



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 25 APRIL 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 25 AVRIL 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		SOMMAIRE	
INTERPELLATIES	7	INTERPELLATIONS	7
- van de heer Erland Pison	7	- de M. Erland Pison	7
tot 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 "het (juiste) aantal, de kostprijs door de arbeidsongeschiktheid en het menselijk leed veroorzaakt door stijgende agressie tegen MIVB-klanten en veiligheidsagenten van de MIVB en het juridisch statuut van PV's van niet-beëdigde agenten".		concernant "le nombre (exact), le coût de l'incapacité de travail et la souffrance humaine que provoque l'augmentation des agressions contre des clients et des agents de sécurité de la STIB et le statut juridique des PV dressés par des agents non assermentés".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jacques Simonet,		Interpellation jointe de M. Jacques Simonet,	
betreffende "de veiligheidsproblemen bij de MIVB".		concernant "les problèmes de sécurité à la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Frederic Erens,		Interpellation jointe de M. Frederic Erens,	
betreffende "de aanhoudende agressie tegen veiligheidsagenten van de MIVB".		concernant "les agressions continues d'agents de sécurité de la STIB".	
MONDELINGE VRAGEN	22	QUESTIONS ORALES	22
- van de heer Denis Grimberghs	22	- de M. Denis Grimberghs	22
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verbetering van het comfort van de reizigers in het openbaar vervoer en de bushokjes".		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'amélioration du confort des usagers des transports en commun et les abribus".	
- van de heer Ahmed El Ktibi aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de middelen voor een sneller leerlingenvervoer".	26	- de M. Ahmed El Ktibi à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les moyens mis en place pour un transport scolaire plus rapide".	26
- van de heer Vincent De Wolf aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, en aan mevrouw Françoise Dupuis, staats- secretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw, betreffende "het kappen van bomen aan de Louis Schmidtlaan".	29	- de M. Vincent De Wolf à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, et à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme, concernant "l'abattage d'arbres au boulevard Louis Schmidt".	29
- van de heer Vincent De Wolf aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de toegang tot de eigen banen voor het vervoer van zieken".	32	- de M. Vincent De Wolf à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'accès aux sites propres pour le transport des personnes malades".	32

- van de heer Jacques Simonet	34	- de M. Jacques Simonet	34
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 eeuwige problemen met de toegankelijkheid van het metrostation Rogier".		concernant "les éternels problèmes d'accès à la station Rogier".	
- 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 vastlegging van de datum van de autoloze zondag".		concernant "la fixation de la date de la journée sans voiture".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	43	- de Mme Françoise Schepmans	43
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 "het programma voor de aanplanting van bomen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "le programme de plantation d'arbres en Région de Bruxelles-Capitale".	
- van de heer Bertin Mampaka Mankamba	47	- de M. Bertin Mampaka Mankamba	47
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 sportinstallaties van de MIVB".		concernant "les installations sportives de la STIB".	

- van de heer Joël Riguelle	51	- de M. Joël Riguelle	51
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 oprichting van een dienst voor snelle interventie - type FAST - na een verkeersongeval in het Brussels Gewest".		concernant "la mise en place d'un service d'évacuation rapide - type FAST - après un incident routier en Région bruxelloise".	
INTERPELLATIE	53	INTERPELLATION	53
- van mevrouw Marie-Paule Quix	54	- de Mme Marie-Paule Quix	54
tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et le Port de Bruxelles,	
en tot de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,		et à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,	
betreffende "het vervoer van afval over de waterweg".		concernant "le transport des déchets par voie d'eau".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ERLAND PISON

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

betreffende "het (juiste) aantal, de kostprijs door de arbeidsongeschiktheid en het menselijk leed veroorzaakt door stijgende agressie tegen MIVB-klanten en veiligheidsagenten van de MIVB en het juridisch statuut van PV's van niet-beëdigde agenten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET,

betreffende "de veiligheidsproblemen bij de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FREDERIC ERENS,

betreffende "de aanhoudende agressie tegen veiligheidsagenten van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison.- Vandaag is er weer een jongen aangevallen voor een i-pod, dat komt er nog bij. De gevallen die in de media komen, lijken slechts het topje van de ijsberg te zijn. Cijfers worden verbloemd en er wordt zelfs flagrant gelogen over incidenten waarover een PV is opgemaakt. Ik verwijst naar een vraag die hierover

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. ERLAND PISON

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

concernant "le nombre (exact), le coût de l'incapacité de travail et la souffrance humaine que provoque l'augmentation des agressions contre des clients et des agents de sécurité de la STIB et le statut juridique des PV dressés par des agents non assermentés".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JACQUES SIMONET,

concernant "les problèmes de sécurité à la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. FREDERIC ERENS,

concernant "les agressions continues d'agents de sécurité de la STIB".

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

M. Erland Pison (en néerlandais).- *Les chiffres véritables des agressions sont faussés et les faits déformés. Bart Laeremans a posé une question au parlement fédéral concernant un incident pour lequel PV avait été dressé, et s'est entendu rétorquer un mensonge flagrant.*

door Bart Laeremans is gesteld in het federaal parlement, waarbij staalhard een bepaald incident ontkend werd, terwijl er een PV over bestaat.

De MIVB en de voogdijminister nemen de problemen niet ernstig. De controleurs klagen en voelen zich onvoldoende gesteund. Ze mogen nog steeds geen handboeien gebruiken, wat leidt tot toestanden die lachwekkend zouden zijn, moesten ze niet zo gevaarlijk zijn. Zo moeten ze bijvoorbeeld op de overtreden gaan zitten om ontsnappingen te voorkomen en wanneer de politie niet binnen het half uur toekomt om de agressor over te nemen, riskeren de MIVB-agenten een klacht wegens slagen en verwondingen en illegale vrijheidsberoving.

Wanneer overtreders en vaak dus ook agressors worden ondervraagd door de politie, moet blijkbaar de naam en het adres van de MIVB-agent worden vermeld in het PV. Hierdoor stijgt het reële risico op represailles en dreigt de interventie- en aangiftebereidheid van de eigen MIVB-agenten te dalen.

Ondertussen doen ook vuur-en steekwapens hun intrede in de metro. In vergelijking met de veiligheidsdienst van de Parijse metro, die is uitgerust met boeien, spray, teaser, knuppel, kogelwerende vest, moet de MIVB-veiligheidsdienst het stellen met handschoenen en een zaklamp.

MIVB-agenten worden alsmaar vaker het slachtoffer van verbale of fysieke agressie, met morele of fysieke werkonbekwaamheid tot gevolg. In het MIVB-magazine konden we lezen dat in 2005 87 agenten in totaal 6.069 dagen werk-onbekwaamheid lieten optekenen. Dat komt overeen met een afwezigheid van 32 voltijds-equivalanten. De publiek gemaakte cijfers voor 2006 spreken van een daling, maar zijn gemanipuleerd, aangezien er geen rekening is gehouden met de rechtstreekse klachten bij de politie. Bovendien werd per incident gerekend en niet meer per slachtoffer zoals in 2005. Vermoedelijk zullen de cijfers voor 2007 nog slechter zijn, rekening houdende met bijvoorbeeld de eerste nacht van het jaar: 60 interventies, 36 gevallen van agressie en 105 arrestaties. Hierin zitten niet eens de interventies door de federale en de lokale politie. In enkele metrostellen gingen de

La STIB et le ministre de tutelle ne prennent pas les problèmes au sérieux. Les contrôleurs se plaignent et se sentent insuffisamment soutenus. Ils ne peuvent toujours pas faire usage de menottes, ce qui mène à des situations qui seraient risibles si elles n'étaient si dangereuses. Ils doivent par exemple s'assoir sur le contrevenant pour empêcher toute tentative de fuite. Si la police n'arrive pas dans la demi-heure, ils risquent une plainte pour coups et blessures et privation illégale de liberté.

Le nom et l'adresse de l'agent de la STIB figurent dans le PV dressé par la police lors de l'interrogatoire de l'agresseur, ce qui augmente le risque réel de représailles et menace de faire chuter la disposition à intervenir et à porter plainte des agents de la STIB.

Entre-temps, les armes blanches et les armes à feu ont fait leur apparition dans le métro, auxquelles les agents de sécurité de la STIB doivent faire face avec des gants et une lampe de poche.

De nombreuses agressions verbales et physiques sont à l'origine de l'incapacité de travail, morale et physique, de nombreux agents de la STIB. En 2005, celle-ci concernait 87 agents et totalisait 6.069 jours, ce qui correspond à l'absence de 32 équivalents temps plein.

Les chiffres rendus publics pour 2006 parlent d'une baisse, mais sont manipulés étant donné qu'il ne tiennent pas compte des plaintes déposées directement auprès de la police. En outre, il s'avère que c'est désormais le nombre d'incidents qui est pris en considération, et plus le nombre de victimes, comme c'était le cas en 2005.

Les chiffres de 2007 seront probablement encore plus affligeants. Rien que pour la première nuit de l'année, on dénombrait 60 interventions, 36 cas d'agression et 105 arrestations. Ces chiffres ne comprennent pas les interventions effectuées directement par la police fédérale et locale.

Comme si tout ceci n'était pas suffisant, s'ajoutent encore, selon de prudentes estimations, 8.000 PV dressés par des agents non assermentés. La STIB était au courant, mais a réagi seulement le 19 janvier de cette année par une note de service qui

ruiten aan diggelen en werd het binnenwerk van een gloednieuwe tram volledig getagd.

Alsof dit alles nog niet genoeg is, zijn er volgens voorzichtige schattingen de laatste twee jaar minimum 8.000 PV's opgesteld door onbevoegde, niet-beëdigde agenten. De directie van de dienst Veiligheid en Controle was hiervan op de hoogte, maar heeft pas op 19 januari van dit jaar met een dienstnota gereageerd. Als oplossing wordt voorgesteld de niet-beëdigde agenten die meegaan op het net met de controleploegen bij vaststelling van een overtreding de handcomputer van een beëdigde collega te laten gebruiken. Het PV wordt dus in andermaans naam opgesteld, wat niet meer of minder is dan schriftvervalsing van een officieel stuk. Dit leidt uiteraard tot de onwettigheid van de vaststelling en het PV en wettigt een strafrechtelijke vervolging tegen de betrokkenen en de verantwoordelijke directie.

De reeks van alsmaar ernstigere incidenten toont aan dat het huidige preventiebeleid met metro-buurtvaders zonder enige bevoegdheid of competentie niets uithaalt. Het wordt daarentegen duidelijk dat de MIVB-agenten, naast een dringend te herwaarderen metro-brigade, de nodige morele, juridische, wettelijke en materiële ondersteuning dienen te krijgen.

Wanneer komen er eenduidige, transparante en vaste richtlijnen betreffende de criminaliteitsstatistieken? Gaat u de MIVB erop wijzen dat samenwerking met de verschillende politiediensten absoluut noodzakelijk is om het 'fenomeen' in kaart te brengen? Zonder die basisinformatie kan men immers nog niet eens beginnen te denken aan de remediëring van het probleem.

Wanneer krijgen de MIVB-agenten de beveiliging en de opleiding die noodzakelijk is, alleen al om zichzelf te kunnen verdedigen? Wanneer krijgen zij de bevoegdheid handboeien te gebruiken? Wanneer worden zij beschermd tegen represailles van overtreders, bijvoorbeeld door codering van hun gegevens op het verhoorblad? Wanneer wordt de 'wachttijd' opgetrokken, zodat ze na een half uur zonder overdracht aan politie niet verplicht worden de overtreder zonder gevolg te laten gaan?

Ook in de metro is nood aan een Marshallplan, vooraleer de toestand nog verder escaleert en

propose comme solution de laisser les agents non assermentés qui accompagnent les équipes de contrôle sur le réseau, utiliser l'ordinateur d'un collègue assermenté en cas d'infraction établie. Le PV est donc dressé au nom d'un autre. Il s'agit d'un faux en écriture d'un document officiel, ce qui rend le constat illégal et justifie une poursuite pénale de l'intéressé et de la direction responsable.

La série d'incidents de plus en plus graves montre que la politique de prévention actuelle est inefficace. Outre une revalorisation urgente des brigades du métro, il est fondamental que les agents de la STIB reçoivent le soutien matériel juridique, légal et moral nécessaire.

Quand disposerons-nous de directives univoques, transparentes et déterminées relatives aux statistiques de la criminalité ?

Indiquerez-vous à la STIB que la coopération avec les différents services de police est absolument nécessaire pour bien inventorier ce 'phénomène' ? Quand les agents de la STIB bénéficieront-ils de la protection et de la formation nécessaire pour se défendre eux-même ?

Quand pourront-ils recourir à l'utilisation de menottes ?

Quand seront-ils protégés des représailles de délinquants, par exemple, en codant leurs données sur la feuille d'audition ?

Ne pourrait-on augmenter de détention du délinquant, pour éviter de relâcher celui-ci dans la nature si la police n'intervient pas dans la demie heure ?

Il est temps d'appliquer un plan Marshall au métro bruxellois, avant que celui-ci ne connaisse la situation de son homologue parisien.

J'en termine avec mon interpellation.

Puis-je enchaîner en lisant celle de mon collègue M. Erens, qui est jointe ?

Parijse allures aanneemt.

Tot zover mijn interpellatie. Misschien kan ik gemakshalve onmiddellijk de toegevoegde interpellatie van collega Erens voorlezen?

De voorzitter.- Als de minister daarmee instemt.

De heer Pascal Smet, minister.- Geen probleem.

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord voor de toegevoegde interpellatie van de heer Erens.

De heer Erland Pison.- De heer Erens doelde vooral op een bepaald incident tijdens de paasvakantie waarbij een veiligheidsagent werd overvallen. Blijkbaar werd de man al enkele dagen lastig gevallen.

Tijdens de schoolvakanties hangen er blijkbaar groepen jongeren in de metro rond, wat bijkomende problemen veroorzaakt. Wordt er onderzoek gedaan naar dat fenomeen? Hoeveel gevallen van agressie deden zich tijdens de paasvakantie voor? Wordt daar wetenschappelijk onderzoek naar gedaan? Wat is de persoonlijke uitrusting van de agenten?

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

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Een tiental dagen geleden meldde de pers een voorval van agressie waarbij een jongerenbende zich tegen een preventieagent van de MIVB keerde. Het is geen alleenstaand feit.*

Op mijn schriftelijke vraag van begin 2005 antwoordde u dat men in 2003 114 gevallen van verbale en 114 van fysieke agressie had genoteerd. Die tendens werd de daaropvolgende jaren alleen maar bevestigd. Sinds het begin van 2007 werden er al een twintigtal agenten gehospitaliseerd. Hoewel de gevallen van fysieke agressie niet in aantal stijgen, worden ze wel gewelddadiger.

In dit specifieke geval had men de persoon in kwestie bedreigd en had deze gevraagd minder

M. le président.- Si cela sied au ministre.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je n'y vois aucune objection.*

M. le président.- La parole est à M. Pison pour lire l'interpellation jointe de M. Erens.

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Pendant les vacances scolaires, des groupes de jeunes traînent dans le métro. Une étude scientifique se penche-t-elle sur ce phénomène ? Combien de cas d'agression ont-ils été recensés pendant les vacances de Pâques ? En quoi consiste l'équipement personnel des agents ?*

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

M. Jacques Simonet.- J'avais souhaité en Bureau élargi pouvoir vous interroger relativement à des faits relatés dans la presse il y a une dizaine de jours concernant l'agression violente par une bande de jeunes d'un agent de prévention de la STIB. Ce fait n'est pas isolé.

Début 2005, je vous avais interrogé via une question écrite et vous m'aviez indiqué que 114 agressions verbales et 114 agressions physiques avaient été enregistrées en 2003. Nous disposons aujourd'hui de chiffres qui confirment cette tendance, que ce soit en 2004, en 2005 ou en 2006, le cas échéant avec hospitalisation. Il semblerait que, depuis le début de l'année 2007, une vingtaine d'agents aient été hospitalisés pour des agressions physiques, sans parler des agressions verbales qui

herkenbaar te kunnen werken. De directie zou dit hebben geweigerd. De jongerenbende drong binnen in een ontspanningslokaal, waar de agent zich veilig waande.

Is het inderdaad zo dat de directie geen rekening hield met de klacht van de agent? Hoe konden de jongeren een badge bemachtigen en een beveiligd lokaal binnendringen? Hoe komt het dat de veiligheidsdiensten van de MIVB pas laat ter plaatse waren?

Welke globale maatregelen neemt de MIVB om de veiligheid van reizigers en personeel te vergroten? Sinds augustus 2006 bestaan de patrouilles uit zowel oudere als jongere agenten. Hoe worden de jongere preventieagenten omkaderd? Kunnen ze op termijn benoemd worden bij de MIVB?

Ik heb voorts in de pers vernomen dat de werknemers van de TEC onder druk worden gezet om geen klacht in te dienen of de feiten te bagatelliseren om de criminaliteitscijfers voor het openbaar vervoer niet te doen stijgen. Wordt die praktijk ook bij de MIVB toegepast?

De MIVB-agenten zouden binnenkort met sprays kunnen worden uitgerust, maar volgens de directeur-generaal van de MIVB mogen die sprays maar in zo'n beperkte omstandigheden worden gebruikt, dat ze in de praktijk tot niets dienen. Wat bent u van plan hieraan te doen?

peuvent se révéler tout aussi traumatisantes.

Les agressions physiques sont en nombre constant ces dernières années mais semblent monter en violence. Le cas relaté par la presse à la mi-avril est relativement particulier puisque l'agent de prévention qui a été agressé avait été préalablement menacé, avait porté plainte et avait demandé à sa direction de pouvoir travailler sans la chasuble qui permettait de l'identifier. Cette demande aurait été rejetée par la direction.

La bande de voyous qui a agressé cet agent de prévention a pu accéder à un local de détente dans lequel cet agent se croyait en sécurité.

Avez-vous confirmation du fait que la plainte de l'agent n'aît pas été prise en compte ? Comment se fait-il que ses agresseurs aient pu se procurer un badge d'accès aux locaux sécurisés ? Qu'est-ce qui explique le délai nécessaire au service de sécurité de la STIB pour arriver sur les lieux de l'agression et mettre un terme à celle-ci ?

Au-delà de ce cas particulier, que fait la STIB pour augmenter la sécurité sur son réseau, tant la sécurité des usagers que celle de son personnel ? Des mesures particulières sont-elles prises, à la fois pour les voyageurs et pour les agents ?

Depuis le mois d'août 2006, des patrouilles mixtes juniors-seniors ont été affectées au réseau pour assurer la sécurité des voyageurs. Comment les accompagnateurs juniors sont-ils formés et encadrés ? Quelles sont leurs perspectives d'intégrer à terme le cadre de la STIB ? Comment la sécurité de ces agents est-elle garantie ?

Enfin, encore une fois par voie de presse, j'ai appris des propos tenus par un employé des TEC selon lesquels, en Wallonie, les agents seraient dissuadés de porter plainte ou, quand ils le font, on tenterait de minimiser leurs propos afin de ne pas gonfler les statistiques de criminalité ou de délinquance des sociétés de transports. Ces pratiques sont-elles également d'application au sein de la STIB ?

Vous avez évoqué la possibilité d'équiper bientôt les agents STIB de sprays anti-agression. Je voudrais savoir où en est ce projet, plus particulièrement à la lumière d'un article qui est paru aujourd'hui dans lequel l'administrateur-

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Aangezien uw vragen concreet zijn, zal ik ze ook concreet beantwoorden. Maar eerst maak ik graag twee voorafgaandelijke opmerkingen.

Op het ondergrondse netwerk van openbaar vervoer heerst er niet meer agressie dan in de bovengrondse openbare ruimte. Alleen spreken feiten meer tot de verbeelding als ze op de metro, de tram of de bus worden gepleegd. Eigenlijk is agressie op het openbaar vervoer de barometer van wat er leeft in de gemeenten en in het gewest. Dat zeg ik niet met de bedoeling de feiten te minimaliseren. Het is gewoon een vaststelling.

(De heer Mahfoudh Romdhani, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Men mag niet vergeten dat de handhaving van de openbare orde een taak is van de politie. Het is niet de bedoeling de handhaving van de openbare orde uit te besteden aan andere privé- of overheidsdiensten. Omdat het openbaar vervoer zich gedeeltelijk ondergronds afspeelt (de metro en de premetro), in ruimten die door de MIVB worden beheerd, kan men er redelijkerwijs van uitgaan dat de MIVB een verhoogde verantwoordelijkheid heeft om er de openbare orde te handhaven. Bovengronds blijft de politie alleen verantwoordelijk, mijnheer Pison. Daar hebben we de burgemeesters trouwens opnieuw op gewezen. De MIVB treedt aanvullend op waar dat mogelijk is, onder meer door camera's te plaatsen in bussen en in trams. De federale en de lokale politie blijft zowel boven- als ondergronds de hoofdverantwoordelijke voor de handhaving van de openbare orde.

