



**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  
14 NOVEMBRE 2007**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
14 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**

INTERPELLATIONS	6
- de Mme Adelheid Byttebier	6
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la desserte du nord-est de Bruxelles et plus spécifiquement la ligne de tram 55".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, M. Pascal Smet, ministre.</i>	8
- de Mme Adelheid Byttebier	15
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les mauvais résultats de notre pays et de la Région bruxelloise en particulier en matière de sécurité routière".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Rachid Madrane, Mme Céline Delforge, M. Jacques De Coster, M. Frédéric Erens, Mme Michèle Carthé, M. Pascal Smet, ministre.</i>	17
- de Mme Michèle Carthé	26
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

**INHOUD**

INTERPELLATIES	6
- van mevrouw Adelheid Byttebier	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de bediening van noord-oost Brussel en meer specifiek tram 55".	
<i>Bespreking – Sprekers : Mevrouw Carla Dejonghe, De heer Pascal Smet, minister.</i>	8
- van mevrouw Adelheid Byttebier	15
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de slechte scores van ons land en van het Brussels gewest in het bijzonder inzake verkeersveiligheid".	
<i>Bespreking – Sprekers : de heer Rachid Madrane, mevrouw Céline Delforge, de heer Jacques De Coster, De heer Frédéric Erens, mevrouw Michèle Carthé, de heer Pascal Smet, minister.</i>	17
- van mevrouw Michèle Carthé	26
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

concernant "l'adéquation et la cohérence entre les plans communaux de mobilité et la politique régionale en matière de mobilité, d'urbanisme et de travaux publics".		betreffende "de samenhang tussen de gemeentelijke mobiliteitsplannen en het gewestelijk beleid inzake mobiliteit, stedenbouw en openbare werken".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Adelheid Byttebier, M. Pascal Smet, ministre.</i>	28	<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Adelheid Byttebier, de heer Pascal Smet, minister.</i>	28
QUESTIONS ORALES	33	MONDELINGE VRAAG	33
- de M. Jos Van Assche	34	- van de heer Jos Van Assche	34
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'erreur commise par la STIB lors de la signature d'une série de baux commerciaux dans un passé assez récent".		betreffende "de vergissing van de MIVB bij het ondertekenen van een aantal handelshuren in een vrij recent verleden".	
- de Mme Brigitte De Pauw	36	- van mevrouw Brigitte De Pauw	36
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les horaires de la ligne de bus 84".		betreffende "de dienstregeling van buslijn 84".	
- de M. Frédéric Erens	38	- van de heer Frédéric Erens	38
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la possibilité pour la STIB d'acheter des bus roulant à l'hydrogène".		betreffende "de mogelijkheid tot aankoop van MIVB-bussen op waterstof".	
- de M. Frédéric Erens	41	- van de heer Frédéric Erens	41
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

<p>Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les retards dans les travaux place Flagey".</p>		<p>met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de vertragingen aan de werkzaamheden aan het Flageyplein".</p>	
<p>- de M. Frédéric Erens</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'augmentation du nombre de déraillements de trams".</p>	44	<p>- van de heer Frédéric Erens</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het toenemende aantal trams dat ontspoord".</p>	44
<p>- de Mme Françoise Schepmans</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la loi des séries sur le réseau tramways de la STIB".</p>	44	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de wet van Murphy op het tramnet van de MIVB".</p>	44
<p>- de Mme Michèle Carthé</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'état d'avancement de la liaison rapide en transport en commun entre la place Simonis et le haut de Jette".</p>	48	<p>- van mevrouw Michèle Carthé</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de vooruitgang van de snelle verbinding met het openbaar vervoer tussen Simonis en hoger gelegen deel van Jette".</p>	48
<p>- de Mme Marie-Paule Quix</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles,</p> <p>concernant "le transport de déchets par voie d'eau".</p>	52	<p>- van mevrouw Marie-Paule Quix</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,</p> <p>betreffende "het afvaltransport over de waterweg".</p>	52

*Présidence : M. Mahfoudh Romdhani, vice-président.  
Voorzitterschap: de heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

**concernant "la desserte du nord-est de Bruxelles et plus spécifiquement la ligne de tram 55".**

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

**Mme Adelheid Byttebier** *(en néerlandais).*- *En tant que parlementaire Groen! j'estime que les transports en commun constituent la pierre angulaire de toute politique de mobilité.*

*Les problèmes concernant l'offre en transports publics ne sont pas une priorité dans le nouveau contrat de gestion 2007-2011 : il n'y est question que de l'augmentation des liaisons entre le nord et le centre de la Région pour la période 2012-2016. Malgré un rapport de la commission Mobilité de la Région précisant qu'il faut urgemment oeuvrer à mieux desservir le nord-est de la Région bruxelloise, rien n'est prévu avant 2012 .*

*Vous êtes attentif à la vitesse commerciale, à l'efficacité, aux liaisons, mais Groen! souhaiterait que le confort des voyageurs fasse aussi l'objet d'attentions. Pourquoi y êtes-vous si peu attentif? Vous devriez dresser une carte des lieux de résidence et de travail des Bruxellois. Les voyageurs ont droit à un transport en commun*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

**betreffende "de bediening van noord-oost Brussel en meer specifiek tram 55".**

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

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- Als parlementslid van Groen! hecht ik veel belang aan openbaar vervoer, dat een hoeksteen van het mobiliteitsbeleid moet zijn. Ik besteed dan ook bijzondere aandacht aan beheerscontracten, handboeken, rapporten van gewestelijke mobiliteitscommissies, enzovoort.

Ik stel vast dat de concrete problemen met het aanbod van openbaar vervoer geen prioriteit zijn in het nieuwe beheerscontract 2007-2011. In dat contract komt enkel de uitbreiding van de verbindingen tussen het noorden en het centrum van het Brussels Gewest voor de periode 2012-2016 ter sprake. Nochtans staat in een rapport van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie dat er dringend werk moet worden gemaakt van een betere bediening in het noordoosten van het Brussels Gewest. Het is duidelijk dat de regering niet spoedig werk maakt van het probleem: pas in 2012 komt er beweging in de zaak.

Het valt op dat degenen die het beleid in handen

*rapide et confortable.*

*Quelle philosophie sous-tend le contrat de gestion public ? Une conception d'ingénieurs qui privilégie la rapidité et l'efficacité, sans prise en considération des autres besoins des Bruxellois.*

*Je puis encore citer d'autres chiffres, mais vous les avez déjà reçus lors de ma demande d'interpellation.*

*Le nord-est de Bruxelles, qui compte 19% des Bruxellois, est une des parties de la Région la plus peuplée et pourtant la moins bien desservie en termes de transports en commun. 100.000 personnes y sont employées et 30.000 emplois supplémentaires sont attendus. Il y a donc là un énorme potentiel d'utilisateurs des transports en commun pour une offre actuellement insuffisante tant en termes de fréquence que de confort.*

*Face à ces problèmes quotidiens, des habitants, ainsi que des commerçants qui ne résident pourtant pas dans le quartier Helmet, ont lancé une pétition il y a quelques semaines et récolté quelque 1.000 signatures. Mme Vriamont du sp.a a déjà fait une interpellation à ce sujet au conseil communal de Schaerbeek. M. W. Vermander a écrit un article incisif à ce sujet. Votre parti n'ignore donc pas ce problème.*

*J'espère que votre réponse apportera des perspectives concrètes et positives au chapitre de l'offre dans le nord-est de Bruxelles et plus particulièrement concernant le tram 55. Actuellement, le tram ne respecte pas l'horaire prévu ; il est souvent bondé. Je souhaiterais également que la mise en place d'information en temps réel, annoncée dans votre brochure, soit effective. Une autre solution, pour le week-end, consisterait à y faire rouler le tram 55 selon les cadences de semaine.*

*Le principe selon lequel davantage de trams sont nécessaires aux heures de pointe pour les écoliers et les travailleurs, tandis que l'offre peut être réduite de moitié en dehors de ces heures, ne s'applique pas au tram 55. Il est tout aussi comble le dimanche et les jours fériés. Le problème n'est pas tant le flux du tram, mais sa capacité et sa fréquence.*

hebben, bijzondere aandacht besteden aan de reissnelheid van het openbaar vervoer, maar Groen! wil dat er ook voldoende aandacht naar het comfort van de reizigers gaat. U hamert voortdurend op die reissnelheid, de efficiëntie, de goede verbindingen enzovoort. Waarom besteedt u zo weinig aandacht aan een comfortabelere bediening van de gebruikers? U zou ook beter in kaart moeten brengen waar de Brusselaars wonen en werken. De reizigers hebben recht op een snel en comfortabel openbaar vervoer.

Welke filosofie gaat er schuil achter het openbaar beheerscontract? Ik denk dat het het werk is van ingenieurs die vooral willen dat alles snel en efficiënt gaat maar geen oog hebben voor de andere noden van de Brusselaars.

Ik kan u nog andere cijfers geven, maar u hebt die reeds gekregen bij mijn interpellatieaanvraag.

Het noordoosten van Brussel wordt door het openbaar vervoer niet verwerkt. Het is een van de dichtst bevolkte gebieden van het gewest, namelijk 19% van de inwoners of 180.000 personen. Er zijn zowat 100.000 mensen tewerkgesteld en er wordt verwacht dat daar nog eens 30.000 banen bijkomen. Er is dus een enorm potentieel aan gebruikers van het openbaar vervoer aanwezig, maar het aanbod is beneden alle peil. Het is te klein en het is zeer gebrekkig, zowel qua frequentie als qua comfort.

Naar aanleiding van deze dagdagelijkse problemen, zijn de bewoners in actie geschoten. Zo werden er op tramlijn 55 op een paar weken tijd meer dan 1.000 handtekeningen verzameld. Ook handelaars die zelf niet in de wijk Helmet wonen, hebben actief deelgenomen aan deze petitie.

Mevrouw Vriamont van de sp.a heeft daarover al geïnterpelleerd in de gemeenteraad van Schaerbeek. De heer Walter Vermander heeft er een scherp artikel over geschreven. Het probleem is uw partij dus niet onbekend. Ik hoop dan ook dat u mij in uw antwoord concrete en positieve vooruitzichten kan geven met betrekking tot het aanbod in het noordoosten van Brussel en meer in het bijzonder wat betreft tram 55.

Momenteel rijdt tram 55 niet volgens schema en is hij vaak overvol. Het is dus belangrijk dat reizigers weten wanneer er een tram voorbijkomt. Ik lees in

*Un autre problème propre à ce tram sont les pickpockets. La ligne 55 détient la palme du réseau en matière de vol à la tire. Selon la police, il s'agit d'une conséquence directe du fait que les trams sont bondés.*

uw brochures dat er plannen zijn voor dynamische informatie. Ik zou graag zien dat die plannen ook worden uitgevoerd. Een bijkomende oplossing zou erin bestaan om tram 55 ook in het weekend te laten rijden volgens het weekschema.

De dienstregeling van tram 55 is nog altijd gestoeld op een voorbijgestreefde benadering waarbij men ervan uitgaat dat er in de week tijdens de spitsuren meer trams nodig zijn voor de scholieren en de werkenden, maar dat daarbuiten het aanbod kan worden gehalveerd. De realiteit leert ons echter dat ook op zon- en feestdagen tram 55 nokvol zit. Dat komt omdat de mensen die langs het traject, de tram niet alleen gebruiken om naar school om naar hun werk te gaan, maar ook om familie of vrienden te bezoeken en te winkelen. Het probleem is dus niet zozeer de doorstroming van de tram, maar wel de capaciteit en de frequentie van de lijn.

Nog een ander probleem op tram 55 zijn de zakkenrollers. Naar verluidt zouden op deze lijn de hoogste diefstalcijfers van het openbaar vervoersnet vastgesteld worden. Volgens de politie is dat een direct gevolg van het feit dat de trams overvol zitten. Het is dus belangrijk dat wij ook dit aspect in het achterhoofd houden wanneer wij het over een meer comfortabele en meer frequente trambediening hebben.

#### *Discussion*

#### *Bespreking*

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

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

**Mme Carla Dejonghe** (en néerlandais).- *Il y a en effet un problème au nord-est de Bruxelles, en particulier avec le tram 55. Schaerbeek et Evere sont mal desservies en transports publics. Il y a quotidiennement des problèmes de capacité et des encombrements. Il faut trouver une solution.*

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Er is inderdaad een duidelijk probleem in Noordoost-Brussel en meer bepaald met tram 55. Schaarbeek en Evere worden slecht bediend door het openbaar vervoer. Dat zorgt elke dag voor capaciteitsproblemen en voor een stremming van de mobiliteit. Er moet voor dit hele randgewest een oplossing worden gevonden.

*Il ne s'agit pas seulement d'augmenter le nombre de trams. Pensons aussi au développement de Schaerbeek-Formation qui aura un impact énorme sur la mobilité des alentours et des communes avoisinantes.*

We moeten daarbij verder durven kijken dan enkel de inzet van meer trams. Mevrouw Byttebier heeft het gehad over het aantal inwoners van het gebied, het aantal mensen dat er werkt en dat er elke dag gebruik maakt van het openbaar vervoer. Ook de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming is echter een argument. Die zal een enorme impact hebben

*Je ne suis pas convaincue qu'une meilleure répartition des trams, comme le proposait Mme*



*Byttebier, suffise à régler les problèmes dus notamment aux rues étroites ou aux carrefours congestionnés.*

*Vous devriez étudier la possibilité d'une liaison métro de et vers Schaerbeek. Ce serait la manière la plus efficace d'accéder à Schaerbeek-Formation en transports publics. Dans "Brussel Deze Week", selon un représentant de la STIB, une nouvelle ligne de métro serait nécessaire à Evere et Schaerbeek. Par ailleurs, une prolongation de la liaison Nord-Sud avec une nouvelle ligne de métro sous la rue Gallait, la place Colignon, l'avenue Lambermont vers Haren et Schaerbeek-Formation serait tout indiquée.*

*Le ministre-président a cité cette possibilité dans sa déclaration de politique au début de l'année parlementaire. Dans tous les plans qui ont été faits depuis, figure une ligne de métro vers Schaerbeek.*

*Pouvez-vous étudier la possibilité de réaliser une liaison métro vers Schaerbeek? Quelles sont les autres possibilités permettant de mieux desservir Schaerbeek et Evere en transports publics? Développez-vous encore des initiatives à cette fin?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *La STIB est victime de son succès. On constate aujourd'hui une forte augmentation du nombre de voyageurs. En 2007, 165 bus ont été achetés et 65 nouveaux trams ont été mis en circulation. Sur ces lignes où de nouveaux trams circulent, la capacité a augmenté de 40 à 50 places par tram, lesquelles sont immédiatement occupées par de nouveaux voyageurs. Le problème de la capacité persiste donc.*

op de mobiliteit in Schaerbeek en de naburige gemeentes.

Ik ben er niet van overtuigd dat dit kan worden opgevangen door een betere inzet van trams. Mevrouw Byttebier stelde onder meer voor om dezelfde uurregeling te hanteren in het weekend, of om eigen beddingen aan te leggen. Het zijn echter niet enkel de smalle straten van Schaerbeek die een probleem vormen, maar ook de drukke kruispunten, zoals het Meiserplein, waar trams zich in de spits voortdurend vastrijden in het verkeer.

U moet daarom de mogelijkheid van een metroverbinding naar en van Schaerbeek ernstig onderzoeken. Dat is de meest efficiënte manier om Schaerbeek-Vorming te bereiken met het openbaar vervoer. Een vertegenwoordiger van de MIVB zei in Brussel Deze Week: "De MIVB-expert kan de zwarte punten waar een nieuwe metrolijn nodig is, zo aanwijzen: Evere en Schaerbeek zijn problematisch. De trams kreunen onder het aantal reizigers. De verlenging van de Noord-Zuidverbinding met de nieuwe metrolijn onder de Gallaitstraat, het Colignonplein en de Lambermontlaan naar Haren en Schaerbeek-Vorming is aangewezen."

Ook de minister-president heeft deze mogelijkheid aangehaald in zijn beleidsverklaring bij het begin van het parlementaire jaar. In alle plannen die in de loop der tijden zijn gemaakt, stond telkens een metrolijn naar Schaerbeek.

Kunt u de mogelijkheid van een metroverbinding naar Schaerbeek onderzoeken? Welke mogelijkheden bestaan er nog om Schaerbeek en Evere beter te bedienen met het openbaar vervoer? Zult u daarvoor nog initiatieven ontwikkelen?

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - De MIVB is het slachtoffer van haar eigen succes. De laatste maanden blijft het aantal reizigers exponentieel toenemen, niettegenstaande de wijzigingen aan de bus- en tramlijnen, die ongemakken met zich meebrengen voor een deel van de Brusselaars. Men noteert vandaag een forse stijging van het aantal reizigers. Eind 2007 zullen ongeveer 280 miljoen personen van de MIVB hebben gebruik gemaakt.

*Quoi qu'il en soit, une évaluation du Plan tram-bus aura lieu à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine. Le plan théorique sera confronté aux résultats sur le terrain et d'éventuelles adaptations seront effectuées dans le courant de l'année prochaine.*

*Contrairement à ce que dit Mme Byttebier, les quartiers du nord-est sont prioritaires pour la STIB, mais cela ne se fait pas du jour au lendemain. L'infrastructure et l'organisation de cette ville sont complexes et, beaucoup de personnes étant compétentes pour un même dossier, la Région évolue avec un retard de deux ans par rapport à d'autres métropoles.*

*N'oublions pas que le contrat de gestion de la STIB prévoit un investissement d'un milliard d'euros pour les cinq prochaines années. Cet investissement permettra le déploiement de cinq nouvelles lignes de tram et des études sont réalisées sur un dédoublement du métro et une ligne de métro reliant le Nord et le Sud. Cependant, il faut bien se rendre compte qu'investir dans le métro coûte énormément d'argent.*

*Le plan prévoit l'amélioration de la desserte des communes de Schaerbeek et de Evere. Progressivement, le service de la ligne 10 sera améliorée. Le contrat de gestion prévoit également la construction d'un tunnel sous la gare de Nord pour améliorer la liaison avec l'avenue Rogier. Cette ligne, qui sera totalement opérationnelle en 2014 ou 2015, reliera Asse à Diegem via Jette, Tour & Taxis, la gare du Nord, l'avenue Rogier, la place Meiser, Josaphat et le boulevard Léopold III.*

*Nous attendons le permis d'urbanisme pour la mise en site propre de la section comprise entre Wahis et Bordet. Celle-ci devrait être opérationnelle en septembre 2009. Un tunnel est prévu à hauteur de l'OTAN, entre Bordet et la limite régionale. Cette partie de la ligne devrait être opérationnelle en septembre 2011.*

*Il faut compter un délai de deux à trois ans pour réaliser l'aménagement d'une ligne de tram (procédures, étude d'impact, ...). Je souhaiterais voir ce délai raccourci, mais alors il faudrait pouvoir compter sur une majorité capable de gérer la ville de manière efficace.*

Sommige bus- en tramlijnen zitten daardoor vol, overvol zelfs. Het is wellicht niemand ontgaan dat er in 2007 wel 165 bussen zijn aangekocht en 65 nieuwe trams in roulatie zijn gebracht. Op die lijnen waar er nieuwe trams rijden, is de capaciteit gestegen met 40 à 50 extra plaatsen per tram. Die plaatsen worden onmiddellijk door nieuwe reizigers ingevuld. Zodra er een nieuwe tram in roulatie is, stijgt het aantal reizigers. Het capaciteitsprobleem blijft dus bestaan.

