PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 7 NOVEMBRE 2007

VERGADERING VAN

WOENSDAG 7 NOVEMBER 2007

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

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

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES 5

- de M. Vincent De Wolf 5

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

concernant "les marquages au sol, boulevard Louis Schmidt".

- de M. Vincent De Wolf 8

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

concernant "l'instauration d'un 'passeport mobilité' en Région de Bruxelles-Capitale, à l'occasion de la semaine de la mobilité".

- de M. Rachid Madrane 10

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

concernant « l'utilisation de véhicules hybrides par les sociétés bruxelloises de taxis et de location de véhicules avec chauffeur ».

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN 5

- van de heer Vincent De Wolf 5

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

betreffende "de wegmarkeringen op de Louis Schmidtlaan".

- van de heer Vincent De Wolf 8

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

betreffende "de invoering van een mobiliteitspaspoort in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter gelegenheid van de week van de mobiliteit".

- van de heer Rachid Madrane 10

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

betreffende "het gebruik van hybride voertuigen door de Brusselse taxibedrijven en de verhuur van voertuigen met bestuurder".

- de Mme Julie Fiszman 15

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
concernant "le placement de distributeurs automatiques de billets dans les stations de métro".

van mevrouw Julie Fiszman 15

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

betreffende "de plaatsing van geldautomaten in de metrostations".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "les marquages au sol, boulevard Louis Schmidt".

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

M. Vincent De Wolf.- Je ne mets pas en cause l'efficacité du parlement - dont je me réjouis - mais plutôt les problèmes de fonctionnement du gouvernement, et plus particulièrement la coordination entre les communes et le gouvernement pour des problèmes qui certes peuvent paraître prosaïques et locaux, mais qui sont néanmoins importants. Il s'agit des marquages au sol sur les voiries régionales de grand gabarit - que d'aucuns appellent des autoroutes urbaines -, à savoir les boulevards Général Jacques, Louis Schmidt et Saint-Michel.

L'année dernière, la Région a pris l'initiative, sans concertation avec les communes concernées, de créer un système de bandes de 'tourne-à-gauche' obligatoires, qui 'emprisonnaient' de manière subreptice les automobilistes. Ceux-ci roulaient à gauche sur une bande d'accélération pour entrer dans le tunnel vers Montgomery. Puis, d'un coup, ils étaient obligés de tourner à gauche avec une ligne blanche discontinue et, pire, des feux non synchronisés risquaient de les heurter aux 'tourne-à-droite' venant au même moment de l'autre côté. Un rapport de police a démontré un danger d'accident

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de wegmarkeringen op de Louis Schmidtlaan".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De wegmarkeringen op de grote gewestwegen, de Generaal Jacqueslaan, de Louis Schmidtlaan en de Sint-Michielslaan, lijken een banale kwestie, maar zijn toch belangrijk. De coördinatie hierover tussen de gemeenten en de gewestregering loopt mank.*

Vorig jaar heeft het gewest, zonder overleg met de betrokken gemeenten, een reeks linkervoorsorteerstroken ingevoerd. De chauffeurs die op het snellere linkerrijvak reden om de Montgomerytunnel binnen te rijden, moesten plots verplicht naar links draaien en rekening houden met niet-gesynchroniseerde lichten, met het risico dat ze zouden botsen op tegenliggers die ook afsloegen. Volgens een politierapport is de situatie levensgevaarlijk. Er zijn al ongevallen gebeurd met chauffeurs die plots remmen of uitwijken. De burgemeester zag zich verplicht de wegmarkeringen op eigen kosten te verbergen en grijze vuilniszakken over de verkeerslichten te hangen.

Het gewest heeft blijkbaar niets geleerd uit deze ervaring, want tijdens de zomer heeft ze een

mortel . Il y a eu en effet des accidents parce que des gens freinent, exécutent une manoeuvre d'évitement, etc. Il en a résulté une situation typiquement belge, et le bourgmestre local a dû prendre un arrêté de police, faire placer des sacs poubelles de couleur grise sur les feux et cacher par ses propres moyens les bandes blanches dangereuses.

On aurait pu croire que la Région allait tirer la leçon de cette expérience particulière. Au contraire, puisqu'elle remet le couvert dans l'autre sens, un an après, durant l'été. Dans le sens Montgomery-VUB, venant de Woluwe-Saint-Pierre vers Etterbeek et Ixelles, à hauteur des avenues Aviateur Thieffry et Hansen-Soulie, un 'tourne-à-droite' et un 'tourne-à-gauche' sont obligatoires, si bien qu'au lieu de quatre bandes à la sortie du tunnel, les automobilistes se retrouvent subitement avec deux bandes pour circuler et deux autres pour obligatoirement soit tourner à gauche, soit tourner à droite, ce qui est un non-sens total, un danger de circulation énorme et constitue un goulot d'étranglement au milieu même du boulevard.