Ik ga graag dieper in op het cijfermateriaal. De MIVB volgt de evolutie van de criminaliteit op haar net nauwgezet en houdt maandelijkse

directeur général de la STIB déclare que les conditions d'utilisation du spray lacrymogène sont à ce point restrictives que, de facto, il en deviendrait inutilisable. J'aimerais que vous nous précisiez quelles sont vos intentions à cet égard.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il n'y a pas plus d'agressions dans le réseau souterrain des transports en commun qu'au niveau de l'espace public en surface. Les faits commis dans le métro, le tram ou le bus frappent sans doute davantage l'imagination.*

(M. Mahfoudh Romdhani, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Il ne faut pas oublier que le maintien de l'ordre public est une mission de la police qu'il ne s'agit pas de sous-traiter à d'autres services, privés ou publics. La police locale et la police fédérale restent les principaux responsables du maintien de l'ordre public, en surface comme en sous-sol. Nous avons à nouveau attiré l'attention des bourgmestres à ce propos. La STIB intervient en complément, notamment par le placement de caméras dans les bus et les trams.

La STIB suit minutieusement l'évolution de la criminalité sur son réseau et tient des statistiques mensuelles. Celles-ci sont transmises au directeur-coordonnateur de la police fédérale (Dirco) qui rassemble toutes les données des zones de police et des sociétés de transports dans l'arrondissement de Bruxelles.

La collaboration avec les services de police se passe à trois niveaux: il y a tout d'abord le groupe de travail national sécurité et transports en commun au SPF de l'Intérieur; ensuite, il y a une concertation provinciale qui est conduite par le gouverneur et ,enfin, il y a une plate-forme de police sous la direction du Dirco.

Lors des réunions de coordination avec le Dirco, des données relatives aux zones à problème sont échangées et des actions de police spécifiques sont

statistieken bij. Die worden overgemaakt aan de directeur-coördinator van de federale politie (Dirco). In principe dient de Dirco alle gegevens van politiezones en vervoersmaatschappijen in het Brussels arrondissement te verzamelen.

De samenwerking met de politiediensten gebeurt op drie niveaus. Ten eerste is er de nationale werkgroep veiligheid en openbaar vervoer in de FOD Binnenlandse Zaken. Daarnaast vindt er provinciaal overleg plaats onder leiding van de gouverneur en bestaat er een politieplatform onder leiding van de Dirco.

Tijdens de coördinatievergaderingen met de Dirco worden er gegevens uitgewisseld met betrekking tot probleemzones en worden er specifieke politieacties gepland. De formele uitwisseling van statistieken gebeurt jaarlijks. Na goedkeuring van alle betrokken politiediensten wordt een statistisch rapport overgemaakt aan de MIVB.

Naar aanleiding van het overleg met de Conferentie van Burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heb ik het initiatief genomen om met alle betrokken instanties rond de tafel te gaan zitten. De bedoeling was om een charter af te sluiten teneinde de operationele samenwerking tussen de MIVB, de politiediensten en de gemeentelijke preventiediensten te verbeteren. In het kader van de optimalisering van die samenwerking komt ook de coördinatie van de criminaliteitsstatistieken op het net van de MIVB aan bod. Het is de bedoeling om tijdens de komende weken regelmatiger over duidelijke cijfers te kunnen beschikken.

Ten tweede vroeg u wanneer de MIVB-agenten de beveiliging en de opleiding krijgen die noodzakelijk is om hun eigen fysieke integriteit te vrijwaren. In 2003 is de MIVB van start gegaan met een basisopleiding onder de naam "self defense light", in samenwerking met een externe partner.

Tijdens de afgelopen vier jaar werden er 29 sessies van 8 uur georganiseerd waaraan 177 deelnemers participeerden.

De heer Erland Pison.- Excuseer dat ik u onderbreek, maar ik hoor u slecht door het storende gebabbel van een aantal collega's.

organisées. L'échange formel de statistiques est annuel. Après l'approbation par tous les services de police concernés, un rapport statistique est transmis à la STIB.

A l'occasion de la concertation avec la Conférence des Bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, toutes les instances concernées ont été réunies en vue de l'élaboration d'une charte visant à améliorer la collaboration opérationnelle entre la STIB, les services de police et les services de prévention communaux. Dans ce cadre, la coordination des statistiques liées à la criminalité sur le réseau de la STIB est évoquée également.

Concernant la sécurité et la formation des agents, la STIB a lancé en 2003 une formation de base intitulée "self defense light", en collaboration avec un partenaire externe.

M. Erland Pison (en néerlandais).- Je vous entends mal à cause du chahut de certains collègues.

De voorzitter.- Geachte commissieleden, gelieve de nodige stilte te bewaren.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het deelnamepercentage bedraagt bijna 73%. Er werd een tevredenheidssurvey afgenomen bij de agenten die aan de opleiding deelnamen. De meerderheid was tevreden en vond dat ze beantwoordde aan de behoeften op het terrein. In de toekomst zal de MIVB de cursussen blijven organiseren, evenals andere aangepaste cursussen. De agenten die nog niet hebben deelgenomen, zullen daartoe de kans krijgen.

In het kader van het nieuwe wettelijke statuut van de veiligheidsdienst van de MIVB zullen er ook praktische opleidingen worden georganiseerd over het gebruik van handboeien. Zoals u weet moet een federale wet en een federaal KB gewijzigd worden om handboeien te kunnen gebruiken. Dat is ondertussen geregeld. Alle regels van de federale overheid inzake erkenning, opleiding en dergelijke worden door de MIVB nageleefd.

Bovendien genieten de preventiemeedewerkers die aangeworven werden in het kader van het project Junior/Senior enerzijds een opleiding om woordenwisselingen en conflicten uit de weg te gaan en anderzijds een opleiding gericht op stressbeheer.

De veiligheidsagenten zullen de bevoegdheid krijgen om handboeien te gebruiken en zullen beschermd worden tegen represailles van overtreders, bijvoorbeeld door het coderen van hun gegevens op het verhoorblad. Dit kan gebeuren zodra de veiligheidsdienst van de MIVB officieel erkend wordt door de Directie Private Veiligheid van de FOD Binnenlandse Zaken. De aanvraag hiervoor bevindt zich in het laatste stadium. Eerst moeten de MIVB-agenten bij SELOR psychotechnische proeven afleggen, die eind deze maand en begin volgende maand gepland zijn.

De zogenaamde 'wachttijd', die betekent dat de veiligheidsagenten verplicht zijn de overtreders te laten gaan zonder gevolg, wanneer ze hem niet binnen een half uur kunnen overdragen aan de politie, wordt voorgeschreven door de wet van 10 april 1990 en werd aangepast op 27 december

M. le président.- Je demande le silence.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Une enquête de satisfaction menée auprès des agents participants a révélé que la majorité d'entre eux est satisfaite de cette formation qui répond aux besoins du terrain.*

Dans le cadre du nouveau statut légal du service de sécurité de la STIB, des formations pratiques sur l'utilisation des menottes seront organisées. Toutes les règles des autorités fédérales en matière d'agrément et de formation sont observées par la STIB.

En outre, les collaborateurs de prévention engagés dans le cadre du projet Junior/Senior, bénéficient d'une formation pour éviter les altercations et conflits, ainsi que d'une formation de gestion du stress.

Dès que le service de sécurité de la STIB sera officiellement agréé par la Direction Sécurité Privée du SPF Intérieur, les agents de sécurité seront habilités à utiliser des menottes et seront protégés contre des représailles, notamment par le codage de leurs données sur la feuille d'audition. Les agents de la STIB doivent d'abord passer des tests psychotechniques au SELOR; ils sont programmés pour la fin de ce mois et le début du mois prochain.

L'obligation pour les agents de sécurité de laisser partir le contrevenant s'ils ne peuvent remettre celui-ci à la police dans un délai d'une demi-heure leur est prescrit par la loi du 10 avril 1990, adaptée le 27 décembre 2004.

Les chiffres de la STIB relatifs au nombre d'agressions verbales et physiques sont relativement stables entre 2004 et 2006. Le nombre d'agressions verbales à l'encontre du public et du personnel de la STIB s'élève chaque fois à 153 ; le nombre d'agressions physiques s'élève à 274 en 2004, 226 en 2005 et 268 en 2006.

La nature des agressions vis-à-vis du personnel de la STIB est de plus en plus violente. Les statistiques

2004. De MIVB-agenten moeten deze wet naleven.

Uit de cijfers van de MIVB, zonder de cijfers over rechtstreekse klachten bij de politie, blijkt dat tussen 2004 en 2006 het aantal gevallen van zowel verbale als fysieke agressie vrij stabiel gebleven is. Het aantal geregistreerde gevallen van verbale agressie, zowel tegen het publiek als tegen het MIVB-personnel, bedroeg telkens 153, het aantal gevallen van fysieke agressie 274 in 2004, 226 in 2005 en 268 in 2006.

De aard van de fysieke agressies tegenover het MIVB-personnel wordt wel gewelddadiger. Tijdens de paasvakantie van 2007 telde de dienst Veiligheid en Controle 15 gevallen van agressie op het MIVB-net, waarvan vijf tegen het personeel en tien tegen het cliënteel. In de vakantieperiodes is er dus een stijging in de statistieken in vergelijking met voorstaande jaren.

(verder in het Frans)

De heer Simonet vraagt waarom met de klacht van de agent geen rekening gehouden werd. Nadat de agent bedreigd werd door jongeren, heeft de hiërarchie hem gesteund en aangeraden klacht in te dienen bij de politie. De volgende dag werd hij aangevallen door de agressors, die hem blijkbaar op heel het netwerk gezocht hebben. Een reaffectatie had dus niets opgelost. Dit lijkt eerder een uitzonderlijk geval. De veiligheidsagenten en de bestuurders worden regelmatig beledigd en bedreigd. Dergelijke ernstige incidenten blijven echter uitzonderlijk. De agenten spelen immers geen repressieve rol.

Ik heb zelf in de metro een jongen van twaalf aangesproken die een deur aan het vernietigen was. Hij bedreigde mij en zei me dat ik me met mijn eigen zaken moest bemoeien. Dit zijn echter wel mijn zaken!

(Gelach)

Sommige jongeren zijn agressief. Dat is in de hele samenleving zo, niet enkel op het openbaar vervoer. Kijk maar naar het agressieve gedrag van bepaalde automobilisten.

Het opvallende vestje is een onderdeel van het reglementaire uniform en de veiligheidsagenten

enregistrent une augmentation pendant les périodes de vacances, comparativement aux années précédentes.

(poursuivant en français)

M. Simonet se demande pourquoi la plainte de l'agent n'a pas été prise en compte. L'agent menacé par les jeunes a été immédiatement pris en charge et soutenu par sa hiérarchie, qui l'a orienté vers la police afin qu'il puisse déposer plainte. L'agression dont il a été victime a eu lieu au lendemain du dépôt de cette plainte. Visiblement, les agresseurs ont décidé de mener une expédition punitive contre l'agent de la STIB et l'ont cherché sur l'ensemble du réseau. L'agression aurait donc pu se produire n'importe où et un changement d'affectation n'aurait pas permis de l'éviter. Le contexte de cette agression apparaît de plus en plus comme un fait isolé, mais certains éléments doivent encore être analysés. Tant les agents que les conducteurs font régulièrement l'objet d'insultes et de menaces. Cependant, des agressions de cette gravité sur les agents de prévention restent tout à fait exceptionnelles. Ces agents n'ont en effet aucun rôle répressif, ce qui diminue le risque d'agression.

J'ai moi-même été confronté dans le métro à un jeune Bruxellois de douze ans qui maltraitait une porte. Je lui ai fait une remarque, à laquelle il a répondu par des insultes et des menaces. Il m'a conseillé de me mêler de mes affaires. En l'occurrence, ce sont les miennes.

(Rires)

Certains jeunes sont agressifs, envers les passagers comme envers le personnel, ce qui n'est pas agréable du tout. Cette situation nous préoccupe tous. Le problème est général, il ne se limite pas aux transports en commun. J'en veux pour preuve l'agressivité des automobilistes dans le trafic.

La chasuble fait partie intégrante de la tenue réglementaire du personnel de prévention affecté aux stations. Il n'était donc pas envisageable que l'agent soit autorisé à ne plus la porter.

En ce qui concerne le badge d'accès aux locaux, il faut savoir que ces badges ne donnent accès qu'à certains locaux en relation avec la fonction de l'agent. Dans ce cas précis, les agresseurs ne se sont

moeten het dus dragen.

De toegangsbadges werken enkel op bepaalde deuren. Dit hangt af van de functie van de agent. In dit concrete geval, hebben de agressors geen badge gebruikt. Ze glipten binnen toen een tram-conducteur de deur opende.

In 2006 bedroeg de gemiddelde interventietijd van een veiligheidsteam 6 minuten.

De MIVB neemt maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Enkele maanden geleden organiseerde ze een veiligheidsdag, waarop de vakbonden aanwezig waren. De maatregelen van het gewest en de MIVB zijn redelijk en haalbaar. Ik som ze even op.

In alle stations zijn er camera's en sinds ik minister ben, worden ook de beelden opgenomen. De camera's en de registratieapparatuur zijn door het gewest betaald, maar worden onder meer door de federale politie gebruikt.

Momenteel worden in vijf stations intelligente camera's getest. Die camera's zijn geprogrammeerd om bepaalde bewegingen op te sporen en op te nemen en een alarm in gang te zetten. Als iemand iets op het perron achterlaat, wordt dit automatisch door de camera geregistreerd. Als de tests goede resultaten bieden, zal het hele netwerk met dergelijke camera's worden uitgerust.

Tegen juli zullen er 110 extra camera's in de stations komen. In 2006 werden er 68 nieuwe recorders geïnstalleerd.

Alle nieuwe metrostellen, bussen en trams zijn standaard met camera's uitgerust. Het gaat in totaal om 165 voertuigen. Van de oude voertuigen zijn er al 201 met een camera uitgerust. De overige 618 camera's zouden tegen 2009 moeten zijn geïnstalleerd.

Er worden evenwel nog tal van andere maatregelen genomen. Zo wordt er bij de renovatie van de stations bijzondere aandacht aan de veiligheidsaspecten besteed. In maart 2007 is een studie gestart over de werken die moeten worden uitgevoerd om automatische klapdeurtjes te plaatsen. Normaal gezien zal eind dit jaar de opdracht voor de voorbereiding van de dossiers en de

pas procurés de badge. Un conducteur de tram a ouvert la porte pour entrer dans le local. Les jeunes ont profité de l'occasion pour le bousculer et entrer.

Le temps moyen d'intervention d'une équipe de sécurité était, pour 2006, d'environ 6 minutes.

La STIB prend des mesures pour augmenter la sécurité sur son réseau, tant celle des voyageurs que celle de ses agents. Il y a quelques mois, la STIB a organisé une journée de la sécurité, à laquelle les syndicats étaient aussi présents. Désormais, tout le monde a compris que la Région et la STIB ont pris ou sont en train de prendre toutes les mesures raisonnablement envisageables. Je vais les passer en revue.

Dans toutes les stations, il y a des caméras. En plus, depuis que je suis ministre, il y a des enregistreurs. Enregistrer les images est essentiel. Ces caméras et ces enregistreurs sont payés par la Région, mais ils sont notamment utilisés par la police fédérale. La Région a pris ses responsabilités et elle a mis des moyens à la disposition de la police fédérale. Si elle ne l'avait pas fait, un tel équipement ne serait peut-être pas encore disponible.

Actuellement, des caméras intelligentes sont testées dans cinq stations. Une caméra intelligente est une caméra qui est programmée pour détecter certains mouvements, enclencher une alarme dès qu'ils sont effectués et les filmer. Notamment, si une personne laisse un bagage dans une station, la caméra le détectera automatiquement, sur la base d'une programmation. Si les tests réalisés dans les cinq stations sont concluants, nous installerons de telles caméras sur l'ensemble du réseau.

Il y a aussi des caméras sur les véhicules. Les 110 caméras supplémentaires dans les stations ont été commandées par la STIB qui a pour cela obtenu les moyens nécessaires. Elles seront toutes installées pour juillet de cette année. Les 68 nouveaux enregistreurs dans les stations ont été complètement installés en 2006.

Tous les nouveaux véhicules - bus, rames de métro, trams - qui sont achetés sont munis de caméras. Cela concerne 165 nouvelles voitures. Actuellement, 201 véhicules déjà en service sont équipés de caméras. Au total, il faut encore installer

architecturale plannen worden toegewezen. Bedoeling is om vanaf eind 2008 de toegang van de metro- en premetrostations geleidelijk aan te beperken tot de reizigers.

- *de installatie van 80 praatpalen vanaf juni 2007;*
- *meer personeel in de stations tussen 16u en 24u: 82 bijkomende agenten in 2006 en 30 bijkomende agenten in april 2007 (dit dossier liep vertraging op bij de BGDA en de MIVB, maar is nu afgerond);*
- *een bijkomend interventieteam: 15 agenten kwamen in maart 2007 in dienst en zullen operationeel zijn in juli 2007;*
- *de aankoop van 170 gps-toestellen om het personeel onmiddellijk te lokaliseren (momenteel kan dit alleen via telefonisch contact);*
- *een nieuwe ordonnantie inzake administratieve sancties in april 2007, waarvan het uitvoeringsbesluit in juli 2007 moet worden goedgekeurd opdat ze in september 2007 van kracht zou worden;*
- *het charter voor een betere samenwerking tussen Binnenlandse zaken, politie, gemeenten en MIVB: overlegvergadering met de minister van Binnenlandse Zaken in juli 2006, conferentie van de burgemeesters in september 2006, een werkgroep met de politiezones vanaf maart 2007, een eerste vergadering van de werkgroep voor preventiediensten in mei 2007, herziening van het charter en versterking van het samenwerkingsakkoord in september 2007.*

De MIVB dient de uitvoering van deze rist maatregelen zoveel mogelijk te bespoedigen.

De daders van de moord op Joe Van Holsbeeck werden overigens geïdentificeerd dankzij de camera's van de MIVB, niet die van de NMBS of de politie.

Wij hebben al veel geïnvesteerd en zullen dat blijven doen.

(verder in het Nederlands)

De vraag is gesteld of er in de vakanties meer incidenten plaatsvinden. Uit de cijfers blijkt inderdaad dat er tijdens de voorbije paasvakantie

618 caméras. La commande est en cours. La commande effective sera réalisée en juin 2007. Pendant l'été, une première série de véhicules sera équipée et ensuite, jusqu'en 2009, tous les véhicules seront progressivement équipés de caméras enregistreuses. En cas d'incident, on pourra demander les images.

Il y a de nombreuses autres mesures. Evidemment, lors de la rénovation des stations, une attention particulière est donnée à la sécurité. Une étude sur l'installation de portillons d'accès est actuellement en cours. Cette étude ne vise pas à déterminer s'il faut réaliser de tels portillons - la décision de principe a déjà été prise - mais porte plutôt sur les travaux à réaliser pour les installer. Cette étude a commencé en mars 2007. Elle en est à sa deuxième phase. Normalement, à la fin de cette année, le marché sera attribué pour préparer les dossiers et les plans architecturaux. L'idée est que les accès aux métros et prémetros soient progressivement fermés à partir de la fin 2008.

Parmi les mesures envisagées, épingleons également :

- L'installation de 80 bornes d'appel d'urgence à partir de juin 2007. En pressant le bouton de la borne, vous entrez immédiatement en communication avec la centrale.
- Le renforcement de la présence humaine dans les stations entre 16h00 et 24h00 ; 82 agents supplémentaires ont été engagés au cours de la première phase en 2006 ; 30 agents supplémentaires seront engagés au cours de la seconde phase dans le courant du mois d'avril 2007. Ce dossier, aujourd'hui abouti, a néanmoins connu quelques retards au niveau de l'ORBEM et de la STIB.
- L'engagement d'une équipe d'intervention supplémentaire : 15 agents engagés en mars 2007 seront opérationnels en juillet 2007, après leur formation.
- La mise en place d'un outil de localisation du personnel de sécurité par l'acquisition de 170 GPS. Ceux-ci permettront au dispatching de localiser immédiatement à partir d'un écran d'ordinateur les agents de sécurité (actuellement, ceux-ci sont contactés par téléphone). En cas d'incident, l'équipe

iets meer incidenten zijn geweest. Die verhoging is echter bijzonder klein, zodat wij onmogelijk grote conclusies kunnen trekken. Die verhoging kan allerlei redenen hebben. Uit de statistieken blijkt ook dat er meer incidenten plaatsvinden op vrijdag. Wij weten niet echt waarom, maar de cijfers worden wel gebruik om meer gericht preventieagenten uit te sturen en om geïntegreerde politieacties uit te voeren.