Sowieso komt er eind dit jaar of begin volgend jaar een evaluatie van het tram- en busplan. Het theoretische plan, zoals dat is uitgewerkt door de MIVB en goedgekeurd door iedereen hier, zal worden getoetst aan de resultaten op het terrein. Eventuele aanpassingen zullen in de loop van volgend jaar gebeuren.

In tegenstelling tot wat mevrouw Byttebier zegt, zijn de noordoostelijke wijken wel degelijk prioritair voor de MIVB. Maar een tramlijn komt er nu eenmaal niet van de ene dag op de andere. De infrastructuur en de organisatie van deze grootstad zijn erg complex. Doordat te veel personen bevoegd zijn voor eenzelfde dossier, evolueert het gewest in vergelijking met andere grootsteden met twee jaar vertraging. Dit debat staat vandaag niet op de agenda maar is toch erg voelbaar in de totstandkoming van projecten.

Men mag niet vergeten dat het beheerscontract van de MIVB voorziet in een investering van één miljard euro voor de volgende vijf jaar. Dankzij die investering komen er vijf nieuwe tramlijnen en worden er studies gerealiseerd over de ontubbeling van de metro en een metrolijn tussen Noord en Zuid. Iedereen moet beseffen dat investeren in de metro heel veel geld zal kosten. Het volstaat te weten dat 1 km metro even duur is als 12 km tram. Misschien komt er onverwachts geld uit de hemel vallen? Op zich heb ik niets tegen de metro, wel in het tegendeel. Wel moet men beseffen dat er hard is geknokt voor het geld dat vandaag op tafel ligt. Eén miljard euro investeringen, dat is niet niets.

Als u het beheersplan goed hebt gelezen, zult u hebben gemerkt dat er wel degelijk wordt voorzien in een betere bediening van Schaerbeek en Evere. Geleidelijk wordt een goed bediende lijn 10 in gebruik genomen. Krachtens het beheersplan wordt

*Contrairement à ce que vous prétendez, et comme l'atteste d'ailleurs le contrat de gestion, l'amélioration de l'offre de transports en commun du nord-est de la ville est bel et bien une priorité pour la Région bruxelloise. Les délais que nous visons sont finalement relativement courts en comparaison du passé.*

*A partir de mi-2008, de nouveaux trams 3000, dont la capacité d'accueil est supérieure (+ 45 places) seront mis en service sur la ligne 55 et la ligne passera par la place Rogier. Les travaux prévus dans la rue Gallait contribueront à améliorer la ponctualité et le confort des voyageurs.*

*La fréquence de la ligne 56 en semaine a été augmentée depuis septembre, ce qui allège la demande sur la ligne 55. Actuellement, il y a 4 passages aux heures de pointe et trois aux heures creuses. 45 trajets supplémentaires assurent la liaison entre la gare de Schaerbeek et la gare du Midi.*

er onder het Noordstation een tunnel gegraven om de verbinding met de Rogierlaan te verbeteren. Waarschijnlijk zal deze lijn van Asse via Jette, Thurn & Taxis, het Noordstation, de Rogierlaan, het Meiserplein, Josaphat en de Leopold III-laan naar de kantoorzone in Diegem rijden.

Waarschijnlijk zal de lijn tussen 2014 of 2015 helemaal operationeel zijn. Uiteraard zullen we niet wachten tot de hele lijn operationeel is, maar in fasen werken. Op dit ogenblik hebben we een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om de tram tussen Wahis en Bordet in eigen bedding te laten rijden op de middenberm van de Leopold III-laan. Normaal gezien zal dat traject in gebruik worden genomen in september 2009. Vervolgens komt er een tunnel ter hoogte van de NAVO, tussen Bordet en de gewestgrens. Dat deel van het traject zal rond september 2011 in dienst worden genomen.

De aanleg van een tramlijn brengt heel wat met zich mee. Je moet de procedure raadplegen, een impactstudie laten uitvoeren, overleg plegen, sporen bestellen enzovoort. Het duurt tot twee à drie jaar na afloop van de beslissing dat er beweging in de zaak komt. Ik had ook graag gehad dat de zaken wat sneller vooruit gingen, maar dan moeten we een meerderheid hebben die over de organisatie van deze stad op een efficiënte manier kan beslissen.

In tegenstelling tot wat u beweert, is de bediening van het noordoosten van het gewest wel degelijk een prioriteit. Dat blijkt duidelijk uit het beheersplan. De termijnen die we nastreven zijn eigenlijk relatief kort in vergelijking met het verleden.

Ik beseft dat lijn 55, die bijzonder succesvol is, een capaciteitstekort ondergaat. Vanaf midden 2008 worden er nieuwe trams 3000 op het traject ingezet. Het aantal plaatsen per tram stijgt met bijna 45 plaatsen van 141 naar 184. Bovendien zal tram 55 vanaf halfweg 2008 doorrijden naar Rogier zodra de eindhalte is afgewerkt. De stiptheid moet dan verbeteren. Ook de werken in de De Gallaitstraat zullen de situatie doen verbeteren. Normaal gezien zullen de trams dan niet meer zo overvol zitten en zullen onze klanten minder lang moeten wachten.

Sinds september is de frequentie van lijn 56 tijdens

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *La fréquence a bel et bien diminué en raison de la déviation de la ligne le long du canal.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Non, la fréquence a augmenté de 45 trajets supplémentaires par jour.*

*Dès que l'infrastructure sera améliorée à la mi-2008, il y aura des trams 55 et 56 à partir de Rogier toutes les 6 minutes durant les heures de pointe et toutes les 10 minutes pendant les heures creuses. Sur le trajet commun aux deux lignes, il y aura un tram toutes les 3 minutes aux heures de pointe et toutes les 5 minutes aux heures creuses.*

*L'organisation bruxelloise nous joue aussi des tours en ce qui concerne l'information sur les tableaux. Comme il y a 19 marchés pour le mobilier urbain, il faut parler avec 19 communes. Il y a différents systèmes et l'exécution se fait davantage attendre.*

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

*Les vols sur les trams relèvent de la compétence de la police. Si la police sait si bien où les problèmes se posent, pourquoi n'agit-elle pas? Je n'ai malheureusement pas de compétence directe sur la police, le Parquet ou le tribunal. Vous êtes libre de faire changer la législation pour me donner cette compétence. Si j'avais cette compétence, il y aurait de nombreux changements dans cette ville.*

*Je ne suis pas opposé à ce qu'il y ait de nouvelles lignes de métro, mais cela suppose d'énormes investissements. Dans le contrat de gestion figurent des études prioritaires concernant notamment le dédoublement de la ligne au quartier européen, l'automatisation du métro afin d'augmenter les fréquences entre Arts-Loi et Merode et l'opportunité d'un métro qui fasse la liaison Nord-Sud.*

de week toegenomen, waardoor de druk op lijn 55 wat minder groot wordt. Het aanbod is uitgebreid met vier doorkomsten per spitsuur en drie doorkomsten per daluur. Er zijn 45 extra ritten per dag ingelast tussen het station van Schaarbeek en het Zuidstation.

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- De frequentie is wel eerst gedaald omdat de tram werd omgeleid via het kanaal.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Neen, de frequentie is gestegen met 45 extra ritten per dag.

Zodra de infrastructuur halfweg 2008 verbeterd is, zullen trams 55 en 56 vanaf Rogier om de zes minuten stoppen tijdens de spitsuren en om de 10 minuten tijdens de daluren. Op het gemeenschappelijke traject van de twee lijnen zal er tijdens de spits en de daluren respectievelijk om de drie en om de vijf minuten een tram stoppen.

Wat de informatie op de borden betreft, speelt de Brusselse organisatie ons ook hier parten. In een normale stad is er één markt voor het straatmeubilair. In Brussel zijn dat er negentien. Dat betekent dat er met negentien gemeenten moet worden gepraat, dat er verschillende systemen zijn en dat de uitvoering langer op zich laat wachten.

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

De diefstallen op de trams vallen onder de bevoegdheid van de politie. Als de politie zo goed weet waar er zich problemen voordoen, waarom treedt ze dan niet op? Dat maakt net zo goed deel uit van haar job als het verkeer regelen, de leveringszones doen naleven, de verkeersveiligheid waarborgen, enzovoort. Ik heb jammer genoeg geen directe bevoegdheid over de politie, het parket of een rechtbank. Het staat u echter altijd vrij om mee de wetgeving te wijzigen teneinde mij die bevoegdheid te geven. U kunt er zeker van zijn dat er dan veel dingen in deze stad zullen veranderen.

Ik ben niet tegen nieuwe metrolijnen gekant, maar dat vraagt enorme investeringen. In het beheerscontract zijn een aantal prioritaire studies opgenomen zoals de ontdubbeling van de lijn in de Europese wijk, de automatisering van de metro om de frequentie tussen Kunst-Wet en Merode te

*Naturellement, l'éventuelle ligne de métro dépend beaucoup du schéma de développement de Schaerbeek-Formation et de son volet mobilité.*

*En ce qui concerne l'axe Nord-Sud, je ne peux que regretter que ni la commune de Schaerbeek, ni la commune d'Uccle, n'aient eu par le passé le courage d'y implanter un métro.*

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

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Selon vous, c'est la faute des communes s'il n'y a pas d'affichage dynamique !*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je regrette, mais c'est ainsi.*

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Nous aurons tout à l'heure un débat sur la mobilité communale et vous prétendez aussi que c'est de la faute des communes.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Vous ne connaissez pas votre dossier. Les panneaux communaux aux arrêts de bus sont une compétence communale. Pour y toucher, nous devons rompre les contrats de Decaux. Nous examinons à présent sur le plan juridique comment uniformiser les dix-neuf marchés.*

verhogen en de opportuniteit van een metro voor de Noord-Zuidverbinding.

Veel hangt natuurlijk af van het ontwikkelingsschema van Schaerbeek-Vorming en van de investeringen die daar zullen gebeuren. We moeten dus eerst wachten op dat schema en op het mobiliteitsluik daarin, om te zien hoe een eventuele metrolijn kan lopen. Een metrolijn alleen zal niet volstaan. Er zullen dan andere capaciteitsproblemen zijn. Er zal dus een investering gebeuren door verschillende partijen, verspreid over meerdere jaren, dat wil zeggen minstens tien à vijftien jaar.

Wat de noordzuidas betreft, kan ik enkel betreuren dat noch de gemeente Schaerbeek, noch de gemeente Ukkel in het verleden de moed heeft gehad om ervoor te zorgen dat die metro er kwam. Ik spreek nu over twintig, dertig jaar geleden, toen wij er nog niet politiek actief waren. Maar goed, hadden ze toen de moed gehad, dan hadden we vandaag al die problemen niet gekend. Het is altijd hetzelfde liedje.

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

**Mevrouw Adelheid Byttebier.** - Ik heb uw antwoord heel goed begrepen, en het is inderdaad altijd hetzelfde liedje. Mijn dochter heeft een t-shirt waar in het groot opstaat "I didn't do it". Ik zal u dat eens cadeau doen, want volgens u is het de schuld van de gemeenten dat er geen dynamische informatieborden zijn!

**De heer Pascal Smet, minister.** - Dat is ook zo, mevrouw Byttebier, het spijt mij.

**Mevrouw Adelheid Byttebier.** - We houden hier straks een debat over de gemeentelijke mobiliteit. Ook daar zal het weer de schuld zijn...

**De heer Pascal Smet, minister.** - U kent uw dossier niet. De gemeentelijke borden aan de bushaltes zijn een gemeentelijke bevoegdheid. Om daar iets aan te doen, moeten we de contracten van Decaux openbreken. De voorzitter bevestigde dit al. We bekijken nu juridisch hoe we de negentien markten kunnen eenmaken, niet voor het geld, maar net om de klanten en de Brusselaars beter te

*Le drame de cette ville est que tout le monde est compétent, personne n'est responsable. Je veux bien assumer mes responsabilités, mais pas celles des autres !*

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Vous trouvez par exemple que les pickpockets sont le problème de la police...*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *La police doit intervenir.*

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Je vous ai déjà entendu dire à propos d'une personne décédée car sa veste était restée coincée entre les portes du métro, qu'elle ne devait pas mettre cette veste entre les portes !*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Non, j'ai dit qu'elle ne pouvait plus passer les portes alors que le signal retentissait !*

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Cette interpellation offrait au ministre compétent une belle occasion de s'adresser aux usagers du tram et de leur donner des perspectives. Il ne l'a pas fait.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Quelle était ma réponse, Madame Byttebier ?*

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Nous*

informer.

Het drama in deze stad is dat iedereen bevoegd wil zijn over alles, maar dat niemand verantwoordelijk wil zijn. Ik wil mijn verantwoordelijkheid dragen voor de zaken waarvoor ik verantwoordelijk ben, maar niet voor de zaken waarvoor ik niet verantwoordelijk ben!

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- Mevrouw Carthé heeft straks nog een interessante interpellatie over de gemeentelijke mobiliteitsplannen. U zult dan niet onder uw eigen verantwoordelijkheid uit geraken. U vindt bijvoorbeeld dat zakenrollers een probleem zijn van de politie...

**De heer Pascal Smet, minister.**- De politie moet optreden.

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- Ik heb u zelfs horen zeggen in een debat over verkeersveiligheid dat al dan niet dodelijke ongevallen de schuld zijn van het individu. Ik heb u al horen zeggen over iemand die dodelijk verongelukte doordat ze met haar jas tussen de deur van de metro raakte, dat ze die jas maar niet tussen de deuren van de metro moest steken!

**De heer Pascal Smet, minister.**- Nee, dat ze niet meer tussen de deuren had moeten springen op het moment dat het signaal ging!

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- Excuseer, mijnheer de voorzitter, voor deze ontsporing van het debat. Deze interpellatie bood de bevoegde minister een interessante opening om zijn beleid toe te lichten. Ze sloeg niet alleen op de ontwikkelingen in het noordoosten, waarbij hij gesproken heeft over de metro. Het tweede deel van de interpellatie was een zeer mooie gelegenheid om u te richten tot de bewoners, tot de gewone gebruikers van de gewone tram en om die mensen een beetje perspectief te geven. Dat perspectief hebt u echter niet gegeven.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Wat heb ik dan geantwoord, mevrouw Byttebier? Mijnheer de voorzitter, mevrouw Byttebier beschuldigt mij dat ik niet geantwoord heb op haar vraag. Ik wil haar nu een vraag stellen: wat heb ik geantwoord?

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- We zullen

*pourrons tous lire le compte rendu.*

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *Mme Byttebier ne veut pas entendre que je veux offrir des perspectives aux habitants du quartier. Je n'accepte pas qu'on me tienne pour responsable de tout, de la police aux abribus!*

*(rumeurs)*

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

**concernant "les mauvais résultats de notre pays et de la Région bruxelloise en particulier en matière de sécurité routière".**

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

**Mme Adelheid Byttebier** *(en néerlandais)*.- *Aux Etats généraux de la sécurité routière du 6 novembre 2007, vous avez dit que la sécurité routière constituait un réel problème en Région bruxelloise. Vous avez alors mentionné que 80% des accidents de la route sont à imputer au comportement fautif des usagers de la route. J'attends davantage de votre réponse qu'une accusation des usagers de la route.*

*Les premiers Etats généraux de la sécurité routière qui se sont déroulés en novembre 2003 ont été évalués au printemps 2007. C'est positif. Que vous organisiez un rappel quatre ans plus tard est une bonne chose.*

*Cette initiative est indispensable pour la Région. Les scores régionaux en matière de sécurité routière sont mauvais. D'ici 2010, nous avons*

allemaal uw antwoord lezen in het verslag.

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mevrouw Byttebier wil gewoonweg niet horen dat ik de wijkbewoners perspectieven bied. Ik neem het niet dat men me voor alles bevoegd acht: voor de politie, voor de bushokjes en ga zo maar door!

*(Rumoer)*

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

**betreffende "de slechte scores van ons land en van het Brussels gewest in het bijzonder inzake verkeersveiligheid".**

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

**Mevrouw Adelheid Byttebier.**- Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 6 november 2007 zei u in uw slottoespraak dat de verkeersveiligheid een reëel probleem is in het Brussels gewest. U vermeldde daarbij dat verkeersongelukken voor 80% te wijten zijn aan het foutieve gedrag van de weggebruiker. Wellicht wilt u met deze opmerking straks ook uw antwoord inleiden. Door u dit citaat voor te leggen in het begin van mijn interpellatie, wil ik u duidelijk maken dat ik van uw antwoord meer verwacht dan een beschuldiging aan het adres van de weggebruiker.

Zoals eerder gezegd vond de tweede Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid plaats op 6 november 2007. De eerste keer vond dit initiatief plaats op 25 november 2003. In het voorjaar 2007 werd de eerste Staten-Generaal geëvalueerd. Het is

*l'ambition de diminuer de moitié le nombre de blessés graves et de morts. Groen! soutiendra toutes les initiatives qui vont en ce sens. Je me suis rendue aux deuxièmes Etats généraux de la sécurité routière parce que j'estime qu'il est important d'être au courant des programmes d'action et de leur évaluation.*

*Chaque plan d'action doit s'accompagner d'un objectif individuel. Le gouvernement doit évaluer pas à pas si les mesures sont suffisantes pour réaliser les objectifs visés.*

*L'European Transport and Safety Council mesure chaque année le nombre de décès sur les routes dans les Etats membres. Ainsi, il apparaît que le nombre de décès en Belgique n'a diminué que de 1,8%, alors que la moyenne européenne est de 5%.*

*Par ailleurs, le nombre de décès en Région de Bruxelles-Capitale est passé de 17 entre juin 2005 et mai 2006 à 24 entre juin 2006 et mai 2007.*

*Quelle est votre position par rapport à ce problème aigu ? Quelles mesures prendrez-vous ?*

positief dat een dergelijk initiatief plaatsvindt. Het kwam er naar het voorbeeld van de federale Staten-Generaal, die een eerste keer plaatsvond op 22 november 2001 op initiatief van federaal minister Durant. U hebt hier snel op ingepikt door in 2003 een Brusselse Staten-Generaal te laten doorgaan, in navolging van het initiatief van de heer Delathouwer. Dat u vier jaar later een herhaling hebt georganiseerd, is eveneens een goede zaak.