A divers titres, j'ai été alerté imémdiatement, et nous en avons informé la Région, qui a réagi rapidement étant donné le danger et qui a déployé les grands moyens. Pas moins de sept camions de grand gabarit ont entrepris de gratter l'asphalte pour enlever les marquages réalisés quinze jours plus tôt.

D'autre part, il existe encore un tourne-à-gauche entre la VUB et Montgomery. Celui-ci est bien conçu, avec une chronologie de feux adéquate, mais cette bande est pratiquement tout le temps vide sur près de 300 mètres, depuis la VUB jusqu'à l'avenue Hansen-Soulie. Sur la photo de l'endroit, il apparaît clairement que la suppression de deux places de parking et de dix mètres de bordure permettrait à sept à huit voitures de se mettre en attente pour tourner à gauche, de tout décaler et de gagner 300 mètres inutiles. Ces travaux sont de minime importance, sans permis, et ils coûtent moins cher que trois sièges de cette assemblée, soit trois mille euros par siège. Il serait de bonne politique de prendre cette décision.

Davantage de coordination et de contacts avec la police et les fonctionnaires locaux, qui connaissent bien le tissu local, eût permis d'éviter ce genre de gabegie, puisque vous avez dû engager deux fois,

vergelijkbaar systeem ingevoerd in de richting Montgomery-VUB. In plaats van vier rijstroken bij het verlaten van de tunnel, hebben de chauffeurs ter hoogte van de Thieffrylaan en de Hansen-Soulielaan plots slechts twee rijstroken plus twee voorsorteerstroken om links of rechts af te slaan. Dit is enorm gevaarlijk en stremt het verkeer.

Ik heb onmiddellijk het gewest hiervan op de hoogte gebracht. Die heeft het gevaar beseft en de grote middelen ingezet om de wegmarkeringen te verwijderen die er nog maar vijftien dagen lagen.

Daarnaast is er een linkervoorsorteerstrook tussen de VUB en Montgomery, die wel goed is aangelegd en waar de verkeerslichten wel op elkaar zijn afgestemd, maar waarvan het gedeelte tussen de VUB en de Hansen-Soulielaan amper wordt gebruikt. Die 300 meter zou wel worden gebruikt als er twee parkeerplaatsen en tien meter trottoirrand worden verwijderd. Het gaat om kleine aanpassingen die weinig kosten en waarvoor geen vergunning is vereist.

Voorafgaandelijke contacten met politie en gemeenteambtenaren hadden dit probleem kunnen voorkomen.

Er is trouwens vroeger reeds in dezelfde laan een probleem geweest met het verzagen van bomen.

inutilement, des dépenses.

Vous aviez déjà promis d'y veiller lorsque, sur le même boulevard, votre administration avait tronçonné des arbres au ras du sol, sans aucune concertation avec les autorités locales.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'historique du dossier révèle l'existence d'une concertation avec la commune.

La suggestion que vous exprimez est en cours d'examen. J'ai également demandé un examen de la situation globale de la circulation et des possibilités d'amélioration sur le boulevard Louis Schmidt en direction de Montgomery. Cette étude durera encore plus ou moins deux mois. Une information et une concertation avec la commune seront planifiées à ce sujet. Les travaux devraient démarrer au début du printemps prochain.

Des rencontres ont eu lieu entre des fonctionnaires de votre commune et des fonctionnaires régionaux, ce dont attestent les comptes rendus des réunions.

Après constatation des problèmes, nous avons fait disparaître rapidement le marquage au sol, pour un montant de 1.900 euros, ce qui n'est pas une somme astronomique.

M. Vincent De Wolf .- Je prends note de votre volonté de déplacer cette bordure pour dégager cette bande.

M. Pascal Smet, ministre.- L'étude de faisabilité est en cours. On établira les conditions de faisabilité. Des concertations seront certainement encore organisées à ce sujet entre la commune et la Région.

M. Vincent De Wolf .- Je vous exprime ma satisfaction à cet égard, dans l'intérêt des milliers de personnes qui passent par là chaque jour.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er is wel degelijk overleg gepleegd met de gemeente.*

Uw voorstel wordt onderzocht. Ik heb ook een onderzoek gevraagd naar de volledige verkeerssituatie en de mogelijkheden om de doorstroming op de Louis Schmidtlaan in de richting van Montgomery te verbeteren. Deze studie zal nog twee maanden duren. Er komt ook nader overleg met de gemeente. De werken starten bij het begin van volgende lente.

Er lopen contacten tussen gewestelijke ambtenaren en ambtenaren van uw gemeente. Er zijn verslagen van die vergaderingen.