De preventieagenten worden goed omkaderd. Zij gaan altijd met twee op stap en hebben een gsm om contact te kunnen opnemen met de interne en externe veiligheidsagenten. De verbindingsslijnen met de politie en de hulpdiensten werken in principe goed. Ook op 11 april was er geen probleem op dat vlak.

De regering heeft de MIVB extra middelen ter beschikking gesteld om bijkomende maatregelen te nemen.

(verder in het Frans)

Wij hebben alle maatregelen genomen die wij redelijkerwijze konden nemen. De directie van de MIVB zal niettemin, samen met het personeel, onderzoeken hoe ze haar werking nog kan verbeteren.

Heel wat burgemeesters hebben er principieel mee ingestemd om de veiligheids- en preventieagenten ook op de tram- en buslijnen te laten circuleren. Hun aanwezigheid zal zeker een positief effect hebben.

Globaal gaat het helaas om een maatschappelijk probleem, dat niet zo makkelijk op te lossen is.

la plus proche sera envoyée sur les lieux. Ceci permettra de sécuriser davantage le réseau et de réduire le temps d'intervention.

- Le cadre pour les sanctions administratives. Celui-ci a fait l'objet d'une ordonnance adoptée par le parlement en avril 2007, dont l'arrêté d'exécution doit encore être approuvé en juillet 2007, pour être opérationnelle en septembre 2007.

- La charte pour une meilleure collaboration entre l'Intérieur, la police, les zones, les communes et la STIB. Une réunion de concertation avec le cabinet du ministre de l'Intérieur s'est tenue en juillet, et une conférence des bourgmestres en septembre 2006. Depuis mars 2007, un groupe de travail se réunit avec les zones de police.

Un groupe de travail réunissant les services de prévention communaux se tiendra en mai 2007. En septembre, nous envisagerons une réévaluation de la charte et le renforcement de l'accord de collaboration.

La STIB devra accélérer dans la mesure du possible l'exécution de ces nombreuses mesures. Je rappelle que ce sont les caméras de la STIB qui ont permis de repérer les assassins de Joe Van Holsbeeck, et non celles de la SNCB ou de la police.

Nous avons beaucoup investi dans le passé mais aussi ces derniers mois, et nous continuerons à le faire.

(poursuivant en néerlandais)

En effet, les chiffres révèlent une légère augmentation des incidents pendant ces dernières vacances de Pâques, ainsi qu'un plus grand nombre d'incidents le vendredi. Nous utilisons ces chiffres pour déployer des agents de prévention de manière plus ciblée et mener des actions de police intégrées.

Les agents de prévention sont bien encadrés. Il se déplacent toujours par deux et disposent d'un GSM pour contacter les agents de sécurité internes et externes.

Le gouvernement a mis des moyens supplémentaires à la disposition de la STIB pour

prendre de nouvelles mesures.

(poursuivant en français)

Nous avons raisonnablement pris les mesures que nous pouvions prendre. La direction de la STIB est consciente qu'elle doit étudier, avec ses agents, comment améliorer son fonctionnement. Nous prendrons toutes les mesures supplémentaires qui s'avéreraient nécessaires.

De nombreux bourgmestres nous ont donné un accord de principe autorisant les agents de sécurité et de prévention à monter et descendre sur les lignes de bus et de tram. Leur présence sur le réseau, mise en évidence par leur uniforme, aura un effet positif. Le groupe de travail planche actuellement sur cette mesure supplémentaire, qui permettra d'augmenter la sécurité sur le réseau.

Malheureusement, je ne peux que constater avec vous qu'il s'agit d'un phénomène de société, sur lequel nous devons tous travailler. Votre parti, M. Pison, devrait également refléter son rôle dans cette question.

M. Erland Pison (en néerlandais). - *Votre explication est insatisfaisante. Vous devez assumer la responsabilité qui est la vôtre pour les problèmes qui se posent sur les lignes de la STIB, même si ces problèmes sont tangibles ailleurs dans la société et dans la ville.*

Vous n'avez rien dit quant à la manipulation des chiffres.

De heer Erland Pison. - Uw uitleg is onbevredigend. U bent bevoegd voor de MIVB en moet dus de problemen die zich voordoen op de MIVB-lijnen aanpakken. Dat die problemen zich ook elders in de maatschappij en in de stad voordoen, is evident en dit is een interessant gegeven, waarvoor wij volgens u ook wel weer verantwoordelijk zullen zijn, maar het debat daarover zou ons nu te verleiden.

U hebt niets gezegd over de manipulatie van de cijfers.

De heer Pascal Smet, minister. - Daar is geen sprake van!

De heer Erland Pison. - Is het dan niet zo dat er nu in plaats van per persoon per incident wordt geteld en dat dat de indruk wekt dat het aantal feiten gedaald is?

U hebt ook niets gezegd over de PV's die worden opgesteld door onbevoegde, niet-beëdigde agenten. Hebt u die vraag niet gesteld aan de MIVB?

U schuift de verantwoordelijkheid af op de politie.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il n'en est rien !*

M. Erland Pison (en néerlandais). - *Contestez-vous que les chiffres se basent à présent sur le nombre d'incidents et non sur le nombre de personnes, ce qui donne l'impression que les statistiques sont en baisse ?*

Vous n'avez rien dit sur les PV dressés par des agents non assermentés. N'avez-vous pas posé cette question à la STIB ?

Ik heb u in een vorige interpellatie al gesproken over het feit dat de metrobrigade van de federale politie sinds de politiehervorming afgeslankt is, hoewel er meerdere controlepunten bijgekomen zijn. U bent niet bevoegd voor de metropolitie, maar u hebt wel de politieke verantwoordelijkheid om er bij uw federale collega's op aan te dringen dat hier iets aan gebeurt.

Heel veel veiligheidsagenten van de MIVB liggen wakker van het feit dat zij met naam en toenaam op het verhoorblad vermeld staan. Dat leidt immers tot dreigementen en represailles. Moet er voor de codering van de gegevens inderdaad gewacht worden op de erkenning door de FOD Binnenlandse Zaken of kunt u toch al niet aan de MIVB suggereren om de zaak op die manier op te lossen?

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Mijn interpellatie had betrekking op een recent incident. Volgens de minister gaat het om een geïsoleerd incident, maar uit een intern rapport van de MIVB dat in de pers is verschenen, blijkt dat er in twee wijken tijd 3 incidenten met blanke wapens hebben plaatsgehad, 1 incident met een pepperspray, 1 incident met een pit bull en een verkrachting. Het gaat dus niet om een losstaand feit, maar om een echt probleem.*

Het is niet voldoende dat de dispatching van de MIVB de beelden van de bewakingscamera's ontvangt. Het is ook belangrijk dat de patrouilles op tijd ter plaatse zijn. Er zijn echter maar vijf patrouilles van de federale politie permanent aanwezig voor meer dan 60 metrostations. Wij moeten dus nadenken over de dialoog die wij met de federale politie kunnen voeren en over de actiemiddelen die wij ter beschikking van de MIVB-agenten kunnen stellen.

Wat de beveiliging van de lokalen betreft, kan misschien worden overwogen om een toegangssas te plaatsen zoals in bepaalde bankagentschappen.

Vous renvoyez la responsabilité vers la police. Bien que la police du métro ne relève pas de votre compétence, vous avez la responsabilité politique d'insister auprès de vos collègues de l'autorité fédérale pour qu'un changement intervienne dans ce domaine.

Devez-vous attendre la reconnaissance du SPF Intérieur pour mentionner de manière codée les coordonnées des agents de sécurité de la STIB sur la feuille d'audition ? Ne pourriez-vous pas déjà suggérer à la STIB de résoudre le problème des représailles de cette manière ?

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

M. Jacques Simonet.- Mon interpellation était ponctuelle et liée à un fait d'actualité. La réponse du ministre m'indique que l'agression qui a été perpétrée sur un agent de prévention est un fait isolé. D'après la presse du jour, un rapport interne de la STIB fait état de trois agressions à l'arme blanche, d'une agression avec spray au poivre, d'une autre avec pit bull ainsi que d'un viol, le tout sur une période de quinze jours. Nous ne pouvons donc pas parler de fait isolé, mais d'un véritable problème.

Il s'agit, comme l'a indiqué le ministre, de faits de violence graves qui dépassent de loin le cadre des transports en commun.

D'après votre réponse, les agresseurs particulièrement violents de cet agent ne se seraient pas procuré de badge pour avoir accès à des locaux sécurisés, mais auraient bousculé un conducteur. Cela devrait conduire à une réflexion quant à la sécurisation des locaux. Pourquoi ne pas envisager, pour la sécurisation de vos agents, une installation similaire à celle qui existe dans certaines agences bancaires, qui sont équipées de sas d'accès à double porte ?

En ce qui concerne le réseau de caméras, il ne suffit pas que le dispatching de la STIB soit

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Uw opmerking betreffende de verantwoordelijkheid van de federale politie is bijzonder pertinent. De minister-president en ikzelf hebben dit personeelsgebrek al bij minister Dewael aangekaart.*

Aan de heer Pison wil ik nog even zeggen dat de cijfers niet gemanipuleerd werden.

De heer Erland Pison.- U kan alleszins informeren.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb hiervan akte genomen en zal dit dan ook overmaken. Ik zal de MIVB en de politie formeel vragen of er sprake is van een manipulatie van de cijfers, zoals u beweert.

De heer Erland Pison.- Wanneer hebt u deze interpellatie gekregen? U had al eerder navraag kunnen doen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal hierover, zoals ik zei, meer uitleg vragen.

Inzake de codering van de persoonsgegevens is het volgens mij een wettelijke verplichting dat politieagenten en andere agenten zich moeten identificeren. Ik vind dat persoonlijk niet meer dan

particulièrement performant en termes de réception d'images. Encore faut-il que, dès lors que les images arrivent au dispatching, les patrouilles puissent intervenir en temps réel.

S'agissant de la répartition des rôles entre les agents de la STIB et la police fédérale, la police fédérale n'assume pas la charge qui devrait être la sienne dans les stations de métro. Les témoignages des agents de prévention de la STIB nous indiquent que cinq patrouilles seulement sont présentes en permanence, pour plus de 60 stations de métro. Comment répondre en temps réel à des phénomènes de délinquance parfois graves, constatés au travers des images captées par le dispatching ?

Cela mérite une réflexion sur le dialogue que nous pouvons avoir avec le fédéral d'une part, et d'autre part sur les moyens d'action qui pourraient être mis à disposition des agents de la STIB.

M. Pascal Smet, ministre.- Votre remarque concernant la responsabilité de la police fédérale est tout à fait pertinente. Le ministre-président et moi-même avons signalé ce problème de manque de personnel au ministre Dewael.

Premièrement, il faut davantage de personnel. Deuxièmement, il n'y a pas à ma connaissance de manipulation des chiffres, M. Pison.

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Vous pouvez vous informer à ce sujet.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'en ai pris acte et assurerez le suivi. Je demanderai formellement à la STIB et à la police s'il s'agit d'une manipulation des chiffres comme vous le prétendez.*

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Quand avez-vous reçu cette interpellation ? Vous auriez déjà pu vous en informer.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Comme je l'ai dit, je vais demander davantage d'explications à ce propos.*

A propos de l'encodage des données personnelles, les agents de police et d'autres sont, à mon sens, légalement tenus de s'identifier. Personnellement je

normaal.

De heer Erland Pison.- Voor politieagenten is dat blijkbaar niet het geval.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben bereid om na te vragen of dit al dan niet een wettelijke verplichting is, maar ik hou niet zo van anomieme mensen die tegen andere mensen optreden. Ik denk dat het altijd belangrijk is dat mensen zich identificeren, of het nu om politieagenten, preventieagenten of veiligheidsagenten gaat. Zeker in veiligheidsfuncties moeten mensen zich ten opzichte van burgers identificeren.

Over de beveiliging van de lokalen heb ik tot hier toe nog geen klachten gekregen.

(verder in het Frans)

Ik zal de MIVB niettemin verzoeken om de situatie te verbeteren.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de verbetering van het comfort van de reizigers in het openbaar vervoer en de bushokjes".

trouve cela normal.

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Ce n'est manifestement pas le cas pour les agents de police.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je suis disposé à vérifier s'il s'agit d'une obligation légale, mais je n'aime pas qu'ils interviennent anonymement. Je pense que dans les fonctions liées à la sécurité, il est important que les agents de police, de prévention ou de sécurité s'identifient.*

A propos de la protection des locaux, je n'ai reçu aucune plainte à ce jour.

(poursuivant en français)

Cependant, je demanderai à la STIB d'améliorer la situation le cas échéant .

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "l'amélioration du confort des usagers des transports en commun et les abribus".

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Naar aanleiding van de nieuwe tram- en busplannen moet er ook aandacht worden besteed aan de haltes van de MIVB en met name aan de bushokjes die moeten worden aangepast aan de nieuwe grotere trams en bussen.*

Het verbaast me dat de MIVB na belangrijke infrastructuurwerken aan bepaalde haltes opnieuw de oude bushokjes heeft gezet, terwijl die minder efficiënt en lelijker zijn dan de bushokjes in andere Brusselse gemeenten.

Ik heb er reeds voor gepleit dat de gemeente-besturen met de MIVB onderhandelen om ervoor te zorgen dat overal dezelfde bushokjes worden geplaatst. De kwestie wordt echter bemoeilijkt omdat de gemeente-besturen op autonome basis contracten afsluiten, die op verschillende momenten moeten worden vernieuwd.

Waarom heeft men niet van de werken aan de haltes geprofiteerd om het comfort te verbeteren en de bushokjes groter te maken?

Het is toch de bedoeling dat steeds meer mensen de tram nemen?

Heeft de MIVB contact gehad met de gemeenten over de bushokjes? Streeft u ernaar dat overal dezelfde bushokjes worden gebruikt en dat de kwaliteit ervan wordt verbeterd?

Er wordt trouwens expliciet naar de kwestie verwezen in de gewestelijke regelgeving. Ik zal dan ook niet dulden dat u de schuld op de gemeenten probeert af te schuiven. Het Brussels Gewest moet de zaken coördineren.

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

M. Denis Grimberghs.- Je souhaiterais vous interroger sur l'amélioration du confort des usagers des transports en commun et sur le problème des abribus. Dans le cadre de la mise en oeuvre des nouveaux plans "trams" et "bus", il est assez légitime de veiller à améliorer les abords des points d'arrêt du réseau de la STIB, en particulier les abribus situés sur les lignes pour lesquelles des adaptations sont nécessaires en termes de voies et de points d'arrêt, en raison de l'utilisation d'un matériel roulant à plus grand gabarit.

Ma question porte notamment sur les initiatives prises par la STIB en direction des communes pour revoir le type de matériel d'abribus, à l'occasion de l'augmentation des gabarits des arrêts et du matériel roulant sur les voies pour lesquelles les travaux d'infrastructures sont rendus nécessaires.

Je ne vous cache pas que je suis quelque peu étonné de constater que, suite à des travaux d'infrastructures importants pour le renouvellement des voies sur la ligne de grande ceinture, les anciens abribus ont été replantés aux arrêts, alors que ceux-ci ne représentent pas le mobilier le plus efficace ni le plus esthétique actuellement disponible dans les communes bruxelloises.

J'ai déjà plaidé pour que les autorités communales prennent contact avec la STIB en vue de négocier un contrat de ligne qui permettrait de disposer d'un matériel homogène sur l'ensemble du parcours d'une ligne. Je n'ignore pas que les raisons qui rendent cette homogénéité difficile proviennent du fait que les autorités communales ont une autonomie de gestion dans cette matière et qu'elles doivent procéder au renouvellement des contrats de concession à des moments différents.

Il n'empêche que je m'interroge sur les raisons pour lesquelles il n'a pas été tiré profit des travaux aux arrêts situés le long de la ligne de grande ceinture pour améliorer le confort des usagers et augmenter la capacité d'attente des abribus, à l'occasion de l'augmentation des gabarits des arrêts et du matériel roulant.

Alors que nous constatons tous qu'un nombre croissant de voyageurs doit utiliser le tram, on a

réinstallé dans ces arrêts de plus grand gabarit les mêmes abribus quelque peu désuets.

La STIB a-t-elle développé des contacts avec les communes à cet égard ? Envisagez-vous une uniformisation et une amélioration de la qualité des abribus ?

J'ai retrouvé dans ma documentation qu'une disposition explicite de l'ordonnance sur la STIB a été inscrite dans la législation régionale pour permettre de résoudre ce problème. Je ne me contenterai donc pas d'une réponse qui consiste à renvoyer la faute sur les communes. La Région a un pouvoir de coordination, et même d'intervention si elle souhaite l'utiliser.

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

M. Pascal Smet, ministre. - M. Grimberghs a raison. Ce n'est pas tout à fait de la faute des communes, c'est celle de mon prédécesseur : il était trop gentil à l'égard des communes. C'est tout le drame.

L'ordonnance prévoit pour la STIB la possibilité de mettre des conditions, de gérer les abribus. Le problème est que cet article de l'ordonnance n'a jamais été exécuté.

Il y a toutefois des bonnes nouvelles. J'ai presque terminé un tour de toutes les communes. J'ai pu constater que tous les bourgmestres et échevins concernés sont relativement favorables à une harmonisation de l'attribution des marchés des abribus et du mobilier urbain et à une coordination au niveau régional. Ce n'est pas facile, puisque les types de contrats que les communes ont conclu avec Clear Channel ou JC Decaux sont complètement différents. Il s'agit parfois de concessions, parfois de prestations de types de services, de livraison. Il y a des exceptions : il ne s'agit pas toujours d'abribus, parfois c'est seulement des abribus, parfois il s'agit d'autres types de mobilier urbain. La situation est complexe.

Je suis très heureux de constater que tous les bourgmestres et échevins concernés sont d'accord pour examiner la question, non pas pour avoir de l'argent au niveau régional, mais pour que ce marché soit harmonisé au niveau régional. Nous

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Volgens de ordonnantie kan de MIVB voorwaarden voor het beheer van de bushokjes opleggen, maar ze heeft dit nooit gedaan.*

Ik heb ondertussen bijna alle gemeenten aangedaan. De burgemeesters en betrokken schepenen lijken voorstander te zijn van een harmonisering van de bushokjes en het stadsmeubilair en van een coördinatie op gewestelijk niveau. De situatie is echter complex, aangezien de contracten die de gemeenten met Clear Channel of JC Decaux hebben gesloten, totaal verschillend zijn. In bepaalde gevallen gaat het om concessies, in andere om de levering van diensten. Soms hebben die contracten alleen betrekking op bushokjes, soms ook op ander stadsmeubilair. Wij zoeken dan ook naar een juridische oplossing.

Ook de MIVB heeft contact genomen met de gemeenten in het kader van het busplan 2007-2008. Die contacten verlopen bijzonder positief. Dat was vroeger niet altijd het geval, maar dankzij die mentaliteitsverandering konden heel wat stopplaatsen in een recordtijd worden (her)aangelegd.

In het concreet geval dat u aanhaalt, werden opnieuw inderdaad de oude bushokjes opgesteld. Dat komt vermoedelijk omdat het contract met Schaarbeek bijna vervalt, zodat de concessiehouder alleen nog maar minimale investeringen doet.

De MIVB zou met mijn toestemming overal nieuwe bushokjes kunnen plaatsen, maar dat zou voor problemen zorgen in de gemeenten die een contract met JC Decaux of Clear Channel hebben gesloten. In sommige contracten staat immers dat wanneer het gewest of een andere overheid tussenbeide komt, de gemeente het bedrijf een schadevergoeding moet betalen!

(Rumoer)

Wij zijn ons bewust van het probleem en zullen samen met de gemeenten nagaan hoe wij de situatie kunnen verbeteren.

Er is een vergadering op mijn kabinet gepland om de werkzaamheden te faseren. In een eerste fase zouden we minimumcriteria voor de bushokjes kunnen vaststellen. In een tweede fase zouden we een oplossing voor de contracten kunnen zoeken. Ik zal mij niet achter de gemeenten verschuilen. Het gewest, de gemeenten en de MIVB zullen samenwerken in dit dossier.

devons voir si c'est juridiquement possible.

Ensuite, la STIB a pris des contacts avec les communes dans le cadre du plan de redéploiement 2007-2008. Ces contacts sont très positifs. Cela n'a pas toujours été le cas dans le passé. La mentalité a changé dans beaucoup de communes. Ces contacts ont permis l'aménagement ou le réaménagement de nombreux arrêts en un temps record.