Het gewest heeft dit initiatief broodnodig. Hoewel men de lat hoog legt, zijn de gewestelijke scores inzake verkeersveiligheid bar slecht. Men heeft de ambitie om tegen 2010 het aantal zwaargewonden en doden in het verkeer te halveren. Groen! zal alle initiatieven in die zin steunen. Ik was persoonlijk aanwezig op de tweede Brusselse Staten-Generaal omdat ik het belangrijk vind op de hoogte te zijn van de actieprogramma's en hun evaluatie.

Zoals u weet, hecht ik er belang aan dat we niet alleen een algemene doelstelling formuleren om binnen een aantal jaar het aantal verkeersdoden te doen halveren. Elk actieplan moet gepaard gaan met een afzonderlijke doelstelling. De regering moet stapsgewijs nagaan of de maatregelen volstaan om de beoogde doelstellingen te realiseren. Ik hoop dat u me straks kunt overtuigen.

De European Transport and Safety Council, een Europese koepelorganisatie van verenigingen die zich inzetten voor verkeersveiligheid, meet elk jaar hoeveel verkeersdoden er vallen in de Europese lidstaten. Uit die metingen is gebleken dat het aantal verkeersdoden in België slechts met 1,8% is gedaald. Het Europese gemiddelde bedraagt maar liefst 5%. België staat op het gebied van verkeersveiligheid slechts op de 18e plaats op de Europese lijst.

Ik wil u echter ook niet de cijfers van mei 2007 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onthouden. Daaruit blijkt dat er van juni 2006 tot mei 2007 zo'n 24 verkeersdoden zijn gevallen. Van juni 2005 tot mei 2006 waren dat er slechts 17. Er is dus sprake van een stijging met bijna 50%.

Wat is uw houding ten aanzien van dit nijpende probleem? Welke maatregelen zult u nemen? U mag gerust suggesties doen aan andere beleidsniveaus, maar ik wil vooral horen wat uw eigen voorstellen zijn.



*Discussion*

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

**M. Rachid Madrane.**- De manière générale, je voudrais m'inscrire dans l'interpellation de ma collègue, Mme Byttebier. Mon groupe continuera à plaider pour la protection des usagers faibles, comme le font les Etats généraux, d'autant plus que les statistiques qui ont été publiées dans différents quotidiens montrent qu'à Bruxelles, quatre blessés graves sur dix dans un accident de la route sont des piétons, ce qui est quatre fois plus important que dans le reste du pays. Ces chiffres nous rappellent la nécessité d'une politique de sécurité routière pour notre Région.

En ce qui concerne plus particulièrement la sécurité dans les tunnels, la presse a fait état récemment des félicitations de Touring à votre égard, notamment pour votre investissement de 50 millions d'euros dans les travaux de modernisation des tunnels, qui visent principalement à y améliorer la sécurité, mais aussi à limiter la vitesse à 70 km/h, la limite de 50 km/h n'étant pas raisonnable et pas respectée.

Vous disposez depuis quelques mois de l'étude de l'IBSR, qui aborde la question. Selon un article paru dans La Dernière Heure le 1er novembre 2007, votre cabinet aurait affirmé que les résultats de cette étude ne permettent pas de prendre une position affirmée sur le passage au 70 km/h dans les tunnels bruxellois. Vous avez mentionné l'existence de cette étude en commission de l'Infrastructure il y a quelques semaines, tout en vous gardant de prendre position.

Selon un article paru dans le même quotidien le 6 novembre 2007, "l'étude de l'IBSR prône la limitation de la vitesse à 50 km/h en agglomération, sauf lorsqu'une vitesse maximale exceptionnelle de 70 km/h est justifiable. Ces exceptions ne seraient toutefois acceptables que comme mesures transitoires, permettant l'instauration d'un meilleur respect des limitations, en attendant la mise en application des mesures d'accompagnement nécessaires pour une réduction des vitesses pratiquées".

Il serait pour le moins étonnant, surprenant, voire choquant, d'augmenter la vitesse autorisée dans les

*Bespreking*

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

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).**- *Ik sluit me aan bij mevrouw Byttebier. Ook onze fractie blijft pleiten voor een betere bescherming van de zwakke weggebruiker. Uit de statistieken blijkt dat in Brussel vier op de tien zwaargewonden voetgangers zijn. Dat is vier maal meer dan in de rest van het land. Er is dus nood aan meer verkeersveiligheid in het gewest.*

*Wat de verkeersveiligheid in de tunnels betreft, is Touring bijzonder verheugd dat u 50 miljoen euro voor de modernisering van de tunnels hebt uitgetrokken en de maximumsnelheid op 70 km/u hebt gelegd. Een maximumsnelheid van 50 km zou niet realistisch zijn en niet worden gerespecteerd.*

*U beschikt al enkele maanden over de studie van het BIVV. Met betrekking tot snelheidsbeperkingen, raadt het BIVV een maximumsnelheid van 50 km/u aan in de bebouwde kom, behalve daar waar een uitzonderlijke maximumsnelheid van 70 km/u te rechtvaardigen is. Dergelijke uitzonderingen zouden evenwel maar tijdelijk mogen zijn, tot er maatregelen worden genomen om de gewone maximumsnelheid te doen eerbiedigen.*

*Het zou schokkend zijn dat de maximumsnelheid in de Brusselse tunnels wordt verhoogd omdat ze niet wordt nageleefd. Het is niet omdat een regel niet wordt nageleefd, dat hij niet gerechtvaardigd is. De instanties betrokken bij de verkeersveiligheid zouden het op zijn minst eens moeten zijn over de noodzaak om de snelheid te beperken.*

*Welke maximumsnelheid raadt u aan in de Brusselse tunnels?*

tunnels bruxellois sous prétexte qu'elle n'est pas respectée. Ce n'est pas parce qu'une règle n'est pas respectée qu'elle n'est pas justifiée. Tous les acteurs de la sécurité routière devraient en tout cas s'accorder sur la nécessité de réduire la vitesse des voitures.

L'interpellation de ma collègue, Mme Byttebier, vous donne enfin l'occasion de vous positionner clairement à ce sujet. Quelle limitation de vitesse prônez-vous dans les tunnels bruxellois ?

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

**Mme Céline Delforge.**- Je ne vais pas répéter les chiffres désespérants du dernier baromètre de la sécurité routière qu'a publiés l'IBSR. Pour cette année, il y a une augmentation des dégâts humains. Au-delà des drames humains que chaque blessé ou chaque mort peut représenter, il y a un coût collectif à payer qui n'est pas négligeable non plus.

La question de la sécurité routière touche aussi à celle de la sécurité en général. En effet, comment voulez-vous vivre dans une ville conviviale si la règle de vie en commun de base - à savoir comment je me comporte sur la voie publique - n'est pas respectée. Cela reste fondamental dans une société comme la nôtre. Je ne vais pas vous charger sur des matières pour lesquelles vous n'êtes pas compétent. Toutefois, aux Etats généraux de la sécurité routière du 6 novembre, auxquels j'ai assisté, personne ne se sentait vraiment compétent pour l'ensemble de la question. Si j'ai bien compris, il existe des lieux de concertation pour les différents acteurs concernés.

Dans vos compétences directes, M. le ministre, figure évidemment l'aménagement des voiries régionales. A ce propos, je voudrais revenir sur un point qui pourrait paraître de détail mais qui ne l'est pas vu l'ampleur du problème. Il s'agit de la question du parking sur les coins de rue et les trottoirs devant les passages cloutés. Ce type de parking met fréquemment en danger les piétons, et encore davantage les petits piétons ou les poussettes qui sont encore moins visibles s'ils sont masqués par une voiture. A certains endroits, vous faites des aménagements avec des "oreilles", ce qui est une excellente chose. Toutefois, faute parfois de

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Ik ga de cijfers van het BIVV niet herhalen. Dit jaar is het aantal verkeersslachtoffers toegenomen. Dat brengt menselijke drama's mee en leidt tot hoge kosten voor de maatschappij.*

*Veiligheid op de weg heeft te maken met veiligheid in het algemeen. Het gedrag op de openbare weg is bepalend voor een goed functionerende samenleving. Toen ik op 6 november 2007 deelnam aan de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, heb ik gemerkt dat niemand eigenlijk verantwoordelijk was voor de hele problematiek. Elke betrokken partij heeft een eigen overlegforum.*

*De minister is bevoegd voor de aanleg van het gewestelijk wegennet. Ik wil in dit verband wijzen op het probleem van het parkeren op de straathoeken en de trottoirs aan de oversteekplaatsen. Dat brengt voetgangers in gevaar. Kinderen en kinderwagens zijn zo goed als onzichtbaar achter de geparkeerde voertuigen. Aan een aantal oversteekplaatsen worden voetpaduitstulpingen aangelegd, maar dat heeft enkel zin wanneer ook paaltjes worden geplaatst. Anders worden ze gewoon als parkeerplaats gebruikt en schieten ze hun doel voorbij.*

*Het gewest heeft geen politionele bevoegdheid, maar betaalt wel de politieagenten op de kruispunten. Die hebben tot taak om het openbaar vervoer vlotter te laten doorstromen. Ze worden echter snel weggehaald als er elders problemen zijn. Soms staan ze ergens beschut een sigaret te roken en als ze het verkeer regelen doen ze dat vaak zonder rekening te houden met hun ware*

potelets - dont j'admets, comme vous, la laideur -, les voitures ne se gênent pas pour se garer. Nous savons qu'il y a des véhicules spécialement adaptés à l'escalade de trottoirs. Finalement, la splendide oreille, faute d'être protégée, se dégrade rapidement et, surtout, puisqu'on se gare sur l'oreille comme sur une place de parking classique, les objectifs de sécurité routière et de confort pour les piétons ne sont pas atteints. Ceci est de votre ressort.

La Région n'a toujours pas de compétence de police, mais elle finance des policiers aux carrefours. Ces derniers ont notamment pour mission de faciliter le passage des transports en commun. J'ai déjà abordé cette question. Malheureusement, on constate encore souvent que ces policiers, outre qu'ils sont très fréquemment les premiers retirés de la voirie quand il y a des carences en main-d'oeuvre du côté de la police, soit fument leur cigarette à l'abri, contre un mur, en attendant que ça passe - ça s'est encore vu il y a peu à Flagey -, soit assurent la fluidité de la circulation, mais ne respectent nullement les objectifs qui leur ont été assignés.

Je pense par exemple au respect des couloirs de bus. Il a été question, lors des Etats généraux, de mener des actions ciblées. Au carrefour Trône, une d'entre elles ciblait le respect des sites propres. Pendant la première semaine, on sensibilise les automobilistes; la deuxième, on verbalise. Or, la troisième semaine, un policier au carrefour invite les automobilistes qui sortent d'une rue réservée aux bus à passer le carrefour sans leur faire la moindre remarque. Comment voulez-vous que le message ne soit pas déformé? C'est pourtant la Région qui finance ces policiers-là.

Alors qu'on attrape les cyclistes qui ont le malheur de se mettre en danger ou de ne pas respecter une règle du Code de la route, on laisse les voitures brûler allègrement des feux rouges. Dans d'autres cas, des policiers ont rapporté qu'ils ne pouvaient pas intervenir car leur bourgmestre leur interdisait de verbaliser.

*(Rumeurs)*

Comment peut-on s'assurer du respect de la mission pour laquelle des fonds sont débloqués ?

Enfin, dans le cadre de la plate-forme policière de

*opdracht.*

*Op de Staten-Generaal stelde men voor om doelgericht actie te ondernemen tegen het gebruik van busstroken door privévoertuigen. Er zijn controles geweest op het kruispunt aan de Troonstraat. De eerste week gaf men bestuurders die in de fout gingen een aanmaning, de tweede week kregen ze een bekeuring. De derde week trad de politie echter niet meer op. Op die manier verliest een actie haar geloofwaardigheid!*

*Terwijl fietsers streng worden bekeurd als ze het verkeersreglement overtreden, laat men auto's ongestraft door het rood rijden. Sommige politiemannen getuigen zelfs dat hun burgemeester hen verbiedt processen-verbaal op te maken.*

*(Rumoer)*

*U neemt regelmatig deel aan het platform van de politie inzake verkeersveiligheid. Bespreekt men daar de mogelijkheid om de politie te laten ingrijpen wanneer deze een verkeersovertreding vaststelt? Omdat dit vandaag de taak is van de verkeerspolitie, laten de andere politiepatrouilles een dergelijke overtreding vaak aan zich voorbijgaan. Dit verklaart waarom men in Brussel haast ongestraft kan dubbel parkeren of parkeren op een fiets- of zebrapad.*

*Het gewest kan alleen op financieel niveau druk uitoefenen. Op welke manier kan het zijn mogelijkheden het efficiëntst benutten? Plant u initiatieven op het vlak van de weginfrastructuur, bijvoorbeeld het plaatsen van paaltjes?*

la sécurité routière où vous êtes parfois invité, a-t-on déjà abordé le débat d'obliger la police en général, comme mission transversale, d'intervenir quand elle constate une infraction au Code de la route ? Au même titre qu'un agent chargé de la sécurité routière intervient si une agression se déroule sous ses yeux, il me semble logique qu'une patrouille de police, même si la sécurité routière n'est pas sa mission prioritaire, ne laisse pas faire tout et n'importe quoi. Dans les pays où le Code de la route est scrupuleusement respecté, une patrouille de police qui passe ne tolère pas le stationnement en double file, ou sur une piste cyclable ou un passage clouté. A Bruxelles, on ne risque pas d'ennui à moins de croiser une patrouille spécialement affectée à la sécurité routière.

Dans la faible mesure des moyens de la Région, qui sont surtout des moyens de pression et quelque peu budgétaires pour ce qui est des questions de police, comment activer au mieux ces leviers ? Quant aux aménagements, qu'en est-il des potelets ?

**M. le président.**- La parole est à M. De Coster.

**M. Jacques De Coster.**- Je voudrais faire une intervention ponctuelle sur l'un des aspects de la question, c'est-à-dire la sécurité des piétons.

Vous vous plaignez, parfois à juste titre, du fait de l'éclatement des compétences à la Région bruxelloise et du fait que vous n'avez parfois qu'un pouvoir d'injonction, de suggestion.

Sans vouloir faire de localisme, j'observe que la plupart des accidents graves et des décès de piétons qui se produisent dans ma commune ont lieu sur un passage pour piétons.

Par ailleurs, les accidents graves et les décès se passent le plus souvent sur des voiries régionales, ce que confirment des statistiques parues dans un article de La Capitale du 7 novembre. Cela s'explique par le fait que les automobilistes ont tendance à augmenter leur vitesse et à ne pas respecter les limites de vitesse qui leur sont imposées sur ces axes.

La Région peut encore faire beaucoup de progrès dans la sécurisation des passages pour piétons. Avant de se lancer dans des politiques beaucoup plus ambitieuses, il faudrait examiner les endroits

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

**De heer Jacques De Coster (in het Frans).**- *Ik wil de veiligheid van de voetgangers aankaarten. U klaagt terecht over de versnippering van de bevoegdigheden in het gewest en over uw gebrek aan manoeuvreerruimte. In mijn gemeente vindt het merendeel van de zware verkeersongelukken plaats op de zebrapaden en op de gewestwegen. Dit gegeven wordt gestaafd door statistieken die in La Capitale verschenen op 7 november 2007. Automobilisten zijn geneigd om de snelheidsbeperkingen op de gewestwegen niet na te leven.*

*De zebrapaden waar zich de meeste ongelukken voordoen, moeten dringend worden beveiligd. Mevrouw Delforge onderstreepte reeds dat wild parkeren de zichtbaarheid van de gebruikers vermindert. Ten tweede moet de snelheid op de gewestwegen lager liggen. Ten derde moet de zichtbaarheid van de zebrapaden zelf verbeteren, eventueel door verkeerslichten te plaatsen die de voetgangers in werking kunnen stellen.*

où les accidents ont lieu et sécuriser le plus possible les passages pour piétons. Mme Delforge a évoqué l'aspect de la visibilité des usagers, qui est gênée par les stationnements sauvages. Un second aspect concerne la réduction de la vitesse sur les axes régionaux. Un troisième consisterait à rendre les passages pour piétons plus visibles, avec des feux éventuellement actionnés par les piétons qui souhaitent traverser.

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

**M. Frédéric Erens** *(en néerlandais)*. - *Les résultats de la Région en matière de sécurité routière sont mauvais. Parmi les facteurs en cause, on relève un nombre croissant de cas de conduite sous influence et la nouvelle réglementation relative à la priorité de droite. Les conducteurs ont en effet tendance à moins freiner lorsqu'ils sont prioritaires et provoquent des accidents avec des piétons. L'infrastructure, dont vous êtes responsable, est également mise en cause. Les aménagements visant à ralentir la circulation nuisent parfois à la sécurité, favorisent les embouteillages, génèrent le stress et l'agressivité sur la route et finissent par provoquer des accidents. L'avenue Houba de Strooper et le boulevard du Souverain ont fait l'objet d'aménagements semblables au cours de ces dernières années. Le marquage qui occupe une bande et demie de circulation crée la confusion. Avez-vous déjà procédé à une évaluation scientifique à ce propos ? Quels en sont les résultats ?*

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

**Mme Michèle Carthé.** - Les Contrats de mobilité sont des contrats passés entre la Région et les zones de police, qui passent par l'intermédiaire des communes concernées. Celles-ci subsidient la présence de policiers dans des endroits précis. Une commune que je connais bien a actionné ce type de contrat à un endroit particulièrement sensible, à

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

**De heer Frédéric Erens.** - Het Brussels Gewest scoort inderdaad slecht op het gebied van verkeersveiligheid. Dat heeft te maken met een aantal factoren, zoals het feit dat er meer chauffeurs betrappt zijn op het rijden onder invloed in vergelijking met voorgaande jaren en met de nieuwe wetgeving over de voorrang van rechts. Die nieuwe regeling heeft ook een stijging van het aantal ongevallen met voetgangers veroorzaakt. Chauffeurs zijn namelijk minder snel geneigd om te remmen wanneer ze voorrang van rechts hebben.

Het slechte cijfer heeft echter ook te maken met infrastructuur, en dat is uw verantwoordelijkheid. Infrastructuur om het verkeer af te remmen is niet altijd bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Door het vertragende verkeer ontstaan er immers files, wat stress en zelfs verkeersagressie veroorzaakt. Verkeersagressie geeft uiteraard aanleiding tot ongevallen.