Na vaststelling van de problemen werden de wegmarkeringen verwijderd. Dat heeft 1.900 euro gekost.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Ik onthoud dat u de trottoirrand wil verplaatsen om die rijstrook vrij te maken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er loopt een haalbaarheidsstudie en er komt hierover nog overleg tussen de gemeente en het gewest.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Ik dank de minister voor zijn initiatieven.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'instauration d'un 'passeport mobilité' en Région de Bruxelles-Capitale, à l'occasion de la semaine de la mobilité".

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

M. Vincent De Wolf .- L'organisation d'une seconde journée sans voiture, intégrée à la semaine de la mobilité, a été évoquée ce matin au cours de la conférence des bourgmestres. Lors de la dernière édition de la semaine de la mobilité, la Wallonie avait instauré un passeport mobilité.

Pendant une semaine, les services des TEC en Région wallonne étaient gratuits, et une réduction sur l'abonnement était offerte à ceux qui souhaitaient en prolonger l'expérience. A la suite d'une interpellation de ma part, une initiative semblable avait été prise, il y a quelques années, par la STIB. Il me paraît effectivement intéressant de prolonger cette expérience en offrant des tarifs avantageux.

D'autres avantages encore étaient proposés : il s'agit de 250 x 2 billets de train aller-retour en deuxième classe entre deux gares belges au choix offerts par la SNCB, de réductions sur des frais d'activation START et BONUS proposées par Cambio, de cadeaux offerts par Taxistop aux quarante premiers nouveaux inscrits à sa banque de données de covoiturage, de réductions à l'achat de vélos ou accessoires vélos, de bons de réduction offerts par des magasins de chaussures, d'une réduction de 25% accordée à la souscription d'une assurance pour deux-roues chez Ethias, de la possibilité de recevoir gratuitement la carte de membre de la Ligue des familles pour une durée de 2 mois, d'une réduction de 50% pour le répertoire des transports pour personnes malades et handicapées...

Ma chef de groupe se joint à moi pour savoir si, en collaboration avec la STIB, un passeport semblable

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de invoering van een mobiliteitspaspoort in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter gelegenheid van de week van de mobiliteit".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Vanochtend werd op de conferentie van burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorgesteld om een tweede autoloze dag in te voeren tijdens de Week van de Mobiliteit.*

Tijdens die week zijn de diensten van de TEC gratis en zijn abonnementen tegen een goedkoper tarief te verkrijgen. De MIVB heeft enkele jaren geleden een gelijkaardig initiatief genomen. Het lijkt me aangewezen om dat te herhalen.

Er zijn nog heel wat andere instanties die bijzondere aanbiedingen doen tijdens de Week van de Mobiliteit.

Overweegt u om de MIVB voordelige tarieven te laten aanbieden tijdens de Week van de Mobiliteit? De bouw van het GEN loopt vertraging op. Het ogenblik is aangebroken om het publiek erover te informeren.

Is het aangewezen om een biljet van het type Railflex te integreren in een mobiliteitspaspoort of de NMBS aan te sporen om nog meer mee te werken aan een trein-tram-busticket? Hebt u contact gehad met de NMBS?

Pleegt u overleg met uw Waalse evenknie? Zult u een voorbeeld nemen aan de Waalse initiatieven? Wat kunnen we volgend jaar verwachten?

est envisageable en Région bruxelloise ? Si tel n'est pas le cas, quels sont les éléments qui l'en empêchent ? Vu le retard pris dans la mise en oeuvre du RER, ne serait-il pas judicieux de profiter de cette semaine de la mobilité pour relayer l'information auprès du grand public et d'en faire davantage la promotion ?

Ne serait-il pas utile d'intégrer un ticket de type Railflex dans un passeport mobilité ou de suggérer auprès de la SNCB d'étendre son opération train-tram-bus ? Avez-vous eu ou comptez-vous avoir des contacts avec la SNCB en ce sens ?

Dans quelle mesure vous êtes-vous coordonné avec votre homologue wallon ? La Région bruxelloise ne pourrait-elle s'inspirer de ces initiatives ? Que peut-on espérer à ce sujet pour l'année prochaine ? Pareille initiative n'existe pas dans notre Région. Qu'attendez-vous pour la mettre en oeuvre ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas encore eu de contact avec mon homologue wallon à ce propos. Je lui demanderai une évaluation du passeport mobilité.

Nous n'avons pas encore travaillé en ce sens, mais nous avons pris d'autres mesures comme la prime Bruxell'Air, l'abonnement combiné Cambio-transports en commun, ou la gratuité des transports en commun que nous avons favorisée pour de nombreux groupes ciblés. A Bruxelles, nous avons choisi une autre voie.

Je ne suis toutefois pas opposé à l'idée d'avoir de meilleures communications par d'autres moyens. Je prends votre suggestion à coeur. Je suis disposé à l'étudier et à examiner si nous pouvons faire quelque chose de comparable.