Concrètement, on constate en effet qu'il y a un curieux remontage des anciens abris. Cela a à voir avec le fait que le contrat approche de son terme à Schaerbeek. Par conséquent, le concessionnaire ne procède qu'à des investissements minimum. Cela explique ce cas particulier.

A la limite, avec mon accord, la STIB pourrait installer partout des nouveaux abribus, mais cela mettrait des communes en difficulté puisqu'elles ont des contrats avec JC Decaux ou Clear Channel. Si la Région intervient, les communes devront payer des indemnités. Il est parfois prévu dans les contrats que, si la Région ou une autre autorité intervient, la commune s'engage à rembourser la société concernée. C'est fort !

(Rumeurs)

Nous sommes conscients du problème. Nous avons des contacts positifs. Nous allons essayer ensemble, dans une démarche conjointe avec les communes, de voir comment améliorer la situation.

Une réunion est prévue à mon cabinet pour voir comment phaser le travail. Dans une première étape, on pourrait imposer des critères minimaux auxquels les abribus doivent correspondre. Une deuxième phase pourrait concerter les contrats. Tout cela est à l'analyse. Je ne me retranche pas derrière les communes. C'est la Région, les communes et la STIB qui vont faire ce travail ensemble.

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

M. Denis Grimberghs.- M. le ministre, puis-je vous suggérer que nous profitions du fait qu'on va devoir phaser le travail pour travailler, non pas commune par commune, mais ligne par ligne.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- Waarom zou u die fasering niet aangrijpen om per lijn in plaats van per gemeente te werken? Het lijkt mij belangrijk dat het materieel op een lijn

homogeen is.

Het bedrijf is erg aanwezig op de markt en zal sowieso ingaan op de oproep. Het is niet zo dat de huidige overeenkomst eerst moet aflopen. Het zou goed zijn bedrijven aan te spreken die nu al op de markt aanwezig zijn. De concessiehouder zou goed materiaal kunnen leveren.

Het bestek zou in de mogelijkheid moeten voorzien om het materiaal in de loop van de concessie te herstellen of te vervangen. Het kost minder om nieuwe bushokjes te plaatsen dan de bestaande hokjes te onderhouden.

Momenteel bestaan de oude en de nieuwe bushokjes naast elkaar. De nieuwe bushokjes zouden systematisch moeten worden ingevoerd, zeker op die lijnen waar de aanleg van nieuwe sporen en van de openbare weg met zware infrastructuurwerken gepaard gaat. Dat men in de nieuwe hokjes de wachttijden kan aflezen, verhoogt het reiscomfort.

L'homogénéité du matériel sur une ligne déterminée me semble importante. Ce n'est pas une bonne solution d'avoir, avec de nouveaux trams, du nouveau matériel roulant, des abribus qui sont du vieux matériel pas tout à fait performant.

Par ailleurs, il s'agit dans le cas qui nous occupe d'une société très présente sur le marché. L'excuse consistant à dire que l'on se trouve en fin de contrat et contraint d'aller jusqu'au bout de celui-ci n'est pas recevable. Cette société va de toute façon concourir, et peut-être décrocher le marché.

Il devrait être possible de travailler avec des interlocuteurs déjà présents tels que ce concessionnaire, qui est une société qui fonctionne bien, apte à fournir du matériel en bon état.

L'obligation d'aller jusqu'au bout des concessions est pénalisante en termes de modification du matériel. Il faudrait inscrire dans les cahiers des charges la possibilité d'harmoniser le matériel, de le renouveler en cours de concession, même si cela a un coût. Le coût d'infrastructure de l'abri est moins important que le coût d'entretien.

La solution actuelle est hybride. J'invite à une simplification et une harmonisation, en commençant par les lignes qui disposent d'un nouveau matériel, en particulier aux endroits où l'on procède à des travaux d'infrastructure physiques lourds. Les gens ne comprennent pas qu'après avoir dépensé des sommes considérables pour de nouveaux rails, pour réaménager des carrefours et des arrêts, l'on réinstalle les anciens abribus. Ceux-ci ne permettent pas, notamment, l'affichage des temps d'attente, affichage qui représente une amélioration importante pour le confort des usagers.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de middelen voor een sneller leerlingenvervoer".

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- *Het koninklijk besluit van 1 december 1974 met de daaropvolgende wijzigingen regelt het gebruik van de openbare weg.*

De KB's van 4 april 2003 en 26 april 2004 voerden nieuwe verkeersborden in: F17 betekent dat een rijstrook gereserveerd is voor bussen en F18 dat er een bijzondere overrijdbare bedding is voor het openbaar vervoer.

Wijzigingen hebben ervoor gezorgd dat fietsers en nadien ook rollers en georganiseerd woon-werkverkeer de busstroken mogen gebruiken.

Deze maatregelen zijn allemaal bedoeld om het openbaar vervoer vlotter te laten rijden en het verkeer veiliger te maken voor fietsers en rollers. De aparte rijstroken worden voorafgegaan door borden die aangeven welke zones toegankelijk zijn voor andere gebruikers.

Dagelijks zorgen door de Cocof gefinancierde bussen voor het vervoer van gehandicapte leerlingen van en naar school, via in totaal 165 routes.

Deze ritten duren erg lang, vaak meer dan uur voor slechts enkele kilometers. Het kind dat als eerste opgehaald wordt of als laatste afgezet, zit soms zelfs uren op de bus! Deze schoolbussen zitten immers vaak vast in de file.

Wanneer de schoolbussen kinderen aan boord hebben, mogen ze de busstroken (F17) gebruiken, maar niet de bijzondere overrijdbare beddingen (F18).

Dat zou nochtans de vlotheid van het openbaar vervoer niet belemmeren. De schoolbussen rijden immers maar gedurende een beperkte tijd. De levenskwaliteit van de gehandicapte kinderen zou gevoelig verbeteren als ze minder tijd op de bus

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les moyens mis en place pour un transport scolaire plus rapide".

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1974 et ses modifications règle le cadre de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Par les arrêtés royaux du 4 avril 2003 et du 26 avril 2004 le modifiant, les signaux F17 indiquent qu'une "bande de circulation de la chaussée est réservée aux autobus" et les signaux F18, qu'un "site spécial franchissable est réservé à la circulation des véhicules réguliers de transport en commun".

Ces modifications successives du code de la route ont permis que, à certains endroits, les cyclistes, puis "les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail", et récemment les "rollers" puissent emprunter la bande bus.

Toutes ces dispositions visent l'amélioration de la fluidité de la circulation et de la rapidité des transports en commun, dans le but du respect de leurs horaires. De même, elles permettent d'apporter une zone plus sécurisée aux cyclistes et aux rollers.

Dans chaque cas, les voies délimitées par les panneaux F17 et F18 sont précédées d'un signe distinctif déterminant les zones étant accessibles par d'autres utilisateurs. Quotidiennement, des bus assurent le ramassage et le transport scolaire d'enfants handicapés, soit au total quelque 165 circuits financés par la COCOF.

Outre la durée du ramassage au domicile de chaque enfant, il faut ajouter la durée du trajet jusqu'à l'école aux heures de pointe. Ces enfants doivent supporter des trajets très longs, souvent supérieurs à une heure (pour une distance de quelques kilomètres seulement). Et tant pis pour le premier enfant qu'on va chercher le matin, ou le dernier qui sera ramené à son domicile le soir et qui reste

zouden moeten doorbrengen.

Waarom mogen deze schoolbussen de bijzondere overrijdbare beddingen niet gebruiken? Hebben de gehandicaptenverenigingen dit niet gevraagd tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid?

Bent u van plan om meer van deze beddingen aan te leggen? Hebt u hierover al een mening gewisseld met uw gewestelijke en federale collega's?

parfois deux ou trois heures dans le bus !

Dans certaines parties de Bruxelles, les bus de transport scolaire sont véritablement coincés dans des embouteillages comme par exemple, rue de Stalle, où aucun site propre n'est réservé aux bus.

Alors que les sites signalés par le signe F17 peuvent être empruntés par les bus assurant le transport scolaire lorsque ceux-ci ont des enfants à bord et que le panneau distinctif "transport d'enfants" est posé sur le véhicule, les sites signalés par le panneau F18 ne peuvent pas être empruntés par les transports scolaires.

La circulation des bus scolaires sur les bandes réservées F18 n'entraverait pas la fluidité de la circulation des transports en commun, vu qu'ils ne circulent que durant un temps limité, le matin avant 9h et après l'école vers 16 heures. Une diminution du temps passé dans ces transports améliorerait la qualité de vie de ces enfants, déjà très affectés par leur handicap et qui dans certains cas ont beaucoup de mal à gérer leurs impulsions.

Pour quelles raisons ces transports ne pourraient-ils pas emprunter la bande du site propre des bus signalée F18 alors qu'il leur est possible d'emprunter ceux signalés par les panneaux F17 ? Lors des Etats généraux pour la sécurité routière, les associations pour personnes handicapées n'ont-elles pas soulevé la problématique ?

Dans le cadre de votre politique, est-il prévu de multiplier les bandes confort pour ces transports spécifiques dans notre Région de Bruxelles-Capitale ? Avez-vous déjà eu des échanges de vue avec vos homologues régionaux et fédéraux sur cette possibilité, lors de Comités interministériels concernant la mobilité ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Volgens de wegcode zijn er twee mogelijkheden voor de afbakening van de wegstroken voor het openbaar vervoer. De busstrook wordt afgebakend door onderbroken witte lijnen, en de bijzondere overrijdbare bedding door brede witte strepen.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le code de la route prévoit deux types d'aménagements possibles pour réserver la voirie au passage des transports en commun, afin de les dégager de la circulation et de leur offrir un avantage en termes de vitesse : la bande bus (délimitée par des lignes blanches discontinues) et le site spécial franchissable

Volgens de wegcode mogen de schoolbussen wel de busstroken gebruiken, maar niet de bijzondere overrijdbare bedding. Daarvan mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door taxi's, fietsers of voertuigen bestemd voor woon- werkverkeer, en op voorwaarde dat er naast het verkeersbord F18 een bijkomend verkeersbord wodt geplaatst. Er is geen uitzondering voor het schoolvervoer.

Federaal minister Landuyt wil een vereenvoudiging van de wegcode doorvoeren en de twee types wegstroken voor het openbaar vervoer vervangen door één type "wegstrook voor openbaar vervoer". Die zou ook voor schoolbussen toegankelijk zijn.

Hierover wordt overlegd in de interministeriële comités. Het gewest heeft minister Landuyt hierover een formeel advies verstrekt. Zelf kan ik schoolbussen alleen toelaten op de busstroken. Als de vereenvoudiging van de wegcode te lang op zich laat wachten, zal ik niet nalaten er bij de federale minister op aan te dringen om de bijzondere overrijdbare bedding ook voor schoolbussen open te stellen. Dat kan pas na de verkiezingen via een Koninklijk Besluit.

Ik moet ook opmerken dat de organisaties voor gehandicapten geen bijzondere aandacht hebben besteed aan deze maatregel tijdens de recente federale staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT DE WOLF**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINIS-

(délimité par de larges lignes blanches).

Alors que le code de la route permet aux bus scolaires d'emprunter les bandes bus, il ne permet actuellement pas leur circulation sur les sites propres franchissables. En effet, le site propre franchissable ne peut être ouvert qu'aux taxis, aux cyclistes ou aux véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail, et à condition de placer un panneau additionnel au panneau F18. Aucune mesure d'exception n'est prévue pour le transport scolaire.

Face à ce problème, mon collègue Renaat Landuyt a entrepris un travail de simplification du code de la route, dans lequel la distinction entre la bande bus et le site propre franchissable disparaît pour n'avoir plus qu'un type de site appelé "site réservé aux transports en commun", qui pourra être ouvert aux véhicules de transport scolaire.

Ces dispositions font l'objet d'échanges réguliers entre les collaborateurs des cabinets des ministres fédéraux et régionaux lors de comités interministériels. A ce sujet, la Région vient de donner un avis formel au ministre Landuyt. Dans l'attente du changement de la législation, je ne peux prévoir les bus scolaires que sur les bandes bus. Si la simplification du code devait mettre trop de temps, je ne manquerais pas d'intervenir auprès du ministre fédéral pour que l'on ouvre le site propre à la circulation du transport scolaire dans le code de la route actuel. Ce sera un des premiers arrêtés royaux que le nouveau ministre fédéral de la Mobilité prendra après les élections.

Enfin, sachez que les organisations pour les personnes handicapées n'ont pas spécifiquement fait valoir cette demande lors des Etats généraux de la sécurité routière, qui viennent de se dérouler au niveau fédéral.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE
WOLF**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

TER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN AAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "het kappen van bomen aan de Louis Schmidtlaan".

De voorzitter.- De heer Pascal Smet zal op de mondelinge vraag antwoorden.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Wie is in dit geval verantwoordelijk voor de veiligheid van de reizigers, het gewest of de gemeente?*

U herinnert zich wellicht dat een gewezen gemeenteraadslid uit mijn gemeente samen met zijn broer overleed ten gevolge van een val uit een wilde kastanjeboom in de Tervurenlaan. Na een radioscopie van de bomen te hebben laten uitvoeren, heb ik met goed-keuring van het gewest een aantal verordeningen van de administratieve politie uitgevaardigd.

Tijdens de storm van 18 en 19 januari hebben de gemeentelijke snoeidiensten in allerijl takken verwijderd. Toch heeft het gewest twee dagen later de bomen laten kappen. Wie heeft deze beslissing genomen en in welke omstandigheden is ze uitgevoerd?

De gewestelijke beslissing gaat in tegen de artikels 133 en 135 van de Gemeentewet, die bepalen dat de veiligheid van personen en goederen in spoedgevallen onder de bevoegdheid van de burgemeester valt. Het optreden van de burgemeester blijkt vaak zelfs noodzakelijk. Zo beschikt het gewest over geen enkele vorm van nachtdienst en zijn de experts van Leefmilieu niet altijd beschikbaar (zoals in de recente gevallen van asbestvervuiling in een school of van een

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "l'abattage d'arbres au boulevard Louis Schmidt".

M. le président.- M. Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. Vincent De Wolf.

M. Vincent De Wolf - Ma question, quoique anecdotique, permet de s'interroger sur la sécurité des usagers et l'entité qui en assume la responsabilité. S'agit-il de la Région, de la commune et son bourgmestre, selon l'application de la loi ?

Je vous rappelle l'accident au cours duquel un ancien fonctionnaire régional, ancien conseiller communal de ma commune, et son frère ont perdu la vie, avenue de Tervueren, suite à la chute d'un marronnier. Depuis lors, j'ai été amené à prendre des ordonnances de police administrative en accord avec la Région après avoir procédé à une radioscopie des arbres en question.

Lors de la récente tempête des 18 et 19 janvier 2007, des services d'élagage avaient entrepris dans l'urgence l'enlèvement de plusieurs branches d'arbres. Néanmoins, deux jours plus tard, la Région procédait à l'abattage des arbres, alors que l'urgence ne se posait plus et que les branches menaçantes avaient déjà été éliminées. Pourriez-vous me préciser les circonstances de ces abattages et par qui cette décision a été prise ?

Comment conciliez-vous cette décision avec le respect de l'article 133 et 135 de la Loi communale qui donne la compétence au bourgmestre d'agir sous sa responsabilité pénale et civile, et de prendre

stookolielek in de riolen).

In de discussie over de bevoegdheidsverdeling tussen gemeenten en gewest mag men niet vergeten dat het personeel, de burgemeester en de politie ononderbroken toezien op de veiligheid in de gemeente.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U stelde een vraag over het management van het Brussels Gewest, dat inderdaad beter kan.*

U verwies naar een ongeluk op de Louis Schmidtlaan. Ik geef een overzicht van de feiten.

Op 31 december 2006 is er een platanen omgevallen als gevolg van een storm. Hij werd op 8 januari 2007 verwijderd.

Op 10 januari werden de afgebroken takken van de weg gehaald.

Op 18 en 19 januari zijn er twee platanen omgevallen en moesten er twee andere dringend worden omgehakt. Sinds december 2006 zijn er dus al 5 platanen gesneuveld.

Sindsdien zijn er vijf platanen opnieuw aangeplant.

De burgemeester en de instantie die de wegen beheert hebben parallelle bevoegdheden. Krachtens artikels 133 en 135 §2 van de nieuwe gemeentewet zijn de burgemeesters in dringende gevallen ook bevoegd op gebied van veiligheid, netheid en dergelijke.

Deze bevoegdheid doet echter geen afbreuk aan de

toutes les mesures pour éviter tout dommage aux personnes et aux biens en cas d'urgence ? Ceci s'avère très utile car je vous rappelle que la Région est, encore aujourd'hui, dépourvue de tout système de garde de nuit.

Je mentionnerai également un cas de pollution à l'amiante découverte à la veille du week-end de Pâques dans une école communale, lors d'un chantier effectué sur la toiture. Aucun expert de l'IBGE n'était joignable cet après-midi-là pour déterminer la poursuite ou non des travaux. Une situation semblable s'était également présentée lors d'un cas de fuite de mazout dans les égouts.

Dans le débat opposant la commune et la Région, il est utile de préciser que les communes, par leur personnel, leur bourgmestre et la police, assurent la permanence 24h sur 24 de la sécurité.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La dernière question porte sur le management à la Région, qui pourrait effectivement être amélioré.

Les faits évoqués se sont déroulés le long du boulevard Louis Schmidt, sur le tronçon compris entre la rue Baron de Castro et l'avenue Commandant Lothaire :

- Un platane est tombé le 31 décembre 2006 suite à la tempête. Il a été essoufflé le 8 janvier de cette année.

- Le 10 janvier, une opération urgente de ramassage de branches cassées a été réalisée.

- Deux platanes sont tombés lors de la tempête des 18 et 19 janvier et deux autres platanes ont dû être abattus de toute urgence car leur système racinaire ne les tenait plus debout. Quatre platanes ont donc été évacués les 18 et 19 janvier, ce qui fait cinq au total depuis décembre 2006.

Comme vous le précisez dans votre question, cinq platanes ont été replantés depuis.

Le bourgmestre et le gestionnaire des voiries ont des compétences parallèles dans ce domaine. Les articles 133 et 135 §2 de la nouvelle Loi

bevoegdheid van de instantie die de wegen beheert. Deze moet ervoor zorgen dat de infrastructuur in goede staat verkeert en is bijgevolg verantwoordelijk voor gebreken.

De parallelle bevoegdheden veroorzaken dus problemen. Ik zal de administratie eraan herinneren dat in geval van dringende interventies de burgemeester van de gemeente moet worden verwittigd.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik ben vooral blij met het slot van uw antwoord. Ik stoor me namelijk aan de gebrekkige samenwerking en het feit dat de administratie me niet heeft ingelicht, hoewel de politie mijn GSM-nummer heeft. Een goede samenwerking is noodzakelijk opdat de gemeente de inwoners kan inlichten over dringende werken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINIS-

communale stipulent en effet que le bourgmestre se voit confier une compétence en matière de sécurité dans les communes et en cas d'urgence.

Ce pouvoir d'intervenir sur l'ensemble du territoire communal en vue de veiller à la sécurité, la santé, la propreté et la tranquillité ne fait pas obstacle à l'exercice de la compétence que le gestionnaire des voiries peut et doit assurer. Celui-ci doit garantir le bon état des infrastructures et est donc également responsable des vices et défauts qui pourraient être constatés. Cette compétence découle du fait qu'il est gestionnaire.

C'est le problème de ces compétences parallèles qui se pose en l'occurrence. Nous notifierons à l'administration son obligation d'avertir désormais le bourgmestre concerné en cas d'intervention d'urgence, ce qui favorisera une bonne gestion.

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

M. Vincent De Wolf.- Je me réjouis de la fin de la réponse du ministre. Je connaissais déjà les autres éléments de cette réponse. C'est l'absence d'avertissement et de collaboration qui me posait problème, d'autant plus que la police connaît le numéro de gsm du bourgmestre ou de son remplaçant. La collaboration est indispensable, dans le respect des institutions réciproques, et pour éviter que le responsable local, le gestionnaire de la voirie, soit dans l'impossibilité d'informer les personnes qui l'interpellent.

Si par contre il a été avisé, il peut dire au citoyen que le ministre ou son service l'a prévenu de l'urgence des travaux, et que ceux-ci sont effectués en plein accord. Je me réjouis de l'engagement que vous prenez à cet égard.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

TER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de toegang tot de eigen banen voor het vervoer van zieken".