Tijdens de afgelopen jaren zijn er twee belangrijke projecten uitgevoerd in de Houba de Strooperlaan en de Vorstlaan om het verkeer af te remmen. Het lijkt wel alsof er anderhalf rijvak is zonder markeringen op die wegen. Dat schept onduidelijkheid. Gaat er iets veranderen aan die gevaarlijke situatie? Heeft er al een wetenschappelijke evaluatie plaatsgevonden? Wat zijn de resultaten?

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

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans)*. - *Via de mobiliteitsconvenanten tussen het gewest en de politiezones kunnen subsidies worden toegekend voor de aanwezigheid van politieagenten op bepaalde plaatsen. Mijn gemeente heeft daar dankbaar gebruik van gemaakt om de veiligheid van de voetgangers en het openbaar vervoer aan de*

savoir la sortie du tunnel avenue Charles Quint. J'ai personnellement veillé à ce que le contrat en question stipule clairement que le policier doit s'occuper en priorité de la sécurité des piétons et des transports en commun.

Il faut que les zones de police et les responsables des zones de police rappellent de temps à autre cet aspect-là, s'il n'est pas suivi, dans le cadre de Contrats de mobilité bien précis.

En ce qui concerne la sécurité sur les grands axes, l'accord de gouvernement rappelle qu'il faut donner la priorité aux déplacements doux et aux piétons. Des moyens budgétaires doivent aussi être accordés, notamment pour la réalisation des zones 30. L'accord prévoit également que les moyens financiers existants devraient être mieux coordonnés pour atteindre cet objectif ainsi que la réévaluation des plafonds des subsides.

Il est important qu'il y ait une meilleure coordination au niveau des moyens nécessaires et disponibles pour assurer la sécurisation de voiries importantes, en coordination avec ce qui se passe au niveau communal. Ce sujet se trouve d'ailleurs au centre de l'interpellation suivante.

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Dans les faits, 80% des accidents sont à imputer aux chauffeurs et 10% à l'environnement et aux travaux d'infrastructure. Si les personnes respectaient les règles et étaient plus prudentes, il y aurait moins d'accidents. Ce ne sont pas les pouvoirs publics qui causent les accidents. La première responsabilité est toujours celle de l'individu.*

*Cela ne signifie pas que les pouvoirs publics n'aient pas de responsabilité. Certains carrefours, routes, passages pour piétons peuvent - et doivent - être mieux aménagés. La responsabilité est partagée. Bien que ce ne soit pas populaire, la responsabilité incombe d'abord à celui qui cause un accident et ensuite à l'infrastructure.*

*En 2006, les accidents de la circulation ont causé 26 morts pour un million d'habitants en Région bruxelloise. En Belgique, cette proportion s'élevait à 102 morts. L'explication de cette différence réside dans le caractère urbain de la Région, où la vitesse*

*uitgang van de Keizer Karel tunnel te waarborgen. De gemeenten mogen niet vergeten dat dit instrument tot hun beschikking staat.*

*Wat de veiligheid op de grote verkeersassen betreft, bepaalt het regeerakkoord onder meer dat voetgangers en zachte mobiliteit voorrang moeten krijgen, dat er nood is aan een betere coördinatie van de financiële middelen en dat het tijd is voor een nieuwe evaluatie van de plafonnering van de subsidies.*

*Het is ook belangrijk dat het gewest en de gemeenten hun verkeersbeleid beter onderling afstemmen.*

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - Om te beginnen komt de respectievelijke cijfers van 80%, 10% en 10% niet van mij. Dat 80% van de ongevallen te wijten is aan het gedrag van de chauffeurs (drank, drugs, onoplettendheid, overdreven snelheid), is een realiteit. 10% is te wijten aan de omgeving en de infrastructuurwerken. Dat zijn vaste feiten. Als mensen de regels naleven en beter opletten gebeuren er gewoon minder ongevallen. Het is niet een of andere overheid die de ongevallen veroorzaakt. De eerste verantwoordelijkheid ligt nog altijd bij het individu.

Dat betekent niet dat de overheid geen enkele verantwoordelijkheid draagt. Een aantal kruispunten, wegen, oversteekplaatsen, kunnen beter worden ingericht en dat moet ook gebeuren. Het betreft hier echter een gedeelde verantwoordelijkheid. Ook al klinkt dat niet populair, toch ligt de eerste verantwoordelijkheid bij de mensen die een ongeval veroorzaken en infrastructuur komt pas op de tweede plaats.

*réduite atténuée la gravité des conséquences des accidents.*

*Lors des Etats généraux de 2003, des objectifs globaux avaient été fixés en ce qui concerne le nombre de morts (jusqu'à 30 jours après l'accident) et de blessés graves : par rapport aux données moyennes de 1998, 1999, et 2000, le nombre de victimes devait diminuer de 33% pour 2006 et de 50% pour 2010.*

*Lors de la période de référence de 2005, le nombre de blessés graves et de morts avait diminué de 20%. Les données disponibles pour 2006 confirment cette tendance avec une diminution de presque 33%, ce qui correspond aux objectifs. Les chiffres varient énormément d'une année à l'autre puisqu'il y a une augmentation du nombre de blessés graves et de morts entre 2004 et 2005 puis une diminution en 2006.*

*Les données provisoires du baromètre de la sécurité routière pour 2007 sont en effet préoccupantes puisqu'en Région bruxelloise il y aurait eu 16 morts entre janvier et juillet, alors qu'il en a eu 15 pour l'ensemble de l'année 2006. Bien que ces chiffres soient relativement bas, c'est trop. Chaque mort ou chaque blessé grave signifie une tragédie dans une famille.*

*Le gouvernement mettra tout en oeuvre pour atteindre l'objectif de 2010. Un bilan objectif des mesures prises et des points qui doivent encore être améliorés a été réalisé la semaine dernière.*

*Ainsi, il faut renforcer les limitations de vitesse et la police doit mieux les contrôler. Dix radars automatiques supplémentaires seront installés, ainsi que 25 nouveaux radars mobiles préventifs. D'autres adaptations interviendront au niveau des feux de signalisation pour améliorer la sécurité de l'usager faible, et des recommandations plus claires veilleront à ce que l'aménagement des voiries corresponde mieux à leur usage. La connaissance et le respect de la réglementation doivent aussi être améliorés. On annonce la généralisation d'un audit de la sécurité routière pour tous les grands projets de réaménagement. La concertation et la collaboration entre les partenaires seront renforcées et le suivi des données d'accidents sera amélioré.*

Wat de dodelijke slachtoffers betreft, werden in 2006 in het Brussels gewest 26 verkeersdoden voor 1.000.000 inwoners geteld. Voor heel België waren er dat 102. De verklaring van dit verschil ligt in het stedelijk karakter van het gewest, waardoor er minder snel wordt gereden en de gevolgen van een ongeval minder ernstig zijn.

Tijdens de Staten-Generaal van het Brussels gewest van 2003 werden algemene doelstellingen vastgelegd wat het aantal verkeersdoden (tot 30 dagen na het ongeval) en ernstig gewonden betreft. Ten opzichte van de gemiddelde gegevens van 1998, 1999 en 2000, moet het aantal slachtoffers dalen met 33% in 2006 en met 50% in 2010.

Tussen de referentieperiode en 2005, is vastgesteld dat het aantal ernstig gewonden en dodelijke slachtoffers met 20% is gedaald (van 260 naar 207 doden en ernstig gewonden). De laatste beschikbare gegevens voor 2006 bevestigen deze trend (een vermindering van bijna 33%), wat overeenkomt met de doelstelling voor 2006. De cijfers variëren echter sterk van jaar tot jaar, want het aantal doden en ernstig gewonden stijgt tussen 2004 en 2005, en daalt vervolgens in 2006.

De voorlopige gegevens van de verkeersveiligheidsbarometer 2007 zijn inderdaad zorgwekkend, aangezien er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van januari t.e.m. juli (7 maanden) reeds 16 doden ter plaatse te betreuren vallen, terwijl dit aantal voor het hele jaar 2006 15 bedraagt. Deze cijfers zijn wel relatief laag, maar uiteraard zijn dat 16 doden te veel. Elke dode of zwaargewonde betekent een tragedie in een familie.

Kleine variaties leiden wel onmiddellijk tot grote verschillen op statistisch vlak (2 slachtoffers minder of meer staat gelijk met een verlaging of een verhoging van ongeveer 10%).

De regering zal alles in het werk stellen om de doelstelling van 2010 te halen. Daarom is vorige week een objectieve balans opgemaakt van de maatregelen die genomen zijn en van de punten waaraan nog moet worden gewerkt.

Zo moeten er nog meer snelheidsbeperkingen worden uitgewerkt en moet de politie die beperkingen nog beter controleren. Er zullen 10 extra flitspalen worden geplaatst, zodat er in 2009

*L'étude portant sur les 60 points noirs de la Région est actualisée sur la base des données d'accidents. Du personnel supplémentaire a été engagé à cet effet au sein de l'administration régionale.*

*Le grand problème à Bruxelles est le manque de contrôle. De plus, certains agents de police ne respectent pas eux-mêmes les règles, donnant ainsi un mauvais signal aux citoyens.*

*Le degré d'occupation des parkings publics est de seulement 60%. Nous avons besoin d'une politique du stationnement régionale.*

*Par ailleurs, le Parquet poursuit déjà davantage d'infractions, mais le problème n'est pas encore réglé. La situation est également problématique au niveau des tribunaux de police. Bref, toute la chaîne pose problème : la police, le Parquet et les tribunaux.*

*Dans toutes les villes, il s'avère que la sécurité routière ne s'améliore que lorsqu'on agit sévèrement. Les automobilistes doivent avoir le sentiment qu'à la moindre infraction commise, ils risquent réellement d'être verbalisés. J'ai appelé la police, le Parquet et les tribunaux à prendre leurs responsabilités.*

*(poursuivant en français)*

Actuellement, à Amsterdam, on enlève tous les potelets, après dix ans. Pendant dix ans, ils ont mené une politique féroce : chaque stationnement illégal donnait lieu au placement d'un sabot. Oter un sabot coûte entre 125 et 150 euros, immédiatement perçus. On ne prend ce risque qu'une ou deux fois.

Je suis disposé à ce que nous allions ensemble à Amsterdam. De nombreuses personnes vivent à Amsterdam et cette ville est beaucoup plus vivante que Bruxelles.

Par rapport à la vitesse dans les tunnels, j'ai fait ce que j'ai promis. L'IBSR a réalisé l'étude que j'avais promise. Cette semaine, j'ai envoyé cette étude à tous les bourgmestres concernés et au Parquet pour solliciter leur avis. Sur la base de leurs avis, je procéderai à une nouvelle analyse de l'étude. Sur cette base, je ferai au gouvernement une proposition relative à la vitesse maximale. Une telle

zo'n 100 flitspalen zullen staan in plaats van de aangekondigde 90. Er komen ook 25 nieuwe preventieve mobiele radars die de mensen op hun snelheid wijzen. Er zullen verdere aanpassingen gebeuren van de verkeerslichten om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te verbeteren. Er komen ook duidelijkere aanbevelingen om ervoor te zorgen dat de weginrichting beter op het weggebruik wordt afgestemd. Ook de kennis en de naleving van de regelgeving moet worden verbeterd. Er komt een veralgemening van een verkeersveiligheidsaudit voor alle grote herinrichtingsprojecten. Het overleg en de samenwerking tussen de medespelers zal worden versterkt en de kennis van de ongevalsgegevens zal beter worden opgevolgd.

De studie over de 60 zwarte punten in het gewest wordt bijgewerkt op basis van de ongevalgegevens. Hiervoor is bijkomend personeel in de gewestadministratie aangeworven.

Het grote probleem in Brussel is het gebrek aan controle. De politie heeft dit op de Staten-Generaal zelf toegegeven. Zo treedt de politie niet voldoende op wanneer leveringszones door gewone voertuigen worden bezet, wanneer busbanen door andere voertuigen worden gebruikt, enzovoort. Bovendien respecteren een aantal politieagenten zelf de regels niet, waardoor zij een verkeerd signaal aan de burgers geven.

Het probleem is dat er onvoldoende wordt gecontroleerd en ingegrepen. Dat ligt niet alleen aan de politie, die uiteraard wel processen-verbaal uitschrijft.

De bezettingsgraad van de openbare parkeergarages bedraagt slechts 60%. Er is dan ook nood aan een gewestelijk parkeerbeleid. Het totale aantal plaatsen in die garages bedraagt 26.000. Dat is lang niet slecht, maar er moeten er misschien nog meer komen.

Het parket vervolgt al meer overtredingen, maar er is nog altijd een probleem. Ook bij de politierechtbanken is de situatie problematisch. Ik geloof dat er ongeveer een achterstand van 16.000 dossiers is. Er stelt zich met andere woorden een probleem met de hele keten: de politie, het parket en de rechtbank.



décision ne peut être prise à la légère. En effet, dès que le gouvernement aura décrété quelle est la vitesse maximale, cela aura d'énormes implications : cette vitesse devra être respectée et, à cette fin, les contrôles devront être renforcés.

Je n'ai encore rien dit par rapport à cette vitesse. Il y a des endroits où l'on peut objectivement se demander si la vitesse maximale autorisée ne peut pas être un peu plus élevée; il y a des endroits où il existe des problèmes, ... il y a des aussi aspects qui ont trait à la pollution. Maintenant, les bourgmestres et le Parquet peuvent s'exprimer. Je formulerai une proposition au gouvernement sur la base de tous ces éléments.

La position de Touring n'est pas de fixer 70km/h partout - heureusement ou malheureusement, c'est selon. Cette étude est loin de confirmer que l'on peut rouler partout à 70km/h. Elle est très claire à ce propos.

Nous avons demandé que les avis nous parviennent pour le 15 décembre, ce qui veut dire qu'une proposition pourra être faite au gouvernement au mois de janvier. Cela demandera une concertation avec les zones de police et avec le Parquet, puisqu'il faudra renforcer les contrôles. Je pense que le gouvernement pourra prendre position pour le printemps 2008. C'est une décision qui a de nombreuses implications. Si l'on fait une communication officielle, cela veut dire qu'il faut renforcer les contrôles.

In alle steden is gebleken dat de verkeersveiligheid pas verbeterd wanneer men streng optreedt. De chauffeurs moeten helaas het gevoel hebben dat de pakkans groot is als ze overtredingen begaan. Zelfs met de beste weginfrastructuur zullen chauffeurs veel te snel rijden, door het rood licht rijden enzovoort, als ze weten dat er niet wordt opgetreden. Iedereen weet dat de situatie steeds erger wordt in deze stad. Ik wil de hete aardappel niet doorschuiven, maar ik heb de politie, het parket en de rechtbank opgeroepen om hun verantwoordelijkheid te nemen.

Iedereen kent het voorbeeld van de Verenigde Staten van Amerika, het zogenaamde land van de vrijheid. Hoewel alle Amerikaanse steden brede lanen hebben, houden bijna alle chauffeurs zich braaf aan de regels. Iedereen weet immers dat als ze te snel rijden, ze zonder pardon een boete krijgen.

Ik verwijs ook naar het voorbeeld van Amsterdam. Daar zijn ze nu na afloop van tien jaar alle verkeerspaaltjes aan het wegnemen.

*(verder in het Frans)*

*In Amsterdam zijn alle paaltjes weggehaald. Er wordt daar een repressief beleid gevoerd waarbij elke fout geparkeerde wagen een wielklem krijgt. Het kost 125 à 150 euro om die te verwijderen.*

*Inzake de snelheidsvermindering in de tunnels ben ik mijn belofte nagekomen. Het BIVV heeft de beloofde studie uitgevoerd. Ik heb ze deze week voor advies laten bezorgen aan alle burgemeesters en aan het parket. Op basis van dat advies zal ik de studie opnieuw analyseren en daarna bij de regering een voorstel indienen betreffende de maximumsnelheid. De regeringsbeslissing zal grote gevolgen hebben, want de maximumsnelheid moet worden nageleefd, en daar is een betere controle voor nodig.*

*Ik heb er nog geen idee van hoe hoog de maximumsnelheid zal zijn. Factoren als wegeaanleg, de plaatselijke omstandigheden en luchtverontreiniging spelen daarin mee. Het standpunt van Touring is niet om overal 70 km/u in te voeren. De studie wijst duidelijk uit dat dit niet overal kan.*

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

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *J'avais espéré que votre réponse aille davantage en profondeur.*

*Par mon interpellation, je voulais surtout souligner que vous devriez toujours confronter les mesures que vous prenez à vos objectifs.*

*J'ai des réserves quant à l'efficacité de la campagne de courtoisie que vous avez organisée. Avez-vous examiné si elle a effectivement amélioré la courtoisie et, par la suite, la sécurité routière ?*

*Il vous appartient de montrer que vos mesures contribuent à améliorer la sécurité routière. Dans la mesure où l'Europe nous montre du doigt, vous devez pouvoir défendre votre politique. Ce n'est malheureusement pas le cas.*

**M. Frédéric Erens** (en néerlandais).- *Je n'ai pas eu de réponse à ma question sur l'avenue Houba de Strooper.*

**M. le président.** - Vous n'avez pas la parole. C'est le règlement !

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME MICHÈLE CARTHÉ**

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

*De regering wenst uiterlijk op 15 december over de adviezen te beschikken. In januari 2008 zal ik mijn voorstel voorleggen. Er is overleg nodig met de politie en het Parket om de controles op te voeren. Tegen de lente van 2008 moet de regering een standpunt kunnen bepalen.*

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

**Mevrouw Adelheid Byttebier.** - U hebt ons de besluiten van de Staten-Generaal bezorgd. Ik had evenwel gehoopt dat u er dieper zou op ingaan.

Met mijn interpellatie wil ik er vooral op aandringen dat u uw maatregelen steeds moet toetsen aan uw doelstellingen. U hebt bijvoorbeeld een hoffelijkheidscampagne georganiseerd. Ik veronderstel dat die bedoeld is om naar meer verkeersveiligheid te streven.

Ik heb bedenkingen bij de effectiviteit van die campagne. Hebt u nagegaan of ze inderdaad de hoffelijkheid - en bijgevolg de verkeersveiligheid - heeft verbeterd?

Ik vind dat u duidelijk moet maken of uw maatregelen bevorderlijk zijn voor uw doelstellingen inzake verkeersveiligheid. Zeker als Europa ons op de vingers tikt, moet u uw beleid krachtig kunnen verdedigen. Helaas is dat niet het geval.

**De heer Frédéric Erens.** - Ik neem het woord omdat ik geen antwoord kreeg op mijn vraag over de Houba de Strooperlaan.