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

M. Vincent De Wolf.- Je me réjouis de la sincérité de la réponse du ministre et de son engagement.

Il faut savoir critiquer, mais aussi remercier. A la suite d'une autre interpellation que j'avais faite à propos du marquage en bleu des emplacements pour handicapés sur les voiries régionales - qui était déjà effectué sur les voiries communales -, vous

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In Brussel hebben wij voor andere maatregelen gekozen, zoals de premie Brussel'Air, het gecombineerd abonnement op openbaar vervoer en Cambio of nog gratis openbaar vervoer voor tal van doelgroepen. Ik ben echter bereid uw voorstel te onderzoeken. Ik zal mijn Waalse collega een evaluatie van het mobiliteitspaspoort vragen.*

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Dat verheugt mij. Een dergelijke houding kan leiden tot een goede samenwerking tussen het gewest en de gemeenten.*

aviez pris l'engagement de procéder à ce marquage. Cela a été réalisé et je vous en remercie.

Cela peut entrainer de bonnes collaborations entre Région et communes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

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

concernant "l'utilisation de véhicules hybrides par les sociétés bruxelloises de taxis et de location de véhicules avec chauffeur".

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

M. Rachid Madrane.- Je voulais vous remercier d'avoir bien voulu postposer cette question lors de la précédente réunion de cette commission où je n'avais pu être présent.

Même si la préoccupation actuelle des taxis est la course forfaitaire à 7 euros - on voit d'ailleurs fleurir des tracts sur les vitrines des taxis -, je voudrais aborder la question des véhicules hybrides.

Dans les grandes villes, la lutte contre la pollution de l'air est une préoccupation quotidienne et majeure. De nombreuses villes à travers le monde se préoccupent de cette question et réfléchissent à la meilleure manière de contribuer à la réduction de cette pollution.

Plusieurs villes, par exemple, ont doté leur charroi automobile de véhicules utilisant la technologie des moteurs hybrides. Vous le savez mieux que moi, il s'agit de véhicules disposant de deux types de motorisation - thermique et électrique - et qui présentent des avantages non négligeables. Ce type de motorisation permet non seulement de réduire

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "het gebruik van hybride voertuigen door de Brusselse taxibedrijven en de verhuur van voertuigen met bestuurder".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- In grootsteden vormt luchtvervuiling een dagelijkse bekommernis. Er wordt dan ook druk gezocht naar de beste manier om die vervuiling te verminderen.*

Meerdere steden hebben beslist hun wagenpark uit te rusten met hybride voertuigen, die zowel over een thermische als over een elektrische motor beschikken. Die technologie vermindert niet alleen de CO2-uitstoot, maar ook het verbruik van de wagens met 10 tot 50% naargelang van het gebruik. Die vermindering is het grootst in de stad.

De stad New York heeft onlangs beslist dat alle 15.000 taxi's tegen 2012 over een hybride motor moeten beschikken. In Montréal heeft de overheid een grote rondetafel met de taxisector georganiseerd om na te gaan of een soortgelijk project mogelijk is. In tegenstelling tot New York wil Montréal de taxichauffeurs echter geen verplichting opleggen, maar hen aanmoedigen hun voertuig aan te passen via een premie van 2.000 Canadese dollar.

Ook Wallonië heeft zeer recentelijk beslist om een

les émissions de CO2 mais aussi de diminuer de 10 à 50% la consommation des véhicules, suivant l'utilisation. C'est la conduite urbaine qui offre les gains les plus importants.

Ainsi, la ville de New York, par exemple, a récemment adopté une résolution forte qui oblige les 15.000 taxis de la ville à se convertir à la technologie hybride d'ici 2012. La Ville de Montréal, quant à elle, étudie pour le moment la possibilité de suivre cet exemple new-yorkais en agissant sur des mesures incitatives et volontaires plutôt que sur une démarche obligatoire. A Montréal, l'instance de concertation entre l'industrie du taxi et les autorités politiques a lancé une grande table ronde afin de tenter de réfléchir à la faisabilité d'un tel projet. C'est ainsi que les chauffeurs de taxi et de limousine qui se doteront d'un véhicule hybride seront admissibles à une subvention de 2.000 dollars du ministère des Transports du Québec. Contrairement à New York, Montréal ne forcera donc pas par règlement les chauffeurs de taxi à se doter de véhicules hybrides, mais elle les incitera et les encouragera à convertir leur véhicule à cette technologie.

Pour votre information, c'est également le cas depuis très récemment en Région wallonne. Le ministre Antoine et le gouvernement de la Région wallonne y ont décidé d'octroyer une prime qui s'élève, je pense, à 3.250 euros à toutes les compagnies de taxi et à tous les taximen qui utiliseraient cette technologie.