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- Schoolbussen hebben een aantal rechten verworven, maar het vervoer van zieken verloopt nog vaak moeizaam als er druk verkeer is. Ziekenwagens zijn meestal niet uitgerust met airconditioning en ondervinden hinder van verkeersdrempels, enzovoort. Dat bezorgt de patiënten heel wat ongemak, terwijl ziekenwagens de busstroken en de trambeddingen zouden kunnen gebruiken.

Wat kan er in overleg met de federale overheid worden gedaan om ervoor te zorgen dat ziekenwagens de eigen banen van het openbaar vervoer kunnen gebruiken, ook al gaat het niet om een dringende oproep?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik heb al enkele elementen aangegeven in mijn antwoord aan de heer El Ktibi.*

Er zijn nog andere redenen waarom we niet meer groepen toegang kunnen geven. Wij plannen een systeem om de signalisatie aan kruispunten met eigen beddingen vanop afstand te bedienen. Hier ook ambulances bij betrekken is moeilijk, maar niet onmogelijk.

Ten tweede werken de bussluizen niet altijd om doorgangsproblemen te vermijden.

Hoewel de MIVB en de andere vervoersmaatschappijen die in Brussel aanwezig zijn, het niet zien zitten, wil ik de mogelijkheid overwegen om

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'accès aux sites propres pour le transport des personnes malades".

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

M. Vincent De Wolf.- Le transport scolaire a ses droits, mais la question est encore plus sensible quand elle concerne des personnes âgées transportées en ambulance depuis le home où elles sont hébergées jusqu'à un hôpital. Transporter une personne âgée en ambulance en pleine circulation, depuis une commune du sud de Bruxelles jusqu'à l'hôpital Erasme par exemple, est un vrai parcours du combattant. Le plus souvent, les ambulances ne sont pas équipées d'air conditionné. Il y a le problème des casse-vitesse et autres. La personne subit des désagréments très importants, alors qu'une ambulance appelée en urgence peut emprunter les sites propres.

Qu'est-il possible de faire en coordination entre l'Etat fédéral et la Région, pour que les ambulances puissent, lorsqu'elles doivent transporter une personne en situation même non urgente, emprunter les sites des transports en commun ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà donné des éléments de réponse dans le cadre de la question de M. El Ktibi.

La multiplication des accès n'est pas évidente pour d'autres raisons également. Dans les mois et les années à venir, nous prévoyons une commande à distance des feux et des signalisations aux carrefours des sites propres et des bandes bus. Le fait d'inclure les ambulances dans ce système pourrait poser problème, mais ne devrait pas être insurmontable.

Deuxièmement, bien que les écluses à bus permettent d'éviter le passage, celles-ci ne fonctionnent pas toujours.

ambulances toe te laten op de eigen beddingen. Ik zal dit bespreken met mijn federale collega.

- Het incident is gesloten.

Je suis prêt à envisager la possibilité d'ouvrir les sites propres aux ambulances, même si la STIB et les autres sociétés de transport en commun présentes à Bruxelles ne sont pas enclines à accepter cette possibilité pour les taxis, les cyclistes, les bus scolaires et les ambulances. Ce point sera repris dans les discussions avec le fédéral.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTRE VAN DE BRUSSELSE HOOFSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de eeuwige problemen met de toegankelijkheid van het metrostation Rogier".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- Begin 2006 heb ik u een vraag gesteld over de defecte roltrappen in het Rogierstation die uitgeven op de Kruidtuinlaan en de Rogierplaats. U hebt toen geantwoord dat er begin 2007 grote werken zouden worden uitgevoerd. De roltrappen zouden worden vervangen en er zouden liften komen voor gehandicapten.

De huidige toestand is echter niet zo rooskleurig. De roltrap aan de Kruidtuin is weggehaald en deze ingang wordt momenteel als vuilnisbak gebruikt. Dat is niet echt een opsteeker voor het imago van de MIVB en voor de levenskwaliteit in deze wijk. De andere roltrap is bijna dagelijks buiten gebruik en de gebruikers moeten te voet een steile helling af dalen.

Welke plannen heeft de MIVB met dit station om het veiliger en gezelliger te maken? Wat zijn de

QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "les éternels problèmes d'accèsibilité à la station Rogier".

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

M. Jacques Simonet.- Je vous ai interrogé au début de l'année 2006 à propos des pannes des doubles escalators géants de la station Rogier, donnant sur le Boulevard du Jardin Botanique et la place Rogier. A l'époque, vous m'indiquiez que des travaux importants visant à restaurer le fonctionnement des escalators seraient effectués au début du mois de janvier 2007. Cette date était, selon vos dires, le moment idéal pour installer de nouveaux escalators et pour entamer des travaux visant à doter la station d'ascenseurs pour les usagers handicapés.

Aujourd'hui, la situation sur le terrain n'a pas évolué dans le sens que vous m'indiquiez au début de l'année 2006. Un des deux escalators - côté Jardin Botanique - a purement et simplement été retiré. Cette entrée est donc condamnée et sert actuellement de poubelle, ce qui n'améliore pas l'image de la STIB et la qualité de vie dans le

redenen voor de vertragingen?

Het is toch niet logisch dat u enerzijds promotie maakt voor het openbaar vervoer, en anderzijds een belangrijk station laat verkommen!

Bovendien blijkt uit een studie van de UBS bank dat de prijs voor een ticket van de MIVB duurder is dan het gemiddelde van 71 bestudeerde steden in Europa en dat ook de kwaliteit van het openbaar vervoer onder dat gemiddelde ligt.

Wat is uw reactie op deze studie?

quartier. L'autre escalator est quasi quotidiennement en panne depuis quelques semaines, obligeant les gens à descendre une pente fortement dénivélée.

Quels sont les projets de la STIB pour restaurer la sécurité et la convivialité dans la station ? A-t-on une idée des raisons des retards des chantiers que vous annonciez il y a quelques mois ?

Ne trouvez-vous pas qu'il existe une distorsion entre la volonté légitime de favoriser l'utilisation des transports en commun et le fait de laisser pourrir dans une station importante une situation qui n'encourage pas les Bruxelloises et les Bruxellois à utiliser les transports en commun ?

Enfin, un dernier élément me paraît symptomatique de l'inquiétude que l'on peut nourrir quant à la façon dont les transports en commun sont optimisés. Une étude de la banque UBS, répercutée par l'agence Belga, relevait pour l'année 2006 que Bruxelles, avec un ticket pour un trajet d'environ 10 km fixé à 1,5 euro, est plus chère et de moins bonne qualité par rapport à la moyenne des 71 villes européennes étudiées par cet organisme.

Quelle est votre réaction par rapport à cette étude ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Die situatie is niet echt goed voor het imago van de MIVB.

In de oorspronkelijke planning zouden de roltrappen aan de Nieuwstraat in 2005 worden vervangen. De roltrappen aan de Kruidtuinlaan zouden tijdens die periode operationeel blijven en pas nadien door liften worden vervangen.

Om bouwkundige redenen dienden de werken evenwel te worden uitgesteld. De roltrapschachten, die dateren van 1974, moeten aan de nieuwe normen worden aangepast. Omdat daarbij evenwel aan de draagstructuur van het metrostation wordt geraakt, moesten er bijkomende stabiliteitsstudies worden uitgevoerd. Die werden afgerond in november 2006 en in december 2006 werden de voorbereidende werkzaamheden gestart.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme le souligne M. Simonet, cette situation n'est effectivement pas favorable à l'image de la STIB.

Le planning initial des travaux prévoyait le remplacement des escalators situés du côté rue Neuve dans le courant de l'année 2005. Les escalators situés du côté du boulevard du Jardin Botanique restaient opérationnels au cours de cette période, avant d'être à leur tour enlevés et remplacés par des ascenseurs, après la mise en service des nouveaux escalators du côté rue Neuve.

Des difficultés d'adaptation du génie civil de la station, dues à la pose des nouveaux escalators, ont toutefois nécessité le report de ces travaux à 2006. Le cahier des charges d'adaptation des infrastructures de génie civil à Rogier ayant été signé le 21 avril 2006, le nouveau planning tablait sur une mise en service fin janvier 2007, comme je

De roltrappen hadden normaal gezien eind januari 2007 operationeel moeten zijn, maar sinds het begin van de werken zijn een aantal nieuwe problemen opgedoken. De voorbije jaren is er bovendien een grondwaterlaag ontstaan. Er moet dus een nieuwe studie worden uitgevoerd om de waterdichtheid van het station te waarborgen. Ook de heraanleg van het Rogierplein zal zware bouwkundige ingrepen met zich brengen. Het slopen van een muur kan de stabiliteit van de torens en van het plein in gevaar brengen. Alle bouwwerken moeten dus met de grootste omzichtigheid worden uitgevoerd.

Door deze bijkomende werken zullen de putten twee maand later klaar zijn. Vanaf eind augustus kunnen de roltrappen geïnstalleerd worden.

De installatie, het testen en de keuring door een erkend orgaan zullen tweeënhalve maand in beslag nemen, zodat de roltrappen aan de Nieuwstraat begin december toegankelijk zullen zijn.

De roltrappen aan de Kruidtuin, die vervangen zullen worden door liften, zijn even oud en afgeleefd. Een ervan is definitief buiten gebruik. Een reparatie zou minstens 70.000 euro kosten en zes tot negen maanden duren. De roltrap wordt dan ook niet gerepareerd, want tegen dan zijn die aan de Nieuwstraat operationeel.

Naast de resterende roltrap aan de Kruidtuin, is het station bereikbaar via de winkelgalerij of via de toegang op het Rogierplein. Ik hoop dat er geen andere onvoorziene vertragingen optreden op deze werf.

Bij de volledige heraanleg van het Rogierplein, begin 2009, zullen we de toegang centraliseren onder het grote afdak in het midden van het plein. De Nieuwstraat wordt verlengd, zodat er een rechtstreekse toegang komt tot het metrostation, waar ook daglicht zal naar binnen stromen.

vous l'avais indiqué.

Le 19 juin 2006, les deux escalators situés sur le côté de la rue Neuve ont été démontés afin de permettre les travaux d'adaptation des fosses d'escalators aux nouvelles normes. La mise en service de ces escalators date de 1974, avant l'apparition de la nouvelle réglementation. L'adaptation des infrastructures touchant à la structure portante de la station de métro était donc indispensable.

Il était donc nécessaire de procéder à des études de stabilité et de détails avant toute exécution des travaux de génie civil. Menées dans le cadre de la mise en accessibilité des personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la station Rogier, ces études étaient finalisées en novembre 2006. En décembre 2006, débutaient les travaux préparatoires.

Les nouveaux escalators ont été commandés en février 2005, suffisamment tôt pour éviter tout retard éventuel inhérent à leur fabrication. Leur montage et mise en service sont aujourd'hui immédiats. Cependant, dès le début des travaux dans les fosses d'escalators, des difficultés majeures sont apparues : au fil des années, une nappe d'eau souterraine s'est créée, et des techniques de bétonnage non prévues dans le cahier des charges s'imposent.

Une nouvelle étude a dû être réalisée pour appliquer la solution qui permettra de garantir au mieux l'étanchéité et la stabilité de la station de métro. Les chantiers prévus pour le réaménagement de la place Rogier sont lourds en termes de génie civil. L'abattage d'un mur peut compromettre la stabilité des tours et de la place. Toute construction prévue à cet endroit requiert la plus grande prudence.

Ces travaux supplémentaires rallongent le délai de réalisation des fosses de deux mois. Il va sans dire que ces travaux étaient totalement imprévus. Les fosses seront disponibles pour accueillir les escalators à la fin du mois d'août 2007.

Au vu de ces derniers événements et en comptant deux mois et demi pour le montage des deux escalators, la mise en service, le rodage et la

réception par un organisme agréé, les escalators côté rue Neuve devraient être mis en service pour le public début décembre 2007.

Quant aux escalators côté Botanique, qui seront à terme remplacés par des ascenseurs, ils ont été mis en service en même temps que les deux escalators côté rue Neuve et présentent dès lors les mêmes problèmes de fiabilité. Ceci explique que l'un de ceux-ci soit tombé en panne de manière définitive. Il a été décidé de ne pas procéder à la réparation, car elle aurait duré de six à neuf mois, pour un coût minimum de 70.000 euros. Or, à ce moment-là, les escalators côté rue Neuve seront opérationnels.

Actuellement, outre l'escalator restant côté Botanique, il existe deux autres solutions pour accéder à la station : soit emprunter la galerie commerciale et le couloir "City II", soit traverser la voirie et emprunter l'accès de la place Rogier. J'espère qu'aucun autre élément majeur ne viendra perturber la bonne marche de ce chantier, dont les retards ne peuvent être attribués à une éventuelle négligence.

Nous tenterons de respecter les délais. Avec le réaménagement complet de la place Rogier, prévu pour début 2009, l'accès sera centralisé sous le grand auvent au centre de la place. La rue Neuve sera prolongée vers la place pour un accès direct dans les sous-sols du métro et la lumière du jour entrera dans le métro.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINIS-
TER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-
STEDELIJKE REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de vastlegging van de datum
van de autoloze zondag".**

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 "la fixation de la date de la
journée sans voiture".**

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *De autoloze zondag valt steeds in de Europese week van de vervoering. In 2007 valt de autoloze zondag echter op 23 september, terwijl de Week van de Mobiliteit plaatsvindt van 16 tot 22 september.*

De laatste twee autoloze zondagen vielen samen met Open Monumentendag, wat veel Brusselaars ertoe heeft aangezet om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer het Brusselse erfgoed te gaan bekijken.

Open Monumentendag is een extra stimulans om er tijdens de autoloze zondag op uit te trekken.

U wijst er ook op dat de Raad van de Europese Unie er de voorkeur aan geeft dat Open Monumentendag tijdens het tweede of derde weekend van september wordt georganiseerd. U hebt ook verklaard dat het samenvallen van de twee evenementen de aantrekkracht verhoogt. Ook staatssecretaris Kir heeft er geen probleem mee dat ze samenvallen.

Toch valt Open Monumentendag dit jaar op 15 en 16 september, terwijl de autoloze zondag op 23 september plaatsvindt.

Tijdens de Conferentie van de Burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd u om tekst en uitleg gevraagd. Volgens u had het begeleidingscomité geen enkel bezwaar, terwijl ik heb gehoord dat het tegendeel het geval was.

U hebt de burgemeesters en schepenen er toen niet op gewezen dat de gekozen datum niet zoals gewoonlijk zou samenvallen met de Open Monumentendag. Als verantwoordelijken voor het verkeer hebben de burgemeesters niet de noodzakelijke informatie gekregen.

Doordat deze evenementen met een week verschil plaatsvinden, zijn er ook bijkomende kosten voor de MIVB die een extra dag gratis openbaar vervoer moet organiseren. Op grond van welke redenen heeft de minister beslist om de autovrije dag op 23 september te laten plaatsvinden en niet een week vroeger? Blijft hij bij zijn standpunt voor dit jaar

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

Mme Martine Payfa.- Le Dimanche sans voiture coïncide toujours avec celui de la Semaine européenne de la Mobilité. Vous l'avez d'ailleurs rappelé dans votre réponse à la question écrite n°368 du 27 décembre 2005. Or, pour la première fois, vous avez fixé l'édition 2007 de la Journée sans voiture au dimanche 23 septembre, en dehors de la Semaine de la Mobilité, qui se déroule du 16 au 22 septembre.

Lors des deux dernières éditions, cet évènement coïncidait avec celui des Journées du Patrimoine, simultanéité qui a engendré un intérêt tout particulier de la population bruxelloise à visiter les nombreux monuments qu'elle compte, et cela à pied, à vélo ou en transports en commun.

L'idée de combiner les deux évènements a cet avantage de permettre aux gens de profiter de l'animation créée par les Journées du Patrimoine tout en utilisant gratuitement les transports publics. De plus, les Journées du Patrimoine s'avèrent un véritable incitant pour faire sortir et circuler les gens et faire découvrir notre Région dans une atmosphère particulièrement paisible.

En outre, dans cette même réponse à la question écrite que j'évoque, vous affirmez que le Conseil de l'Europe souhaite que les Journées du Patrimoine soient organisées pendant le deuxième ou le troisième week-end de septembre et que "le fait de faire coïncider la Journée sans voiture avec les Journées du Patrimoine n'affaiblit certainement pas l'attrait des deux manifestations, au contraire, cela le renforce". Vous ajoutez à cela que votre collègue Emir Kir vous a confirmé qu'il ne voyait pas d'inconvénient à ce que les deux événements aient lieu le même week-end et que vous vous rangez tout à fait à cet avis.

Or, alors que les Journées du Patrimoine sont fixées cette année au week-end des 15 et 16 septembre, vous décidez, contrairement à votre position défendue précédemment, que cette Journée sans voiture se déroulera le dimanche 23 septembre.

Lors de la Conférence des bourgmestres, la majorité des bourgmestres s'est prononcée

en voor de volgende jaren?

Hoeveel kost een dag gratis openbaar vervoer aan het gewest en wat zijn bijgevolg de meerkosten voor deze extra dag?

favorablement au maintien de la Journée sans voiture en même temps que les Journées du Patrimoine. Ceci, non seulement pour l'animation que cette simultanéité procure, mais aussi pour les finances communales, car de tels évènements impliquent des frais réels pour les communes en matière d'animation.

La Conférence des bourgmestres vous a d'ailleurs interrogé sur les raisons de la fixation de la date du 24 septembre. Vous avez répondu que le Comité d'accompagnement, composé entre autres des fonctionnaires de la Mobilité des dix-neuf communes, n'avait émis aucune remarque quant à cette date, alors qu'il me revient le contraire.

De surcroît, lors du débat qui a eu lieu en votre présence à la Conférence des bourgmestres, en décembre 2006, jamais il n'a été fait état que la date choisie ne coïnciderait plus avec celle des Journées du Patrimoine. Les bourgmestres, qui sont des acteurs à part entière dans cet évènement, puisqu'ils doivent prendre les arrêtés de police nécessaires à la gestion de la circulation, n'avaient donc pas les informations nécessaires pour réagir.

Enfin, j'ajoute que le fait d'organiser ces évènements à une semaine d'intervalle porte également un coût supplémentaire pour la STIB, qui doit dès lors supporter un jour supplémentaire de gratuité. Compte tenu de tout ce qui précède, j'aimerais savoir, M. le ministre, pour quelles raisons objectives vous avez décidé de fixer la Journée sans voiture cette année le 23 septembre et pas le week-end précédent ? Votre position est-elle définitive pour cette année et les années suivantes ?

Quel est le coût supplémentaire que cette décision fait supporter à la STIB ? Je voudrais connaître le coût d'une journée de gratuité en Région bruxelloise, pour voir le coût supplémentaire qu'entraîne la non simultanéité.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben verwonderd over deze situatie. Drie jaar geleden kreeg ik zware kritiek over me heen, omdat beide evenementen samenvielen. Er werd beweerd dat op een autovrije dag niemand naar de Open Monumentendag zou komen.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. le président, la situation est quelque peu étonnante. Il y a trois ans, j'étais presque harcelé par certaines personnes. J'ai écrit une lettre. Un collègue m'a interpellé en me demandant pourquoi on avait osé faire coïncider l'organisation des Journées du Patrimoine et le Dimanche sans voiture. Pour certaines personnes,

Ik heb toen uitgelegd dat de twee evenementen samenvallen, omwille van Europese richtlijnen of aanbevolen datums. De bedoeling was ook dat de Open Monumentendagen in Vlaanderen en Wallonië niet met die van Brussel zouden samenvallen. Het publiek voor dergelijke evenementen is immers vaak hetzelfde.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- *Wat heeft men laten samenvallen? Ik begrijp er niets van.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Toen ik minister werd vonden de twee evenementen op dezelfde dag plaats.*

De voorzitter (in het Frans).- *De vorige regering heeft de twee evenementen op dezelfde dag laten plaatsvinden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is juist. Een aantal personen was hierover niet tevreden.*

De voorzitter (in het Frans).- *Anderen waren dat wel.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Als de autoloze zondag op 16 september, dus kort na de zomervakantie, zou plaatsvinden, zouden de scholen en de verenigingen te weinig voorbereidingstijd hebben. We kozen ook voor 23 september, omdat de Europese autoloze dag op 22 september valt, en het hele weekend op die manier autoluw wordt.*

Blijkbaar vragen sommige burgemeesters dat ik met de heer Kir zou overleggen om de Open Monumentendag en de autoloze zondag dit jaar te laten samenvallen. Volgend jaar zal dat in elk geval wel zo zijn.

c'était une honte. Cela n'allait pas, parce lors du Dimanche sans voiture des personnes n'iraient plus aux Journées du Patrimoine.

