op een lijst van zestig "zwarte punten" die het studiebureau Iris Safe opstelde voor het gewest.*

Deze studie werd vorig jaar afgesloten. Nu zijn we stap voor stap de aanbevolen maatregelen aan het nemen, rekening houdend met de urgentie en de omvang van de ingrepen.

Voor het kruispunt Bordetlaan/Leopold III-laan stelt de studie twee problemen vast, die verband houden met de zijwegen. Het studiebureau stelde voor om het verkeer van de Raketstraat naar de Leopold III-laan om te leiden via het kruispunt Haachtsesteenweg/Houtweg.

Een bussluis op de verbinding tussen de Van Goghlaan en de Leopold III-laan zou de bestuurders verplichten de Fernand Légerstraat te nemen. De vergunning wordt een van de komende weken ingediend, zodra de nieuwe vragen van de MIVB over dit kruispunt geëvalueerd zijn door het BUV. De werken zullen plaatsvinden in 2008.

III qui concernent des voiries régionales.

La Région compte-t-elle prendre des mesures particulières afin de sécuriser ces carrefours ? Si oui, lesquelles ? J'avais à l'époque interpellé le ministre Eric André, en charge des voirires, en relevant la dangerosité du carrefour Bordet/boulevard Léopold III et le nombre de victimes décédées à la suite d'accidents.

En outre, on fait systématiquement référence aux travaux qui pourraient être engendrés par le déménagement de l'OTAN, situé à proximité. Ce déménagement risque d'entraîner un flux important de camions à cet endroit et donc des problèmes supplémentaires de mobilité.

La Région compte-t-elle réaliser une étude de mobilité tant sur l'impact de ce déménagement que sur l'ensemble des problèmes que rencontre le carrefour ? Quels aménagements pourraient être apportés pour éviter une saturation complète du trafic pendant la durée des travaux ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'article de presse auquel vous faites référence recense les vingt carrefours les plus dangereux en Région bruxelloise, en référence aux vingt premiers sites inscrits dans la liste des soixante "points noirs" identifiés par le bureau d'études Iris Safe pour le compte de la Région.

Cette étude a consisté à identifier les points les plus dangereux en termes de sécurité routière, à les étudier et à proposer des solutions d'aménagement. Cette étude ayant été terminée l'année dernière, la mise en œuvre des mesures de sécurisation se fait progressivement en tenant compte, notamment, de l'urgence d'une intervention et de l'ampleur des aménagements nécessaires.

En ce qui concerne le carrefour Bordet/ Léopold III, l'étude "point noir" a démontré deux problèmes liés au retour des voies latérales empruntées par les véhicules vers le boulevard Léopold III. Le bureau d'études a donc suggéré de canaliser par un marquage adéquat les véhicules sortant de la rue de la Fusée vers le boulevard Léopold III, en les déviant par le carrefour Haecht/ Houtweg.

Het gewest heeft ook twee camera's geplaatst op het kruispunt. Deze camera's zijn in werking.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,**

betreffende "de heraanleg van de Brusselse Ring en de afsluiting van de Duboislaan".

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Ik heb de regering op 24 november 2004 over deze kwestie ondervraagd, nadat ik had vernomen dat twee adviesbureaus een tussentijds rapport hadden geschreven over een volledige reorganisatie van het oostelijk deel van de Ring rond Brussel.*

Ik heb steeds benadrukt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij deze besprekingen moet worden betrokken en inspraak moet krijgen. Wijzigingen aan de Ring hebben immers een grote invloed op de Brusselse mobiliteit.

Op 8 februari heb ik de zaak opnieuw ter sprake gebracht en verwezen naar de plannen om de Duboislaan in Hoeilaart af te sluiten. Deze laan is immers een belangrijke invalsweg naar het zuiden

De même, le placement d'une écluse à bus dans le tronçon de jonction entre la rue Van Gogh et le boulevard Léopold III obligerait les automobilistes à emprunter la rue Fernand Léger. La demande de permis sera introduite dans les semaines qui viennent, dès que les nouvelles demandes de la STIB concernant ce carrefour auront été évaluées par l'AED. Les travaux sont programmés dans le plan pluriannuel pour 2008.

Je rappelle également que la Région a placé deux caméras (feux rouge/ vitesse) au carrefour Léopold III/ Bordet et qu'elles sont opérationnelles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

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

concernant "le réaménagement du Ring de Bruxelles et la fermeture de l'avenue Dubois".

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

Mme Martine Payfa.- Le 24 novembre 2004, j'interpellais le gouvernement après avoir appris que deux bureaux d'études avaient rendu un rapport intermédiaire sur une réorganisation complète du Ring Est de Bruxelles.

J'insistais alors sur l'importance pour la Région d'être concertée sur le sujet et de peser de tout son poids dans la balance, dans la mesure où les décisions relatives aux réaménagements de l'artère principale entourant Bruxelles - même si elle se situe en Région flamande, est gérée et financée par la Région flamande -, ont une incidence évidente sur la mobilité à Bruxelles.

Le 8 février 2006, je revenais à vous pour faire le point sur ces études et pour évoquer, en plus, le

van het gewest.