A l'image de ces deux grandes métropoles et de la Région wallonne, pourquoi ne pas initier une grande réflexion avec le secteur du taxi bruxellois afin d'étudier la meilleure manière et le délai nécessaire raisonnable pour rendre tant notre parc de taxis que notre parc de véhicules de location avec chauffeur plus respectueux de l'environnement ?

Pourquoi ne pas initier une grande table ronde avec les représentants du secteur des taxis afin d'analyser avec eux la manière de rendre les véhicules hybrides plus attrayants, en sachant que ces véhicules consomment moins d'énergie et en sachant également que le coût de l'essence est très important dans les frais des chauffeurs de taxi ?

Contrairement à ce qui se fait à New York, il ne

premie van 3.250 euro toe te kennen aan alle taximaatschappijen en taxichauffeurs die voor hybride voertuigen kiezen.

U zou samen met de Brusselse taxisector kunnen nagaan welk de beste methode en termijn zijn om zowel de taxi's als de huurauto's met chauffeur milieuvriendelijker te maken. U zou een rondetafel kunnen organiseren met de vertegenwoordigers van de taxisector om hybride voertuigen te promoten. Dergelijke voertuigen brengen lagere benzinekosten met zich mee en zijn dus ook voor de taxichauffeurs voordelig.

Men hoeft het gebruik van hybride voertuigen niet te verplichten, zoals in New York, maar dient dit te stimuleren via premies, lagere belastingen, de kosteloze levering van 'spoetniks', fiscale voordelen, enzovoort. Voor fiscale incentives zou u zich tot de federale minister van Financiën kunnen wenden, die dergelijke initiatieven ook in het Vlaamse en het Waalse Gewest zou kunnen doorvoeren.

Ook is er de mogelijkheid een herkenbaar groen label toe te kennen aan milieuvriendelijke taxi's.

s'agit pas dans mon esprit de contraindre par règlement les chauffeurs de taxi à se doter de véhicules hybrides mais bien de rendre, à leurs yeux, cette technologie plus attrayante grâce à certains éléments incitatifs tels que, par exemple :

- des primes auxquelles les sociétés bruxelloises de taxis pourraient prétendre par véhicule hybride utilisé ;

- la diminution des taxes annuelles qui frappent les véhicules ;

- la délivrance des "spoutnik" ;

- des avantages fiscaux, etc.

Sachant que tout le volet fiscal ne dépend pas de la Région, je vous invite également à prendre contact avec le ministre des Finances du gouvernement fédéral pour le sensibiliser à cette préoccupation et afin qu'il étudie rapidement la faisabilité d'une telle proposition, qui pourrait s'étendre à la Flandre et la Wallonie.

Enfin, permettez-moi également de vous suggérer de mettre en place, en accord avec le secteur des taxis bruxellois, un label "vert" qui serait apposé sur les taxis qui utilisent les technologies respectueuses de l'environnement et qui contribuent donc au développement durable. Il s'agirait là d'une manière originale de faire savoir aux usagers des taxis bruxellois qu'en choisissant ce type de véhicule, ils participent à leur manière à la lutte contre la pollution de l'air.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage tout à fait votre préoccupation : nous devons tout mettre en oeuvre pour réduire la pollution atmosphérique.

Comme moi, vous avez pu lire dans la presse les réactions des représentants du secteur des taxis face à votre proposition. Vous réalisez sans doute à travers ces réactions que l'environnement ne constitue pas une priorité absolue pour l'ensemble du secteur.

La législation sur les taxis stipule que chaque véhicule qui sera utilisé comme taxi devra répondre aux normes d'émission européennes les plus strictes

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ook ik wil alles doen om de luchtvervuiling tegen te gaan. Uit de reactie van de sector op dit voorstel blijkt echter dat ecologie niet haar eerste prioriteit is.*

Conform de wetgeving dienen taxi's aan de strengste Europese emissienormen te beantwoorden (Euro4) en mogen stilstaande taxi's hun motor niet laten draaien. Tegen die regelgeving biedt de sector nu al veel weerstand.

Mijn administratie zal een rondetafel organiseren met de sector. Ik zou ook de andere gewesten bij dit

(actuellement Euro4) et que les véhicules en stationnement ne peuvent laisser tourner leur moteur. Le secteur s'est également opposé à ces mesures. Cela n'empêche, comme vous l'avez très justement souligné, que nous devons assumer notre responsabilité en la matière.

Une table ronde avec tous les acteurs du transport de personnes par taxis sera organisée par mon administration. Je voudrais toutefois profiter de l'occasion pour élargir cette table ronde tant au niveau géographique qu'au plan du contenu. Au niveau géographique, j'impliquerais les autres Régions. Au niveau du contenu, j'accorderais une plus grande attention aux exigences fonctionnelles d'un véhicule de taxi en général et au confort d'utilisation pour les personnes à mobilité réduite en particulier.