**De voorzitter.** - Neen, u krijgt niet het woord. Het reglement is het reglement!

- Het incident is gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW MICHÈLE CARTHÉ**

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

**PUBLICS,**

**concernant "l'adéquation et la cohérence entre les plans communaux de mobilité et la politique régionale en matière de mobilité, d'urbanisme et de travaux publics".**

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

**Mme Michèle Carthé.**- Nous avons souvent évoqué les problèmes de mobilité dans la Région et nous savons tous que les leviers dont dispose la Région sont multiples : préparation du RER, plan régional des transports en commun, aménagement des voiries, parkings de dissuasion, plan Zone 30, Plan des Déplacements IRIS. Un instrument parmi d'autres à ne pas négliger est la concrétisation des plans communaux de mobilité (PCM). C'est un de ces multiples domaines où la complémentarité et les synergies entre Région et communes sont indispensables et sources de progrès, dans la mesure où il y a une réelle coopération et concertation, dans un esprit de dialogue et de respect plutôt que de concurrence ou de contrainte.

Les plans communaux de mobilité se développent à des rythmes variables. Dans les différentes communes bruxelloises, leur préparation est en général subsidiée par la Région, et ceci depuis 2003-2004. Les études subsidiées dans le cadre de la préparation des PCM suivent toutes un schéma commun.

Phase 1 : réalisation d'un état des lieux et diagnostic de la situation communale.

Phase 2 : élaboration de différents scénarios de mobilité.

Phase 3 : confection d'un plan d'action.

Un comité d'accompagnement rassemblant des représentants des différents intervenants (commune, police, AED, STIB, SNCB, etc.) se réunit à chaque phase, afin d'assurer une certaine cohérence entre, d'une part, les projets des communes et, d'autre part, les projets de la commune et de la Région. Toutes ces études, réalisées par des spécialistes et en concertation avec les autorités communales, recèlent un foisonnement de propositions intéressantes.

**OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de samenhang tussen de gemeentelijke mobiliteitsplannen en het gewestelijk beleid inzake mobiliteit, stedenbouw en openbare werken".**

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

**Mevrouw Michèle Carthé** (in het Frans).- *Het gewest beschikt over tal van mogelijkheden om de mobiliteit te verbeteren. Een niet onbelangrijk middel zijn de gemeentelijke mobiliteitsplannen.*

*Mobiliteit is een beleidsdomein waarin een goede samenwerking tussen het gewest en de gemeenten noodzakelijk is om vooruitgang te boeken. Overleg en dialoog werken immers beter dan concurrentie en dwang.*

*De gemeentelijke mobiliteitsplannen komen op verschillende snelheden tot stand, maar de voorbereidende studies, die grotendeels door het gewest worden gesubsidieerd, verlopen allemaal volgens hetzelfde schema. Tijdens een eerste fase wordt de gemeentelijke situatie in kaart gebracht en geanalyseerd. Tijdens de tweede fase worden verschillende mobiliteitsscenario's uitgewerkt en tijdens de derde fase wordt een actieplan opgesteld. Een begeleidingscomité bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente, de politie, het BUV, de MIVB, de NMBS enzovoort onderzoekt de samenhang van de voorgestelde acties met de projecten van de andere gemeenten en het gewest.*

*Hoever staan de gemeentelijke mobiliteitsplannen?*

*Op welke manier bevordert het gewest de samenhang van de acties, zowel tussen de gemeenten onderling als tussen de gemeenten en het gewest, wetende dat het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan nog niet bekend is?*

*Houden het BUV en de gewestelijke diensten rekening met de gemeentelijke mobiliteitsplannen bij de planning van werken en het beheer van het openbaar vervoer? Worden gewestelijke projecten die op lokaal niveau hun uitwerking hebben, getoetst aan de gemeentelijke mobiliteitsplannen?*

*Houden de gewestelijke plannen en projecten rekening met de voorstellen opgenomen in de*

Je souhaiterais connaître l'état d'avancement des différents PCM dans les communes.

Comment la Région favorise-t-elle et encourage-t-elle la cohérence des actions en matière de mobilité, sur base de la phase 3 au moment de son approbation, que ce soit entre communes voisines, ou plus globalement entre les communes et la Région ?

Comment assurer l'indispensable cohérence entre les PCM et la politique régionale de mobilité, alors que le Plan régional des Déplacements n'est toujours pas connu ?

Dans quelle mesure les plannings de l'AED et des services régionaux prennent-ils en compte les actions préconisées par les PCM en matière de travaux à réaliser sur des voiries régionales et en matière de desserte des transports publics ?

Par ailleurs, les actions préconisées par les PCM sont-elles systématiquement étudiées et considérées lors de l'élaboration des projets régionaux appliqués au niveau local ?

Y-a-t-il une analyse transversale des propositions contenues dans les phases 3 des PCM lors de la préparation des divers plans et projets régionaux ?

Quelle est l'implication budgétaire ? Puisque la Région a subsidié la réalisation de ces différentes études, il serait intéressant que les moyens puissent également suivre pour la concrétisation.

Dans le cas des Zones 30, l'accord de gouvernement souligne qu'il faudrait mieux coordonner les moyens pour atteindre les objectifs, et réévaluer les plafonds de subsides. Les études subsidiées dans le cadre des PCM contiennent de nombreuses propositions positives et intéressantes. Pourquoi ne pas envisager d'augmenter les moyens mis à disposition des communes lorsque les propositions sont intéressantes et que les projets communaux et régionaux interfèrent les uns avec les autres, surtout en termes de mobilité ?

*Discussion*

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

*GMP's in fase 3?*

*Welke middelen zijn er nodig om concrete initiatieven te kunnen nemen? Het zou nuttig zijn de subsidies aan de gemeenten te verhogen voor de uitvoering van goede voorstellen in de GMP's.*

*Het regeerakkoord benadrukt dat er voor de zones 30 meer coördinatie en middelen nodig zijn.*

*Bespreking*

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

**Mme Adelheid Byttebier** (en néerlandais).- *Les plans de mobilité communaux concernent tant les communes que la Région. Il s'agit d'une formule intéressante lancée dans le cadre d'une convention qui permet aux communes de recevoir le soutien de la Région pour la réalisation de leur plan. Etablir un tel plan nécessite du temps et de nombreuses tractations.*

*A ce jour, quatre communes ont achevé leur plan de mobilité. Les communes de Molenbeek et d'Uccle sont sur le point de le terminer. Que se passe-t-il une fois le protocole d'accord conclu ? En 2003, la commune de Watermael-Boitsfort a réagi positivement vis-à-vis de la convention cadre et s'est montrée favorable à l'établissement d'un plan de mobilité communal. Ce plan de mobilité a été approuvé en 2005 par la commission régionale de la Mobilité et en juillet 2007 par le gouvernement régional. Comment expliquez-vous un tel délai ?*

*Maintenant que la procédure complète est réalisée, des avenants sont-ils prévus ? Quelles dépenses cela implique-t-il ? Quels seront les problèmes abordés ? Un plan de mobilité communal s'avère intéressant pour la commune qui peut elle-même déterminer ses priorités. En s'intégrant à la dynamique régionale, la commune attend néanmoins une réaction de la Région à son égard, sous forme d'un avenant par exemple.*

*Pouvez-vous nous en dire davantage sur la situation des communes qui sont déjà en ordre avec la procédure du plan communal de mobilité ? Les avenants seront-ils réalisés cette année encore ?*

*Il est important que vous vous basiez sur la convention-cadre de votre prédécesseur, M. Delathouwer. En effet, cette convention n'est valable que cinq ans et arrive à échéance au printemps 2008.*

**Mevrouw Adelheid Byttebier**.- Bij de gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn zowel de gemeenten als het gewest betrokken. Dit is een interessante formule. Uw voorganger, de heer Delathouwer, heeft ze gelanceerd via een moederconvenant dat er voor zorgde dat gemeenten over een mobiliteitsplan kunnen beschikken en daarbij ondersteuning kunnen krijgen van het gewest. Het kost uiteraard veel tijd en veel overleg om een dergelijk plan op te stellen. Als het echter lukt om het plan af te ronden, is het een zeer waardevol instrument.

In vier gemeenten heeft het gemeentelijk mobiliteitsplan al heel de procedure doorlopen: Watermaal-Bosvoorde, Jette, Evere en Anderlecht. In Molenbeek en Ukkel zit men in de laatste rechte lijn. Wat gebeurt er, eenmaal er een protocolakkoord is? Watermaal-Bosvoorde reageerde in 2003 positief op het moederconvenant en toonde dus interesse om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te zetten. Dat mobiliteitsplan kreeg een positief advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie in 2005. In juli 2007, dus twee jaar later, werd het goedgekeurd door de gewestregering. Waarom ligt daar zo'n lange periode tussen?

Nu de volledige procedure dus achter de rug is, blijft de vraag of er nu ook avenanten zullen volgen. Hoeveel geld wordt er uitgetrokken? Welke problemen zullen aangepakt worden? Een gemeentelijk mobiliteitsplan is natuurlijk interessant voor de gemeente zelf, die haar prioriteiten kan bepalen. Wanneer een gemeente zich inschakelt in een gewestelijke dynamiek, verwacht ze echter ook dat er een wisselwerking ontstaat tussen het gewest en de gemeente, bijvoorbeeld in de vorm van een bijakte.

In die bijakte kan men precies bepalen welke initiatieven de gemeente zal nemen en welke initiatieven aan het gewest worden overgelaten. Dit zal de coherentie van het mobiliteitsbeleid alleen maar ten goede komen. Ik weet dat gemeenten voor hun begroting 2008 met ongeduld wachten op de bijaktes, om te weten wat ze van het gewest kunnen verwachten. Kunt u nu al iets meer zeggen over de situatie van gemeenten die vandaag al helemaal in orde zijn met de procedure van het gemeentelijke mobiliteitsplan? Zult u de bijaktes nog dit jaar realiseren?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Les plans communaux de mobilité sont un élément important de la politique de mobilité, étant donné qu'ils permettent aux communes de définir à long terme leurs priorités et leurs choix en matière de mobilité et de travaux publics, et de les faire connaître.

A l'heure actuelle, quatre plans communaux de mobilité ont déjà été approuvés, à savoir ceux de Watermael-Boitsfort, Evere, Jette et Anderlecht. A brève échéance, les plans des communes d'Uccle et de Molenbeek seront à leur tour déposés sur la table du gouvernement pour approbation. Dans le cadre de la grande réforme que nous avons opérée, nous avons engagé 70 personnes au sein de l'administration régionale, dont certaines pour traiter les plans communaux de mobilité.

A côté de cela, une série de communes en sont encore au stade de l'établissement d'un plan communal de mobilité : à Ganshoren, la troisième phase de l'élaboration du plan est en voie d'achèvement. Les communes de Schaerbeek, Auderghem et Etterbeek travaillent à l'élaboration de la deuxième phase du plan.

Enfin, quelques communes en sont actuellement à la rédaction d'un cahier des charges pour la sélection d'un bureau d'études qui sera chargé de confectionner un plan communal de mobilité. Il s'agit de Forest, Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles. Toutefois, une convention-cadre doit encore être signée avec celles-ci, ce qui sera fait à court terme.

On peut donc affirmer que la dynamique des plans de mobilité a continué à se développer durant cette législature et qu'elle couvre une grande partie du territoire bruxellois. Cela est d'autant plus vrai que certaines communes, telles que Saint-Josse,

Het is belangrijk dat u zich verder baseert op het moederconvenant van uw voorganger, de heer Delathouwer. Een dergelijk convenant is immers maar vijf jaar geldig. Het huidige convenant loopt af in het voorjaar 2008. Als er op dat ogenblik geen nieuwe versie bestaat, loopt het gewoonweg af. In dat geval moet u het werk van voor af aan herbeginnen.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).** - *De GMP's stellen de gemeenten in staat hun beleid inzake mobiliteit en openbare werken op lange termijn te plannen.*

*De regering heeft al vier GMP's goedgekeurd, meer bepaald die van Watermaal-Bosvoorde, Evere, Jette en Anderlecht. Binnenkort volgen de plannen van Ukkel en Molenbeek. Deze dossiers worden behandeld door enkele van de 70 personeelsleden die recent in dienst werden genomen in het kader van de grote hervorming van de administratie.*

*In Ganshoren verkeert het plan in de derde fase, in Schaarbeek, Oudergem en Etterbeek in de tweede fase. De gemeenten Vorst, Sint-Gillis en de stad Brussel werken aan een bestek voor de selectie van een studiebureau dat hun plan zal opstellen. Zeer binnenkort zal het gewest met deze laatste drie gemeenten een kaderovereenkomst sluiten.*

*Sommige gemeenten, waaronder Sint-Joost hebben al ongeveer drie jaar een eigen mobiliteitsplan los van de kaderovereenkomst met het gewest. Sint-Lambrechts-Woluwe heeft zopas alle nodige informatie ingewonnen bij mijn administratie om een GMP op te stellen in samenwerking met het gewest.*

*Uw vraag over de coherentie tussen de plannen is erg pertinent. Het BUV neemt deel aan de overlegcomités ter voorbereiding van de GMP's. Een nieuwe ambtenaar kreeg deze specifieke taak toegewezen. Daarnaast onderhoudt mijn administratie ook contacten met het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, zodat de band tussen de wijkcontracten en de GMP's nauwer wordt aangehaald.*

disposent également d'un plan de mobilité depuis à peu près trois ans, même s'il se situe hors du contexte de la convention-cadre avec la Région, et qu'aujourd'hui d'autres communes, comme Woluwe-Saint-Lambert, envisagent elles aussi l'établissement d'un plan de mobilité et ont, à cet effet, demandé les informations nécessaires auprès de mon administration.

Au vu de ce bilan, votre question sur la cohérence des plans entre les communes elles-mêmes et entre les communes et la Région est pertinente.

A l'heure actuelle, il existe différentes manières de veiller à cette cohérence. Premièrement, l'AED siège dans les comités d'accompagnement de l'établissement des plans communaux de mobilité. Il lui appartient explicitement d'y garantir la cohérence des différents plans. En vue d'accomplir cette tâche, j'ai obtenu le recrutement d'un fonctionnaire pour assurer le suivi de tous les plans communaux de mobilité, pour le compte de l'administration.

Des entretiens ont également lieu entre mon administration et l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, pour renforcer le lien entre les contrats de quartier et les plans communaux de mobilité.

En ce qui concerne la cohérence entre les plans communaux de mobilité et le plan Iris II, les données des modèles de simulation et de pré-études du plan Iris II sont déjà mises à la disposition des communes dont l'élaboration du plan communal de mobilité est en cours pour la première ou la deuxième phase. C'est ainsi que les modèles d'Iris II ont servi pour les scénarios tendanciels dans la première phase du plan de Schaerbeek.

Pour ce qui est de la relation entre les plans communaux de mobilité et la planification des travaux sur les voiries régionales, il est à noter que, depuis peu, mon administration a pris l'habitude, lorsqu'elle rédige des notes d'orientation sur le réaménagement de voiries régionales, de répertorier les desiderata des communes contenus dans les plans communaux de mobilité et les plans directeurs Zone 30 et de les reprendre dans ces notes d'orientation. Les informations que comportent les plans communaux de mobilité ont donc leur importance lorsqu'il s'agit de déterminer

*Om de coherentie tussen het Iris-plan II en de GMP's te bevorderen, stel ik nu al de simulaties en de voorstudies van het Iris-plan II ter beschikking van gemeenten met een GMP in de tweede fase.*

*Men dient ook rekening te houden met de GMP's voor de planning van de werkzaamheden op de gewestwegen. Sinds kort houdt mijn administratie, in haar oriëntatienota's over de heraanleg van gewestwegen, rekening met de desiderata van de gemeenten zoals die in de GMP's en in de structuurplannen zone 30 zijn vastgelegd. Ook het meerjarenplan inzake openbare werken bevat elementen uit de plannen die op dat moment al afgerond waren.*

*De kaderovereenkomsten met de gemeenten voorzien in een jaarlijkse vergadering ter evaluatie van het GMP, waar beide partijen hun samenwerking kunnen bijstellen.*

*Ik ben niet gekant tegen het opstellen van bijaktes maar wil daarbij het recht behouden om voorrang te geven aan gewestwegen, aangezien de gemeenten bevoegd zijn op het vlak van de gemeentewegen.*

*In de gewestbegroting zijn de kredieten bestemd voor de gemeenten niet uitgeput. Ter gelegenheid van mijn bezoek aan de gemeenten heb ik er bij de burgemeesters en schepenen van Openbare Werken op aangedrongen om plannen voor te stellen en om in overleg met mijn administratie plannen uit te werken voor de toegangen tot de zones 30. De bereidheid tot samenwerking is aanwezig, maar de gemeenten moeten projecten indienen.*

concrètement la façon dont les voiries régionales seront réaménagées.

Dans le plan pluriannuel des travaux publics, il a été tenu compte des plans déjà dressés au moment de son élaboration.

Enfin, une forme directe d'échange et de rétroaction sera également mise en place pour les plans de mobilité déjà adoptés par les communes, grâce à la réunion annuelle de suivi du plan communal de mobilité prévue par la convention-cadre, qui permettra à la commune et la Région de faire le point ensemble.

Nous envisageons la question des avenants supplémentaires, mais nous nous réservons le droit d'accorder la priorité aux voiries régionales sur les voiries communales, étant donné que chaque commune a la compétence d'investir sur son propre territoire.

Cela étant dit, des crédits réservés aux communes dans le budget régional ne sont pas épuisés, faute de projet introduit. Lors de mon tour des communes, j'ai insisté auprès des bourgmestres et des échevins des Travaux publics et de la Mobilité pour qu'ils nous proposent des plans. Pour les portes de zone 30 (une voirie communale en zone 30 débouche sur une voirie régionale), j'ai fait l'offre explicite aux communes de préparer les plans en concertation avec mon administration. L'exécution de ces plans se fera sur la base du contrat STOP payé par la Région. La volonté de collaboration est bien présente, je ne peux que répéter aux communes d'introduire des projets.

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

**Mme Michèle Carthé.** - J'entends bien la volonté de collaboration; le tout est de savoir comment la planifier. Vous dites qu'il faut introduire des projets, notamment dans le cadre du plan pluriannuel. Cependant, les communes savent difficilement en introduire si leur plan communal est en préparation. A Ganshoren, par exemple, le plan est prêt, mais avant son approbation définitive, il est important de connaître les avancées de la Région.

L'avenue Charles Quint pose une multitude de problèmes, pour lesquels des esquisses très

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

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).* - *Wat is de planning voor die samenwerking? Volgens u moeten de gemeenten plannen indienen in het kader van het meerjarenplan. Dat is echter moeilijk wanneer de gemeenten niet weten waar het gewest naartoe wil.*

*Zo zijn er heel wat mogelijke oplossingen voor de Keizer Karellaan. Vóór de gemeente echter knopen kan doorhakken, moet ze weten wat de plannen van het gewest zijn met betrekking tot de voetgangers en het openbaar vervoer.*



intéressantes figurent dans le plan de mobilité. Pour faire avancer d'autres aménagements dans la commune, il est important de savoir si la Région a la volonté de procéder à d'importants aménagements, visant à sécuriser les piétons et à favoriser le passage des transports publics. Les propositions faites sont remarquables, mais il est difficile de travailler de façon déphasée.