A l'époque, nous avions expliqué que cela tombait ensemble du fait de directives européennes ou de dates conseillées. Le choix de ces dates était aussi en relation avec la Flandre et la Wallonie, de manière à ce que les Journées du Patrimoine n'y tombent pas le même jour qu'à Bruxelles, pour permettre aux gens d'aller aux Journées du Patrimoine en Flandre et à Bruxelles. C'est en effet souvent le même public qui aime ce genre d'activités. A l'époque, j'ai dû expliquer pourquoi on a laissé coïncider le Dimanche sans voiture et les Journées du Patrimoine.

Mme Martine Payfa.- Qu'est-ce qu'on a laissé tomber ensemble ? Je ne comprends pas.

M. Pascal Smet, ministre.- Quand j'ai pris mes fonctions, les deux manifestations ont été mises ensemble.

M. le président.- C'était le précédent gouvernement qui avait décidé de les mettre ensemble.

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement. Certaines personnes n'étaient pas contentes.

M. le président.- D'autres l'étaient.

M. Pascal Smet, ministre.- A la Conférence des bourgmestres, j'ai expliqué que cette année nous ne pouvions pas l'organiser le 16 septembre, à la demande de la police et des associations. En effet, organiser l'événement le 16 aurait été trop proche des vacances scolaires du point de vue de la préparation. Nous avons dès lors opté pour le 23 septembre.

Cette année, la Journée européenne sans voiture tombe un samedi, le 22 septembre. Nous avons estimé plus logique de choisir une date qui coïncide. Je suis souvent interpellé à cet effet. A

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Verwijst u naar de tweede vergadering van de burgemeesters?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Inderdaad. Na die vergadering vernam ik van journalisten dat er bij de burgemeesters overeenstemming bestond om de Monumentendagen op 15 en 16 september te organiseren en de autoloze zondag op 23 september. Nu de twee evenementen op twee verschillende weekends zullen plaatsvinden, moeten we van de gelegenheid gebruik maken om de bezoekcijfers te evalueren.*

De aparte organisatie van deze evenementen zullen geen bijkomende kosten met zich meebrengen voor MIVB of politie. Dat is in het verleden trouwens ook nooit het geval geweest, aangezien er voor de Open Monumentdagen geen speciale maatregelen worden getroffen.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Het openbaar vervoer zal die dag toch gratis zijn.*

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

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Zal het openbaar vervoer niet gratis zijn op de Open Monumentendagen?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Neen, alleen op de autoloze zondag.*

l'époque, il n'y avait pas d'objection de principe à notre choix du 23 septembre.

J'ai cru comprendre qu'il y avait une demande des bourgmestres pour que je m'adresse, avec le ministre-président, à M. Emir Kir pour lui demander que cela coïncide le même jour cette année. Quoi qu'il en soit, cela tombera le même jour l'année prochaine.

Mme Martine Payfa.- Vous parlez là de la deuxième réunion ?

M. Pascal Smet, ministre.- Après cette deuxième réunion, des journalistes m'ont téléphoné pour m'expliquer que la Conférence a décidé du 16 septembre, à mon grand étonnement. J'ai compris assez rapidement que tout le monde était d'accord pour maintenir les Journées du Patrimoine le 16 septembre et la Journée sans voiture le 23 septembre. Nous profiterons de cette année, où les dates ne coïncident pas, pour évaluer l'incidence sur le succès. Nous tirerons des conclusions pour l'année prochaine.

Il n'y aura pas de surcoûts engendrés pour la STIB, ni de travail supplémentaire à fournir par la police. En effet, les Journées du Patrimoine n'ont jamais requis d'efforts particuliers de la police, ni le samedi lorsque la circulation des voitures est de toute façon autorisée, ni le dimanche. En ce qui concerne la STIB, la dissociation des deux événements n'engendre pas de coûts supplémentaires, étant donné que l'offre pratiquée pour les Journées du Patrimoine est identique à celle d'un service normal.

Mme Martine Payfa.- Mais c'est la gratuité sur deux journées.

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

Mme Martine Payfa.- Il n'y a pas de gratuité des transports en commun dans le cadre des Journées du Patrimoine ?

M. Pascal Smet, ministre.- La gratuité s'inscrivait dans le cadre du Dimanche sans voiture.

De voorzitter (*in het Frans*).- *De facto profiteerden de zondagse bezoekers van de Open Monumentendagen van het gratis openbaar vervoer op de autoloze zondag.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Persoonlijk ben ik er voorstander van dat beide evenementen samenvallen. Bezoekers van de Open Monumentendagen die met de auto willen komen, kunnen het evenement op zaterdag meemaken.*

Ik heb deze beslissing genomen, omdat de politie en de verenigingen vonden dat 16 september te snel na de schoolvakantie kwam en omdat de Europese autoloze dag op 22 september is gepland.

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Ik kan niet geloven dat de politiezone Ukkel-Bosvoorde-Oudergem achter deze beslissing staat.*

Zijn de verenigingen waarnaar u verwijst, lid van het begeleidingscomité dat u hebt opgericht maar dat nog niet is samengekomen?

Uit het debat van vandaag blijkt nogmaals dat velen beide evenementen liever laten samenvallen.

Wij zijn de autoloze dag al druk aan het voorbereiden. Die dag zou een gewone dag moeten worden, waarop de mensen aangemoedigd worden om het openbaar vervoer te gebruiken en de stad anders te beleven.

Initiatieven zoals de Open Monumentendagen, die de burgers ertoe aanzetten het openbaar vervoer te gebruiken, zijn positief en moeten worden vermenigvuldigd, maar dat wil nog niet zeggen dat wij daarom kermissen moeten organiseren. Dat is niet de bedoeling van dergelijke dagen.

M. le président.- De facto, il y avait gratuité parce que cela tombait le même jour. C'était d'ailleurs un avantage pour les Journées du Patrimoine.

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a donc pas de surcoûts. Nous profiterons de cette année pour réaliser une évaluation. Je n'ai pas à me positionner sur le principe, même si j'estime préférable que les deux dates coïncident. Il y a deux jours : le samedi pour ceux qui détestent le Dimanche sans voiture, le dimanche pour ceux qui veulent au contraire en profiter.

Cependant, étant donné que les zones de police et les associations ont demandé d'organiser la Journée sans Voiture le 23 septembre en raison de la proximité avec les vacances scolaires, et que la Journée européenne sans voiture tombe ce weekend-là, nous avons décidé de la faire le 23.

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

Mme Martine Payfa.- Je m'étonne que les zones de police aient demandé de dissocier les deux événements. Ce n'est certainement pas à la demande de la zone de police Uccle-Boitsfort-Auderghem.

Enfin, vous parlez des associations. Comment les interrogez-vous ? S'agit-il des associations membres du comité d'accompagnement que vous avez mis en place et qui ne s'est pas encore réuni ? Il devait se réunir la semaine passée et la date a été postposée. Finalement, le débat qui vient d'avoir lieu montre combien les gens sont favorables au cumul des deux dates.

Nous sommes en pleins préparatifs de la Journée sans voiture. En tant que commune, je voudrais ne plus devoir consacrer des moyens aux animations. La Journée sans voiture devrait devenir une journée comme les autres, ayant pour seul objectif que les participants circulent, soient incités à utiliser les transports en commun dans le calme, la sérénité, et profitent de cette journée.

Les expériences que nous avons connues avec des animations bruyantes étaient gênantes, parce que les personnes présentes ont le souci de vivre la ville

- *Het incident is gesloten.*

autrement.

Il faudrait multiplier des incitants semblables aux Journées du Patrimoine, qui encouragent les citoyens à utiliser les transports en commun, sans pour autant organiser des kermesses, qui ne sont pas l'objectif de cette journée.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het programma voor de aanplanting van bomen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Eind maart kondigde u een ambitieus programma aan voor de aanplanting van bomen langs de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

Met een budget van 7,5 miljoen euro zullen tegen 2009 2.000 bomen geplant worden.

Het programma gaat uit van een inventaris van de wegen die de administratie heeft opgesteld. Binnen een jaar kunnen burgers op een nieuwe website bijkomende aanplantingen vragen.

Dit programma heeft een esthetische en ecologische waarde. U wilt veel verschillende soorten aanplanten met het oog op de bewaring hiervan. Nu bestaat 64% van het groen langs de wegen uit slechts vier soorten: platanen, tamme kastanje, linden en esdoorns.

Het programma dat u voorgesteld hebt, vermeldt

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "le programme de plantation d'arbres en Région de Bruxelles-Capitale".

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

Mme Françoise Schepmans.- A la fin du mois de mars, vous annonciez par voie de presse le lancement d'un grand programme de plantation d'arbres et de verdurisation le long des voiries en notre Région de Bruxelles-Capitale.

Grâce à un budget de 7,5 millions d'euros, 2.000 arbres seront ainsi plantés d'ici la fin de la législature, soit en 2009.

Ce programme de plantation se base actuellement sur un inventaire des voiries dressé par l'administration et indiquant où les nouveaux arbres seront plantés. D'ici un an, les citoyens auront la possibilité d'émettre des souhaits de plantations supplémentaires le long des voiries qui leur sont chères via un nouveau site web.

Outre des avantages de nature esthétique et écologique, ce programme a pour objectif de varier les espèces pour des raisons de préservation. De

wel het aantal bomen dat u op elke weg wilt planten, maar zegt er niet bij welke soort.

Welke soorten wilt u aanplanten? Hebt u contact gehad met bijvoorbeeld Inter-Environnement, die hiermee ervaring heeft door haar initiatief "Quartiers verts"?

Volgens Le Soir en La Capitale van 22 maart werden er in Sint-Lambrechts-Woluwe Japanse kerselaars aangeplant. Deze bomen worden nochtans afgeraden langs wegen, omdat hun wortels niet erg diep groeien. In sommige gemeenten werden deze bomen weggehaald en nu worden ze elders weer aangeplant.

Wat is uw standpunt? De bewoners van de Mettewielalaan betreuren dat de Japanse kerselaars er gesneuveld zijn. Het programma omvat ook studies over aanplantingen in het midden van de Karreveldlaan (Molenbeek) en langs de Belliardstraat (Etterbeek). Welk doel hebben deze studies?

Moet u voor de Karreveldlaan geen globale aanpak vinden voor aanplantingen op de middenberm (in Molenbeek) en langs de weg (in Koekelberg)? Dit is een gewestweg, waar de voetpaden beschadigd zijn door de wortels van oude bomen. De bewoners willen weten wat hen te wachten staat.

Veel aanplantingen worden ook gepland in het kader van infrastructuurwerken uit het meerjarenplan voor openbare werken. Kunnen we een overzicht krijgen van deze aanplantingen?

fait, actuellement, 64 % des arbres plantés le long des voiries communales sont représentés par quatre espèces, à savoir les platanes, les châtaigniers, les tilleuls et les érables.

J'en déduis que vous envisagez la plantation d'autres espèces d'arbres. Si le programme de plantation que vous avez présenté fait largement écho au nombre d'arbres envisagés par voirie, il ne fait par contre pas mention du type de plantation prévu.

Quelles espèces d'arbres et de verdure envisagez-vous de planter le long des voiries de notre Région de Bruxelles-Capitale ? A ce sujet, avez-vous pris contact avec des organismes tels que Inter-Environnement - qui, par l'opération "Quartiers verts" qu'il mène depuis quelques années, a acquis une certaine expérience dans les espèces recommandables - ou non ?

Les articles des journaux "Le Soir" et "La Capitale" du 22 mars dernier indiquent par ailleurs que des cerisiers du Japon ont été plantés à Woluwe-Saint-Lambert.

Je m'étonne quelque peu de cette initiative étant donné que, comme vous me l'aviez précisé lors d'un précédent débat, la plantation des cerisiers du Japon est déconseillée principalement parce que, je cite, "leur enracinement superficiel fait que ce type d'arbres est difficile à planter raisonnablement le long de voiries". Je constate que ce type d'arbre a été retiré dans certaines communes et replanté ailleurs.

Quelle est votre politique en la matière ? Des riverains du boulevard Mettewie déplorent l'abattage des cerisiers du Japon de leur boulevard. Le programme prévoit la réalisation d'une étude en vue d'une plantation sur la berme centrale de l'avenue du Karreveld à Molenbeek-Saint-Jean et des deux côtés de la rue Belliard à Etterbeek. Pouvez-vous préciser l'objet et les motifs de ces études ?

Concernant l'avenue du Karreveld, comptez-vous réaménager tant sa berme centrale, située sur la commune de Molenbeek, que ses abords, situés sur la commune de Koekelberg ? Ne faudrait-il pas développer une approche globale de l'aménagement

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er wordt geval per geval onderzocht welke boomsoort er kan worden aangeplant. Het is belangrijk dat de juiste boom op de juiste plaats komt. Om de diversiteit te vergroten, zullen er meer eiken worden aangeplant, bijvoorbeeld op de Mettewielaan en de Tervurenlaan. Wij onderzoeken echter ook andere soorten op hun weerstand tegen de verschillende stedelijke stressfactoren.*

Er wordt niet systematisch overleg gepleegd met instellingen zoals Inter-Environnement, maar dat kan nuttig zijn voor bepaalde specifieke projecten. Alle kennis is immers welkom.

Japanse kerselaars hebben bijvoorbeeld geen diepe wortels, waardoor ze niet in een trottoir kunnen worden geïntegreerd of langs fietspaden kunnen worden geplant. Zij hebben een brede grasstrook nodig, zoals in de Jacques Brellaan.

Zowel voor de Karreveldlaan als voor de Belliardstraat tussen de Etterbeeksteenweg en de Oudergemsealaan moet worden nagegaan of er geen ondergrondse buizen liggen op de plaatsen waar wij bomen willen planten.

De Karreveldlaan zal een volledige opknapbeurt krijgen, met heraanleg van de voetpaden en vervanging van de bomen op die voetpaden. Tegelijkertijd zullen er bomen in de middenberm worden geplant. Die studies zullen in 2008 worden uitgevoerd.

Tot slot voorziet het meerjarenplan voor de

de cette voirie pour la berme centrale et les abords ?

Vu qu'il s'agit d'une voirie régionale et que ses trottoirs sont endommagés, notamment par les racines des arbres plantés de longue date, les riverains souhaitent connaître le type d'aménagement prévu pour cette voirie. Vous avez également évoqué que de nombreuses plantations sont prévues dans le cadre des travaux d'infrastructures repris dans le plan pluriannuel des travaux publics. Est-il possible, du moins par voie écrite, d'avoir un aperçu des plantations prévues ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'espèce d'arbre à planter est réfléchie au cas par cas. Dans le but de diversifier les essences, la plantation de chênes est fortement envisagée actuellement. Il s'agit de chênes communs le long du boulevard Mettewie et de chênes des marais pour le début de l'avenue de Tervueren. D'autres essences sont également analysées pour le moment en fonction de leur résistance aux différents stress urbains et du principe du bon arbre au bon endroit.

Aucun contact n'est pris de manière systématique avec des organismes tels que Inter-Environnement, mais cela peut se faire pour certains projets spécifiques, toute expérience étant la bienvenue dans le domaine du choix des essences.

L'enracinement superficiel des cerisiers du Japon les rend ingérables en trottoirs ou le long de pistes cyclables. L'occasion fort rare de planter des arbres sur une large bande de gazon s'étant présentée avenue Jacques Brel, l'opportunité a été saisie d'y planter raisonnablement ces arbres, qui bénéficient d'une jolie floraison.

Tant pour l'avenue du Karreveld que pour la rue Belliard, entre la chaussée d'Etterbeek et l'avenue d'Auderghem, il y a lieu de mener une étude afin de vérifier s'il y a des conduites souterraines aux endroits où nous souhaitons planter des arbres. La présence de ces conduites empêcherait en effet ces plantations.

L'avenue du Karreveld nécessiterait un réaménagement global, avec réfection des trottoirs

openbare werken, dat ik bij het verslag kan voegen, in de volgende aanplantingen:

- *Kroonlaan: 87 bomen bij de heraanleg van het fietspad (2008);*
- *Leopold II-laan: minstens 200 bomen bij de heraanleg van de tramlijn (2009-2010);*
- *Zuidstation: 15 bomen op de Europa-esplanade (2007);*
- *Van Volxemlaan: 56 bomen (2007);*
- *Brusselsesteenweg: 9 bomen (2007);*
- *Vanderbruggensquare: 5 bomen (2008);*
- *Industriekaai en Mariemontkaai: 48 bomen (2008);*
- *Charles Woestelaan: 50 bomen (2008);*
- *kleine ring West: 5 bomen (2008);*
- *Vooruitgangstraat: 39 bomen (2007).*

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Voor de Karreveldlaan zal er dus een studie komen

et remplacement des arbres actuellement plantés en trottoirs. La plantation d'arbres en berme centrale sera envisagée en même temps. Ces études seront réalisées en 2008.

Des plantations d'arbres, réalisées dans le cadre des travaux d'infrastructure figurant dans le plan pluriannuel des travaux publics, sont notamment prévues aux endroits mentionnés dans la suite de ma réponse, que je suggère de joindre au compte rendu.

- avenue de la Couronne à Ixelles : 87 arbres plantés dans le cadre de l'aménagement de la piste cyclable (2008)
- bd Léopold III à Evere : au moins 200 arbres dans le cadre de l'aménagement de la ligne de tram (2009-2010);
- abords de la gare du Midi à Saint-Gilles : 15 arbres sur l'esplanade de l'Europe (2007);
- avenue Van Volxem à Forest : 46 arbres seront abattus et remplacés par 56 arbres (2007);
- chaussée de Bruxelles à Forest : abattage de 5 arbres et plantation de 9 nouveaux arbres (2007);
- square Vanderbruggen à Anderlecht : plantation de 5 arbres (2008);
- quai de l'Industrie - quai de Mariemont à Anderlecht et Molenbeek : plantation de 48 arbres (2008);
- avenue Woeste à Jette : plantation de 50 arbres (2008);
- petite ceinture Ouest à Bruxelles : plantation de 5 arbres (2008);
- rue du Progrès à Schaerbeek : plantation de 39 arbres (2007).

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

Mme Françoise Schepmans.- En ce qui concerne l'avenue du Karreveld, vous avez prévu une étude

in 2008 en zullen de werken in 2009 worden uitgevoerd.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- In het meerjarenplan is er sprake van 2009 en 2010.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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

betreffende "de sportinstallaties van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (in het Frans).- De MIVB heeft enorme sportinstallaties die enkel door het personeel worden gebruikt. Ze liggen op het grondgebied van Brussel-Stad, in Haren. Volgens mijn informatie worden ze onderbenut.

De bevolking van het Brussels Gewest neemt nochtans toe. Bijgevolg zouden er ook meer sportinstallaties moeten komen, maar dat is niet steeds het geval.

Brussel-Stad heeft onvoldoende middelen om in nieuwe infrastructuur te investeren. Ik herinner u eraan dat de MIVB onder meer over voetbalvelden, tennisvelden en een atletiekpiste beschikt.

Welk budget wordt uitgetrokken voor de bouw en het onderhoud van deze sportinfrastructuur?

Waar kunnen we deze uitgaven terugvinden in de gewestelijke begroting? Hebt u statistieken die erop wijzen dat de sportterreinen niet onderbenut

pour 2008, avec une possibilité de réflexion, de rénovation et de plantation en 2009.

M. Pascal Smet, ministre.- Le plan pluriannuel mentionne 2009 et 2010.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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

concernant "les installations sportives de la STIB".

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba.- Les installations sportives de la STIB, de par leur taille importante et leur utilisation exclusive, méritent qu'on leur accorde une attention particulière. Un complexe sportif situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles - que vous connaissez bien maintenant -, plus précisément à la rue du Biplan, 101 à 1130 à Haren, est employé par les membres de la STIB sans qu'il ne soit pleinement rentabilisé, selon les informations dont je dispose.

Pourtant, nous ne sommes pas sans ignorer que la population de la Région augmente. En particulier, la Ville de Bruxelles est passée d'environ 130.000 habitants à près de 150.000, irréguliers et temporaires y compris. Cette augmentation crée de nouveaux besoins. Nous sommes nombreux à constater que les équipements collectifs ne suivent pas toujours cet accroissement, que ce soit dans cette municipalité ou dans d'autres.

La Ville de Bruxelles, vous le savez aussi bien que moi, ne peut pas se permettre une série

worden? Welke sporten worden er beoefend en door wie? Worden ze door alle personeelsleden gebruikt of enkel door de kaderleden?