D'ailleurs, dans le cadre d'un important congrès européen sur les taxis, qui a eu lieu à Lisbonne le mois dernier, j'ai chargé mon administration de nouer des contacts avec les représentants d'autres grandes villes pour savoir dans quelle mesure l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement est stimulée chez eux et si l'intérêt existe pour développer ensemble un type de taxi spécifique.

Lors de l'attribution de nouvelles autorisations d'exploitation, j'accorderai de toute façon une attention particulière à l'aspect écologique des véhicules que l'exploitant entend mettre en service.

Les incitants que vous proposez, tels que l'octroi d'une prime ou la réduction de la taxe régionale, peuvent être pris en considération. Ne perdons toutefois pas de vue que le prix d'achat d'un véhicule ne constitue pas toujours le facteur le plus déterminant. En effet, la consommation, l'entretien et la fiabilité sont autant de paramètres qu'il convient d'aborder lors de la table ronde.

Enfin, les avantages fiscaux qui pourraient être accordés aux sociétés de taxis qui opteraient pour ces nouveaux véhicules respectueux de l'environnement ne relèvent pas de ma compétence. Vous l'avez d'ailleurs dit. Je prendrai néanmoins contact avec le ministre des Finances du gouvernement fédéral dans la mesure où, sur la base de la table ronde, un intérêt se manifeste de la part du secteur. J'ai aussi écrit à M. Reynders pour

initiatief willen betrekken en zou in de agenda ook andere elementen willen opnemen, zoals de functionele vereisten van de taxi in het algemeen en het comfort voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ter gelegenheid van een Europees congres over de taxi in Lissabon heeft mijn administratie aan verantwoordelijken uit andere grote steden gevraagd welke initiatieven ze nemen om het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen te stimuleren. Er is ook nagegaan welke steden geïnteresseerd zijn om een gemeenschappelijk type taxi te ontwikkelen.

Bij de toekenning van de nieuwe exploitatievergunningen zal ik sowieso aandacht hebben voor de milieuvriendelijkheid van de voertuigen.

Er kunnen aanmoedigingsmaatregelen worden overwogen, zoals de toekenning van een premie of een vermindering van de gewestbelasting, maar wij mogen niet uit het oog verliezen dat de aankoopprijs van een voertuig niet altijd de doorslaggevende factor is. Het verbruik, het onderhoud en de betrouwbaarheid zijn eveneens parameters die op de rondetafel aan bod moeten komen.

De toekenning van fiscale voordelen aan taxibedrijven die voor milieuvriendelijke voertuigen kiezen, valt niet onder mijn bevoegdheid. Als de taxisector tijdens de rondetafel belangstelling voor dit soort maatregel laat blijken, zal ik contact opnemen met de federale minister van Financiën. Ik heb minister Reynders overigens reeds aangeschreven in verband met de brandstofprijzen, maar ik heb nog geen antwoord ontvangen.

De 'spoetnik' wordt nu al gratis ter beschikking van de exploitanten gesteld. Enkel beschadigde of verloren 'spoetniks' zijn voor hun rekening.

Wij werken momenteel aan een visuele identiteit voor de taxi's, met name om het imago van de sector op te vijzelen. Een specifiek groen label zou bij die benadering kunnen aansluiten.

lui demander d'intervenir par rapport au prix de l'essence, mais jusqu'à présent je n'ai reçu aucune réponse.

En ce qui concerne le voyant lumineux, je vous informe qu'il est déjà remis gratuitement aux exploitants. Ils se le volent entre eux. Seuls les voyants détruits ou perdus sont à leur charge.

Comme vous le savez, et comme je viens de le dire en réponse à l'interpellation précédente, nous nous penchons actuellement sur le développement d'une identité visuelle pour les taxis, notamment pour traiter le problème d'image que rencontre le secteur. La création d'un label vert spécifique pourrait également s'inscrire dans cette démarche.

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

M. Rachid Madrane.- Je remercie le ministre pour l'intérêt qu'il porte à cette question. Je savais que vous y étiez sensible. Nous en avions déjà parlé en dehors de la commission.

Vous dites que la presse a relayé les préoccupations du secteur sur cette question, mais actuellement les préoccupations du secteur sont ailleurs, comme vous le savez. Ils n'ont fait que dire que ce n'était actuellement pas leur préoccupation immédiate. Celle-ci est actuellement la course au forfait à 7 euros.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le 15 octobre que M. Noureddine Ben Brik s'est exprimé à ce propos.