Il est également important de connaître les moyens budgétaires disponibles. J'ai entendu que des aménagements sont prévus dans certaines communes traversées par d'importantes voiries de pénétration de la Région. Il conviendrait aussi de s'intéresser au nord-ouest.

Il y a encore des aménagements plus légers dans les communes, comme des aménagements de place publique, tout à fait complémentaires aux aménagements des voiries régionales, mais nous manquons de moyens pour les réaliser. Nous craignons qu'au fur et à mesure des différentes étapes des PCM, le budget accordé ne tienne pas compte du suivi, de la mise en application et de la concrétisation.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'étais pas satisfait de la manière dont la procédure était organisée dans le passé. C'est la raison pour laquelle l'administration a recruté un "change manager", procédé à des engagements de plus de 70 personnes, dont les nominations sont attendues. A l'avenir, tout sera mieux planifié.

Lors de mon entrée en fonction, j'ai instauré un inventaire régional des travaux publics à effectuer car il n'en existait pas jusqu'alors. Ce plan pluriannuel des travaux publics introduit une nouvelle méthodologie, déjà évaluée, permettant au gouvernement de faire des choix en fonction des priorités et des moyens financiers disponibles.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

*Er zijn ook kleinere werken, zoals de aanleg van de openbare ruimte, die de gewestelijke wegenwerken kunnen aanvullen. De gemeenten beschikken daarvoor niet over de nodige middelen. Ze vrezen dat de middelen die werden toegekend aan de verschillende etappes van de GMP's geen rekening houden met de follow-up, de toepassing en de concrete uitwerking ervan.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik was niet tevreden met de vroegere organisatie van de procedure. Daarom heb ik een change manager aangesteld die weldra 70 mensen in dienst neemt. Er komt een betere planning. Toen ik mijn functie opnam was er geen lijst van de door het gewest geplande openbare werken.*

*Bij mijn aantreden heb ik een inventaris opgesteld van de openbare werken die nog moeten worden uitgevoerd. Dankzij dit meerjarenplan kan de regering prioriteiten vastleggen op grond van de beschikbare begrotingsmiddelen.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

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

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

**concernant "l'erreur commise par la STIB lors de la signature d'une série de baux commerciaux dans un passé assez récent".**

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

**M. Jos Van Assche** (en néerlandais).- *Plusieurs commerces établis dans les stations de métro sont menacés de fermeture. Certains de ces magasins n'ont même pas pris la peine de renouveler leur bail. En effet, la STIB veut améliorer l'image et le "look" des commerces dans un avenir proche.*

*Je ne suis pas contre cette idée, mais il faut cependant que les commerçants qui ne renouvellent pas leur bail soient traités d'une façon correcte, c'est-à-dire que la STIB mette à leur disposition une surface d'exploitation équivalente.*

*La STIB a-t-elle commis des erreurs cruciales lors de la conclusion des baux commerciaux, souvent dans les années 80 ? Pouvait-elle en conclure ? Des concessions n'étaient-elles pas plus indiquées ?*

*La STIB semble à présent considérer les baux conclus comme inexistant et refuser de dédommager les exploitants qui sont forcés de fermer boutique. Un système de concessions permettrait à la STIB de mettre les commerçants à la porte sans trop de ménagements.*

*Cette situation est très inquiétante pour les quelque 130 commerces restants liés par un bail. Certains sont menacés de tout perdre. La STIB, et indirectement le contribuable bruxellois, pourrait faire les frais de cette négligence.*

*Avez-vous suivi ce dossier délicat ? Quelle est la situation ? Un compromis est-il envisageable ?*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE**

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

**betreffende "de vergissing van de MIVB bij het ondertekenen van een aantal handelshuren in een vrij recent verleden".**

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

**De heer Jos Van Assche.**- Meerdere handelszaken die in de metrostations gevestigd zijn, worden met sluiting bedreigd. Sommige van die winkels hebben zelfs hun huurcontract niet verlengd. Het is geen geheim dat de MIVB het imago en de 'look' van de winkels in de nabije toekomst wil verbeteren. In sommige stations heeft de MIVB zelfs de ambitie om heuse - en zelfs vrij luxueuze - winkelgalerijen te realiseren, met name in de metrostations Madou en Montgomery.

Ik ben uiteraard niet tegen het idee om het niveau van de winkels te verbeteren. Het is echter noodzakelijk dat de handelaars die hun huurcontract niet verlengen, op een correcte manier worden behandeld. Dat wil zeggen dat de MIVB een gelijkwaardige exploitatieruimte ter beschikking stelt. Dat gegeven stelt de MIVB voor haast onoverkomelijke praktische problemen en zware juridische moeilijkheden.

De vraag is immers of de MIVB cruciale fouten heeft gemaakt bij het afsluiten van handelshuurovereenkomsten, die grotendeels uit de jaren tachtig stammen. Kon de MIVB wel handelshuurovereenkomsten afsluiten? Was de maatschappij niet eerder aangewezen op concessies? De handelsruimten zijn immers eigendom van het Brussels Gewest. Bijgevolg kunnen ze enkel met behulp van concessies ter beschikking worden gesteld van handelaren.

De MIVB schijnt nu afgesloten handelshuurovereenkomsten als onbestaande te beschouwen en te weigeren om vergoedingen te betalen aan de uitbaters als die worden gedwongen

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *J'ai déjà répondu à la plupart des questions de M. Van Assche en commission de l'Infrastructure le 10 octobre dernier à l'occasion d'une question orale de Mme Teitelbaum relative aux travaux à la station Madou. Je vous renvoie donc au compte rendu officiel qui est paru dans le Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales.*

*En ce qui concerne la station Montgomery, il y a déjà eu des contacts bilatéraux avec quelques commerçants. Il n'y a pas encore eu d'annonce officielle par rapport aux travaux et à leurs éventuels effets parce que la date de leur réalisation n'est pas encore fixée.*

*Comme pour la station Madou, la STIB respectera tous les engagements contractuels qu'elle a envers les commerçants qui sont établis dans ses infrastructures souterraines.*

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

**M Jos Van Assche (en néerlandais).**- *La STIB devra faire des concessions aux commerçants sur toute la ligne.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *J'ai seulement dit que nous respecterons les obligations*

om te sluiten. Een systeem van concessies zou de MIVB toelaten om de handelaars zonder al te veel omhaal aan de deur te zetten.

Deze gang van zaken is uiteraard zeer verontrustend voor de ongeveer 130 resterende winkels met een handelshuurovereenkomst. Sommige winkeliers dreigen immers alles te verliezen wat ze na jaren hard werken hebben opgebouwd. De MIVB, en bijgevolg onrechtstreeks de Brusselse belastingbetaler, zou zwaar kunnen opdraaien voor deze onachtzaamheid als de gedupeerden grote schadevergoedingen in de wacht slepen.

Hebt u dit heikele dossier gevolgd? Wat is de stand van zaken? Komt er een compromisregeling?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb de meeste vragen van de heer Van Assche al beantwoord in de commissie Infrastructuur van 10 oktober laatstleden, naar aanleiding van een mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum in verband met de werken in het station Madou. Ik verwijs dan ook naar het officiële verslag in het Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen (bladzijde 59 en volgende).

Wat het station Montgomery betreft, zijn er al bilaterale contacten geweest met enkele handelaars. Een officiële bekendmaking van de werken en de eventuele effecten ervan is nog niet gebeurd, omdat de datum van verwezenlijking nog niet is vastgesteld.

Zoals het geval was voor het station Madou, zal de MIVB alle contractuele verbintenissen naleven die ze tegenover de handelaars heeft die in haar andere ondergrondse infrastructuren zijn gevestigd.

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

**De heer Jos Van Assche.**- De MIVB zal blijkbaar over de hele lijn aan de handelaars tegemoet komen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb enkel gezegd dat wij de contractuele verplichtingen

*contractuelles.*

**M Jos Van Assche** (*en néerlandais*).- *De quel type de contrats s'agit-il ? S'agit-il de baux ou de concessions ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Je vous renvoie au rapport.*

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

**concernant "les horaires de la ligne de bus 84".**

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *Le bus 84 roule entre le Heysel à Laeken et la station de métro Beekkant à Molenbeek-Saint-Jean. Aux heures de pointe, entre huit et dix bus par heure partent de Beekkant vers le Heysel. La moitié de ces bus ont pour terminus Elbers, à Molenbeek-Saint-Jean, où il n'y a de correspondance avec aucun autre transport en commun.*

*Ne pourrait-on pas allonger ce trajet au-delà de Elbers, jusqu'à Hunderenveld ou Gare de Berchem ? A Hunderenveld, il y a une correspondance avec le bus 20 et le tram 19 et la gare de Grand-Bigard n'est pas loin. A l'arrêt gare de Berchem, il y a le bus 85, le tram 82 et la liaison ferroviaire. A Beekkant, il y a le bus 85 et les lignes de métro 1A et 1B.*

*Différents groupes de personnes demandent que ce trajet soit allongé. Les habitants de Berchem-Sainte-Agathe bénéficieraient ainsi d'une meilleure desserte pour leurs trajets domicile-travail, de*

zullen nakomen.

**De heer Jos Van Assche.**- Over welk soort contract gaat het precies? Gaat het om een huurovereenkomst of om een concessie?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik verwijs naar het verslag.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

**betreffende "de dienstregeling van buslijn 84".**

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Op aandringen van een aantal inwoners van Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem zou ik u graag enkele vragen stellen over de dienstregeling van buslijn 84.

Bus 84 rijdt tussen de Heizel in Laken en het metrostation Beekkant in Sint-Jans-Molenbeek. In de ochtend- en avondspits zijn er 8 tot 10 bussen per uur die vanuit Beekkant vertrekken, richting Heizel. Ongeveer de helft van die bussen heeft echter als eindhalte de stopplaats Elbers' in Sint-Jans-Molenbeek, ter hoogte van het rusthuis en het revalidatiecentrum Scheutbos, waar het niet mogelijk is om op een andere lijn van het openbaar vervoer over te stappen.

Zou het verkorte traject van bus 84 tussen Beekkant en Elbers niet tot eindhalte Hunderenveld of tot Berchem-Station kunnen worden verlengd? Aan de halte Hunderenveld kan men overstappen op buslijn 20 en tram 19. Ook het treinstation van Groot-Bijgaarden is niet veraf. Aan de halte

*même que les enfants et le personnel de l'école Kasterlinden qui doivent aller jusqu'à l'arrêt Broek, juste avant Hunderenveld.*

*Ce prolongement profiterait également aux visiteurs de la résidence Scheutbos. Une meilleure correspondance avec d'autres lignes les inciterait à utiliser davantage les transports en commun. Pourriez-vous améliorer la concordance des horaires entre les trajets longs et courts du bus 84? Il arrive que des bus 84 partant respectivement du Heysel et de Elbers, se suivent sur le tronçon Elbers et Beekkant. Ne pourrait-on pas adapter ces horaires pour éviter des délais d'attente trop long pour les voyageurs ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Il n'y a pas de correspondance avec d'autres lignes à la station Elbers pour les utilisateurs de la ligne partielle du bus 84. En effet, l'intensification du service vise à doubler l'offre et la capacité de la ligne aux heures de pointe sur le tronçon le plus utilisé (Beekkant -Mettewie). Son extension sur la commune de Berchem-Sainte-Agathe serait intéressante pour les clients concernés, mais nécessiterait des moyens supplémentaires qui ne sont actuellement pas budgétisés ni prévus par le Plan tram-bus.*

*Nous tiendrons compte de cette question lors de la première évaluation partielle fin 2007, début 2008. La STIB adapte les fréquences de ses lignes sur la base d'évaluations et des moyens dont elle dispose. La fréquence de passages sur la ligne de bus 84 nécessite une répartition équilibrée des autobus tant sur le trajet complet que sur le trajet partiel. Si certains autobus se suivent de près, c'est dû*

Berchem-Station is er een verbinding met buslijn 85, tram 82 en het treinstation van Sint-Agatha-Berchem. Aan de halte Beekkant tot slot is er een verbinding met bus 85 en de metrolijnen 1A en 1B.

Verschillende groepen mensen zijn vragende partij voor een verlenging van dit traject. De inwoners van Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek zouden over een betere bediening beschikken voor hun woon-werkverkeer. Dit geldt ook voor de kinderen en het personeel van school Kasterlinden, die tot halte Broek moeten rijden, net voor halte Hunderenveld.

Ook de bezoekers van de mensen in het home Scheutbos zouden er baat bij hebben. Een betere verbinding met andere tram-, bus- en metrolijnen en de NMBS-stations zou hen aansporen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Kunt u de uurregelingen van het verkorte traject en die van het lange traject van bus 84 beter op elkaar afstemmen? Nu gebeurt het vaak dat de bus 84 die van de Heizel vertrokken is en die die vertrokken is aan Elbers, tussen Elbers en Beekkant achter elkaar rijden en om beurt passagiers oppikken. Kunnen deze uurregelingen niet worden geritst, zodat de reizigers minder wachttijd hebben?

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - De eindhalte Elbers en de gedeeltelijke diensten van lijn 84 die daar stoppen, geven geen aansluiting op andere lijnen, maar dit is niet het voornaamste doel van deze versterking. Het doel van de versterking van de dienst, is om het aanbod en de capaciteit tijdens het spitsuur te verdubbelen op het meest gebruikte rijvak, van metrostation Beekkant tot aan de wijken in de omgeving van de Mettewielaan.

De versterking van de lijn verlengen over het grondgebied van de gemeente Sint-Agatha-Berchem zou ongetwijfeld interessant zijn voor de betrokken klanten, maar zou ook bijkomende middelen vereisen, die er momenteel niet zijn in de begroting, noch in het tram-busplan. Uiteraard zullen we met deze vraag rekening houden bij de eerste tussentijdse evaluatie, eind 2007 of begin 2008.

De MIVB past de frequenties op de verschillende

*exclusivement aux retards accumulés le long de leur trajet. Ces retards sont en augmentation et rappellent l'importance de l'utilisation des bandes bus et d'un contrôle de police accru.*

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** *(en néerlandais)*.- *Je suis satisfaite de l'intérêt que vous portez à ces questions et du fait que vous soyez prêt à en tenir compte lors de l'évaluation.*

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC ERENS**

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

**concernant "la possibilité pour la STIB d'acheter des bus roulant à l'hydrogène".**

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

**M. Frédéric Erens** *(en néerlandais)*.- *La technique des bus roulant à l'hydrogène s'est considérablement améliorée ces dernières années. Ainsi, les bus équipés d'un réservoir à hydrogène peuvent parcourir une distance de 350 km et leur consommation se limite à 10 kg d'hydrogène par 100 km. La sécurisation de ces bus a aussi fortement évolué.*

*Une cellule de carburant de PEM de 120 kilowatts, limitée en volume, fournit de bonnes performances et a une durée de vie de 4.000 heures. De plus, la*

lijnen aan op basis van de frequentiegegevens en van de middelen waarover ze beschikt. De doorkomstfrequentie van lijn 84 zorgt voor een evenwichtige spreiding van de bussen op het volledige traject en ook op het gedeeltelijke traject. Als de bussen elkaar soms van nabij volgen, ook op andere lijnen, is dit bijna uitsluitend te wijten aan vertragingen die ze opliepen langs hun traject. Die vertragingen nemen toe. Dit herinnert ons nog eens aan het belang van eigen busbanen en een verhoogde politiecontrole.

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Ik ben blij dat u begrip opbrengt voor de vragen en dat u bereid bent er rekening mee te houden bij de evaluatie.

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS**

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

**betreffende "de mogelijkheid tot aankoop van MIVB-bussen op waterstof".**

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

**De heer Frédéric Erens.**- In Vlaanderen schakelt De Lijn steeds vaker over op buslijnen die op waterstof rijden, met name op de lijn Antwerpen-Lier. Ook in Leuven komen er binnenkort zulke bussen. De techniek is tijdens de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd. Zo kunnen bussen met een waterstoftank tegenwoordig een afstand van 350 km afleggen. Het verbruik beperkt zich tot 10 kg waterstof per 100 km. Voor dezelfde afstand is maar liefst 35 liter diesel vereist.

Ook de beveiliging is enorm verbeterd dankzij het

*chaleur libérée par la fusion de l'hydrogène et de l'oxygène peut servir à chauffer le bus.*

*En décembre 2005, alors que je vous adressais une question orale sur l'achat de bus écologiques, vous répondiez qu'un groupe de travail de la STIB étudie l'évolution des technologies vertes et se penche notamment sur la question de savoir quelle technologie est suffisamment développée pour être expérimentée en situation réelle. Une décision devait tomber au printemps 2006.*

*Quelles sont les conclusions du groupe de travail sur l'utilisation de l'hydrogène comme carburant ? La STIB a-t-elle déjà commandé des bus roulant à l'hydrogène ? Si oui, à quelle entreprise ? Pourquoi la STIB ne passe-t-elle pas progressivement aux bus roulant à l'hydrogène ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Le groupe de travail a remis ses conclusions début 2006 et, sur la base d'une évaluation de la VUB, donne sa préférence au gaz naturel.*

*L'hydrogène produit en Belgique a en effet besoin de gaz naturel comme matière première. D'un point de vue écologique et économique, il est plus intéressant d'utiliser directement le gaz naturel comme carburant plutôt que pour la production d'hydrogène.*

*L'article 60.2 du contrat de gestion de la STIB prévoit que celle-ci doit contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air en remplaçant 70 bus diesel par des bus roulant au gaz naturel, à condition que la Région en assume le surcoût. La STIB a lancé un*

gebruik van composietmaterialen voor de waterstoftanks, overdrukbeveiliging, gaslekbeveiliging, branddetectoren, enzovoort.

Een PEM-brandstofcel van 120 kilowatt is beperkt in volume, maar levert goede prestaties en heeft een levensduur tot 4.000 uur. De warmte die vrijkomt wanneer de waterstof zich met zuurstof bindt, kan worden afgevoerd en benut voor de verwarming van de bussen zelf.

Kortom, bussen die op waterstof rijden, hebben heel wat voordelen. Ik stelde u reeds in december 2005 een mondelinge vraag over de aankoop van milieuvriendelijke bussen. U antwoordde toen dat er in de MIVB een werkgroep is opgericht, die de evolutie van milieuvriendelijke technologieën bestudeert. U liet weten dat de werkgroep zich onder meer buigt over de vraag welke technologie voldoende ontwikkeld is om uit te testen in reële situaties. Een van de onderzochte brandstoffen was waterstof. U zei dat er in het voorjaar van 2006 een beslissing zou worden genomen. Inmiddels is het reeds het najaar van 2007.