U antwoordde toen dat de Vlaamse studie over de ring snel klaar zou zijn. Ik veronderstel dan ook dat ze nu beschikbaar is. Wat zijn de besluiten van de studie en de gevolgen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Heeft de Vlaamse overheid de Brusselse overheid betrokken bij de besluitvorming?

Wat de mogelijke sluiting van de Duboislaan betreft, zei u dat de Brusselse regering een gezamenlijk standpunt zou bepalen en dat vervolgens halfweg maart 2006 zou meedelen. Kunt u een stand van zaken geven?

U zegt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake mobiliteit op een efficiënte manier overleg pleegt met het Vlaams Gewest. Kunt u me meer uitleg geven over de Vlaamse plannen met de Ring? Heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een standpunt bepaald? Is er een tijdsschema bekend?

problème de la fermeture éventuelle de l'avenue Dubois située sur le territoire de la commune d'Hoeilaert. Cette artère relie le pont de Groenendaal à la Petite Espinette et donc à toute une partie de la périphérie de Bruxelles. Elle constitue un accès au Sud de la Région bruxelloise et, plus particulièrement, à Uccle.

Lors de cette seconde interpellation, vous m'annonciez que l'étude flamande sur les objectifs à réaliser pour le Ring Est était bientôt terminée. Je suppose donc que cette étude est aujourd'hui disponible, d'autant plus que votre réponse date du 8 février 2006. Pourriez-vous dès lors m'indiquer ses conclusions et les implications pour la Région bruxelloise ? Le gouvernement bruxellois a-t-il été informé et associé par son homologue flamand à un réaménagement du Ring Est ?

En ce qui concerne l'éventuelle fermeture de l'avenue Dubois, vous m'indiquez très brièvement que vous communiqueriez la position du gouvernement bruxellois dès qu'il aura pris une décision et que cette décision serait connue rapidement, vous parliez de la mi-mars 2006. Qu'en est-il ?

Venant la concertation efficace avec la Région flamande en matière de mobilité, notamment via le comité de coordination mis sur pied en vertu de l'Accord de principe, conclu le 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région bruxelloise et organisant la coopération en matière de mobilité, pourriez-vous m'indiquer où en est la Région flamande dans ses différents projets de réaménagement du Ring de Bruxelles ? La Région bruxelloise a-t-elle adopté une position par rapport à ces différents projets ? Un agenda des réaménagements existe-t-il ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Het klopt dat het Vlaams Gewest de Duboislaan wil afsluiten en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daartegen gekant is, omdat die maatregel de mobiliteit zou bemoeilijken. De Vlaamse regering heeft nog geen definitief voorstel ingediend, zodat het standpunt nog niet duidelijk is.

Het richtschema voor het oostelijke deel van de

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est vrai que la Flandre est plutôt favorable à la fermeture et que la Région bruxelloise y est opposée, étant donné les conséquences pour votre commune et l'accessibilité d'Uccle. Pour le moment, sans version définitive de leur proposition, la position du gouvernement flamand n'est pas très claire.

Le schéma directeur pour le Ring Est a été discuté

Ring werd opnieuw besproken op 14 maart 2006 met het Provinciaal Auditcomité Vlaams-Brabant. Het departement Mobiliteit en Verkeersveiligheid Vlaams-Brabant zal een gedetailleerde stand van zaken geven tijdens de volgende vergadering op 25 mei. Begin juni kan ik u meer concrete informatie bezorgen.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Blijkbaar heeft de Brusselse regering een unaniem standpunt ingenomen tegen de afsluiting van de Duboislaan?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen. Studies hebben aangetoond dat de sluiting problemen zou opleveren qua mobiliteit. Voor die maatregel kan worden overwogen, moeten er oplossingen worden gevonden voor de bereikbaarheid van Uckel en van Watermaal-Bosvoorde. We oefenen druk uit op de Vlaamse regering om de werkelijke bedoelingen te kennen. Op 25 mei zullen we pas een officieel standpunt kunnen bepalen.*

- *Het incident is gesloten.*

le 14 mars 2006 au "Provinciaal Auditcomité Vlaams Brabant". On a convenu avec l'administration que le département "Mobiliteit en verkeersveiligheid Vlaams Brabant" présentera un aperçu détaillé des affaires en cours lors de la prochaine réunion du Comité de coordination de l'Accord de principe, prévue le 25 mai prochain. Je propose que vous m'interpelliez début juin pour de nouvelles informations plus concrètes à ce sujet.

Mme Martine Payfa.- Vous me dites et c'est une nouveauté, que le gouvernement bruxellois serait apparemment unanime sur cette position ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Les études ont montré que cela pose vraiment question pour Bruxelles. Avant d'arriver à une fermeture, il faut éclaircir de nombreuses questions. L'accessibilité d'Uccle et "l'envahissement" de Watermael-Boitsfort pourraient se poser. C'est la raison pour laquelle nous pressons la Région flamande, afin de connaître ses véritables intentions. Celles-ci seront connues le 25 mai prochain et, à partir de ce moment-là, nous pourrons prendre position officiellement.

- *L'incident est clos*