M. Rachid Madrane.- Il n'a parlé que du forfait à 7 euros.

Je ne pense pas qu'on puisse parler d'un manque d'intérêt de la part du secteur, mais aujourd'hui leurs préoccupations sont ailleurs. Cela devra encore faire l'objet d'un débat. Je pense que cela a fait l'objet d'une question lors de la précédente commission de l'Infrastructure, posée par MM. Riguelle et Daïf.

Le fait d'impliquer les autres Régions est une excellente initiative. L'étendre aux personnes à mobilité réduite en vaut également la peine. C'est ce qui se fait d'ailleurs au Québec. Vous avez raison de dire que l'achat n'est pas uniquement

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Het verheugt mij dat de minister gevoelig is voor deze zaak. Voor de sector is dit momenteel evenwel niet de belangrijkste bekommernis. Die maakt zich vooral zorgen over de forfaitaire rit van 7 euro.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De heer Noureddine Ben Brik heeft zich hierover op 15 oktober in de pers uitgelaten.*

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Hij heeft het enkel over de forfaitaire rit van 7 euro gehad.*

Ik denk niet dat de sector geen belangstelling heeft voor de milieuproblematiek, maar zijn voornaamste bekommernissen liggen momenteel op een ander vlak.

Het is een uitstekend idee om overleg te plegen met de andere gewesten en om de rondetafel uit te breiden tot de problematiek van de personen met beperkte mobiliteit.

De aankoopprijs is inderdaad niet de enige doorslaggevende factor. Een belangrijk argument

l'élément déterminant dans l'acceptation ou non, mais l'argument intéressant pour les conducteurs est que cela consomme moins, et particulièrement en ville. Je vous remercie de l'intérêt que vous portez à cette question et vous encourage à aller dans cette voie.

- L'incident est clos.

voor de chauffeurs is dat hybride voertuigen minder verbruiken, vooral in de stad.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME JULIE FISZMAN

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

concernant "le placement de distributeurs automatiques de billets dans les stations de métro".

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

Mme Julie Fiszman.- Ces deux dernières années, plusieurs mandataires ont insisté sur la nécessité de favoriser l'ouverture à tous les consommateurs des distributeurs automatiques de billets de banque. En effet, la Région bruxelloise et les communes doivent pouvoir garantir à leurs résidents ainsi qu'aux visiteurs étrangers un accès à des distributeurs automatiques. Ceux-ci devraient être idéalement répartis de manière équitable sur le territoire régional. Il paraît également important que la sécurité soit garantie.

Suite aux revendications et aux pressions exercées, les banques ont annoncé l'ouverture de leurs distributeurs à tous les consommateurs. D'autre part, des distributeurs automatiques de billets sont actuellement installés dans plusieurs stations de métro, notamment à la Gare Centrale et à la station Mérode. Ces distributeurs appartiennent souvent à des banques différentes. Dans le futur, le fait de pouvoir garantir à ses clients plusieurs distributeurs automatiques ouverts à tous sera certainement un argument concurrentiel utilisé par les banques.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE FISZMAN

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

betreffende "de plaatsing van geldautomaten in de metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Sinds kort hebben de banken onder algemene druk hun geldautomaten voor alle gebruikers opengesteld. Dat is een goede zaak, zowel voor de Brusselaars als voor de buitenlandse bezoekers.*

Tegelijkertijd zijn er ook geldautomaten geplaatst in een aantal metrostations, waaronder Merode en Centraal Station. Die geldautomaten behoren vaak aan verschillende banken toe.

In welke metrostations staan er al geldautomaten of zullen er geldautomaten komen?

Zijn die geldautomaten voor iedereen toegankelijk?

Welke compensaties heeft de MIVB hiervoor van de banken ontvangen?

Op welke basis heeft de MIVB de banken gekozen? Heeft zij een aanbesteding uitgeschreven?

Ces distributeurs sont souvent placés de manière à être visibles par les agents de la STIB, ce qui représente un avantage certain pour la banque en termes de sécurité de son distributeur.

Je reviendrai ultérieurement sur la question des commerces et des cogestions, voire des baux de la STIB dans les stations de métro. Une certaine évolution se fait jour actuellement dans les stations de métro, où le développement commercial devient de plus en plus important. Celui-ci devrait faire l'objet d'une planification.

Dans le cadre de cette question orale, mes questions sont les suivantes :

Dans quelles stations du réseau de la STIB des distributeurs automatiques de billets sont-ils placés ou vont-ils être placés ?

Quelles sont les compensations obtenues par la STIB pour le placement de ces distributeurs par les banques ?

Comment la STIB choisit-elle les banques qui ont le droit de placer de tels distributeurs ? S'agit il d'un marché public ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement, la STIB a souhaité tester des terminaux de type Bancontact au sein des infrastructures souterraines du métro. L'objectif de ce test consiste à analyser dans quelle mesure ce service répond à un besoin des clients de la STIB, et induit un impact sur le flux des voyageurs (files, etc), en termes d'entretien des lieux et de l'équipement, et une éventuelle modification dans le comportement des voyageurs.