Wat zijn de conclusies van de werkgroep over het gebruik van waterstof als brandstof voor bussen? Heeft de MIVB reeds waterstofbussen besteld? Bij welk bedrijf? Waarom schakelt de MIVB niet geleidelijk aan over op waterstofbussen, die veel milieuvriendelijker zijn dan bussen met dieselmotoren?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De werkgroep heeft begin 2006 haar conclusies meegedeeld en geeft op basis van een evaluatie van de VUB de voorkeur aan aardgas. In feite scoorde biogas nog beter, maar dat wordt niet geproduceerd in het Brussels Gewest.

De in België geproduceerde waterstof heeft namelijk aardgas als grondstof nodig. Het is uit ecologisch en economisch oogpunt interessanter om aardgas rechtstreeks te gebruiken als brandstof voor de bussen en niet voor de productie van waterstof.

In artikel 60.2 van het beheerscontract staat dat de MIVB moet bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit door 70 dieselbussen te vervangen

*appel d'offres mais le marché n'a pas encore été adjugé.*

*Hormis les bus roulant au gaz, la STIB porte aussi un grand intérêt aux bus hybrides et en suit attentivement l'évolution technologique.*

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

**M. Frédéric Erens** (en néerlandais).- *En 2005, 20 bus roulant au gaz naturel ont été remplacés par des bus diesel. La STIB ne suit donc pas les avancées technologiques.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Il existe des prototypes de bus à l'hydrogène, mais pas encore sur le marché. Par ailleurs, le coût d'un prototype est de 3 millions d'euros par bus, contre 210.000 à 220.000 euros pour un bus diesel et 260.000 à 270.000 euros pour un bus roulant au gaz naturel.*

*Les bus à hydrogène ne sont actuellement qu'expérimentaux. Van Hool développe actuellement un projet avec De Lijn. Ils me tiennent au courant.*

**M. Frédéric Erens** (en néerlandais).- *La STIB pourrait participer aux projets afin que la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un prototype.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Comme le bus a déjà circulé dans un environnement urbain, un test à Bruxelles ne représenterait pas une plus-value. Dès que le prototype sera sur le marché, la Région donnera bien entendu la préférence aux bus à hydrogène s'ils fonctionnent bien.*

door bussen die op aardgas rijden op voorwaarde dat het Brussels Gewest de meerkost draagt. De MIVB heeft een offerteaanvraag uitgeschreven voor de aankoop van 70 bussen die op aardgas rijden of eventueel op hythaan, een mengsel van aardgas of waterstof. De aanbesteding is nog niet toegekend.

In 2006 kon geen enkele constructeur hybride autobussen aanbieden. Op dit ogenblik maakt de technologie een belangrijke ontwikkeling door. Behalve bussen die op aardgas rijden, heeft de MIVB ook veel belang voor hybride autobussen en volgt ze aandachtig de evolutie van de technologie die op de markt komt.

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

**De heer Frédéric Erens.**- U antwoordt dat de MIVB de voorkeur geeft aan aardgas. In 2005 waren er al 20 bussen die op aardgas reden en door dieselbussen zijn vervangen. De MIVB gaat dus niet mee met de technologische vooruitgang.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Er bestaan prototypes van waterstofbussen. Dat wil nog niet zeggen dat ze al op de markt zijn. Weet u trouwens hoeveel zo'n prototype kost? De prijs bedraagt 3 miljoen euro per bus! De gewone bussen van de MIVB kosten 210.000 à 220.000 euro per dieselbus. Een aardgasbus kost tussen de 260.000 à 270.000 euro.

De waterstofbus is op dit ogenblik nog geen optie omdat dit type zich momenteel nog in de voorbereidende fase bevindt. Het klopt overigens dat Van Hool samen met De Lijn een project uitwerkt, waarvan ze me trouwens op de hoogte houden.

**De heer Frédéric Erens.**- In projecten in ontwikkeling zou de MIVB mee kunnen investeren, zodat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een prototype beschikt.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb gevraagd of het enige toegevoegde waarde zou betekenen om de bus in Brussel te laten rijden. Men antwoordde dat de bus in een stedelijke omgeving had gereden (Lier of Mechelen). Een test in Brussel zou dus niet echt een meerwaarde betekenen. Zodra het prototype op de markt komt, zal het gewest



- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC ERENS**

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

**concernant "les retards dans les travaux place Flagey".**

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

**M. Frédéric Erens** (*en néerlandais*):- *Le 3 mai 2006, je vous avais demandé où en étaient les travaux place Flagey et si vous estimiez qu'ils seraient terminés début 2008 comme prévu. Vous vous étiez alors montré très optimiste. Pourtant, sur votre site web, vous avez reporté cette date à l'été 2008.*

*La réception des travaux n'est toujours pas en vue. La Région a approuvé le permis de bâtir pour les aménagements en juin 2007. Je suppose que votre optimisme de 2006 était déplacé et que vous reportez l'inauguration à après les élections de 2009, ou juste avant.*

*Pendant combien de temps les commerçants et les riverains de la place Flagey et de ses environs seront-ils encore gardés en otages ? Quand la place sera-t-elle achevée ? Comment les riverains seront-ils informés des énièmes adaptations des délais des travaux ? Votre site web ne me semble pas être un moyen adéquat pour faire cette communication. Aucun écrit n'a été adressé aux riverains concernés par rapport aux travaux en cours pour lesquels la rue Lesbroussart et la chaussée de Vleurgat ont été fermées.*

uiteraard de voorkeur geven aan waterstofbussen, indien ze efficiënt blijken te functioneren.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS**

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

**betreffende "de vertragingen aan de werkzaamheden aan het Flageyplein".**

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

**De heer Frédéric Erens.**- Op 3 mei 2006 stelde ik u in deze commissie een vraag over de stand van zaken omtrent de werkzaamheden aan het Flageyplein. Ik vroeg toen onder meer of de werken wel degelijk, zoals voorzien, begin 2008 zouden worden opgeleverd. Ik had daar toen ernstige bedenkingen bij, die de minister niet met me deelde. U toonde zich zeer optimistisch en zei dat we het Flageyplein "met veel tromgeroffel zouden kunnen inhuldigen in het voorjaar van 2008". Op uw webstek hebt u deze timing afgezwakt tot de zomer van 2008.

Intussen staat 2008 voor de deur en schieten de werken nog steeds niet op. De oplevering is nog niet in zicht. De regering heeft de bouwvergunning voor de heraanleg pas in juni 2007 goedgekeurd. Ik vermoed dan ook dat uw optimisme van mei 2006 totaal misplaatst was en dat u de trommels en vlaggen in alle stilte hebt weggeborgen tot na (of misschien net voor) de verkiezingen van 2009.

Hoe lang zullen de middenstanders en bewoners van en rond het Flageyplein nog worden gegijzeld? Wanneer zal het plein eindelijk worden opgeleverd? Op welke manier zullen de omwonenden worden ingelicht over de zoveelste aanpassing van de timing van de werkzaamheden? Uw webstek lijkt me niet het gepaste medium om hierover te communiceren. Over de lopende

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Je me demande où se trouvait M. Erens entre mai 2006 et aujourd'hui, pour que tout ce qui a été dit, expliqué, distribué comme brochures sur place, lui ait échappé.*

*A l'automne 2006, mon administration a suivi la procédure de désignation d'un entrepreneur, après que la commission de concertation et le Collège d'Ixelles aient émis un avis positif, assorti de conditions, sur le dossier de demande. Tout semblait indiquer que le permis serait délivré rapidement, à condition que des modifications soient apportées, en fonction des remarques émises. Le projet faisait l'objet d'un consensus.*

*Le 19 janvier 2007, le fonctionnaire délégué délivrait le permis. Le 14 février, mon administration envoyait une notification du marché au fonctionnaire délégué. La Région était prête à entamer les travaux fin mars, qui auraient été en parfaite coordination avec le placement des voies de tram.*

*La commune d'Ixelles a malheureusement estimé nécessaire d'interjeter appel contre le permis délivré par la Région, ce qui a eu pour effet de suspendre le permis d'urbanisme et d'empêcher le démarrage des travaux prévus. Le retard de trois mois n'est donc pas imputable à la Région.*

*Des négociations ont été immédiatement entamées avec l'entrepreneur afin d'écourter la durée des travaux, de sorte que les riverains puissent jouir d'une place terminée à l'été 2008. La date limite du 30 juin 2008 a été fixée contractuellement.*

*La Phase 1 est achevée. la Phase 2 a été entamée le 22 octobre 2007 et sera normalement achevée fin novembre. Le croisement Lesbroussart - Vleurgat - Chaussée d'Ixelles sera fermé durant cinq semaines. Le lancement de la Phase 3 est prévu début décembre et l'achèvement pour janvier 2008.*

*La phase 4, c'est-à-dire la partie centrale de la*

werkzaamheden waarvoor men de Lesbroussartstraat en de Vleurgatsesteenweg heeft afgesloten, heeft men geen enkel schrijven gericht tot de betrokken buurtbewoners.

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - Ik vraag me af waar de heer Erens zich bevond tussen mei 2006 en vandaag. Er is immers over het Flageyplein ondertussen al zoveel gezegd, zoveel uitleg gegeven, er zijn al zoveel brochures ter plekke rondgedeeld, dat het wel lijkt alsof hij in die periode niet op deze aardbol vertoefde.

Ik zal het voor hem nog eens uitleggen.

In het najaar 2006 heeft mijn administratie de aanstellingsprocedure van een aannemer begeleid, nadat de overlegcommissie en het college van Elsene een positief advies met voorwaarden over het aanvraagdossier hadden afgeleverd. Alles leek erop dat de vergunning snel zou worden afgeleverd mits een aantal gevraagde wijzigingen waren aangebracht in overeenstemming met de opmerkingen. Er was een consensus over het project.

Op 19 januari 2007 leverde de gemachtigde ambtenaar de vergunning af. Mijn administratie gaf aan de aangestelde aannemer een kennisgeving van de opdracht op 14 februari. Het gewest was klaar om, overeenkomstig de timing, de werken eind maart op te starten, in perfecte aansluiting op de werken voor de plaatsing van de tramsporen.

Jammer genoeg vond de gemeente Elsene het nodig om in beroep te gaan tegen de door het gewest afgeleverde vergunning. Daarover is er uitvoerig bericht in de media en dat is intussen geschiedenis. Door dit beroep werd de stedenbouwkundige vergunning opgeschort en konden de geplande werken niet starten.

Dat verklaart dat de werken drie maanden later dan gepland van start zijn gegaan. Die drie maanden hebben niets met het gewestelijk beleid te maken. Alles vloeit voort uit het beroep dat de gemeente Elsene heeft ingediend. De vergunning werd door de regering afgeleverd op 21 juni 2007, de werken gingen van start in juli 2007.

*place, pourra alors démarrer. Cette phase devrait s'achever en juin 2008. Tout le monde s'accorde à dire que les travaux avancent bien.*

*Les habitants ont été informés des délais des travaux à travers deux dépliants d'information. Ces délais seront respectés. Par ailleurs, toute l'information disponible, y compris les plans, peuvent toujours être consultés au point info, qui se trouve sur la place.*

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

**M. Frédéric Erens** (en néerlandais).- *Je ne reproche pas au ministre le fait que le parking se transformera en bassin d'orage en cas de fortes précipitations. Je ne sais pas non plus qui est responsable de cette erreur. Il s'agit apparemment d'une compétence partagée.*

*Concernant la deuxième phase, les travaux ont débuté le 22 octobre et dureront cinq semaines. Quand les habitants ont-ils été informés ? En octobre ? Six semaines auparavant ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Avant le début des travaux.*

**M. Frédéric Erens** (en néerlandais).- *C'est une notion très élastique. Tout le monde savait que des*

Er zijn onmiddellijk met de aannemer onderhandelingen gestart om de duur van de werken te verminderen, zodat de bewoners rond het plein kunnen genieten van een afgewerkt plein in de zomermaanden van 2008. De einddatum, 30 juni 2008, werd daarbij contractueel vastgelegd.

Fase 1 is voltooid. Fase 2 werd aangevat op 22 oktober 2007 en zal normaal eind november voltooid zijn. Het kruispunt Lesbroussart - Vleurgat - Elsene wordt vijf weken afgesloten. De aanvang van fase 3 is gepland voor begin december en de voltooiing voor januari 2008.

Vervolgens kan fase 4, namelijk het centrale gedeelte van het plein, worden aangevat. Einddatum voor die fase is juni 2008. Iedereen is het erover eens dat de werken goed opschieten.

De termijnen werden aan de buurtbewoners meegedeeld via twee informatiefolders en die termijnen worden nageleefd. De eerste folder werd in de beginperiode van de werken verspreid en de timing werd erin opgenomen. De tweede folder gaf toelichting bij fase 2 vooraleer die werd aangevat.

Tot slot wil ik uw aandacht erop vestigen dat er nog steeds een infocontainer op het plein staat waar alle informatie beschikbaar is, ook de plannen.

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

**De heer Frédéric Erens.** - Ik verwijt de minister niet dat er een fout is met het onweersbekken en dat de parking een onweersbekken zal worden bij hevige neerslag. Ik weet ook niet wie daarvoor bevoegd is. Blijkbaar is het dus een gedeelde bevoegdheid.

Ik heb nog een vraag bij de tweede fase. Die werken zijn gestart op 22 oktober en gaan vijf weken duren. U heeft in het begin wel voor heel wat chaos gezorgd rond de Lesbroussartstraat, het Flageyplein en de Vleurgatsesteenweg. Wanneer werden de omwonenden nu eigenlijk op de hoogte gebracht? In oktober? Zes weken daarvoor?

**De heer Pascal Smet, minister.** - Vóór de aanvang van de werken.

**De heer Frédéric Erens.** - Dat is een zeer rekbaar begrip. Iedereen wist dat er werken zouden

*travaux auraient lieu. Le problème est que le calendrier n'est pas respecté à cause de toute une série de circonstances et que les habitants ne sont pas dûment informés.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Ce n'est pas du tout vrai. Je suis régulièrement les travaux sur place et les habitants me demandent des explications. Je n'ai encore entendu aucune réaction négative.*

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC ERENS**

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

**concernant "l'augmentation du nombre de déraillements de trams".**

**M. le président.**- La commission décide de joindre la question orale de Mme Françoise Schepmans à l'interpellation de M. Frédéric Erens.

#### **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 "la loi des séries sur le réseau tramways de la STIB".**

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

**M. Frédéric Erens (en néerlandais).**- *Au cours des semaines précédentes, plusieurs cas de*

*gebeuren. Het probleem is dat de timing ervan niet is gevolgd omwille van allerhande omstandigheden en de bewoners zijn daarvan niet consequent op de hoogte gebracht.*

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat klopt hoegenaamd niet. Ik volg de werken regelmatig ter plekke en de bewoners spreken me daarover aan. Ik heb nog geen negatieve reacties gehoord.

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS**

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

**betreffende "het toenemende aantal trams dat ontspoor".**

**De voorzitter.**- De commissie beslist de mondelinge vraag van Mevrouw Françoise Schepmans toe te voegen aan de interpellatie van de heer Frédéric Erens.

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de wet van Murphy op het tramnet van de MIVB".**

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

**De heer Frédéric Erens.**- De voorbije weken zijn in Brussel een aantal trams van de sporen gelopen.

*déraillement de trams sont à déplorer en Région bruxelloise, notamment sur l'avenue Louise, sur le Pont van Praet, Quai des Usines (suite à une collision avec un autre véhicule), à la station Hermann-Debroux (en raison d'un problème technique de direction), sur la place Flagey (pour des raisons d'ordre structurel) et enfin, le déraillement d'un nouveau tram, il y a huit mois, sur la place des Bienfaiteurs.*

*Ces problèmes sont-ils inhérents à ce type de véhicule ou plutôt à l'infrastructure du réseau ? Quelles solutions prévoyez-vous ? Combien ces déraillements ont-ils coûté à la STIB, rien que pour le mois d'octobre, en termes de matériel, de manutention, de pièces endommagées ? Envisagez-vous de remplacer les rails endommagés au cours des prochains mois ? Tenez-vous compte du danger que représente ces rails endommagés pour les usagers de la route tels que les motocyclistes ?*

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

**Mme Françoise Schepmans.**- En différents endroits de la capitale, la STIB fait régulièrement procéder à des travaux d'aménagement ou de remplacement des voies. Si ces opérations se justifient pour améliorer le confort des usagers et contribuer à une amélioration de la vitesse commerciale, de récents incidents survenus sur le réseau des tramways ne plaident pas en ce sens.

Ainsi, il y a quelques semaines, un tram de la ligne 25 déraillait dans l'axe souterrain Nord-Midi. Le 18 octobre, c'était au tour d'un tram 3000, de la ligne 23 de quitter ses voies à la hauteur du Pont Van Praet. Ce 22 octobre, même scénario pour un 94 à proximité de la station Hermann-Debroux.

Doit-on parler de loi des séries, alors qu'il semble que des déraillements se seraient produits en période d'écolage ? Si, fort heureusement, il n'y a

Op 9 oktober ontspoorde een tram op een wissel aan de Louizalaan. Wat later was er een ontsporing van een nochtans nieuwe tram op de Van Praetbrug. Drie dagen later reed een tram van de sporen aan de Werkhuizenkaai, na een aanrijding met een voertuig. De dag erna ging aan de terminus Hermann-Debroux weer een tram van de sporen na een probleem met de wissels en op 25 oktober ontspoorde een tram aan het Flageyplein.

Dit lijkt dus eerder een probleem van structurele aard te zijn. Ik herinner u nog even aan een ontsporing op het Weldoenersplein een achttal maanden geleden, ook van een nieuwe tram.

Waarom zijn deze problemen te wijten? Ligt het aan de tramstellen zelf of eerder aan de spoorinfrastructuur? Welke oplossingen plant u? Hoeveel hebben de diverse ontsporingen in de maand oktober gekost aan de MIVB (beschadigde trams, kapotte sporen en wissels, manuren, kosten voor vervangbussen, ...)? Zult u de tramsporen die in slechte staat verkeren, in de loop van de komende maanden vervangen? Zult u daarbij rekening houden met de gevaren die slecht aangelegde tramsporen opleveren voor motorrijders, die ook belangrijke weggebruikers zijn?