Overweegt de MIVB om een overeenkomst af te sluiten met bepaalde gemeenten of sportclubs, opdat de sportinstallaties niet onderbenut worden? Als minister moet u ervoor zorgen dat niet enkel uw kaderleden gebruik kunnen maken van de sport-installaties. U zou de infrastructuur van de MIVB moeten openstellen voor alle Brusselaars.

d'investissements. Pour rappel, ces installations sont composées notamment de huit terrains de tennis, qui selon les dernières nouvelles, devraient être démolis très prochainement pour être remplacés par un des plus importants dépôts de la STIB. Il y a aussi sur ce site deux terrains de football extérieurs, dont un est homologué par la fédération. Il y a huit pistes de pétanque, une très belle salle omnisports dans laquelle on retrouve des bureaux de la STIB, me dit-on. Il y a même une piste d'athlétisme de cinq couloirs de 400 m extérieure qui entoure un des terrains du site. Il y a un vestiaire et une cafétéria. Telles sont les infrastructures que j'ai pu repérer.

Cela m'amène à vous poser quelques questions. Quel est le budget réservé à la construction et à la mise en état de ces installations sportives ? Comme vous le savez, sur le site du Heysel, la maintenance et l'entretien coûtent environ 3 millions d'euros à la Ville de Bruxelles. Un site comme celui de Haren entraîne certainement des coûts de maintenance.

Sur quel article du Budget régional cette dépense - notamment l'entretien - est-elle imputée ? Etes-vous en possession de statistiques qui puissent nous révéler le taux de fréquentation de ces lieux, afin d'éventuellement remettre en question l'idée que ces installations sont sous-utilisées ? Quelles sont les disciplines pratiquées dans ce complexe sportif ? Par qui ? Vos fonctionnaires y vont-ils vraiment ou est-ce réservé exclusivement à vos cadres ?

A-t-il été envisagé de signer une convention entre la STIB et les différentes communes, ou les différents clubs sportifs de la Région, afin de permettre aux membres de la STIB d'utiliser selon leurs besoins les installations sportives existantes, tout en évitant que la STIB ne possède dans son patrimoine une installation dernier cri sous-utilisée par son personnel et qui occasionne des frais d'entretien importants ? Nous savons tous les efforts que vous devez faire pour tenir vos comptes en équilibre. Votre priorité en tant que ministre des transports n'est pas seulement d'assurer le confort de vos cadres mais aussi de mettre cette très intéressante installation à la disposition des Bruxellois, surtout depuis que vous êtes plus proche de nous et que vous connaissez nos besoins.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De sportinfrastructuren zijn in de eerste plaats bestemd om het personeel van de MIVB aan een aantal sporten te laten deelnemen. Daarbij staat de fysieke conditie, maar ook het contact tussen collega's voorop. In mei komt er een informatie- en promotiecampagne om de bezettingsgraad van de infrastructuur nog te verhogen.*

Het sportcomplex bestaat uit twee voetbalterreinen, vier buittennisbanen, acht petanquebanen en een sporthal. Het clubhuis wordt door een zelfstandige uitgebaat. Het sportcomplex dateert uit 1981 en maakt deel uit van het complex in Haren. Het is ten laste van de eigen begroting van de MIVB. Hoeveel het gekost heeft, kan niet meer worden berekend. Het dossier is immers 25 jaar oud en de sportinstallaties zijn ingebed in andere structuren.

Het onderhoud van het complex in Haren wordt geraamd op 80.000 euro per jaar. Dat bedrag omvat de gangbare investeringskosten voor het onderhoud en de schoonmaak. Deze uitgaven worden niet geboekt op een gewestelijk begrotingsartikel. De kosten voor renovatie en onderhoud vallen volledig ten laste van de begroting van de MIVB.

De bezettingsgraad verschilt naargelang de infrastructuur.

Leden van de vzw Koninklijke Kring Sport en Vermaak van de MIVB maken gebruik van de sportzaal, naast andere diensten van de MIVB, verenigingen, sportclubs en externe organisaties. De bezettingsgraad bedraagt 50% overdag, 90% buiten de werkuren en 80% in de weekends. De zaal wordt ook gebruikt voor evenementen.

Het complex heeft ook twee voetbalvelden, waarvan één verlicht. Ook dat is meestal volgeboekt.

Het tweede terrein wordt elke zaterdag gebruikt. Er vinden jaarlijks meerdere voetbaltoernooien plaats en er is enkel zondag nog wat plaats vrij. Volgens de MIVB is een nog intenser gebruik van het eerste terrein, dat gehomologeerd is, niet aangewezen.

Ook de atletiekpiste, die gerenoveerd zou moeten

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

M. Pascal Smet, ministre.- La première fonction de ces infrastructures sportives est d'offrir la possibilité au personnel de la STIB de participer à une série d'activités sportives (tennis, athlétisme, tennis de table, football, football en salle, badminton, basket, pétanque et billard). L'objectif est d'entretenir ou d'améliorer la condition physique du personnel, mais aussi de favoriser les contacts entre collègues. Une campagne d'information et de promotion vers le personnel de la STIB sera d'ailleurs lancée début mai, afin d'encore augmenter le taux d'occupation des infrastructures.

Le complexe sportif comprend deux terrains de football, quatre courts de tennis extérieurs, une piste d'athlétisme, huit pistes de pétanque et une salle omnisports. Un clubhouse situé dans le bâtiment principal est géré par un indépendant. Le complexe sportif a été construit et mis en service en 1981, dans le cadre de la construction progressive de l'ensemble du complexe de Haren en phases successives et ce, sur le budget propre de la STIB. L'ancienneté du dossier (plus de 25 ans) et le fait que les installations sportives fassent partie d'un ensemble plus important ne permettent pas d'isoler le montant de la dépense.

Quant à l'entretien du centre sportif de Haren, il est évalué à environ 80.000 euros par an. Ce budget reprend les travaux d'investissement destinés à garder le site en état, ainsi que les travaux d'entretien et de nettoyage courants. Ces dépenses ne sont pas imputées sur un article du budget régional. L'ensemble du budget d'entretien et de rénovation est supporté par la STIB.

La fréquentation des lieux varie selon les différentes infrastructures.

La salle omnisports, accessible tous les jours, de 9h00 à 22h30, est occupée par les membres de l'asbl Royal cercle sportif et d'agrément de la STIB, par certains services de la STIB et par des associations, clubs sportifs et organisations externes. Sur base des réservations, durant les heures de bureau, le taux d'occupation est estimé à environ 50% ; après les heures de bureau, à environ 90% et le week-end, le taux d'occupation est d'environ 80%. Cette salle est également utilisée à des fins événementielles STIB comme la fête de

worden, wordt intensief gebruikt.

De vier tennisvelden zullen binnenkort plaats moeten ruimen voor het nieuwe tramdepot. Ook deze velden worden vaak gebruikt, evenals de petanquebanen.

Het complex hoort bij het tramdepot van Haren en kan dus niet openbaar worden gemaakt voor het publiek als het depot zelf niet duidelijk wordt afgesloten en er geen permanent toezicht is. Bij de aanleg van het nieuwe tramdepot wordt ook aandacht besteed aan de beveiliging van de site.

Om de renovatie van het sportcomplex beter te financieren en tegemoet te kunnen komen aan de verenigingen die er gebruik van zouden willen maken, wil de MIVB het op een professionele manier gaan beheren en de sportactiviteiten uitbreiden.

Op dit ogenblik is de MIVB de zaken aan het bestuderen. Ik ben er voorstander van dat de buurtbewoners ook gebruik zouden kunnen maken van de sportinfrastructuur, maar we moeten de resultaten van de studie afwachten.

Ik ben dus niet tegen het voorstel gekant, maar het houdt wel in dat de Stad Brussel een financiële bijdrage zal moeten leveren.

Saint-Nicolas, les présentations de la Direction générale ou des Relations publiques, etc.

Le complexe comprend deux terrains de football, dont un est éclairé. Ce dernier est occupé pour l'instant tous les soirs, les mardis, jeudis et vendredis, et les samedis après-midi.

Le deuxième terrain est occupé les samedis. Plusieurs tournois de football sont organisés annuellement. Le Cercle sportif de la STIB estime que seules deux équipes pourraient encore organiser des rencontres de championnat les dimanches. Selon la STIB, l'état du premier terrain, le seul qui soit éclairé et homologué, ne permet pas une occupation plus intense.

La piste d'athlétisme : elle est occupée les lundis et jeudis soirs et le samedi matin. Des membres de l'asbl s'y entraînent deux jours par semaine durant 2h30 suivant leur roulement. Elle est également utilisée chaque mercredi pour l'action "Start to Run", une action incitant à la pratique du sport et de l'athlétisme. Cette piste devrait être rénovée.

Les courts de tennis extérieurs : quatre courts de tennis, qui seront déplacés prochainement suite aux travaux du nouveau dépôt de tram font également partie du complexe. Ces terrains sont occupés exclusivement par les membres de l'asbl durant la bonne saison. Ils ne sont pas couverts. Divers tournois et un championnat interne y sont organisés. En période de beau temps, l'occupation varie selon les périodes de la journée, de 0 à 50% en semaine, lors des heures de bureau ; après les heures de bureau, de 0 à 75%. Les week-ends, le taux d'occupation peut atteindre les 100%.

Les pistes de pétanque : les huit pistes de pétanque extérieures sont occupées en saison par la section Seniors et la section Pétanque de l'asbl de la STIB.

Actuellement, le complexe fait partie intégrante du dépôt de Haren (zone privée) et ne peut donc pas ouvrir ses portes au grand public tant qu'il est dépourvu de délimitations fixes et qu'il ne fait pas l'objet d'une surveillance permanente. La sécurisation du site est prévue dans le cadre des travaux pour la construction du nouveau dépôt de tram.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINIS-
TER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-
STEDELIJKE REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de oprichting van een dienst
voor snelle interventie - type FAST - na een
verkeersongeval in het Brussels Gewest".**

De voorzitter.- De heer Riguille heeft het woord.

De heer Joël Riguille (in het Frans).- *Onze
belangrijkste wegen, waaronder de kleine Ring,
raken snel verstopt, wanneer er zich een ongeluk
voordoet en een rijstrook geblokkeerd is.*

*Het Vlaams Gewest heeft een snelle evacuatiедienst
opgericht, FAST genaamd, die actief is in
Antwerpen, Oost-Vlaanderen en op de Brusselse
ring. Bij elk incident komen zij binnen vijftien
minuten ter plaatse om de locatie te beveiligen en
de betrokken voertuigen weg te halen.*

Suite aux diverses demandes d'occupation des organisations et des associations et en vue d'autofinancer le complexe et sa rénovation, la STIB s'est fixé des objectifs qui l'orientent vers la recherche d'une gestion professionnelle de cet ensemble sportif qui préserverait les activités actuelles et, surtout, les élargirait.

Une étude est en cours à la STIB à ce sujet. Je suis pour ma part favorable à l'ouverture de ce site aux personnes extérieures à la STIB, venant des quartiers limitrophes. Néanmoins, il convient d'attendre les résultats de cette étude avant de déterminer quelle orientation pourra être prise. L'objectif consiste à ouvrir davantage ce site à la population. Mais cette éventualité suppose que la Ville intervienne également dans le financement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

**concernant "la mise en place d'un service
d'évacuation rapide - type FAST - après un
incident routier en Région bruxelloise".**

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

M. Joël Riguille.- Il est un constat évident que nos principaux axes routiers urbains - entre autres la petite ceinture - connaissent rapidement des embouteillages lors de pannes de véhicules ou d'accidents de roulage. Le blocage d'une bande de roulage entraîne immédiatement des ralentissements sur ces mêmes axes avec des blocages de longue durée, notamment dans les tunnels.

Un système d'évacuation rapide, dénommé FAST, a été mis en place à Anvers et en Flandre Orientale

Bestaat er in Brussel een dergelijke dienst of bent u van plan er een op te richten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op de Brusselse gewestwegen worden deze taken uitgevoerd door de politie. De politiepatrouilles komen ter plaatse, stellen vast wat er gebeurd is en doen een beroep op een pechdienst, op kosten van de weggebruiker.*

In zones met dynamische borden doet de politie een beroep op het BUV om de gepaste boodschappen aan te geven. Dit gebeurt nu vooral in de tunnels, maar de komende jaren willen we het systeem uitbreiden.

Het heeft dezelfde doelstellingen als het FAST-systeem. Een dergelijk systeem is vooral nuttig op autosnelwegen en niet in de stad. We zullen het dan ook niet invoeren. We willen wel de informatie op de dynamische borden verbeteren, zodat automobilisten moeilijke zones kunnen vermijden.

Het Vlaamse systeem is trouwens erg duur: voor de autowegen in Vlaams-Brabant kost het zo'n 300.000 euro voor ongeveer 1.500 interventies per jaar. De bevoegde Vlaamse minister overweegt dan ook het systeem te beperken.

ainsi que sur les axes périphériques à Bruxelles, notamment le Ring, par la Région flamande. Lors d'un incident - accident ou panne - la police appelle immédiatement les services d'intervention rapide FAST qui arrivent sur place dans les quinze minutes et interviennent dans la sécurisation du lieu ainsi que l'évacuation des véhicules, avec les conséquences que cela peut avoir sur la fluidité.

Compte tenu de l'influence de tels incidents sur la fluidité du trafic sur les grands axes bruxellois, M. le ministre pourrait-il nous informer quant à l'existence éventuelle d'un tel service ou de sa création prochaine ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Actuellement, sur le réseau régional bruxellois, les interventions de sécurisation du site et d'évacuation des véhicules sont assurées par la police. Les patrouilles de police se rendent sur le site, confirment l'existence et la nature de l'incident, et le dispatching fait appel à un service de dépannage, aux frais de l'usager, sans coût pour la Région.

De plus, sur les zones équipées en panneaux dynamiques de gestion de trafic, avec l'accord de la police, l'AED participe à la sécurisation de la zone par l'activation de panneaux du type panneaux à messages textuels, signaux d'affectation de voies, et ce depuis le centre Mobiris. Cette possibilité se limite principalement aux tunnels, mais il est pensable dans les années à venir de l'installer partout dans la Région.

La mise en œuvre de ce système répond aux mêmes objectifs que le système FAST pour le réseau routier et autoroutier régional. Nous n'envisageons pas l'adoption d'un système similaire à celui de la Flandre, qui fonctionne surtout pour les autoroutes et pas dans des milieux urbains. Nous comptons cependant améliorer l'information à l'aide de panneaux dynamiques, qui peuvent éviter que des voitures entrent dans les zones où s'est produit un accident.

Par ailleurs, le service mis en place en Flandre est très onéreux : le coût annuel du système FAST pour le réseau autoroutier du Brabant flamand dans la

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ik begrijp dat de minister aarzelt, gezien de kostprijs van het systeem. De reactietijd moet echter geëvalueerd worden. Het kan erg lang duren vooraleer de politie en de pechdienst er zijn en dat zorgt voor grote opstoppingen.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Daarom heb ik de gemeenten gevraagd de camera's langs de wegen te verbinden met het Mobiris-centrum om problemen sneller op te sporen. De gemeenten gaan daar in principe mee akkoord. We zullen de komende maanden ook alle tunnels uitrusten met nieuwe camera's.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Quix.

nouvelle organisation est de l'ordre de 300.000 euros pour environ 1.500 interventions par an. La Région flamande mesurant le poids financier de ce système, le ministre responsable étudie actuellement la possibilité de le limiter.

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

M. Joël Riguelle.- Je peux comprendre que le ministre hésite à adopter un tel système, au vu du coût que cela représente dans d'autres Régions.

Je voudrais néanmoins attirer son attention sur la nécessité d'évaluer le temps de réponse. L'expérience d'automobiliste que nous avons tous au niveau bruxellois indique que la réaction de la police et l'intervention d'un dépanneur peut prendre beaucoup de temps et engendrer des encombremens importants.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'en suis conscient. C'est la raison pour laquelle vous et vos collègues avez donné votre accord de principe, lors du tour de communes que j'ai effectué, pour connecter les caméras présentes sur les voiries avec le centre Mobiris afin de détecter les véhicules en panne et de pouvoir intervenir beaucoup plus rapidement. C'est dans ce but également que nous allons équiper dans les prochains mois tous les tunnels de nouvelles caméras, qui vont permettre de constater immédiatement un ralentissement ou un accident.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Quix.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

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

EN TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-SECRETARIS VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR OPENBARE NETHEID EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,

betreffende "het vervoer van afval over de waterweg".

De voorzitter.- Mevrouw Brigitte Grouwels zal op de interpellatie antwoorden.

Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- De afgelopen maanden worden we intensief bewust gemaakt van het feit dat we iets moeten doen aan de opwarming van de aarde. Dit is een onaangenaam gevolg van ondoordacht gedrag. De verkeersstroom in Brussel geeft de indruk dat veel mensen dit als een ver-van-mijn-bed-show beschouwen.

Dagelijks worden de Brusselaars en de pendelaars geconfronteerd met de Brusselse mobiliteitsknoop. De verkeersproblematiek is een complexe aangelegenheid en de minister van Mobiliteit heeft gelijk wanneer hij zegt dat vaak "iedereen bevoegd is, maar niemand verantwoordelijk". Oplossingen die voor een meerderheid van de mensen aanvaardbaar zijn, liggen niet voor het rapen, en als er zo'n oplossing bestaat, duurt het soms heel lang voor die concreet wordt uitgevoerd.

Er bestaat zo'n oplossing, waar al jaren over gesproken wordt en waar eigenlijk geen principiële bezwaren tegen bestaan, maar die niet uitgevoerd geraakt. Deze oplossing is het afvaltransport over het water, zowel van bouwafval als van huishoudelijk afval. De potentiële voordelen zijn bekend. We

INTERPELLATION DE MME MARIE-PAULE QUIX

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

ET À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET SITES,

concernant "le transport des déchets par voie d'eau".

M. le président.- Mme Brigitte Grouwels répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Quix.

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- *Le transport des déchets par voie d'eau offre une solution tant au problème de la mobilité qu'au réchauffement climatique. La diminution des camions d'enlèvement des ordures ménagères et des déchets de construction garantirait une meilleure mobilité et un trafic plus sûr. La réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ profiterait à l'environnement. Enfin, la population bruxelloise subirait moins de nuisances sonores.*

Dans le Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité du 25 février 1997, nous pouvons lire qu'il est question depuis plus de cinq ans de transporter les déchets du sud au nord de la Région par la voie d'eau et que l'ARP a également étudié un projet de transport des déchets à l'aide de barges propulsées. L'accord de gouvernement 2004-2009 met la priorité sur l'usage des voies d'eau et de chemin de fer, pour diminuer le nombre de poids lourds dans la ville.

Le plan d'action du Port de Bruxelles pour 2005-2009 indique que le Port et l'ARP consacreront

zouden met minder vrachtwagens met bouwafval en vuilniswagens in de stad geconfronteerd worden, wat zou leiden tot een verbeterde mobiliteit en een veiligere verkeerssituatie. Er zou minder energie verbruikt worden en dus ook minder CO₂ uitgestoten, wat beter is voor het leefmilieu. Ten slotte zou er minder geluidshinder zijn voor de Brusselse bevolking, want niet alleen vliegtuigen maar ook treinen en zeker vrachtwagens maken heel wat lawaai.

Zo kunnen we in het Bulletin van de interpellaties en mondelinge en dringende vragen van 25 februari 1997 (!) lezen dat "er reeds meer dan vijf jaar sprake van is om het afvalmateriaal dat afkomstig is uit het zuiden van het gewest over het water te vervoeren naar een sorteercentrum in het noorden" en dat het GAN tevens een project onderzoekt voor het vervoer van het huisvuil door middel van duwbakken. In het regeerakkoord 2004-2009 lezen we bovendien dat alles waarbij voorrang gegeven wordt aan het gebruik van water- en spoorwegen, zal aangemoedigd worden om minder vrachtwagens in de stad te laten rondrijden. Meer specifiek wat het afvalvervoer betreft, zal de regering voorrang geven aan de denkpiste van het transport over water.

Tenslotte vermeldt het actieplan van de Haven van Brussel voor 2005-2009 dat de Haven en het GAN hierover een studie zullen uitvoeren waarvoor 250.000 euro is uitgetrokken. De twee gewestelijke instellingen zullen nagaan welk soort partnerschap kan worden opgericht om dit project tot een goed einde te brengen en of een dergelijk project financieel haalbaar is. In Brussel Deze Week van 2 december 2004 liet u ook optekenen dat een stuurgroep bestaande uit specialisten van beide kabinetten medio 2005 alle elementen in kaart gebracht moet hebben die nodig zijn om het project te laten slagen.

We zijn bijna twee jaar verder, maar het blijft bijzonder windstil op het water. Wat is de actuele stand van zaken inzake het project met betrekking tot het afvalvervoer over water, en dit zowel voor bouwafval als voor huishoudelijk afval?

Is de hierboven vermelde studie afgerond en wat zijn de conclusies?