Six terminaux ont été placés dans les stations gare du Nord, Mérode, gare du Midi, Schuman, gare Centrale et Rogier. Si le test s'avère positif, ce service pourrait être étendu à d'autres stations. Vu que l'intégration de ces équipements au sein des infrastructures de la STIB induit de nombreuses implications techniques, cette phase de test a été limitée à six stations. A l'issue de cette période de test, la STIB se réserve le droit de faire un large tour du marché dans le but de sélectionner l'opérateur avec lequel elle travaillera.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB heeft inderdaad bankautomaten in ondergrondse metrostations laten plaatsen. Ze wil nagaan of dit beantwoordt aan de behoeften van de reizigers en of het een impact heeft op het gedrag en de vlotte verplaatsing van de reizigers of op het onderhoud van de infrastructuur.*

Aangezien de plaatsing technisch nogal complex is, heeft men in de testfase slechts zes stations met bankautomaten uitgerust: Noordstation, Merode, Zuidstation, Schuman, Centraal Station en Rogier. Als de resultaten positief zijn, komen er wellicht ook in andere stations bankautomaten. Hiervoor zal de MIVB een breed marktonderzoek doen om de bank te kiezen waarmee ze zal samenwerken. Criteria zijn de kwaliteit van het toestel, de manier waarop het in de bestaande infrastructuur kan worden geïntegreerd en de vergoeding aan de MIVB.

Le choix sera fonction de la qualité des équipements proposés (disponibilité, fonctionnalité, image, sécurité et services), de leurs conditions d'intégration dans l'infrastructure existante et du niveau des redevances que ces équipements devraient générer pour la STIB.

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

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mme Julie Fiszman.- Il s'agit d'une période de test pendant laquelle les opérateurs ne paient aucune redevance auprès de la STIB pour le placement des distributeurs.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Tijdens de testperiode betalen de banken geen vergoeding.*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact. Une redevance sera exigée en cas de décision définitive.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB zal inderdaad pas na de testfase een vergoeding eisen.*

Mme Julie Fiszman.- Cette redevance sera-t-elle déterminée en fonction de la fréquence de l'utilisation de ces terminaux ?

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Wordt die vergoeding bepaald op basis van de gebruiksfrequentie van de bankautomaten?*

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agira d'une redevance fixe ou déterminée sur la base de l'ensemble du système, mais certainement pas en fonction de la fréquence d'utilisation des appareils. Il est exact que la ou les banques choisies devront payer une redevance.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, het wordt een vaste vergoeding.*

Mme Julie Fiszman.- Il est regrettable qu'aucune redevance ne soit actuellement payée à la STIB, même s'il s'agit d'une phase de test.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Het is jammer dat de MIVB tijdens de testfase geen vergoeding eist.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne puis vous répondre avec précision. Je vous confirmerai ces informations ultérieurement.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal u pas later met zekerheid kunnen melden of de banken al dan niet een vergoeding betalen tijdens de testfase.*

Mme Julie Fiszman.- Comment les banques ont-elles été choisies pour la mise en oeuvre de cette phase test ?

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Hoe heeft men de banken voor de testfase geselecteerd?*

M. Pascal Smet, ministre.- Ce choix ne relève pas de la Région bruxelloise, ni de mon cabinet, mais bien de la STIB qui dispose de l'autonomie en la matière. Je n'ai aucune raison de croire que la STIB ne respecte pas les règles imposées. Seules les banques intéressées ont choisi de participer à ce test.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het was aan de MIVB om daarover autonoom te beslissen. Ik ga ervan uit dat ze zich heeft gehouden aan de vereiste procedure.*

Mme Julie Fiszman.- En qualité de ministre, ne disposez-vous pas d'un droit de regard sur ce

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Kunt u als minister daar geen controle op uitoefenen?*

choix ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je puis vous assurer qu'il s'agit d'un test et que ses résultats détermineront l'ouverture d'un marché pour sélectionner les opérateurs. La redevance pourra alors être déterminée sur la base d'autres critères. Je ne puis néanmoins vous confirmer actuellement dans quelles mesures les banques choisies pour cette phase test paient ou non une redevance.

Mme Julie Fiszman.- Cette décision aura-t-elle une incidence sur le tarif des voyageurs ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous attendons les résultats du test pour confirmer toute décision.

- L'incident est clos.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De selectiecriteria voor de testfase hoeven niet dezelfde te zijn als die voor de openbare aanbesteding.*

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Zal dit initiatief de tarieven van het openbaar vervoer beïnvloeden?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Pas als de resultaten van de test bekend zijn, zal de MIVB concrete beslissingen nemen.*

- Het incident is gesloten.