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *De MIVB voert regelmatig werken uit om het comfort van de reiziger en de reissnelheid te verbeteren. De recente incidenten op het tramnet zijn echter slecht voor het imago van het openbaar vervoer.*

*Enkele weken geleden is tram 25 ontspoord op de Noord-Zuidverbinding. Op 18 oktober is tram 23 ontspoord ter hoogte van de Van Praetbrug en op 22 oktober tram 94 in de buurt van Hermann-Debroux.*

*Gelukkig zijn er geen gewonden gevallen, maar de incidenten hebben voor heel wat hinder voor het tram- en het autoverkeer gezorgd.*

*Wat was de oorzaak van die incidenten: fout rijgedrag, overdreven snelheid, slechte*

pas eu de blessé à déplorer, il n'en demeure pas moins que ces incidents ont occasionné de sérieux embarras de circulation tant sur le réseau qu'au niveau du trafic.

Plusieurs hypothèses peuvent être émises entre ce qui concerne ces incidents. S'agit-il d'erreurs de conduite, de vitesse excessive, d'imperfection de l'infrastructure, d'erreurs d'aiguillage, ou encore de véhicules inadaptés ?

La STIB a diligenté des spécialistes pour mener enquête. M. le ministre, pouvez-vous me préciser l'origine des incidents précités ? Pouvez-vous me confirmer que les voies et leur tracé sont encore adaptés au nouveau matériel roulant ?

Je me contenterai de vous poser ces questions, même si des chauffeurs de la STIB ont émis, notamment via les médias, des inquiétudes par rapport aux difficultés de conduite qu'ils rencontrent à la suite des dernières acquisitions de la STIB.

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Les déraillements de ces deux dernières semaines n'ont aucun rapport entre eux. On ne peut donc pas parler d'un problème structurel.*

*Le déraillement survenu le 21 octobre au Quai des Usines était dû à une collision avec une camionnette, dont le conducteur avait brûlé un feu rouge.*

*(poursuivant en français)*

Le déraillement du 18 octobre au Pont Van Praet est à imputer à une mauvaise connexion entre l'émetteur embarqué dans le tram et la balise de commande de l'aiguillage. Les échanges entre le véhicule et la commande électrique au sol se font par ondes radio. Dans certains cas rarissimes, la connexion peut être perturbée.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le déraillement à la station Herrmann-Debroux est à imputer à l'amoncellement de feuilles mortes et de sable le long des rails qui ont empêché le contact électrique entre le véhicule et le rail. Le*

*infrastructuur, verkeerde wisselstand, onaangepaste voertuigen? Naar verluidt ging het om voertuigen die werden gebruikt voor opleiding.*

*De MIVB heeft experten aangeduid om een onderzoek in te stellen. Klopt het dat bepaalde trajecten nog moeten worden aangepast aan de nieuwe trams? De trambestuurders beweren ook dat de nieuwste aanwinsten van de MIVB niet makkelijk te besturen zijn.*

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - De ontsporingen die de voorbije twee weken op het net plaatsvonden, hadden geen onderling verband. Ze hadden elk een verschillende oorzaak. Wij kunnen dus niet van een structureel probleem spreken.

De ontsporing op 21 oktober aan de Werkhuizenkaai was te wijten aan een botsing met een bestelwagen. De bestuurder van het voertuig had een rood licht genegeerd en kruiste het traject van een tram T3000.

*(verder in het Frans)*

*De ontsporing op de Van Praetbrug was te wijten aan een slechte radiocommunicatie tussen de tram en de wissel. In zeldzame gevallen kan er een storing optreden in het radiosignaal.*

*(verder in het Nederlands)*

De ontsporing aan de eindhalte Herrmann-Debroux is te wijten aan de opeenhoping van dode bladeren en zand langs de sporen waardoor het elektrisch contact tussen de wielen van het voertuig en het spoor werd verstoord. De ontsporing op 9 oktober

*déraillement du 9 octobre à Legrand a la même cause. Pour s'occuper de ces problèmes saisonniers, la STIB porte une attention supplémentaire à l'entretien en automne et des boucles de détection supplémentaires sont placées aux endroits où le problème se produit fréquemment.*

*Le déraillement place Flagey est à imputer au fait que les rails avaient été placés de nuit et que les travaux de soudure n'étaient pas achevés. La responsabilité de ce déraillement incombe au sous-traitant.*

*L'impact budgétaire des perturbations du service sont en cours d'évaluation.*

*A la STIB, des groupes de travail sont en train d'analyser les perturbations et les mesures à prendre pour les résoudre. Ces mesures ne sont pas toujours faciles à exécuter, compte tenu des évolutions sur le réseau, des évolutions des techniques et d'une grande diversité des types de trams et des équipements.*

*Je peux vous rassurer à propos de l'état du réseau ferré de la STIB : il est entretenu en permanence et, chaque année, 15 km de rails sont remplacés en veillant à la sécurité pour tous les usagers de la route.*

*(poursuivant en français)*

*Vous constaterez que des véhicules de différentes séries sont impliqués dans ces déraillements, qui ne sont donc pas l'apanage des nouveaux véhicules, et que les causes ne sont pas nécessairement liées aux véhicules eux-mêmes.*

*Je puis également vous confirmer que toutes les adaptations nécessaires à l'accueil des nouveaux véhicules ont été réalisées et que le réseau est parfaitement compatible.*

*La STIB précise enfin que le nombre de déraillements reste dans la moyenne, alors que le nombre de kilomètres parcourus a, quant à lui, fortement augmenté.*

*- Les incidents sont clos.*

in eindhalte Legrand heeft dezelfde oorzaak. Om dit seizoensgerelateerde probleem op te vangen, besteedt de MIVB tijdens de herfsperiode extra aandacht aan onderhoud en worden er extra detectielussen geplaatst op plaatsen waar het probleem vaak voorkomt.

De ontsporing op het Flageyplein was te wijten aan onvoltooid werken aan de sporen. De nieuwe sporen waren tijdens de nacht geplaatst en de laswerken waren nog niet voltooid. In dit geval lag de verantwoordelijkheid voor de ontsporing bij de onderaannemer.

De budgettaire impact van de verstoorde dienstverlening wordt momenteel geëvalueerd.

Bij de MIVB houden werkgroepen zich bezig met de analyse van storingen en het nemen van adequate maatregelen om ze op te lossen. Deze maatregelen zijn niet altijd makkelijk uit te voeren, rekening houdend met het evoluerende net, de evoluerende technieken en een grote verscheidenheid in het trampark en de uitrustingen.

Ik kan u geruststellen over de staat van het spoornet. Hoewel het Brussels Gewest in 1990 een verouderd net heeft geërfd, heeft het dit stap voor stap terug opgeknapt. Het spoornet van de MIVB wordt permanent onderhouden. Elk jaar worden ongeveer 15 kilometer sporen vervangen, rekening houdend met de veiligheid voor alle weggebruikers.

*(verder in het Frans)*

*Alle types voertuigen waren betrokken bij deze ontsporingen, niet alleen de nieuwe. De oorzaak lag soms ook bij externe factoren.*

*De MIVB heeft de nodige technische aanpassingen voor de nieuwe voertuigen gedaan. Er is dus geen compatibiliteitsprobleem. De MIVB wijst erop dat het aantal ontsporingen niet stijgt, terwijl de afgelegde afstand wel veel groter wordt.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**QUESTION ORALE DE MME MICHÈLE  
CARTHÉ**

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

**concernant "l'état d'avancement de la liaison  
rapide en transport en commun entre la  
place Simonis et le haut de Jette".**

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

**Mme Michèle Carthé.**- Le projet de liaison rapide, assurée par le tram 10, entre Simonis et l'AZ VUB vous tient fort à coeur, même si sa dénomination a quelque peu évolué pour devenir "liaison rapide en transport en commun entre la place Simonis et le haut de Jette". Ce projet a suscité de nombreuses réactions de la part des habitants, des riverains et des communes concernées et il a abouti au lancement d'une étude d'impact relative au projet.

Cette étude est clôturée et a vraisemblablement été présentée au gouvernement.

Pourriez-vous indiquer en quoi consiste la poursuite de la procédure? S'agit-il d'une information ou d'une enquête publique? S'agissant du résultat de cette étude, y aura-t-il une étude d'incidences en fonction de l'itinéraire retenu? Quel sera l'itinéraire retenu? Une décision est-elle déjà intervenue à ce sujet? Le gouvernement privilégie-t-il un itinéraire plutôt qu'un autre? Quel est le planning prévu par vos services pour la concrétisation de cette liaison, en fonction de l'itinéraire qui aurait été retenu?

L'étude analyse les impacts aux niveaux économique, social et environnemental. Elle devrait aussi et surtout comprendre le coût des différents itinéraires et modes de transport en commun qui seraient envisagés.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'étude d'impact est terminée, mais la dernière version du rapport final doit encore être approuvée par le comité d'accompagnement.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
MICHÈLE CARTHÉ**

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

**betreffende "de vooruitgang van de snelle  
verbinding met het openbaar vervoer tussen  
Simonis en hoger gelegen deel van Jette".**

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

**Mevrouw Michèle Carthé** (*in het Frans*).- *Het project van een snelle verbinding tussen Simonis en de hoger gelegen wijken van Jette ligt u na aan het hart. Omdat de weerstand van de bewoners en de gemeenten erg groot is, heeft men een effectenstudie aangevraagd, waarvan de resultaten wellicht al aan de regering zijn voorgelegd.*

*Hoe zal de procedure verder verlopen? Komt er een haalbaarheidsstudie in functie van de geselecteerde route? Naar welke route gaat de voorkeur van de regering uit? Welke tijdschema stelt uw administratie voorop?*

*De studie onderzoekt de economische, sociale en ecologische impact van de nieuwe verbinding. Daarnaast moet ze echter ook de financiële kant van de zaak evalueren.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *De effectenstudie is afgerond, maar de laatste versie van het eindverslag moet nog door het begeleidingscomité worden goedgekeurd.*



Une première séance publique a eu lieu en janvier 2006. Une deuxième séance sera organisée en décembre ou en janvier, pour présenter les résultats de l'étude d'impact à la population. Des compléments d'étude sont en cours et seront achevés fin novembre, pour compléter le dossier.

Le cahier des charges relatif à l'étude détaillée du projet est en cours d'élaboration et doit être soumis à l'approbation du gouvernement début 2008. Les travaux pourraient débuter en 2009, après l'obtention du permis d'urbanisme. Tout cela est prévu dans le contrat de gestion de la STIB.

**Mme Michèle Carthé.**- Vous n'avez pas répondu à la question suivante : Une fois l'itinéraire déterminé, suite à une enquête publique, y aura-t-il ou non une étude d'incidences ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non. Je l'ai clairement dit dès le début.

**Mme Michèle Carthé.**- Cette liaison a une incidence certaine sur l'avenir du développement des mobilités, puisque les PCM comportent un volet "Transports en commun". La question a été posée au sein du comité d'accompagnement de ma commune. La réponse laissait entrevoir la possibilité d'une étude d'incidences une fois l'itinéraire choisi.

Par ailleurs, une fois connu le résultat de l'étude d'impact, une enquête publique sera-t-elle réalisée dans le cadre du choix de l'itinéraire ?

**M. Pascal Smet, ministre.**-Aucune enquête publique n'est prévue, car le projet est stipulé dans le contrat de gestion de la STIB. Les résultats montrent qu'il s'agit d'une ligne importante non seulement pour la commune de Jette mais également pour votre commune de Ganshoren. Dans le cadre du plan de développement international de Bruxelles, le plateau du Heysel sera pourvu de diverses connexions de lignes de transports en commun. Cette ligne ne s'arrêtera donc pas subitement dans la nature, car elle se prolongera jusqu'à Houba, à partir de laquelle une autre connexion est prévue avec la station Simonis.

**Mme Michèle Carthé.**- Il s'agit donc bien d'un tram.

*Een eerste publieke vergadering vond plaats in januari 2006. Op de tweede vergadering, in december of in januari, zal het resultaat van de studie worden bekendgemaakt.*

*Er wordt momenteel gewerkt aan het bestek voor de gedetailleerde studie. Dat bestek zal begin 2008 aan de regering worden voorgelegd. De werkzaamheden zullen wellicht in 2009 van start gaan, zodra de stedenbouwkundige vergunning in orde is.*

**Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).**- Komt er een haalbaarheidsstudie op basis van de gekozen route?

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

**Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).**- De nieuwe verbinding zal de mobiliteit in de betrokken wijken grondig wijzigen. Aangezien de GMP's ook een hoofdstuk "openbaar vervoer" omvatten, heeft men op het begeleidingscomité de vraag gesteld of er een haalbaarheidsstudie zou komen in verband met de nieuwe verbinding. Toen klonk het antwoord dat dit zou mogelijk zijn zodra de route zou vastliggen.

*Komt er na de effectenstudie en de keuze van de route een openbaar onderzoek?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Het project is opgenomen in het beheerscontract met de MIVB en er is dus geen openbaar onderzoek gepland. Het gaat om een belangrijke verbinding voor Jette en Ganshoren. In het kader van het Internationaal Ontwikkelingsplan zijn er op de Heizel een aantal bijkomende lijnen gepland. Deze lijn rijdt verder tot Houba waar een andere verbinding de aansluiting met Simonis verzorgt.

**Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).**- Het gaat dus om een tramlijn.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est exact. Le contrat de gestion de la STIB le stipule d'ailleurs.

**M. le président.**- La procédure est identique à celle qui a été suivie pour le prolongement du tram 94.

**Mme Michèle Carthé.**- Si j'ai bien compris, le gouvernement bruxellois détermine l'itinéraire de cette ligne de tram au vu des résultats de l'enquête et informera par la suite la population. Rien d'autre n'est donc prévu.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dès que nous disposerons des résultats des différentes études, nous ne manquerons pas d'informer la population sur le projet. La procédure officielle sera ensuite lancée dans le cadre de l'obtention du permis d'urbanisme. La population pourra alors se prononcer en 2008.

A Anderlecht, le prolongement du tram 56, qui avait d'abord suscité le mécontentement de la population - certains craignaient en effet un afflux de personnes étrangères au quartier -, a finalement été accueilli avec enthousiasme par ces mêmes personnes au point que la STIB a dû augmenter la fréquence de cette ligne.

La situation est identique pour ce projet-ci qui voit une majorité influencée négativement par une poignée de mécontents. Je puis vous assurer que la mise en service de ce tram marque une nette amélioration de l'offre des transports en commun, et qu'elle sera appréciée par les actuels mécontents, au point même qu'ils regretteront de ne pas avoir opté pour cette mise en service plus tôt.

**Mme Michèle Carthé.**- Je suis consciente de l'évolution des mentalités. Il est également certain que l'étude d'impact plaidera en faveur de ce projet. Les réactions sont actuellement, pour la plupart, négatives et pas toutes justifiées. Je souhaite néanmoins respecter les procédures. Vous déclarez que le gouvernement n'a pas encore déterminé l'itinéraire de cette ligne. Je me permets néanmoins de souligner que j'ai reçu avec surprise ce courrier adressé par la STIB en néerlandais et en français à la commune.

Je vous la lis :

"Administration Communale de Ganshoren Avenue

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat staat ook in het contract met de MIVB.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *De procedure is dezelfde als die voor tram 94.*

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).*- *De regering bepaalt dus het tracé van deze tramlijn op basis van de resultaten van een studie en zal daarna de bevolking op de hoogte brengen. Er is niets anders gepland.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Zodra de regering beschikt over de resultaten van de verschillende studies, zal ze de bevolking informatie verstrekken over het project. De officiële procedure neemt een aanvang bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning. De bevolking kan zich dus uitspreken in 2008.*

*In Anderlecht is na aanvankelijke tegenkating de verlenging van tram 56 met enthousiasme onthaald. De MIVB heeft de frequentie van de lijn zelfs verhoogd. Ik zie gelijkenissen met deze situatie. Een handvol misnoegden zet een meerderheid op tegen het project. De lijn betekent een forse vooruitgang in het aanbod van het openbaar vervoer. Wie nu misnoegd is, zal later bijdraaien.*

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).*- *Ik ben mij ervan bewust dat de mentaliteit evolueert. De negatieve reacties zijn niet allemaal terecht en de impactstudie zal het project gunstig evalueren. Toch wil ik de procedures eerbiedigen. Volgens de regering ligt het traject nog niet vast. Ik beschik echter over een brief van de MIVB aan de gemeente. Daaruit blijkt dat er werken zijn gepland voor de aanleg van sporen, dragers voor bovenleidingen en elektrische verbindingen. Het precieze werkterrein wordt duidelijk omschreven.*

*Het is heel vreemd dat men de gemeente vraagt welke plannen zij heeft, terwijl de studie nog niet afgerond is.*

Charles-Quint, 140 1083 BRUXELLES

Bruxelles, le 27 septembre 2007

Messieurs,

- Avenue de Jette entre l'avenue de Laeken et la Drève de Rivieren Travaux aux infrastructures ferroviaires - Demande de plans

Nous vous informons que nous prévoyons des travaux d'aménagement de voies, de support de caténaires et de connexions électriques concernant l'objet repris sous rubrique.

Vous trouverez, en annexe, des documents sur lesquels nous avons défini la zone des travaux. La période d'exécution actuellement prévue se situe en 2008/2009.

Nous vous saurions gré de nous communiquer les plans de vos installations pour la zone des travaux projetés.

Dans le cas où vous prévoiriez également des travaux dans cette zone, nous vous demandons de nous faire part de vos intentions afin que nous puissions, le cas échéant, prendre vos besoins en considération et coordonner nos intentions respectives.

Une attestation de coordination vous sera transmise ultérieurement, lorsque la date de nos intentions sera affinée.

Nous insistons sur le fait qu'il est IMPERATIF de reprendre les références de la présente et le nom du correspondant qui y est mentionné."

Il est surprenant de demander à la commune si elle a déjà des projets, alors que l'étude est encore en cours.

**M. le président.**- Cela paraît en effet très curieux d'écrire à la commune avant que l'itinéraire ne soit précisé.

**Mme Michèle Carthé.**- Nous avons reçu cette lettre de votre administration. On peut vous en donner une photocopie.

Nous avons posé la question en comité

**De voorzitter** (in het Frans).- *Inderdaad.*

**Mevrouw Michèle Carthé** (in het Frans).- *Wij hebben in het begeleidingscomité van het gemeentelijk mobiliteitsplan gevraagd of er al een definitieve beslissing was gevallen. Men heeft ons toen geantwoord dat dit niet het geval was en dat*

d'accompagnement du plan communal de mobilité, demandant si la chose était déjà décidée et si elle allait se réaliser. Il été répondu que non et que cela devait être un problème administratif relatif à un projet de M. Chabert. Je n' y ai rien compris.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX**

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

**concernant "le transport de déchets par voie d'eau".**

**M. le président.**- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

*het waarschijnlijk om een administratief probleem ging met betrekking tot een project van de heer Chabert. Ik heb er niets van begrepen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX**

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende "het afvaltransport over de waterweg".**

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.