Welke zijn volgens u de voornaamste obstakels om

250.000 euros à une étude sur ce sujet et que les deux institutions régionales examineront quel type de partenariat peut être conclu pour mener ce projet à bien, ainsi que la viabilité financière d'un tel projet. Dans le "Brussel Deze Week" du 2 décembre 2004, vous notiez qu'une commission d'experts composée de spécialistes des deux cabinets devait inventorier tous les éléments garantissant l'aboutissement de ce projet pour la mi 2005.

Qu'en est-il, deux ans plus tard, de ce projet de transport des déchets de construction et des déchets ménagers par voie d'eau ?

L'étude à laquelle je fais allusion est-elle terminée et quelles en sont les conclusions ?

Quels sont les principaux obstacles à la concrétisation de ce projet ?

Quand le gouvernement régional bruxellois compte-t-il lancer effectivement ce projet au cours de cette législature ?

dit project concreet uit te voeren?

Wanneer denkt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tijdens deze legislatuur daadwerkelijk met dit project te starten ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Ik heb met staatssecretaris Kir over dit antwoord overleg gepleegd. Zijn medewerkers zijn hier trouwens aanwezig.

Als de opwarming van de aarde tot gevolg heeft dat er palmbomen in de Brusselse straten groeien, lijkt dat nog niet eens zo onaantrekkelijk. We weten echter dat die opwarming ook negatieve gevolgen heeft. Er moet dan ook aandacht worden besteed aan de luchtkwaliteit.

Een van de prioriteiten van de huidige regering bestaat erin om het aantal vrachtwagens op de Brusselse wegen te laten afnemen door meer duurzame vormen van vervoer te stimuleren, met name via het spoor en het kanaal.

Het Brussels kanaal is een ideale verkeersweg voor het vervoer van grote hoeveelheden goederen. Er wordt nog veel te weinig gebruik van gemaakt. We leveren inspanningen om daar iets aan te doen.

Afgezien van het feit dat het kanaal nog veel capaciteit heeft voor goederenvervoer, is transport via het kanaal ook duurzaam en goedkoper voor de maatschappij. In het vervoer over de weg wordt de kostprijs voor de aanleg en het onderhoud van de wegen jammer genoeg niet doorgerekend. Dat is nadelig voor het vervoer over water.

De overheid heeft de opdracht om rekening te houden met de reële maatschappelijke kost. In mijn actieplan voor de Haven van Brussel heb ik bijzondere aandacht besteed aan het aantrekken van nieuwe trafieken voor het kanaal. Er wordt al sinds 15 jaar overwogen om afval over het kanaal te transporterteren. Staatssecretaris Kir en ikzelf willen er deze legislatuur graag werk van maken.

In andere Europese steden zoals Rijsel en Rotterdam is het transport van huishoudelijk afval

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *Le secrétaire d'État M. Kir et moi-même nous sommes concertés au sujet de la réponse à vos questions.*

Les conséquences du réchauffement climatique sont fâcheuses. Il est fondamental de nous préoccuper de la qualité de l'air.

Réduire le nombre de camions sur les routes de la capitale en favorisant le transport durable par le rail et par le canal est une priorité du gouvernement.

Le canal est une voie idéale pour le transport de marchandises en vrac. Il est néanmoins sous-exploité.

Outre le fait qu'il peut encore accueillir de nouveaux flux de marchandises, le transport par voie d'eau est plus économique et plus durable. Le coût des aménagements et de l'entretien des routes n'est pas répercuté au niveau du transport routier, ce qui est désavantageux pour le transport par voie d'eau.

Mon plan d'action pour le port vise notamment de nouveaux trafics. Comme vous le mentionnez dans votre question, le transport de déchets par voie d'eau constitue une option que nous voulons, mon collègue Emir Kir et moi-même, voir progresser au cours de cette législature.

D'autres villes européennes, comme Lille et Rotterdam, ont déjà adopté avec succès le transport de déchets ménagers par voie d'eau. Nous nous sommes rendus à Lille, M. Kir et moi-même, afin d'évaluer les réalisations locales.

Pour la réalisation d'un projet similaire à Bruxelles, nous nous sommes basés sur une étude réalisée par D-consult à la demande du Port et de

via de waterweg al succesvol geïmplementeerd. De heer Kir en ikzelf zijn samen naar Rijssel gegaan om het lokale project te evalueren.

Voor de realisatie van een soortgelijk project in Brussel hebben we ons gebaseerd op een studie die werd gerealiseerd voor de Haven en Net Brussel in 2003 (tijdens de vorige zittingsperiode dus) door het studiebureau D-Consult. Die berekende de kostprijs voor de bouw van een complex in het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aan de Kanaaldijk in Anderlecht. Het complex zou dienen om vuilniswagens met huishoudelijk afval uit de zuidelijke gemeenten van het gewest op te vangen en het afval te verladen in schepen die het naar de verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek zouden vervoeren.

Uit de studie blijkt dat de bouw en de exploitatie van een dergelijk complex erg duur is. Daarom hebben de heer Kir en ikzelf begin 2005 een studie besteld bij de Gemeenschap van de Ondernemingen in de Haven van Brussel (GOHB). Deze vzw verenigt een groot aantal bedrijven uit de Haven van Brussel, waarvan er een aantal actief zijn in de logistieke en de afvalsector. Het leek ons interessant om na te gaan of de privésector belangstelling toonde om bouwafval te vervoeren vanuit dat zuidelijke complex.

Aan de hand van deze studie wilden we zoeken naar bijkomende trafieken voor het zuidelijke laad- en loscomplex, zodat de exploitatiekosten zouden kunnen worden verdeeld tussen de overheid en de privésector. Tevens zou er duurzaam vervoer van bouwafval kunnen worden gerealiseerd. Momenteel vervoert men dit afval vooral met vrachtwagens. We stelden grote verwachtingen in deze studie. De havenbedrijven moedigden ons bovendien aan om werk te maken van een fantastisch project dat na vijftien jaar gepalaver nog altijd niet was uitgevoerd.

Tot ons ongenoegen heeft de GOHB de uitvoeringstermijnen van de opdracht niet gerespecteerd, waardoor de studie heel wat vertraging heeft opgelopen. Het spreekt voor zich dat wij de sancties die in de overeenkomst zijn opgenomen, zullen toepassen.

De resultaten van de studie hebben veel langer op zich laten wachten dan we hadden gedacht. Het

Bruxelles Propreté en 2003. Il ressort de cette étude que la construction et de l'exploitation d'un complexe au sud de la Région de Bruxelles-Capitale, où les camions-poubelles des communes du sud de Bruxelles déverseraient les ordures ménagères sur des péniches qui les amèneront à l'incinérateur de Neder-over-Heembeek, est très coûteuse.

C'est pourquoi M. Kir et moi-même avons commandé, début 2005, une étude à la Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles (CEPB), une asbl qui regroupe notamment des entreprises actives dans le secteur des déchets et de la logistique. Il nous semblait intéressant de voir si le secteur privé affichait un intérêt pour le transport de déchets de construction à partir du complexe sud.

Cette étude avait pour objectif de trouver des trafics supplémentaires pour le complexe sud afin de pouvoir en diviser les coûts d'exploitation entre les pouvoirs publics et le secteur privé. En outre, il pourrait y avoir un transport durable de déchets de construction. Nous avions mis de grands espoirs dans cette étude. En outre, les entreprises du port nous avaient encouragées à nous occuper d'un projet fantastique qui, après 15 ans de palabres, n'était toujours pas réalisé

La CEPB n'a pas respecté les délais d'exécution de son mandat, ce qui a causé un important retard dans l'étude. Il va de soi que nous allons appliquer les sanctions prévues dans l'accord.

L'étude a finalement donné des résultats, même s'ils nous sont parvenus bien plus tard que prévu.

Les résultats de l'étude se sont fait attendre plus longtemps que nous l'avions pensé. Les conclusions sont décevantes puisqu'elles indiquent qu'il est très difficile de trouver des synergies entre le transport des déchets ménagers et des autres formes de déchets.

Seuls les déchets ménagers offrent un volume et une fréquence suffisants pour mettre en place une navette sud-nord sur le canal.

La Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles (CEPB) a sondé 32 entreprises, essentiellement du secteur des déchets, sur leur

belangrijkste is wel dat de resultaten er nu zijn. De conclusies waren echter nogal ontgoochelend: volgens de studie zijn de mogelijkheden om synergieën te ontwikkelen tussen het vervoer van huishoudelijk afval en van ander afval zeer beperkt.

Enkel huishoudelijk afval wordt met een voldoende hoeveelheid en regelmaat geproduceerd om een pendeldienst op het kanaal te rechtvaardigen. De Gemeenschap van Ondernemingen in de Haven van Brussel (GOHB) heeft 32 bedrijven uit het havengebied, die voornamelijk actief zijn in de afvalsector, ondervraagd over hun interesse om goederen over het kanaal te vervoeren. Daaruit is gebleken dat er een groot aantal nadelen gepaard gaat met dergelijk transport. Het is namelijk nog altijd duurder dan wegtransport en er moeten zeer grote hoeveelheden goederen worden vervoerd om het enigszins rendabel te maken.

Het probleem met het Brusselse kanaal is echter dat de bruggen niet erg hoog boven het water liggen, waardoor de containers niet in drie niveaus kunnen worden gestapeld op de schepen. Daarom is een rendabel transport in feite niet mogelijk.

Bouwafval wordt steeds uitgevoerd uit het Brussels Gewest, waardoor de schepen zonder lading terug naar Brussel moeten varen. In de studie is geen geschikte oplossing gevonden voor dit probleem.

De studie wijst er wel op dat het voor ondernemingen die grote werven hebben in het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest financieel interessant is om bouwafval over het kanaal te vervoeren in plaats van over de weg. Het betreft echter eerder occasionele activiteiten.

Onlangs heeft de Haven van Brussel een transportdeskundige aangeworven die de opdracht heeft om de goederenstromen van de bedrijven te optimaliseren en de bedrijven bewust moet maken van de mogelijkheid om materiaal over het kanaal te vervoeren en na te gaan hoe dit op een voordelige manier kan gebeuren. De transportdeskundige kan er misschien voor zorgen dat het kanaal meer wordt gebruikt om bouwafval te vervoeren.

Om het vervoer van huishoudelijk afval vanuit het zuiden van Brussel naar de verbrandingsoven op

intérêt pour le transport par le canal. Il est ressorti de ce sondage qu'il existe encore un grand nombre d'inconvénients liés à ce type de transport. En effet, il est plus cher que le transport par route et le volume doit être suffisamment important.

Les ponts présents sur le canal bruxellois sont trop bas que pour permettre de naviguer avec trois niveaux de conteneurs, ce qui empêche un transport rentable.

Les déchets de construction sont toujours exportés, de sorte que les bateaux reviennent vides. Aucune solution ne semble répondre à ce problème.

L'étude montre, par ailleurs, qu'il est financièrement intéressant pour les entreprises qui ont de grands chantiers au sud de Bruxelles, d'évacuer leurs débris via le canal plutôt que par la route. Cependant, cela concerne plutôt des activités occasionnelles.

Le Port de Bruxelles a engagé récemment un expert en transport qui a pour mission d'optimiser le flux de marchandises et de sensibiliser les entreprises à la possibilité d'organiser de manière rentable le transport de leur matériaux via le canal. Cet expert peut éventuellement veiller à ce que le canal soit davantage utilisé pour le transport des déchets de construction.

Afin de réaliser durablement transport de déchets ménagers en provenance des communes du sud de Bruxelles vers l'incinérateur, M. Emir Kir et moi-même, avons décidé, sur la base des résultats de l'étude, de changer de stratégie.

Plutôt que d'approfondir l'étude de la question, nous voulons lancer un appel aux opérateurs du secteur logistique et de la gestion des déchets.

Nous ne voulons pas imposer la voie d'eau comme seule réponse au transport durable, mais souhaitons également encourager le transport par rail.

De cette façon, nous saurons rapidement si le projet est réalisable et à quel prix, et en faisant jouer la concurrence, nous devrions pouvoir faire pression sur les prix.

een duurzame manier uit te werken, hebben de heer Kir en ikzelf onlangs, op basis van de resultaten van deze studie, beslist om het over een andere boeg te gooien. In plaats van studies te blijven uitvoeren, willen we een rechtstreekse oproep doen tot de operatoren van de logistieke sector en het afvalbeheer.

We hebben er ook voor gekozen niet langer alleen te mikken op vervoer langs het water, maar ook het vervoer langs het spoor als alternatieve "duurzame" vervoerwijze te promoten. Op die manier weten we meteen of het project al dan niet realiseerbaar is, of er dus bedrijven zijn die belangstelling hebben voor de organisatie van dit vervoer, en aan welke prijs. We willen een open concurrentie creëren tussen de twee vervoersmodi en hopen dat dit de prijs zal drukken.

We willen een zogenaamde "oproep tot bidden van belangstelling" organiseren. Momenteel wordt het dossier door de administratie uitgewerkt zodat we deze oproep op het einde van de maand kunnen lanceren in het Bulletin der Aanbestedingen en in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Bedrijven krijgen twee maand de kans om hun interesse bekend te maken. Wij mikken op een zo groot mogelijke respons van bedrijven uit de transport- en afvalsector. Wij laten ook de mogelijkheid open om dit transport te organiseren via het spoor. De Haven van Brussel heeft immers een goede containerterminal naast de verbrandingsoven, die zowel schepen als treinen kan ontvangen.

Daarna krijgen de geïnteresseerde bedrijven de kans om een offerte in te dienen. Op basis daarvan kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eventueel onderhandelingen aanknopen.

Uiteraard spelen behalve financiële elementen ook kwalitatieve criteria een belangrijke rol in de evaluatie van de ingediende projecten. Ze zullen ook worden beoordeeld in functie van garanties betreffende de beperking van geur- en mobiliteits-hinder en dergelijke.

We hopen dat we in het najaar een beter zicht hebben op de reële mogelijkheden om huishoudelijk afval over het water te vervoeren. Misschien kunnen we de kwestie dan opnieuw aankaarten in deze commissie. Ik hoop op belangstelling van de

A cet effet, nous avons lancé un 'appel à manifestation d'intérêt'. Actuellement, le dossier est géré par l'administration de sorte que d'ici la fin du mois, nous pourrons lancer l'appel dans le Bulletin des Adjudications et dans le Journal officiel de l'Union européenne.

Les entreprises intéressées sont invitées à introduire leur candidature dans les deux mois suivant la publication. Nous misons surtout sur les entreprises du secteur du transport et des déchets. Nous laissons aussi ouverte l'alternative du transport par rail. Le terminal à conteneurs du Port de Bruxelles, situé à côté de l'incinérateur peut en effet accueillir tant les trains que les bateaux.

Sur la base de l'offre émise par les entreprises intéressées, la Région de Bruxelles-Capitale pourra décider d'entamer des négociations. Outre l'aspect financier, des critères de qualité seront pris en considération dans la sélection des offres (nuisances olfactives, mobilité).

Nous espérons obtenir une meilleure vision des possibilités réelles en automne et susciter l'intérêt du secteur privé.

privé-sector, anders zit de kans erin dat het project niet wordt gerealiseerd. Ik denk dat we voor de meest praktische aanpak hebben gekozen. Als er geen belangstelling van de privé-sector is, weten we ook waar we staan.

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ik dank u voor uw uitgebreide en oprechte antwoord. Het is niet uw schuld dat de studie lang aansleept en niet het gewenste resultaat oplevert.

Ik vraag me echter af of de studie wel goed is uitgevoerd. U hebt een transportdeskundige aangeworven die de goederenstromen moet optimaliseren. Zijn de goederenstromen misschien niet onderzocht in de studie? Dat lijkt me nochtans belangrijk.

U zegt ook dat er volgens de studie geen synergieën mogelijk zijn tussen het vervoer van huishoudelijk afval en van andere soorten afval. Ik neem het woord "verplichting" niet graag in de mond, maar kan men toch niet overwegen om de bedrijven te verplichten om een deel van hun afval op een duurzame wijze te transporteren? U zegt zelf dat de maatschappelijke kost van het vervoer over de weg niet volledig in rekening wordt gebracht. In feite is er dus concurrentievervalsing met andere vormen van transport.

Ik kan me inbeelden dat als de overheid een complex bouwt in het zuiden van Brussel, er minder kosten moeten worden gemaakt voor het onderhoud en de veiligheid van de wegen en voor het beperken van de uitstoot van schadelijke gassen.

Wat is de rol van het Agentschap Net Brussel (ANB) in dit dossier? U lanceert een oproep voor privé-bedrijven, maar ik vind dat het ANB een maatschappelijke opdracht heeft en ervoor moet zorgen dat huishoudelijk afval op een duurzame manier wordt getransporteerd. Welke inspanningen levert het ANB daartoe?

Ik wil met een kleine anekdote afsluiten. Ik heb vernomen dat het GAN een gedeelte van het afval dat bestemd is voor de afvalverbrandingsoven, met vrachtwagens transporteert van de ene naar de

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

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- Je m'interroge sur la bonne réalisation de l'étude. Les flux de marchandises ont-ils été examinés ?

Vous dites aussi que, selon l'étude, il n'y a pas de synergie possible entre le transport des ordures ménagères et celui d'autres sortes de déchets. Ne peut-on pas envisager d'obliger les entreprises à transporter une partie de leurs déchets de façon durable ?

Si les pouvoirs publics construisent un complexe dans le sud de Bruxelles, les coûts d'entretien, de sécurité des voiries et de réduction des émissions de gaz nocifs diminueront. Quel est le rôle de l'Agence Bruxelles-Propreté dans ce dossier ? Quels efforts fournit-elle pour transporter les déchets ménagers de façon durable ?

Le fait que l'ARP transporte par camions, d'une rive à l'autre, une partie des déchets destinés à l'incinérateur, mérite réflexion.

andere oever. Daarover moet naar mijn mening wel eens nagedacht worden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Voor bedrijven gaat het uiteraard om de kostprijs. Het is een feit dat het onderhoud en de aanleg van wegen in de kostprijs van het wegtransport amper worden aangerekend. Een oplossing voor het probleem zou erin bestaan dat de overheid het vervoer via het kanaal rechtstreeks zou subsidiëren.

Zover staan we nog niet. Toch zijn we op zoek naar manieren om dat vervoer interessant te maken. We kunnen de privésector er ook niet toe verplichten verlieslatend vervoer te organiseren. Dat zou voor een aantal bedrijven de doodsteek kunnen betekenen. Het gewest is samen met het GAN partner in dit project en we zijn dus beide geïnteresseerd om dit project tot een goed einde te brengen. Daarom ook hebben we gezocht naar een andere manier om dit project toch te realiseren via een rechtstreekse oproep aan de bedrijven.

Het GAN is en blijft een geïnteresseerde partner in dit project. Als het gewest een privépartner vindt die bereid is om dat afvaltransport te organiseren, zal het GAN uiteraard de kostprijs voor die privé-partner terugbetalen. In die zin is het GAN ook in dit hele opzet betrokken. Wanneer het met andere woorden gaat over het vervoer van huishoudelijk afval door de privésector, zal het GAN daar uiteraard de kostprijs voor dragen. Dat gebeurt nu trouwens ook al, onder meer met de vrachtwagens van het gewestelijk agentschap.

De hoge exploitatiekosten hebben het GAN tot hiertoe tegengehouden om alleen gebruik te maken van een dergelijk centrum in het zuiden van Brussel. Het gewest zoekt nu naar een manier om de privésector te laten meebetalen en hoopt dat die sector een creatief project zal indienen.

- *Het incident is gesloten.*

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *Le coût du transport par le canal constitue effectivement un frein pour les entreprises, qui pourrait être levé si les autorités subsidiaient directement ce mode de transport.*

Nous n'en sommes pas encore là. Nous sommes à la recherche des moyens qui pourraient rendre ce transport avantageux. Nous ne pouvons pas obliger le secteur privé à organiser ce transport à perte, ce qui équivaudrait au coup de grâce pour quelques entreprises. La Région et l'ARP sont partenaires dans ce projet et ont cherché une autre manière de le mener à bien par le biais d'un appel direct aux entreprises.

Si la Région trouve un partenaire privé prêt à organiser le transport des déchets par voie d'eau, c'est l'ARP qui en supporterait le coût. C'est du reste déjà le cas actuellement, en utilisant les camions de l'agence régionale.

Jusqu'ici, les coûts d'exploitation élevés ont empêché l'ARP d'assumer seule la mise en service d'un tel centre dans le sud de Bruxelles. La Région cherche à présent une façon de faire participer le secteur privé aux frais et espère que ce secteur introduira un projet créatif.

- *L'incident est clos.*